

Scooter ve kent

Scooterlerin kente girişini kentlerin makro-formunu, biçimini, yoğunluğunu ve işlevsel özelliklerini, kentin performansı ve etkileşim biçimlerini radikal şekilde etkileyen diğer ulaşım/taşıma ve altyapı teknolojilerinin gelişimlerini hatırd tutarak düşünmek gerekiyor.



Akın Atauz



04/02/2023

aatauz@yahoo.com

Scooter, daha adının ne olacağı ve nasıl yazılacağı bile tam belirgin olmayan bir kent içi ulaşım aracı^[1]... Ama önemli olduğunu ve giderek daha da önemli olacağını düşünmemiz gerekiyor. Kent yaşamına hızla girdi ve yararları, ortaya çıkarttığı sorunlar ve kentle buluşmasının geleceğinin ne olabileceği hakkındaki tartışmalar da yeni yeni başlıyor. Gerçi bu sadece **İstanbul** hatta sadece **Kadıköy**'de güncel bir sorun olarak tartışılıyor ama son birkaç yıldır özellikle bulaşıcı hastalık salgınından beri başka büyük metropollerde de yaygınlaşıyor. Nisan başında **Paris**'te kullanım biçimiyle ilgili bir referandum bile yapılacak.

İklim değişikliği ile tartışmalar içinde yeri nedir scooterin? Elektrikli ve daha ekonomik, sessiz olduğu, kendine özgü bir altyapı gerektirmediği için ekolojik avantajlar sıralayabilse bile yayalarla (ve elbette motorlu diğer kent içi araçlarla) karşılaşmaları ve özellikle yayalara özgü altyapıyı/ yaya kaldırımlarını kullanışlarında pek çok sorun olduğunu da biliyoruz. Bu konular epey tartışılmakta olduğundan şimdilik gelişmeleri bekleyelim ve başka bir açıdan scooter üzerinde düşünelim:

Scooterin kent üzerindeki etkisi nedir ve bu etki nasıl bir evrim gösterecek?

Bisiklet ile taksi arasında bir yerlerde...

Önce bu aracı biraz tanımaya/ tanımlamaya çalışalım. Bireysel olarak kısa mesafeler için kullanılan, düşük hızlı ve sessiz, küçük ve fazla yer kaplamayan/ katlanabilen, diğer kent içi taşıt araçlarıyla kolayca eklenenebilen (sürücünün bir tek kent içi seyahati, ulaşım modu değiştirerek gerçekleştirmesine elverişli) hafif bir “mikro mobilite” aracı. Elektrikle şarj edilen pilleri veya bataryası var ve bu nedenle diğer bütün akülü araçların sahip olduğu türden ekolojik sorunlara sahip. Özel bir altyapı gerektirmiyor ve bisiklet için ayrılmış yolları veya düşük hızlı motorlu trafik yolarının en sağ şeridini kullanıyor (ancak park yeri için –bisiklet gibi- özel bir düzenlemeye gerek var).



Bireysel bir binek aracı ve yük taşımak için elverişli değil. Birçok bakımdan bisiklet benzeri bir araç olduğu düşünülebilir. Ancak bisiklet sadece insanın organik enerjisiyle çalışıyor ve ekolojik sorun yaratmıyor. Bisiklete benzer bir biçimde bireysel ve kamusal bir biçimde kullanılabilir, ancak bisiklete göre kamusal kullanımında, ticari (kar amaçlı) örgütlenme biçimi çok daha fazla gelişmiş. Paylaşımlı kullanımlar bakımından (bu tür scooter için kullanılan terim “paylaşımlı scooter”) belediyelerin kent merkezlerinde ücretsiz olarak ama bazen depozitolu biçimde sağladığı kamusal bisiklet ile taksi/ uber arasında bir yere konumlandırılabilir.

Kullanıcı özellikleri bakımından, demografik olarak çocuk (bazı ülkeler kullanım yaşı olarak 15 yaş ve sonrasını kabul ediyor) genç ve orta yaşlardan ve ağırlıklı olarak erkeklerden oluşan, sınıfsal olarak da orta ve biraz üzerindeki sınıfları (daha çok öğrenci ve beyaz yakalı) kapsadığını söyleyebiliriz. Bisiklet kullanıcısı olan gruba yakın, ancak sayı olarak çok daha geniş ve çeşitli kullanım amaçları olan bir sosyal kesimden

bahsediyor olabiliriz. Olabiliriz; çünkü scooter kullanımıyla ilgili araştırmalar henüz yok denilecek düzeyde.

Hızlı ve yoğun artış ne getirecek?

Scooter ile bisiklet arasındaki önemli farklar belki de scooter teknolojisinin çok daha gelişmiş/ giderek de gelişmekte olması ve scooterlerin kent içinde ticari olarak kullanılabilirliği ve bu anlamda giderek yaygınlık kazanmasıdır denilebilir.



Metropollerde, uber örgütlenmesine benzer yazılımlarla en çabuk/ kolay erişebileceğiniz paylaşımlı scooteri bulabilmeniz ve kiralayabilmeniz, ödemesini de yapabilmeniz, sonra aracı istediğiniz yerde (eğer örgütlenme yeteri kadar gelişmişse, uygun bir park yerinde) bırakabilmeniz olası. Servisi sağlayan (rekabetçi ya da tekелci) firmalar var. Ama bu firmaların örgütlenmesi uber gibi yaygın ve sermaye birikimi gerektirmeyen bir yapıda değil, (taksiler/ taksi durakları gibi) tekелciliğe daha yatkın bir örgütlenme yapısında ya da buna doğru evrilmesi olası.

Scooterin kentle buluşması ve kente etkisi üzerinde mevcut ipuçlarından ve bazı olası durumlardan bahsediliriz. Ancak bu küçük betimlerin geçici veya çoğunlukla doğrulanmamış ön kestirimler olacağını da kabul etmemiz gerekecek.

Scooter sayısındaki artış, çok hızlı ve masif oldu. Hiçbir hazırlık olmaksızın, mevcut altyapıyı paylaşacak biçimde ve kuralsız ilişkilerle gelişti. Dünyanın bütün metropol yönetimleri, otomobil (genellikle tek yolcuyu taşıyan tonlarca ağırlıkta ve karbon bileşikleri salan bireysel binek araçları) sorunu üzerinde çalışıyor. Scooter bu soruna bireysel kamu taşımacılığına bir alternatif olarak eklendi. Hem salgın hastalığın kalabalıklardan kaçışı zorlaması hem bireysel kent içi yolculuk/ulaşım için hızlı/ucuz ve ekolojik bir alternatif olması benimsenmeyi kolaylaştırdı.

Kuralsızlık ve altyapı sorunları çözülmeli

Ancak sorunlar da yarattı. Bu sorunlara geçmeden önce scooterin iki farklı kullanımını ayırt etmeliyiz: Scooterin özel/ sahipli olarak veya uber/ taksi benzeri bir telefon

aplikasyonu biçiminde paylaşımlı kullanımı. Scooterlerin kentlere girişiyle birlikte, çözüm ya da bu alanda düşünce/ öneri geliştirilmesine gereksinimi olan grupları şu biçimde listeleyebiliriz:

- Kentlerdeki yayalar veya yaya kaldırımlarını kullananlar grubu,
- Yeni gelişmekte olan bu ulaşım türü karşısında gerekli önlemleri almak, altyapıyı ve gerekli hukuk düzenlemelerini hazırlamak durumunda olan yerel (ve bazı ülkeler için merkezi) kamu yönetimleri, (Bu sorun bakımından, bugün önde gelen metropollerin Paris ve İstanbul'un Kadıköy ilçesi olduğu söylenebilir.)



[Ayrıca, iklim değişikliğiyle ilgili programları ciddi bir biçimde geliştirmekte olan yerel kent yönetimleri olan kentler bakımından,

- scooterin kamu taşıma araçlarıyla (özellikle raylı sistemlerle) eklemlenme/ entegrasyon olanaklarının ve kent içinde özel araç kullanım gereksinimini azaltabilecek yenilikçi düzenlemeler geliştirilmesi,
- özellikle yayalarla scooterler arasında daha barışçıl bir beraberliğin kurulabilmesi için yerel yol altyapı (ve yeşil yolların/ yol üzeri dinlenme durak/ park vb.) düzenlemelerinin tasarlanması,

gibi talepleri olan/ olması beklenen yerel kent toplumları/ kentli inisiyatifleri/ örgütleri],

- Taksilere benzer bir işlev üstlenen paylaşımlı scooterler için ticari rekabet bakımından taksi işletmeleri (taksiciler veya taksi plakası tekelleri) ve
- Normal (ama düşük hız limiti olan) yol altyapısının kullanan scooterler ile yol/ trafik paylaşımını benimsemesi/ içselleştirmesi gereken diğer araç sürücüleri.

Bu liste kuşkusuz geliştirilebilir.

Bugün kentlerin makro-formunu, biçimini, yoğunluğunu ve işlevsel özelliklerini, kentin performansını ve çalışma/ üretim/ uzmanlaşma ve etkileşim biçimlerini radikal bir biçimde etkilemiş olan diğer ulaşım/ taşıma ve altyapı (modern ve post modern) teknolojilerinin gelişimleri gözlemlenerek scooterlerin kente girişi üzerinde yeniden düşünmek gerekecek.

Başka bir yazıda, 19'uncu yüzyıl sonunda kentlerle karşılaşan ve gelişen kent içi raylı kitle ulaşım sistemleri ve daha sonra bisiklet (ve diğer mikro mobilite türleri/ tekneler vb.), en sonunda ve karşılaştırma kabul etmeyecek bir üstünlükle kenti dönüştüren otomobil vb. gibi türler ile scooterin kentlere etkisi üzerindeki karşılaştırmalı düşüncelere devam edebiliriz.

*

[1] Türkçe olarak **Özgür Gürbüz**'ün "basgit" önerisi var ama bu denemede (şimdilik) "scooter" terimi/ yazma biçimi benimsenecek ve yabancı sözcüklere yapılan eklerin/takıların kesme işaretiyle ayrılması kuralına uyulmayacak. Buna karşılık terimin yazılmasında Türkçe (skuter) değil, orijinal biçim kullanılacak.



Akın Atauz