

Hayal edebiliriz ama bunların nasıl gerçekleşeceği üzerine de düşünelim!

Yerel seçimlere çok az bir süre kalmışken, yönetime aday olanların kamusal yarar için plan/ program ve projeleri ne durumda? Örneğin 'kentli hakları' arasında yer alan ücretsiz kamu taşıması için hazırlık yapan, düşünen var mı?



Akın Atauz



13/01/2024

aatauz@yahoo.com

Daha önceki yazılarda yaklaşan yerel seçimlerine dair dikkat çekmek istediğimiz konular olmuştu. Yeniden mevcut siyasal partilerin pek de gündeminde olmayan kamusal yarar için “plan/ program ve proje” üretimleri konusuna dönelim.

Kentlilerin talepleri, doğal olarak tek tek sorunlar üzerinedir. Kitleler ayrıntıya giremez ve olguları ilişkilendirecek sentezleri de yapmazlar. Onlar bulundukları konumdan en acil gördükleri/ en can yakıcı sorunları dile getirirler ve çözülmesini beklediklerini söyler. Dolayısıyla yerel taleplerin çok parçalı tutarsız ve birbirinden ayırık olmasını doğal karşılamak gerekir. Bunları bütünlemek, sistematize etmek ve doğru bir önceliklendirmeye bir plan ve program yapısına dönüştürmek, yerel yönetim adaylarının, eğer seçilirse yönetici olacakların üzerine düşen bir görevdir. Bu görevin demokrasisi üzerinde de ayrıca duracağız.

Kent; kamusal yaşamının yarattığı/ yaratacağı rantın kamusal yarar için nasıl kullanılacağı, bu kaynakları diğerleriyle birlikte nasıl bir kentsel plana ve programa dönüştüreceği konusu (dikkat ederseniz “projeler” demiyorum; ayırık ve tutarsız parçalar

halinde sunulan göz boyayıcı projeler/ seçim vaatleri kente kazandırdıklarından çok daha fazla zarar da verebilirler) yerel politikalar üretmek isteyenlerin işidir. Bir örnek olarak, **Türkiye**'nin bütün büyük kentlerinin nerdeyse ortak sorunu olan kamusal kent içi ulaşım-taşıma problemime bakalım. Bütün kentliler etkin, hızlı, ucuz ve iyi zamanlanmış bir kamu ulaşımı/ ulaşım istiyorlar. Daha da ötesi kentlerdeki yoksullaşma o düzeyde ki, bir ailenin işe ve/ya okula gitmek için harcanması gereken para yoksul ailelerin bütçesinin büyükçe bir oranını götürdüğünden bu ulaşımın ücretsiz olmasını isteyebilirler. Aslında “kentlerde ücretsiz kamusal ulaşımı ”(ya da kısaca “ücretsiz kamusal taşımacılık”/ÜKT diyelim), kentli hakları arasında saymamız gerekir.



Ücretsiz kamu taşıması hangi kriterlere göre planlanır?

ÜKT politikası ve planlaması üzerinde biraz düşünelim:

ÜKT'yi, “hemşerilerin, kamu taşımacılığı için ücret/ bedel ödememesi, buna karşılık bu bedelin kentin diğer hemşerileri veya kamu kurumları veya kentteki diğer özel sektör kuruluşları tarafından karşılanması” vb. olarak tanımlayabiliriz.

Yukarıdaki tanım daha çok kamu maliyesi diliyle yapılmış bir tanım olabilir. Ancak, kamunun kent içi ulaşım hizmetini nasıl finanse edeceğini, dolayısıyla işlevin nasıl gerçekleştirileceğini belirlemektedir.

Kamusal olarak finanse edilecek kentsel ulaşım sistemini,

- amaçlarının ve hedeflerin neler olduğunu ve hedeflerin gerçekleşebilmesi için hangi tür tamamlayıcı programları, nasıl bir yaklaşımla ortaya koyacağını,
- hizmet özelliklerini ve bu hizmetin yerine getirilmesinde önemsenmesi gereken nitelikleri belirleyen

ve sonuç olarak,

- kent üzerinde beklenen toplam etkilerinin neler olabileceğine dair kentte yaşayan bütün kesimleri bilgilendiren/ tartıştıran ve onların bir anlamda politik rızasının

(eğer mümkünse oydaşmasının) oluşmasını ya da bazı kesimlerin dolaysız veya dolaylı desteğini, diğer kesimlerin de tarafsızlığını sağlayan bir ulaşım politikası (ya da daha genel olarak kent politikası) olarak düşünebiliriz. Böyle bir önerinin sağlayacağı kamusal ve toplumsal yararlar ve risklerin neler olabileceğini düşünelim.

Yararlar bakımından:

- Yolcuları özgürleştiren seçeneklerini artıracak/ gündelik yaşam bütçelerinde ulaşım için harcanacak miktarın tasarrufunu sağlayacak, gelirlerine katkıda bulunacak,
- Belediyenin, bazı özel araç kullanımını caydırması nedeniyle yol altyapısının kamusal hizmet amacıyla kullanımındaki etkinliği artıracak/ ulaşımı hızlandıracak ve yol altyapısının daha çok hemşeri tarafından kullanımını sağlayacaktır.



Finansman bakımından:

- Kamu yönetiminin kent içi ÜKT'yi bir kamu malı (hizmeti) olarak kabul etmesi ve kamusal bir amaç gözetmesi kamusal bir hizmet olan kent içi yol altyapısının özel araç kullanıcıları tarafından daha az kullanmaya yönlendirilmesi, bu kamu hizmetinin finansmanı için yeni kaynaklar bulmasını/ tanımlanmasını gerektirecektir,
- Bu kamu hizmetinin etkin bir biçimde sunulmasıyla karbon emisyonlarından yapılacak tasarruf, kullanılacak enerji türü ya da bu tür bir kirliliğin oluşmasının önlenmesi bu kirliliğin temizlenmesinin maliyetine/ sorunların bedeline eşit ya da ondan fazla ise kamu maliyesi bakımından rasyonellik söz konusu olacaktır. Böylece ekolojik amaçlarının veya iklim değişikliği sorunlarına karşı politikaların uygulanmasını/ başarısını kolaylaştıracaktır,

Ancak, kentteki kamu ulaşımın bir kısmı, aynı zamanda özel sektör tarafından da sağlanıyorsa,

- Bu durumda problem çok daha karmaşık hale gelecektir. ÜKT programının etkin olması kentin kamusal ulaşımını sağlayan birimin sadece kamu yönetimi olması

durumunda basit/ sade/ etkili ve uygulanabilir; bu nedenle tam kamulaştırmaya geçiş programının (taşıma araçları envanterinin geliştirilmesi, bakım-onarım, kaybolacak özel istihdam vb. türü) sorunlara yanıt ve finansman bulmasını gerektirecektir.

Etkinlik ve riskler bakımından:

- Kamu hizmetini sağlayan otoritenin ücretsiz hizmet durumunda artacak talebe yanıt verebilecek biçimde kapasite artırmaya hazır olmasını gerekecektir. (Eğer artacak talebe göre taşıma kapasitesini geliştiremez ve hizmet standartları düşerse amacın gerçekleştirilmesi tehlikeye/ riske girecektir.)
- Ancak eğer kamu yönetimi zaten yetersiz bir kamu ulaşım hizmeti sağlıyorsa ve kapasite geliştiremiyorsa, bu hizmetin serbest (ücretsiz) olması, amaçların gerçekleştirilmesi bakımından bir etki sağlamayacak, karmaşa yaratacak ve işleyen sistemi de felç edebilecektir.



Ulaşım planlaması

Bu politikayı gerçekten başarılı bir biçimde uygulayabilmek için yerel kamu yönetiminin nitelikli bir **ulaşım planlaması** yapabilmesi ve bu planı sürekli olarak izlemesi (monitör etmesi) ve işleyişin başarı ve başarısızlıklarına göre yeniden düzenlemesi/ kalibre etmesi en stratejik gereksinimdir.

Bunun için programın ana hedeflerinin net-ölçülebilir veya gözlemlenebilir olacak biçimde tanımlanması ve hedeflerin gerçekleşmesi için sadece kamu taşımacılığını/ hizmetini ve altyapısını ilgilendiren önlemlerle/ alt programlarla yeni hatların ve taşıma kapasitesinin geliştirilmesi yeterli olmayacaktır.

Ulaşımla ilgili diğer bütün faktörleri (özellikle özel araç taşımacılığını ve özel servislerin sağladığı hizmetleri, ayrıca bisikletlileri/ elektrik destekli bisikletlileri, scooteri vb.)

dikkate almak ve onların da özendirilmesi veya caydırılması için programın boyutlandırılması ve ayrıntılandırılması gerekecektir.

ÜKT için Fransa’da yapılan bir teze[1] bakalım: Tezin araştırma soruları: “Ücretsiz kamu taşımacılığı”nın/ ÜKT (veya biniş ücreti ödenmeyen kamu taşımasının/ BÜÖKT)

- istihdam,
- kentin toplam nüfusunda artış,
- aile başına düşen özel araç sayısında azalma

etkileri nelerdir?

Tez, Fransa’da BÜÖKT uygulayan kentlerinde, istatistik sonuçlar olarak,

- istihdam artışı bakımından olumlu,
- kentin toplam nüfus artışı bakımından değişimin önemsiz (veya kayda değer olmadığını),
- aile başına özel araç sahipliğinde küçük de olsa azalma

olduğunu kanıtlıyor.

Türkiye’de benzer bir program gelişilebilmesi için gerekli araştırmalara (veya kaba araştırma hipotezleri kurmaya) başlamak bakımından sonuçlar ilginçtir.

Türkiye’deki kentler/ kentlilerin ve kent yönetimlerine aday olanların üzerine ciddi olarak eğilmesi bakımından, pek çok bilgi eksikliği olduğu ve politika geliştirmek ciddi çalışmalara ihtiyaç olduğu açıktır.

★

[1] Théotime NOËL (2022), “Fare-Free Public Transportation effects’ assessment on French economy, Dissertation submitted in partial fulfilment of requirements for the MSc in Macroeconomic Policy”, at Universidade Católica Portuguesa and for the MSc in Business – Major in Economics at BI Norwegian Business School.



Akın Atauz