SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK EKSENİNDE KENTİÇİ VE KENTLERARASI ULAŞIMIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Mustafa Ilıcalı[1],Nilgün Camkesen[2],Mehmet Çağrı Kızıltaş[3]

ÖZET

Ulaşım; günümüz dünyasında küreselleşme ve ekonomik büyümeye paralel olarak hızlı bir gelişim göstermektedir. Dünyada meydana gelen teknolojik gelişmeler, nüfus artışı ve yeni yerleşim alanlarının açılmasıyla birlikte ulaşımda da farklı yapılanmaların gerekliliği ortaya çıkmıştır. Ulaşımın teknolojik gelişmelerle her geçen gün büyümesi ve önem kazanması yük ve yolcu taşımacılığında hızlı, güvenli ve konforlu taşımacılığın öne çıkmasına etken olmuştur. Ulaşım sektöründe yük ve yolcu taşımacılığı genel olarak havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu ile yapılmaktadır. Gelişmiş ülkeleri incelediğimizde, taşımacılığın ABD'de %27 karayolu, %38 demiryolu, %24 denizyolu ve %10 havayolu, Almanya'da %58 karayolu, %22 demiryolu, %12 denizyolu ve %7 havayolu ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Türkiye'de ise tam tersine taşımacılık % 95 karayolu, %3 demiryolu, % 0,1 denizyolu ve % 2 havayolu ile yapılmaktadır. Bu oranlardan da anlaşılacağı gibi ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının neredeyse tamamı karayolları üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Verimli ve işlevsel bir ulaştırma sisteminin kurulumu, trafik güvenliği, türler arası entegrasyon ve dengeli türel dağılım ile yakından ilişkilidir. Ülkemizde ulaştırma sistemimizde bu başlıklarla ilgili önemli bir yol kat edilmiş olup yapısal sorunlar halen devam etmektedir. Bu yapısal sorunlar, trafik güvenliğinin sağlanması, yenilikçi uygulamaların ulaştırma sistemine entegre edilmesi, altyapının geliştirilmesi ve mevcut altyapının etkin bir şekilde kullanımı olarak ta özetlenebilir. Bu çerçevede ülkemizde yapılmakta olan büyük ölçekli yatırımların getirdiği iyileşmeler olmakla beraber, geçmişten günümüze devam eden planlama sorunları, çoklu bakış açısının geliştirilememesi gibi nedenlerle, bu iyileşmelerin ya düzeyi düşmekte, ya ertelenmekte yada daha farklı yeni sorun alanları oluşabilmektedir.

Anahtar Sözcükler: kentiçi ulaşım, sürdürülebilirlik, trafik güvenliği, yolcu taşımacılığı

[1] Prof.Dr.Mustafa Ilıcalı,İstanbul Ticaret Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Endüstri Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, mustafa.ilicali@eng.bahcesehir.edu.tr
[2] Yrd.Doç.Dr.Nilgün Camkesen, İstanbul Ticaret Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Endüstri Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, nilgun.camkesen@eng.bahcesehir.edu.tr
[3] Mehmet Çağrı Kızıltaş,İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, themacagri@yandex.com

GİRİŞ

Yapılmakta olan yatırımlarla, yüksek hızlı demiryolları (YHD) türünde hızlı ve etkili bir kurulum süreci gerçekleştirilmekte, Marmaray başta olmak üzere kentiçi, kentler arası ve bölgesel etkileri olan projeler gerçekleştirilmekte, karayolu ulaştırma türünün üzerinde olan yük nispeten demiryolu ve havayolu ulaştırma türlerine aktarılmaktadır. Bu bağlamda gerçekleştirilen yatırımların insan odaklı olması, çevresel faktörlerin göz önünde bulundurulması ve sürdürülebilir bir anlayışın geliştirilmesi önemli olacaktır.

2023 Strateji Eylem Planlarına göre T.C.Hükümetince konulan 'Dünya'nın en büyük 10 ekonomisi' arasına girme hedefi; işlerliği güçlü, akıllı yatırım perspektifleriyle güçlendirilmiş, toplumsal adaleti destekleme odaklı, tüketim alışkanlıklarını ve kültürünü doğru yönde kanalize eden ve güvenliği, eğitimi, sağlığı, temel sosyo-ekonomik araçları en üst düzeyde erişilebilir kılan, tüm sektörlerdeki taşıma maliyetlerini düşüren bir ulaşım sistemi kurma ile gerçekleştirilebilecektir. Ülkemiz son on yıllık süreçte; Kalkınma Planları' nda da ortaya konan şekliyle, dengeli türel dağılım, türlerarası entegrasyon, akıllı ulaşım sistemleri, alternatif enerji gibi konuları esas alan ulaştırma yatırımları yapılmaktadır. Bu çerçevede, ekonomik büyümeye paralel olarak ülkemizde önemli oranda artan yatırım harcamalarının ciddi bir kısmı Ulaştırma Sektörü' ne yapılmaktadır. Bugün itibariyle kamu yatırımlarının yaklaşık yarısı ulaştırma sektörüne yapılırken, bunu Eğitim, Tarım ve Enerji Sektörleri takip etmektedir. Ayrıca ulaştırma teknolojileri o kadar hızlı gelişmektedir ki, daha fazla yolcu ve yükün gittikçe azalan zaman dilimleri içerisinde ve azalan maliyetlerle, güvenli bir şekilde taşınabilmesi için her geçen gün yeni teknolojiler geliştirilmektedir. Buna karşılık artan talebi karşılamak için alınacak kararların kesinlikle bilgiye dayalı olması gerçeği, ulaştırma alanında her geçen gün önem kazanmaktadır. Hızlı, ekonomik, güvenli, çevreye az zarar veren ve çağın koşullarına uygun bir ulaştırma sisteminin kurulması, ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısının gelişmesine etki eden başlıca faktörlerdendir[1].

Uluslar arası Ulaştırma Politikaları

1957 Roma Antlaşması ile ortak politika oluşturulacak üç ana konudan biri olarak belirlenen ulaştırmayla ilgili temel Avrupa Birliği politikaları, ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, adil olmayan uygulamalardan kaçınılması; sınır geçişlerini kolaylaştıracak, etkin lojistik ve çalışma imkanları yaratarak, kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak Avrupa genelinde ulaşımda etkinliğin arttırılması; tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımasında demiryolu, iç suyolu, kısa deniz taşımacılığı ve kombine taşımaya, ayrıca yolcu taşımasında toplu taşımaya öncelik verilmesi; kullanıcılara, çalışanlara ve tüm topluma sosyal ve çevre açısından kabul edilebilir, güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması, ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi ve bu amaca yönelik hedefler konulması; Avrupa'da mevcut yasal düzenlemelerdeki farklılıkların azaltılması ve ulaştırma sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi olarak özetlenebilir. Avrupa Birliği Komisyonu tarafından ulaştırma hizmetleri ile ilgili sorun ve ihtiyaçlara çözüm getirebilecek bir ulaştırma politikasının oluşturulması maksadıyla yayınlanan "2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası, Karar Verme Zamanı" isimli Beyaz Kitap ise sürdürülebilir kalkınmanın gereği olan sürdürülebilir ulaştırma için çizilen ve otuz yıla uzanan bir geleceğe ilişkin stratejinin ilk aşamasıdır. Beyaz Kitap'ta yol ve çevre kirliliği, trafik yoğunluğu gibi sorunların azaltılması bakımından ulaştırma sektöründeki büyüme ile genel ekonomik büyüme arsındaki yapının düzenlenmesi ve ekonomideki rekabet gücünün korunması çerçevesinde bir yaklaşım belirlenmiştir. Avrupa Birliği'nin gelecek dönem ulaştırma politikalarının çerçevesini belirleyen bu çalışmanın temel esasları, taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi, taşımacılıkta darboğazların ortadan kaldırılması, kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesi ve küresel taşıma yönetimi olmak üzere 4 ana başlıkta toplanmaktadır.

Ülkemizde de Karayolu Ulaştırması 2023 Vizyonu, 9. Kalkınma Planı Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu raporuyla "ulusal ve uluslararası hukuk ve kurallarla uyumlu, trafik güvenliğini ön planda tutan, doğal çevreye duyarlı, ülke ekonomisine ve sosyal yaşamına katkı sağlayan, gelişmiş teknolojilerinin üst düzeyde kullanıldığı, hizmet düzeyi yüksek, serbest piyasa koşullarında rekabete dayanıklı, ülkemizin coğrafi konumunu ve doğal kaynaklarını kullanabilen, diğer ulaşım türleri ile sağlıklı, adil ve dengeli bir biçimde bütünleşmiş bir karayolu ulaştırma sisteminin oluşturulması" olarak belirlenmiş bulunmaktadır[2].

Türkiye yüksek oranda kentleşmiş bir ülke olup nüfusun %72' si kentlerde yaşamaktadır. Son yirmi yılda bu oran %10 artmış ve Avrupa Birliği (AB) ortalamasına yaklaşmıştır. Kentleşmede yaşanan artış, kentsel alanlardaki başlangıç ve bitiş noktalarının çokluğu nedeniyle yüksek trafik hacimlerine neden olmaktadır. On yıl içerisinde özel araç sayısı iki katına çıkmış ve kişi başına özel araç sayısı halen AB' nin altında olmasına karşın artma eğilimi sürmektedir. Trafik tıkanıklığı oldukça artmış olup kentsel ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliği açısından sorunlar oluşmuştur[2]. Kent merkezlerindeki trafik tıkanıklıkları esas olarak, yüksek nüfus yoğunluğuna, iş aktivitelerine ve özel araç sahipliğindeki artışa bağlıdır. Yük ve yolcu taşımacılığında karayolundaki dengesiz ağırlık, yol yüklemeleri, şişe boyunları ve geçici tıkanıklıklara neden olmaktadır. Özel araç kullanımındaki artış devam etme eğiliminde oldukça, mevcut durum kötüleşmeye devam edecektir. Diğer taraftan; düşük yoğunluk ve fiziksel kısıtlar, özellikle sınırlı ekonomik güce ve fiziksel engellere sahip insanlar başta olmak üzere, yerel toplu taşımaya erişimi düşürmektedir.

Türkiye' de Ulaştırma Politikaları

Türkiye' nin ulusal stratejisinin ulaştırma sektöründeki nihai hedefi; verimli çalışan, güvenli, çevreci, akıllı, erişilebilir, sürdürülebilir ve türler arası entegre bir ulaştırma sisteminin kurulumu olup Avrupa ve dünyanın geri kalanıyla sağlam bir bağlantının kurulması öngörülmektedir. Bu hedeflerin yakalanması amacıyla, Türkiye' nin 2023 vizyonunda ulaştırma ve iletişim stratejisi, daha yüksek hareketlilik, daha az tıkanıklık, daha düşük emisyon, kazalar ve ölümlerin azaltılmasıyla daha güvenli, akıllı şarj uygulaması, akıllı şehir planlaması ve toplu taşımanın geliştirilmesiyle uygun maliyetli bir ulaştırma sisteminin kurulumunu içermektedir. Toplu taşıma, bir kentin ve ülkenin ekonomik, enerji ve çevresel sorunlarının çözülmesinde çok önemli olup hayat kalitesinin yükselmesine yardımcı olmaktadır. Nüfus artışıyla birlikte, insanların toplu taşıma kullanma eğilimi artmaktadır[3]. Toplu taşımanın faydaları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kişisel alternatifleri arttırır
- Yakıt tasarrufu sağlar
- Trafik tıkanıklığını düşürür
- Ekonomik fırsatlar sunar, sosyal gelişim ve canlanmayı sağlar
- Maliyetten tasarruf sağlar
- Benzin tüketimini azaltır
- Karbon ayak izini düşürür

Kentsel hareketlilik, esas olarak toplu taşımanın yaygınlaştırılmasıyla arttırılabilir. Kent planlaması bu nedenle gereklidir.

Hızlı ve güvenilir bir toplu taşıma sistemi sayesinde, trafik tıkanıklığı içinde boğuşan özel araç sürücüleri, toplu ulaşım araçlarının hızlı ve düzenli işleyişlerini gördükçe bu sistemlere kayacaklardır. Vatandaşlarımızın yolculuk tercihlerinde tek yolculu özel araç oranı %10 olmasına karşın yapılan sayımlarda yollardaki toplam araçlardaki payı %80- %85'lere ulaşabilmektedir. Toplu ulaşımın karayolundaki payı %15 civarı iken yolculuktaki payı en az %70 seviyesindedir. İstanbul trafiğinin en önemli nedeninin özel araç sayısının fazlalığı olduğu görülmektedir.

Güçlü denetim ve 3'ten fazla yolculu otomobillere özel şerit ayrılması halinde vatandaşın tek kişili özel otomobilden vazgeçeceği anlaşılmaktadır. Bunun oranı ise %28' dir. Bu oranda bir azaltma yollarda yoğun trafiği akıcı trafik haline getirmeyi sağlayacaktır. Dünyadaki sayılı örneklerden birini teşkil eden, İstanbul' daki metrobüs (BRT) uygulaması ile günde 500 araçla 1.000.000 yolcu taşınırken,buna mukabil olarak, 50.000 servis aracıyla taşınan yolcu sayısı 2.200.000/gün' dür. Özel otomobillerle ise İstanbul genelinde günde 1.500.000 yolculuk yapıldığı ve bir özel otomobilde ortalama 1-1,2 yolcu olduğu düşünüldüğünde yaklaşık 1.500.000 yolcu taşınmaktadır. Buradan hareketle hem metrobüs uygulamasının ve hem de toplu taşımanın, kentiçi ulaşımdaki yeri ve önemi açıkça anlaşılmaktadır. İstanbul' da kentiçi yolculuklarda pik saatlerde ortalama hızın 10 km/saat' e kadar düştüğü ve trafik tıkanıklığının İstanbul' a maliyetinin 6 milyar TL/yıl olduğu düşünüldüğünde, verimli bir toplu taşıma sisteminin önemi daha da açık olarak anlaşılmaktadır[2].

Buna paralel olarak metro ve kentiçi raylı sistem yatırımlarındaki kat edilen mesafe ve toplu taşımada Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) başta olmak üzere yenilikçi uygulamalarla, toplu taşıma sistemimizin ve genel olarak ulaştırma sisteminin verimli ve işler bir yapıya kavuşması sağlanabilecektir.

Yüksek hızlı demiryollarına yapılan yatırımlar hem dolaylı yoldan trafik güvenliğinin iyileştirilmesine ve daha çevreci bir tüketimin geliştirilmesine katkıda bulunmakta olup Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Eskişehir-Konya ve son olarak Ankara-İstanbul YHD hatları hizmete alınmıştır. Demiryolu ulaştırma türündeki bu gelişim aynı zamanda, demiryollarında güvenlik ve demiryollarında çevreci yaklaşımları da doğrudan gündeme taşımış ve yatırım sürecinde çözüm geliştirilmesi gereken bir başlık olarak öne çıkmıştır.

Lineer yapılar olarak demiryolu koridorlarının doğal yaşam üzerinde önemli etkileri bulunmakta olup, hayvan populasyonu düzeyinde olumsuz etkileri ve yaşam alanı yerleşimlerinin şekilleri ve yapıları üzerinde de oldukça etkilidir.

Planlama ve Sürdürülebilirlik

Kentsel yayılma; doğal peysaj ve vahşi yaşam alanı topluluklarının bozulmaları, bölünmeleri ve kayıplarına başat neden olan insan etkisidir. İnsan nüfusunun büyük bir bölümü, hayat tarzını kırsal alandan kentsel alana doğru değiştirmekte olup bu da kentsel ekoloji açısından hassas ilkeler geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bununla beraber; kentsel çevre diğer habitatlara nazaran, dünya genelindeki mevcudiyeti, yapısal heterojenlik ve sağlanan yeni kaynaklar açısından yeterince çalışılmamıştır. Kentsel çevrebilimciler, kentleşmenin doğal yaşam alanı üzerindeki etkilerinin test edilmesinde ilk olarak kuşlara odaklanmıştır. Kuşlar ekolojik ve türel çeşitlilik olarak öne çıkan bir tür olup aynı zamanda yaygın, belirgin ve çevresel değişimlere karşı hassastır. Ayrıca kentsel çevreciler, kuşların korunumuyla ilgili yönetim pratiklerinin tanımlanması konusunda ciddi bir potansiyele sahip olabilmektedirler. Bununla birlikte az sayıdaki çalışma, kentleşmenin kuş toplulukları üzerindeki etkisi kentsel yapıda belirli özellikteki türlere göre detaylı bir analiz içermektedir. Ayrıca genellikle, nispeten doğal homojen çevrelerde bulunan kentsel habitatlar analiz edilmekte olup bu alanlarda insanların kuş toplulukları üzerindeki etkilerinin tespiti, kentleşmenin daha yoğun etkisi altındaki mozaik alanlardaki tespitinden daha kolaydır.

Daha önceleri de değinildiği gibi; burada 'sürdürülebilirlik' kavramı öne çıkmaktadır. Daha yüzyılın başında bu kavram Ülkemiz kurucu kadrolarınca literatürde tutulan bir kavramdı. Bu bir ileri görüşlülük örneğiydi. Takip eden dönemde ise; teknik gelişmeleri ülkemizden daha önde yaşayan Batılı ülkelerin bu kavramı günümüzden 30-40 yıl öncesinde tedavüle sokup, sonrasında da bu anlamda radikal tedbirler almaya başladığını görülmektedir. Sürdürülebilirlik kavramının ulaştırma sistemine yansıması; geneli itibariyle yakıt çeşitliliğinin arttırılması, yenilenebilir enerji imkanlarının geliştirilmesi, alternatif ulaşım türlerinin devreye sokulması, türler arası entegrasyon gibi başlıklarda okunabilir. Özelde ise; ülkemiz için şehiriçi hatlarda metronun yaygınlaştırılması, aktif ve entegre bir deniz ulaşımının halka sunulması(talebin oluşturularak karşılanması), kablolu sistemlerin devreye sokulması, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve bisiklet yolları v.b. uygulamalarla standardize edilip kolaylaştırılması, otomobil kullanımının eğitim-bilinçlendirme ile sağlıklı yönlere ve düzeylere kanalize edilmesi, ufuk açıcı 'insan odaklı' büyük yatırımların cesur adımlarla gerçekleştirilmesidir.

Sürdürülebilirlik kavramı; özellikle son 20 yılda Batıda (Avrupa Birliği, A.B.D., Kanada) öne çıkmaya başlamış ve uygulamaya dökülmüş bir kavram olup, Endüstri Devrimi' ni takiben gelişen süreçte özellikle 1960' lı yıllardan itibaren, enerji kaynaklarının sınırsız kullanımı, üretim ve tüketim kültürünün radikal bir şekilde olumsuz yönde değişimini beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda; sürecin olumsuz etkilerini sektörsel bazda doğrudan algılayan Batı, Bruthland Raporu' na giren 'sürdürülebilirlik' kavramını, ilerleyen yıllarda gündemine almaya başlamıştır. Sürdürülebilirlik; bugünün ihtiyaçlarını, gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilmelerinden ödün vermeden karşılamak' olarak açıklayabiliriz. Bu çerçevede, Sürdürülebilir Kalkınma Modeli; kalkınmayı esas alan ancak bunu çevresel, toplumsal, ekonomik parametreleri göz önünde bulundurarak, insan odaklı bir şekilde gerçekleştirmeyi hedefleyen bir modeldir. Sürdürülebilirlik; ekonomik, çevresel ve kültürel sürdürülebilirlik olmak üzere 3 ana başlığa ayrılmış olup, Avrupa Birliği, ulaştırma politikaları başta olmak üzere belli süredir, sürdürülebilirliği ana gündem maddesi haline getirmiştir. Bu çerçevede; demiryollarına ağırlık verilmiş, şehirlerarası ve ülkeler arası demiryolları inşaları hız kazanmış, özellikle de yüksek hızlı demiryolu yatırımları gerçekleştirilmiştir. İspanya başta olmak üzere, Fransa, Almanya, Hollanda, Belçika ve İtalya' da ortak yüksek hızlı demiryolu inşa süreci devam etmektedir. Türkiye' de de sürdürülebilirlik kavramı, gündeme alınmalı ve uygulamaya dökülmelidir. Özellikle ulaştırma politikalarında bu kavramın tedavüle girmeye başladığı görülmektedir[3].

Bu bağlamda Demiryolları Yatırımları' nı hem 'Karayolu Trafik Güvenliği' hem 'Sürdürülebilirliğin Uygulamaları' hem 'Daha Üst Düzey ve Kaliteli Hizmet Parametrelerinin Yakalanması' ve hem de 'Ekonomik-Teknik-Sosyal Gelişim' yönlerinde okuyabiliriz. Demiryolları yatırımları içerisinde ise Japonya' nın başlattığı ve öncüsü olduğu, sonrasında Fransa' nın dahil olduğu 'Yüksek Hızlı Demiryolları' ise bütün bu bahsini ettiğimiz faydaların yakalanmasında en öncelikli yatırım alanı olmaktadır. 'Sürdürülebilirlik' kavramını incelediğimizde 'Çevresel Sürdürülebilirlik' 'Ekonomik Sürdürülebilirlik' ve 'Sosyal Sürdürülebilirlik' gibi alt başlıklarının olduğunu görmekteyiz. Birbiriyle iç içe ve birbirini tamamlayan bu alt başlıklar aslında 'Yüksek Hızlı Demiryolları' yatırımlarımız ve yönelişimizin birebir sağlamasını, sebep ve sonuçlarını vermektedir. Sürdürülebilirlik; 'bugünün ihtiyaçlarını, gelecekteki nesillerin ihtiyaçlarını da düşünerek sağlamak' şeklinde ifade edilebilmektedir. Bu bağlamda, Sürdürülebilirlik, bir süreci, sürekliliği de ifade etmektedir. Buradan hareketle 'Sürdürülebilir Kalkınma' ya bakacak olursak, kısaca Batı' nın modern tarihine bir dönüş yapmalıyız. Batı; 'Buharlı' nın icadıyla birlikte başlattığı 'Endüstri Devrimi' ni takip eden süreçte, 'sınırsız ve standart üretim' 'sınırsız tüketim' 'kaynakların hesapsızca kullanılması' ve 'imkanların sınırlarının zorlanması' tecrübelerini ortaya koydu.

Yüksek Hızlı Demiryolları

Yüksek hızlı demiryolları(YHD)' nın 'hizmet parametreleri' itibariyle; uygun fiyatlarla, halkın genel kitlesine, çevreci, az yer kaplayan, konforlu, güvenli ve dakik bir ulaşım imkanı sağlamaktadır. Geneli itibariyle; bir demiryolu treni; tek şeritte; Karayolu'nun 6 şeritte taşıdığı yolcuyu, sabitlenmiş(güvenli) bir hat üzerinde ve daha düzenli bir trafikle taşımaktadır. Demiryollarının alternatif yakıt çeşitliliği anlamında ortaya koyduğu imkanlar ve uygulanabilirliği de daha geniştir. Özellikle yüksek hızlı demiryolları yakaladığı hızlar itibariyle, günlük şehirlerarası yolculukları ve hatta komşu şehirlerarası ev-iş yolculuklarını kaldırabilecek fırsatlar sunmaktadır ki; bu Türkiye çapında komşu iller arası entegrasyonu 'ortak merkezileşme' ye varıncaya kadar destekleyecek boyuttadır. Geneli itibariyle, çevreci, dakik, güvenli, toplumsal, arazi kullanımına elverişli, entegre ve entegrist(bütüncül) bir ulaştırma türü olan yüksek hızlı demiryolları şehirler arası yolculuklar başta olmak üzere Türkiye' de yeni bir çağ açacak potansiyeldedir, tek görünen dezavantajı karayoluna göre daha noktasal(sabitlenmiş) bir tür olması ve mücavir alan 'gürültü' konusudur. Ve fakat bu bağlamda; yüksek hızlı demiryollarının hız-güvenlik-konfor bağlamında rekabet halinde olduğu Havayolları' na nazaran 'istasyonlara erişilebilirlik' anlamında Havalimanlarından çok daha elverişli olduğunu ve hatta yer yer bu iki ulaşım türünün istasyon ve limanlarının birçok Avrupa Kenti' nde(Hollanda) birbirine entegre çalışabildiğini de görmekteyiz. Bir diğer dezavantajlı husus olan 'gürültü' yü ele alacak olursak, burada teknik imkanlar dahilin de bu dezavantajında minimize edilmeye başlandığını görebilmekteyiz. Bütün bu özellikleriyle; 'Sürdürülebilir Kalkınma' ve bunun uzantısı olarak 'Sürdürülebilir Ulaştırma' bağlamında Avrupa' nın son 10 yılda(ve ivmelenerek önümüzdeki 30 yıllık peryotta) yüksek hızlı demiryollarına bakış açısını daha da kuvvetlendirmesinin yerindeliğini görmüş olmaktayız[4].

SONUÇ

Hizmette esas olan ‘insan’ odaklı bir yaklaşım açısı geliştirebilmiş olmaktır. Ekonomik-Politik-Kültürel-Teknik kimi süreçler sonucunda; dönemsel olarak ‘devlet yatırımları’ ve/veya ‘özel şirket teşebbüsleri’ ön plana çıkabilir. Fakat burada; geleneksel anlamda ‘devletçi’ bakış açısı veyahut ‘özel teşebbüsü esas alan’ bakış açısı tek başına işlevsel değildir. Bakış açımıza ve bu noktadan hareketle eyleme döktüğümüz; sistem yatırımları ve politikamıza yön verecek olan ‘insan odaklı’ yaklaşım açısıdır. Bu anlamda geliştireceğimiz bir perspektifle Uluslar arası literatürde ‘PPP(Public Private Partnership)’-Kamu Özel Sektör Ortaklıkları olarak anılan sistematiğin önünü ‘halkımızı ve ona hizmeti’ merkeze alarak açabiliriz. Böylelikle; sosyal-ekonomik-teknik-kültürel politikalarımızı daha bütüncül kılabiliriz. Ve bu bağlamda; çevreci-üretimi teşvik eden-paylaşımcı-çok türlü ve entegre-işlevsel bir sistem geliştirebiliriz. Buda; herkesi gözeten, ortak faydayı önceleyen bir mantalitenin kökleşmesine yardımcı olur. Batı; teknolojik tecrübeleri daha erkenden yaşadığından bu bağlamda 1980’ lerden itibaren ‘tek boyutlu-tüketimci-çevreyi tahripkar-toplumlara kaybettiren’ bakış açısının sürdürülemez olduğunu görmeye başladı. Ve ‘Sürdürülebilirlik’ kavramını öne çıkartıp bu kavramsallaştırmanın içini doldurmaya çalıştı. Bu itibarla ‘Sürdürülebilirliği’ – en azından kendi coğrafyasında- çok geniş bir konu yelpazesi için ana başlıklardan biri haline getirmeye başladı[4].

Sonuç olarak; ‘insan odaklı’ bir yaklaşım, bütüncül bir algı ile desteklendiğinde; ‘teknik imkanlar’ doğru zaman ve doğru yerlerde en üst düzey bir katkı ile kullanılmış olacak, gerekli Hukuki Altyapı’ nında varlığına dayalı olarak geliştirilen sosyal politikaların(eğitim-bilinçlendirme) öncülüğünde doğru yatırımlarla ulaşım ve trafik güvenliği konusunda istenen mesafe kaydedilmiş olacaktır. Bugün; trafik kaza kayıplarının genel olarak ve ülkemiz özelinde savaş ve terör kayıplarından daha fazla olduğu düşünülürse; bu konunun hayatiliği ve insaniliği daha iyi anlaşılacaktır. Hızlı teknolojik gelişimler; fırsatları ve tehditleri aynı anda ve büyük ölçeklerde önümüze sunmaktadır. Teknolojinin amaç değil araç olarak ‘akılcı’ kullanımı, geliştireceğimiz ‘güçlü perspektifimizin(insan odaklı) önemli bir donanımı haline dönüştürülebilir.

Ülkemiz; TRACECA, İpek Demiryolu, Avrupa-Ortadoğu ve benzeri ulaşım projelerinin merkezliğinde ve kavşak noktasında bulunuyor olup, sahip olduğu fırsatlar ve tehditler bağlamında, iyi yönetilecek ve ‘insan odaklı’ algılanacak bir çok türlü ve bütüncül ulaştırma sistemi planlama ve yatırım süreci, bizler için hayati bir alanı teşkil etmektedir. Girişilen bu Ulaştırma yatırımları sürecinin doğru bir bakış açısı ile yönlendirilmesinin neticesi, halkımız için kısa vadede; yaşam kalitesi-erişilebilirlik-yolculuk parametreleri-maliyet-sosyal denge anlamında çağ atlayıcı hamleler yapmak olarak okunabilir.

KAYNAKLAR

[1] Ilıcalı, M, 2013, Çok Modlu Ulaştırma Sistemi ve Sosyo-Ekonomik Bağlamı, Dadaş Dergisi

[2] Ilıcalı, M, 2012, Ulaşım ve Trafik Güvenliği - Çözüm Önerisi, Taşıma Dünyası Gazetesi

[3] Kızıltaş, M, Ç, 2014, Amsterdam Gezi Yazısı, Ulaştırma Dünyası Gazetesi

[4] Ilıcalı, M, 2015, Ulaştırma Sistemi ve Ulaştırma Mühendisliği Lisans Programı, MMG DERGİSİ