

BEYAZ NOKTA® GELİŞİM VAKFI DÜŞÜNCE NOTU

İNGİLTERE'DEKİ TRAFİK SIKIŞIKLIĞI NASIL SONA ERDİRİLİR?



BEYAZ NOKTA® GELİŞİM VAKFI
Simon Bolivar Cad. No: 19/3
Çankaya 06450 ANKARA
Tel: 0(312) 442 07 60
Faks: 0 (312) 442 07 76
e-posta: bnv@beyaznokta.org.tr
<http://www.beyaznokta.org.tr>

BEYAZ NOKTA® GELİŞİM VAKFI

DÜŞÜNCE NOTU

Kasım 1997

Sayı 9

İngiltere'deki trafik sıkışıklığı* nasıl sona erdirilir?

Tom BURKE**

Trafik sıkışıklığının yeni, kolay ve şık bir çözümü vardır. Herkesin yol kullanma izninin bulunması, trafiği kullananlar arasında adil bir paylaşım ile gerçekleştirilecektir. Hepsi bu.

İngilterenin ulaşım politikası bir krizle karşı karşıyadır. Şehirlerimizdeki trafiğin ortalama akış hızı gittikçe düşmektedir. Her yıl daha az sayıda yolculuk yapmaktayız, fakat kazancımızdan daha fazlasını yolda harcayarak daha fazla yol katetmekteyiz. Trafik sıkışıklığı ekonomik açıdan her yıl 15 milyar sterlinden daha fazlaya mal olmaktadır ve bazı tahminlere göre, ulaşım sistemimizin yıllık sosyal maliyeti 32 milyar sterlinden daha fazladır. Çoğu toplu taşıma biçimlerine yapılan yatırım düşmektedir ve komşu Avrupalı ülkelerden sürekli daha düşük kalmaktadır ve aynı şekilde, toplu taşıma araçlarını kullanma maliyetleri de gittikçe yükselmektedir.

Kamu harcamaları kısıntılarıyla, yeni yollara yapılan yatırımlara karşı getirilen ve gittikçe genişleyen ve daha ciddi durum alan eleştiri amaçlı kitle protestoları, beraberce etkili olmaktadır. Trafikten kaynaklanan gürültü ve sıkıntı, araç ekzoslarından çıkan kirlilikle birlikte gittikçe artmaktadır. Gittikçe kalabalıklaşan adamızda bir yerden bir yere gitmenin yarattığı sıkıntının daha derin maliyetlerini kimse hesaba katmamaktadır. Fakat trafiğe karşı artan öfkenin yarattığı hadiseler bunun oldukça yüksek olduğu izlenimini vermektedir.

Karayolları ve motorlu araçlar, ulaşım politikasını tamamen kontrolünde tutmaktadır. Toplu taşımaya verilen önem de geçmiş hükümet tarafından gerçekleştirilen iki cesur deneyim sonucu iyice zarar görmüştür. 1986 dan beri otobüsler tarafından katedilen yol uzunluğu beşte bir oranında artmış olsa da, katedilen mesafe başına yolcu sayısı azalmıştır. Diğer bir deyişle umuma ait otobüsler, şimdi daha fazla yol katetse de buna karşın daha az yolcu bu araçları kullanmaktadır ve otobüsler boş gidip gelmektedir. Komisyon hala demiryolu özelleştirmesinin sonuna gelmiş değildir. Fakat zaman çizelgelerinin tutturulmasını etkileyecek oranda fazla sayıda şoförün işten çıkarılması ve trenlerdeki görevlilerin yerine sürekli bu araçları kullanan yolcuların görevlendirilmesi gibi öneriler çok fazla hayra delalet etmemektedir.

Buna ek olarak, ulaşım politikasında ciddi adaletsizlikler vardır ve toplumun geniş kesimlerinin ihtiyaç ve beklentileri sistematik olarak ihmal edilmektedir. Halkımızın %30 undan fazlası bir otomobil sahibi değildir. Kadınların yarısının ehliyeti dahi yoktur. Çoğu da araba kullanma gibi bir imkana sahip değildir. Bu yüzden otobüs yolcularının üçte ikisinin kadınlardan oluşması, şaşırtıcı olmasa gerektir. Bu manzara, dörtte üçü arabaya sahip olmayan yoksul kesimlerde ise daha kötüdür. Pratik anlamda halkın üçte ikisi, başlıca ulaşım aracı olarak, otomobil dışında başka bir aracı kullanmaktadır.

Krizle karşı karşıya bulunan ulaşım politikasında, varlıklı erkek yolcuların yararları ağır basmaktadır. Bu kötü bir şey olmayabilir. Bugünlerde çok kez hatırlatıldığı üzere Çince dilbiliminde kriz kelimesi aynı zamanda fırsat anlamına da gelmektedir.

* New Statesman, (1997) 22 Ağustos, 14-15 s.

** Misafir profesör, Imperial College, London

Savaş sonrası İngiltere' de gelirlerin artışı ile paralel olarak araç kullanımı da arttı. Bunun sonucu ise, gelecek 20 yılda %50 artması öngörülen trafik artışı yüzünden sıkışıklığın daha da kötü bir hal almasıdır.

Bu, politikacıları nefret edecekleri bir seçim yapmaya zorlamaktadır. Ya kısıtlı yol alanının, trafiğin kendi mantığı içinde dağılımını kabul edecekler veya artan gelirlerle araç kullanımı arasındaki bağı kıracak bir yol bulacaklardır. Gelirlerin artışını durdurmak da bir alternatif olabilir.

Entegre ulaşım politikası üzerine danışmanlık raporunu yayınlamış bulunan John Prescott da ulaşım politikasının karşılaştığı bu krizi, bir fırsata döndürme çabası içindedir.

İşçi Partisi muhalefette bulunduğu dönemde entegre ulaşım politikası tabirini bir tuzak olarak kullanmış ve bu tabiri kullanırken ne anlaşılması gerektiğini açıklama ihtiyacını duymamıştı. Bu karışımın niteliğini keşfetmek üzereyiz. Bu, eğer eski Ulaştırma Bakanlığı' nın belli politikalarının parlak ve entegre bir ambalajda sunumundan başka bir şeye büyük ve hoş bir sürpriz olacaktır. Burada alaycı yaklaşmıyorum. Gerçekten, eğer daha yeni birleşen Ulaştırma ve Çevre Bakanlığı, bütçede yapılan personel kısıtlamaları ve birleşme karışıklıklarına rağmen üç aydan az fazla bir süre zarfında ulaştırma politikamızın esaslarını yeniden değerlendirmeye aldıysa bu gerçekten bir sürpriz olurdu.

Yaşanılan ulaşım krizinin merkezinde coğrafya ve kültür bulunmaktadır. Coğrafi olarak İngiltere nüfusunun beşte üçü, Londra' nın merkezine 1,5 saat yolculuk mesafesi içinde yaşamaktadırlar. Kültürel açıdan ise diğer Avrupalı' lara göre daha az otomobile sahip olsak da, daha çok yol katetmekteyiz. Otomobil, bir İngiliz' in evinin küçük bir versiyonudur ve buna dokunmak isteyecek politikacılar, kendileri açısından tehlikeli bir iş yapmış olacaklardır.

Bayan Thatcher' in çevreyle olan kısa aşk ilişkisi, çevrenin korunmasının, araba sahipliğinin ağırlığının bulunduğu bir demokrasinin gelişimini engelleyeceğini farketmediği an sona erdi. Savaş sonrası İngiltere' de gelirlerin artışı ile paralel olarak araç kullanımı da arttı. Bunun sonucu ise, gelecek 20 yılda %50 artması öngörülen trafik artışı yüzünden sıkışıklığın daha da kötü bir hal almasıdır.

Bu, politikacıları nefret edecekleri bir seçim yapmaya zorlamaktadır. Ya kısıtlı yol alanının, trafiğin kendi mantığı içinde dağılımını kabul edecekler veya artan gelirlerle araç kullanımı arasındaki bağı kıracak bir yol bulacaklardır. Gelirlerin artışını durdurmak da bir alternatif olabilir. Çünkü 90' ların başında yaşanan ekonomik durgunluk esnasında İkinci Dünya Savaşı' ndan bu yana ülkedeki otomobil kullanımındaki artış ilk defa yavaşlama göstermiştir. Bu, politikacılar için yeni yollar inşa etmekten de daha az çekici bir yoldur. Artan sıkışıklığın, trafik artışını kontrol etmede ekonomik ve çevresel açıdan en zararlı yol olduğu, ulaşım politikası açısından herkesin görüş birliği içinde bulunduğu nadir konulardan biridir. İzlenecek politika bu olsa dahi, kimse bunu dile getirmek istemez. Burada artan gelirle, araç kullanımı arasındaki bağlantıyı kırma alternatifi açıkta kalmaktadır.

Bu politik amaca yönelik iki yol vardır. İlki, otomobil yolculuğunu gereksiz, zor ya da imkansız kılacak bir planlama sistemi geliştirmek, yeni yatırımlarla toplu taşıma imkanları sunmak veya otomobil yolculuklarının maliyetlerinde yüksek ve sürekli bir artış getirecek biçimde vergi koymaktır. Entegre ulaşım politikası herhangi bir anlam taşıyacaksa; yükselen gelirlerle otomobil kullanımı arasındaki bağı kıracak bu üç yaklaşımın ahenkli bir biçimde uygulanması yoluyla olacaktır.

Kuramsal olarak bu gerçekten çekici görülebilir. Planlama sistemiyle otomobile seyahate olan talep aşağıya çekilirken, toplu taşımaya yapılan yatırımla otomobil yolculuğuna bir alternatif getirilecek ve bunun için de otomobil kullanımına getirilen vergilerden yararlanılacaktır. Yalnız, uygulamada farklı sonuçlara varılabilir. Planlama sistemi, trafiği yavaşlatma, yaya yolları açma ve park alanlarında kısıtlamaya gitme gibi otomobil yolculuğunu yavaşlatıcı ve zorlaştırıcı taktik uygulamalarla gerçekleştirilebilir. Fakat bu önlemler, yanlış yerlerde uygulandığı veya aşırıya kaçıldığı takdirde, bu trafiği başka yöne kanalize edip, sıkışıklığı iyice artırabilir. Planlama sistemi stratejik olarak gelişmelerin ölçek ve konumlarını kontrol altına alarak şehir dışındaki alışveriş merkezleri, eğlence merkezleri, hastane ve okullar gibi büyük kamu alanları yüzünden oluşan trafik azaltılabilir. Yalnız, bu yaklaşım oldukça uzun dönemde sonuçları alınabilecek bir yaklaşımdır ve daha acil politik gereklere cevap vermede yavaş kalabilir.

İngiltere' nin ulaşım politikasında kıt kaynağı, yol alanı oluşturmaktadır. Yol müteahhitleri, kendilerini zorlasalar, gelecek 20 yıl içerisinde mevcut yol alanını en fazla %5 oranında artıracaklardır. Bu ise, trafikte öngörülen artışa göre hiçbirşeydir. Yapmamız gereken şey, mevcut yol alanının dağıtımı için, etkin bir piyasa mekanizması kurmaktır. Bunu, yol kullanımı için satılabilen permiller yoluyla sağlayabiliriz. Dahası, bunu gerçekleştirecek teknoloji de mevcuttur ve bizim kendini uygulatan, düşük ihlali bir piyasa oluşturmamıza imkan vermektedir. Böylece toplumumuzda daha düşük gelire sahip kesimler için güvenilir bir gelir kaynağı oluşturma yönünde ilave fayda sağlanacaktır.

Yalnız, şehir dışındaki yapılanmaya karşı konulacak kısıntılar, iş imkanları oluşturma konusu birinci öncelikli amacını oluşturan hükümetlerin politikalarının baskısı altındadır. Gelecekteki konut ihtiyacını karşılama yönünde yeşil kırsal alanların kullanılması, büyük oranda ilave trafik oluşturacaktır.

Hem mevcut, hem de yeni toplu taşıma imkanları için büyük çaplı yatırım, İngiltere' de karayolu trafiğini azaltma yönündeki bütün öneriler için geçerli bir koşuldur. Toplu taşıma temiz, rahat, uygun ve ucuz hale getirilirse herkes bunu daha fazla kullanır olabilir. Fakat Manchester Metrosundan çıkan sonuç pek ümit verici gözükmemektedir. İnsanlar, yeni toplu taşıma araçlarını daha fazla kullanmaktadırlar fakat bu onların, otomobille yolculuk etmelerinin yerini almamaktadır. Yeni toplu taşıma altyapısı oluşturma yolundaki yatırımlar, eski otomobil yolculuklarını ortadan kaldırmaktan çok, yeni yolculuklar üretiyor gibi gözükmemektedir. Dahası, hükümetin toplu taşımaya kayma ve aşırı sübvansede edilen toplu taşıma ücretleri karşısında bütçesel disiplini elde tutması imkansız gibidir. Kimse, planlama ve toplu taşımanın, yolculuk tercihlerini şekillendirecek oranda yüksek vergi artışları olmaksızın çok önemli oranda etkili olacağını ummamaktadır. Bu vergiler için değişik isimler bulunabilir: Karayolu kullanma harçları, trafik giderleri, otoyol ücreti, yakıt fiyat artışları v.b. İngiltere gibi yoğun karayolu ağı bulunan bir ülkede bunların toplanmasında, çok övülen yüksek teknoloji imkanlarının kullanılması, hem teknik açıdan hem de yönetimi açısından oldukça pahalı olacaktır. Daha da önemlisi bu yöntem oldukça adaletsizdir. Çünkü zenginler otomobil kullanmaya devam ederken, daha düşük gelirli kesimler diğer alternatifleri kullanmaya mecbur kalacaklardır.

Bu yöntem idealistlerin arzu ettikleri sonucu doğurmayabilir. Burada; Hazinesinin, bu vergilerden sağlanan gelirlerin daha iyi toplu taşıma sağlama amacına kanalize edilmesine izin vermesinden önce, temel dengelerin oynatılması gerekir. Uygulamada, orta sınıfın ceplerinde hissedecekleri sıkıntıdan kaynaklanacak nefret ve alt sınıfların haklı endişeleri yüzünden bu tür tedbirlerin uygulaması teorik kalmaktadır.

İşte bu noktada, John Presscott düğümü kırmaya çalışmaktadır. Bunu gerçekleştirecek bir yol olabilir. Yalnız bunu bulabilmek için geleneksel düşünceden sıyrılmak zorundayız ve İşçi Partisinin de piyasa mekanizmalarının etkinliğine inanması gerekmektedir.

İngiltere' nin ulaşım politikasında kıt kaynağı, yol alanı oluşturmaktadır. Yol müteahhitleri, kendilerini zorlasalar, gelecek 20 yıl içerisinde mevcut yol alanını en fazla %5 oranında artıracaklardır. Bu ise, trafikte öngörülen artışa göre hiçbirşeydir. Yapmamız gereken şey, mevcut yol alanının dağıtımı için, etkin bir piyasa mekanizması kurmaktır. Bunu, yol kullanımı için satılabilen permiller yoluyla sağlayabiliriz. Dahası, bunu gerçekleştirecek teknoloji de mevcuttur ve bizim kendini uygulatan, düşük ihlali bir piyasa oluşturmamıza imkan vermektedir. Böylece toplumumuzda daha düşük gelire sahip kesimler için güvenilir bir gelir kaynağı oluşturma yönünde ilave fayda sağlanacaktır.

Bunun işleyişi ise şöyle olacaktır. İngiltere' deki karayolu ağında dört çeşit araç kullanım kategorisi mevcuttur. Ticari otomobiller: Bunlar, araç kullanımının beşte birini oluşturmaktadır. Toplu taşıma ise en fazla yirmide biri teşkil etmektedir. İtfaiye, polis ve ambulans gibi neredeyse ihmal edilebilir düzeydeki kamu hizmetine mahsus araçlar ve kalan beşte dördü oluşturan özel otomobiller. Hem kamu hizmetine mahsus araçların ve hem de toplu taşıma araçlarının, düşük kullanım oranları ve büyük sosyal yararları nedeniyle sınırsız karayolu kullanım hakları bulunmalıdır. Her dönemde mevcut permillerin beşte biri veya dörtte biri şirket araçları da dahil olmak üzere ticari sektördeki en yüksek teklifi verenlere ihale edilmelidir. Sürücülük çağındaki her vatandaşın kişisel permi hakkı bulunmalıdır ve bunda kırsal alanda oturanlar ve özürülülerin özel ihtiyaçları dikkate alınmalıdır.

Bu satılabilir karayolu permisi planında kazananlar kaybedenlerden daha fazla olacaktır. Daha önce su gibi sınırsız miktarda ve “bedava” bir meta olarak düşünölen karayolu alanının kıt ve ücrete tabi olduğu gerçeğiyle karşılaşan insanların geçirecekleri psikolojik şoktan kaynaklanan büyük bir direnç sözkonusu olabilir. Fakat bu şekilde, çağımızda en zor sosyal meselelerden birine köklü, basit ve adilce bir çözüm bulma yolunda iyi bir başlangıç yapılmış olacaktır.

Sistemin esası oldukça basittir: “ ***Bunu kullanacak karayolu permin bulunmadan, petrol alamazsın.***” Burada karayolu permisiyle, petrolün galonu arasında, ortalama akaryakıt verimi parametreleri esas alınarak bir oran bulunabilir. Petrol bayileri de sattıkları petrol karşılığında karayolu permisi topladıklarını göstermek zorunda olacaklardır.

Bütün sistem, istasyonlarda mevcut kasa ağında küçük bir ayarlamayla yürütülebilir.

Bu, iki milden daha az mesafedeki dükkana gitmek için Rolls Royce kullanan kimseler için kötü bir haberdir. Çünkü, böylece, kendi hakkı olan yol permilerini çok kısa bir süre zarfında bitirmiş olacaklardır. Diğer taraftan bu, düzenli otomobil kullanımı sözkonusu olmayanlar için de iyi bir haberdir. Çünkü ellerinde satabilecekleri bir meta bulunmuş olacaktır. Spot piyasadan karayolu permisi alma düşüncesi, kısa yolculuklardan vazgeçirici bir faktör olacaktır. (Bütün otomobil yolculuklarının dörtte biri iki milden daha kısa mesafelidir.) Şirket araçları için karayolu permisi almak üzere ihaleye girmek zorunda kalacak şirketler, kısa zaman zarfında personellerini ödüllendirecek başka daha iyi yollar bulacaklardır.

Bu satılabilir karayolu permisi planında kazananlar kaybedenlerden daha fazla olacaktır. Daha önce su gibi sınırsız miktarda ve “**bedava**” bir meta olarak düşünölen karayolu alanının kıt ve ücrete tabi olduğu gerçeğiyle karşılaşan insanların geçirecekleri psikolojik şoktan kaynaklanan büyük bir direnç sözkonusu olabilir. Fakat bu şekilde, çağımızda en zor sosyal meselelerden birine köklü, basit ve adilce bir çözüm bulma yolunda iyi bir başlangıç yapılmış olacaktır.