

Demir-lastik tekerlekler ve taksi

İstanbul Taksiciler Odası ile İBB arasındaki taksi tartışması, kamusal taşımacılık sistemlerini sürekli kullanan kentli yurttaşların bakış açısıyla düşünülüp tartışılmalı.



Akın Atauz



28/06/2020

Kentte bir yerden bir yere ulaşmak için neler yaparız?

Yürürüz.

Bir araç kullanırız.

Nasıl bir araç? Bunu birçok farklı bakımdan düşünmek mümkün: Kullandığı enerji (ve teknoloji) türü, ulaşımın/ taşımanın amacının birey mi toplum mu olduğu, biraz daha teknik bir terim kullanacak olursak nasıl bir taşıma “mod”u olduğu vb.

Kent içindeki taşıma/ taşınma/ ulaşım işlevi, her durumda bir maliyete sahip. Bu maliyet, ekolojik olarak veya ekonomik olarak hesaplanabilir. Ya da, bunların her ikisini birlikte değerlendirerek, kentsel maliyeti, hangi toplumsal sınıfının sorunlarını azalttığı ya da eksilttiği açısından da okuyabiliriz.

Dünyanın bütün kentlerini ve ulaşımın bütün modlarını ve bunların maliyetlerini tartışmak için, böylesi küçük bir metin çok yetersiz. Ama **İstanbul**’un taksi sorunu olanca sıcaklığıyla önümüzde durduğuna göre, yukarıda çeşitli boyutlarına değindiğimiz kentsel ulaşım sorunundan, bazı düşünceleri ve kavramları ödünç alarak, sorun üzerinde yapılan açıklamaların anlamlarının nasıl değerlendirilebileceği üzerine biraz konuşabiliriz. Böylece tartışmayı belki biraz daha net olarak görebilir, (usul-usul taşımakta olduğumuz “küçülme” düşüncesini de zihnimizde gerilere itmeden) bazı

kavramları biraz cilalayabiliriz belki? Galiba şu soru ile başlarsak, diğer kapıları açmak için, portföyümüzde daha çok anahtar olacak:
Kent içi ulaşımdaki temel sorunu yaratan nedir ve kimdir?

Bir kent zararlısı: Otomobil



Bu sorunun yanıtı çok açık: Yukarıda karaladığımız birçok boyut açısından yanıt, “otomobil”dir. Kentin çözülmesi en güç sorunlarının odağında bulunan nesne/ aygıt/ teknoloji veya kavram hatta ideolojinin adıdır otomobil.

Kabaca baktığımızda bile hemen görürüz ki kentlerde ulaşım çok büyük bir oranda özel otomobillerle veya kamu taşıma araçlarıyla sağlanır. Herkes bilmektedir ki kamu taşımacılığı hem daha çok hizmet üretir hem daha küçük birim maliyetle çalışır hem de genellikle daha az veya görece olarak az kirleticidir. Bu nedenle, kentlerdeki kamu taşımacılığı verimlidir. Buna karşılık özel otomobille sağlanan ulaşım verimsiz, pahalı, kirleticisi ve her şeyden önemlisi kent içi ulaşım altyapısını genellikle felce uğratan-tıkayan, çalışmaz-kilitli hale getiren ve çoğu kez (elbette kullanılan ulaşım moduna göre) kamu taşımacılığını da çalışmaz hale getiren bir araçtır.

Otomobilin bir kent zararlısı olarak, kent düşmanlarının başında olduğunu uzun-uzadıya açıklamaya gerek bile yok artık.

Kentte yaşayan sınıflar açısından bakarsak, yine kabaca kamu taşımacılığının çalışan sınıflar, emekçiler, dar gelirli ve yoksullar için, özel taşımacılığın da orta ve orta üst sınıflar için olduğu kolayca görülür.

Eğer “**otomobil ideolojisi**” hesaba katmazsak böyledir, ama otomobil ideolojisi, dünyanın bütün kentlerinde yaşayan bütün sınıfların bütün insanlarını büyüler. Otomobil öyle bir çekicilik yaratır ki kamu taşımacılığı, hantal ve işe yaramaz, insanları bir-yerden bir yere götüremez bir zaman kaybı olur ve otomobil de özgürlüğün, işini etkin ve prestijli bir biçimde yapabilmenin, hafta sonunda çocuklarının kralı olup ailesini mutlu eden baba olmanın aracı haline dönüşür.

Kamu ve özel taşımacılık karşıtlığı



Kentsel ulaşımda asıl karşıtlığın yayalar ve organik enerjiyle araç kullananlarla (şimdilik bu grupta, sadece bisikletlilerin olduğunu düşünelim) motorlu taşıt kullanıcıları arasında olduğunu düşünebiliriz. Ancak Türkiye’deki kentler için inorganik (ve hemen her zaman kirletici) enerji kullanan motorlu araçlar karşısında ilk grup o denli küçüktür ki, kent içi ulaşımda bu kategoriyi de bir yana bırakabiliriz.

Motorlu araçlarla sağlanan kent içi ulaşımda ve kentin ulaşım altyapısının paylaşımında temel sorunun kamu ve özel taşımacılık karşıtlığı olduğunu söyleyebiliriz. Burada kamu taşımacılığının tanımını yapmak ve hangi araçların kamu taşımacılığının bir parçası olarak sayılacağını belirlememiz gerekecektir. Ama kamu taşımacılığı, kamu taşıma aracı kabaca nedir?

“Kentlilerden herhangi birinin, bulunduğu yerden varmak istediği başka bir yere ulaşmak için kullanımına açık olan (ya da bunu sağlamak için) sunulmuş bir taşıma aracı” olarak tanımlayabiliriz. Kamu taşımacılığını hizmeti, genellikle kamu (merkezi ya da yerel) yönetimleri tarafından, hizmet amacıyla sağlanır, ama özel sektör tarafından, kar amacıyla sağlanması da söz konusu olabilir.

Yayalık ve bisikletlileri unutmadan kent içi ulaşım

Kent içindeki raylar üzerinde ya da lastik tekerleklerle, suda yüzen veya teleferik vb. gibi kablolarla asılı olan kamusal taşıma araçlarıyla ve işletim sistemleriyle/ teknolojiyle, kentte ulaşım işlevini sağlanması, “kamu taşımacılığı” olarak adlandırılabilir. Bu durumda, kentsel-kamu taşımacılığı, karada/ karasal altyapıları kullanarak, suyollarıyla/ su altyapılarıyla ve bazen havada asılı kablo-ray sistemleriyle büyük kitlelerin ulaşım gereksinimini, genellikle hızla-etkinlikle karşılayan sistemlerdir.

Amacı kentli kitleyi çabuk ve güvenilir bir biçimde, kentin içindeki bütün başlangıç noktalarından-bütün varış noktalarına götürmek olan bu sistemin alt yapısını kurmak ve bu altyapıdan yararlanarak hareket eden araçları (kamu sektörü veya özel sektör eliyle) düzenli ve sistematik bir biçimde işletmek, işleyişin eşgüdümünü ve denetimini sağlamak genellikle kent yönetimlerinin görevidir. Sistemin çeşitli modları birbirine eklenilerek kent içi ulaşım gereksinimi karşılanırken, buna motorlu olmayan ulaşım

türlerinin de (yayalık ve bisikletlilik) katmayı da unutmadan sisteme ve araçlarına bir göz atalım:



Kentsel ve kamusal bir taşıma aracı olarak taksi

Yer altından (metro vb.) veya yer üstünden (banliyö) ya da havaya asılı raylardan giden trenler/ tramvaylar, su yüzeyinde hareket eden küçük-büyük tekneler, karayolu altyapısı üzerinde hareket eden büyük (körüklü) ya da küçük (midibüs) her türlü lastik tekerlekli (özel veya kamu) otobüsler ve en sonunda da genellikle kent yoksullarının/ orta hallilerinin icadı olan dolmuşlar... Ancak yukarıdaki tanıımı/ tartışmayı dikkate alınca, taksilerin de kamu taşımacılığının en uç noktasına yerleştirilmesi gerektiği sonucuna kolayca ulaşabiliriz. Bir özel otomobille aynı dış görünüşte olsa da taksiler, kentsel-kamusal taşıma araçlarıdır.

Kent içi taşıma gereksiniminin, dünyanın bütün kentlerinde büyük bir oranını (otobüs-dolmuş-taksi dahil özel sektör veya kamu eliyle) sağlayan kamu taşımacılığı, eğer özel ulaşım araçlarına (bireysel otomobillere) göre öncelikli olabilseler, işlevlerini hem daha hızlı ve sağlıklı, hem daha ucuz ve çok daha az kirlenme yaratarak yerine getirebilirler. Kent içi ulaşım gereksiniminin karşılanmasını, yeniden birbirine eklemlenen modların en uç saçaklanması olan taksileri de hesaba katarak yeniden düşünelim: İstanbul'a Belediye'nin istediği gibi 6.000 taksinin daha eklemlenmesi ne anlama geliyor?



Ancak bu sorunun yanıtlanabilmesi için sermaye yatırımıyla/ kar amacıyla ve kapitalizmin (pazar ekonomisinin) kurallarına göre işleyen bir sistemin, kamu taşımacılığına eklemelenmesindeki sorunların adını koymamız gerekir.

Kamu taşımacılığı, doğası gereği doğal tekel anlamındaki bir kentsel altyapı üzerinde, genellikle (ülkede kapitalizm geçerliyse) pazar ekonomisinin “tekel” koşullarına göre ve kar amacıyla değil, hizmet amacıyla işleyen bir sistemdir. Sisteme katılan özel sermaye de tekel koşullarına göre çalışır. (Gördüğümüz gibi karmaşık ve çok çelişkili bir işlev alanı...)

Kapitalist ekonomilerde, (arsadan-plakaya-gıdaya kadar her alanda) “rant” ve “spekülatif rant”, kentsel ekonominin temel işleyiş motifidir. (Rantın, kapitalist ekonomilerde mekansal içerikli bir kavram olduğunun altının çizilmesi yararlı olacaktır.) Rant genellikle, kentin kamu yönetimiyle (ama Türkiye’de “yüzük taşı” durumlarında, merkezi yönetimle de) sermaye sahiplerinin yaptığı (açık-kapalı) müzakereler ve politik tartışmalarla yönetilir. Spekülatif rantların sınır alanları, (hatta taksi plakaları söz konusu olduğunda, rant alanı içinde –Bağcılar- özel alt-rant mekanizmalarının etki alanı), hizmetin fiyatı ve her bakımdan güvenilir bir işletmenin denetimi vb. gibi sorunlar dengelenmeye çalışılır. Bu açıdan kamusal taşıma sistemleri, hem çok dinamik ve kaypak hem de politik gerilimi son derece yüksek, kentsel politika alanlarından biridir. Bütün bu “önbilgiler” çerçevesinde şimdi artık **İstanbul Taksiciler Odası**’nın ve **İstanbul Büyükşehir Belediyesi**’nin ne kadar haklı olduğu tartışmasına kentin kamusu ya da kamusal taşımacılık sistemlerini her an kullanan/ kullanmak zorunda olan kentli yurttaşlar olarak özel otomobilleri ve bisikletleri/ yayaları ve bütün gelir gruplarını ve toplumsal sınıfları, kadınları ve erkekleri, çocuktan yaşlıya her yaş grubunu ve bireysel olarak olağanüstü hallerin yaşamımızdaki yerini dikkate alarak yeniden düşünebiliriz.

Belki “haklıyı ve haksızı” ayırt etmek için değil, sadece ne olup-bittiğini, tartışmanın ne anlama geldiğini kendi konumunuzdan değerlendirmek için...

aatauz@yahoo.com

*

Not:

Henüz, kamu taşımacılığında sistemlerin mekanik ve işletim teknolojilerindeki gelişimleri ve bunun ivmelenmesini, tartışmaya katabilmiş değiliz. Eğer bu konu ve “küçülme hipotezi tartışmaları çerçevesinde, taksiler nerede duruyor?” sorusu ilginizi çekiyorsa, tartışmaya gelecek hafta da devam edebiliriz...



Akın Atauz