

**KENTLERDE
OTOMOBİL KULLANIMINDAN
KAYNAKLANAN
DENGESİZ KAMU MEKÂNI VE
KAMU FONU KULLANIMI**

İsmail Hakkı ACAR

Ocak 1999

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	1
1. GİRİŞ.....	2
1.1. Çalışmanın Hedefi	2
1.2. Çalışma Yöntemi	3
2. ULAŞIM: KENTLEŞMEYE ETKİLERİ VE YARATTIĞI ÇEVRE SORUNLARI.....	4
2.1. Ulaşım.....	5
2.2. Ulaşımın Kentleşmeye Etkileri	7
2.3. Ulaşımın Yarattığı Çevre Sorunları	9
3. ULAŞIMDA KAMU MEKÂNLARININ DENGESİZ KULLANIMI	11
3.1. Fiziki Kamu Mekânı Kullanımında Değerler	11
3.2. Karayolu Ulaşımında İnsan ve Otomobil için Mekân Gereksinmesi	12
3.3. Karayolunda 'Mekân Kullanım' Değerlerinin Hesaplanması	14
3.4. Türkiye'de Mekân Kullanımında Görülen Dengesizlik Örnekleri	16
4. ULAŞIMDA KAMU FONLARININ DENGESİZ KULLANIMI	17
4.1. Ulaştırma İktisadı	18
4.2. Bireysel Ulaşımın Kamuya Maliyeti ve Kamu Sübvansiyonu	20
4.3. Türkiye'de Fon Yönetiminde Görülen Dengesizlik Örnekleri.....	21
5. GÜNCEL KENTSEL YAKLAŞIM: 'AVRUPA KENTSEL ŞARTI'	23
5.1. Geleceğin Kenti ve Yerleşimlerde Haklar.....	23
5.2. Gelecekte Otomobil ve Kentler	25
5.3. 'Şart'ta 'Ulaşım ve Dolaşım' İlkeleri.....	25
6. SONUÇ - ULAŞIMIN SOSYAL BOYUTU	28
6.1. Kent Birlikteliğinde Sosyal Denge	29
6.2. 'Otomobil Sahipliği' ve 'Otomobil Kullanımı'	30
6.3. Sonsöz.....	30
7. KAYNAKLAR.....	31

ÖNSÖZ

Yıllardır ulaşım ve trafik konusunda sürdürdüğüm çalışmalarda Türkiye’de gerek merkezi, gerekse yerel yönetimlerin otomobil egemenliğini **‘sorgusuz sualsiz kabul ettiklerini’** ve bu egemenlik yönünde projeler ürettiklerini, otomobili daima ön plana çıkartmaya çalıştıklarını gördüm.

Tüm dünya otomobil olgusunu ciddi bir şekilde tartışırken, otomobile alternatif ulaşım çözümleri üretirken, maalesef ülkemiz karar vericileri ve bürokratları ile bu tür alternatiflerin teknik düzeyde tartışılması bile söz konusu olamamaktadır.

Geçmişten gelen yaklaşımları kendilerini yenilemeden **‘olduğu gibi kabul eden’** karar vericiler aslında koruyucusu ve sorumlusu oldukları **‘kamu mekânlarını’** ve **‘kamu fonlarını’** toplumumuzun otomobil sahibi azınlığı yönünde tahsis etmektedirler.

Bugün özellikle tarihsel kalıtıma sahip **Avrupa Kentleri** karşılaştıkları olguları değerlendirerek ve onlardan ders alarak ülkenin ekonomi-politik yaklaşımı ne olursa olsun, kentleri için **‘Avrupa Kentsel Şartı’** başlığı altında bir dizi ilke kararları almış ve bu ilkeleri uygulamaya başlamışlardır.

Avrupa Konseyi üyesi olan ülkemiz de **‘Avrupa Kentsel Şartı’**nı imzaladığı halde ilke kararlarını uygulamanın çok uzağında durmaktadır. Söz konusu **‘Şart’** belki de ilk kez Haziran 1998’de Ankara’da toplanan **9. Ulaşım Şurası’**nda, başkanlığını yürüttüğüm **Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu’**nda gündeme getirilmiş ve **Şura’nın Sonuç Raporu’**na alıntılarla yansıtılmıştır.

Bu metnin hazırlanması sürecinde yaptığım doküman taramaları **doktora çalışması** olarak ele almayı amaçladığım konuya derinlemesine girmeme yardımcı olmuştur. **Doktora çalışması** olarak **‘Avrupa Kentsel Şartı’** içinde önemli bir konu başlığı olan **‘ulaşım ve dolaşım’**a yönelik ilkelerin Türkiye ortamına göre irdelenmesini planlamaktayım.

Söz konusu ilkelerde politik eğilimlerden bağımsız olarak, **‘insan amaç, otomobil araç’** görülerek yerleşimlerdeki yaşamın iyileştirilmesi hedeflenmektedir.

Bu çalışmada beni yönlendiren Sayın Prof. Dr. Esin KUNTAY’a teşekkürü borç bilirim.

İsmail Hakkı ACAR
(İnşaat Yüksek Mühendisi,
Şehir Yüksek Plancısı)

İstanbul, Ocak 1999

*Kimin bu sokaklar, alanlar, kentler?
Bu sokaklar kimin?
Yayaları hiç sevmeyen;
çocuklara, yaşlılara düşman bu sokaklar kimin?
Cengiz BEKTAŞ¹*

1. GİRİŞ

Kentsel ulaşım kişilerin ve malların çeşitli faaliyet alanları arasındaki hareket gereksinimine cevap veren eylemlerin toplamıdır. Kentsel ulaşım, farklı kentsel işlevlerin mekân içinde dağılımından ortaya çıkmakta, kentsel nüfusun ve eylemlerin artmasına ve çeşitlenmesine paralel olarak büyümekte ve gün içinde dağılımı farklılaşmakta, belirli saatlerde yığılmalar oluşmaktadır.²

Mekânları kaplayan faaliyetler ve bunlar arasındaki iletişimlerin ulaşımından bağımsız olarak var olamayacakları yadsınamaz gerçektir. Diğer bir deyişle, kentin fiziksel yapısı, büyüklüğü ve yayılışı, yaşam özellikleri, ulaşım alt sisteminin doğası ve niteliği ile doğrudan bağlantılıdır. Ulaşım ve arazi kullanımları arasındaki bu etkileşim aynı zamanda ulaşım işlevini karmaşıktırmaktadır.

İmar planları hazırlanırken yolağına, değişik arazi kullanımlarının aralarındaki ilişkileri -erişimleri- sağlayan, bunların vazgeçilmez birleştiricisi olarak bakılmaktadır ve ulaşım talebine cevap verebilmek için de kent yüzeylerinin büyük bir bölümü ulaşım altyapıları ile kaplanmaktadır.

Yolağı altyapısı ihmal edilerek arazi kullanımına tek boyutlu bakılamayacağı gibi, **sürdürülebilir** bir kentleşme için de, yol ve kavşaklardan oluşan sonuçta **insanı ezen bir yolağının** da oluşturulmaması gerekmektedir.

Kentiçi yolağı oluşturulması, arazi kullanımı ile yolağı altyapısının bütünleşmesi, aynı zamanda teknik ile sanatın sentezidir. Yaşanabilen bir kentin yaratılabilmesi için arazi kullanımı ile yolağı altyapısının sınırlı kentsel mekânda dengelenmesi gerekmektedir. Bu dengeleme aşamasında 'insanlar için tasarlanan kentlerde önceliğin insanlara verilmesi' önde gelen prensiptir.

1.1. Çalışmanın Hedefi

Ancak Türkiye'de ulaşım ve trafik konusunda gerek merkezi, gerekse yerel yönetimlerin otomobil egemenliğini 'sorgusuz sualsiz kabul ettikleri' ve bu egemenlik yönünde projeler ürettikleri, otomobili daima ön plana çıkarttıkları görülmektedir.

Tüm dünyada otomobil olgusu ciddi şekilde tartışılırken, otomobile alternatif ulaşım çözümleri üretilirken, maalesef ülkemiz karar vericileri ve bürokratları ile bu tür alternatiflerin teknik düzeyde bile tartışılması söz konusu olmamaktadır.

¹ BEKTAŞ, Cengiz; **'Kimin Bu Sokaklar, Alanlar, Kentler'**; Tasarım Yayın Grubu, 1996, Sayfa: 9.

² ATALIK, Gündüz ve diğerleri; **Şehircilik**, İ.T.Ü. Kütüphanesi Yayını, 1985; Sayfa: 17.

Geçmişten gelen yaklaşımları kendilerini yenilemeden ‘**olduğu gibi kabul eden**’ karar vericiler aslında koruyucusu ve sorumlusu oldukları ‘**kamu mekânlarını**’ ve ‘**kamu fonlarını**’ toplumumuzun otomobil sahibi azınlığına irdilemeden tahsis etmektedirler.

Bugün özellikle tarihsel kalıtıma sahip **Avrupa Kentleri** karşılaştıkları olguları değerlendirerek ve onlardan ders alarak **ülkenin ekonomi-politik yaklaşımı ne olursa olsun**, kentleri için ‘**Avrupa Kentsel Şartı**’ başlığı altında aldıkları bir dizi ilke kararlarını hızla uygulamaya koymaktadırlar.

Söz konusu ilkelerde politik eğilimlerden bağımsız olarak, ‘**insan amaç, otomobil araç**’ görülerek **yerleşimlerdeki yaşamın iyileştirilmesi** hedeflenmektedir.

Sunulan bu çalışma bir sonraki aşamada hedeflenen ‘**Avrupa Kentsel Şartı**’ içinde önemli bir konu başlığı olan ‘**ulaşım ve dolaşım**’a yönelik ilkelerin **Türkiye ortamına göre irdelenmesi, uyarlanması ve uygulanması** yönündeki **doktora tezine** yardımcı olacak bir doküman taramasıdır.

1.2. Çalışma Yöntemi

Doktora tezine yardımcı olacak **kaynakların araştırılması** niteliğinde olan bu çalışma sürecinde en son bölümde listelenen ‘**Kaynaklar**’ dikkatlice taranmış, savunulan görüşü destekleyenler alınarak sunulmuştur.

Tarama aşamasında, tarafımdan hazırlanarak değişik tarihlerde, değişik panel, toplantı, seminer ve kongrelerde sunulmuş olan bildiriler de savunulan tez doğrultusunda bir kez daha incelenmiştir.

‘**Giriş**’ bölümünden sonra çalışma ‘**Ulaşım: Kentleşmeye Etkileri ve Yarattığı Çevre Sorunları**’ bölümü ile devam etmektedir. Bu bölümde ulaşımın genel yapısı incelenmekte; takiben de karayolu ulaşımı ve otomobil ağırlıklı ulaşımın kentleşmeye etkileri ve ulaşımdan kaynaklanan çevre sorunları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Üçüncü ve dördüncü bölümlerde konunun ana temaları ele alınmaktadır. Üçüncü bölümde ‘**Ulaşımda Kamu Mekânlarının Dengesiz Kullanımı**’, dördüncü bölümde ise ‘**Ulaşımda Kamu Fonlarının Dengesiz Kullanımı**’ incelenmekte ve dengesizliklere işaret eden olgular ortaya konulmaktadır.

Beşinci bölümde, planlanan **doktora tezinin** temeli ‘**politik eğilimlerden bağımsız olarak ‘insanı amaç, otomobili araç’** görerek yerleşimlerdeki **yaşamın iyileştirilmesini** hedefleyen ‘**Güncel Kentsel Yaklaşım: Avrupa Kentsel Şartı**’nın ‘**ulaşım ve dolaşım**’la ilgili ilkeleri ve gerekçeleri yorumsuz olarak aktarılmaktadır.

Altıncı ‘**Sonuç**’ bölümünde ise otomobilin ortaya çıkarttığı ‘**sosyal dengesizlikler**’ bir kez daha vurgulanmakta ve Türkiye’ye uygun çözümler **doktora çalışmasına** bırakılmaktadır.

2. ULAŞIM: KENTLEŞMEYE ETKİLERİ VE YARATTIĞI ÇEVRE SORUNLARI

Kentler insanların bir araya geldikleri, toplumsal ve sosyal yaşamın sürdürüldüğü, Thomas Hobbes'un ifadesiyle onlarsız yaşamın **"tiksindirici, yetersiz, çaresiz, kasvetli, uygarlıktan yoksun ve eksik"** olduğu yaşama mekânlarıdır. Yerleşimler ve kentler orada yaşamak, çalışmak, turist olarak gezmek, görmek ya da kültürel faaliyetlerde bulunmak isteyen kişileri kendilerine çekerler. Konunun derinliklerine inebilmek için **'kent'** tanımına açıklık getirmek gerekmektedir. **'Avrupa Konseyi'**nce **'Kent Kavramı ve Kentlerin Gelişimi'** şöyle tanımlanmaktadır.

*"Etimolojik olarak Latince kök **'civitas'**dan türetilen **'kent'** –'città', 'cité', 'ciudad'– sözcüğü iki temel kavramı içerir: (i) yapısal, arkeolojik, topografik ve kent planlama açısından insan topluluklarının bulunduğu mekân; ve (ii) 'Treccani Italian Ansiklopedisi'ne göre ise **"toplum hayatının temel çekirdeği ve karakterini oluşturan tarihi ve yasal bir oluşum"**.*

*Yunancada ise 'kent' teriminin karşılığı **'polis'**tir. **'Polis'** kelimesi de iki anlam içerir: (i) bölgesel ve idari olarak, yapıların ve mekânların bütününden oluşan bir yerleşim ve (ii) siyasi olarak ise, belirli ortak amaçlara erişmek için, politik bilinçle bir araya gelmiş insan topluluğu.*

Günümüzde, kentler, 'belediye' –'municipality', 'commune', 'municipio', 'Gemeinde', 'comune'– olarak tanımlanmaktadır. Bu terim "ortak çıkarları olan insan topluluklarının bir araya geldiği, özerk idari birimler" ve "düzenli yapılaşmış, kamu hizmetleri sunan ve kendi kendini yönetebilen" yerleşim merkezleri anlamını içerir.

*Bu açık tanımlara rağmen, kentler karmaşık yapılara sahiptirler. Kentler, kentsel gelişme ve ölçek olarak önemli farklılıklar gösterirler. Kimlikleri her ne kadar tarihî geçmişlerine dayansa bile sürekli değişim içindedirler. Zamanla, birçok kent ve yerleşim, yeni gereksinimler, arzulanan amaçlar, yaşam biçimleri, yaşam standartları ve yeni yaşam kaliteleri doğrultusunda gelişmiş, yayılmış ve değişmişlerdir."*³

Bu ele alış biçiminde en göze çarpan nokta günümüz **'belediye'** tanımıdır. Bu tanım içinde **'belediye'**ler **"ortak çıkarları olan insan topluluklarının bir araya geldiği birimler"** olarak ifade edildiği halde özellikle konumuz olan **'ulaşım olgusu'**nda **'ortak çıkarların sağlanamadığı'** görülmektedir.

Bugün birçok kent toplumsal sıkıntıları ve gelişmenin beraberinde getirdiği olumsuzlukları yaşamaktadır. Bunlar arasında (i) nüfus yoksullaşmasına neden olan kent merkezlerindeki çöküş; (ii) tarihi dokunun yok oluşu; (iii) aşırı trafik yükü; (iv) ses, hava ve toprak kirliliği; (v) kaliteli ve satın alınabilir konut sıkıntısı; (vi) sosyal sorunlar ve sağlık problemleri; (vii) kuşaklar ve etnik gruplar arası hoşgörüsüzlük; (viii) özellikle gençler arasında yüksek işsizlik; ve (ix) özellikle uyuşturucu kullanımına bağlı olarak güvensiz hale gelen, suç ve şiddet içeren komşuluk ilişkileri sayılabilir.

Sıralanan bu maddeler içinde yer alan (ii) tarihi dokunun yok oluşunda; (iii) aşırı trafik yükünün ortaya çıkışında; (iv) ses, hava ve toprak kirliliğinin artmasında ve (vi) sosyal

³ Avrupa Konseyi; **'Avrupa Kentsel Şartı'**; Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, 1996; Sayfa: 6 (*The Council of Europe; 'The European Urban Charter'; Council of Europe Press, 1992 tercümesi*).

sorunlar ve sağlık problemlerinde fark edilmese de ulaşımı sağlayan araçların, özellikle de aşırı düzeyde kullanılan otomobillerin önemli etkisi görülmektedir.

Olumsuz boyutlara rağmen **kentleşme**, 20. Yüzyılın en önemli olaylarından biridir. 20. Yüzyılda ortaya çıkan bu olgunun önemi ekonomilerin dinamiğinde yatmaktadır. Ekonomi, zirai üretimden gitgide önemini yitirmesi üzerine, günümüzde sanayi ve ondan sonra hizmet sektörü toplam istihdamda ön plana çıkmıştır. şehirlerin geleneksel ticari işlevleri, retilimin ve ticari etkinliğin gelişmesi, aynı zamanda para trafiğinin ve ekonominin parayla ilgili işlevlerinin yoğunlaşması sayesinde hissedilir ölçüde artmıştır.⁴

Ancak ekonominin bu dinamiğini sağlayan ulaşımdır. Ulaşımın zenginleşmesi ile ekonomik dinamizm artmakta, ekonomik hareketliliğin yavaşlaması ile ulaşım sektörü de duraksamaktadır. Her ne kadar kişisel gelirlerin %6 - %10'luk bölümü ulaşım gideri olarak harcanıyorsa da, Hollandalı iktisatçı Tinbergen'in tespitlerine göre '**ulaştırma**'nın ekonomideki global payı %30'lar civarındadır. İnsanların ve malların her gün kilometrelerce mesafe kat ettikleri düşünülürse bu değerin doğruluğu kolayca kabul edilmektedir. İnsanların günlük hareketlerinin yanı sıra, apartmanların içinde inip çıkan asansörler, denizlerde tonlarca akaryakıt taşıyan tankerler, binlerce kilometre uzaktan gelen doğalgaz gibi hemen hemen her şey hareket halindedir.⁵

Dünya ekonomisinin yaklaşık %30'unu '**ulaştırma**' oluşturduğundan yola çıkıldığında, ekonominin '**verimliliği**'nin de önemli ölçüde '**ulaştırma**'ya bağlı olduğu açıkça görülmektedir. O kadar ki '**ulaştırma**'da gerçekleştirilecek '**verim artışı**' doğrudan maliyet düşüşüne neden olabilecektir; gene '**ulaştırma**'da gerçekleştirilecek '**adil mekân ve kaynak (fon) kullanımı**' sosyal denge ve adil gelir dağılımını sağlayabilecek boyutlardadır.

Buna rağmen ulaştırmada '**mekânların özelleştirilmesi**' ve '**kaynakların (fonların) tek boyutlu tahsisi**'ni destekleyen kent politikaları sosyal dengelerin bozulmasını önemli ölçüde hızlandırmaktadır.^{6,7}

2.1. Ulaşım

Teknolojik ilerleme 1950'li yıllardan bu yana uzun mesafeler arasında hızlanan ve giderek yoğunlaşan ilişkilere olanak vermiştir. Toplu ulaşımın, ulaşım araçlarının gelişimi, çeşitliliği ve artan hızları ürünlerin ve kişilerin taşınma maliyetlerinin düşmesine, dolayısıyla ticaretin ve ekonomik ilişkilerin artmasına ve gelişmesine neden olmuştur.

lke leğinde, taşımacılığın çeşitli ulaşım araçları arasında paylaşımı, söz konusu ülkenin gelişmişlik düzeyine ve sosyoekonomik sistemine bağlıdır. Liberal ekonomilerde, şirketler ve özel şahışlar, çıkarlarına en uygun sistemi maliyet, güvenlik, güvenilirlik gibi etmenleri göz önüne alarak seçerler. Dolayısıyla liberal ekonomide, kullanıcının seçimi, maliyetlere bağlı olarak belirlendiğinden, çeşitli taşımacılık türleri arasında önemli rekabet ortaya çıkmaktadır.⁸

Bu rekabet ortamında taşıma giderleri ürünün ve hizmetin fiyatını etkiliyorsa, sorun olmaya başlar. Gerçek maliyet analizlerinde, sermaye olarak yapılan yatırımlar da dikkate alınır. Ancak bu noktada türler arasında önemli bir dengesizlik ortaya çıkmaktadır: **demiryolu işletmeleri yatırımların ve işletme maliyetinin ağırlığından yakınırken, karayolu**

⁴ 'Thma Larousse Tematik Ansiklopedi'; Milliyet Yayınları, 1994; Cilt: 2, Sayfa: 490.

⁵ CANSEN, Ege; '**Ulaştırma Ekonomisi (II)**'; Hürriyet Gazetesi; 5 Aralık 1996.

⁶ A.g.e. [4]; Sayfa: 490.

⁷ CANSEN, Ege; '**Enflasyon Altında Muhasebe**'; Hürriyet Gazetesi; 8 Ocak 1999.

⁸ A.g.e. [4]; Sayfa: 314.

taşımacıları, genel çıkara hizmet eden ortak bir ulaşım ağının bedelini tam anlamıyla ödemededen yararlanırlar.

Taşımacılık türlerinin seçimini sosyoekonomik sistemlerin doğası ve kamu yönetiminin tercihleri önemli ölçüde etkilemektedir. Sosyal devletlerde, demiryolunun ve toplu ulaşımın öncelikli yeri olmasına karşılık; liberal ekonomilerde yoğun bir karayolu ağının yapımı finanse edilerek, bireysel ulaşım teşvik edilmektedir.⁹

Karayolu ulaşımı 19. yüzyılın ilk yarısına kadar demiryolu taşımacılığının gölgesinde kalmış, ancak 1950 yılından sonra demiryolu taşımacılığını çok geride bırakan önemli bir sıçrama yapmış ve yapımı yönünde zengin mühendislik teknikleri geliştirilmiştir.

Demiryolu taşımacılığına göre daha esnek olan karayolu taşımacılığının özellikle kapıdan kapıya ulaştırmadaki üstünlüğü tartışılmaz. Bu özelliğinden dolayı günlük işe gidip gelmelerde, tatil amacıyla uzak yerlere gidiş gelişlerde karayolu tercih edilmektedir.

Karayolu ağlarının sıklığı ve etkinliği ekonomik gelişme derecesine ve ilgili devletin izlediği siyasete göre değişmektedir. 1960'lı yıllardan itibaren liberal ekonomiyi benimseyen gelişmiş ülkelerde otomobiller teşvik edilmiştir. Böylece, özel araç adedi hızla artmış ve karayolu ağının geliştirilmesi ve modernleşmesi yönünde önemli yatırımlar yapılmıştır.

Gelişmemiş altyapıya daha iyi uyum sağlaması nedeniyle, karayolu taşımacılığı Üçüncü Dünya ülkelerinde de diğer ulaşım türlerinden daha üstün duruma gelmiştir.

Buna karşılık eski sosyalist ülkelerde demiryolu her zaman için yolcu ve yük taşımacılığında önemini sürdürmüş, özel araç kullanımının da ön plana çıkmaması nedeniyle karayolu ulaşımı demiryoluna kıyasla önemsiz kalmıştır.¹⁰

Araç adedinin hızla artmasıyla yoğunlaşan trafiğin akışını kolaylaştırmak için sürekli karayolu ağının **sınırlı bir ortamda** olabildiğince genişletilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşım geniş tarım alanlarını kullanılmaz kılmakta, kent dokusunu köprü, viyadük, tünel gibi **betona dayalı yapılarla** kaplatmaktadır. Aynı zamanda karayollarının yapımı ve bakımı, genellikle **devlet** tarafından yüklenilen, yüksek maliyetli yatırımlardır.

Bu yatırımlarla karayolu ağının modernleşmesi, yeni otoyollarının yapılması, metropolle rin tıkanma noktasına gelmesini engelleyememekte, hatta trafik yoğunluğunu olumsuz yönde artırmaktadır. Aslında, araç trafiğinin önemli bir bölümü sınırlı adette karayolu güzergâhı üzerinde gerçekleşmektedir ki, aşırı yüklü bu koridorlarda yoğun saatlerde trafik tamamen durmaktadır.

Bu olumsuzluğun yanı sıra, standart yükselmesi ile araçların gittikçe artan hızları ve karayolunu kullananların çeşitliliği ciddi güvenlik sorunları yaratmaktadır.

Karayollarında yaşanan tıkanıklığın ana nedeni karayolu ulaşımının **otomobil merkezli (ağırlıklı)** hale gelmesidir. Yüzyılımızın başında kullanıma sunulan otomobiller giderek refahın göstergesi haline gelmiştir. Refah yaygınlaştıkça otomobiller için yollar dar gelmiş, otomobillerin yürümesi hedeflenerek yollar genişletilmeye, katlı kavşaklar yapılmaya, yolların bir kısmı otoparka dönüştürülmeye başlanmıştır. Eskiden yürünerek gidilen yakın mesafeler bile otomobil ile gidilir hale gelmiştir.

Otomobil merkezli ulaşım eğilimi hareketli trafik için yol, duran trafik için otopark alanı gereksinmesini hızla büyütmüş, ancak **artan otomobil sahipliği ve kullanımı hızına**

⁹ A.g.e. [4]; Sayfa: 314.

¹⁰ A.g.e. [4]; Sayfa: 317.

paralel oranda kentlerde yol ve otopark mekânı üretiminin imkansızlığı karşısında yollar daha fazla tıkanmaya, kaldırımlar yürünmemeye, çevre daha fazla kirlenmeye, özetle kentlerin her köşesi otomobiller ile işgal edilmeye başlamıştır.

Günümüzde otomobil kullanımı yaşamın **vazgeçilmez** bir parçası olarak görülmektedir. Ancak otomobilin ortaya çıkarttığı sorunların mevcut yaklaşımlar içinde çözümsüz veya çözümü çok zor ve pahalı olduğunun anlaşılması, **kentlerde insanın amaç, otomobilin ise sadece araç olduğu bilincinin uyanması** ile günümüz uygulamalarında kent merkezlerine giren otomobil adetlerinin özel uygulamalar ile azaltılması dahi başlatılmıştır.¹¹

Otomobilin kentsel bölgelerde baş tacı duruma gelmesi **sokak yaşamındaki hareketliliğin** azalmasına etken olmuştur. Yaya hareketler dışlanarak bir yerden bir yere sadece otomobil ile gidilebileceği düşünüldüğü için, görmeye ve hareket etmeye dayalı kamusal hareket tarzlarına yönelik mekân tasarımları göz ardı edilmektedir.¹²

Araştırmalar otomobil seyahatlerinin artmasının arkasında yatan en önemli nedenin kişi başına artan seyahat adedinin değil, seyahat uzunluğunun artışının olduğunu ortaya koymuştur. Arazi-kullanımına bağlı olarak kişiler aynı faaliyetler için daha uzun mesafeler kat etmektedirler. Ortaya çıkan yeni arazi-kullanımları ile bu yolculuklarda kat edilen mesafelerin ortalama yüzde 50 arttığı saptanmıştır. Çalışma merkezlerinin dağılması ve yolculuk mesafelerinin artması otomobile bağımlılığı beraberinde getirmektedir.

2.2. Ulaşımın Kentleşmeye Etkileri

Ekonominin önemli aracı olan ulaşım, şehirlerin gelişmesini de yönlendirmektedir. Kentlerin yayılma hareketini 19. yüzyılın son yarısında ilk başlatan etken demiryolu ulaşımı olmuşsa da buna hız veren otomobillerdir. İlk banliyöler, kent dışındaki evlerinden merkezdeki işlerine gitmek durumunda olan çalışanlara hizmet etmek üzere kurulan demiryolu ve tramvay hatları boyunca oluşmaya başlamıştır. 19. yüzyılın sonlarında yaygın olarak hizmete sokulan banliyö trenleriyle, her gün on binlerce çalışan, kenar mahallelerden iş merkezlerine ve benzer şekilde, merkezlerden konut alanlarına taşınmaya başlamıştır.

Elektrikli trenlerin kullanım dışı bırakılmasından sonradır ki, geleneksel iş yolculuğunda otomobil egemenliğinin kapıları açılmıştır ve otomobil, toplu ulaşımın yapamadığını yapmış ve banliyölerin serbestçe, alabildiğince yayılmasına neden olmuştur. 1960'lı yıllarda otomobile verilen öncelik, çevre yolları yakınlarında, parsellenmiş arsaların ve etkinlik alanlarının çoğalmasıyla, şehirlerin kırsal bölgelere doğru kaymasına yol açmıştır.¹³

Hareketlilik artışı arazi-kullanımı değişiklikleri ile birlikte yürümektedir. Yeni gelişme bölgelerinin ortaya çıkması ile kişilerin ihtiyaçlarına cevap veren, özellikle çalışmaya ve alışverişe yönelik mekânlar daha yaygın hale gelmeye başlamıştır. Çalışmaya yönelik mekânların daha geniş alanlara ihtiyaç göstermesi ve kent merkezinde bina ve arazi gibi gayri-menkullerin satın alma veya kiralama değerlerinin giderek yükselmesi kent merkezlerinin dışında yeni merkezi-iş-alanlarının doğmasına neden olmakta ve çalışma mekânlarını bu yeni yörelere itmektedir. Yeni alış-veriş mekânları da kentlerin dış uçlarında, yerleşim yoğunluğunun azaldığı bölgelerde tesis edilmeye başlamıştır. Alış-verişe yönelik mekânların yanı sıra sağlık, eğitim gibi hizmetlerin de daha yüksek kapasiteye ihtiyaç

¹¹ ACAR, İsmail H.; '**Kentler ve Otomobil**'; 2. Ulusal Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, 1995; Sayfa: 160.

¹² FREUND, Peter, MARTIN, George; '**Otomobilin Ekolojisi**'; Ayrıntı Yayınları, 1996; Sayfa: 167.

¹³ A.g.e. [12]; Sayfa: 163.

göstermeleri, bu tür yapıları da daha geniş alanların bulunabildiği merkez-dışı alanlara itmektedir.

Arazi-kullanımı değişimine bağlı olarak kişiler aynı faaliyetler için daha uzun mesafeler kat etmektedirler. Böylece otomobil seyahatlerinin artmasının arkasında yatan en önemli nedenin kişi başına artan seyahat adedinin değil, seyahat uzunluğunun artışının olduğu ortaya çıkmaktadır.

Otomobil sahibi olmak, kentleşmenin günümüzdeki ayrılmaz biçemlerinden biridir. 60'lı yıllarda toplu taşımacılıkta bir gerileme görülürken, ekspres ve otoyollar yapıyla karayolu ulaşımında önemli artışlar ortaya çıkmıştır. Kentliler, banliyölerde yerleşmeye başladıkça özel otomobiller daha çok kullanılır hale gelmiştir.

Karayolu eksenleri her yerde mekânın örgütlenmesini geniş ölçüde belirlemektedir. Günümüzde hızlı kentleşmeye biçim veren ve onu koşullandıran da karayollarıdır. Karayolları geliştirmekte olan ülkelerde kente göç olayını önemli ölçüde yönlendirmektedir. Daha da önemlisi yol yapımı arazi rantının yükselmesinde en önemli etken olmaktadır.

Şehircilik politikalarında, ulaşım konusundaki tercihler önemli rol oynamaktadır; dolayısıyla kent-içi ulaşım politikalarında, toplu taşımacılığa mı, yoksa bireysel taşımacılığa mı öncelik verileceği önemli bir soru olarak ortaya çıkmakta ve tartışılmaktadır.

Uzun yıllar karayolu ağının genişletilmesi ile yoğun trafik akışının nefes alacağı düşünülmüştür. Bu yaklaşım hala Türkiye gibi geliştirmekte olan ülkelere geçerliliğini sürdürmektedir. İstanbul'un da nazım planları üzerinde çalışan Piccinato, hatalı bir kentsel planlama yaklaşımı olarak aşağıdaki örneği vermiştir. Bu örnek, hatalı planlama yaklaşımı içine giren İstanbul gibi kentlerin, bir süre sonra neden soluksuz kaldığını göstermesi bakımından önemlidir:

*"Kent'in dar bir sokağı, trafik rahatlasın diye genişletiliyor. Sokak genişletilince etrafındaki evlere ek kat ruhsatları veriliyor. Katların çoğalması ile sokak kalabalıklaşıyor ve trafik gene tıkanmaya başlıyor. Bu kez sokak istismakler ile daha da genişletilip caddeye çevriliyor. Bu genişletme neticesinde, cadde üzerindeki arsa ve binalar daha da değerlendirildiğinden, sahipleri, politik baskı ile daha yüksek binalara yöneliyorlar. Kat sayısı arttıkça, caddeye yeni nüfus yoğunlukları biniyor, otomobil sayısı artıyor, bu kez cadde eskisinden daha beter tıkanıyor."*¹⁴

Gerçekten de Corbusier'in dediği gibi **"yollar trafik üreten fabrikalardır"**.

Kent planlamasında maalesef bu kısır döngü yaşanmaktadır. Popülist yaklaşımlar ve politik arzulara baş eğen planlama hataları sonucu yollar dar geldikçe kamu mekânları insanlardan alınarak, otomobillere tahsis edilmektedir.

Ancak bu yaklaşım ile **sorunun çözümünde taşıtların hareketliliğinin değil, insanların erişimin hedef olduğu, planlama çalışmalarında taşıtların değil, kişi taleplerinin esas olduğu, kentlerin yaşayabilmesi, otomobiller ile boğulmaması için kişi-yolculukları en az adette taşıt hareketi ile karşılanması gerektiği gerçeği göz ardı edilmektedir.**

Karayolu trafiğine katılan her araca yol ve otopark temin edecek şekilde planlama yapabilmek hem fiziksel, hem de finansal olarak sınıra dayanmıştır. Taşıt araçlarındaki hızlı artış nedeniyle, karayolu taşımacılığında yönelimlere, özellikle de bireysel ulaşımına uygun planlama yapma olanağı artık ortadan kalkmaktadır. **Kentlerin insanlar için planlandığı,**

¹⁴ A.g.e. [11]; Sayfa: 162.

taşıtların sadece araç oldukları gerçeğinden hareket ederek soruna yaklaşıldığında, bireysel ulaşım araçlarının, yani otomobillerin hareket etmesinin bir planlama hedefi olamayacağı, gerçek hedefin insanların erişebilirliğinin sağlanması olduğu artık anlaşılmalıdır.

Gelişmiş ülkeler bu yanlış fark ederek farklı politikalar ve stratejiler uygulamaya başlamışlardır:

*“Taşıtların hızlı artışı karşısında yolağı her geçen gün daha yetersiz hale gelmektedir. Bu yetersizlik karşısında **bütünleşik çözümler** yerine, fiziki sınırlar göz ardı edilerek, çözüm yeni yolların açılmasında, var olanların genişletilmesinde, katlı kavşak ve otoparkların yapılmasında aranmaktadır. Ancak yapılan yatırımlara rağmen bu tür **tek boyutlu çözümler** ile tıkanmaların daha da arttığı gözlenmektedir.*

*1980'lerde sınırlı ortam içinde sınırsız gelişmenin olamayacağı fark edilerek, uzun vadeli planları geliştirmek için kullanılan yöntemlerin çoğunun geçersiz olduğu anlaşılmıştır. Bu değişimde çevre bilincinin ve kamu yatırımlarında kamu denetiminin artması, varolan kaynakların azalması önemli rol oynamıştır. Ortaya çıkan '**sürdürülebilir gelişme**' kavramı da ulaşım planlamasıyla ilgili yaklaşımları değiştirmeye başlamıştır.*

*Konu ulaşım planlaması yönünden ele alındığında da **talep-güdümlü geleneksel yaklaşımlar** içinde kentlerin motorlu araçlara göre planlandığı, **-motorlu araçların kente uydurulacağı yerde, kentlerin motorlu araçlara uydurulduğu-**, tüm çabalara rağmen sorunların hızla büyüdüğü görülmektedir.*

*Gerçekçi bir planlama için **amaç-güdümlü** bir yaklaşım gerekmektedir. Bu nedenle günümüzde **geleneksel planlamada** geçerli olan '**tahmin - tepki**' zincirinin analiz ve değerlendirmesi yaklaşımı, yerini hızla **stratejik planlamanın 'sebepe - netice'** ilişkilerinin anlaşılması ve açıklanmasına bırakmıştır.*

*Günümüzde **talep-güdümlü geleneksel** (tahmin et - temin et) **planlama yaklaşımı** yerini **amaç-güdümlü stratejik planlama yaklaşımına** bırakmaktadır. Stratejik planlama tekniği, karar vericilerin, yöneticilerin ve toplumun kenti nereye götürdüklerini, bu yönde devam ettikleri taktirde kentin nereye varacağını anlamalarını sağlamaktadır.*

***Stratejik planlama** yaklaşımı ulaşımı bir yandan **altyapı arzı**, diğer taraftan da **talep ve politikalar** yönünden ele alarak **hedefe odaklanmış** çözüm üretmektedir.”¹⁵*

Halk kitleleri içinde kadın, çocuk, yaşlı, özürlü ve fakir kişilerin çoğunluğu oluşturduğu ve bu çoğunluğun otomobil sahibi olmamasına rağmen, otomobil kent planlamasını yönlendirmeye, toplumsal yaşamımızı etkilemeye ve şekillendirmeye devam etmektedir. Mevcut hatalı yaklaşım içinde, otomobil sahibi olmayanların hakları, karayolu ağını kullanmanın gerçek bedeli, trafik kazalarının ve çevre kirliliğinin gerçek maliyetleri göz ardı edilmektedir.

2.3. Ulaşımın Yarattığı Çevre Sorunları¹⁶

Vazgeçilmez olarak tanımlanan motorlu araçlar içinde en yüksek adette yer alan otomobiller, çevre kirliliği yaratan ve çevre kalitesini bozan en önemli kaynaklardan biri olarak öldürücü ve sakat bıraktıracı etkisiyle öne çıkmaktadır. Gerek imalatları aşamasında

¹⁵ ACAR, İsmail H.; '**Fiziki Sınırları Gözetken Yönlendirici Ulaşım Planlaması**'; 4. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayını, 1998; Sayfa: 30.

¹⁶ Bu bölüm Gossop, C., Webb, A.; '**Planning for a Sustainable Environment**'; Town and Country Planning Association ve Morris, P., Therivel, R.; '**Methods of Environmental Impact Assessment**'; UCL, The Natural and Built Environment Series eserlerinden derlenmiştir.

ortaya çıkan sanayi artıkları, kullanımları aşamasında ürettikleri zararlı gazlar, hareket ve barındırma aşamasında işgal ettikleri mekânlar tüm bu olumsuz ortamı hazırlamaktadır.

Ulaştırma sektöründe güncel eğilim olarak ortaya çıkan otomobile gün geçtikçe artan bağımlılık ile yük ve yolcu taşımacılığında karayolunun ağırlık kazanması sürdürülebilir (*yaşanabilir*) bir ortamın önüne önemli engel olarak çıkmaktadır. Burada önemle vurgulanması gereken, ulaşım sektörünün sera etkisini yaratan gazların %20'sini tek başına ürettiğidir.

Taşımacılık sektöründen kaynaklanan çevre kirliliğinin ağırlıklı bölümü karayolu araçlarından kaynaklanmaktadır. Bu konu ile ilgili olarak taşımacılık türleri arasında sağlıklı bir kıyaslama yapmak içeriğin karmaşıklığı nedeniyle oldukça zordur. Özellikle bu kıyaslama, kara ve demiryolu taşımacılığında türün kullandığı enerjiye bağlıdır. Bu doğrudan karayolu araçlarının kullandığı benzin veya dizelin yarattığı kirlilik olabileceği gibi elektrik ile işletilen bir demiryolu aracının yürütülebilmesi için elde edilen elektriğin üretilebilmesi aşamasında ortaya çıkan kirlilik de olabilmektedir. Ancak gene de demiryolu ile yapılan **beher yolcu-kilometre seyahat** için gereken elektriğin üretiminin yarattığı kirliliğin, karayolu ile yapılan seyahatte ortaya çıkan CO, NO_x ve hidrokarbon emisyonlarından ve özellikle de CO₂ bakımından daha az olduğu tespit edilmektedir.

CO₂ emisyonunun ortaya çıkışını azaltmak için fosil yakıtların kullanımının azaltılması gerekmektedir. Bu azaltma kişilerin en verimli ulaşım sistemini seçmeleri ve ekonomik kullanımı ile gerçekleşecektir. Ancak kişileri bu gerçeğe yönlendiren, yakıtı daha verimli kullanan taşıtlara geçişi cesaretlendiren veya toplu taşımacılığı daha etkin ve daha kabul edilebilir hale getiren hiçbir uyarıcı, teşvik edici mekanizma çalıştırılmamaktadır.

Kaldı ki günümüzde toplu taşımacılığa yapılan destekler de gün geçtikçe azalmaktadır. Böyle bir ters ortamının ortaya çıkmasının ana nedeni gerek kamu, gerekse politikacı ve kent yöneticileri tarafından çevrenin sosyal ve ekonomik maliyetine çok dar bir çerçeve içinde bakılmasıdır.

1963 yıllarında İngiliz plancısı Colin Buchanan otomobil sahipliğinin hızlı artışının kentlere kabul edilemez zararlar vereceğini vurgulamıştı. Günümüzde bu durum ortaya çıktığı halde kişiler gene de hayal ettikleri yönde bir otomobil sahibi olma peşinde koşmakta, kısıtlı kamusal olanaklara rağmen yeni yollar yapılmaya çalışılmakta, seçimle gelen politikacılar ise gerçeklerden ziyade yanlış kamusal değerler yönünde hareket etmekte, kısıtlama politikalarından kaçınmaktadırlar.

Zararlı etkileri azaltabilmek için, karayolu trafiğine karşı etkin kısıtlama politikalarının konulması gerekmektedir. Ancak seçimle gelen politikacılar tarafından bu tür bir yaklaşımın ortaya konulmasının veya bu yönde kararların alınmasının zor olduğu bilinmektedir. Bu yönde karar alan politikacıların değişik güç gruplarının büyüyen tepkilerine karşı duramayacakları belirgindir.

3. ULAŞIMDA KAMU MEKÂNLARININ DENGESİZ KULLANIMI

Kamu mekânı fikri –mekânın ve onun kullanımının toplumsal temelleri olduğu görüşü– 1960’ların son dönemlerinden itibaren medeniyetimize ilişkin yapılan analizlerde giderek önem kazanmaya başlamıştır. 1980’ler ile 1990’larda toplumun mekâna dayalı temelleri olduğu görüşü gündeme getirilmiştir. Bu nedenle, toplumun işleyiş biçimi bir ölçüde mekânsal düzenlemelerin bir ürünü olarak değerlendirilmekte ve toplum ile mekân arasında çift yönlü ilişkinin varlığı ortaya konulmaktadır.

Teknolojiler içinde, toplumun örgütlenmesi ile mekânın örgütlenmesi arasındaki bağlara ilginin artmasına zemin hazırlayan toplumsal hayattaki değişikliklerin gerçekleşmesinde en etkin rol **kamu mekânını yoğun olarak kullanan otomobiller** olmuştur. Kent mekânının otomobiller tarafından dönüştürülmesi ve otomobilin beraberinde getirdiği donanımlar, yirminci yüzyılda toplumsal hayata tamamen yeni bir biçim kazandırmıştır.¹⁷

Fark edilse de, edilmese de yapılaşmış kentsel mekânın büyük alanını motorlu araçlar, özellikle de otomobiller için gerekli görülen sayısız donanımın kaplıyor olması 20. yüzyılın acı gerçeklerinden biridir. Kentsel alanda ortak mekânlar her geçen gün daha fazla ölçüde otomobil trafiğinin ve otomobil alt yapısının hâkimiyeti altına girmektedir ve bu hakimiyet kamuca ‘**sorgusuz sualsiz**’ kabul edilmektedir.

Bugün otomobil, kent mekânlarının biçimlenmelerinde tek ve önemli etken durumundadır. Mimar Peter Calthorpe otomobilin bu etkisinin bazı ayrıntılarına şöyle değinmiştir:

“Otomobil artık inşa edilmiş ortamımızı tanımlayan bir teknoloji durumundadır. Kent ve ilçelerimize biçimini veren odur. Cadde ölçüleri, binalar arası ilişkiler, geniş otopark ihtiyacı ve çevremizi algılayış biçimimizde etkili bir faktör olan hız hep onun dayattığı konulardır. Kimliği, hayatı kolaylaştıran bir araç olmakla yollarda izdihama yol açan bir araç olmak arasında değişen otomobil, birbirinden kopuk caddelerde yayaların, bisikletlilerin, trolleybüslerin ve genel anlamda bütün bir topluluğun bir zamanlar kendi aralarında paylaştıkları şeyler üzerinde hakimiyetini sürdürmektedir.”¹⁸

Bu gelişme içinde plancılar, kentler ve kişiler otomobil trafiğine uyum sağlama zorunda bırakılmaktadır. Artık, kamusal mekânlar kullanılarak ‘**insanlar**’ca yapılan yürüme, dinlenme, oyun oynama, bekleme ve sohbet etme gibi eylemlerden ‘**araçlar**’ lehine fedakârlık yapmak gerekmektedir. Otomobil egemenliği altında yaya kaldırımları ‘**yaya hamaliyesi**’ olarak düşünülmekte ve birçok kentlerde ve banliyölerde bunların yapımına gerek bile görülmemekte veya insanî gereksinme boyutlarının dışında ‘**sözde yapılmaktadır**’. Yaya trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde bile mekân büyük ölçüde otomobil kullanımına ayrılmıştır. Özetle ‘**araç**’ olan otomobiller kent planlamasında artık ‘**amaç**’ haline gelmiştir. Motorlu araçları kente uydurmak yerine, artık kentler otomobile göre uyarlanmaktadır.

3.1. Fiziki Kamu Mekânı Kullanımında Değerler

Otomobil cenneti olan Amerika’da öğle vaktinde Manhattan’da ulaşımının üçte ikisi yaya olarak yapıldığı halde, yayalara üçte birlik bir hareket alanı ayrılmıştır. Manhattan’ın bir

¹⁷ A.g.e. [12]; Sayfa: 154-155.

¹⁸ A.g.e. [12]; Sayfa: 156.

bölgesinde yapılan başka bir araştırmada, nüfusun yüzde 22'sinin otomobilleri ile seyahat ettikleri halde mevcut mekânın yüzde 66'sını zapt ettikleri ortaya çıkmıştır.

Bir sürücü otomobiliyle birlikte bir yayanın ihtiyaç duyduğu alanın 100 katı kadar bir alan kaplar. Katıksız mekân tüketiciliğinin yanında otomobil, insanların mekân içinde gerçekleştirdikleri faaliyetlerin biçimini de değiştirmektedir. **Otomobilin fiziksel varlığı insanları kamu mekânlarının dışına atmaktadır.**

Otomobil egemenliğinin kent mekânı üzerindeki etkileri, çeyrek yüzyıl kadar önce Jane Jacobs tarafından kusursuzca özetlenmiştir:

“Otoparklar, benzin istasyonları ve arabalı sinemalarla birlikte trafik ana damarları, kenti yıkıma uğratmak konusunda güçlü ve ısrarcı birer araçtır. Onlarla uyum sağladıkça kent caddeleri başıboş öbekler haline gelirler, yürüyen birinin gözüne bu caddeler anlamsız ve acayip görünürler. İnsanlar arası yakınlaşmanın bulunmaz bir nimet sayıldığı komşuluklar ile kent merkezlerindeki ilişkiler ve yardımlaşmalar yavaş yavaş yok olmuştur. Sınır taşları kırılmış veya kent hayatı içinde anlamlarından öylesine kopartılmışlardır ki, artık beş para etmez olmuşlardır. Kentin karakteri bulanıklaştıkça bulanıklaşmış, sonunda her mekân bir başka mekânın, hepsi bir araya getirildiğinde ortada mekân diye bir şey kalmamacasına ikiz benzeri haline gelmiştir. Bu bozgundan nasibini en fazla alan bölgelerde ise, tek başlarına hiçbir işlevleri olmayan kullanım alanları -alışveriş merkezleri, yerleşim birimleri, kamuya açık mekânlar veya iş merkezleri- birbirinden teker teker kopartılmışlardır.”¹⁹

‘Kentsel Ulaşım Sorununun Gerçekleri ve Yalanları’ başlıklı yazısında Hans BLUMENFELD ileride karşılaşılabilecek gerçekleri şöyle ortaya koymaktadır:

“Alan kullanımı yürüyen araçlar için o kadar söz konusu değilse bile, park eden araçlar konusunda ciddi bir olgudur. Eğer iki kişiye bir otomobil oranına ulaşırsak park etmek için gerekli olan alan, bir kentte yaşayan insanların kullandığı yerleşim alanlarının brüt toplamına eşit olacaktır.

*Sokakta hareket eden otomobiller, diğer bütün hareket şekillerine engel olurlar: yaya-
ların hareketlerine, kamyon ve diğer nakliye araçlarının hareketlerine, servis araçları-
nın, toplu taşıma araçlarının, ve de diğer otomobillerin hareketlerine. Toplu taşımacılık
yönünde atılacak her adım aslında özel aracın daha da hareketlenmesine neden ola-
caktır. Ancak özel ulaşımı destekleyecek her girişim hem toplu, hem de bireysel taşı-
macılığı daha da engelleyecektir.”²⁰*

3.2. Karayolu Ulaşımında İnsan ve Otomobil için Mekân Gereksinmesi²¹

Günümüzde kamu mekânını kullananların çoğalması ile, yol ve otopark gibi kamu mekânları artan talebe paralel oranda artırılmamakta, böylece değişik arazi kullanımları arasında ulaşımı sağlayan kamu mekânları talebe cevap veremez duruma gelmektedir. Bu sınırlılık nedeniyle bu tür mekânların tüm toplum tarafından daha dengeli ve hakça kullanılamaması, yeni bir değer ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Güncel yaklaşımlarda yolağı kullanımının sosyal boyutunu gösterilebilmesi açısından **‘mekân kullanımı’** diye bir boyut ortaya konulmaktadır. **‘Mekân’**, incelendiği konuya göre, iki veya üç boyutla

¹⁹ A.g.e. [12]; Sayfa: 167.

²⁰ BLUMENFELD, Hans; **‘Kentsel Ulaşım Sorununun Gerçekleri ve Yalanları’**; Cogito, Sayı 8; Yapı Kredi Yayınları, 1996, Sayfa: 165.

²¹ A.g.e. [11]; Sayfa: 167.

tanımlanmaktadır. Ancak ‘mekân kullanımı’ söz konusu olduğunda ‘zaman’ dördüncü boyut olarak devreye girmektedir.

Bir kentin yapısı ve o kentin ‘verimliliği’ kentsel kamu mekânlarının paylaşımı ile doğru ilişkidir. Bu tür mekânlar **statik** olarak mesken, işyeri, altyapı ve **dinamik** olarak da ulaşım sistemleri olarak gruplanabilir. **Ulaşım sistemleri, statik fonksiyonlar (değişik arazi-kullanımları) arasında kişilerin değişimini, dinamizmini (erişimini) sağlayarak kentin ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamını şekillendiren, böylece kentin verimliliğini artıran en önemli unsurlardır.** Ancak kişilerin dinamizmini sağlamak için yolculuklarında ulaşım sistemi olarak otomobile -*bireysel ulaşım*- normal-dışı yönelmeleri, varolan kısıtlı altyapıyı tıkamakta, dinamizmi olumsuz yönde etkileyerek kentlerin verimliliğini azaltmaktadır.

Taşıt trafiğine ilişkin olarak en büyük sorun akan (*hareketli*) trafiğin durması ile ortaya çıkmaktadır. Örneğin büroda çalışan bir kimse için net 3 m², brüt 10 - 12 m² alan gerekirken, o kişinin otomobili için net 12,5 m², brüt 20 - 23 m² alan gerekmektedir.

Akan taşıt trafiği içinde (4,5 m.lik araç boyu için 3 m. şerit genişliği ve 4,5 m. emniyet mesafesi gereksinmesi kabulüyle) 27 m² brüt mekâna ihtiyaç gösteren bir otomobil aynı yol yüzeyini defalarca (bir şeritten saatte 750 - 1.500 taşıt geçebilir) kullanabilirken, **duran taşıt trafiği** olarak (4,5 m.lik araç boyu için 2,20 m. otopark genişliği ve 5,0 m. manevra mesafesi gereksinmesi kabulüyle) 21,38 m² brüt alana ihtiyaç gösteren bir otomobil aynı otopark yerini park etme amacına göre kısıtlı adette (gün boyu 1 - 8 kez) kullanabilmektedir.

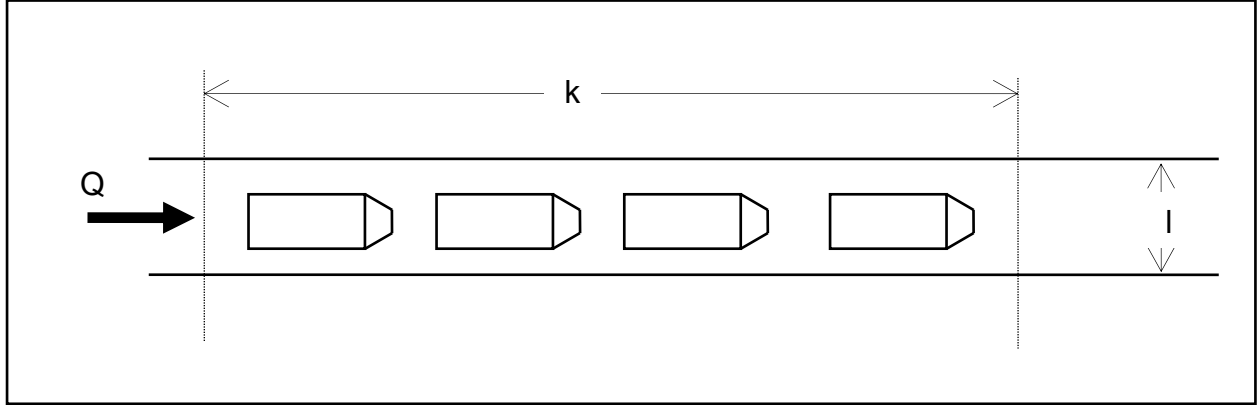
‘**Mekân gereksinmesi**’ndeki dengesizliği gösterebilmek için bir insan ile bir otomobil için gereken fiziki mekân değerlerini aşağıdaki gibi tablolaştırabiliriz: (**Tablo: 1**)

Tablo: 1 - İnsan ve Otomobil için Karayolunda Mekân Gereksinmesi

Mekân Tanımı	Kabuller	m ²
İnsan için		
- yürüyebilmek için	1 m ² 'de 2 kişi	0,50
- ayakta durabilmek için	1 m ² 'de 4 kişi	0,25
- oturabilmek için	1,5 m. x 2 m. mekân	3,00
- yaşayabilmek için	40 m ² mekân	40,00
Otomobil için		
- akan taşıt olarak	4,5 m. araç boyu, 3,0 m. şerit genişliği ve 4,5 m. emniyet mesafesi	27,00
- duran taşıt olarak	4,5 m. araç boyu, 2,25 m. otopark genişliği ve 5,0 m. manevra mesafesi	21,38

3.3. Karayolunda 'Mekân Kullanım' Değerlerinin Hesaplanması²²

Değişik tür taşıtlar ile yapılan yolculuklarda, taşıtların (i) yol ve (ii) otopark olarak beher yolcu için kullandıkları '**mekân kullanım**' değerleri tamamen matematiksel hesaplara dayanarak aşağıdaki formüller ile kolayca hesaplanabilmektedir: (**Şekil: 1**)



Şekil: 1 - Yolağında Mekân Kullanımı

1. Hareket halinde bir taşıttaki bir yolcu için yol mekânı kullanımı (K_{yt})
(bir kişi için (t) taşıt türüne göre)

$$K_{yt} = (l_t * k) / (Q_t * n_t) \quad (m^2 \times \text{saat} / \text{yolcu}) \quad (\text{Formül: 1})$$

l_t = taşıt için gerekli şerit genişliği (m)

k = seyahat uzunluğu (m)

Q_t = optimum hızda şeridin geçirebildiği taşıt adedi (taşıt/saat)

n_t = taşıtın doluluğu (taşıyan yolcu adedi)

2. Park halinde (duran) bir taşıtın bir yolcu için otopark mekânı kullanımı (K_{pt})
(bir kişi için (t) türü taşıta göre)

$$K_{pt} = (A_t * s_t) / n_t \quad (m^2 \times \text{saat} / \text{yolcu}) \quad (\text{Formül: 2})$$

A_t = taşıt için gerekli otopark alanı (m^2)

s_t = otopark süresi (saat)

n_t = taşıtın doluluğu (taşıyan yolcu adedi)

Bu hesaplama yöntemine göre değişik yolcu ulaşım türlerine göre değişim **Tablo: 2**'de gösterilmiştir:

Arka sayfadaki tablo incelendiğinde bireysel ulaşımın yolcu başına toplamda ne denli yüksek ' **$m^2 \times \text{saat} / \text{yolcu}$** ' değerine ihtiyacı olduğu açıkça görülmektedir. Toplu ulaşımında taşıma ortamına göre **2,3 - 7** arasında değişen bu değer, bireysel ulaşımında taşıt trafiği içinde akan veya duran olarak geçirdiği süreye bağlı olarak **25 - 100 $m^2 \times \text{saat} / \text{yolcu}$** değerine erişmektedir. Özellikle duran taşıt trafiği durumunda artan otopark kullanımı ile değer hızla tırmanmaktadır.

Bireysel ulaşımında otopark süresini belirleyen seyahat amacı toplam mekân kullanımı üzerinde en önemli etkindir. Buna karşılık toplu ulaşımından faydalanan birey için mekân kullanımı yol sathı olarak azalmakta, otopark olarak da tamamen ortadan kalkmaktadır.

²² A.g.e. [11]; Sayfa: 168.

Tablo: 2 - Yolcu başına Mekân x Zaman Kullanımı ($m^2 \times \text{saat} / \text{yolcu}$)

Taşıma Türü / Seyahat Amacı / Otopark Süresi / Taşıma Ortamı	Yolağında (Formül: 1'den)	Otoparkta (Formül: 2'den)	Toplam ($m^2 \times \text{saat} / \text{yolcu}$) = (1) + (2)
Özel Otomobil (2 yolcu/otomobil)			
- İş - 9 saat süreli	$(3 \times 5.000) / (750 \times 2)$ = 10	$(20 \times 9) / (2)$ = 90	100
- Eğlence - 3 saat süreli	$(3 \times 5.000) / (750 \times 2)$ = 10	$(20 \times 3) / (2)$ = 30	40
- Alış-veriş - 1,5 saat süreli	$(3 \times 5.000) / (750 \times 2)$ = 10	$(20 \times 1,5) / (2)$ = 15	25
Taksi (1 yolcu/taşıt)			
- Taşıt trafiği içinde - park yok	$(3 \times 5.000) / (750 \times 1)$ = 20	$(20 \times 0) / (1)$ = 0	20
Otobüs			
- Taşıt trafiği içinde - 50 otobüs/şerit/saat	$(3,5 \times 5.000) / (50 \times 50)$ = 7	$(0 \times 0) / (50)$ = 0	7
- Özel şerit içinde - 100 otobüs/şerit/saat	$(3,5 \times 5.000) / (100 \times 50)$ = 3,5	$(0 \times 0) / (50)$ = 0	3,5
- Özel şerit içinde - 150 otobüs/şerit/saat	$(3,5 \times 5.000) / (150 \times 50)$ = 2,3	$(0 \times 0) / (50)$ = 0	2,3

Kabuller:**1. Toplu taşıma yolcusu için:**

l_t	: taşıt için gerekli şerit genişliği	= 3,5 m.
k	: seyahat uzunluğu	= 5 km.
Q_t	: optimum hızda geçen taşıt adedi	= .. taşıt/saat/şerit (taşıma ortamına göre)
n_t	: taşıt doluluğu	= 50 yolcu/taşıt
A_t	: taşıt için gerekli otopark alanı	= – (yok)
s_t	: otopark süresi	= – (yok)

2. Özel otomobil yolcusu için:

l_t	: taşıt için gerekli şerit genişliği	= 3 m.
k	: seyahat uzunluğu	= 5 km.
Q_t	: optimum hızda geçen taşıt adedi	= 750 taşıt/saat/şerit
n_t	: taşıt doluluğu - otomobil	= 2 yolcu/taşıt
	- taksi	= 1 yolcu/taşıt
A_t	: taşıt için gerekli otopark alanı	= 20 m^2
s_t	: otopark süresi	= ... saat (amaca göre değişken)

Bu değerler, artan hareketlilik talebine paralel olarak, hızla artan otomobil sahipliği ve kullanımı nedeniyle ortaya çıkan ve de hızla büyüyen sorunların sadece fiziki çözümlerde olmadığını göstermesi bakımından önemlidir. Sorunun ekonomik boyutu da ele alınarak, ‘mekân x zaman’ kavramı içinde çözümlerin üretilmesi gerekmektedir.

3.4. Türkiye’de Mekân Kullanımında Görülen Dengesizlik Örnekleri

Mekân kullanımı açısından İstanbul özeline bakıldığında aşağıdaki çarpıklıklar kolayca göze çarpmaktadır:

- İstanbul’da günlük seyahatlerin yüzde 20’si bireysel taşımacılık (*otomobil*) ve yüzde 80’i toplu taşımacılık (*otobüs, minibüs ile*) yapılırken, bunun tam tersine yolların yüzde 80’ini bireysel taşımacılık (*otomobil*) ve yüzde 20’sini toplu taşımacılık (*otobüs, minibüs*) araçları kaplamaktadır.
- Çarpıcı bir örnek olarak Tarihi Yarımada diye adlandırılan Eminönü İlçesi ele alındığında, yaklaşık bir hespla İlçede biten günlük ev-iş yolculukları 1 milyon adedi bulunmaktadır. Bu yolculukların %20’si otomobil ile yapıldığı, her otomobilin 2 kişi taşıdığı, işe gelip gün boyu park ettiğinde bir otomobil için en az 20 m² otopark alanı gerektiği göz önüne alındığında, Eminönü İlçesi’ne gelme eğiliminde olan otomobiller için yaklaşık 2 milyon m² otopark alanının gerektiği hesaplanmaktadır. İlçenin alanı ise sadece 4 milyon metrekaredir. Talebe uygun adette otoparkın temin edilmesi halinde ise İlçeye gelecek otomobilleri 3 saatte bölgeye sokabilmek veya 3 saatte bölgeden çıkartabilmek için mevcut yolağının yaklaşık 3 misli yol gerekmektedir. Burada tercihi ortaya koymak gerekmektedir: Tarihi Yarımada’yı koruyup insanlara mı açmak, yoksa Yarımada’nın yarıdan fazlasını otomobiller için yol ve otoparklara terk etmek mi?²³
- İnsanlar için planlanan, özellikle de tarihsel kimliğe sahip kent merkezlerinde otomobil ile gelen her 2 kişiye 30 m², yani yollarda kişi başına 15 m² mekân ayırmak kamusal mekân kullanımında sosyal dengesizliğin başlangıcı olmaktadır. Yolda seyir halinde yaklaşık 75 m² kaplayan bir otobüsün en az 50 kişi taşıdığı ve yolda kişi başına 1,5 m² işgal ettiği önemli bir sayısal ve sosyal gerçektir.²⁴

²³ A.g.e. [11]; Sayfa: 164.

²⁴ A.g.e. [11]; Sayfa: 164.

4. ULAŞIMDA KAMU FONLARININ DENGESİZ KULLANIMI²⁵

‘Sorgusuz sualsiz olduğu gibi kabul edilme’ özelliğinden dolayı ulaşım, **apolitik** bir konu olarak görülmektedir. Oysa, günümüzde çağdaş toplumlarda bir yerden bir yere gitmek tek bir ulaşım tarzının, otomobilin tekeli altındadır. Bu nedenle otomobilin, mekânın, zamanın ve hareketin toplumsal kullanımları ile anlamları üzerinde derin politik içeriği vardır. Otomobil merkezli ulaşım sistemi global bir model olma başarısını belirli politik ve ekonomik güçlerin desteğiyle kazanmıştır.

Ortaya konulan ulaşım politikalarının yoksulların, yaşlıların, kadınların, çocukların ve fiziksel ve zihinsel özürliülerin çıkarlarını gözetmediği artık açıkça kabul edilen bir gerçek haline gelmiştir.²⁶

Otomobil bağımlılığı, başka hareketlilik biçimlerinin varlıklarını sürdürmelerini zorlaştıran veya olanaksızlaştıran, kendine uygun bir mekân yaratmaktadır. **Bu gelişme içinde, gerek merkezi, gerekse yerel yönetimler toplu ulaşım kısıtlı bütçe ayırmakta ve otomobillerin kullanacağı karayollarına aşırı bütçe desteği vermektedirler.**

Yük ve yolcu ulaşımında her geçen gün karayolu taşımacılığının yükü artmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde karayoluna alternatif taşımacılık sistemlerinin büyük yatırımlar gerektirmesi ve yatırımların bugüne kadar yapılmamış olması, karayolu taşımacılığını seçeneksiz bir tür olarak ortaya koymaktadır. Karayolu taşımacılığında, yatırımcı olarak devlet, sadece altyapı yapımını kısıtlı bütçesi ile gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Taşımacılık filosu ise özel şirket veya bireyler tarafından karşılanmaktadır.

Demiryolu taşımacılığında ise devlet, sadece daha yoğun yatırım gerektiren altyapının yapımı ile kısıtlı kalmayıp, taşımacılık filosu ve işletmeciliğine yönelik de yatırımlar yapmak zorunda kalmakta ve işletmecilik aşamasında ortaya çıkan zararları da sürekli olarak sübvans e etmektedir.

Gelişmiş ülkelerde ise, **‘özeleştirme’** bir anlamda **‘ticarileştirme’** olması nedeniyle demiryoluna yatırımlar azalmış, sübvansiyonların azalması veya ortadan kalkması ile taşımacılığın maliyeti artmıştır. Kapıdan-kapıya yaygın bir demiryolu ağının kurulabilmesi ciddi boyutta yatırım projelerine gereksinme göstermektedir. **Buna karşılık karayolu taşımacılığında yatırımları yapan devlet, taşımacılardan gerçek altyapı kullanma bedellerini almadığı için bu taşımacılık ucuz kalmakta, diğer türlerle kolayca rekabet edebilmektedir.**

Bu nedenlerle **‘kamu fonlarının koruyucusu ve adil olarak dağıtıcısı olan’** yönetimlere çok önemli görevler düşmektedir.

²⁵ Metinde **‘Fon’** terimi **‘maddi kaynak’** karşılığı olarak kullanılmaktadır. Metin içinde kullanılan **‘kaynak’** terimleri de **‘maddi kaynak’**, **‘fon’** olarak anlaşılmalıdır. (**Fon**: belirli bir iş için gerektiğçe harcanmak üzere ayrılıp işletilen para, T.D.K.)

²⁶ A.g.e. [12]; Sayfa: 177-178.

4.1. Ulaştırma İktisadı²⁷

Ulaştırma iktisadı alanında iktisatçının, **amaçları tartışmadan, bu amaçlara giden yolları tartışabilecek bağımsız ve yan tutmayan bir uzman gibi davranması gerçekten çok güçtür**. Bu çalışma alanında iktisatçı, ölçülmez gibi görüneni ölçmek ve yalnız elle tutulabilir kıt kaynaklarla değil, hiçbir zaman hiçbir pazarda fiyatı biçilmemiş, elle tutulamaz şeylere de değer biçmek, onlarla uğraşmak zorundadır.

Ulaştırma yatırımlarının değerlendirilmesi, özel olduğu kadar toplumsal maliyet ve getirilerinin de hesaba katıldığı ve fayda-maliyet çözümlemesi tekniğinin geliştirildiği en önemli alanlardan biridir.

Ulaştırma ekonomisinde önemli bir konu da, **kaynakların tahsisi** ile ilgilidir. Yatırıma yönelik fiyat mekanizmasının ulaşım hizmetlerine dağılımında tümüyle yeterli bir yol olmayabileceği ve hizmet kullanıcılarına yanıltıcı bilgiler verebileceği görülmektedir. Özellikle kişilerin kendi özel otomobillerini kullanımına ücret biçerken tam anlamıyla akılcı davranmadıkları, taraflı düşündükleri belirlenmiştir.

Ulaşım yatırımlarının belirlenmesini piyasa mekanizmasına bırakmada en önemli sorun, yolları, köprüleri ve öteki ulaşım altyapı yatırımlarını kullanma ücretlerinin saptanmasındaki zorluktur. Değişik ulaşım sistemlerinin ürettiği ton-km ve yolcu-km'ler ekonomik olarak kıyaslanabilir olmaktan uzaktır. Değişik tüketicilerin, yolculuk hızı, rahatlık, güvenlik ya da kaza adedi, güzergâh, uzaklık ve düzenlilik yönünden istekleri farklılıklar göstermektedir.

Son yıllarda gelişmiş ülkelerde karayolu projelerinin değerlendirilmesi yönünde uygun tekniklerin geliştirilmesine çalışılmaktadır. Yine de bu değerlendirmeler, önceden tutarı belirlenmiş yatırım fonlarının değişik karayolu projeleri arasında dağıtılmasından öteye gidememektedir.

Son yıllarda, İsveç, Norveç gibi sosyal temelli ülkelere çıkıp gündeme gelen **ücretlendirme** kuramı ulaştırmaya yeni bir boyut getirmektedir. Bu yaklaşım **'ulaşım hizmetlerinin ücretlendirmesi'** ile **'altyapı ücretlendirmesi'**ni birbirinden ayırmaktadır. **'Altyapı'** olarak bir kamu kurumu tarafından sağlanan sermaye donanımı kabul edilmektedir. Yollar, köprüler, kanallar, limanlar ve havaalanlarının hepsi **'ulaşım altyapısı'** olarak tanımlanmaktadır. Altyapı kullanımının ve özellikle karayollarının ücretlendirilmesi tartışmalarında iktisatçılar, ulaşım sorunlarına gelir dağılımı kuramını uygulamaya ve en uygun ücretlendirme politikasını bulmaya çalışmaktadırlar.

Kamu tarafından sağlanan bazı altyapı yatırımlarının ücretlendirilmesinde ortaya çıkan bir sorun da kullanıcılardan bedellerin toplanmasına ilişkin uygulama güçlükleridir. Bedellerin toplanma maliyeti ve bedel nedeniyle trafiğin öteki kalabalık yollara kayabileceği, dolayısıyla da ücretli karayolundan elde edilecek fayda düzeyinin düşebileceği görülmektedir.

Yolların aydınlatılması için tesis edilen altyapılar, bir kişinin yararlanmasının başkalarının yararlanmalarını engellemediği **'kamu malları'** niteliğini taşımaktadır. Böyle bir hizmetin tüketimi için bireylere doğrudan doğruya bedel ödetmek olanaksız görülmektedir. Ancak kent içi yollardaki tıkanmalar bugünkü ulaşım sorunlarının en önemlisi olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle otomobilin yolağını aşırı yüklemesinden kaynaklanan tıkanmalardan otomobil kullanıcıları dahil tüm toplum zarar görmektedir.

²⁷ Bu bölüm SHARP, C. H.; **'Ulaştırma İktisadı'**; Akbank Kültür Yayınları, 1978 eserinden derlenmiştir.

Son yıllarda kent içi tıkanık yollar sorununa çözüm üretebilmek için kıt yol alanını paylaş-tırmak amacıyla fiyat mekanizmasını devreye sokmak olmaktadır. Böyle bir mekanizma ile kamu malı olan yolağını kullananlar, bir başka deyişle tıkanıklığa sebep olanlar, neden oldukları olumsuzluğun bedelini bir ölçüde topluma geri ödeyeceklerdir.

‘Tıkanıklık Vergisi’ adı altında gündeme getirilen bu ücretlendirmenin önemli bir gelir dağılımı sorunu yaratmaksızın yararlı sonuçlar verebileceği düşünülmektedir. Bunlardan önemlileri, zorlayıcı bir neden olmaksızın kalabalık saatlerde yolculuk yapan bazı kimse-lerin ya hiç yolculuk yapmamaları, ya da yolculuklarını yolların daha تنها olduğu başka bir zaman dilimine aktarmaları; araç başına yolcu adedinin artması; toplu ulaşım araçla-rına yönelme ve bunun sonucunda yol alanının daha etkin biçimde kullanılması olarak sayılabilir.

Kamuda, yolların merkezi veya yerel yönetimler tarafından **‘bedava’** sağlandığı görüşü hakimdir. Bu nedenle bazı kitleler **‘tıkanıklık vergisi’** yaklaşımına karşı çıkmaktadırlar. Ancak ister merkezi, ister yerel yönetimler olsun bu altyapıları kamudan topladıkları ver-giler ile gerçekleştirmektedirler.

Diğer bir kitle ise yolları kullananların, akaryakıt vergisi ve ruhsat harcı olarak yaptıkları ödemelerin, yol alanı sağlama ve kullanma maliyetinin karşılığı olduğunu savunmaktadırlar. Gerçekten de sosyal devletlerde bu tür ödemelerin, yol yapım ve bakım giderlerini önemli ölçüde aştığı saptanmıştır. Ancak gelişmekte olan ülkelerde politik nedenlerle alın-mayan veya düşük tutulan vergiler ile gerçek karşılıklar toplanmamaktadır.

Bazı iktisatçılar, akaryakıt vergisinin, yol alanı sağlama ve kullanma giderlerini karşılamak için kullanılmasına karşı çıkmaktadırlar. Haklı gerekçe olarak da, akaryakıt vergisinin ken-tiçi / kırsal alan yolları ile tıkanık / tıkanık olmayan yollar arasında ayırım getirmediğini ileri sürmektedirler. Tıkanık yollarda tıkanık olmayanlara kıyasla yakıt kullanımı çok az yük-sektir, ancak kent-içindeki bu tıkanıklık otomobil sahibi olmayan kitlelerin erişim sürelerini uzatmakta ve de insan-yoğun bölgelerde önemli çevre kirliliğine neden olmaktadır. Bu olumsuzlukların bedeli **‘akaryakıt vergisi’** ile toplanmamaktadır.

Ayrıca dolaylı olarak toplanan **‘akaryakıt vergisi’** **‘anlamsız bir tıkanıklık’** yaratmadıkları halde toplu ulaşım araçlarını kullanan yolcuların bilet ücretleri ile yaşam için vazgeçilmez olan malların nakliye maliyetlerini etkileyerek bedellerini **‘adil olmayan şekilde’** yükselt-mektedir.

Ulaşım projelerine yönelik fayda-maliyet analizlerinde en büyük zorluk elle tutulamaz **‘fayda’**ların değerlendirilmesidir. Ulaştırma ekonomisinde **‘fayda’**nın saptanmasında en önemli girdi **‘zamanın değeri’**dir. Ancak bu girdi özellikle gelişmekte ülkelerde toplumun katmanları arasındaki uç gelir düzeyleri nedeniyle gerçekçi olarak saptanamamaktadır.

Her yeni ulaşım yatırımının hedefi, yepyeni bir ulaşım hizmeti ortaya koymaktan ziyade, daha çabuk ulaşım hizmeti sağlamaktır. Bu nedenle ulaşım projelerinin ana çıktısı in-sanlar, araçlar ve mallar için **zaman kazancıdır**. Özellikle gerçek **‘zamanın değeri’**nin belirlenmesindeki zorluk nedeniyle projeler karar vericilerin politik istekleri doğrultusunda yönlendirilmektedir.

Aynı boşluk **‘çevre kirliliği’** konusunda da yaşanmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ül-kelerde **‘çevre bilinci’** gelişmediğinden ve de **ulaşım sektörünün çevre kirliliğinin ana nedeni** olduğu bilinmediğinden, proje değerlendirilmelerine **çevre boyutu** gerçek an-lamda girememektedir. Sorun sadece yanlış olarak hazırlanan ismarlama **ÇED (Çevre Etki Değerlendirme)** Raporları’nın sınırları içinde kalmaktadır.

Ulaşım politikaları ile ulaşım yatırımlarının, insanların karıştıkları trafik kazalarının adetlerini azaltma yönünde önemli katkıları bulunmaktadır. Ancak ulaştırma altyapısındaki yatırımın türünün saptanmasında, kaza adedini azaltmaktan doğan faydalar, **‘zaman kazancı’** değeriyle karşılaştırıldığında görece olarak çok küçük kalmaktadır. Bu nedenle **‘kazaları önlemenin değeri’** proje değerlendirilmelerinde ciddi ölçüde göz önüne alınmamaktadır.

4.2. Bireysel Ulaşımın Kamuya Maliyeti ve Kamu Sübvansiyonu²⁸

Otomobil ulaşımının gerçeğin aksine ucuz olduğu düşünülür. Bunun nedeni, otomobil ulaşımının maliyetinin toplu ulaşımdaki gibi kolayca fark edilir özellikte olmamasıdır. Demiryolu ulaşımında, vagon, istasyon, köprü ve personel giderleri bir arada değerlendirilir, bu nedenle maliyet görünür şekilde ortadadır. Oysa otomobil merkezli ulaşım, kamunun desteğiyle bakımı sağlanan yol, işaretleme levhaları gibi **fiziki altyapı** ile işletmeye yönelik bakım, denetim gibi hizmetleri yürüten **insan kaynaklarının** maliyetleri ve sürücülerin yaptıkları harcamalar ayrı ayrı değerlendirilir.

Otomobil merkezli ulaşım sistemlerinde özel ve kamusal harcamalar ayrı bütçelerden yapıldığından sistemin toplam maliyeti fark edilmez hale gelmektedir. Otomobilleşmenin getirdiği maliyetlerin dağınık ve belirsiz oluşu, toplam harcamanın anlaşılmasını zorlaştırmakta, o sistemin maliyeti konusunda algılarımızı etkileyebilmektedir: Örneğin günlük ev-iş yolculuğu yapan tipik bir otomobil kullanıcısı, sadece otomobilinin benzin, geçiş ücreti, park ücreti gibi harcamalarından oluşan değişken mali bilançosunu toplu ulaşımın bilet ücretiyle karşılaştırmakta ve farkı çok az görmektedir.

Yönetimler tarafından altyapı ve çevre sağlığı için yapılan **‘gizli sübvansiyonlar’** ayrı ayrı ortaya konduğunda otomobilleşmenin gerçek faturası ortaya çıkacak, otomobil ulaşımının da diğer ulaşım türleri gibi para karşılığı yapılan bireysel bir ulaşım biçimi olduğu anlaşılacaktır. Otomobil üretimi ile tüketiminin maliyetleri de ortaya çıkınca, otomobil merkezli ulaşımın meydana getirdiği sistemsel boyut daha net görülebilecektir.

Örneğin Amerikalıların fazla araba kullanmasının önemli nedenlerinden biri, sürücülerin ceplerinden karşıladıkları masraflardan daha fazla bir yekûn tutan ve ayrı bir masraf hanesinde yer alan harcamaların hükümet sübvansiyonlarınca karşılanıyor olmasıdır. Bu sübvansiyonlar arazi alımı, yol yapımı ve bakımı, denetim ve diğer hizmetlere ayrılmaktadır. 1990 yılında ABD’de, bu hizmetlere yapılan kamusal harcamaların 300 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Bu masrafların sadece yüzde 62’si kullanıcı tarafından akaryakıt vergisi şeklinde ödenmiştir. Geriye kalan 114 milyar Dolar ise sübvansiyon edilmiştir.

Otomobilleşmenin gizli maliyetlerinden gözlerden en uzak olanı otomobilden kaynaklanan **çevre kirliliği** ile **trafik kazalarıdır**. Bu iki hususun **kamu sağlığı** üzerinde yarattığı olumsuz etkiler ile yüksek toplumsal maliyetler ortaya çıkmaktadır. Otomobilleşmeden kaynaklanan ve her geçen gün hızla artan sağlık maliyetlerini toplumun tamamı ödemektedir.

Otomobilin doğrudan veya dolaylı olarak sübvansiyon edilmesi bir politik karardır. Hükümetlerin aldığı kararlar ve bu kararları destekleyen önlemler otomobil kullanma eğilimini desteklemektedir. Bu destekler sonucu ortaya çıkan otomobil kullanma seviyesi ne **‘normal’** bir düzeydir, ne de bireylerin **‘güdümsüz’** tercihleridir. **Hükümetler, bireylerin yaşam tarzları içinde ulaşım biçimlerinin seçiminde bugüne kadar tarafsız tutum**

²⁸ Bu bölüm FREUND, Peter, MARTIN, George; **‘Otomobilin Ekolojisi’**; Ayrıntı Yayınları, 1996; *adlı eserin* ‘Otomobile Hükümet Sübvansiyonu’, Sayfa 178-185 bölümünden derlenmiştir.

sergilememişlerdir. Hükümetler çıkarttıkları kanun ve kararnamelerde taraf olmakta ve başta otomobil olmak üzere karayolu ulaşımını özendirilmektedir.

Bugün ulaşım uzmanları ile trafik mühendisleri projelerin sadece bilimsel ve teknik yönleriyle ilgilenebilmekte, politik ve ekonomik anlamda gerçeğin dışında bırakılmaktadırlar.

Geleneksel görüş, yurttaşların vergileriyle ve toplumun sürekli yardımlarıyla geçinen toplu ulaşımın destek gördüğü, otomobil ulaşımının ise sadece bireylerin özel harcamalarıyla ayakta kaldığı yönündedir. Gene geleneksel görüş otomobil merkezli ulaşım biçiminin teknik zorlamaların, tüketici tercihlerinin ve piyasa ekonomisinin bir ürünü olduğunu savunmaktadır.

Ancak geleneksel görüşün aksine, otomobilleşme bugünkü yerini **hükümetlerin yüksek düzeylerdeki gizli sübvansiyonlarına, otomobilleşmeyi özendirme amacını güden politik anlayışlarına** borçludur. Hükümetlerin otoyol inşası için yaptıkları sübvansiyonlar, ortaya çıkarttığı yaygın ve nüfus yoğunluğu az arazi kullanımları ile otomobil kullanımını dolaylı biçimde zorunlu kılmaktadır.

4.3. Türkiye’de Fon Yönetiminde Görülen Dengesizlik Örnekleri

Kaynak kullanımı açısından Türkiye ve İstanbul özeline bakıldığında aşağıdaki çarpıklıklar göze çarpmaktadır:

- Bir ev satın alındığında, evin üzerine oturduğu arsa da satın alınmaktadır. Eğer o evin oturduğu arsa, evi alana veya yapana ait değil veya kiralanmamış ise, yapı gayri yasal, **‘gecekondulu’** sayılmaktadır. Kamu alanları üzerinde seyreden veya parkeden otomobil olgusuna bakıldığında, otomobil sahibinin, yol veya otopark olarak işgal ettiği **mekânın gerçek bedelini topluma ödemediği** görülmektedir.

Bugünkü uygulamalarda daire (kat) sahibinin araç sahibi olup olmadığına, olup olmayacağına bakılmaksızın bina yapım aşamasında **otopark harcı** tahsil edilmektedir. Ancak otopark sorununu yaratanlar ev sahibi olanlar değil, otomobil sahibi olanlardır, yani sorun otomobil sahipliğinden kaynaklanmaktadır.

Sorunun çözümü, yol ve otopark mekânlarından faydalananların gerçek bedeli ödemelerinde yatmaktadır. Belki de hiçbir zaman araç sahibi olmayacak bir kişiden ev sahibi oluyor diye otopark parası almak, buna karşılık bir veya birden fazla otomobil sahibi olan bir aileden oturduğu dairenin alanına göre dörtte bir veya yarım araçlık pay almakla sorunun çözümü beklenmemelidir. ²⁹

- Önemle vurgulanması gereken başlık, karayolu trafiğine katılan her araca yol ve otopark temininin, hem finansal, hem de fiziksel olarak imkansızlığıdır. Bugünkü koşullarda, merkezi veya yerel yönetimler, yaklaşık 5 milyar TL verip sıfır kilometre otomobil satın alabilen kimseye 30 m² yol, 20 m² de otopark sahası temin etmek zorunda görülmektedirler. Otomobil sahipliği ve kullanımının yüksek olduğu merkezi alanlarda 1 m² arsa fiyatı 100 milyon TL’nin üzerine çıkmıştır. Bu değere ve bugün için varolan yaklaşımlara göre, satın alınan her yeni otomobil için kamu yöneticileri otomobil sahibi lehine, sadece arsa değeri 3 milyar TL olan yol veya 2 milyar TL olan otopark sahası sağlamak, yani bunları sağlayarak **kamudan otomobil sahibi lehine fon aktarmak** durumundadırlar. Araç satın alan kişinin merkezi hükümete, araç bedeli üzerinden ödediği taşıt alım vergisi ile ek taşıt alım vergisinin ve bu vergilerin yerel yönetimlere

²⁹ A.g.e. [11]; Sayfa: 165.

aktarılan çok düşük bir diliminin bu otomobilin kent içinde kullanacağı yol ve otoparkın karşılığı olduğu söylenemez.³⁰

- 1. Boğaz Köprüsü'nün kullanımı ile ilgili aşağıdaki taşıt ve yolcu değerleri, büyük yatırım ile açılan yeni bir yol mekânının insana mı, yoksa taşıta mı hizmet verdiğini göstermesi bakımından oldukça çarpıcıdır:³¹

	<u>1972 (Köprü öncesi)</u>	<u>1974 (Köprü sonrası)</u>	<u>Artış (%)</u>
Boğazı geçen taşıt adedi.....	5 milyon.....	14 milyon.....	180
Boğazı geçen yolcu adedi	113 milyon.....	118 milyon.....	4

Köprünün açılmasını takiben taşıt adedindeki %180'lik artış, bu büyük yatırımın insanların erişiminden ziyade taşıt trafiğini ve otomobil kullanıcılarını rahatlattığını göstermektedir.

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi yayımladığı 'İstanbul Bülteni'nin 110. sayısında "her geçen gün filosunu güçlendiren İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) teknoloji harikası deniz otobüslerine Turgut Özal feribotunu kattı"³² haberini vermektedir. 40 milyon Dolara satın alınan bu feribot **Yenikapı – Bandırma arasında sefer yapacak** ve 800 yolcu ve **200 araç taşıyacaktır.**

Bilindiği kadarıyla şehirler arası ulaşım yerel yönetimlerin değil, merkezi yönetimlerin görevidir. Sorumluluk sahası olan kentiçi ulaşım sorunlarının çözümü için sayısız proje beklerken, bir şehir belediyesinin trilyonlarca (12 trilyon) lirayı **şehirlerarası** ve de **otomobil ulaşımına** dönük olarak sarf etmesi ne denli gerçekçi sayılabilir. Yapılan yatırımların dışında işletme giderleri için de İDO İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından sübvansede edilmektedir. Böylece İstanbul halkı, Yenikapı – Bandırma arasında otomobilleri ile seyahat eden otomobil sahiplerini de finanse etmektedir.

Bu sayılı örnek kamu fonlarının koruyucusu ve kaynakların doğru tahsisinden sorumlu olan yönetimlerin gerçekçi davranmadıklarını açıkça göstermektedir.

³⁰ A.g.e. [11]; Sayfa: 164-165.

³¹ EVREN; Güngör; 'Boğaz Tüp Geçişinin İstanbul Ulaşımı Açısından Değerlendirilmesi'; İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayını, 1992; Sayfa:67-68.

³² 'İstanbul Bülteni'; İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, 1999; Sayı: 110, Sayfa: 20

5. GÜNCEL KENTSEL YAKLAŞIM: 'AVRUPA KENTSEL ŞARTI'³³

Avrupa Konseyi evvelki bölümlerde sıralanan gerçekler ışığında ülkenin ekonomi-politik yaklaşımı ne olursa olsun kentlerde geçerli olabilecek bir dizi ilke kararları kabul etmiş ve bunları '**Avrupa Kentsel Şartı**' olarak imza altına almıştır.

'**Avrupa Kentsel Şartı**', Avrupa Konseyi'nin kentsel politikalarından yola çıkılarak 1980-1982 yılları arasında **Konsey**'ce düzenlenen '**Kentsel Rönesans için Avrupa Kampanyası**' kapsamında geliştirilmiştir.

Politik eğilimlerden bağımsız olarak Avrupa'yı kapsayan, halk ve yerel yönetimlere yönelik olan bu kampanya, yerleşimlerdeki yaşamın daha da iyileştirilmesini amaçlamış ve dört temel konuya ağırlık vermiştir:

1. Fiziki kentsel çevrenin iyileştirilmesi;
2. Mevcut konut stokunun iyileştirilmesi;
3. Yerleşmelerde sosyal ve kültürel olanakların yaratılması;
4. Toplumsal kalkınma ve halk katılımının özendirilmesi.

Avrupa Konseyi'nin insan hakları konusundaki çağrılarına paralel olarak bu kampanya '**yerleşmelerde daha iyi yaşam**' sloganıyla kentsel gelişmenin **nicelikselden ziyade niteliksel** yönleriyle ilgilenmiştir.

Konseyin 1981 - 1984 yılları arasında yerel yönetimlerin özerkliğinin tartışmaya başlaması ve kabulü, kentlerde insana yakışır yaşamın sunulabilmesi yönünde yerel yönetimlerin yaklaşımlarını ve kentli haklarını vurgulayan '**Avrupa Kentsel Şartı**'nın 1992 yılında kabulü ile somutlaşmıştır. Bu '**Kentsel Şart**'ın amacı yerel düzeyde iyi bir kent yönetimi için gerekli bir dizi ilkeyi tek bir metin içinde toplamaktır.

Felsefesi açısından bu '**Şart**', bir dizi açık belirli ve vurgulanmak istenen ipuçlarını içermektedir ve '**Şart**'ın kentsel gelişmeden sorumlu ve tanımlı yükümlülükleri olan '**Yerel Yönetim**' boyutu ağırlıklıdır. Aynı zamanda '**Avrupa Kentsel Şartı**', Avrupa Konseyi'nin temel hak ve özgürlüklerin korunması çağrılarına paralel olarak, kentsel gelişmenin niteliksel özellikleri ve yaşam kalitesiyle doğrudan ilgilidir.

5.1. Geleceğin Kenti ve Yerleşimlerde Haklar

'**Avrupa Kentsel Şartı**'nın giriş bölümünde '**Geleceğin Kenti**' şöyle tanımlanmaktadır:

"Geleceğin kentinin yaşanabilir, uyumlu, güzel ve sağlıklı olabilmesi için gerekli kararlar bugünden verilmelidir. Mevcut olumsuz koşullar bugünkü kent ve yerleşim kavramlarının gözden geçirilmesi için uyarıcı bir nedendir.

Bu gözden geçirme, kent sakinleri, yöneticiler, politikacılar, resmi görevliler dahil olmak üzere uzmanlar ve tüm halkın iş birliği ile Atina Şartı'nın birçok ilkelerine aykırı olmakla birlikte gerçekleştirilebilmektedir.

İdeal kent: kentli haklarını koruyarak; en iyi yaşam koşullarını sağlayarak; halkına iyi bir yaşam biçimi sunarak; değerini orada yaşayan, ziyaret eden, çalışan ve ticaret yapan, eğlence kültür ve bilgiyi orada arayan ve eğitim görenlerden alarak; birçok sektör ve faaliyeti (trafik, yaşam, çalışma, dinlence gereksinimleri) bir arada uyum içinde barındıran yaşam yeridir.

³³ Bu bölüm '**Avrupa Kentsel Şartı**', Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, 1996 yayınından alınmıştır.

Bir kent aynı zamanda modern gelişmeyle tarihi mirasın korunması arasında dengeyi kurmalı, eskiyi tahrip etmeden yeniyile bütünleştirilmeli ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerini sağlayabilmelidir. Geçmiş olmayan bir kent, hafızasını yitirmiş bir insana benzer. Kent dokuları, yapılar, ağaçlar, kiliseler, kütüphaneler, insanların kentlerdeki yaşamışlıklarının, çalışmışlıklarının ve kişisel tarihlerinin izleridir. Bunlar geçmişin mirası olup, insanların fani yaşamda kalıcılık duygusuyla geleceğe hazırlanmalarını sağlar. Kentler artık, kentsel problemleri yalnızca finansal mekanizma ve sorunlara indirgeyerek ve sektörel kent planlamasının geleneksel yöntemlerini kullanarak yönetilmemelidir. Belediyeler merkezi idarenin ve veya özel sektörün tecrübelerinden kaynaklanan farklı yöntemleri de araştırmalı ve yararlanmalıdır.”

Gene ‘Giriş’ bölümünde ‘**Yerleşimlerde Haklar**’ şu şekilde maddeleştirilmektedir:

“İnsan haklarına saygı, kurumsallaşması ve yayılması, kentlerdeki her fert için yaş, köken, ırk, inanç, sosyal, ekonomik ve politik statü, ruh ve bedensel özür gözetilmeksizin vazgeçilmezdir. Bu yaklaşım, diğer hakların ötesinde ek olarak insanlara:

- Yaşanabilir, güzel, makul fiyatlı, çevre dostu koşullara sahip, ayrıca iyi konumlanmış, aydınlık ve yeterli büyüklükte konutların sağlanmasını,*
- Yeterli yeşil alan, gün ışığı, sessizlik, bitki örtüsü ve güzellikler gibi koruyucu sağlık önlemlerinin alınmasını,*
- Kent hayatının çeşitli işlevleri arasında bağlantılar oluşturmasını,*
- Kültürel olanaklar, spor ve dinlenme faaliyetleri, sosyal gelişim, özgür dolaşım, **tüm yol kullanıcıları arasında uyumlu bir denge (toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler)** sağlanmasını,*
- Gerekli toplumsal faaliyetler, yoksulluğa karşı önlemler ve özellikle özürllülere, gerekli donanımın sağlanmasını,*
- Güvenlik; refah; iş, eğitim ve öğretim olanaklarının, kültürel ve tarih mirasına sahip olabılme haklarının sağlanmasını destekler.”*

‘**Kentsel Şart**’ın esasını oluşturan, Avrupa yerleşim birimlerinde yaşayan kent sakinlerinin haklarını tanımlayan ve 18 Mart 1992 günü kabul edilen ‘**Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu**’nda konumuzla ilgili üç madde göze çarpmaktadır:

- “2. Kirletilmemiş, Sağlıklı Bir Çevre: Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre (fosil menşeli yakıt kullanan motorlu araçların önemli kirleticiler olması nedeniyle ulaşım ile ilgili);*
- 5. Dolaşım (Mobilite: Hareketlilik, Erişim): Toplu taşıma, özel otomobiller, yayalar, bisikletliler gibi tüm yolağı kullanıcıları arasında, birbirlerinin hareket olanaklarını ve dolaşım özgürlüklerini kısıtlamayan uyumlu bir denge sağlanması;*
- 20. Eşitlik: Yerel yönetimlerin, tüm bu –Deklâasyon’un bütününde sıralanan– hakları bütün bireylere cinsiyet, yaş, köken, inanç, sosyal, ekonomik ve politik ayırım gözetmeden, fiziksel veya zihinsel özürlerine bakılmadan; eşit olarak sunulmasını sağlamakla yükümlü olması.”*

Bu bölümde Türkiye Cumhuriyeti’nin de kabul ettiği –fakat yerel yönetimler tarafından bilinmeyen, bilinse bile bir türlü benimsenip uygulanmayan– ilkelerin ‘**ulaşım ve dolaşım**’ ile ilgili olanları aktarılacaktır.

5.2. Gelecekte Otomobil ve Kentler

‘Avrupa Kentsel Şartı’ her geçen otomobilin içinde yoğunlaştığı kentlere bakarak şu tanıyı ortaya koymaktadır:

“Çağlardan beri insanoğlu, faaliyetlerinin çapını genişletmek için mücadele etmiş ve bu da ulaşım tekniklerinin sürekli gelişmesinde önemli bir etken olmuştur.

Ulaşımındaki her ilerlemeyle, insan yaşamı biraz daha değişmiş, bugünün kentlerinde yaya, at, raylı taşıma, otomobil, otobüs, ticari araçlar gibi ulaşım sistemlerinin çok ötesine erişilmiştir.

Bu tür gelişime uğramış dolaşımın çeşitli faydaları vardır. Tercihler, kişinin yaşamak ve çalışma istediği çevreye, ilişkide olmak istediği kişilere göre yapılabilir.

Oysa, otomobil ilk icat edildiği 1884’ten beri, ulaşım politikalarını yönlendirmiş, hatta etkisiyle toplu taşıma sistemlerini dahi gözden düşürmüştür.

Kente karşı otomobil; çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna çok yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil kentleri öldürmektedir. Öyle ki 2000’li yıllar, ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır. (bkz: ‘Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu’, Madde: 5, Dolaşım)

Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, ‘sera etkisi’ ile tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır. (bkz: ‘Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu’, Madde: 2, Kirletilmemiş, Sağlıklı Bir Çevre)

Araçlar; kentleri gürültü, rahatsızlık, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği ve sosyal alanların yok olması, hava kirliliği gibi sorunlarla tehdit ederler. (bkz: ‘Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu’, Madde: 2, Kirletilmemiş, Sağlıklı Bir Çevre).

Üst sosyal sınıfların kentten yöre-kentlere³⁴ göçmesiyle oluşan yeni koşulların ağır bedelleri vardır. Dahası, bu yöre-kentlere toplu taşıma hizmetini verimli ve ekonomik bir biçimde götürmek genelde olanaksız olmaktadır.

Hepsinin ötesinde, bu göçlerin kente verdiği kültürel ve sosyal kayıp kenti; yaşama, ilişki kurma, kültür ve tüm diğer faaliyetlerin sürdürüldüğü bir mekân olmaktan alıkoyar. Burada sorun, kendini dev aynasında görme ve izole etme eğiliminde olan kentlilerin yöre-kentlerde ve benzeri yerleşimlerde yaşayanlara karşı olmaları değildir. Bu daha çok, dünyamızı, aşırı büyümenin kötü yan etkilerinden korumaya karşı oluşturulan ortak çabaya bir katkı olarak değerlendirilmelidir. (bak: ‘Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu’, Madde: 20, Eşitlik)”.

5.3. ‘Şart’ta ‘Ulaşım ve Dolaşım’ İlkeleri

Bu temel yaklaşımlar ışığında ‘Şart’ın ‘Ulaşım ve Dolaşım Özel Bölümü’nde hedeflere ulaşabilme yolunda göz önüne alınacak dört ilke tanımlanmıştır:

“İlke: 1. Özellikle özel araçlarla, seyahat hacminin azaltılması gerekliliği

Son 40 yıldır uygulanan ve savunulan iki planlama prensibi, yaygın arazi kullanımı ve işlevlerin farklılaştırılması; (a) yerleşimlerin tıkanıp, orta sınıfın kenti terk etmesi, (b) verimli ve ekonomik toplu taşıma hizmetlerinin götürülmediği yöre kentlerin oluşması gibi önemli çıkmazlara yol açmıştır. Böylece, 19. ve 20. yüzyıl başlarındaki başarı, aşırılıklara taşınarak ters etkilere yol açmış, kârdan çok zarar getirmiştir. En gözle görülür, elle tutulur biçimde, insanlara bir yerde yaşayıp, başka yerde çalışmak, gerekli mal ve

³⁴ Yöre-kent ‘banliyö’ karşılığı kullanılmaktadır.

hizmetleri başka yerde sunmak, çocuklarını okula getirip götürmek gibi kaçınılmaz ek ulaşım yükü getirmiştir.

Anahtar çözüm; **'toplu'** yerleşim kavramını benimseyerek, gerek kent içinde gerekse dışında yeni arazi kullanım kararlarıyla konut, çalışma alanları ve diğer kullanımların bir araya getirilip, bütünlüğün sağlanmasıdır.

İmalat sektöründe küçük ve orta ölçekli işletmeler ile üçüncü ve dördüncü sektörlerin büyümesi, konut ve dinlence alanlarının bunların hemen yakın çevresinde yer almasıyla düşünülmeli; evlerde yürütülen **'bilgisayara dayalı'** çalışma hayatının da asosyalleşme etkileri nedeniyle bir çözüm olmadığı bilinmelidir.

İlke: 2. Dolaşım yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermeli

Açıkça, ulaşımı yok farz etmek mümkün olmayacağı gibi tavsiye de edilmez. Aksine, belirli sektörel hedefleri izlemek yerine, yaşamının keyif verdiği bir kent yaratmayı hedefleyen değişik ulaşım biçimleri sunmak daha yararlıdır.

Bu; toplu taşıma, bisiklet, yaya gibi ulaşımlarla, kişi ve hizmetlerin ulaşımına öncelik vermek, ağır trafiği kısıtlamak, yol kullanımına örneğin; zaman ve mekânın dönüşümlü kullanımı; yarı zamanlı yaya dolanımı; dönüşümlü saat, gün hafta ve yıl dilimi uygulamaları gibi yenilikçi kontrol kıstasları koymak; bisiklet yolları ve titizlikle düzenlenmiş yaya yolları oluşturmak ve kent dışı otopark yerleriyle birlikte merkeze ulaşımında düşük maliyetli, sık, güvenli toplu taşıma sistemleri yaratmak anlamına gelir.

İlke: 3. Sokağın sosyal bir arena olarak algılanması

Sokağın yaşanabilir sosyal bir mekân olarak kaybı, kentte güvensizliğin artması ve kentsel bozulmayı da beraberinde getirir.

Artan güvenlik, asayiş ve sosyal uyum; geniş kaldırımlar, yaya bölgeleri ile sokakların iyileştirilmesi, doğru sokak düzenlemesi ve planlaması ile trafik akımlarının kontrolü ve tek yönlü yolların dikkatli kullanımı demektir.

Bu aynı zamanda açık alanların; yüksek kaliteli ve dayanıklı malzeme kullanılarak; kaliteli kent mobilyası, yol levhaları, ticari tabelalar, cephe düzenlemeleri; yeşillendirme, su, heykel çeşme ve anıtlarla donatılarak, korunması ve iyileştirilmesi demektir.

Bu yaya kaldırımlarında ve kafe önlerinde; çekici ve kaliteli, özel, ticari ve kamu faaliyetlerini özendirir. Bu rahatsızlık veren gürültülerin olabildiğince yok edilmesi demektir.

İlke: 4. Sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği

Belirli değişimler, bireysel davranış değişiklikleri olmadan gerçekleşemez, bireylerin çevre konularına artan duyarlılıkları ise her zaman kökleşmiş davranışlarını değiştirme isteği ile paralel gitmemektedir.

Yerel yönetimler halkı bilinçlendirme konusunda, insanlara, sokakların kendilerine ait, ortak mülkiyetlerinde olduğunu anlatma, bu nedenle sokakların herkes tarafından ortak, uyumlu ve korunarak kullanılması gerektiği fikrini aşılama ve insanların olumsuz davranış kalıplarını değiştirmeye yönelik, bilinçlendirici kampanyalar düzenleme sorumluluğunu taşırlar.

Bu dördüncü ilke Albert Einstein'ın **"Sorunları yaratan anlayışı aynen koruyarak sorunlara çözüm bulamayız"** özdeyişini çağrıştırmaktadır.

Aynı **'Avrupa Kentsel Şartı'**nın **'Kentlerdeki Özürlü ve Sosyoekonomik Bakımdan Engelliler'** başlıklı bölümüne de **'erişim'** ile ilgili olarak aşağıdaki ilke konulmuştur.

Özellikle bu ilke ‘**Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu**’nda yer alan ‘**Eşitlik**’ maddesi ile doğrudan ilgilidir:

“İlke: 5. Yolculuk, iletişim ve kamu ulaşımı tüm insanlar için yapılabilir ve erişilebilir olmalıdır

İnsanların ve malların serbest dolaşımı, temel kişisel haklardan olmakla birlikte, toplumun bazı grupları için yolculuk ve iletişim sorun olmaya devam etmektedir.

Söz konusu haklar, yaşlarından veya zihinsel yeteneklerinden, dil bilgisi ve yerel geleneklerden kaynaklanan engelleri olan grupları kapsar. Bu nedenle, bu kişilerin değişik olanak ve faaliyetleri kullanımı; evrensel resimli anlatımlar, tercümeler, yaya ve bisikletliler için yollarda uygun işaretlemeler, azınlıkların yoğun olarak dilin pratik kullanımı konusunda eğitimi ve yeni, etkili kullanıcı-uyumlu bilgi sistemleri kullanılması aracılığıyla teşvik edilmelidir.”

6. SONUÇ - ULAŞIMIN SOSYAL BOYUTU

Günümüzde toplumların ulaşım ihtiyaçları **sürdürülebilirlik** kriterleri ışığında yeniden değerlendirilmektedir. Mevcut yaklaşımlar içinde otomobil kullanıcıları için hareket özgürlüğü sağlanmaya çalışılırken, otomobil kullanıcısı olmayanların hakları göz ardı edilmektedir. Başta taşıt trafiğinden kaynaklanan mekân ve çevre kirliliği olmak üzere, ortaya çıkan olumsuz etkiler kentlerin çevre kalitesinde düşüşü hızlandırmaktadır. Bu düşüş sonucu kent merkezlerinde yaşayanlar banliyö veya kırsal alanlara yerleşmekte, bu uzaklaşma ile hem otomobil kullanımını artırmakta, hem de kent merkezleri çökmektedir.

Yerleşimlerin yaygınlaşması yönündeki arazi kullanımı değişiklikleri seyahat mesafelerini artırmakta ve otomobile olan bağımlılığı artırmaktadır. Bu da daha enerji-yoğun arazi kullanımı ve faaliyet biçimlerini ortaya çıkartmaktadır. Son yıllarda kentlerin uçlarında açılan alış-veriş merkezleri de hareketliliği artıran arazi-kullanımı değişimleridir.³⁵

Bunun gibi, artan ihtiyaca cevap verebilecek, daha geniş sağlık ve eğitim hizmet alanları da ancak kent dışlarında bulunabilmektedir. Bu arazi-kullanımı değişimi ile tesis edilen hastane ve okullara erişim daha fazla taşıt-kilometre yapılmasını gerektirmekte, taşıt-kilometreyi ciddi ölçüde artırmakta, otomobile dayalı ulaşımı körüklemekte, bu da kirliliği artırarak yaşanabilir çevreyi olumsuz yönde etkilemektedir. **Kentlerin dışına yönelen yeni arazi-kullanımı değişiminde önemle vurgulanması gereken nokta, bu seyahatlerde toplu taşıma kullanıcılarının da bireysel taşımaya yönelmeleridir.**

Özellikle önümüzdeki yüzyılda insanların büyük çoğunluğunun kentlerde yaşayacağı, motorlu - motorsuz araç kullanılarak ve/veya yaya olarak yapılan toplam yolculukların önemli miktarlarının kent içinde gerçekleşeceği, kentsel yaşam ve yerel yönetimlerin gelişmesi ile ulaşımaya yönelik yatırımların kentlerde yoğunlaşacağı gerçeği göz önüne alınırsa **kentiçi ulaşımın** önemi daha da belirgin hale gelmektedir.

Günümüzde özellikle sanayileşmiş ülkelerde ulaşım ve hareketlilik ile ilgili yaklaşımlar tartışma, araştırma aşamasında iken, bazıları acilen uygulamaya konulmaktadır. Yeni yüzyılın en azından ilk dönemlerinde geçerli olacak bu uygulamalar halen benimsenen çağdaş yaklaşımlara ve politikalara dayanmaktadır. Bu politikalar en genel hatlarıyla;

- taşıtlara değil, insana öncelik veren,
- yatırım ve işletmecilikte kaynakların verimli ve etkin kullanımını sağlayan,
- yatırım ve işletme giderlerini azaltan,
- mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan,
- çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen,
- toplumun çeşitli kesimleri arasında eşitlik ve hakkaniyet sağlayan,
- modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözetan

ulaşım türlerinin, projelerin, yöntem ve tekniklerin öncelikle kullanılması yönündedir.

Bu politikalar, özellikle **otomobilin kent içinde kullanımı konusundaki geleneksel yaklaşımların terk edilmesine** yöneliktir. Yetmişli yılların sonlarından itibaren kent merkezlerinde otomobil kullanımının sınırlandırılması yönünde ortaya konulan, plancılar ve

³⁵ ACAR, İsmail H.; '9. Ulaştırma Şurası, 21. Yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları, Kentiçi Ulaşımı Alt Komisyonu Raporu'; T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayını, 1998; Sayfa: 22.

çevreciler tarafından hararetle desteklenen, ancak başta otomotiv sanayii olmak üzere bazı kesimlerin tepkisini çeken bu yaklaşımlar, günümüzde sınırlı bir ölçüde biçim değiştirerek gündemde gene de ön sırayı korumaktadır.³⁶

21. yüzyıla girişte dünyada yaşanan hızlı ve radikal değişimlerle ülkemizdeki kent ve ulaşım anlayışı kıyaslandığında **henüz çözümlerin değil, sorunların başında olduğumuz** görülmektedir. Toplu ulaşımdan uzak türel dağılım nedeniyle kentlerimizde ulaşımdan kaynaklanan sorunlarının giderek büyümesi beklenmelidir.

Bu değişimlere rağmen kent yöneticilerinin benimsediği ve ısrarla uyguladığı **geleneksel** ulaşım ve trafik planlama yaklaşımları sürdürüldüğü sürece kentsel gelişimin, kentiçi ulaşımın ve kent yaşantısının giderek kötüleşmesi kaçınılmazdır. Ancak ülkemiz kentleri için en büyük şans, Batı ülkelerinde yaşanan sorunların kentlerimizde yaşanmadan, onların deneyimleri göz önüne alınarak, hatalar tekrar edilmeden önlenbilmesidir.

6.1. Kent Birlikteliğinde Sosyal Denge

Yıllar önce, uçaklarda başlamak üzere, kapalı ortamlarda sigara içilmesinin yasaklanması düşünülemezdi. Günümüzde sigara imalatçıları geliştirmekte olan ülkelere hızla kayarken, gelişmiş ülkelerde bu yasak hızla genişletilmektedir. Dünyamız atmosferi de bir uçağın içi gibi kapalı bir ortamdır. Bugün diğer kirleticilerin yanı sıra ulaştırma sektörü de neden olduğu kirlilik ile, insanlar için yaşanamaz çevreyi hızla hazırlamaktadır.

‘Küçük güzeldir’ anlayışının doğru olabileceği gün geçtikçe ortaya çıkmaktadır. Kentsel formların oluşumunda stratejik olarak bölgelerde konut ve iş yeri dengesinin sağlanmasına, yerel işler tesis edilerek ortalama seyahat mesafelerinin kısaltılmasına çalışılmaktadır. Yerel erişilebilirliğin, yeni yerleşim alanlarında olduğu gibi, eski yerleşim bölgelerinde de yaya veya bisiklet ile sağlanabileceği çözümler üretilmektedir.

“....., her şeyin parayla ölçüldüğü bir yerde toplumsal adalet ve refah hiçbir zaman gerçekleşemez....., insanları mutluluğa ulaştırmanın tek yolu, eşitlik ilkesini uygulamaktır. Oysa mülkün tek elde ve mutlak olduğu bir devlette eşitlik kurulamaz sanırım, çünkü orada herkes türlü yollarla kazanabildiği kadar kazanmakta haklı görür kendini ve ulusun zenginliği ne kadar büyük olursa olsun, önünde sonunda başkalarının yoksulluğuna göz yumacak bir azınlığın eline geçer.”³⁷

Bugün özellikle geliştirmekte olan ülkelerde **kentlerin yolları, otomobil sahibi azınlığın tekeline geçmiş durumdadır**. Örneğin İstanbul’da; günlük yolculukların sadece yüzde 20’sini karşılayan bireysel ulaşım sistemi **otomobil** karayolu ağının yüzde 80’nini işgal ederken, toplumun yüzde 80’ini taşıyan **otobüs** gibi toplu ulaşım sistemleri karayolu ağının sadece yüzde 20’sini kullanmaktadır.

Bu değerler **‘sosyal adalet’**in esası olan **“toplumu oluşturan bireylerin her türlü sosyal, ekonomik ve politik haklarının sağlanması ve herkese çalışma gücü ve yeteneğine göre millî gelirden pay verilmesi”**³⁸ tanımına baştan ters düşmektedir.

Ulaşım, toplumsal bir talep olduğu halde **toplumsal bir talebin, bireysel ölçekte çözümlenmeye çalışılması**, belirli bir süre sonra tıkanmaları, birçok yönden dengesizlikleri, adaletsizlikleri ve neticede karmaşayı beraberinde getirmektedir. Yıllarca uygulanan

³⁶ ÖNCÜ, Erhan; **‘Kentiçi Ulaşımda 21. Yüzyıl Perspektifi’**; Ulaşım - Trafik Kongresi, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, 1997; Sayfa: 28.

³⁷ MORE, Thomas; **‘UTOPIA’**; Çan Yayınları, 1964; Sayfa: 86-87.

³⁸ **‘Dictionnaire Larousse, Ansiklopedik Sözlük’**; Milliyet Yayınları, 1994, Cilt: 6, Sayfa: 2173.

hatalı politikalar sonucunda, kentlerde toplu taşımacılık geri plana itilmiş, kent halkı kendi ulaşımını kendisi çözme noktasına getirilmiştir. Kentlerde, gelir düzeyindeki artışa paralel olarak, özel otomobil sahipliği ve kullanımı tahminlerin üzerine çıkmıştır. Ulaşım da bireysel çözüm arayışı, neticede, yollardaki araç adedini hızla arttırmış ulaşım da sosyal den-
gesizliği beraberinde getirmiştir.³⁹

6.2. 'Otomobil Sahipliği' ve 'Otomobil Kullanımı'

Bu gerçekler ışığında geliştirilecek stratejilerde, **kentlerin insanlar için, otomobilin ise sadece bireysel taşıma aracı olduğu** unutulmamalıdır. Toplumsal yaşamda ana hedef insanlara hareket özgürlüğü sağlamaktır. Sağlanması gereken bu özgürlük insanlara aittir, otomobillerin hareket özgürlüğünden söz edilemez. Kent yöneticileri kişilerin hareket özgürlüğüne çözüm getirmek zorundadırlar. Ancak bu özgürlük tüm topluma sağlanması gereken temel bir haktır. İnsanlar toplum içinde birlikte yaşadıklarından, kişiye tanınan bir hak, toplumun diğer fertlerinin aleyhine gelişmelere neden olmamalı, onların haklarını kısıtlamamalıdır. Kent yönetimi kişilerin ulaşımını yerine getirirken, bu ulaşımın toplumun genel menfaatlerine uygun koşullar içinde gerçekleşmesinden de sorumludur.

Bu yaklaşım, kesinlikle bireylerin otomobil sahibi olmalarına bir müdahale olarak görülmemelidir. **'Otomobil sahipliği'** ile **'otomobil kullanımı'** ayrı başlıklardır. Bireylerin mülkiyet hakları inkâr edilemez ve bireyler imkanları dahilinde otomobil sahibi olabilirler. Ancak mülk edinilen otomobillerin kullanımı toplumsal çıkarlara uygun olmalı ve satın alma bedeli dışında, kullanımda da **toplumsal maliyet** göz önüne alınmalıdır. Bugünkü yaklaşımda benzinin çıplak fiyatına eklenen, yaklaşık çıplak fiyatına eşit resim ve fonların, araç kullanımının toplumsal maliyetinin karşılığı olduğu ileri sürülmektedir. Ancak aracın kullanıldığı alana, yarattığı soruna ve toplumdan aldığı paya bakılmaksızın, ister kırsal bölge, ister yoğun kent merkezi olsun aynı oranda, sadece kilometre bazında tahsil edilen bu fonların dengeli ve eşit bir karşılık olduğu ileri sürülemez. Toplanan bu karşılıkların, araçların, çevre sorunları da dahil, ortaya çıkarttıkları çok boyutlu sorunların gerçek bedeli olup olmadığı da tartışılması gereken önemli bir konudur.⁴⁰

6.3. Sonsöz

Doğru –*içinde en az yanlış bulunan*- sosyal yaklaşım;

- kamu mekânlarının en çok sayıda insan tarafından –*taşıt tarafından değil*- sosyal eşitlik içinde olarak kullanılmasında,
- kamu fonlarının da en çok sayıda insana –*taşıta değil*- yönelik olarak sosyal eşitlik içinde sarf edilmesinde

yatmaktadır. Ancak bugünkü yönetimler bunların tam tersini yapmaktadırlar.

³⁹ ACAR, İsmail H.; **'Stratejik Kararlar'**; Ulaşım ve Trafik Paneli, T.C. İstanbul Valiliği, 1994; Sayfa: 178.

⁴⁰ A.g.e. [11]; Sayfa: 165-166.

7. KAYNAKLAR

- ACAR, İsmail H.; **'9. Ulaştırma Şurası, 21. Yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları, Kentiçi Ulaşımı Alt Komisyonu Raporu'**; T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayını, 1998.
- ACAR, İsmail H.; **'Fiziki Sınırları Gözetten Yönlendirici Ulaşım Planlaması'**; 4. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayını, 1998.
- ACAR, İsmail H.; **'Kentler ve Otomobil'**; 2. Ulusal Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, 1995.
- ACAR, İsmail H.; **'Stratejik Kararlar'**; Ulaşım ve Trafik Paneli, T.C. İstanbul Valiliği, 1994.
- Avrupa Konseyi; **'Avrupa Kentsel Şartı'**; Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yayını, 1996.
- BLUMENFELD, Hans; **'Kentsel Ulaşım Sorununun Gerçekleri ve Yalanları'**; COVID, Sayı 8; Yapı Kredi Yayınları, 1996.
- CANSEN, Ege; **'Enflasyon Altında Muhasebe'**; Hürriyet Gazetesi; 8 Ocak 1999.
- CANSEN, Ege; **'Ulaştırma Ekonomisi (II)'**; Hürriyet Gazetesi; 5 Aralık 1996.
- EVREN; Güngör; **'Boğaz Tüp Geçişinin İstanbul Ulaşımı Açısından Değerlendirilmesi'**; İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yayını, 1992.
- FREUND, Peter, MARTIN, George; **'Otomobilin Ekolojisi'**; Ayrıntı Yayınları, 1996.
- GOSSOP, C., WEBB, A.; **'Planning for a Sustainable Environment'**; Town and Country Planning Association.
- MORRIS, P., THERIVEL, R.; **'Methods of Environmental Impact Assessment'**; UCL, The Natural and Built Environment Series.
- ÖNCÜ, Erhan; **'Kentiçi Ulaşımında 21. Yüzyıl Perspektifi'**; Ulaşım - Trafik Kongresi, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, 1997; Sayfa: 28.
- SHARP, C. H.; **'Ulaştırma İktisadı'**; Akbank Kültür Yayınları, 1978.
- The Council of Europe; **'The European Urban Charter'**; Council of Europe Press, 1992.