

DÜNYA ÇAPINDA BİR SORUN

Joan C. SZABO

Kitle taşımacılığı evrensel bir sorundur, ve aşağıdaki yazıda izahına çalışıldığı gibi pek çok ülke bu sorunu çözmek için çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır. Mass Transit Dergisi yazarı Joan C. Szabo, bütün dünyada umut vaat eden yaklaşımları bu açıdan incelemiştir.

Çok sayıda insanı kentsel bölgelere taşıma işi, bugün dünya üzerinde pek çok ülkenin karşı karşıya kaldığı bir sorundur. Amerika Birleşik Devletleri halkı ise kitle ulaşımına çözüm bulmada pek geride kaldığını yeni yeni anlamaktadır.

Bu uyanışın çeşitli nedenleri arasında belki de en önemlisi kendisini ciddi şekilde hissettiren son enerji bunalımı olmuştur. 1973 kışında Birleşik Amerika'nın otomobiller için benzin bulamaz duruma düşmesi, otomobil yolculuğunun birden bire pahalılaşması çok kimseyi kitle ulaşım araçlarına yöneltilmiş, ancak bundan pek yarar görülemedi.

1973 ün acı deneyi, enerji kaynaklarının sonsuz olmadığı bilincine varılması ve kentlerde hava kirliliğinin bir sorun olarak belirmesi karşısında Birleşik Amerika nihayet kitle ulaşımını düzenleme çabalarına hız vermiştir.

Amerika Birleşik Devletleri'nin kentlerde gittikçe artan ulaşım problemini karşılamaındaki güçlük, kuşkusuz, teknolojik bilgi yetersizliğinden değildir. Neden, daha çok Amerika'nın geniş yüz ölçümü, siyasal yapısı ve otomobile göre düzenlenmiş ekonomi ve kültüründe aranmalıdır.

9,3 milyon kilometre kareye yayılmış bir ülkede, her keseye uygun otomobiller için, 30 yıl önce geniş bir yol şebekesi inşa edilmesi doğaldı. Şu anda Birleşik Amerika'da her kilometre kareye bir kilometre yol düşmektedir ve kentsel taşımanın yüzde sekseni otomobile bağlıdır. Oysa Londra'da ev-iş yeri taşımasının yüzde 85'i kitle taşıt araçları ile yapılmaktadır.

Avrupa'da eski kent merkezlerinin tarihi ve coğrafi gelişiminden ötürü, kitle ulaşımının uzun ve iyi bir geleneği vardır. Yer darlığı ve nüfusun

yoğun oluşu nedeniyle, Avrupa kentleri, insan taşımacılığında etkin yollar bulmaya zorlanmıştır.

Paris Metrosunun olsun Londra yeraltı şebekesinin olsun uzun birer tarihi vardır. Federal Alman Cumhuriyetinde ise otobüs ve tramvaylarla bağlantılı olarak sekiz yeraltı şebekesi işlemektedir. Orta büyüklükteki Batı Alman kentlerinden çoğunda yeraltı şebekeleri inşa halindedir.

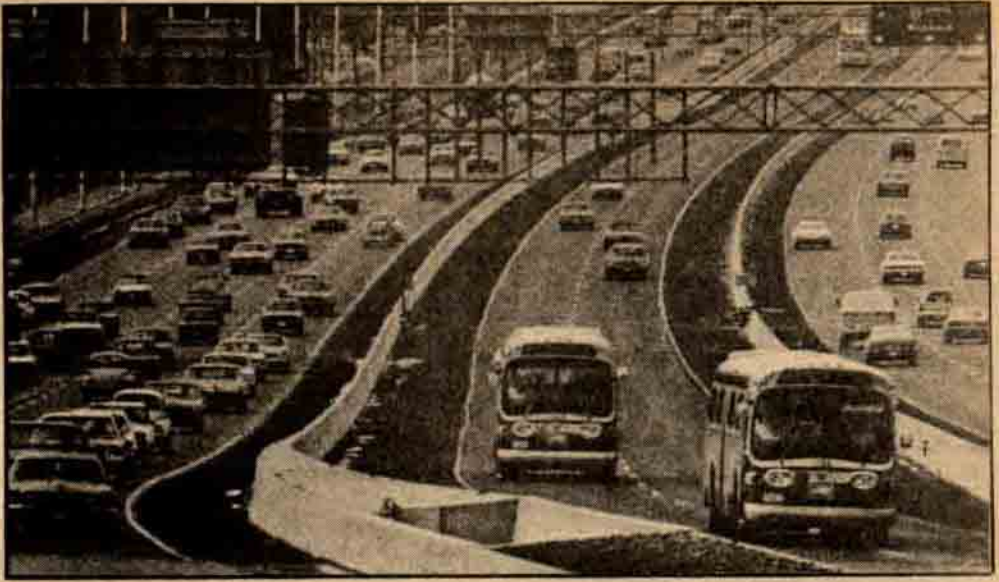
Kitle taşımacılığında en iyi sistemlerden birine sahip bulunan Tokyo'da gelecek on yıl boyunca yeraltı yol şebekesinin her yıl 16 kilometre uzatılması için planlar hazır. Bu süre sonunda Tokyo'nun yeraltı ağı 560 kilometreyi bulacaktır. New York metrosunun uzunluğu ise 371 kilometredir. Moskova ve Pekin oldukça geniş olan metrolarını genişletmektedirler. Prag'da 1974 yılında yeni bir yeraltı hattı açılmıştır.

Bir çok ülke büyük kentlerde trafik sıkışıklığını kontrol altına almak amacıyla, özel vergiler ve yasaklarla otomobil kullanımını tahdide çalışmaktadır. Bangkok, Cakarta ve Hong Kong gibi Asya kentlerinde trafik kısıtlaması uygulanmaktadır. Singapur'da otomobil sürücüleri iş saatlerinde kent merkezine otomobil ile gelebilmek için oldukça yüksek bir aylık ücret ödemek zorundadırlar.

Bir çok yerde yayalar için bölgeler ayrılmıştır. İtalya'nın Bologna kentinde otomobillerin kent merkezine girmeleri yasaklanmış, yayalar için ücretsiz özel otobüs seferleri ihdas edilmiştir.

Hollanda'nın 20, Batı Almanya'nın 50 kadar kentinde yaya bölgeleri kurulmuştur. Amsterdam'ın merkezinde yayaların kullanması için pille işleyen iki kişilik küçük arabalar yapılmıştır. Kent yöneticileri hava kirlenmesini geniş ölçüde azaltan bu arabalardan 280 kadarının gelecek üç yıl içinde hizmete gireceğini bildirmektedirler.

Henry Ford'un seri üretim yönetimini geliştiren dehasının, nisbeten mütevazı bir ücret karşılığında otomobil edinmeyi kolaylaştırdığı A. B. D. de ulaşım sorunu yakın zamana kadar değişik bir



Ekspres yollarda otobüs, ve dolmuş gibi ortaklaşa kullanılan özel arabalara ayrılan şeritler (ortada).

yol izlemiştir. Gerçekten Birleşik Amerikada ulaşım sorununa ucuz otomobil, ucuz benzin ve kara yolu yapımı yön vermiştir. İkinci Dünya Savaşı sonunda Avrupa ve Asya ülkelerinden bazıları yanıp yıkılan kentleri yeniden kurma sorunu ile karşı karşıya kalınca, kitle ulaşımını da planlamaya koyulduklarında Amerikalılar otomobil alımına hız vermişlerdir.

Bundan başka, Amerikan ekonomi sistemi, yalnız otomobil değil ev edinme için de kolay kredi sağlıyordu. Amerikalılar kent merkezlerinin dışında, mevcut otobüs hatlarının çok uzağında, ucuz arazide ev alıp yerleştiklerinden evlerinden iş yerlerine gidip gelmede otomobil günlük yaşamın vazgeçilmez bir unsuru oldu. Şu anda Birleşik Amerika'da hergün 50 milyon otomobil iş yerine gidip gelme için kullanılmaktadır.

Yaygın mesken düzeni ile birlikte, serbest park yeri sağlayan toplu alışveriş merkezleri gelişti. Ancak bu merkezlerden yararlanmak için biri aile reisinin işe giderken, öteki eşin alışverişte kullanabilmesi için aileye iki araba zorunlu oldu. Günlük alışverişini filesiyle, sepetiyle bir kaç adım ötedeki semt dükkanlarından sağlayan Avrupalı ve Asyalının aksine ABD'de banliyöde yaşayan insanlar alışverişlerini otomobille yapmaktadırlar.

Ayrıca, özel bir vergi sistemi oto sahipliğini ve kullanılmasını teşvik etmiştir. 1956'da kurulan Federal Kara Yolları Fonu, oto sürücüsünün benzine ödediği verginin hemen tamamının yeni yollar yapımına aktarılmasına olanak vermiştir. Kara yollarının gelişmesi otomobile düşkünlüğü arttırmış, vergi yeni yollara harcanmış ve sonuç bir kısır döngüye ulaşmıştır. Kitle ulaşım sistemlerinin merkezden planlanıp finanse edildiği bir çok Avrupa kentinin aksine, ABD'de Federal Hükümet yakın zamana kadar kitle taşımacılığını, esasen mali sıkıntı içinde bulunan yöresel hükümetlere bırakmıştır.

Savaş sonrası oto sanayiindeki patlama yanında, hükümetin tutumu ve ekonomik siyaset, misli görülmemiş bir ulusal ev-iş yeri otomobil düzeni yaratmıştır. Bu durum yalnız otomobil sahiplerini kamu araçlarından uzaklaştırmakla kalmamış, kentlerde öylesine bir trafik sıkışıklığı meydana getirmiştir ki mevcut otobüs ve trolleybüs seferleri aksamış, yavaşlamış, daha pahalı hale gelmiş ve çekiciliğini kaybetmiştir. Sonuçta otomobil esasen yeterli olmayan kamu taşımacılığına öldürücü bir darbe indirmiş 1954-1963 yılları arasında 190'dan fazla taşımacılık şirketi işlerini tasfiye etmiştir.

Yaşam biçiminde ve hükümet siyasetinde bir değişikliğin başlaması, kitlelerin uyanması ile,

dünya savaşı sonrasındaki devamlı gerilemenin aksine ABD'de 1974 de kitle taşımacılığı yılda ortalama % 5,7 oranında artmıştır.

Artık Birleşik Amerika'nın bütün kentleri, insanları daha hızlı ve daha kolay taşıyabilmenin planlarını hazırlamaktadırlar. Bazı kentler Avrupa'dakilere benzer metro sistemini tercih etmişlerdir. 1800 lerin sonlarına doğru inşa edilmiş olan New York ve Boston metrolarına ek olarak San Francisco'da dünyanın en modern metro sistemlerinden biri olan BART (Bay Area Rapid Transit-Körfez Bölgesi Sürat Hattı) açılmıştır. Başkent Washington'da Georgia eyaletinde Atlanta'da Maryland'in Baltimore kentinde metrolar inşa halindedir. Chicago'da yükseltilmiş oto-yolun daha da uzatılması düşünülmektedir.

1088 kilometre serbest yolun çevrelediği Los Angeles'de süratli otobüs seferleri için yollar genişletilmektedir. Ohio'nun Dayton kenti yeni bir trolleybüs sistemi kurmayı tasarlamaktadır. Colorado'nun Denver kenti ise entegre transit şebekesi için yeniden 1.500 milyon dolar tahsisat ayırmıştır. Daha küçük merkezlerde ev-iş yeri gidis gelişini kısaltma ve kolaylaştırma yolları aranmaktadır.

Birleşik Amerika'da problemin çözümüne yardım eden unsur sadece ulaşım sisteminin düzelmesi değil, Federal Hükümetin kitle taşımacılığına müdahale siyaseti olmuştur. Yıllar boyunca Federal Hükümet, özel otomotiv taşımacılığa, kentlerdeki kamu taşımacılığında fazla mali destek sağlamıştır. Bu dengesiizliğe Kara Yolları Fonunun sağladığı vergi yol açmıştır. 1973 de Federal Hükümet, ilk kez kentlerin Kara Yolları Fonunda biriken paralardan bir kısmını, kentsel kitle taşımacılığını finanse etmede kullanmalarına izin vermiştir.

Bu siyaset değişikliği, kitle taşımacılığı için sadece uzun süreli bir taahhüt değil, Federal Hükümetin nakdi taahhüdünün de teminatidir. Bundan başka 1974 tarihli Ulusal Taşımacılık Yasası adını taşıyan yeni bir yasa ile 1980 e kadar uzanan bir süre içinde ABD kentsel kitle taşımacılığı için 11.800 milyon dolar harcanmasına yetki vermiştir. Yine de Federal Hükümet son on yıl içinde Kara Yollarına harcadığı 43.400 milyon dolara karşın, kitle taşımacılığı için sadece 4.200 milyon dolar harcamıştır.

Birleşik Amerika bakımından bir başka sorun da çok uzun süre otomobile bağlı kalındığından, mevcut kamu taşımacılığının gelişmemiş ve yetersiz kalmış olmasıdır. Otobüs ve tramvaylarla desteklenen metro sistemlerine sahip Avrupa kentlerinin aksine, ABD nin pek çok kentinde ulaşım pek de yeterli olmayan otobüslerle sağlanmaktadır.

Bu kentlerden çoğu, ellerindeki kısıtlı mali olanaklarla, yakın gelecek için, kitle taşımacılığını ancak daha çok sayıda otobüsle takviye edebilirler. Orta büyüklükteki kentler, çok pahalıya mal olması nedeniyle metroyu düşünmezler. Birleşik Amerikada metro yapımı kilometre başına 31 milyon dolara mal olmaktadır. 1976 da New York, metro şebekesindeki 30 yıllık arabaları değiştirebilmek için 2-4 milyon dolara gereksinme duymuştur. Mali güçlükler içinde bulunan, kent bu nedenle yeni metro yapımı planını bir kenara koymak zorunda kalmıştır.

Kitle taşımacılığında bazı gelişmelere rağmen Amerika'da özel otomobil daha bir süre en geçerli taşıt aracı olmaya devam edecektir. Birleşik Amerikada her iki kişiye bir araba, yani 210 milyon nüfusa 105 milyon araba düşmektedir. Ve yakınlarda yapılan bir anket, Birleşik Amerika'da yaşayanların şimdilik kitle taşıt araçları için özel otomobillerinden vaz geçmek niyetinde olmadıklarını göstermiştir. Ankete cevap verenlerden % 47 si kitle taşıma servisleri düzeltilse ve ihtiyaca yeter hale gelse bile iş yerlerine kendi arabaları ile gitmeyi tercih edeceklerini söylemişlerdir. Şimdiki halde Birleşik Amerikada özel otomobille yapılan yolculuk, öteki taşıma araçlarıyla yapılan yolculuktan daha kısa sürmektedir ve bu en önemli tercih nedenidir.

ABD Ulaştırma Bakanı, Amerika'da insanlara, otomobillerini toplum açısından daha yararlı bir biçimde kullanmalarını öğretecek bir siyasete yönelinmesini savunmaktadır. Bunun bir yolu, bir kaç kişinin aynı arabadan yararlanacağı "dolmuş" sistemidir.

Bugün için ABD'de "dolmuşlar" otobüs ve öteki kamu araçlarının iki katı insanı, yaklaşık 20 milyonu evleriyle iş yerleri arasında getirip götürmektedir. Ancak 38 milyonun her iş günü otomobille tek başlarına iş yerine gidip geldikleri düşünülürse, "otomobil sevdası" ABD'de şimdilik önemini korumaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, "dolmuş" sistemini iş adamları, hükümet ve halka benimsetecek ulusal bir kampanya yürütmektedir. Yapılan hesaplara göre 15 milyon insan otomobillerini haftanın bir kaç günü bırakarak, bir arabayı tek bir kişi ile dahi olsa ortaklaşa kullansalar, trafik sorunu hafifleyeceği gibi günde 500.000 varil petrol tasarruf edilmiş olacaktır.

Birleşik Amerika'da bugün bazı kentsel bölgelerde otobüs ve dolmuşlar için özel sürat yolları ayrılması iş yerleri için minibüs seferleri, alışveriş merkezleri için özel otobüs servisleri, sürücülerin arabalarını kent dışındaki park yerlerine bırakarak kent merkezine gidecek otobüslere binmelerini sağlamak gibi çeşitli yollar denenmektedir.

Bütün dünyanın kent içinde hareketi kolaylaştıracak çözüm yolları araması ve sorunun ortak olması, evrensel bir diologa zemini açık tutmaktadır. Kentsel taşımacılık üzerinde araştırma ve gelişmeler yalnız ABD'de değil, öteki bir çok ülkede de devam etmektedir ve konu üzerinde uluslararası bilgi alış veriş yapılmaktadır. Batı Avrupa, Japonya ve Birleşik Amerika'da otobüs modellerini geliştirmeden, manyetik güçle kaldırılan araçlar gibi en yeni teknoloji üzerinde çalışmalar sürmektedir.

Aynı ülkelerde çok sür'atli yolcu trenleri üzerinde de ileri teknolojik araştırmalar yapılmaktadır. Japonya, saatte ortalama 240 kilometre hızla giden trenleri Tokyo-Osaka arasında işletmeye koymuştur. Japonya, Batı Almanya, Fransa ve ABD bilgi sayırlarla yönetilen "sür'atli transit sistemi" üzerinde deneylere devam etmektedirler.

Ancak, kaynakların ve fonların kısıtlı olduğu çağımızda, bütün dünyada yeni teknoloji, yasa hazırlayıcılar ve kent planlamacıları tarafından kuşkuyla karşılanmaktadır. Örneğin Fransa, hava yastıklı hava trenleri projesini bir kenara bırakarak, daha klasik araçlara yönelmek zorunda kalmıştır. Pek çok kent, kitle taşımacılığı sorununu çözülmede daha az masraflı ve daha güvenilir yaklaşımları tercih etmektedir. Başka bir deyişle, henüz denenmemiş, pahalı yeni teknoloji ile büyük sıçramalar yapma yerine, mevcut sistemlerin ıslahı ile yetinilmesi istenmektedir.

Mevcut teknolojik düzene dayalı fakat dış görünümüyle modernleştirilmiş ve verimliliği artırılmış bir taşıma sistemi olan "hafif ray" daha az pahalı olması nedeniyle, bütün dünyada özellikle aranan ve kullanılan sistemdir. "Hafif ray" deyişini genellikle tramvay, tren ve trolleybüs için kullanılmaktadır ve sabit bir yol izlemesi nedeniyle trafik akımının dışındadır.

34 ülkede 212 kent, otobüsten daha çok sayıda yolcu taşıma potansiyeline sahip bulunması yüzünden "hafif ray" sistemlerini geliştirmekte-

dir. Stokholm, Viyana ve Brüksel "ray" kullanmaktadır. İngiltere'de New Castle, Kanada'da Edmonton kentleri "hafif ray" şebekelerini genişletme girişimindedirler.

ABD'de "hafif ray" kullanan ya da kullanmayı planlayan kentlerden bazıları Philadelphia, Seattle, New Orleans, Shaker Heights ve Pittsburgh'dur.

Bu sisteme geç başlamak Birleşik Amerika'ya öteki ülkelerde kaydedilen gelişmelerden faydalanma fırsatı vermiştir. Avrupa'dan alınan en önemli ders, kamu taşıt sisteminin, ulaşımın çeşitli yöntemlerini kapsayan dengeli ve entegre bir sistem olması, sadece metro ya da otobüs sisteminden ibaret olmadığıdır. ABD kent planlamasında şimdi bu konu üzerinde önemle durulmaktadır.

Taşımacılık sorununa bu biçimde eğilirken, uluslararası bir çok kuruluş da, taşımacılığın bütün dünyada gelişmesi hususlarında yardımcı olmaktadır. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, Dünya Bankası ve İhracat-İthalat Bankası bütün dünyada ulaşım sorununa çare aramak için çabalarını esirgememektedirler.

Ulaşım sorunu ile henüz karşılaşmakta olan ABD, kent planlaması ve federal kent ulaşım araçlarının devamlı tahsisi gibi önemli konularda hiç değilse ilk adımları atmış bulunmaktadır.

Birden ve dramatik bir değişiklik elbeteki söz konusu değildir. Sorun yalnız ABD'nin değil bütün dünya kentlerinin karşılaştığı bir sorundur. Ve soruna hararetle ve içtenlikle eğilinmiştir.

Çeşitli ulaşım sistemlerini kullanarak entegre bir transit ağını gerçekleştirmiş, özel otomobil ile kamu taşıt araçları arasında sağlam bir denge kurabilmiş bir kent, soruna en olumlu biçimde yaklaşmış demektir. Böyle bir düzenleme, burarlarda yaşayan, çalışan ve eğlenen kişilere, şimdi olduğundan daha geniş bir hareket serbestliği verecek, kentlere canlılık ve refah sağlayacaktır.

Ufuk'tan

SEVGİLİ OKUYUCULAR

Sizlere bu sayıdan başlayarak dergi fiyatımızın zorunlu olarak 30.-TL. olduğunu duyurmak istiyoruz. Bu konuda bizi anlayışla karşılayacağınız ümidindeyiz.

Derginin yıllık abone bedeli 300.-TL.'dir. Aralık 1981 ayı dahil olmak üzere abone kaydetmeğe devam ediyoruz. Abonesini yenilemek isteyen okuyucularımız bize baş vurabilirler.

Elimizde mevcut sayılar ve fiyatları aşağıdadır:

139-140-141-142-143	10.-TL.
144-145-146-147-148-150-151-152-153-154	20.-TL.
160 ve devam eden sayılar	30.-TL.