

ULAŖTIRMA PLANLAMASINDA
GELİŖMEKTE OLAN ÖLKELERE ÖZGÖ SORUNLAR

Güngör EVREN

Prof.Dr.

İstanbul Teknik Üniversitesi

İstanbul,Türkiye

ÖZET

Günümüzde yaygın biçimde uygulanan ulaŖtırma planlaması yöntemi gelişimi belirli bir çizgiye oturmuş kentler için geliştirilmiştir. Dört aşamalı talep analizi modeli ile tanınan bu yöntem, belirli sosyal grupların ulaŖtırma ile ilgili davranışlarının öngörü döneminde değişmeyeceğı, geleceğın ulaşım talebini bu davranışların oluşturacağı varsayımına dayanmaktadır. Bu nedenle, yöntemin temel yaklaşımı "edilgen" bir tavırla nitelenebilir.

Böyle bir yaklaşımın kararlı bir gelişim izlemeyen ve ulaŖtırma sistemleri köklü iyileştirmeler bekleyen gelişmekte olan ölkeler için geçerli olması konusu tartışılmaktadır. Ayrıca bu ölkelerde planlamanın herşeyden önce siyasal bir işlev olduğı unutulmakta ve planların yaşama geçirilmesi görevini yürütecek örgütsel yapıdan yoksun bulunmaktadır.

Bu bildiride, yukarıda dile getirilen tartışmanın bir kez daha gündeme getirilmesi ve ölkemizde ulaŖtırma planlaması çabasının daha sağlıklı bir temele oturtulması için katılımcı planlama anlayışı ve planın gerçekleşmesini sağlayacak örgütsel yapının oluşturulması konularına dikkat çekilmesi amaçlanmaktadır.

1. AMAÇ

Otuz yılı aşkın bir süreden beri ulaştırma planlaması metodolojisi A.B.D. den Avrupa'ya ve gelişmekte olan ülkelere kadar bir çok yerde köklü bir değişime uğramaksızın kentsel ulaştırmadan başlayarak, bölgesel ulaştırma ve ulusal ulaştırmaya kadar yaygın bir alanda uygulanmaktadır.

A.B.D. kaynaklı bu metodolojinin temelini dört aşamalı bir talep analizi oluşturmaktadır.

Artık "klasik" diye adlandırılan bu metodoloji, özellikle A.B.D. dışında ve talep analizi bağlamında yıllardır eleştirilmektedir.

Aslında, metodoloji kapsamında ve ayrıntıya yönelmiş gibi gözüken tartışmalar planlama anlayışı ve yaklaşımı üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Tartışmalar ve eleştiriler gelişmekte olan ülkeler açısından daha anlamlı ve önemlidir. Bu ülkelerle ilgili olarak, planların geçerliliklerinin ötesinde uygulanma olanağına kavuşmaları, yani planların kağıt üzerinde kalmamaları ek temel bir sorun biçiminde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle ulaştırma planlamasındaki örgütsel yapı konusunun irdelenmesi gerekmektedir.

Ulaştırma planlamasının en önemli sorunlarından biri bu sürecin teknik boyutlarının ötesindeki siyasal boyutunun ve çıkar gruplarının katılımının sağlanarak demokratik planlama gereklerinin yerine getirilmesiyle ilgili bulunmaktadır.

Bu bildirinin amacı, ulaştırma planlaması anlayışı, yaklaşımı ve buna bağlı metodoloji sorunları katılımcı planlama ve gelişmekte olan ülkelere planların uygulama olanağını sağlayacak örgütlenme koşulları, özetle daha geçerli bir planlama sürecinin oluşturulması üzerinde tartışma açılmasının sağlanmasıdır.

2. ULAŞTIRMA PLANLAMASININ KAPSAMI

Genelde planlamaya duyulan kuşku ve güvensizliğe karşın, ulaştırma planlamasının önemi giderek daya iyi kavranmakta ve yoğun çalışmaların konusu olmaktadır.

Çünkü, ulaştırma yatırımlarının gerçekleştirilmesi uzun süre almaktadır. Uzun süre hizmet sunmaktadırlar. Bu nedenle gerekli hazırlıkları yapabilmek için geleceğin gereksinimlerini olabildiğince doğru biçimde öngörerek ulaştırma sistemini belirli bir plan uyarınca geliştirmek zorunlu bulunmaktadır.

Günümüzde yaygın olarak kullanılan A.B.D. kaynaklı ulaştırma planlaması esas olarak kentsel ulaştırma için geliştirilmiş olup, etüdü yapıldığı zamanın koşullarının ve gelişimlerinin süreceği, yani ilgili yerleşimin sıçramalar yerine belirli bir gelişim çizgisini izleyen durmuş-oturmuş bir yerleşim olduğu varsayımına dayanmaktadır. Bu bağlamda yapılması gereken, belirli bir eğilimin sonucu olarak ortaya çıkacak gereksinimleri öngörerek, o gereksinimler doğrultusunda ulaştırma sistemindeki her türlü düzenlemeyi planlayarak gerçekleştirmektir. Bu yaklaşım bir çok durumda ve özellikle gelişmekte olan ülkeler için tartışma konusu olmaktadır.

Görüldüğü gibi, planlamanın en önemli bölümü gelecekteki ulaşım talebinin öngörülmesiyle ilgilidir.

Ulaşım talebi dört aşamalı bir modele dayanmaktadır. Değişik uygulamalarda az ya da çok farklılaşan fakat genel çerçevesi belirli bu model, neredeyse ulaştırma planlaması kavramıyla özdeşleşmiş bulunmaktadır. Çoğu kez bu yöntemi gereğince irdilemeden adeta gözü kapalı biçimde uygulamaktadırlar. Bu model, yukarıda belirtilen yerleşimin durmuş-oturmuşluğu ve sosyal grupların ulaştırma ile ilgili davranışlarının değişmeyeceği varsayımıyla, edilgen bir tavra karşılık olmaktadır. Bu durumda varolan yapı kendi iç öğelerinin işlevi olarak temel niteliğini sürdürecektir. Özetle geçerli olan yaklaşım geleceği yönlendirmek değil, geleceği görmeye ve anlamaya çalışmaktır.

Ulaşım talebi analizini izleyen ulaşım sistemini ihtiyaca göre geliştirme aşaması, genel yaklaşımın uzantısında etken bir tavır ortaya koymayı engellemektedir.

Planlamanın "değerlendirme aşaması" na da uyguladığı güncelleştirme tekniği ve erişilmesi arzulanan ve birbirleriyle gelişen amaçlara ne ölçüde yaklaşıldığını anlamaya yarayacak değerlendirme yöntemleri ile ilgili eleştiriler yöneltilmektedir.

3. ULAŞTIRMA PLANLAMASINA İLİŞKİN TARTIŞMA KONULARI

Ulaştırma Planlanması sürecinin anımsatılmasına ilişkin yukarıdaki kısa açıklamalar tartışma konuları hakkında ip uçları vermektedir.

Bu tartışma ve eleştiri konularını daha sistematik bir yapı içinde ortaya koyabilmek için planlama sürecini üç aşamada ele almak olasıdır.

- . Ulaştırma sistemine ilişkin tanıları saptamak, bir amaçlar demetini oluşturmak, temel hedefleri belirlemek ve etüdle ilgili ayrıntılı bir program geliştirmek amaçlarına yönelik hazırlık aşaması.
- . Asıl etüd aşaması :
Bu aşamanın kapsamı aşağıdadır.
 - Mevcut talep ve arzın envanterini ve ayrıntılı analizini yapmak,
 - Arazi kullanımı ve ulaşırma sisteminin gelişim stratejilerinin etkileşimlerine ilişkin kavramları oluşturmak,
 - Çeşitli arazi kullanımı senaryoları ve strateji seçenekleri için gelecekteki ulaşım talebi ile ilgili öngörülerde bulunmak,

- Strateji seçeneklerini değerlendirmek ve seçim için öneride bulunmak,
- Ulaştırma ana planını ve planlamanın değişik aşamalarını belirlemek,
- . Eylemlerin ortaya konması, plan sonucu ortaya çıkacak etkilerinin değerlendirilmesi ve ana planın sürekli gözden geçirilerek düzeltilmesi için katılımın sağlanması aşaması.

İlk aşama, planlamanın temel yaklaşımının ortaya konması, amaçların saptanması bakımından büyük bir önem taşımaktadır. Ancak çoğu kez belirtilen öneme uygun bir çalışma yapıldığını söylemek güçtür. Giderek herşeyin ortadaki bir modele dayandığı ve tüm çabaların bu modelin çalıştırılmasına yöneltildiği bir yaklaşım egemen olmaktadır. Oysaki bu aşamanın planlamanın kapsamının belirlendiği, ulaştırmanın sosyal, ekonomik ve kültürel bir sistemin parçası olduğunun bilinciyle geleceğin yaşam kalitesini yükseltmeye ve etkin çözümlerin bulunmasına yönelik yaratıcı düşüncelerin üretildiği, temel tercihlerin yapıldığı, katılımcı bir planlamaya uygun yaklaşımların ortaya konduğu bir aşama olması gerekmektedir. Bu belirlemeler oluşmuş bir eğilimin olduğu gibi geleceğe taşınmasını kabul eden edilgen bir tavra uygun düşmemektedir. Daha önce belirtildiği gibi, böyle edilgen bir tavırla planlama, çabaların model üzerinde odaklaştığı teknik bir görev olmaktadır.

İkinci aşama, doğrudan modele yöneliktir. Model esas olarak edilgen bir yaklaşımın aracı niteliğindedir. İlk aşamadaki tavırla modelin yapısı uyum içindedir. Ya da modele bağlı olarak ilk aşamada edilgen bir tavır alınması zorunlu olmaktadır. Ne var ki, bu yaklaşım içinde bile modele yönelik elıştırılar vardır. Bunların başlıcaları, modelin çok karmaşık olması, büyük bölümü zahmetli ve pahalı bir çalışmayı gerektiren anket ve sayımlar olmak üzere çok sayıda ve ayrıntılı veriler gerektirmesi, karar vericiler, sistemden yararlanacak çıkar grupları ve ilgililer tarafından anlaşılmasının güç olması gibi hususlar bulunmaktadır. Değişik durumlarda kullanılan modeller, birbirlerinden az ya da çok farklılaşmakta ve genelde talep analizi üzerinde odaklanmaktadırlar. Arazi

kullanımı ile ulaştırma sistemi arasında organik bir bağın bulunduğu gerçeğinin kabul edilmesine karşın, planlama süreci içinde bu önemli konunun yeterince irdelenmediği ve bu amaca yönelik olarak model çalışmalarının yetersiz kaldıkları çokça ileri sürülen eleştirilerdendir.

Planlamada katılım konusu ise çözüme yaklaşımsızın güncelliğini sürdürmektedir. Bu konuda, katılımcı planlamanın gereğine inanıl-sa bile, gerçekleştirilmesi ile ilgili çözümü çok güç sorunlar bulunmaktadır.

Kabul edilebilir nitelikte, yani yaşam kalitesi uygun düzeyde bir geleceğin hazırlanmasına elverişli bir ulaştırma planının oluşturulması kolay değildir. Daha önemlisi de böyle bir planın yaşama geçirilmesidir. Bu konuda gelişmiş ve planlama geleneği olan ülkelerde bile başarısızlıkla karşılaşılabilir.

4. GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER AÇISINDAN ULAŞTIRMA PLANLAMASININ ÖZEL SORUNLAR

Ulaştırma planlamasının geneldeki sorunları gelişmekte olan ülkelerde daha yoğun olarak yaşanmaktadır.

Bu sorunların ilki ve en önemlisi bu planları gerçekleştirecek yetişmiş elemanlardan yoksun bulunulmasıdır. Bu durumda planlama gereksinimi duyulduğunda yabancı firmaların yardımından medet umulmaktadır. Söz konusu olan çoğu kez gerçek anlamda bir planlama gereksinmesi olmayıp, sağlanan yabancı kredilerin koşulu olmasından ya da bir yatırım için kredi sağlanmasının ulaştırma planı koşuluna bağlı olması veya böylece daha kolay kredi alınacağından düşünülmesinden doğan bir gereksinimdir. Bu koşullarda hazırlanan planların geçerliliği elbetteki kuşkuludur. Çoğu kez yapılan planlamacı firmanın kendi ülkesinde uygulanan belirli bir modelin gözü kapalı çalıştırılmasıdır. Ne var ki, öncelikle bu modelin temel felsefesi ve varsayımları, gelişmekte olan ülke koşulları için, daha önce belirtildiği gibi, tartışmalıdır.

Sonra gerekli verilerin bulunmaması, var olanların güvenilirliği konuları gündeme gelmektedir. Modelin gerektirdiği anket ve sayımlar, hem zahmetli ve pahalıdır, hem de sağladığı bilgilerin güvenilirliği zayıftır.

Yolculuk üretimi alt modeli, belirli sosyal gruplar içinde hareketliliğe ilişkin davranışların tahmin dönemi içinde değişmedikleri varsayımına dayanmaktadır. Sözü edilen grupların ayrılmasında temel öğelerden başlıcaları gelir düzeyi ve otomobil sahipliğidir. Gelir düzeyi yüksek ve otomobil sahibi grupların, oransal olarak yüksek hareketliliklerinin tahmini dönem içinde sürmesi esas alınmaktadır. Bu yaklaşım otomobil kullanımının ve otomobile sağlanan olanakların giderek artması sonucunu doğurur. Oysa, gelecekte gelir düzeyi düşük grupların hareketliliklerinin arttırılması ve hareketliliğin toplum katmanlarına adil biçimde dağılması planlama etiğinin gereği olmalıdır.

Yukarıdaki yaklaşımın uzantısında türel ayırım, özellikle özel otomobille toplutaşıma arasındaki tercih mekanizması toplutaşımayı destekleyici yönde değildir. Toplutaşıma ve yol olanakları yeterli olabilseydi, serbest seçim uyarınca isteyenlerin özel otomobillerini kullanmaları sorun olmayabilirdi. Ne var ki İstanbul örneğinde olduğu gibi çok kısıtlı yol olanakları ve yaygın bir metro ağı için yetersiz kaynaklar söz konusu ise, yolların paylaşılması herhalde isteğe bağlanamaz.

Gelecekteki talebi karşılamak amacıyla ulaştırma sisteminin geliştirilmesi seçeneklerinin türetilmesi sanıldığından daha önemlidir ve yaratıcı bir yaklaşımı gerektirir. Ancak bu yöntem içinde olanaklar sınırlıdır.

Değerlendirme aşamasına gelince; burada fayda/maliyet analizi ile çok ölçütlü değerlendirme yönteminden birincisinde tüm etkilerin para olarak ifadesi suretiyle tüm amaçlara erişilme düzeyi için tek ölçekli fakat içeriği belirsiz bir gösterge kullanma, ikincisinde ise her bir etkiyi ya da herbir amaca yaklaşımı ayrı ayrı belirtme yaklaşımı benimsenmiştir. Anlaşılabilirlik ve açıklık açısından çok

ölçütlü değerlendirme yöntemi günümüzde daha fazla benimsenmektedir. Aslında çok ölçütlü değerlendirme yönteminin fayda/maliyet analizini dışlaması söz konusu değildir. Fayda/maliyet analizi sonuçları çok ölçütlü değerlendirme yönteminin önemli bir ögesi olarak hesaba katılabilir. Değerlendirme yönteminin temel öğelerinden olan güncelleştirme tekniğine yönelik eleştiriler de vardır. Gerçekten bu teknik değerlendirme dönemi içinde yakın gelecekteki etkileri ön plana çıkarmak uzak gelecekteki etkileri hafife almak gibi bir yaklaşıma karşı gelmektedir. Bu yaklaşım doğrudan parasal gelir giderler için doğru olabilir. Ancak dışsal etkilerin ve çevre etkilerinin değerlendirilmesinde benimsenmesi çok kuşkuludur. Özellikle güncelleştirme yüzdesi yüksek olduğunda geleceğin tuzakları gözden kaçabilir.

Yukarıdaki irdelemelerin çoğu modele ilişkindir. Yani teknik boyutu ağırlıklı bir aşama ile ilgilidir.

Oysa planlama öncelikle siyasal bir işlemdir. Bu bağlamda katılımcı planlama yaklaşımı önem kazanmaktadır. Buna karşın gelişmekte olan ülkelerde bu konuda ilerleme sağlanamamıştır.

Planların yaşama geçirilmesi hususunda, gelişmekte olan ülkelerde başarısızlık örnekleri çoktur. Bu durum, örgütsel yapının dağınıklığından, planı uygulayacak insan gücünün yetersizliğinden ve gerekli finans planlamasının yapılmamış olmasından kaynaklanmaktadır. Belirtilen nedenlerle, gelişmekte olan ülkelerde ulaştırma planları, uygulamayı sağlayacak örgütsel yapıyı, gerekli personeli, kaynak sorununu ve benzeri konuları içermek ve bunlarla ilgili sorunların çözümlerini vermek zorundadır.

5. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA PLANLAMASI İLE İLGİLİ DENEYİMLER

Yaklaşık olarak 30 yıldır, dört aşamalı talep analizi ile belirleyici özelliğini kazanan klasik ulaştırma modeli kullanılmaktadır. A.B.D. den kaynaklanan bu model, kısa sürede Avrupa ülkelerinde de uygulanmaya başlanmıştır. Epey bir süreden beri gelişmekte olan ülkelerde aynı model uygulanmaktadır. Ülkemizde de bu klasik ulaştırma modeli konusunda deneyimler oluşmuştur. Bu deneyimler kentsel ulaştırmayla ilgilidir.

Yöntemin yaklaşımı ve mantığı bir yana bırakılırsa ülkemizdeki bu uygulamaların hepsini genel bir yargı çerçevesinde değerlendirmek olanaksızdır.

Bir örnek vermek gerekirse, 1974 yılı İstanbul Ulaşım Etüdünün raylı sistemin gereksizliği sonucunu vermiş olduğu söylenebilir (3). İnceleme olanağı bulunan bazı etüdlerin temel varsayımlarına inildiğinde ise tartışmalı bir çok konu ortaya çıkmaktadır.

Bu etüdlerin ortak özelliği yabancı firmaların kendilerinin veya ülkelerindeki başka firmaların ürettikleri modelleri kullanmalarıdır. Hemen hemen tüm örneklerde etüdü yaptıran yönetimler bile olayın dışındadır.

Ülkemizin ilk ulusal ulaştırma ana planı yukarıda belirlenen yöntemin dışında geliştirilmiştir. Bu etüd, özel bir yaklaşımla ve kendi elemanlarımızla gerçekleştirilmiştir. Üç yılda bir revize edilme kuralını koyarak esnek ve dinamik bir planlama yaklaşımını benimseyen bu etüde bir deneme şansı bile verilmeyerek ciddi bir haksızlık yapılmıştır.

Bu deneyim ülkemizde, ulaştırma planlarının geliştirilmesinin ötesinde, geliştirilmiş planların uygulanmasının da incelemeye ve çözümlenmeye gereksinim gösteren sorunları bulunduğunu ortaya koymuştur. Aslında, ulaştırmanın yönetimindeki koordinasyonsuzluk belirtilen sorunun özüdür. Ulaştırmada yönetim ve koordinasyon sorunu mutlaka çözümlenmelidir. İstanbul Ulaşımı ile ilgili bazı çözüm önerileri geliştirilmiştir (15).

6. ULAŞTIRMA PLANLAMASINDA KATILIM VE ÖRGÜT SORUNU

Ulaştırma planlamasında katılım konusu, özellikle kentsel ulaşım bağlamında ele alınacaktır.

Ulaşım bir kentte ekonomik, toplumsal ve kültürel kaynaklara erişme olanağını sağlayan bir etkinlik olarak, kent yaşamıyla içiçedir. Ulaştırma sisteminin karşılaması gereken gereksinimlerin, taleplerin ve eğilimlerin tümüyle kavranması ve belirli formüllere bağlanması güçtür. Bu nedenle ulaşım planlaması herşeyden önce politik bir görevdir. Bu görevin yerine getirilmesinde çeşitli çevrelerin çoğu kez birbirleriyle gelişen çıkarlarının belirlenmesi büyük önem taşımaktadır.

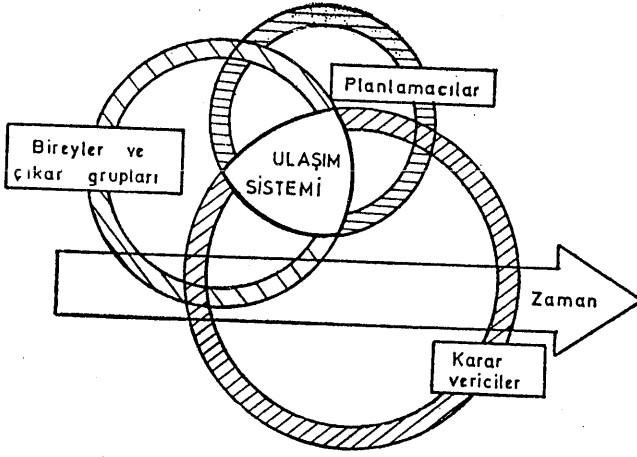
Bu açıklamanın ışığında ulaştırma sistemlerinin planlaması

- . Bireyler ve çıkar grupları,
- . Planlamacılar,
- . Karar vericiler,

den oluşan tarafların görüş alışverişleri ve karşılıklı olarak birbirlerini etkilemeleri çerçevesinde gelişen bir karar süreci dışında düşünülemez.

Ulaştırma planlamasının ekonomik, toplumsal ve kültürel boyutları gözardı edilerek, yalnız mühendislik yaklaşımıyla ele alınması geçerliliğini yitirmiştir. Çağdaş planlama ve karar süreci ulaştırma stratejilerinin ve seçeneklerinin çeşitli çıkar grupları üzerindeki her tür etkisi bu grupların planlama sürecine katılımlarının sağlanması suretiyle değerlendirilebilir. (Şekil 1) çağdaş planlamanın taraflarını ve etkileşimlerini göstermektedir.

Planlama sürecine katılımın etkinliği, bireylerin ve çıkar gruplarının bilgili ve bilinçli olmalarıyla sağlanabilir. Bu amaçla bazı etkinlikler yapılmıştır ve yapılmaktadır. Bunların en yaygın olanı kongreler, sempozyumlar ve benzeri diğer toplantılardır. "3. Ulaştırma Kongresi" de bu bağlamda değerlendirilebilecek bir etkinliktir.



Şekil 1

Kamuoyunu bilgilendirme amacına yönelik olarak Ankara'da EGO'nun 1979 yılında düzenlediği 2. Toplu taşıma kongresi'nde bir Toplu Taşıma Derneği" veya "Ulaştırma Derneği" kurulması önerilmişti (5). Bu öneri üzerine aynı amaçla bir Vakıf kurulabileceği düşünülmüştü. 1989 yılında da "..... bilimsel gerçekler ve toplum çıkarları ölçütleri çerçevesinde ulaşım konusunda izleme, inceleme, araştırma, değerlendirme, çözüm önerileri geliştirme çalışmaları yapan sürekli bir organ" olarak "İstanbul Ulaşım Kurulu" kurulmuştu. Ne var ki yukarıda önerilen dernek veya vakıf kurulamadı, "İstanbul Ulaşım Kurulu" da öngörülen amaçları gerçekleştirme olanağını bulamadı. Gereksinim halen sürmektedir.

Planlama ve karar süreciyle ilgili olarak gerek kentsel düzeyde, gerekse ülke düzeyinde yaşamsal sorunlardan biri de karar verici konumundaki karmaşık ve dağınık örgütsel yapıdır. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında "Şehirlerde ulaşım planları, imar planları ile bütünleştirilerek ele alınacak, ulaşımın mevcut altyapı planlaması ve uygulaması ile ulaşım işletme ve denetleme konularından sorumlu kuruluşlar arasında

koordinasyon sağlanacaktır" denilerek konunun en çok açık biçimiyle ortaya konmasına karşın sorunlar sürmektedir. Ülke düzeyinde de durum benzerdir. İstanbul ulaşımı ile ilgili olarak "İstanbul Büyükşehir Ulaştırması İçin Bir Yönetim ve Koordinasyon Örgütü Model Önerisi" adıyla bir çalışma yaptırılmış, fakat uygulamaya konulmamıştır (15). Ancak yalnız planlama konusu değil, ulaştırmanın tüm olarak etkinliği sağlıklı bir örgütsel yapı sağlanmaksızın çözüme kavuşturulamaz.

7. SONUÇLAR

Ulaştırma planlamasının yaşamsal önemi ve öncelikli yeri açıktır. Bu nedenledir ki, ister ülke ulaştırması isterse kentsel ulaştırma söz konusu olsun bütün çalışmalarda ilk öneri bir ana planın hazırlanması olmaktadır.

Ancak planların geçerli olmaları ve uygulanma şansı bulmaları gerekmektedir.

Artık "klasik" diye adlandırılan dört aşamalı talep analizi ile tanımlanan planlama yöntemi, ülkemizde de epey zamandan beri uygulanma olanağı bulmaktadır. Ne var ki bu yöntem sistemi belirlenmiş bir hedefe doğru geliştirmeyi amaçlayan etken bir yaklaşım yerine mevcut durum ve eğilimleri geleceğe taşıma yaklaşımını benimseyen bir yöntemdir. Oysa, gelişmekte olan ülkelerde ve ülkemizde yaşanan durum toplum katmanlarının büyük bölümü tarafından kabul edilebilir nitelikte değildir. Bu nedenle, mevcut durumu iyileştirmeyi öngören "etken" veya "yönlendirici" denilebilecek bir yaklaşımın yeğlenmesi gerekmektedir. Bazı ulaştırma uzmanları etken bir planlama yaklaşımının gereğini vurgulayarak çözüm önerileri ortaya koymuşlardır (3), (8). Bu önerilerde ayrıntılara inilmese bile sorunun çözümüne ışık tutucu önemli öğeler bulunmaktadır. Bugün yapılması gereken, yabancı firmaların geliştirdikleri modelleri gözü kapalı ve onların yaklaşımlarıyla uygulamak yerine gecikmeksizin özel koşullarımızı gözeten planlama yöntemi arayışına geçmektir. Bu bildirinin ilk mesajı budur.

Sağlıklı ve geçerli planların üretilmesi elbetteki gerekli ve önemlidir. Ancak yeterli değildir. Planların kağıt üzerinde kalmayıp yaşama geçebilmeleri için siyasal iradenin kararlılığı ile gerekli altyapı ve ortamın hazırlanması zorunludur. Gerekli altyapı, planı yapma, uygulanmasını izleme yeteneğine sahip güçlü bir kadro ve sağlıklı bir koordinasyon içindeki örgütsel yapıdır. Gerekli ortam ise hem geçerli bir planın oluşmasına katkıda bulunulmasını, hem de siyasal iradenin etkilenecek yönlendirilmesini sağlayacak katılımcı demokratik bir planlama ve karar sürecidir.

Bu bağlamda ulaştırma konusundaki gelişmeleri izleyip gerekli değerlendirmeleri yaparak kamuoyunu bilgilendirmek işlevini yerine getirmek üzere bir "Toplu Taşıma Derneği" veya "Ulaştırma Derneği" kurulması biçiminde on altı yıl önce Ankara'da 2.Toplu Taşıma Kongresi'nde yapmış olduğum öneriyi yinelemek istiyorum. Bu öneri, çabalarımızı kongreler ötesinde sürekli ve kurumsal hale dönüştürme dileğidir. Böylece katılımcı bir planlamaya katkı sağlamanın ötesinde, bilgili ve duyarlı bir kamuoyu karşısında "oldu bittiler" in sona erebileceğini umuyorum.

KAYNAKLAR

1. GENTON, D.L., "Planification des Transports", EPF-Lausanne Institut de Technique des Transports, 1978.
2. Un Groupe de Recherche Routière de L'OCDE, "Modèles de Circulation Urbaine: Possibilités Simplification", 1974.
3. ALÜGE, A., "Toplu Taşımacı Politika Açısından Ulaşım Planlılığı", 1.Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi, 1978.
4. ELKER, C., "Ulaşım Planlaması (Türkiye İçin Bir Arazi-Ulaşım Planlaması Metodoloji Önerisi", Ön Rapor, KGM, Etüd No: IV/16, 1971.

5. EVREN, G., "Ulaştırma Planlaması Yaklaşımı Üzerine", Yöneylem Araştırması 5. Ulusal Kongresi, Mayıs 1979.
6. GENTON, D.L., "Analyse de La Demande", EPF-Lausanne Institut de Technique des Transports, 1978.
7. "Etude Méthodologique Pour l'Etablissement à L'Echelle Nationale et Regionale de Plans d'Ensemble Pour les Transports", Quinzième Table Ronde, CEMT, 1971.
8. ELKER, C., "Türkiye İçin Bir Kentsel Ulaşım Planlaması Yöntemi Önerisi", İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Metropoliten Planlama Dairesi - Ulaşım Planlama Başuzmanlığı, Yayın No: UP3 - 03, 1981.
9. GENTON, D.L., "Une Approche Globale du Problème des Transports Urbains", Revue Economique et Sociale, No: 3, 1971.
10. ----- "Plans Généraux de Transport (Methodes, Lacunes et Perspectives", Table Ronde 27, CEMT, 1975.
11. EVREN, G., "Toplutaşımcı Çabalar", 2. Toplutaşıım Kongresi, Ankara Belediyesi, 1979.
12. EVREN, G., "Ulaştırma Ana Planının Değerlendirilmesi", Türkiye'de Ulaştırma Planlaması Sorunları ve Ulaştırma Ana Planı Sempozyumu, İ.T.O. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi, 1984.
13. WACHS, M., "Planning Organisations and Decision-Making: A Research Agenda", Transportation Research-A, Vol. 19A, No 5/b, 1985.
14. DE LA BARRA, T., "Integrated Land Use and Transport Modelling", Cambridge University Press, 1989.
15. EVREN, G. ve diğerleri, "İstanbul Büyükşehir Ulaştırması İçin Bir Yönetim ve Organizasyon Etüdü", İstanbul Büyükşehir Belediyesinin istemiyle yapılan çalışmanın raporu, 1988.