

90 dakika

Belediyeler aradıkları finansman kaynağını vatandaşlara ödetme dışında seçenekler yaratabilir. Ücretsiz kamusal ulaşım geçişe kadar aktarmalı kent içi yolculuklar bunlardan biri olabilir.



Akın Atauz



07/09/2024

aatauz@yahoo.com

Son zamanlarda **Türkiye**'deki kentlerde, toplumun büyük bir kesiminin (yoksulların, yoksullaşan emekçi sınıf ve tabakaların, giderek alt-orta ve orta sınıfların) özellikle emeklilerin, asgari ücretle geçinmek zorunda olan kesimlerin, esnek çalışma koşullarına razı edilmiş/ razı olmak zorunda bırakılmış emekçilerin geçinmede karşılaştıkları en önemli sorunlar hemen hemen bütün kaynaklarda şöyle özetleniyor:

- Gıda ve beslenme sorunları
- Kira sorunları
- Ulaşım sorunları

Bu sınıflar bütün ücretlerini veya kazanımlarını en çok bu üç kalemden harcıyor ve zaten gelirleri ona da yetmiyor. Onların metropollerden dışarı göç ya da kentin çeperlerine doğru yer değiştirme ve giderek daha az ve niteliksiz gıdayla yetinme vb. gibi yaşam stratejilerine başvurmakta olduğunu daha önce tartışmıştık.

Kentteki kamusal ulaşım ve genellikle ulaşım harcamaları da bu konunun bir parçası ve diğer iki konudan bazı bakımlardan ayrılıyor: Gıda ve konut/ kira sorunları çok daha karmaşık ve genel olarak kapitalist bir pazar ilişkisinin egemen olduğu alanlar. Ancak

kent içi ulaşımda kamusal ulaşım hem kamu ekonomisi alanında ve varlığı/ gücü ve yaygınlığı/ en yoksul kesimlere hemen yansıyabilecek ve yaşam/ geçim mücadelesini (çok az da olsa) kolaylaştırabilecek bazı özellikler taşıyor.

Kent içi kamusal ulaşımda hızlı karar almak ve uygulamak oldukça kolay ve bunun için (örneğin konut sektöründe olduğu gibi) büyük sermaye yatırımlarına (yeni altyapı inşaatlarının dışında) gerek olmaması gibi avantajlardan bahsedilebilir. Ancak belediyelerin kamusal ulaşım altyapısını geliştirmek bakımından büyük bir ihtiyaç ve girişim içinde olduklarını, bu yatırımları finanse etmek için kaynak aradıklarını/ bunun merkezi yönetimin yarattığı engeller nedeniyle, zorluklarla dolu olduğunu biliyoruz. Yine de belediyelerin aradıkları finansman kaynağını kamu taşımacılığını kullananlara ödetme dışında seçenekler yaratabileceğini de biliyoruz.



Aktarmalı ulaşım çözüm olabilir mi?

Bu yazıda alternatif finansman kaynaklarını tartışmayacağız. Daha önceki yazılarımızda [kent içi kamusal ulaşımın ücretsiz hale getirilmesi](#) arayışının sosyal demokrat ve sosyalist belediyeler için önemsenmesi gereken bir kentsel politika alanı olduğunu tartışmış ve ücretsiz kamusal ulaşım geçişe kadar bazı ara aşamaların da planlanabileceğini söylemiştik.

Aktarmalı kent içi yolculuklar bunlardan biri olabilir. “Aktarma” denildiğinde, kentte bir ulaşım aracı türünden diğerine (hafif veya ağır raylı ya da kablolu sistem, lastik tekerlekli sistem, varsa suyolları/ deniz ulaşımına) ya da aynı tür içinde ek bir ücret ödemeden veya daha düşük bir ücret ödeyerek araç değiştirme uygulamasından bahsedilmektedir. Aktarmalı ulaşım her biri farklı stratejilere dayanarak tasarlanabilecek iki açıdan yaklaşabiliriz:

- Belediyenin, kamusal ulaşım sistemini ve yönetimini aktarmalı ulaşımı kolaylaştıracak biçimde ulaşım ağı altyapısını ve işletmesini planlaması ve

- Bireysel bir yolcunun, kendi varış noktasına göre parasal, zamansal ve konfor açısından en elverişli seçeneği bulmak için kendi yolculuğunu planlaması.

Soruna şimdilik sadece kentli birey açısından bakalım.

Belediyelerin yukarıda değinildiği gibi, kentteki yoksullaşmanın yarattığı yıkımına karşı en hızlı ve en etkili biçimde yaklaşmasında aktarmalı düzenlemeler işlevsel bir araç olabilir.

Belediyelerin aktarmalı düzenlemelerde,

- aktarmanın geçerli olacağı süre,
- kaç defa aktarma yapılabileceği ve
- her aktarma için alınacak ücret

konularında politikalar geliştirmeyi önemsemekte çok fazla zorlanmayabileceğini düşünebiliriz. Bunun nedenlerini açıklamadan önce üç büyük metropoldeki en son uygulamaların durumuna (ancak belediyeler bu konuyu net bir biçimde açıklamadıkları için yanılma payını dikkate alarak) bakalım:

- **İstanbul**'da 2 saatlik süre içinde, tam bilet ücretine göre azalan oranlarda ücret ödeyerek, beş kez aktarma yapabiliyorsunuz.
- **Ankara**'da 75 dakika içinde, azalan oranda bilet ücretiyle, bir tek aktarma yapabiliyorsunuz.
- **İzmir**'de 90 dakika içinde, hiçbir ücret ödmeden dilediğiniz sayıda aktarma yapabiliyorsunuz.

Bu kurallar bilet cinslerinin farkına göre (tam, öğrenci, vb.) aynı biçimde uygulanıyor.



Politikacıları sadece izlemek yetmez

Görüldüğü gibi İzmir, hemşerilerine en avantajlı aktarma olanağı sunarak gerçekten geçim sıkıntısı içinde olan kesimleri somut bir biçimde destekliyor. Bu desteğin önemsenmesi gerektiği kanısındayım.

İstanbul, bu bakımdan en karmaşık yapıya sahip. En büyük zorluk, (paralı geçişler nedeniyle sanırım) bütün kenti kapsayan tek tür bir tam yolculuk ücreti (bilet parası) yok. Hatlara göre ücret değişiyor ama kural geçerli. Ayrıca, İstanbul Belediyesi, aktarma

sistemlerini kolaylaştırmak için “aktarma merkezleri” adlı bir altyapı ve sistemi, kendi açısından geliştirme arayışında olan tek belediye.

Ankara ise bu açıdan en az gayret gösteren ve yolcusunu en az gözetten belediye niteliğinde.

Ayrıca daha k kentlerde de 40 dakika içinde ücretsiz aktarma uygulamaları var.

(Mersin ve orum, bulabildiğim rnekler)

Bütün bu k ve önemsiz gibi görünen bilgiler bir araya getirildiğinde Türkiye’deki bütün belediyelerin eğer kentteki yoksulluğun yaşam savaşına bir katkıda bulunmak istiyorlarsa “aktarma stratejileri” geliştirmesinin bunu başarmada en hızlı ve görelili kolay yaklaşım olacağını söyleyebiliriz.

Her belediyenin ayrı coğrafyası, sorunları, programları, kaynakları ve politikacıları var ve bunca çeşitlilik içinde kamusal ulaşımda tek tip bir aktarama stratejisi düşünemeyiz elbette. Ancak İzmir Belediyesi’nin yapabildiğinden, hatta bu uygulamaya geçiş için merkezi yönetimle uzun bir mücadeleyi göze almış olmasından diğer belediyelerin de bu konu için daha araştırmacı ve daha atak bir yaklaşım içinde olabilecekleri sonucunu çıkartabiliriz.



Belediyeler kentlerde kamu hizmeti olarak ulaşımda (yatırım konusu hariç) kolayca ve merkezi yönetimden bağımsız biçimde karar alabilir ve uygulayabilirler. Mevcut planlama büroları bu alandaki iyileştirmeleri düzenlemek bakımından yeterli olacaktır. Ayrıca aktarma politikasını biraz daha genişletmek çok büyük finansman kaynakları gerektirmeyecek ama özellikle iř ve okul için zorunlu yolculuklarında yoksulların bütçesine marjinal katkısı hemen ve somut olacaktır.

Yukarıdaki k analizi her ne kadar parti politikaları karmaşası içinde belediyelerinde çalışan politikacılara güvenmiyor olmasam da daha çok metropollerde yaşayan kentli hemşehrilerim için yaptığımı söylemeliyim. Kentlerini ekolojik olarak daha az yıpratana/ zarara uğratan bir kamusal ulaşım sisteminin aynı zamanda kent yoksulluğuna karşı da “hemen şimdi ve olabildiği kadar etkili” somut bir katkı sağlayabileceğini bilen

hemşeriler yeni kamusal ulaşım politikaları geliştirebilir ve bunu ısrarlı bir biçimde belediyelerden isteyebilir.

Perspektifinde ücretsiz kentsel kamusal ulaşımın nasıl gerçekleşebileceği olan kentliler (ve belediyeler) birçok ara aşama (veya hedef) içeren bir program benimseyebilir. Bu aşamalardan biri olabilecek aktarama politikalarındaki hızlı gelişmeleri hemen talep edebilir/ düzenleyebilir ve bu politikayı sağlam biçimde temellendirmek üzere tartışmalar geliştirebilir.

Belediyelerdeki yönetici politikacıları biz seçtik. Seçim bittikten sonra bir dahaki seçime kadar politikacıların yaptıklarını sadece izlemek zorunda mıyız? Güncel ve acil gereksinimler geliştikçe bu talepleri, seçtiklerimize neden her zaman iletmeyelim? En azından, başta metropollerde olmak üzere, bütün kentliler, neden 90 ya da 120 dakika içinde istediği sayıda ücretsiz aktarmadan yararlanmasın? Bu talep için mücadele etmek, gerçekten bir zorluk içeriyor mu? Bunu sağlamak gerçekten çok zor olabilir mi?

NOT:

*Bu hafta, ülkenin tarihindeki en utanç verici, en korkunç olaylarından olan **6-7 Eylül** günlerini, üzüntü ve utançla anıyoruz. Bunun sivil bir pogrom olduğu düşünülebilir, ama artık bunun devlet eliyle tasarlanmış ve uygulanmış bir “politika” olduğunu biliyoruz. Bu günlerde, devletlerin ve halkların daha uygarlaşmış ve bazılarının da demokratikleşmiş olduğuna kendimizi kandırmaya çalıştığımız ülkelerden, **İngiltere**’den/ **Fransa**’dan/ **İtalya**’dan ve **Almanya**’dan ve en kötüsü de **Filistin**’den gelen haberlere baktığımızda ve **ABD** seçimleriyle ilgili seçmen davranışlarını okuduğumuzda, dilimiz tutuluyor, geleceğe ne yüzle bakacağımızı bilemiyoruz. **Türkiye** ise, sadece 20. YY’ın başından beri, soykırımlarla, katliamlarla, devlet cinayetleriyle ve doruğa ulaştırdığı ayrımcılık politikalarıyla, dünya ülkeleri arasındaki olumsuz konumunu daha çok hak etmeye çalışıyor gibi... Bir daha 6-7 Eylül’ler yaşamak istemiyoruz.*

*Bu konuda yazılmış çok sade ama insanın yüreğine işleyen ve burkan, pırıl pırıl ve yüz akı sayılabilecek bir yazı okumak isterseniz, **T24**’de **Çağatay Anadol**’un “[Altı – Yedi Eylül 1955: Çocuklar yine koşuşturuyor, ama aralarında bir Efiça, Maki ya da Bobo yok](#)” başlıklı yazısını öneririm.*

1950’li yıllarda İstanbul’undan/ Haliç’ten masum bir çocukluk esintisi gibi...



Akın Atauz