

Gökhan MENTEŞ

ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden Lisans (1973) ve Kanada Waterloo University, School of Urban and Regional Planning'dan Yüksek Lisans derecesi (1975) almıştır. 1976 yılından beri ulaşım sektöründe çalışmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nda sistem analisti (1976-78), Köylüleri Bakanlığı'nda kırsal ulaşım projelerinden sorumlu APK Daire Başkanlığı (1978-80), EGO Genel Müdürlüğü'nde Etüd-Proje Müdürlüğü (1980-81), ODTÜ'de kentsel ve bölgesel ulaşım üzerine tam zamanlı (1981-84) ve ek görevli (1979-81 ve 1985-89) öğretim üyesi görevlerinde bulunmuştur. 1984'den bu yana özel bir Mühendislik şirketinde çalışmaktadır. Metro projesini de kapsayan Ankara kentsel ulaşım çalışmasında danışman Türk ekibini yönetmiştir. Ülkesel ve kentsel ulaşım ile sanayi yerleşimi konularında yayınlanmış çalışmaları bulunmaktadır.

Kentsel Ulaşımında Çağdaş Yaklaşım

Kent içi ulaşım, büyük kentlerimizin en önemli sorunlarından birisidir. Kentlerimizin büyümesi ile birlikte, giderek daha büyük boyutlar kazanacak, ve daha da karmaşıklaşacaktır. Sorunun çözümü; ülkesel, bölgesel, kentsel ve mahalle düzeyinde çok yönlü, kısa ve uzun vadeli, gerçekçi önlemlerin alınmasını zorunlu kılmaktadır. Mesele, parçacı trafik düzenlemeleri veya konunun bütünlüğünü hesaba katmayan bir kaç (köprülü kavşak v.b.) fiziksel yarımla çözülemeyecek kadar büyüktür. Ancak, belirli bir zaman perspektüf içinde, yoğun çabalarla, planlanan hedeflere doğru güven ve kararlılıkla ilerlenir ve konuyla ilgili tarafların, üretken katılım ve işbirliği sağlanırsa ulaşımın bir sorun olmaktan çıkarılması da mümkündür. Bu bağlamda yerel yönetimlere çok önemli görevler düşmektedir. Sorunun çözümü için, kent ve mahalle düzeyinde geliştirilecek önlemler büyük bir uygulama potansiyeline sahiptir. Bu yazıda, Türkiye ve dünya genelindeki deneyimlerden hareketle, kentsel ulaşım sorunlarının çözümü için ne tür yaklaşım, politika ve önlemler üzerinde durulması gerektiği dile getirilmektedir.

Aşağıda ortaya konulan

görüşler, Türkiye'de on yulu aşkın bir süredir çeşitli ortamlarda dile getirilmiş⁽¹⁾, söylenildiğinde beğeni görmüş ama her ne hikmetse bir türlü uygulayıcılar tarafından pek fazla ciddiye alınmamıştır. Bunun tek istisnası, 1978-79 döneminde özellikle Ankara'da ve bir ölçüde İstanbul'da yapılanlardır.⁽²⁾

Türkiye, son birkaç yıldır, burada, "çağdaş" diye adlandırığımız yaklaşımla pek fazla bağdaşmayan bir "icraat" dönemi yaşamaktadır. Yazıda bu icraat'tan seçme bazı örnekler de değerlendirilerek, seçenek yaklaşımın ne olduğu ortaya koyulmaktadır. Bu yaklaşım, aynı zamanda, yerel seçim öncesinde izlemekte olduğumuz "bol keseden vaatler yapan" popülist tavırlara da bir seçenektir.

Yazıda ortaya konulan görüşlerin yüklüce bir bölümü, bu konuda uzmanlaşmış teknik elemanlarla birlikte yapılan grup çalışmalarında geliştirilmiştir. Kuşkusuz, buradaki sunuşun tüm sorumluluğu yazara aittir.

TÜRKİYE'DE KENTSEL ULAŞIM SORUNUNUN KÖKENLERİ

Diğer birçok kent hizmeti gibi, kentsel ulaşımın

büyük bir sorun olarak ortaya çıkması, ülkemizin hızla kentleşmesinden kaynaklanıyor. Nüfusumuzun giderek daha fazla bir bölümünün kentlerde yaşamaya yönelmesi, özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında belirgin olarak ortaya çıkan bir demografik dönüşümü simgeliyor. Ancak, kentlerimizdeki ulaşım talebindeki artış, salt kentsel nüfus artışının ötesinde. Çünkü; kentlerin, bir yandan nüfusu artıyor öte yandan kentlilerin "hareketliliği" artıyor. Bu ise, kentleşme ile birlikte kaçınılmaz olarak gelen "kentlileşme" sürecinin doğal sonucu. Kent büyüdükçe kentteki faaliyetler çeşitleniyor ve kentliler eskiden yapmadıkları bir takım yolculukları yapmaya başlıyorlar. Öte yandan, çalışan ve okuyan nüfus oranları artıyor. Ayrıca, kentin yarıçapı büyüdükçe giderek daha fazla insan, daha önce yaya olarak yaptıkları bir takım yolculukları, motorlu araçlarla yapamaya başlıyor. Geleneksel ailenin parçalanarak çekirdek ailenin yaygınlaşması, trafik sıkışıklığında ana etken olan özel otomobil üzerindeki talebi, ayrıca artırıyor. Birbirleriyle karşılıklı etkileşimi olan bu türden bir dizi süreç sonucu kentlerimizde ulaşım istemi, nüfus artışının da ötesinde logaritmik

olarak artıyor. Kentin ulaşım sunumu, bunun çok gerisinde kalınca, değişik halk kesimleri için farklı ağırlıklarda ulaşım sorunları ortaya çıkıyor. Yüksek gelirli halk kesimleri için ulaşım sorunu, daha çok bir trafik sıkışıklığı, otopark yetersizliği sorunudur; dolmuşlar ve otobüsler trafiği altüst etmekte, Belediye yeterince yol, kavşak, otopark yapmamaktadır. Halbuki; trafiğin %80'ini, özel otomobiller oluşturmaktadır. Düşük gelirli kesimler için ise sorun, yetersiz otobüs hizmeti, pahalı otobüs-minibüs biletidir. Kent halkı için sorun, hava kirliliği, sinirsel/ruhsal yıpranmadır. Ülke için sorun, her gün yitirilen işgücü saatleri, kazalarda yok olan canlar ve ulusal servet, ithal edilen petrole ödenen dövizlerdir.

I 950'lerin Türkiye'si ekonomik ve politik bir dizi değişiklikle birlikte ulaşım politikası açısından da önemli bir dönüştürme sahne olmuştur. Bu dönemde, Amerika'nın yakın desteği ile karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının uygulanması başlatılmıştır. O zamana kadar büyük ölçüde deniz ve demiryolu sistemlerine dayanan ulkesel ulaşım, altyapı yapımı ve motorlu araçların ithali ile karayollarına kaydırılmıştır. Kent içlerinde büyük yıkımlar yaparak geniş bulvarlar açmak, katlı kavşaklar yapmak beğeni görmüştür. Bu arada (bugün birçok ülkede etkin bir ulaşım aracı olarak varlığını sürdüren) tramvaylar, 1960'lı yıllarda kaldırılmıştır. Manevra kabiliyeti yüksek otobüsler, ilk başta önemli hız üstünlüğü sağlamışlardır. Ancak zamanla yoğunlaşan trafik içinde bu üstünlüklerini yitirmişlerdir.

Türkiye, 1960'lı yıllarda özel otomobilin yaygınlaştırılmasını ve otomotiv endüstrisinin geliştirilmesini öngören

Kentlerimizde ulaşım talebindeki artış, salt kentsel nüfus artışının ötesindedir. Çünkü; kentlerin, bir yandan nüfusu artıyor, öte yandan da hareketliliği artıyor.

1970'lerde ulaşımın araçlar için değil, insanlar için olduğunu "tekrar keşfedilmesiyle", kent merkezlerinde bir takım yaya bölgeleri oluşturulmuştur.

bir dizi politika uygulamasına geçmiştir. Montaj sanayinin kurulması, akaryakıtın yüksek oranda sübvansiyonu, karayolu ve boğaz köprüsü yapımı gibi. Bunun sonucu olarak, izleyen yıllarda, kentlerde trafik sıkışıklıkları alışılmamış boyutlara erişmiştir. 1974 petrol bunalımı sonrasında ciddi döviz darboğazı ile karşılaşılınca bundan en çok otomotiv endüstrisi etkilenmiştir.

1970'li yıllarda kent içi ulaşımında alternatif politika arayışları başlamıştır. Örneğin; raylı sistemler gündeme getirilmiş, belediyelerde toplu taşıma öncelik vermeye yönelik (otobüs alımları, tahsisli yol yapımı, otobüs terminali düzenlemeleri, toplu taşıma kartları gibi) uygulamalar başlatılmıştır. Bunlar, ulaşım sorunlarına, yalnızca pahalı karayolu alt-yapısı ile çözüm getirilmeyeceğinin anlaşılması sonucudur. Yine 1970'lerde, ulaşım araçları için değil, insanlar için olduğunun "tekrar keşfedilmesiyle" kent merkezlerinde bir takım yaya bölgeleri oluşturulmuştur. Ancak, toplu taşıma, yayalara ve düşük gelirliye öncelik tanıyan bu pilot uygulamalar yaygınlaştırılmamıştır.

Türkiye, 1980'lerde dünya ekonomik krizinin etkisine girmiştir. İzlenen "istikrar tedbirleri" paketi, kentsel ulaşım çeşitli şekillerde yansımıştır. Öncelikle, sübvansiyonu kaldırma niyetleri nedeniyle, özel otomobil kullanımı, bu arada toplu taşıma ücretleri çok pahalılaştırılmıştır. Otobüs sistemleri özelleştirilmeye zorlanmıştır; toplu taşıma yönelik yatırımlar durdurulmuştur. 1983 sonrasında ise; bir iki istisna dışında, karayolu altyapısına münhasıran yer veren ulaşım politikasının, bütün ağırlığıyla tekrar uygulamaya sokulduğunu görüyoruz. Bunun en çarpıcı örneği TEM

projesinin parçası olarak Türkiye'de yapımına girilen ücretli otoyollardır. İlk bölümü, İkinci Boğaz Köprüsünü içeren Kınalı-Kazancı otoyolu olarak ihale edilen bu otoyol ağının ilerde 3000 km'yi aşacağı en yetkili ağızlardan dile getirilmiştir. Kazancı (Sakarya)-Anakara, İzmir-Aydın, Tarsus-Gaziantep otoyolu yapımları da yarışma dışı "krediyi getirene verilir" ve birim fiyat esasıyla anahtar teslimi ihale edilmiştir. Yapımına girilmiş olan bu otoyolların ilginç yönü, herhangi bir fizibilite veya proje olmadan, büyük ölçüde dışkaynak kullanımıyla ve dünyada eşine ender rastlanır büyüklükte parçalar halinde çok hızla ihale edilmiş oluşlarıdır. 1983-1993 dönemi kapsayan Ulaşım Ana Planı'nda yeri olmayan bu otoyollar, 1983 sonrası Hükümetin ideolojik bir seçmesidir.

Aynı dönemde; kent içlerinde, ekspres yollar ve katlı kavşakların hızla uygulamasına geçilmiştir. Bütün dünyada alt yapı ağırlıklı pahalı karayolu yatırımlarının terkedilmeye başlandığı bir dönemde... Bu yatırımların otomotiv endüstrisindeki genişlemeyle tutarlı olduğu görülmektedir. 1983 sonrasında özel otomobili yaygınlaştırma çabaları sonucu, tam üretim kapa sitesine ulaşılmıştır. Bu arada, fizibilitesi ve projesi olmayan ve kente yararı çok tartışmalı kavşaklara, cömertçe kaynak tahsis eden Hükümet, İstanbul'un projesi hazır metro çalışmasını raflara kaldırmış; Ankara metro projesini, Yap-İşlet-Devret formülünün akibetine bırakmıştır. Bu arada, İstanbul'da hızlı tramvay ve deniz otobüsleri, Konya'da bir tramvay uygulaması bu genel eğilim dışında kalmıştır. Ülkesel öncelikler ve şehircilik

ilkeleri önemsenmeden uluslararası firmaların pazar arayışları ve yerel yöneticilerin ülke kaynaklarından pay koparma becerileriyle ortaya çıktığı anlaşılan bu projelerin, burada dile getirilmeye çalışılan çağdaş ulaşım politikalarıyla ne derece uyumlu olduğu aşağıda ayrıca ele alınacaktır.

Türkiye'nin yaklaşık yarım asırlık hızlı kentleşme deneyimi boyunca, kentsel ulaşım izlenen genel eğilimler şöyle olmuştur:

- Ulaşım sunumu, ulaşım isteminin hep gerisinde kalmıştır.

- Ulaşım sunumunda belirli dönemlerde yapılan artışlar, ulaşım isteminde de sıçramalar yaratmıştır.

- Kamu kesimince sunulan hizmetlerdeki yetersizlik, kentiçi ulaşım ticari işletmeciliği kârlı bir alan haline getirmiştir. Sunumdaki eksiklikler, bireysel girişimciler tarafından (dolmuş, minibüs, taksi, dolmuş, özel halk otobüsü) karşılanmıştır. Bunun sonucu olarak; kamu işletmelerinin taşımacılıktaki payı, sürekli düşmüştür. 1980 sonrasında bu düşüş "özelleştirme" politikalarıyla desteklenmiştir.

- Kamu işletmecisiyle özel girişimciliğin bir arada varlığı, kamu işletmecisi aleyhine bir durum yaratmaktadır. Özel girişimciler (işlettikleri araçlar düşük kapasiteli olsa bile) yoğun yerleşim bölgelerinde ve talebin yoğun olduğu saalarda çalışmaktadır. Öteki bölgelerde ve günün öteki saalarında hizmet verme sorumluluğu ise kamu işletmecisinin yükümlülüğündedir⁽³⁾.

- Bu arada, yine yetersiz kalan ulaşım sunumu karşısında, çeşitli özel ve kamu kuruluşları, "servis" araçlarına başvurmuşlardır. Kentsel ulaşımındaki sahipsizlik, giderek, "her-

Yapımına girilmiş olan bu otoyolların, ilginç yönü, herhangi bir fizibilite veya proje olmadan, büyük ölçüde dış kaynak kullanımıyla ve dünyada eşine ender rastlanır büyüklükte parçalar halinde çok hızlı ihale edilmiş oluşlarıdır.

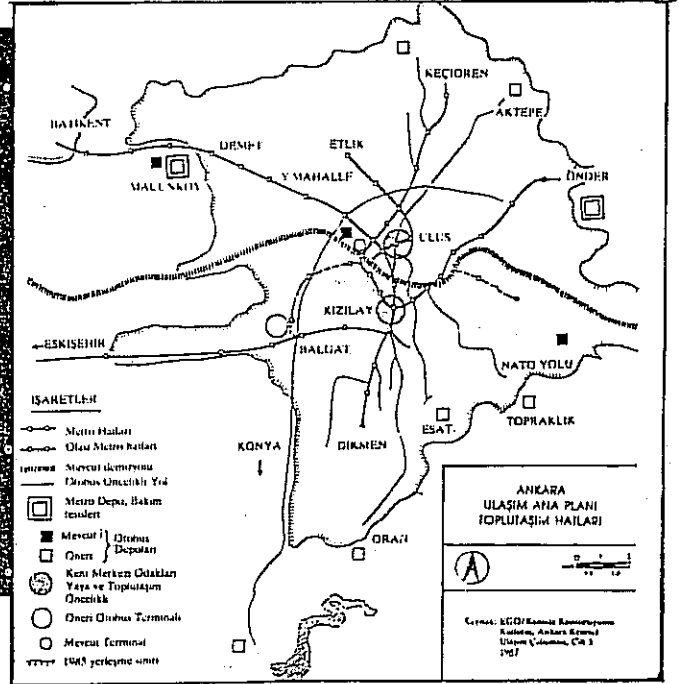
Bu arada, fizibilitesi ve projesi olmayan ve kente yararı çok tartışmalı kavşaklara çömertçe kaynak tahsis eden Hükümet, İstanbul'un projesi hazır metro çalışmasını rafa kaldırmış; Ankara metro projesini, Yap-İşlet-Devret formülünün akıbetine bırakmıştır.

kes kendi başının çaresine bak-sın" anlayışını yerleştirmektedir. Bu ise, kentsel ulaşım sistemli ve akılcı düzenlemeler yapma olanağını daha da güçleştirmektedir. Kuşkusuz, böyle bir ulaşım yapısı sağlıklı değildir. Ülke açısından en uygun çözüm hiç değildir.

- Bu oluşumun doğal sonucu olarak; ulaşım, kent gelişmesini yönlendirici olmamış; aksine, çarpık kentleşmeye tabi edilgen bir nitelik kazanmıştır. Bu tür kent makroformunda tek merkezden dışarıya doğru radyal olarak uzayan yoğun koridorlar, özel girişimcilerin "dolmuş" anlayışı işletmeciliğini mümkün kılmaktadır. Tek merkezli "yağ lekesi" biçimindeki bu makroform, giderek ana koridorlar, boyunca "yıldız" şeklinde kente dönüşmektedir. Bunun yanında, özel otonun

yaygınlaşmasıyla uzak dış bölgelerde hızlı bir büyüme de izlemektedir.

Bugün, bir çok büyük kentimizin ana koridorlarında, raylı sistemler için eşik değer olarak kabul edilen talep düzeyi (10.000 yolcu/saat/yön) aşılmıştır⁽⁴⁾. Ankara ve İstanbul'da ağır raylı sistemi (metro) gerekire düzeylere (30.000 yolcu/saat/yön) ulaşılmıştır. Raylı sistem yatırımlarında öncelik, büyük kentlerde ve en yoğun güzehgâhlarda olması gerekirken, yatırımların (salt ticari çıkarını gözeterek) yapımcı dış firmalarca yönlendirildiği görülmektedir. Örneğin, Almanlar, yarışma dışı özel bir anlaşmayla Konya'da tramvay sistemi inşa etmektedir. Bu yatırımın ülkesel önceliği nedir? İstanbul'da boğaz geçişine ve en sorunlu bölgeye çözüm getirecek yapılmış, bitirilmiş



3030 Sayılı Yasa'da öngörülen "Ulaşım Ana Planı" ilk kez Ankara'da hazırlandı. Bu plan, 5 milyonluk Ankara için ODTÜ'den İlhan Tekeli yöneticiliğindeki bir Çalışma Grubu'nun hazırladığı 2015 hedefli yıllık makroform şemasına dayanıyor. Kent çevresinde yolculukların bir bölümünü kendi içinde tutan büyük toplu konut-İşyeri alanları aracılığıyla, desentralizasyonu amaçlayan bu şema ile; kentin, topografik çanak dışına yönlendirilerek; hava kirliliği, mevcut altyapının aşırı yüklenmesi gibi sorunlarının azaltılması düşünüldüğüne. Yine de mevcut kent lakasında 55 km metro ve 60 km otobüs yolu yapımı için girişim gerçekleştiriyor. Yukarıda, tüm ulaşım türleri için kısa ve uzun vadeli, fiziksel ve örgütsel bir çok öneriyi kapsayan Ulaşım Ana Planı'ndaki toplu ulaşım yatırımlarının bir bölümü gösterilmektedir.

Metro ve Boğaz Tüp Geçişi Projesi bir kenara itilerek; İsveçliler tarafından, önceliği olmayan bir güzergahta (Yeni-kapı-Ataköy) hızlı tramvay hattı yapılmaktadır. Üstelik, fizibilitesiz, projersiz çıkılan, birim fiyat esaslı bir ihale sonucunda. Kamuoyuna tümüyle kapalı ve "ben yaptım oldu" anlayışıyla yürütülen bu işlerin ülkesel muhasebesini yapması gereken DPT ve yerel denetim organı olan Belediye Meclisleri tam anlamıyla devre dışıdır⁽⁵⁾.

Ankara'da uzun yıllar süren veri toplama ve planlama çabaları, 1987'de "Kamuoyuna açık" (bu aralarda bunu bir meziyet olarak belirtmek gerekiyor...) bir Ulaşım Ana Planı'na dönüştürülmüştür. Türkiye'de türünün ilk örneği olan bu planda, öncelik, topluluşma verilmektedir. Kentin omurgası olarak düşünülen bu sistemin, güzergâhında ciddi imar ve yapılaşma kontrolü önerilmekte; yol, kavşak vb. yatırımların, metronun gerçekleşmesini engellemeyecek bir biçimde yapımı zorunlu görülmektedir. Ama fiiliyatta, bu hususu hiç gözetmeyen ve metronun genişleme güzergâhlarını tıkayan kavşak yatırımlarıyla karşılaşırız. Planı projesi bitmiş metro ihalesi, iki yıldır sürüncemede iken, kentin otuz yıllık geleceğinde (bazıları otobüs öncelikli olarak yapımı öngörülmesi) kavşaklar, trafik ilkelerine pek özen gösterilmeden otobüs öncelikleri hiç hesaba katılmadan 3-5 yılda bitirilmek istenmektedir. Böylece, planlamanın esası olan kıt kaynakların zaman içinde akılcı olarak tahsisinin mümkün olmamaktadır.

Yatırımlardan çok büyük

bir pay alan İstanbul'da, kentin tam göbeğinde, (gerçek metronun projelendirildiği alanlarda) çağdı bir ulaşım anlayışıyla ekpres yollar yapılmakta; Boğaz'da, birincisininin 500 metre glineyinde bir üçüncü köprü Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılmak istenmektedir. Kârlı işletmelere talip olan birkaç uluslararası firma var diye, kentin ve ülkenin önceliklerinden vaz mı geçeceğiz? Projeleri, en fazla mikro iktisat kuralları içinde değerlendirilen bugünkü yöneticiler, bu tür soruları tartışmak istemiyorlar.

Yine, İstanbul'da, topluluşmacılık adına, yüksek bedellerle ithal edilen deniz otobüsleri ise, bir başa tartışmayı gündeme getirmiştir. Kuşkusuz, İstanbul'da deniz ulaşımı ciddi olarak geliştirilmelidir ve deniz otobüsleri de böyle bir girişimin parçası olabilir. Ama, her büyük yatırım, bir maliyet/fayda analizi gerektirir. Deniz otobüsleri, rahat koltukları, özel iskeleleri, temizliği, dakikliği, havalandırma sistemi, TV'si otobüs aktarması ve nihayet hızı ile son derece konforlu (Avrupa düzeyinde) bir yolculuk imkanı yaratmıştır. Ama, bilet ücreti öylesine yüksektir ki, pik saatlerde bile, atıl kullanıldıkları görülebilmektedir. Bir deniz otobüsü, günde ortalama olarak iki belediye otobüsünün taşıdığı yolcuyu (1500 kişi) taşımaktadır. Ama yatırım maliyeti, bir belediye otobüsünün yaklaşık 70 katıdır⁽⁶⁾. Demek ki, halen alınmış olan 10 Belediye otobüsü yerine, 700 normal otobüs alınmış olsa, günde taşınan 15.000 yolcu yerine, 525.000 insanı taşımak mümkün olacaktır⁽⁷⁾. Söz konusu yolcu sayısı, bugünlerde EGO

Planı projesi bitmiş metro ihalesi, iki yıldır sürüncemede iken, kentin otuz yıllık geleceğinde (bazıları otobüs öncelikli olarak yapımı öngörülmesi) kavşaklar, trafik ilkelerine pek özen gösterilmeden, otobüs öncelikleri hiç hesaba katılmadan 3-5 yılda bitirilmek istenmektedir.

otobüsleriyle Ankara'da taşınan toplam yolcu sayısına yaklaşık eşittir. Bu, yalnızca yatırım maliyeti itibariyledir. Buna, bir de işletme maliyeti eklenirse, fark daha çarpıcı olacaktır. Bu sistemin Bostancı'dan kalkıp, Yeşilköy'deki uçağa yetişmek isteyen üst tabaka mensupları için paha biçilmez bir yarar sağladığı açıktır. Ama, İstanbul'un geneline yönelik katkısı ve hizmetin sosyal niteliği tartışmalıdır. Acaba, aynı bedelle, boğaz geçişlerinde çok daha geniş halk kesimlerine hitab eden çözümler bulunamaz mıydı?

GELECEKTE TAHMİN EDİLEN GELİŞMELER

Hiç kuşku yok ki; Türkiye kentlerinin 10-20 yıllık geleceğinde, ulaşım isteminde önemli artışlar olmaya devam edecektir. Bunun yanında, eğitim düzeyinin ve kitle iletişim araçlarının gelişimine paralel olarak, halkın bilinçlenmesi artacaktır. Halk, kendisinden toplanan vergilerin kullanış biçimi konusunda daha duyarlı olacaktır. Yapılan yatırımlar, bugün yaygın olarak görüldüğü gibi, salt sağladığı tek yönlü yararlarla değil, ekonomik+sosyal+çevresel maliyetleri gözönünde tutularak değerlendirilecektir. Kısacası, birçok işi "halka rağmen" yapmak zorlaşacaktır.

KENTSEL ULAŞIM UYGULAMALARI KONUSUNDA DİĞER ÜLKELERİN DENEYİMİ VE TEKNOLOJİ TRANSFERİ MESELESİ

Uluslararası Topluluşım Birliği'nin 1987 yılında Lo-

Yine İstanbul'da topluluşmacılık adına, yüksek bedellerle ithal edilen deniz otobüsleri ise, bir başka tartışmayı gündeme getirmiştir (...)
Acaba, aynı bedelle, boğaz geçişlerinde çok daha geniş halk kesimlerine hitab eden çözümler bulunamaz mıydı?

KENTSEL ULAŞIMDA ÇAĞDAŞ YAKLAŞIM

YEREL YÖNETİMLER

Trafik sıkışıklığına en başarılı çözümü geliştirmiş olan kentler, hiç kuşkusuz hedeflerini bir bütünlük içinde formüle etmiş olanlardır (Kent merkezinde çevre ve yaşam kalitesini yükseltmek, kent merkezini geliştirmek, konut alanlarını korumak vb.).

zan'da yapılan 47. Kongresine sunulan "Kent Merkezlerindeki Sıkışıklıkla Mücadele" konulu raporda, 20 dünya kentinde uygulanan ulaşım politikaları ve önlemlerinin sonuçları ayrıntılarıyla verilmiştir⁽⁸⁾. Bu rapordan çıkarılan sonuçlar özete şöyledir:

- Kentlerde karayolu alt yapısındaki tüm genişlemelere karşın, özel otomobil sayılarındaki artış, trafik sıkışıklıklarına neden olmaya devam etmektedir. Bu, düşük yoğunluklu kent yapısı ve alt, kentleşme ile yakından ilişkilidir.

- Trafik sıkışıklığı, en çok, iş faaliyetlerinin yoğunlaştığı kent merkezinde oluşmaktadır. Burası, geçmişten kalan karayolu altyapısını geliştirme olanağı en kısıtlı olan kent bölümüdür.

- Bir çok uzman ve hatta politikacı, araba kullanım maliyetinin artırılması gerektiğine inanmaktadır. Ancak, trafiğin, salt maliyet yükseltilerek kısıtlanması sosyal açıdan sakıncalı sonuçlar verebilir. Yükselen maliyetlerden etkilenmeyen imtiyazlı kişiler, bu işten hoşnut kalabilirler.

- Trafik sıkışıklığına karşı mücadele, sadece özel oto trafiğinin kısıtlanması/yasaklanması şeklinde ele alınmamalı, genel bir ulaşım politikası çerçevesinde, aynı zamanda, toplu taşımayı daha erişilebilir kılan, teşviklerle birlikte düşünülmelidir.

- Trafik sıkışıklığına en başarılı çözümü geliştirmiş olan kentler, hiç kuşkusuz, hedeflerini bir bütünlük içinde formüle etmiş olanlardır (Kent merkezinde çevre ve yaşam kalitesini yükseltmek, kent merkezini geliştirmek, konut alanlarını korumak vb.).

Bu raporda ele alınan 20

kentteki irili-ufaklı kısa vadeli-uzun vadeli önlemlerin, genelde işaret ettiği bir husus vardır: çağdaş ulaşım çözümleri araçlara değil, insana hizmet eden bir anlayışla geliştirilmektedir. Bu anlayışın uzantıları, genelde toplu taşımacılık ve yaya/bisiklet erişebilirliğini yükseltmek; trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, gürültü gibi sorunların temel nedeni olan motorlu özel taşımacılığı, özellikle sıkışıklığın olduğu yer ve zamanlarda kısıtlamaktır.

Kuşkusuz, dünyadaki gelişmeleri izleyerek, gerektiğinde bunları ülkemize aktarabilmeliyiz. Ancak, bunu yaparken, ülkemiz ve kentlerimizin ihtiyacına en iyi hizmet edecek bilgi (know-how) ve teknolojiyi özenle seçmek ve mümkünse pilot uygulamalarla sınavarak adapte etmek gereği vardır. Örneğin, Amerika'ya özenip "tek yol karayolu" anlayışıyla ülke kaynaklarının ötesinde bir otoyolculuk harcâtına girişmek ve bu arada "demiryolu çağdaşdır, toplu taşıma çağdaş değildir" demek büyük bir gaflettir. Hele, milyarlarca dolarlık yatırım, plansız ve projersiz ihale edilirken...

Türkiye'nin kıt kaynaklarını, en akılcı bir biçimde kullanmak zorundayız. Bugün, petrol zengini bazı arap ülkeleri gibi, karayolu yapımı için yabancı müşavirlere ek olarak çok pahalı yabancı inşaat firmalarını kullanıyoruz. Yerli birikimin oluşmasına özen göstermiyoruz. Kuşkusuz, Türkiye'de aynı anda 1500 km otoyol yapımını 4 yılda bitirmek üzere üstlenecek bir inşaat birikimi yotur. Ama, birçok gelişmiş batı ül-

kesinde de yoktur. Olması da gereksizdir. Zaten yüksek düzeyde yabancı kullanımına rağmen, mevcut otoyol projelerinin 4 yılda bitmesi de olanaksızdır.

Türkiye kentleri, Batı kentleriyle karşılaştırılınca; özellikle gelişmişlik düzeyinden kaynaklanan önemli farklar izlenebilir. Batı'da bir çok kentte nüfus artışı durmuştur; hatta banliyölere yönelik nedeniyle merkez kentte nüfus azalmaları olmaktadır (kentsel saçılma). Türkiye'de ise kent nüfusu, daha çok mevcut kent lekesinde yoğunlaşma şeklinde hızla artmaktadır. Büyük kentlerimizdeki yolculukların %80-i toplu ya da yarıtoplu ulaşım araçlarıyla yapılmaktadır. Halbuki, batı kentlerinde bu oran %10-40 arasında değişmekte, yolculuklar, çoğunlukla özel otomobille yapılmaktadır. Oradaki ulaşım planıcıları, toplu taşımacılığı cazip kılmak, müşterileri çekmek için değişik pazarlama tekniklerine başvurmaktadır. Batı kenti, büyük ölçüde düşük yoğunlukludur ve özel otoyola bağımlıdır. 1970 öncesinde yapılan büyük karayolu altyapısına rağmen ciddi trafik sıkışıklıkları görülmektedir. Türkiye kentleri ise kentsel saçılmanın değil, aşırı yoğunlaşmanın getirdiği sorunlarla karşı karşıyadır. Toplu taşıma istemi o denli yüksektir ki; yolcu alan otobüslerin kapıları kapanmamaktadır.

Kent merkezinin önemli bazı yollarında, 1,5 km uzunluğunda sürekli otobüs durakları yeraldığından, ek durak yapacak yer kalmamıştır. Bu, başlıbaşına daha yüksek kapasiteli ulaşım sistemlerinin (raylı) gerekliliğini gösteren bir durumdur.

Çağdaş ulaşım çözümleri, araçlara değil, insana hizmet eden bir anlayışla geliştirilmektedir.

Bugün birçok batı kentinde, yüksek kapasiteli metrolar yerine hafif metrolara veya hızlı tramvaylara yönelmesinin; o kentlerde yüksek istem olmayışındandır. Benzer şekilde, çok düşük yoğunluklu Amerikan kentlerinde Ulaşım Sistemleri İşletmeciliğine (Transport System Management) yönelmesi demir-yollarının çağdışı olduğundan değil, bu kentlerin raylı sistemin gerektirdiği yolcuyla hiçbir zaman bulamayacağından kaynaklanıyor. Amerikalı, New York, Washington, Baltimore gibi kentlerinde geniş metro ağlarını zaten zamanında kurmuş. Öbür kentlerinde, 20. yüzyıl başlarında tramvayları kaldırarak oluşturduğu çok kalı kavgaklar ve spagetti tipi yollar, özel otomobilin hem sonucu hem nedeni olmuş. Bunun yol açtığı yaygın, düşük yoğunluklu ken yapısı, artık toplulaşımacığa imkan tanımıyor. Bu durumda aklın gereği; bakımı bile yüksek maliyet gerektiren bu dev alt yapıyı, en verimli şekilde kullanmaktır. TSM yaklaşımının temeli buna dayanıyor.

Türkiye'de bir süredir "metro çok pahalı, hafif raylı sistem daha iyi" veya "raylı sistemlere ne gerek var; mevcut altyapıyı daha iyi işletsek herşey hallolur" biçiminde, Batıdan, özellikle Dünya Bankasından⁽⁹⁾ fazla düşünülmeden kopya edilmiş tezler öne sürülüyor ve bunlar zaman zaman da uygulamayı olumsuz etkileyen politikalar haline dönüşüyor. Halbuki, yapılan çalışmalar şunu gösteriyor: büyük kentlerimizin toplulaşım alt ve üst yapısında ciddi yetersizlikler vardır. Raylı sistemlere geçiş kaçınılmazdır. Ne tür raylı sisteme gidilmesi gerektiği ise bir önyargı değil ciddi hesap

Yapılan çalışmalar şunu gösteriyor; büyük kentlerimizin toplulaşım alt ve üst yapısında ciddi yetersizlikler vardır. Raylı sistemlere geçiş kaçınılmazdır. Ne tür raylı sisteme gidilmesi gerektiği ise, bir ön yargı değil ciddi hesap işidir.

Ankara ve İstanbul'da yüksek kapasiteli "gerçek" metroların yapılması zamanı çoktan geçmiştir. İstanbul'da trafik, hafif sistemlerle başedilemeyecek kadar ağırlaşmıştır.

Kuşkusuz, büyük toplulaşım yatırımlarına yönelme, kısa vadede ivedilikle yapılacak işlere girilmemesi anlamına gelmemeli. Fazla yatırım gerektirmeyen ancak kentlinin yaşamının iyileşmesine katkıda bulunacak projelerin, hızla devreye sokulmamasını mazur gösterecek neden yoktur.

ÇAĞDAŞ KENTSEL ULAŞIM ANLAYIŞI NE TÜR BİR YEREL YÖNETİM GERKTİRİYOR?

çağdaş kentsel ulaşım anlayışı;

- Kentin daha sağlıklılaşmasına katkıda bulunan ve temelde "daha iyi bir kent" hedefine yönelik olarak;

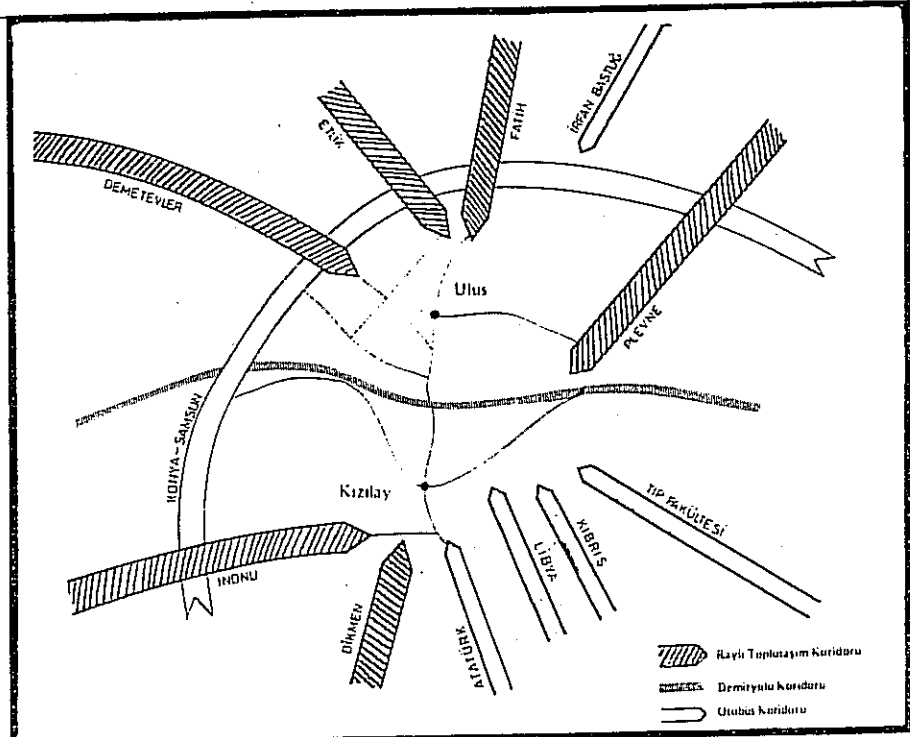
- Kentlilere; güvenli, konforlu, güvenilir, hızlı, ucuz,

bir ulaşım hizmeti sağlayan;

- bunu yaparken çevrede olabildiğince az olumsuz etki yaratan; ulaşımı kentnin gelişmesinde etkin bir öğe olarak değerlendiren,

- hizmet sunumunda önceliği, araçlara değil, insana veren; bu kapsamda, toplulaşımı ve yaya ulaşımını ön planda tutan,

- toplumun düşük gelirli ve mazlum (yaşlılar, sakatlar vb.) kesimlerine duyarlı,



RADYAL KORİDORLAR VE TOPLULAŞIM SİSTEMLERİ

Ankara ulaşım etüdüne göre, bazı radyal koridorlarda sabah doruk saatindeki toplulaşım istemi, daha şimdiden otobüs kapasitesini aşmış durumda. İlerki yıllarda, en az 6 koridorda raylı sistem kaçınılmaz görülüyor. Kentin öncelikle batıya yönlendirilmesi hedefi ile tutarlı olarak; meiro, ilk aşamada Batıkent (Demetevler)-Kızılay arasında; ikinci aşamada ise, Kızılay-ODTÜ (İnönü Blv.) arasında planlandı. Daha sonra, sırasıyla Fatih mah. ve Dikmen ve nihayet GMK.Blv.-Kızılay üzerinden Etilik ile Plevne koridorlarını kapsayan bir metro ağı düşünülüyor. Altı ayrı koridorda ise, yüksek kapasiteli otobüs taşımacılığı öngörülüyor. Bunlardan, Konya-Samsun ve Tıp Fakültesi koridorlarının hafif raylı sistem eşliğini zorlayacağı kesirimiendi.

KENTSEL ULAŞIMDA ÇAĞDAŞ YAKLAŞIM

- ekonomik ve mali etkinlik ilkeleriyle uyumlu olarak hareket eden,
 - halkın parasını harcadığının bilincinde, savurğan olmayan,
 - sonuçları ancak uzun erimde değer kazanacak olsa da, kısır siyasi kaygılarla köktenci ve akılcı girişimlerden kaçınmayan ama bu arada acil sorunları da hızla çözüm üretebilen,
 - yenilikçi ama hayalci olmayan,
 - uygulamalarını kamuoyunun görüş ve eleştirisine açık plan ve projelere göre yönlendiren, katılımcı ve yasalara saygılı,
- bir yerel yönetim gerektirmektedir.

Uygulamasına geçilecek projelerde, bu ilkeler bir bütün olarak düşünülmeli ve bir denge içinde gözetilmelidir. Bunun yapılması ise, ulaşım projelerinin "çok boyutlu" seçimini ve değerlendirmesini zorunlu kalmaktadır.

BÜYÜK KENTLERDE ULAŞIMI GELİŞTİRMEK İÇİN BAZI SOMUT ÖNERİLER

Aşağıda, Türkiye kentleri için, fikir vermek amacıyla bir dizi somut öneri geliştirilmiştir. Burada sıralananlar dışında daha pek çok önlem düşünülebilir. Aşağıdaki liste, yazı kapsamında dile getirilen ilkelerle uyumlu ve onları açan bazı önlemleri ortaya koymak amacıyla yöneliktir. Bir bölümü, çok az yatırım gerektiren ama yüksek faydalar sağlayabilecek ulaşım işletmeciliği düzenlemelidir. Kuşkusuz, bu projelerin uygu-

lamada nasıl zamanlanacağı ve mekanda nasıl konumlandırılacağı, her kentin özgün koşullarıyla ve yapılacak ayrıntılı etüd-proje çalışmalarıyla belirlenecektir. Bu önlemlerin önemli bir bölümü, yerel yönetimin insiyatifiyle uygulanabilecek niteliktedir.

A. Toplutaşım Sunumunun Artırılması

1. Otobüs alımları,
2. Raylı Sistemlerin tesisi,
3. Deniz taşımacılığının geliştirilmesi.

B. Toplutaşımın Geliştirilmesi

1. Talebe hassas ve verimli otobüs işletmeciliği için şu konularda işletme otomasyonu:

- a. Hat-durak planlaması,
- b. Uzaktan araç izleme ve yönlendirme,
- c. Stok kontrol (önceden uyarı sistemleri),
- d. Bakım/onarım,
- e. Ücret toplama/yolcu sayım,
- f. Muhasebe,
- g. Şoför/Araç görevlendirme programları,
- h. Müşteri bilgilendirme hizmetleri.

2. Genel trafik içinde toplutaşıma öncelik;

- a. Sinyalizasyonun otobüs hızına ayarlanması,
- b. Tahsisli yol, tahsisli kavşak geçişleri,
- c. Akım yönünde veya akım tersi yönde otobüs şeritleri,
- d. Kent merkezinde yalnız yaya ve toplutaşım araçlarına (özellikle tramvay, trolleybüs) açık caddeler,
- e. Otobüs yükleme iskeleleri.

3. Ücretlendirme Politikası;

- a. Doruk saat/gün ortası ücret farklılaşması,
- b. Toplutaşım kartı (aylık, mevsimlik),
- c. Değişik toplutaşım sistemleri arasında geçişe imkân tanıyan kombine bilet ve kart

Kuşkusuz, büyük toplutaşım yatırımlarına yönelme, kısa vadede ivedilikle yapılacak işlere girilmemesi anlamına gelmemeli. Fazla yatırım gerektirmeyen ancak, kentinin yaşamının iyileşmesine katkıda bulunacak projelerin, hızla devreye sokulmamasını mazur gösterecek neden yoktur.

YEREL YÖNETİMLER

uygulaması,

4. Toplutaşım garaj ve depo tesislerinin kent çevresine yayılması,

5. Toplutaşımın daha erişilebilir olması için hatların kent mekânına yayılması (mesafe yerine zamanı minimize eden ulaşım ağı).

C. Yaya ve Bisiklet Ulaşımının Geliştirilmesi

1. Ticari alanlarla bütünleşmiş yaya bölgeleri,
2. Bisiklet yolları/bisiklet parkları,
3. Kaldırımların araç işgalinden kurtarılması,
4. Yayalar için zemin ayırımı,
5. Yayaların yoğun olduğu bölgelerde yaya öncelikli sinyaller.

D. Özel Otomobil Kullanımının

Kısıtlanması ve Verimliliştirilmesi

1. Otopark kısıtları (zaman-sal, mekansal, parasal);
 - a. Günün belli saatlerinde trafik/otopark yasağı,
 - b. Merkezi iş bölgesi içinde park kısıtları,
 - c. Doruk saatte ve dışında ücret farklılaşması (parkmetre),
 - d. Otopark sübvansiyonunun kaldırılması,
 - e. Kalış süresine göre ücret (parkmetre),
 - f. Konut sahiplerine park ruhsatı.
2. Verimliliği artırıcı yöntemler;
 - a. Doluluğa göre tercihli şerit,
 - b. Doluluğa göre tercihli otopark.
3. Taksi taşımacılığının geliştirilmesi;
 - a. Özel otopark rekabet edebilen tarife,
 - b. Telsiz kullanımıyla taksilerin dolaşımını azaltan bölge depoları,
 - c. Gerektiğinde taksi arzının artırılması.

4. Özel otomobilin toplu taşımayı besleyici olarak kullanılması (merkezi olmayan raylı sistem istasyonları çevresinde (park in ride).

E.Ulaşım İsteminin Yönlendirilmesi

1. İstem zamanı dağılımını etkileyen;

a. İş ve okul saatlerinin kaydırılması,

b. Esnek saat uygulaması,

c. Uygun konumdaki bazı ticaret ve hizmet işyerlerinin kapanış saatlerinin uzatılması, hafta sonlarında çalışma zorunluluğu getirilmesi

2. İstem sıklığını düşürmek;

a. Yük ve hizmetlerin evlere dağıtım hizmetinin geliştirilmesi (paket servis),

b. Ulaşımın iletişimle ikamesi (mektupla banka, telefon vb.),

3. Talebin Mekânsal Dağılımının Düzenlenmesi;

a. Arazi kullanım değişiklikleriyle ulaşım istemini yönlendirilmesi,

b. Kent çevresinde, yolculuklukları kendi içinde yutan "yeni yerleşmelerin" gerçekleştirilmesi.

G. Genel Trafik Düzenlemeleri

1. Sinyal zamanlama optimizasyonu,

2. Tek yönlü yollar,

3. Can güvenliğini artırıcı önlemler (sinyalizasyon, hemzemin kaşak düzenlemeleri, işaretler),

4. Hız sınırlamaları,

5. Trafik akış yönüne göre şerit sayısının ayarlanması (koni, mekanik reflij).

H. Bütünleşik Ulaşım/ Kent Planlama Projeleri

1. Kent merkezinin bir bütün olarak planlanması. Bu arada:

a. Transit yolculukların merkeze uğramasına gerek bırakmayan "merkez çevresi yol",

b. Merkez içinde özel otomobil dolaşımının ve parkının

kısıtlanması, trafiğin hızla merkez çevre yoluna yönlendirilmesi,

c. Toplulaşım ve yayalara öncelik veren düzenlemelerin yapılması,

2. Kent çevresine hizmet sunacak raylı sistem istasyonlarıyla tam bütünleşmiş alış-veriş+ofis kompleksleri. Değişik ulaşım türlerine geçişin sağlanması için gerekli aktarma ve otopark alanlarının oluşturulması.

MUTLAKA AŞILMASI GEREKEN BİR SORUN; ULUSAL VE YEREL DÜZEYDE ÖRGÜTSEL KARGAŞA

Kentsel ulaşım, esasen bir yerel hizmettir. Ancak, bu hizmetin gereğince verilebilmesi için ülke, bölge, kent ve mahalle düzeylerinde işbirliği gereği vardır. Türkiye'de halen, kentsel ulaşım sorunlarına eğilmiş bir ulusal kuruluş yoktur. Konunun çeşitli yönlerini ilgilendiren bazı yetkiler, çeşitli merkezi yönetim kuruluşları arasında dağılmış; bazı işlevler, hiçbir kuruluşça üstlenilmemiştir. Yetkilerde çakışma ve kargaşa vardır. Yerel düzeyde de benzer bir durum söz konusudur. Konu, genelde belediye sorumluluğundadır ama, merkezi yönetimin taşra birimleriyle ve hatta belediyeiçi çeşitli birimler arasında eşgüdüm sağlanamamaktadır. Bu amaçla, 3030 sayılı Yasa'yla oluşturulan Ulaşım Koordinasyon Merkezleri (UKOME), proje ve uygulama üretim merkezler olamamış, ayda bir toplanarak tarife, ruhsat ve hat onaylayan çoğu kez anlık düşüncelerle karar veren kurullar olarak işlev görmüştür.

Gerek ulusal gerekse yerel

düzeyde kadrolaşmış yeni bir örgüt yapısının zorunluluğu açıktır. Bu konuda yapılmış ayrıntılı çalışmalar vardır ve gerekli düzenlemelerin yapılması için 6. Beş Yıllık Kalkındırma Planına önerilmiştir (10).

Bunlar, sürekli ve geçici kadroları, mali kaynakları, binaları, yetki ve sorumluluklarıyla bugünkü cılız yapılarının çok ötesinde etkin birer kuruluş haline getirilmelidir. Yerel düzeyde etkinleştirilecek UKOME'lerle kentin tüm ulaşım sistemleri arasında ve ulaşım ile ilgili diğer faaliyetler arasında, veri toplama, yatırım planlaması, işletme ve denetime yönelik eşgüdüm sağlanabilir. Burada önemli bir hususu vurgulamakta yarar vardır: gerek ulusal düzeyde, gerekse yerel düzeyde yeni kurumsal arayışlara yönelirken; bu örgütlerin bünyelerinde konuyla ilgili kuruluş ve tarafların seslerini duyurabilecekleri mekanizmalara yer vermek bir temel ilke olmalıdır. Bu doğrultuda, ulusal düzeydeki örgüt bünyesinde, merkezi hükümet kuruluşları yanında, konunun esas sahibi olan yerel örgütlere söz ve oy hakkı tanınmalıdır. Benzer şekilde, yerel düzeydeki örgüt bünyesinde, kentlilerin sesini duyurabilecek kanallara yol açılmalıdır. Örneğin, halk-apartman yöneticileri-muhtarlık-ilçe-il şeklinde, aşağıdan yukarıya ve yukarıdan aşağıya etkileşime olanak tanıyan bir demokratik işleyiş oluşturulabilir⁽¹¹⁾.

Konunun çeşitli yönlerini ilgilendiren bazı yetkiler, çeşitli merkezi yönetim kuruluşları arasında dağılmış; bazı işlevler, hiç bir kuruluşça üstlenilmemiştir. Yetkilerde çakışma ve kargaşa vardır. Yerel düzeyde de benzer bir durum söz konusudur.

Böylelikle bir yandan, mahalle halkının kendi sorunlarına sahip çıkmasına öte yandan, bazı hizmetlerin daha alt birimlerde gerçekleştirilmesinin sağlanmasına im-

KENTSEL ULAŞIMDA ÇAĞDAŞ YAKLAŞIM

YEREL YÖNETİMLER

kan tanınmış olur. Konu, bir dizi yasal düzenleme gerektirdiğinden, ülke ve yerel yöneticilerin acil işbirliğini beklemektedir. Ama, böyle bir işbirliği sağlanamasa bile, yerel yönetim düzeyinde atılabilecek önemli adımlar vardır.

ULUSAL VE KENTSEL DÜZEYDE ELE ALINMASI ÖNERİLEN BAZI ÖNEMLİ ÖNLEMLER

A. Ulusal Düzeyde;

1. Ulusal Kentsel Ulaşım Merkezi (UKUM) ve yerel Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin (UKOME) etkin kuruluşlar olarak oluşturulması için gerekli yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi. Buna paralel olarak, DPT'nin, kentsel ulaşım ile ilişkili yetki ve sorumluluklarını ifa edebilecek şekilde güçlendirilmesi.

2. Bunun sağlanması ile birlikte:

a. Ülkenin, kısa, orta ve uzun vadeli ihtiyaçları hesaplanarak, raylı sistemlerin, deniz araçlarının ve kent içi ulaşımına uygun tasarlanmış otobüslerin Türkiye'de üretimini için gerekli girişimlerin yapılması. Dışarıda özlenecek politika ve kuralların belirlenmesi.

b. Kentler arasında kaynak sağlama ve dağıtım ilkelerinin ortaya çıkarılması.

c. Kentsel ulaşım konusunda büyük maliyetlerle edinilen bilgi ve deneyimin, birikmesi ve kullanımcılara yayılması için gerekli önlemlerin alınması. Araştırma ve geliştirme hizmetlerinin sağlanması.

d. Uygulanmaları merkezi yönetim katkısı gerektiren

Yerel düzeydeki örgüt bünyesinde, kentlilerin sesini duyurabilecek kanallara yol açılmalıdır. Örneğin; halk - apartman yöneticileri - muhtarlık - ilçe - il şeklinde, aşağıdan yukarıya ve yukarıdan aşağıya etkileşime olarak tanıyan bir demokratik işleyiş oluşturulabilir.

plan ve projelerin, onaylanması ve denetlenmesi için bu tür projelerde aranacak asgari koşulları tanımlayan yasa ve yönetmeliklerin çıkarılması.

e. Tüm bu ve benzeri işlerin gerçekleştirilmesi amacıyla, kentsel ulaşım konusunda gereksinime duyulan kadroların (ulaşım plancısı, işletmecisi, trafik ve yol mühendisi vb.) bir an önce devreye sokulması için, üniversitelerle işbirliği içinde eğitim ve öğretim programlarının düzenlenmesi⁽¹²⁾.

f. Özel otomobilin enerji tüketimini ve kirliliğini azaltacak üretim teknolojilerinin uygulamaya konulması.

B. Kent düzeyinde;

1. UKOME'ler, büyükşehir belediye sınırları dahilinde, ulaşım ile ilişkili her türlü etkinliği bizzat yürüten ya da yönlendiren bir "yönetim" olarak yeniden kurulmalıdır. Bu kuruluşlar, kentin:

a. Araştırma, planlama, projelendirme, izleme ve denetim işlevlerini doğrudan üstlenen;

b. Yatırımcı ve işletmeci kuruluşları eşgüdün;

c. Ulaşım kararlarından etkilenen halk kesimleriyle etkileşim içinde, bir çatı örgütü olmalıdır.

2. 3030 Sayılı yasa ve ilgili yönetmelikte de öngörüldüğü üzere; kentin, uzun vadeli "Ulaşım Ana Planı", ama bunun da ötesinde "5 Yıllık Kentsel Ulaşım Planı", ve "Kentsel Ulaşım Yıllık Programı" hazırlanmalıdır⁽¹³⁾. Kentte gerçekleştirilecek önemli yatırımların, bu planlara dayalı olarak yapımı sağlanmalıdır. Burada kastedilen, geçmişte bazı planlama örgütlerinde rastlandığı üzere, yıllar süren ve "bir türlü bitmeyen" çalışmalar değildir. Bu plan ve program-

ların tümünü, makul süreler dahilinde üretmek ve hatta bazı ara aşamalarda uygulamaya yol vermek mümkündür. Araştırma, planlama, uygulama birbirini besleyen süreçler olarak ele alınmalıdır.

3. Bu planlarda, kente yerel olarak:

- raylı sistemler,
- deniz taşımacılığı
- otobüs/trolleybüs, taşımacılığı,
- minibüs/minibüs, dolmuş taksi,
- yük taşımacılığı,
- karayolu altyapısı (yol ve kavşaklar)
- şehirlerarası ulaşım (tren, hava yolu, otogar),
- yaya ulaşımı, konularında, bu sistemlerin biçiminin, güzergahlarını, sabit tesislerini (depo, garaj, atölye), filo büyüklüklerini, terminal alanlarını belirten tanımlar yerel olarak ve zaman içinde ulaşılması amaçlanan somut hedefler ortaya koyulmalıdır⁽¹⁴⁾. Bu hedefler ise, kentin genel planı (nazım plan) ile tutarlı olmalıdır.

- Geliştirilen planların, proje ve yatırımların, kente katkısının anlaşılabilmesi için, yeni yerel yöneticilerin, göreve başlarken teslim aldıkları mevcut yapının, ayrıntılı olarak ve nesnel biçimdeki tesbit edilmesinde yarar vardır. Böylelikle, yeni dönemdeki uygulamaların katkısını anlamak ve anlatmak mümkün olacaktır. Örneğin, yöneticilerin görev sürelerinin sonunda; Otobüs işletmesinin verimlilik göstergeleri nasıl seyretmiştir? Toplu taşıma araçlarının hızı hangi ölçüde artırılmıştır? Duraklarda kuyruklar ne kadar kısalmıştır? vb. sorulara somut yanıtlar verilebilmelidir.

Plansız, projesiz, şartna

Geliştirilen planlara, proje ve yatırımların, kente katkısının anlaşılabilirliği için, yeni yerel yöneticilerin, göreve başlarken teslim aldıkları mevcut yapının ayrıntılı olarak ve nesnel biçimde tesbit edilmesinde yarar vardır.

Metro istasyonlarının yakın çevresindeki gayri menkuller, yüksek düzeyde rant artışı gösterecektir. Bu istasyonların çevresindeki rant artışını, topluma en yararlı biçimde değerlendirmek için ciddi tedbirlerin alınması gereği vardır.

mesiz uygulamalardan özenle kaçınılmalıdır. Bunun yanında "surf adet yerini bulsun" misali hazırlanan yüzeysel proje ve şartnamelere rağbet edilmemelidir; özellikle büyük yatırımlarda, bu büyüklüğün gerektirdiği yapım öncesi işlemler gereğince yerine getirilmelidir. Bu bağlamda, son yıllarda moda olan, kavram projeleri bile müteahhide bırakılan, birim fiyat esasıyla ihale edilen, "anahtar teslimi" işlere değinmekte yarar vardır. Bu tür proje+yapım ihalelerinin, maliyetleri, (belki müteahhid çıkarları doğrultusunda ama işverenin ve dolayısıyla halkın aleyhine) çok artırdığı; umulan aksine, zaman kazanımı sağlamadığı görülmektedir. Bunun yerine, bağımsız proje firmalarıyla işbirliği içinde, olabildiğince ayrıntılı projelerin üretilmesi; buna dayalı olarak, kamulaştırma kararları, altyapı aktarma protokolleri vb. bürokratik işlemlerin hızla bitirilmesi; idari ve teknik şartnameler gereğince hazırlandıktan sonra "götürü esasa dayalı" ihale ilkesinin benimsenmesi önerilebilir. Şurası açıkça görülmektedir ki, etüd-proje kontrollük işlerine yeterli kaynak ve zaman ayrılmadan girişilen inşaatların, maliyet ve zaman kayıpları çok daha fazla olmaktadır.

Arzulanan biçimde olmasa da, ülkemize girmiş olan ve ilerde yaygınlaşması kaçınılmaz olan metro ve hafif raylı sistemler tarih bir fırsat yaratmaktadır: ulaşımı, kentin gelişmesi için etkin bir araç olarak kullanılabilmek. Yüksek yolcu taşıma kapasiteli bu sistemlerle, aşırı yoğun kent lekeleri dışında kurulacak "toplukonut alanlarına

toplulaşım" imkanı yaratılmaktadır. Böylelikle, kentin, planlı alanlara yönlendirilmesi hızlandırılmaktadır. Örneğin, birgün, Ankara Metrosunun 14 km'lik ilk aşama hattı işletmeye açılırsa; Kızılay-Bağcılar arası yolculuk süresi sadece 19 dakika olacaktır. Bu süre, mevcut durumda otobüslerle sağlanmanın üçte biri kadardır. Otobüste yer varsa... Bu, kentiçi yolculuk süreleri matrisini altüst edecek bir gelişme olacaktır. Bunun sonucu olarak, metro istasyonlarının yakın çevresindeki gayrimenkuller, yüksek düzeyde rant artışı gösterecektir. Bu istasyonların çevrelerindeki rant artışını, topluma en yararlı biçimde değerlendirmek için ciddi tedbirlerin alınması gereği vardır. Bir çok ülkede bu amaçla, yatırımcı toplulaşım kuruluşlarına geniş kamulaştırma yetkileri verilmiştir. Ayrıca, istasyonlar, alışveriş ve ofis tesisleriyle bir bütün olarak inşa edilmektedir. Hatta, bazı ülkelerde bu tür istasyon /alışveriş/ofis komplekslerinin projeleri önceden kamuoyuna tanıtılmakta ve girişimcilere ücret karşılığı yer tahsis yapılarak yapım giderlerinin bir bölümü önceden karşılanmaktadır. Söz edilen türden alışveriş ofis kompleksleri, bu hizmetlerin kentinde desentralizasyonuna da yardımcı olmaktadır.

3030 Sayılı yasa ile, merkezi yönetimden yerel yönetime önemli kaynak ve yetkiler aktarılmıştır. Bu temel felsefenin uzantısı olarak, mahalle düzeyine kadar inen bir işbölümünü yaratmanın sayısız yararları vardır. Muhtarların, ikamet ilmuhaberi damgalayan niteliklerinin çok ötesinde işlevler üstlenmesi mümkündür. Örneğin, hiç de-

ğilse, yörelerindeki halkın sorunlarını ve çözüm önerilerinin sürekli olarak izleyen, bunları derli toplu bir biçimde üst yöneticilere aktaran bir niteliğe kavuşturulabilirler. Ayrıca, yol ve kaldırımların temizliği, bakımı gibi konularda, kadrolaşarak doğrudan sorumluluk üstlenebilirler. Diğer bir deyişle, yerel yönetimlerde daha da yerleşmenin yararına inanılmaktadır. En azından, etüd etmeye değer bir konu...

Toplulaşım işletmeleri, istenirse, çok kârlı kuruluşlar haline getirilebilir. Eğer, bilet ücreti tekelleri konusunda ayarlanır, zarar eden hatlar teredilir ve hele bugün özel sektöre tanınan birçok "teşvikten" yararlandırılırsa. Fakat, burada ortaya koyulan görüş, kentsel ulaşım, firma kârlılığı motifinin ötesinde bakılmaktadır. Bu görüşe göre, toplulaşım işletmelerinin sübvansiyonla kurulmaları kaçınılmazdır. Ama bu, "sübvansiyon, ayırım gözetmeksizin yapılmalı" anlamında değildir. İşletmeler, verimliliklerini artırma ve kaynak yaratma güdüsüne sahip olmalıdır. Bu doğrultudaki istekler sübvansiyonun gerekliliğini gösteren analizlerle desteklenebilmelidir.

- Özellikle merkezi yönetimin ve yerel yönetimin farklı siyasal partilerin elinde olduğu durumlarda, yerel yönetim bünyesinde kaynak yaratmanın önemi daha da büyüktür. Burada, salt ulaşım rasyoneliyle üç potansiyel kaynağa işaret edilebilir. Birincisi, yukarıda özetlendiği üzere; ulaşım yatırımları dolayısıyla oluşan rant artışlarını, ulaşım sektörü içinde kullanmak. İkincisi, özel otomobil kullanımının, marjinal sosyal maliyet ilkesine

göre vergilendirilmesidir. İnsan aklına, bir de bu dönemde moda olan Yap-İşlet-Devret modeli geliyor. Bugünkü iktidar, bunu acil toplu taşıma yatırımlarının ertelenmesi için bir araç olarak görüyor. Böylece, konu gündemde tutuluyor ve dostlar da alışverişte görüyor. Veya, 3. Boğaz Köprüsü olayındaki gibi (kente etkisi ne olursa olsun) mali kârlılık açısından bakıyor. Kanımca YİD modeli, kentin planlanmış alanların da, toplu taşıma politikası açısından önceliği olmayan ve devletin girmesinde pek fazla yarar olmayan bir takım ihtiyari projeler için kullanılabilir. Örneğin, ulaşım planında yeri belirlenmiş otopark+alışveriş+ofis komplekslerinin bu esasa göre ihale edilmesi anlamlı olabilir. Önemli olan, kamu yararının korunmasıdır.

SON SÖZ :

Türkiye'de, daha iyi kentler yaratma amacıyla yönelik olarak, kentsel ulaşım konusunda yapılabilecek çok şey vardır. Planlı ve projeli olarak, belirli bir zaman perspektifi içinde, yoğun çabalarla, ortaya konulan hedefler doğrultusunda güven ve kararlılıkla ilerlenir; konuyla ilgili tarafların üretken katılımı ve işbirliği sağlanırsa, ulaşımın, en azından büyük bir sorun olmaktan çıkarılması mümkündür. Bu doğrultuda herkese, ama özellikle göreve talip olan yeni yerel yöneticilere, önemli sorumluluklar düşmektedir.

Kentsel ulaşım sektörü, mevcut politikalara seçenек bulunmakta zorluk çeken siyasetçilere zengin olanaklar sağlamaktadır. Oy getirmek dahil...

Toplu taşıma işletmeleri, istenirse, çok kârlı kuruluşlar haline getirilebilir. Eğer, bilet ücreti tekelci konumunda ayarlanır, zarar eden hatlar terk edilir ve hele, bugün, özel sektöre tanınan bir çok "teşvikten" yararlandırılırsa.

NOTLAR

- (1) Örneğin:
 - Cüneyt Elker ve diğerleri, "Kentsel Ulaşım: Ankara," Mimarlık 1977/3, Sayı:152, s.26-41.
 - 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı, "Kentsel Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporu", 1982 (Bu çalışma bitirilmiş ve DPT'ye sunulmuş ancak basılmamıştır.
 - Gökhan Menteş, "Kentsel Ulaşımın Amaçları, İlkeleri, Politikaları," Ulaşım Planlama Dairesi, EGO, Yayın No. UPD-3, Temmuz 1980.
 - EGO/Kanada Konsorsiyumu/Kutuluş Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması Cilt 5: Ulaşım Ana Planı, Ajans İletim, 1987.
 - Bekker Ertuna, "Kent içi Ulaşım için Yeni bir Perspektif Önerisi ve Metro, Belediye Dünyası, Mart-Nisan 1988, s. 38-40.
 - EGO Genel Müdürlüğü 1.Toplu taşıma Kongresi 1978 (Bildiriler)
 - EGO Genel Müdürlüğü 2.Toplu taşıma Kongresi, 1978 (Bildiriler).
- (2) İstanbul'da yapılan uygulamaların bir bölümü, yukarıda kaynak gösterilen Toplu taşıma Kongrelerinde tartışılmıştır. Ankara uygulamaları, bu kaynaklara ek olarak şu yayınlarda tanınmıştır:
 - Yusuf Okcuoğlu, "Otobüs Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Uygulamalar" Ulaşım Planlama Dairesi, EGO Yayın No. UPD-4 Ağustos 1980.
 - Yine aynı yazarın "Toplu taşıma Yaklaşımı Benimsenmeye Çalışmaları ve Ulaşım için Örgütlenme," Ulaşım Planlama Dairesi, EGO Yayın No. UPD-6, Eylül 1980.
- (3) Ankara'da kentiçi yolu taşıma hizmetlerinde kamu ve özel sektör taşıyıcılarının, tarihsel bir analizi ve kent makroformu üzerindeki etkileri için bakınız; İlhan Tekeli, "Kentiçi Yolu Taşıma Hizmetlerinin Örgütlenmesinin Gelişimi", ODİÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma Grubu (ed), Ankara 1985'den 2015'e, Ajans İletim, 1987.
- (4) Raylı sistem tanımları ve Türkiye'de raylı sistemlerin durumu için bakınız; Gökhan Menteş, "Metro Nedir? Raylı Sistemlerin Türleri ve Kentsel Ulaşımındaki Yerleri" ve Erhan Öncü "Kentlerimizdeki Raylı Sistemlerin Geçmiş, Bugünü ve Yarını", Belediye Dünyası, Mart-Nisan 1988.
- (5) Bu dönemde Büyükşehir Belediyelerinde nasıl bir meclis yapısı oluştuğu, Nihal Kara ve Sema Küksal'ın araştırmasında açıklıkla ortaya konmuştur. Bakınız: "Metropoliten Kent Gelişimi ve 3030 Sayılı Yasa Uygulamaları," Yerel Yönetimler Kurultayı'na sunulan bildiri, 28 Şubat 1989.
- (6) Deniz otobüslerinin bedeli, 8 milyon DM olarak açıklanmıştır. Bir belediye otobüsünün ise, bugünlük, 110 000 DM'ye alınabileceği öğrenilmiştir. %15 teşvik indirimi otobüs fiyatı ise 94 000 DM dolayındadır. Karşılaşmada devlete olan maliyet esas alınmıştır. Belediye açısından pahalılık 85 katıdır.
- (7) Nüfusu 3 milyon'a yaklaşmış olan Ankara'da 1988 yılında ortalama, 661 belediye otobüsü devreye konulmuş, her faal otobüs başı günde ortalama 1034 kişi taşınmıştır. Bkz. 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı, "Kentiçi Özel İhtisas Komisyonu Raporu", Kasım 1988, S. 64. Burada, yapılan karşılaştırmadan,

boğaz geçişleri için otobüs ücreti olduğu anlamı çıkarılmamalıdır. Amaç, deniz otobüslerinin ne denli pahalı olduğu konusunda fikir vermektir. Boğaz geçişi, yalnız bu araçlarla taşınan 15 000 kişinin sonunu da değildir. Bu, tüp geçiş ve daha ucuz gemileri de değerlendirilmeye katılması gereken ayrıntılı bir fizibilite çalışması konusudur. Metro ve tüp geçiş fizibilite çalışmaları için bakınız: İstanbul Tunnel/ Rail Consultants, Bosphorus Railroad Tube Tunnel and Istanbul Metro System Project, İstanbul, 1988.

- (8) International Commission on Traffic and Urban Planning, Fighting Congestion in City Centres, UITP, 47 th International Congress, Lausanne, 1987.
- (9) Dünya Bankası görüşü için bakınız: The World Bank, Urban Transport: A World Bank Policy Study, Washington DC, 1986. Bu görüş, genelde "özelleştirme", özelleştirme kentli ulaşımında dolmuş, taksi-dolmuş vb. küçük kapasiteli sistemlerin yaygınlaştırılmasını savunmaktadır. Yazının da katıldığı karşı görüş ise; bunun, konu sonunun çözümü için geçecek olduğu önermekten farklı olmadığıdır. Karşı görüşler için bakınız: T.M. Ridley, "Urban Transport: General Comments on the World Bank Policy Study", UITP REVUE Vol. 35, 3/1986, s. 179-188. çok az şeyin yazılı hale dönüştürüldüğü Türkiye'de, bu konuda karşı görüş için bakınız: Bekker Ertuna, y.a.g.e. (dipnot 1) ve EGO Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi, "Bus Operation as a Mode of Mass Transit", Ankara, 1985 (Dünya Bankası'na Çeşme'de düzenlenen seminare sunulan bildiri).
- (10) Kaynak için bakınız: 7 nolu dipnot. Komisyon'da yerel düzeyde önerilen yeni örgüt yapısı, oy birliği ile benimsenmiş; ancak, ulusal örgütün yetkisi, sorumluluk ve biçimi yereldiği gubun görüşü (UKUM), merkezi yönetime (yerel yönetimleri dışlayarak) vesayet arayan seçenекle (KUGM) ciddi olarak çelişmektedir.
- (11) Tümülte kentsel ulaşım sektörünün gereksinimlerinden ortaya çıkan bu görüş, bir ön fikir niteliğindedir. Mahalleleri, halk katılımında bir araç olarak değerlendirme yaklaşımının diğer bazı araştırmacılarca da benimsendiği görülmektedir. Bkz: Cöndül Tankut, "Şehirliklik, Hukuk ve Yönetim Sorunları Kollokyumu Değerlendirmesi" Planlama, 88/2 s. 14-16. Bunun yanında, ilçe'lerin yapay sınırlı birimleri oluşundan hareketle, sosyolojik tabanı olan çözümlere gerek olduğu dile getirilmiştir.
- (12) 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı için yapılan ihtisas komisyonu çalışmasında bu konuda, kısa vadede hizmet karşılığı bursu dayalı disiplinlerarası bir "yüksek Lisans" programının hızlı devreye sokulabileceği ortaya konmuş, uzun vadede bir "lisans" programı önerilmiştir. Bkz. y.a.g.e. Ek.E.
- (13) Buradaki plan ve programların içerikleri için bkz. 7 nolu dip not.
- (14) Bu konudaki bir ilk girişim için, Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması kapsamındaki "Ulaşım Ana Planı"na (cilt) bakılabilir.