

Trafik ve Ulaşım Konularında Kanılar ve Gerçekler

Dr. İsmail Hakkı Acar

Öz

Kentiçi ulaşımı ve kentiçi trafiği ile ilgili başlıkların her biri “olumlu bilim” konusudur, inşaat mühendisliği, sistem / işletme / endüstri mühendisliği, kentsel planlama gibi. Ancak, ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkelerde, bu başlıklarla ilgili çözümler “olumlu bilim”den ziyade, politik kaygılardan dolayı “kamu istekleri” doğrultusunda çözümlenmeye çalışılmaktadır.

Toplumdaki eksik ve yetersiz bilgiden kaynaklanan, gerçeklerden uzak “kanılar”, hatalı “kamu istekleri”nin oluşmasına neden olmaktadır. Daima “kamu isteği”ne cevap verme kaygısı içinde olan “politik irade” de bu hatalı kamu taleplerine cevap verme yönünde vizyondan ve stratejiden uzak, kısıtlı işleve sahip, ağırlıklı olarak gösterişe yönelik “prestij projeleri”ne yönelmektedir.

Bu bildiri kapsamında, politik karar verme sürecini etkileyip tetikleyen, bir anlamda “politik irade”yi yönlendiren toplumdaki hatalı “kanılar”dan doğan “kamu istekleri” ele alınacak ve bu hatalı isteklerin karşısında gerçeklerin neler olduğu vurgulanmaya çalışılacaktır.

Anahtar Sözcükler: trafik ve ulaşımında hatalı kanılar, kamu bilinci, politik irade.

Giriş

Kentiçi ulaşımı ve kentiçi trafiği ile ilgili başlıkların her biri “olumlu bilim” konusudur, inşaat mühendisliği, sistem / işletme / endüstri mühendisliği, kentsel planlama gibi. Ancak, ağırlıklı olarak gelişmekte olan ülkelerde, bu başlıklarla ilgili çözümler “olumlu bilim”den ziyade, politik kaygılardan dolayı “kamu istekleri” doğrultusunda çözümlenmeye çalışılmaktadır.

Toplumdaki eksik ve yetersiz bilgiden kaynaklanan, gerçeklerden uzak “kanılar”, hatalı “kamu istekleri”nin oluşmasına neden olmaktadır. Daima “kamu isteği”ne cevap verme kaygısı içinde olan “politik irade” de bu hatalı kamu taleplerine cevap verme yönünde vizyondan ve stratejiden uzak, kısıtlı işleve sahip, ağırlıklı olarak gösterişe yönelik “prestij projeleri”ne yönelmektedir.

Bu bildiri kapsamında, politik karar verme sürecini etkileyip tetikleyen, bir anlamda “politik irade”yi yönlendiren toplumdaki hatalı “kanılar”dan doğan “kamu istekleri” ele alınacak ve bu hatalı isteklerin karşısında gerçeklerin neler olduğu vurgulanmaya çalışılacaktır.

Trafik ve Ulaşımında HATALI Kanılar ve Gerçekler

Kentiçi ulaşımını ve trafiğini etkileyen değişik politikaların hiçbiri kamu içinde tüm boyutlarıyla bilinmemekte ve tartışılmamaktadır. Özellikle bazı kesimlerin bazı ulaşım türlerine üretici, dağıtıcı, tüccar, kullanıcı şeklindeki yakınlığı duygusal bağlar tesis etmekte ve ortaya konan politikaları kendi yönlerinde etkilemeye çalışmaktadırlar. Bu kesimlerin politik karar vericiler üzerindeki etki ve güçleri ulaşım teknisyenlerini çaresiz bırakmakta, teknik görüşlerini etkisiz hale getirmektedir.

Sonuçta politikacıların kararı ile otoyolların, otoparkların, katlı kavşakların arazi-kullanımını yönlendirdiği “otomobil-odaklı kentler” veya –kısıtlı sayıda da olsa– ulaşım sistemleri arasında dengenin varolduğu, kentliye daha fazla mekanın ayrıldığı “insan-odaklı kentler” ortaya çıkmaktadır.

Bu noktada dikkatle düşünülmesi gereken husus, politikacıların “kendi sürdürülebilirlik”leri için “doğrular”dan ziyade “yönlendirilmiş irade” doğrultusunda karar vermekte olduklarıdır. Günümüzde çoğunluğun isteklerinden ziyade doğrulardan yana tavır koyan seçimle gelen kent yöneticilerinin azlığını vurgulamak ve bu arada Küritiba Belediye Başkanı Jaime Lerner ile Londra Belediye Başkanı Ken Livingstone’u anmak yerinde olacaktır.¹

Politikacıların kendi “sürdürülebilirlik”leri için çoğunluğun istekleri yönünde karar vermeleri gerçeğinden yola çıktığımızda en büyük güç olan kamunun doğru taleplerde bulunup bulunmadıklarını irdelemek gerekir.

Görüldüğü kadarıyla, oluşan veya oluşturulan “kamu isteği”nde “gerçekler”den ziyade “yönlendirilmiş kanılar” rol oynamaktadır. Bu “kanılar” sonucunda ortaya konulan “kamu istekleri”nin politikacıların da işine gelmesi sonucu sorun çözümleneceğine git-tikçe derinleşmektedir.

Konumuzla ilgili olarak, bilimsel anlatımlar olmadan da yapılacak basit, temel, mantıksal açıklamalar ile “kamu”nun doğru bilgilerle donatılabileceğidir. Doğru “kamu isteği”nin yaygınlaşması ve “kamu”nun bu doğruların peşinde koşması halinde, kamu kaynaklarını kullanan “politik irade”nin karar verme mekanizması mecburen “gerçekler” yönüne dönecektir.

Özetle ULAŞIM VE TRAFİK SORUNLARINDA ÇÖZÜM, KAMUYU “YÖNLENDİRİLMİŞ KANILAR”DAN KURTARIP “GERÇEKLER” İLE KARŞI KARŞIYA GETİRMEKTEDİR. DOĞRU “KAMU İSTEĞİ” YARATILDIĞINDA, KAMU “SEÇME GÜCÜ”NÜ KULLANARAK “POLİTİK İRADE”Yİ ZAMAN İÇİNDE ETKİLEYEBİLECEKTİR.

Kentsel Planlama ve Arazi Kullanımı

Ulaşım ve trafik konuları öncelikle kentsel planlamanın, arazi kullanımının alt başlıklarıdır. Öncelikle kentsel planlama “kanıları”na bakılmasında fayda vardır:

¹ “The Mayor’s Transport Strategy”, (2001), Greater London Authority, Londra

“Planlama Serbest Toplum Anlayışına Terstir”

Devletler, hükümetler toplumun tümü içinde denge ve huzuru sağlamak için vardır. Planlama ile “özgürlükler”in kısıtlama altına girdiği öne sürülmektedir. Ancak özellikle toplumsal yaşamda bir kişinin özgürlüğünün, diğer bir kişinin özgürlük sınırına kadar uzanabileceği, diğer kişinin sınırında durması gerektiği unutulmamalıdır. Serbest piyasa yaklaşımı, uzun vadeli toplumsal menfaatleri ve toplumsal (dışsal) maliyetleri göz ardı ederek, kısa vadeli bireysel çıkarları, karları öne çıkartmaktadır. Toplumun sürdürülebilirliği için, serbestlik (özgürlük) sınırlarını belirleyecek olan topluma yönelik uzun dönemli “planlama kararları”dır.

Özellikle günümüzde, “sürdürülebilirlik” kavramı ve “küresel ısınma” tehdidi bu sınırları daha da önemli kılmakta, toplumu geleceğe ulaştırmak için kamusal çıkarları öne çıkartarak planlama yapma gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle “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.”²

Atamızın dediği gibi “Nerede karşılıklı sevgi ve saygı varsa, orada itimat ve itaat vardır. İtimat ve itaatin olduğu yerde disiplin, disiplinin olduğu yerde huzur, huzurun olduğu yerde başarı vardır”.

PLANLAMA SÜRECİNDE TOPLUMSAL SEVGİ VE SAYGIYI, İTİMAT VE İTAATİ, DİSİPLİN VE HUZURU TEMİN EDECEK OLAN TOPLUM İÇİN ALINAN KARARLARDIR.

“Serbest Piyasa Arazi-Kullanım ve Metropol Alan Formunu Belirlemelidir”

Bir önceki başlıkta da belirttiğimiz gibi, serbest piyasa aktörleri uzun ve orta vadeden ziyade kısa vadeli ticari karlar peşindedirler. Dışsal maliyetleri de göz ardı eden bu yaklaşım, toplumsal menfaatlardan ziyade bireysel çıkarları öne çıkartmaktadır.

KAMUYA DÖNÜK KARAR VE HİZMETLER TİCARİLEŞTİRİLEMEZ.

Ulaşım Planlama ve Trafik Altyapısı

Ulaşım ve trafik ile ilgili sorunların “sürdürülebilir” şekilde planlanabilmesi için bazı hatalı planlama ve altyapı kanılarının da gözden geçirilmesi yerinde olacaktır:

“Kişilerin Ulaşım Alışkanlıkları Değiştirilemez”

Sigaranın ortak mekanlarda yasaklanabileceği 1970’lerde düşünülemezdi. Ancak günümüzde, özellikle gelişmiş ülkelerde, sigara kullanımı çoğu ortak mekanlarda yaygın olarak yasaklanmıştır ve kitleler bu ortamlarda tutkularını yerine getiremez hale gelmişlerdir. Yani “alışkanlıklarını değiştirmişlerdir”.

² “Avrupa Kentsel Şartı”, (1996), Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Ankara

Ülkemizde kural tanımaz şekilde araç kullanmayı alışkanlık haline getiren sürücülerimizin, özellikle Avrupa ülkeleri yönünde sınırlarımızı terk ettiklerinde, alışkanlıklarını “kurallara uyma” yönünde hızla değiştirdiklerini görmekteyiz. Önümüzde hızla büyüyen hava kirliliği, küresel ısınma, enerji ve kaynak dar boğazı gibi yaşamımıza kasteden sorunları göğüsleyebilmemiz için “alışkanlıklarımızı değiştirmek” zorundayız. “Avrupa Kentsel Şartı, Hareketlilik ve Dolaşım İlkeleri” bu değişimin gerekliliğini acı bir şekilde vurgulamaktadır:

“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. Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, ‘sera etkisiyle’ tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır.”³

“Hareketlilik ve Dolaşım İlkeleri”nin 4. Maddesi bu değişim-dönüşüm için “sürekli bir eğitim ve öğretim çabasının gerekliliği”ni öne sürmektedir:

“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.”⁴

KİŞİLERİN ULAŞIM TALEPLERİ TATMİN EDİCİ ŞEKİLDE CEVAPLANABİLİR, KENT YÖNETİCİLERİ DOĞRU, ADİL, DENGELİ ULAŞIM KARARLARININ ARKASINDA POLİTİK KAYGILARDAN UZAK, TOPLUM YÖNÜNDE DİK DURABİLİRLERSE, KİŞİSEL ALIŞKANLIKLAR DEĞİŞTİRİLEBİLİR.

“Ulaşımında Ana Hedef Taşıtların Daha Hızlı Hareket Etmesidir”

Yanlış. “Taşıtlar daha hızlı akarsa, o yoldan daha fazla araç geçer” anlayışı tamamen yanlıştır. Gerçekte, teknik olarak bir yol kesitinden en fazla sayıda taşıt, taşıtların saatte 50 km. hız yapması halinde geçebilmektedir. 80, 120 km. hız yapılan bir yoldan daha az adette taşıt geçebilir. Yol alanının araçlar yönünden verimsiz kullanılmasının yanı sıra, o yol daha az insana (yolcuya) hizmet eder.

ULAŞIMDA ANA HEDEF, “TAŞITLAR”DAN ZİYADE “İNSANLAR”IN DAHA HIZLI VE DAHA GÜVENLİ HAREKET ETMELERİDİR.

“Yollardaki Taşıt Yoğunluğu Telekomünikasyon Devrimi ile Hafifleyecektir”

Telekomünikasyonun gelişmesi ile ev-iş seyahatlerinin azalacağı, yolların rahatlayacağı beklentisi, boş bir beklentidir. Örneğin telefonun kullanıma girmesi iş hayatını ve yaşamı kolaylaştırdığı halde, yapılan seyahatler üzerinde azaltıcı bir etki göstermemiştir. Kaldı ki, gelir düzeyinin ve otomobil sahipliliğinin artışı ile kişi başına yapılan

³ Avrupa Kentsel Şartı, (1996)

⁴ Avrupa Kentsel Şartı, (1996)

seyahat miktarı artma eğilimindedir. Çalışma hayatının her geçen gün daha da vahşileşmesi gözden ırak çalışmalara bir ölçüye kadar izin verecektir.
TELEKOMÜNİKASYON DEVRİMİ YOLLARDAKİ TAŞIT YOĞUNLUĞUNU İHMAL EDİLECEK BOYUTTA AZALTABİLİR.

“Yollar Yetersiz, Yeni Yollar Açılsın”

Her geçen gün artan “taşitların hareketliliği” nedeniyle yollar, yetersiz hale gelmekte, kentlerin oluşmuş bölgeleri başta olmak üzere yeni yol gereksinimleri ortaya çıkmaktadır. Günümüz kentlerinde yol kıt, zor bulunur bir kaynak haline gelmiştir. Kıtlaştıkça da kıymeti artmaktadır. Özellikle oluşmuş bölgelerde yeni yolların açılması hemen hemen imkansızdır. Özellikle erişme talebinin yüksek olduğu oluşmuş kent merkezlerinde yeni yolların açılması için yeterli kamu mekanı bulunmamakta veya yüksek kamulaştırma maliyeti gerekmektedir.

Gün geçtikçe kıymetlenen bu altyapının “insan için” daha verimli kullanılması “tek çözüm” olarak görülmelidir. Ama, “otomobil merkezli ulaşım” anlayışı altında bu kıymetli meta verimli kullanılmamaktadır. Mevcut anlayış doğrultusunda alınan ulaşım kararlarında yolların daha fazla adette “insanın erişimi” yerine, daha fazla adette “otomobilin geçişi” için kullanılması söz konusu olmaktadır.

Amaç “otomobillerin hareketi” midir, yoksa “kişilerin hareketliliği” mi? Ulaşım sorunu yaşayan tüm kentlerde ulaşım yükünün önemli bir yüzdesini karşılayan yolağı, “kişilerin dolaşımı” hedef alındığında kesinlikle yeterlidir. Sorun, varolan kısıtlı yolağının, sosyal denge göz ardı edilerek “otomobillerin dolaşımı” hedef alınarak planlanmasından kaynaklanmaktadır. Özetle, yaşanan ulaşım ve hareketlilik sorunlarının çözümünü yeni yolların açılmasına bağlamak “boşuna / beyhude çaba”dır.⁵

KENTLERDE “KİŞİLERİN ERİŞİMİ” İÇİN YETERLİ YOLAĞI VARDIR.

“Yeni Yollar Açılarak, Mevcutlar Genişletilerek Tıkanıklıklar Azaltılsın”

Dünya deneyimleri bu yaklaşımın gerçekçi olmadığını göstermektedir. Yeni yol açılması veya mevcutların genişletilmesi otomobil kullanımını tetiklemektedir. Yeni yollar ile daha fazla aracın trafiğe çıkması ve otomobil ile daha uzun seyahatler yapılması özendirilmektedir. Bu gelişme de “kısır döngü”yü tetiklemekte, yollar hızla yeniden tıkanmaktadır.

“Trafikte Kara Delik” olarak ortaya atılan teori “Yeni yol yapımı trafik sorununu çözmeye yetmemekte, tersine taşıt trafiğinin artmasına neden olmakta, ardından daha fazla yeni yollar yapılmasını zorunlu kılmaktadır” demektedir. Dietrich Braess’in ortaya koyduğu “Trafik Paradoksu”na göre de “Tıkanıklığının yaşandığı kesimlerde trafiği rahatlatmak amacıyla yapılan yol ilavesi tıkanıklığı artırır”⁶

KENTLERDE TRAFİK TIKANIKLIKLARI YENİ YOL VE KAVŞAK YAPILARAK DEĞİL, İŞLETME KARAR VE ÖNLEMLERİ İLE HAFİFLETİLEBİLİR.

⁵ ACAR, İ.H., (2003), “Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri”; *Ulaştırma Politikaları Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası*, Ankara

⁶ ACAR, İ.H., (2003)

“Katlı Kavşaklar Trafik Tıkanıklıklarını Çözer”

İnsanların yoğun yaşadığı kentlerde can ve trafik güvenliği ve yolların daha verimli kullanımı için hız sınırı saatte 50 km. olarak belirlenmiştir. Öncelikle katlı kavşak çözümleri ile koridorlarda hız artmakta, can güvenliği azalmaktadır. Teknik olarak da, katlı kavşakların getirdiği hız ve yoğunluk artışı ile taşıt akışkanlığı koridordaki belirli bir yoğunluk düzeyinden sonra olumsuz yönde etkilenmekte, yoğunluk artışı ile yoldan geçebilen taşıt adedi azalmaya başlamaktadır.

Yolların verimli kullanımı, koridorlardaki taşıt yoğunluğunun kontrolü ile sağlanabilir. Koridorlarda taşıt yoğunluğunun kritik seviyenin altında tutulabilmesi sinyal/ışık kontrollü sistemler ile sağlanabilmektedir. İyi düzenlenmiş sinyal kontrollü kavşaklar koridorlardaki taşıt yoğunluğunu “su” kıvamında akıcı tutabilirken, katlı kavşaklar bu yoğunluğu zirve saatlerde “bal” kıvamına çıkartmaktadır.⁷

TRAFİK TIKANIKLIĞININ ANA NEDENİ, KORİDORDAKİ TAŞIT YOĞUNLUĞUNUN ARTMASIDIR, YANİ TAŞIT FAZLALIĞIDIR. KATLI KAVŞAKLAR İLE TAŞIT YOĞUNLUĞU KONTROL EDİLEMEZ HALE GELİR.

“Otoparklar Yapılsın”

Aynen yeni yolların açılmaması gibi, otopark talebinin yüksek olduğu kent merkezlerinde kamu elinde otoparka uygun mekanlar kalmamıştır. Kamulaştırma ile temini de çok yüksek maliyetleri bulmaktadır.

Kaldı ki, arazi temini ve otopark yapım bedelini kim ödeyecek, bu yatırımdan kim, kaç faydalanacaktır? Sonuçta, otopark yapımları ile özel otomobil sahipleri / kullanıcıları, diğer başlıklarda olduğu gibi, kamu tarafından “sübvans” edilmektedir.

YENİ PLANLANAN BÖLGELERDE DAHİ, HATALI PLANLAMA KRİTERLERİ NEDENİYLE OTOPARK TALEBİNİ KARŞILAMAK OLANAKSIZDIR. OLUŞMUŞ KENT MERKEZLERİNDE İSE, TALEBE UYGUN MİKTARDA OTOPARK YERİ TEMİN EDİLEBİLMESİ HAYALDİR.

“Otoparklar Yapılırsa Yollar Boşalır”

Kent Merkezinde çok sayıda ve ucuz otopark yeri temin edilmesi halinde yolların otomobillerden arınacağı fikri geçersizdir. Deneyimler yeni yol-dışı otopark yapılan bölgelerde yolların boşalmadığını göstermektedir. Talep bölgelerinde yeni otoparklar açılması durumunda, yeterli otopark olmaması nedeniyle bu bölgelere otomobilleriyle gelmeyen kişilerin otomobillerini tekrar kullanmaya başladıkları, boşalan otopark yerlerini hemen doldurdukları görülmektedir. Yeni otoparklar ile uyanan talep sonucunda zaten tıkalı olan yollara daha fazla taşıt yüklenmekte, tıkanma yoğunluğu artmaktadır.

Bazı kentlerde yapılan uygulamalarda, yaratılan yol-dışı otopark kapasitesi kadar yolkenarı otopark yeri fiziki olarak kullanım dışına çıkartılmaktadır. Böylece yollardaki talep düzeyi sabit tutulmaktadır.

⁷ ACAR, İ.H., (2003)

MERKEZİ BÖLGELERDE YENİ OTOPARK ALANLARI TESİS EDİLDİKÇE, O BÖLGELERE YÖNELEN YOLLARDAKİ TRAFİK TIKANIKLIKLARI ARTACAKTIR. OTOPARK ADEDİNİ KISITLAMAK, TRAFİK TIKANIKLIKLARINI AZALTMAK İÇİN BİR ARAÇTIR.

“Otomobil Ağırlıklı Bölgelerde Yaya Kaldırımı Gereksizdir”

Kentsel tasarımlarda yeterli ve güvenli yaya kaldırımına yer verilmemesi, otomobil kullanımını artırmaktadır. Yürüme mesafesinde olduğu halde, kendisine ayrılmış, yeterli genişlikte ve güvenli kaldırımın olmaması durumunda, kişilerin erişimlerini otomobilleri ile sağladıklarını gösteren örnekler vardır. Yakın çevremizdeki okullara dahi çocuklarımızı servis aracı ile göndermeye çalışmamız “kaldırım yokluğu”nun eseridir.

YÜKSEK STANDARTLI YAYA KALDIRIMI NE KADAR ARTARSA, O YÖRELERDE YAYA HAREKETİ VE YAYA ERİŞİM KATLANARAK ARTAR.

“Yayalaşıp Taşıt Geçmeyen Bölgede Ticari Faaliyet Sona Erer”

Bu görüş, otomobil egemenliğine, her yere, her noktaya otomobil ile erişmeye inanan kişilerin yaklaşımıdır. Onlara göre, “otomobil ile erişilmeyen yer yaşamaz”. Ancak gerçek bunun tam tersidir: otomobile terk edilen yerlerde çöküntü başlamakta, aksine otomobilin çekildiği, insanın egemenliğine giren bölgelerde sosyal ve ticari hayatı hızla artmaktadır. İstiklal Caddesi, Ortaköy Meydanı gibi.

OTOMOBİLİN ÇEKİLİP YAYALAŞAN MEKANLARDA SOSYAL FAALİYET ARTAR. BU DA TİCARİ HAYATİYET DEMEKTİR.

Ulaşım Sistemleri ve Ekonomi

“Sürdürülebilir Gelişme” “bugünün gereksinim ve beklentilerini karşılarken, gelecek kuşakların gereksinim ve beklentilerini ortadan kaldırmadan, azaltmadan hatta geliştirerek karşılamak” şeklinde tanımlanmaktadır.

“Sürdürülebilir Gelişme” için “Sürdürülebilir Ulaşım” ön koşuldur. Nasıl damarlarda kan dolaşımı sayesinde hücreler beslenip vücudun canlılığı sürüyor ise, aynı şekilde ulaşım sayesinde kişilerin dolaşımı sağlanarak kentlerin yaşaması sağlanmaktadır. Kentlerin yaşamasını sürdürebilme yönünde ortaya konacak ulaşım kararlarının (i) toplumsal, (ii) çevresel ve (iii) ekonomik olması gerekmektedir:

“Herkes Her Yerde Taşıtını Sürme Özgürlüğüne Sahiptir”

“Otomobile dayalı ulaşım kişilere seçme ve hareket serbestliği verir” anlayışı bireysel olarak “doğru”, toplumsal olarak “yanlış”tır. Bireyin özgürlük sınırı, diğer bir kimsenin özgürlük sınırına kadardır. Bu durumda otomobil kullanıcısı bir kişinin toplum içinde sınırsız özgürlüğe sahip olması düşünülemez.

Bireylerin mülkiyet hakları inkar edilemez ve bireyler olanakları ölçüsünde otomobil sahibi olabilirler. Ancak edinilen otomobillerin kullanımı toplumsal yararları uymalı, başkalarının haklarını ellerinden almamalı, özgürlüklerine saygılı olmalı, başkalarının

özgürlük sınırında durabilmelidir. Bu yaklaşım, kesinlikle bireylerin “otomobil sahibi” olma haklarına müdahale olarak değerlendirilmemelidir. “Sahiplik” ve “kullanım” farklı başlıklardır. Öne çıkartılması gereken önemli anlayış “otomobil sahipliği” ile “otomobil kullanımı” arasındaki farktır.

Sigara örneğinde olduğu gibi, kişilerin sigara satın almaları serbesttir, ama bedelini ödeyip “sahibi” oldukları sigaraları topluma zarar vermeden ve de yasak-dışı ortamlarda “kullanıp” içmelerine izin verilmektedir.⁸

“SAHİBİM, ÖZGÜRCE KULLANIRIM” ANLAYIŞI DOĞRU DEĞİLDİR.

“Otomobil Verimli Bir Ulaşım Aracıdır”

Bireysel olarak “doğru”, toplumsal olarak “yanlış”. Çoğunluk otomobillerini ev-iş seyahatlerinde kullanmaktadır: yani işe gidiş-dönüş için 24 saatlik günün 2-3 saatinde (2,5), 5 kişilik yolcu kapasitesinin 1-2’sini (1,5) kullanmakta. Bir otomobil yaklaşık günün % 90’ını hizmet-dışı olarak geçirmekte, hizmet içinde ise % 20-40 dolulukla. “Günlük kullanım/kapasite oranı” hesaplanacak olursa $(2,5 \times 1,5) / (24 \times 5) = 3,75 / 120 = \% 3$.

OTOMOBİL ÇAĞIMIZIN EN VERİMSİZ KULLANILAN YATIRIMIDIR.

“Otomobil Kullanıcıları Kendi Seyahatlerinin Bedelini Öderler”

Başta yol kenarlarında ücretsiz parklanma olmak üzere otomobil kullanıcıları kendi seyahatlerinin gerçek bedelini ödememektedirler. Park halinde, bedelsiz olarak, akan trafiğe ait bir şeridi işgal etmelerinden doğan tıkanıklık önemli kamusal zararlara neden olmaktadır. Kaldı ki, neden oldukları hava, gürültü kirliliği, kaza gibi çevresel olumsuzluklar, görülmeyen maliyetler olduğundan araç kullanıcılarınca topluma kesinlikle geri ödenmemektedir.

Toplu ulaşım araçları ile yolcu taşımacılığı yapılması için yeterli olacak bir çok koridor aşırı otomobil kullanımı nedeniyle tıkanmaktadır. Bu tıkanmaların ortadan kaldırılması için yapılan kamulaştırma, altyapı yatırımları ile artan işletme maliyetleri hiç bir şekilde otomobil kullanıcılarından tahsil edilmemektedir. Bu bedelin az bir kısmını “şerefiye” adı altında o yola cephesi çıkan parsel sahipleri ödemektedirler.

Açıkçası satın alma bedeli dışında ödenen dolaylı ve dolaysız vergilerin ne denli bu olumsuzlukların –dışsal maliyetlerin– bedeli olduğu dünya çapında tartışılmaktadır. Genel yaklaşım, otomobil kullanımında toplumsal bedelin –dışsal maliyetin– tam karşılığının ödenmediği yönündedir.

OTOMOBİL KULLANICILARI KENDİ GERÇEK SEYAHAT BEDELLERİNİ ÖDEMEMEKTE, TOPLUM TARAFINDAN SÜBVANSE EDİLMEKTEDİRLER.

“Düşük Yoğunluklu Yörelere Toplu Ulaşımına Uygun Değildir”

Yerleşim yoğunluğu azaldıkça metro, hafif raylı sistem, otobüs gibi toplu ulaşım türlerinin verimliliği düşmekte, otomobilin verimliliği artmaktadır. Ancak unutulmamalıdır ki, toplumların büyük çoğunluğu otomobil sahibi veya kullanıcısı değildir. Top-

⁸ ACAR, İ.H., (2003)

lumda önemli bir nüfus gelir azlığı, yaş küçüklüğü veya ihtiyarlık, fiziki engeli nedeniyle otomobil kullanmamakta veya kullanamamaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde otomobil sahipliğinin 100 kişide 10-20 kişi düzeyinde olması bu gerçeği göstermektedir.

Yerel yönetimlerin sosyal olarak otomobilsiz seyahat edecek gruplara da hizmet vermesi gerekir. Düşük yerleşim yoğunluğu olan bölgelere minibüs, dolmuş gibi ara toplu taşıma sistemleri ile hizmet verilmesi halinde toplumsal maliyet düşecektir. Yaya, bisiklet ve otomobil ile yerleşim yoğunluğuna göre uygun kapasiteli toplu ulaşım türünü bütünleştirerek oluşturulacak hiyerarşik toplu taşımacılık sistemi planlanması ile düşük yoğunluklu bölgelere de ekonomik bakımdan verimli hizmet götürülmesi sağlanabilir.

TOPLU ULAŞIM HİZMETİ, BİREYSEL ULAŞIM OLANAĞI (OTOMOBİLİ) OLMAYAN KİTLELERİN ERİŞİMİNİN SAĞLANMASI İÇİN GEREKLİ BİR KAMU GÖREVIDİR.

“Toplu Ulaşım Sübvansiyonları Edilmektedir”

Sosyal politikalar nedeniyle bu söylem doğrudur. Ancak kamuya ait yolları, köprüleri, kavşakları, bazı otoparkları ücretsiz kullanan kitlelerin yanında bu sübvansiyon daha alt düzeylerde dir.

Bazı koşullarda söz konusu sübvansiyonlar, otomobil kullanıcılarını toplu ulaşımaya çekebilmek için de yapılmaktadır. Düşük bilet ücretleri ile, özellikle kent merkezlerinde yolları tıkayan otomobillerin kullanımını azaltabilmek, böylece toplu ulaşım araçlarına hız kazandırabilmek için bu tür uygulamalar gündeme getirilmektedir.

Bazen de verimli işletilemeyen toplu ulaşım işletmelerinin zararını kapatmak için sübvansiyon yapılmaktadır. Politik baskılardan uzak hat, güzergah, zaman ve ücret tarifesi yapabilen işletmeler, akılcı yöntemlerle bu tür zararları yok edebilmekte veya en az az indirebilmektedir. Kamunun dizginleri elinden bırakmadığı, özel sektör ile işbirliği içinde yürütülen akılcı işletmecilik modellerinde kamuya pay dahi aktarılabilir.

BİREYLERİN ULAŞIMININ SAĞLANMASI, TİCARİ KAYGILARDAN UZAK BİR KAMU GÖREVIDİR.

“Raylı Sistemler Trafik Yoğunluğunu Azaltır”

Bu söylem doğru görülmekle birlikte yetersizdir. “Tek başına” bir raylı sistem koridoru tesis edilmesi, o koridora paralel yollarda yoğunluğu azaltmayabilir. Taksim-Levent Metro Hattı sonrası Taksim-Levent koridorunda olduğu gibi.

Raylı sistemlerin trafik yoğunluğunu azaltma yönünde işlevini görebilmesi için, raylı sistemin “omurga” olacağı bütünleşik toplu taşımacılık sistemi kurulmalıdır. Bunun için otobüs, ara-toplu taşımacılık sistemlerinin hat ve güzergahları, sabit koridoru olan raylı sistemi besleyecek şekilde değiştirilmeli, bilet sistemi, zaman ve ücret tarifeleri yeni oluşuma göre düzenlenmelidir.

Ayrıca otomobil kullanıcılarına yönelik olarak da, caydırıcı uygulamaların gündeme getirilmesi gerekir: aynı koridoru kullanacak veya aynı merkeze ulaşacak araçlara yönelik olarak seyahat sürelerini uzatma, otopark ücretlerini yükseltme gibi.

RAYLI SİSTEMLERİN YOLLARDAKİ TRAFİK YOĞUNLUĞUNU AZALTBİLMESİ İÇİN TÜRLER ARASI BÜTÜNLEŞİK ULAŞIM SİSTEMİNİN UYGULANMASI VE OTOMOBİL KULLANIMINI CAYDIRICI ÖNLEMLERİN GÜNDEME GETİRİLMESİ GEREKİR.

“Kent içi Ulaşımında Tek Çözüm Raylı Sistemlerdir”

Yanlış. Raylı sistemler belirli düzeyin üzerinde yolculuk taleplerinin olması halinde gereklidir. Hatta günümüzde, hafif raylı sistemden daha fazla yolcu kapasitesi sunabilen otobüs işletmecilik sistemleri ile karşılaşılmaktadır.

Ulaşım ve trafik sorununun çözümü, toplu ulaşım sistemlerinin gelişmesinde yatmaktadır. Ancak “gelişmiş toplu ulaşım sistemi” denilince sadece “raylı sistem” algılanmamalıdır. Ancak, kamu eğilimine cevap vermeye çalışan yerel yöneticiler, gerekli gereksiz olduğuna bakmadan –düzenli bir otobüs işletmeciliği ile cevap verecekleri halde– raylı sistem “prestij/gösteriş” projelerinin peşinde koşmaktadırlar.

Raylı sistem, bizim gibi kaynağı kıt ülkeler için pahalı yatırımlardır. Pahalılığı nedeniyle gerçekleştirmeleri de uzun süre almakta, bu süre içinde sıkıntıların artması ve otomobil lobisinin etkinliği ile gene taşıt trafiğine yönelik çözümler öne çıkartılmaktadır. İstanbul’da olduğu gibi.

Bir başka husus daha: Raylı sistem denilince, öncelikle yer altında tesis edilen sistemler akla gelmektedir, yani yüksek maliyetli yatırımlar. Bu hatlar için neden yüzeydeki yol altyapısı kullanılmamaktadır? “Yeraltında tesis edilmesi kimin yararınadır?” diye sorulmalıdır: yüksek maliyetli yatırım ile toplu taşıma aracı kullanan çok sayıda insan yeraltına sokulurken, otomobil kullanıcısı azınlığa yeryüzünde daha fazla mekan bırakılmaktadır.

Ulaşım yatırımları içinde geri dönüşü olan sistemin raylı sistem olduğu görüşü hakimdir. Ancak, birçok gelişmiş ülke kenti büyük yatırım gerektiren raylı sistem projeleri ile önemli kaynaklarını heba etmişlerdir. “MetroBüs” gibi geliştirilmiş otobüs işletmeciliği, sağladığı yüksek yolcu kapasitesine karşın ucuz projelerdir.⁹

KENT İÇİ ULAŞIMDA “TEK ÇÖZÜM” RAYLI SİSTEMLER DEĞİLDİR. OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİNİ KISA SÜREDE, DÜŞÜK YATIRIMLA VERİMLİ HALE GETİRMEK BİLE ÇÖZÜMÜ HAZIRLAYABİLİR. “METROBÜS” GİBİ GELİŞTİRİLMİŞ OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ İLE DE ÇÖZÜM SAĞLAYAN ÇOK SAYIDA KENT VARDIR VE BU KENTLERİN ADEDİ HER GEÇEN GÜN ARTMAKTADIR.

“Monoray, Kılavuzlu Toplu Ulaşım Sistemleri Çözüm Olacaktır”

Bazı kentlerin yöneticileri monoray, kılavuzlu toplu ulaşım sistemlerinin peşinde koşmaktadırlar. Görünüşü güzel, prestiji yüksek bu sistemler düşük kapasiteli olup verimsizdirler. Bu tür tekil yatırımların işletme ve bakım maliyetleri, bir bütün içinde yer alamadıkları için yüksek düzeylere çıkmaktadır.

⁹ ACAR, İ.H., (2005), “Kentlerimiz için “MetroBüs” Çözümleri”, 6. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul

MONORAY, KILAVUZLU TOPLU ULAŞIM SİSTEMLERİ ULAŞIMA ÇÖZÜM OLMAKTAN ZİYADE PRESTİJ/GÖSTERİŞ YATIRIMLARIDIR.

“Lastik Tekerlekli Sistemler Raylı Sistemler Kadar Yolcu Çekmez”¹⁰

Sadece raylı sistemlerin özel otomobil ile rekabet edebileceği inancı yaygındır. Ancak hem raylı sistem, hem de geliştirilmiş otobüs işletmeciliği “MetroBüs” hizmeti olan 5 kentte yapılan araştırmalar, geliştirilmiş otobüs işletmeciliği “MetroBüs” ile bir yerden bir yere erişimin daha kısa sürede gerçekleştiğini göstermiştir. Metro ile yapılan seyahatler aktarma gerektirdiği halde, otobüs ile aktarmaya gerek göstermeyen yaygın bir şebeke oluşturmak mümkündür.

Ayrıca otobüslerin sadece, gelir düzeyi düşük, otobüse bağımlı nüfusun yüksek olduğu gelişmekte olan ülkelerin kentlerinde verimli olabileceği farz edilmektedir. Ancak “MetroBüs” şeklinde verilen hizmetlerin Latin Amerika kentleri dışında, Kanada, Fransa gibi gelişmiş ülkelerde de verimli olduğu saptanmıştır. “MetroBüs”ün başarı ile uygulandığı Kiritiba, Brezilya’da otomobil sahipliği en yüksek kentlerden biridir.

Lastik tekerlekli sistemlerin yüksek yolcu talebine cevap veremeyeceğine inanıldığı halde, “MetroBüs” gibi geliştirilmiş otobüs işletmecilik projeleri ile taşınabilen yolcu adetleri hafif raylı sistemlerin de üstüne çıkmıştır. (25.000-30.000 yolcu/saat/yön)

LASTİK TEKERLEKLİ SİSTEMLER İLE ÇÖZÜMLER, KISA VADEDE, UYGUN ÖLÇEKLİ YATIRIMLAR İLE SAĞLANABİLİR, AKILCI İŞLETMECİLİK YÖNTEMLERİ KULLANILARAK RAYLI SİSTEMLER KADAR YOLCU TAŞINABİLİR.

“Bisiklet Bir Ulaşım Aracı Değildir, Rekreasyon İçin Kullanılır”

Yanlış. Bisiklet sağlık ve çevre dostu bir ulaşım aracıdır. Ancak yolağı, yayalar gibi bu ulaşım aracı da dışlanarak tasarlandığı için bisiklet kullanıcıları kendilerine yolağında güvenli ortam bulamamaktadır. Kişilerin seyahat uzunlukları incelendiğinde, yapılan seyahatlerin büyük bir çoğunluğunun 5 km’den daha kısa olduğu görülmektedir. Bu mesafe yaya olarak, özellikle de bisiklet ile kolayca erişilebilecek uzunluktur. Bisiklete göre tasarlanan kentlerde bisiklet önemli ulaşım işlevi görmektedir.¹¹

SAĞLIKLI YAŞAM İÇİN ÇEVRE DOSTU BİSİKLET İLE ULAŞIM.

Sonuç

Bu bildiri özellikle ulaşım ve trafik sorunun neden çözümlenmediğini ortaya koyabilmek için hatalı taleplerin peşinde koşan kamunun taleplerinin neden gerçekleştirilemeyeceğini göstermek ve “kamu bilinci”ni artırmak, hatalı kamu görüşlerine yeni boyut getirmek, tekrar düşündürmek için temel noktalara değinilecek şekilde basit bir dille kaleme alınmıştır.

¹⁰ ACAR, İ.H., (2005)

¹¹ ACAR, İ.H., (2003)

Burada kısaca değinilen her bir başlığın tek başına bir tez araştırması olduğu kabul edilmelidir.

ULAŞIM VE TRAFİK SORUNUN ÇÖZÜMÜ KAMUNUN DOĞRU BİLİNÇLENMESİ İLE SAĞLANABİLECEKTİR. YANLIŞ KANILARA DAYALI “KAMU İSTEKLERİ”NE CEVAP VEREN “POLİTİK İRADE” İLE HİÇBİR ZAMAN ÇÖZÜME GİDİLEMEZ.

Kaynaklar

1. “Better Mobility in Urban Areas”, (2001), UITP - International Association of Public Transport, Brüksel
2. “The Mayor’s Transport Strategy”, (2001), Greater London Authority, Londra
3. “İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu, Toplu Taşıma Sistemi Komisyon Raporu” (2002), İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul
4. “Avrupa Kentsel Şartı”, (1996), Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Ankara
5. ACAR, İ.H., (2002), “Avrupa Kentsel Şartı İlkelerinin Ulaşım Sistematiği içinde İstanbul ve İzmir Kentsel Alanlarında İrdelenmesi”; Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı (Doktora Tezi), İstanbul
6. ACAR, İ.H., (2005), “Kentlerimiz için “MetroBüs” Çözümleri”, 6. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul
7. ACAR, İ.H., (2003), “Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri”; Ulaştırma Politikaları Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Ankara
8. ACAR, İ.H., (1998), “Fiziki Sınırları Gözetken Yönlendirici Ulaşım Planlaması”, 4. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Denizli
9. ACAR, İ.H., (1996), “Politik Tercih olarak Kentiçi Ulaşımında Katlı Kavşaklar ve Raylı Sistemler”; 1. Ulusal Ulaşım Sempozyumu, İstanbul
10. ACAR, İ.H., (1994), “Stratejik Kararlar”, Ulaşım ve Trafik Paneli, İstanbul Valiliği
11. FREUND, P. ve MARTİN G., (1996), “Otomobilin Ekolojisi”, Ayrıntı Yayınları, İstanbul
12. JOSEPH S., (2000), “Birleştirilmiş Ulaşım Siyasetleri”, Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, TMMOB, İnşaat Mühendisleri Odası, Sayı: 409 - 2000/5
13. VUCHIC, V.R., (2000), “Transportation for Livable Cities”; Center for Urban Policy Research, New Jersey