

ULAŞIMDA KARAR ZAMANI

Cüneyt ELKER (*)

Ulaşım Sorunu Toplumun Alinyazısı mıdır?

Yıllardır harcanan bu kadar kaynağa ve çabaya, yapılan bunca tartışmaya karşın ulaşım sorununun çözümünde başarılı olunamamışsa, bu birkaç yönetici veya uzmanın beceriksizliği ve bilgisizliği ile açıklanamaz. Teknik elemanından akademisyenine, politikacısından direksiyon başındaki vatandaşına kadar toplumun neredeyse bütününde bir yanlış algılama var demektir.

Doğru bir tedavi için doğru teşhis koymak gerekir. Nasıl ki, bir verem hastasına soğuk algınlığı teşhisi konup tedavi buna göre yapıldığında bu hasta iyileştirilemezse, ulaşımda da sorun yanlış tanımlandığında önerilen çözümler yetersiz kalır. Doğru tanımlara ya da doğru politikalara varmak içinse ulaşımın özünü kavramak, öylesine alışıldığı için tek ve değişmez gerçekmiş gibi düşünüldüğünden üzerinde tartışılmayan bazı kavramları yeniden tartışmaya açmak gerekir. O zaman ulaşım sorunun çözümünde yeni ufukların varlığı görülecektir.

Önce Kısa Birkaç Karşılaştırma

Kentlerde yaygın olarak kullanılan ulaşım sistemlerinin kapasiteleri, enerji tüketimleri, maliyetleri ve yarattıkları hava kirliliği açısından karşılaştırmaları Tablo 1'de verilmektedir.

Bu tablo, sınırlı kapasitesine ek olarak, otomobilin toplu ulaşım türlerine göre her alanda daha verimsiz

Tablo 1 - Ulaşım Sistemlerinin Karşılaştırması

	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Tramvay	Metro
İz kapasitesi (yolcu/saat)	900	3500	12000	20000	40000
Enerji tüketimi / yolcu-km	100	26	19	22	19
Yatırım maliyeti / yolcu-km	100	9	6	5	25
İşletme maliyeti / yolcu-km	100	44	12	8	3
Hava kirliliği / yolcu-km	100	3	0.8	-	-

(Kapasite dışındaki karşılaştırmalarda "otomobil = 100" değeri alınmıştır)
(Bu değerler çeşitli kaynaklardan derlenmiş verilerin ortalaması niteliğinde olup yerel koşullara göre değişme gösterebilmektedir)

Prof. Dr., Çankaya Üniversitesi, Ankara



Şekil 1 - Ulaşım Sistemlerinin Alan İhtiyacı
(250 kişiyi taşımak için gerekli taşıt sayısı)

ve zararlı olduğunu kanıtlamaktadır. Ayrıca, aynı miktarda yolcu taşıma için kullanılan yol alanı Şekil 1'de çarpıcı olarak ortaya çıkmaktadır. Gün boyu hizmet vermeyi sürdüren toplu ulaşım araçlarının tersine, otomobilin günün büyük bir bölümünde çoğunlukla kent merkezi gibi alan kısıtlılığı bulunan yerlerde kullanılmadan beklediği de gözden kaçırılmamalıdır.

Ulaşım sistemlerinin bu kısa karşılaştırması, toplu ulaşım sistemleri arasındaki sadece görece farklılıklar ve üstünlükler olduğunu göstermektedir. Buna karşılık, daha çarpıcı olan, otomobilin hemen hemen tüm özellikleri bakımından toplum ve kent için olumsuz bir sistem olarak ortaya çıkmıştır.

Yeni Politikaların Gerekliliği

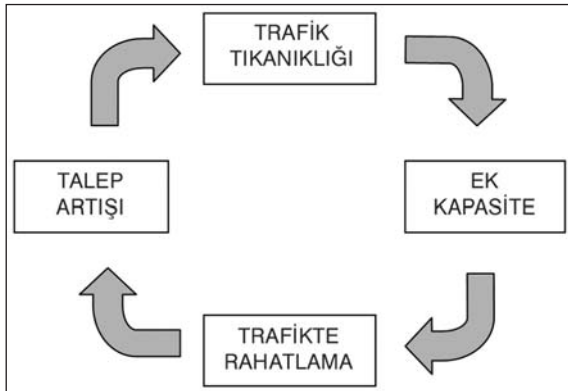
Yukarıda özetlenen bütün bu gerçeklere karşın, ülkemizde ve dünyanın birçok kentinde ulaşımın bugünkü yapısı otomobil ağırlıklıdır. Bu yapı, aynı miktarda yolcu taşıma için daha çok taşıt ve daha çok altyapı, kamuya ve kullanıcıya daha yüksek maliyet, daha fazla enerji ihtiyacı, artan hava kirliliği, yüksek kaza olasılığı ve çirkinleşen fiziksel çevre anlamına gelmektedir. Bütün bu nedenlerle, ulaşımın bugünkü yapısını değiştirici politikalar gerekmektedir.

Ancak, bu olgunun doğru bir biçimde anlaşılması için uzun yıllar geçmesi gerekmektedir. Sorun önceleri otomobil arzı-

nın artması ve buna karşılık yolların yetersiz kalması nedeniyle trafiğin sıkışması şeklinde algılanmıştır. Doğal olarak çözümler de yollarda genişletmeler yapmak, yeni yollar açmak, katlı kavşaklar yapmak yönünde olmuştur. Bu çözümler trafik sıkışıklığının gözlemlendiği yerlerde, bazen yöneticilerin el yordamı ile, bazen de yol mühendislerinden beklenen bir teknik çalışma sonucunda yapılan noktasal müdahaleler biçiminde gerçekleşmiştir. Ancak, böyle bir parçacı yaklaşım, görülen sorunları yalnızca uygulama yapılan noktalarda veya yollarda çözebilmiş, tıkanıklıklar kentin diğer kesimlerine sıçramıştır.

1950'lere gelindiğinde, bu yaklaşımın yetersiz olduğu anlaşılmış, bu kez kentte ulaşım, tüm şebeke gözetilerek bir sistem anlayışı ile ele alınmıştır. Böylece, kentin belirli bir noktasında trafik koşullarına yapılacak bir müdahalenin yol ağının tümünde ne tür etkiler yapacağını kestirmek mümkün olabilmiş, önlemler bu yönde alınmıştır. Daha sonraki yıllarda, ulaşımında ağırlık uzun dönemli planlama çalışmalarına verilmiştir. Bunun için, yolculuklar ile bunları doğuran etkenler arasındaki ilişkiyi açıklayan modeller geliştirilmiştir. Böylece, kentin gelecekteki yapısı bilindiğinde, yollar üzerinde meydana gelecek yolculuk talebinin tahmin edilmesine yardımcı olacak teknik araçlar ortaya çıkmıştır.

Dikkatle incelendiğinde, önemli teknik gelişmeler göstermesine karşın yukarıda sayılan yaklaşımların tek bir politikanın ürünü olduğu ortaya çıkmaktadır: Ulaşım altyapısını taşıt trafiği talebini karşılayacak biçimde geliştirmek. Yaklaşımların tümünde sorun, ulaşımın yüzeysel yanlarından biri olan trafiğin tıkanmasıdır. Sorun böyle ortaya konulunca, çözüm de ister istemez (yeni yollar, yol genişletmeleri, katlı kavşaklar gibi) ek kapasiteler yaratmak, ya da talebi karşılayacak altyapı yatırımlarını zamanında yapmak şeklinde olmaktadır. Başlarda, ulaşım arzına yönelik bu yaklaşım trafik koşullarını genellikle iyileştirmekte, ancak daha yaygın araç



Şekil 2 - Geleneksel Ulaşım Yaklaşımının Çözumsuzlüğü

kullanımını körüklemekte, sonuçta yeni tıkanmalar meydana gelmektedir. Bu yeni tıkanıklıkları aşmak için yapılan yeni yollar ve kavşakların sağladığı geçici rahatlatma yeni ek talepler doğurmakta ve bu da kısıtlı mali kaynaklar ile sınırlı kentsel alanı tüketen ek kapasite ihtiyacı yaratmaktadır (Şekil 2).

Kentsel ulaşım sorunlarını çözmede benimsenen bu yaklaşım sonucunda, kentlerdeki kirlilik artmış, otomobillerin egemen olduğu verimsiz bir yol kullanımını ortaya çıkmıştır. Ayrıca, kentsel açık alanların önemli bir bölümü katlı otoparklar ve katlı kavşaklar gibi çirkin yapılarla donatılmıştır. Bu yöntem içinde, yönetici veya plancı, yolculuk talebini ve bunun sonucu olan trafik talebini -bunun toplumun zararına olduğunun veya verimsizliğinin farkında olsa bile- tartışmamakta ve bir veri olarak kabul etmektedir. Oysa, ulaşımında bir yapısal bozukluk söz konusudur.

Nasıl bir politika?

Ulaşım düzenindeki bu çarpıklığın ve kısır döngünün ayırında olan bir kişi veya kuruluşun soruna bu bozuk düzen içinde çözüm bulmaya çalışması olanaksızdır. Bu nedenle, 1970'lerden başlayarak dünyada ulaşımaya yönelik yeni politikalar üretilmeye başlanmıştır. Çevre, enerji, sürdürülebilirlik, sosyal denge gibi konulara duyarlılıktan kaynaklanan ve giderek yaygınlaşarak adeta kentsel ulaşım ile ilgili bir anayasaya dönüşen ve bu yaklaşımın ana hatları şöyle özetlenebilir:

- Yeni yatırımlar yerine mevcut altyapının daha etkin kullanımı (bugünkü işletim koşullarında yetersiz kaldığı düşünülen bir yol veya kavşak, ulaşım dengesi otomobilden toplu taşıma kaydırıldığında azalan taşıt sayısı nedeniyle daha uzun yıllar yeterli olabilmekte, dolayısıyla kamunun kıt kaynakları daha öncelikli projelere ayrılabilir).
- Toplu taşımanın geliştirilmesi (sadece raylı sistemlerin geliştirilmesi yeterli olmayıp bütün toplu taşıma sistemlerinin hizmet düzeyi artırılmaktadır; böylece, otomobil yerine toplu taşıma araçları tercih edileceğinden trafik azalmakta ve mevcut yollardan daha etkin ve uzun süre yararlanılabilmektedir).
- Otomobil kullanımını caydırıcı önlemler alınması (kent merkezine girişlerin ücretlendirilmesi, otopark sayısının kısıtlanması, yüksek otopark ücretleri, bazı yolların otomobillere kapatılması, vb.).

Kentsel ulaşımaya yönelik artık tartışılmaz olan bu tavır, daha 1970'li yıllarda OECD Çevre Komitesi'nin (bu satırların yazarının da katıldığı) çalışmalarının ürünü olan "Managing the Transport" (Ulaşımı Yönetmek) adlı kitapta yer almıştır. Geçen yıllar

içinde, tüm uluslararası kuruluşlarca benimsenen bu yaklaşım günümüze kadar gelişerek gelmiştir. Örneğin, Avrupa Konseyi Parlamenterler Asamblesi'nin "Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansının 50 Yılı: Genişleyen Avrupa için Ulaşım Politikaları" adlı ve 2003 tarihli belgesinin "Sonuçlar" bölümünün kentsel ulaşım ile ilgili 88. paragrafında şu ifadeye yer verilmektedir:

"(Avrupa'daki) Kentler otomobil kullanımını sınırlandıran ve toplu taşıma ile motorsuz ulaşım türlerini destekleyen politikalara yönelmektedirler. Yaya alanları ve yüksek otopark ücretleri pek çok kentte kullanılan önlemler arasındadır. Bu çerçevede içinde, yol ücretlendirmesi, kent merkezlerine otomobillerin girişinin sınırlandırılması, toplu taşıma öncelikler, bio-yakıtların kullanımı, oto-paylaşma ve çevredeki toplu taşıma durakları yakınında otoparklar gibi iyi uygulamalar ve yaratıcı politikalar benimsenmelidir."

Avrupa Birliği'nin 2001 tarihli "Avrupa Ulaşım Politikası: Beyaz Kitap Politika Anahatları" adlı belgesinin "Kentsel Ulaşımın Akılcı Hale Getirilmesi" başlıklı IV. bölümünde de trafik tıkanıklığının ana nedeninin aşırı özel otomobil kullanımı olduğunun altı çizilerek benzer ilkeler sıralanmaktadır.

Dünyada Neler Yapılıyor?

Bu anlayışın sonucu olarak, son 20-30 yılda dünyanın çeşitli ülkelerinde, gerek ulusal gerekse kentsel düzeyde pek çok uygulama yapılmıştır.

Bazı ülkelerde bu yaklaşımlar bir ulusal politikaya ve yasal çerçeveye dönüşmektedir. ABD Ulaştırma Bakanlığı "Yolculuk Talep Yönetimi Önlemlerinin Etkin Uygulanması" başlığı altında geniş kapsamlı bir araştırma yaptırmış, işverenler ile yerel yönetimler ve yasal-kurumsal düzenlemeler için kılavuz el kitapları hazırlamıştır. Aynı program altında, federal ve yerel düzeyde yasalaşmış veya öneri halinde "yolculuk azaltma yönetmelikleri" bulunmaktadır. İngiltere'de de, yerel yönetimlerin kendi bölgelerinde trafiğin azaltılması için bir program yaparak bunu uygulamaya koymalarını emreden bir tasarı yasalaşmıştır.

Kentsel ölçekte de, dünyada toplu taşımayı geliştirip otomobil trafiği talebini caydırmayı amaçlayan sayısız uygulama örneği ortaya çıkmıştır. Bu anlayış içinde 25 Avrupa kenti CIVITAS adlı bir inisiyatif çerçevesinde örgütlenmiş olup deneyimlerini birbirlerine ve diğer kent yönetimlerine düzenli bir biçimde aktararak örnek olmaktadır.

Anılan politikalara en güncel örneklerden biri de 2003 yılı başından iti-



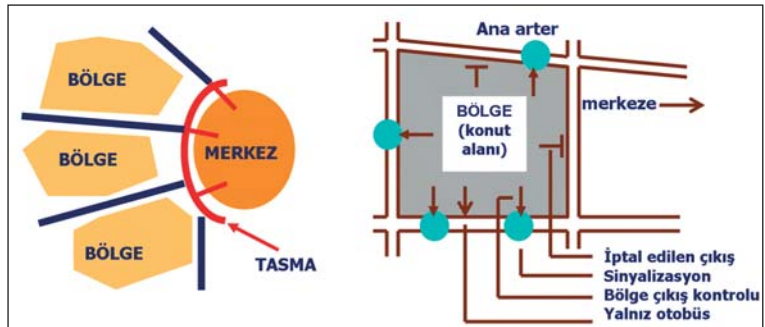
Şekil 3 - Londra Kent Merkezi Ücretlendirmesi

baren Londra kent merkezine giren otomobillerden ücret alınarak otomobil kullanım talebinin düşürülmesi ve elde edilen gelirin toplu taşımanın geliştirilmesi için kullanılmasıdır (Şekil 3). Aslında otomobillerin kent merkezine girişlerinin ücretlendirmesi yeni bir uygulama değildir: bu yöntem daha 1970'li yıllarda Singapur'da başarıyla uygulanmıştır. Günümüzde Singapur kent merkezi ücretlendirmesi otomobillerin tüm kullanımını içerecek biçimde yaygınlaştırılmıştır (yollardaki dedektörler araç plakalarını belirlemekte ve ücret banka hesaplarından otomatik olarak tahsil edilmektedir). Hong Kong, Oslo ve Bergen de otomobil kullanımını ücretlendiren kentler arasındadır.

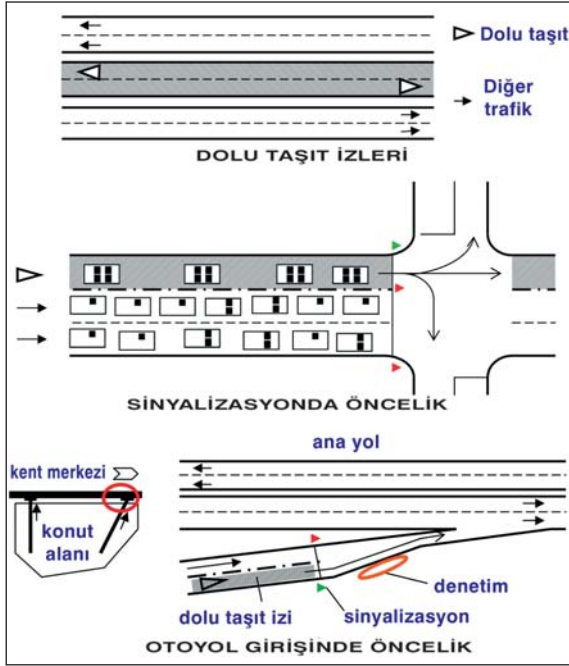
Otomobil kullanımını caydırmaya yönelik bir başka yöntem de yol kapasitelerinin azaltılmasıdır. Bunun en tipik örneği Nottingham'da 1970'lerde uygulanan projedir (Şekil 4).

"Bölgeler ve Tasma" olarak adlandırılan bu projede, otomobillerin bölgelerden (konut alanlarından) çıkışları bazı yolların iptal edilmesi, sinyalizasyonda bilinçli gecikmeler yaratılması gibi tekniklerle zor hale getirilmekte, diğer yandan "tasma" denilen kent merkezi çevresindeki yoldan merkeze girişlerde de benzer engellemeler yaratılmaktadır.

Avrupa kentlerinin çoğunda, kentin özelliklerine göre değişik yoğunluk ve yöntemde ulaşım sorununu az yatırımla çözümlenmeyi hedefleyen ve otomobil kullanımını azaltmaya yönelik birçok uygulama bulunmaktadır (yasak yollar veya alanlar, merkezde otopark arzının azaltılması, yüksek otopark ücretleri, esnek çalışma saatleri, evde çalışma, vb.). Kuzey Amerika'da da benzer projelere rast-



Şekil 4 - Nottingham Kapasite Kısıtlaması



Şekil 5 - Dolu Taşıtlara Öncelik

lanmakla beraber, bu politikaların uygulaması daha çok otomobillerdeki doluluk oranını arttırarak trafiğe daha az taşıt çıkması biçiminde olmaktadır. Bu amaçla kent veya çalışma yerleri ölçeğinde düzenlenen taşıt paylaşma (carpooling) önlemleri ön plana çıkmaktadır. Aynı amaçla, sadece dolu otomobillere ve toplu taşıma taşıtlarına ayrılmış şeritler, otoyol girişleri, park yerleri gibi önlemlerle sıkça karşılaşılmaktadır (Şekil 5).

Ulaşımında Karar Zamanı (Çoktan Geçti)!

Yukarıdaki bölümlerde, özetle, ulaşımında artan talep sorununun kapasiteyi arttırarak çözülemeyeceği, ulaşımında toplumun aleyhine bir yapısal bozukluk var olduğu ve çıkış yolunun bu yapıya müdahaleden geçtiği vurgulanmaktadır. Dünya uzun bir süredir bu olgunun farkındadır.

Oysa, ülkemizde toplumun çok büyük bir bölümü sorunun gerçek boyutlarının farkında değildir; sözü edilen bu politikalar gündeme bile gelmemektedir. Bu bilgi ve algılama eksikliği sadece yerel yöneticiler veya trafik polisi gibi bazı özel kesimlerle de sınırlı değildir. Teknik kişilerin, aydınların ve hatta akademisyenlerin önemli bir bölümü sorunu doğru olarak analiz edememekte, kendilerine çözüm olarak sunulanlarla yetinmekte ve bunları onaylamaktadır. Bir süre geçtikten sonra, yapılanların sorunu çözmediğini gördüklerinde, "demek ki yeterli değil, daha fazla yapmak gerekir" şeklinde düşünmektedirler.

Başta Ankara olmak üzere, ülkemizin birçok kenti

geniştirilmiş yollar, katlı kavşaklar, viyadüklerle donatılmakta, böylece hem kamu kaynakları ölçsüz bir biçimde harcanmakta, hem de otomobil kullanımı daha da teşvik edilmektedir. Bunun toplumun ne derece aleyhine olduğunun ayırında olamayan kimi politikacılar, yaptıkları bu tür yatırımlarla övünmektedirler. 5-10 yıl önce hizmete açtıkları ve uzun bir süre atıl kalan yolların ancak şimdi kullanıldığını gören bazı yöneticiler "sorunları önceden sezdiklerini" biçiminde iddia bulmakta; normal bir düzende aleyhlerinde kamunun kaynaklarını sorumsuzca tüketmekten dava açılması gereken bu kişiler bunu politik malzeme olarak kullanmaktadırlar. Bazı yetkililer ise "günde ... yeni araç trafiği kayıt oluyor, ancak yollar aynı miktarda, tabii trafik tıkanır" şeklinde safça akıl yürütmektedir. İşin daha da garibi, benzer hesaplamalar bazı teknik kişiler tarafından yapılarak bilimsel oranlar verilmeye çalışılmaktadır. Bu konuda çok daha bilinçli olması gereken bazı sivil toplum örgütleri ise, konuya çoğunlukla slogan düzeyinde ve popülist bildiri veya demeçlerle yaklaşmaktadırlar.

Özetle, toplumumuzun hemen hemen her kesiminde ulaşım sorununun tanımlanmasında ve dolayısıyla önerilen çözüm yollarında ciddi bir algılama eksikliği söz konusudur. Koşullandırmaların yıkılması için geniş kapsamlı ve farklı kesimleri hedefleyen bir "bilinçlendirme programı"na gerek vardır. Nasıl enerjinin akılcı tüketimi, erozyonla mücadele, trafik kazalarını azaltma, depreme hazırlık gibi temalarda kampanyalar düzenleniyorsa, en az onlar kadar önemli olan ulaşım konusunun da benzer biçimde ele alınması gerekmektedir. İlk öğretimden başlayarak, mahalle toplantıları gibi yerel ölçekte toplumun tamamını kapsayacak televizyon programlarına kadar geniş bir yelpazede gönüllülerin işbirliği ile "topyekun bir kampanya" konunun zaman içinde doğru algılanmasını sağlayabilecektir.

Unutulmamalıdır ki, konu sadece ulaşımın daha verimli ve insanca hale dönüştürülmesinden ibaret değildir. Bu alanda uygulanacak olumlu politikalar aynı zamanda

- daha az enerji tüketimi,
- ekonomide daha akıllı kaynak kullanımı,
- daha temiz bir çevre,
- daha az trafik kazası,
- daha az betonlaşmış
- insan ölçeğinde kentler,

kısacası daha mutlu bir toplum anlamına da gelmektedir. Ulaşımında karar zamanı gelmiş ve hatta çoktan geçmiştir.