

Kentsel Ulaşım ve Trafik Sıkışıklığı Ücretlendirmesi

ŞEHİRLERDEKİ TRAFİK SIKIŞIKLIĞI İNSAN VE MALLARIN ULAŞIMINI ENGELLEMekte VE ŞEHİRLERİMİZDEKİ EKONOMİK, SOSYAL VE ÇEVRESEL REFAHI GİTTİKÇE AZALTMAKTADIR. TRAFİK SIKIŞIKLIĞI; ŞEHİRLERİN YAŞAMAK, ÇALIŞMAK VE HAREKET ETMEK İÇİN DAHA PAHALI VE DAHA AZ CAZİP YERLER OLMALARINA NEDEN OLMAKTADIR. UITP TARAFINDAN “ÜCRETLENDİRME VE KENTSEL ULAŞIM” (MART 2001) HAKKINDA DAHA ÖNCE YAYINLANAN, UITP “ODAK YAYINI”, TOPLU TAŞIMACILIK, PARK ETME, ŞİRKET ARAÇLARI VE YOL ALANLARININ EN İYİ NASIL ÜCRETLENDİRİLMESİ KONUSUNDA TAVSİYELERDE BULUNMAKTADIR. AYRICA, TOPLU TAŞIMACILIK YATIRIMLARI VE FİNANSMANININ İDARE EDİLME İLKELERİNİ DE ELE ALMAKTADIR. ÖZELLİKLE, TAŞIMACILIK ÜCRETLERİ VE VERGİLERİN TOPLAM REFAHI ÜST DÜZEYE ÇIKARMAK İÇİN NEDEN MARJİNAL SOSYAL MALİYETLERİ TEMEL ALARAK HESAPLANMASI GEREKTİĞİNİ BELİRTMEKTEDİR. BU İLKE, AVRUPA KOMİSYONU’NUN 1998’DE YAYINLANAN BEYAZ KİTABI’NDA ÖNE

SÜRÜLMÜŞTÜR VE AVRUPA BAKANLAR KONFERANSI'NDA TAŞIMACILIK KARARI 2000/3 OLARAK TAVSİYE EDİLMİŞTİR.

BU “ODAK YAYIN” DIĞER ÜCRETLENDİRME POLİTİKALRI (PARK ETME POLİTİKALARI) VEYA DAHA GENİŞ TAŞIMACILIK POLİTİKALARI İLE KARŞILAŞTIRILDIĞINDA, KARAYOLUNUN ÜCRETLENDİRMESİNİN NE ZAMAN YAPILMASININ UYGUN OLDUĞU HAKKINDA DAHA FAZLA DETAY ÜZERİNE ANALİZ YAPMAKTADIR. AYRICA, BU TÜR BİR POLİTİKANIN HALK TARAFINDAN KABUL EDİLEBİLMESİ İÇİN KARAR VERİCİLERİN VE TAŞIMACILIK PROFESYONELLERİNİN NE YAPMASI GEREKTİĞİNİ DE İNCELEMEDİR.

Kentlerdeki Trafik Sıkışıklığı Kentsel Canlılığı Engellemektedir

Karayoluna olan talep, artan araç sahipliği, ulaşım talebi ve yük trafiği nedeniyle artmaya devam etmektedir. Şehirlerin halihazırda inşa edilmiş olması nedeniyle, şehirler içerisinde karayolu ve park yeri temin etmek sınırlıdır ve dolayısıyla karayolu kullanımının iyi yönetilmesi gerekmektedir. Günümüzde karayolu bir kıt kaynaktır, dolayısıyla karayolu güvenliği, otobüs güvenilirliği ile yürüme ve bisiklet kullanımı için imkanların geliştirmesine ağırlık verilmektedir.

Trafik sıkışıklığı ayrıca taşımacılık politikasının genel amaçları ile de çelişmektedir. Bu amaçlar genel olarak şöyledir:

- “Daha geniş” ekonomik yararlar sağlayan, daha hızlı ve/veya daha tahmin edilebilir seyahat süreleri aracılığı ile ekonomik gelişme ve iyileşen erişebilirlik;
- Gelişmiş bir çevre ve özellikle sera gazı emisyonlarının ve hava kirliliğinin azaltılması, bununla birlikte şehir görünümü ve genel olarak kentsel hayat kalitesinin iyileştirilmesi;
- Özellikle taşımacılık politikasının sürdürülebilir arazi kullanımı politikaları ve sosyal dışlanma ile mücadele politikaları ile birleştirilerek politika alanları arasında entegrasyon sağlamak.

Kentsel trafik sıklığı ile nasıl mücadele edilir?

Bu konunun ele alınacağı çeşitli yollar söz konusudur. Bunlar:

- Kullanılan karayollarında verimliliği arttırıcı Trafik yönetimi;
- Trafik sıklığı ücretlendirmesi uygulaması veya trafik sıklığından kaynaklanan sorunlar hakkında toplumsal bilinci geliştirecek “akıllı tedbirler” aracılığıyla yolculuk özelliklerini iyileştirmek;
- Yer altında veya üstünde özel olarak tahsis edilmiş alt yapısı olan etkin kentsel ulaşım ağları oluşturmak üzere, toplu taşımacılık araçları gibi en etkin kentsel taşımacılık şekillerine hem daha fazla kaynak hem de daha fazla karayolu alanı sağlayan ek kapasitenin oluşturulması. Aynı karayolu güzergâhında etkin kullanılan toplu taşımacılık ile, özel araçlara nazaran 20 kat daha fazla yolcu taşınabilir.
- Uygun kentsel ve bölgesel planlama tedbirlerinin alınması, Örneğin; şehir merkezine yakın yüksek yoğunluklu kentsel gelişimi teşvik etmek veya park etme imkanlarını sınırlandırmak;
- Özel araçların şehir merkezlerine girişinin yasaklanması, yaya bölgelerinin oluşturulması ve sadece toplu taşımacılığa ayrılan caddelerin belirlenmesi gibi trafik kısıtlamaları;
- Ücret mekanizması. Aşağıdaki öğeleri içermektedir:
 - “Kilometre başına” karayolu ücretlendirmesi: bu durumda, ücret belirli bir bölge içerisinde yapılan yolculuk mesafesi ile doğrudan ilişkilidir;
 - kordon ücretlendirme: bir kordonun geçilme yerlerinde ücretler uygulanmaktadır; ücretlendirme tek yönlü veya iki yönlü olabilir;
 - alan ücretlendirme: belirli bir zamanda belirli bir alanda bulunan araçlara yönelik ücretlendirme söz konusudur;
 - park ücretleri;
 - toplu taşımacılık ücretleri.

Ücretlendirme politikasının temel rolü

Geçmiş deneyimler, hangi şekilde olursa olsun ve nasıl uygulanırsa uygulansın ücretlendirme mekanizmalarının işe yaradığını göstermektedir:

- İnsanların tutumları ve talepleri, ücret düzeyleri ve yapılarındaki değişikliklere reaksiyon göstermektedir;
- Ücret mekanizmalarının hepsi trafik sıklığını içerebilir ve karayolu kullanıcılarının diğerleri ile topluma kabul ettirdiği maliyetleri yansıtabilir.

Ayrıca, ücretlendirme mekanizmaları taşımacılık yatırımları veya kamu hizmetlerinin finanse edilmesinde geniş biçimde kullanılan gelir getirici avantajlar sunmaktadır. Ters değişime (örneğin; çalışanlara yönelik vergiler) neden olabilecek “geleneksel” fon kaynaklarından daha çok tercih edilmektedir.

Ne var ki, bu farklı yöntemleri bir araya getirmek ve uygulamak için gerekli olan kaynaklar ve masrafların yaptığı gibi, bunların göreceli etkinliği çeşitlilik göstermektedir.

İnsanların farklı ücret yöntemlerinin kabul edilebilirliğine dönük tavır ve algılamaları da çeşitlilik göstermektedir.

Uygulama hesaba katılmaksızın, genel işletme ve yürütme maliyetlerinde, kilometre başına yol ücretlendirme planı, toplanan para birimi açısından kordon ücretlendirmesinden daha etkili olacaktır. Bu durum, park ücretlendirmesinden daha etkilidir. Toplu taşımacılık ücretlerinin araba kullanımı ve trafik sıklığı üzerindeki etkisi; ilgili şehirdeki ortalama ücret düzeylerine, araç sahipliğine ve gelirlere büyük ölçüde bağlıdır.

Ne var ki, bir karayolu ücretlendirme projesinin kurulması ve yürütülmesi hususunda daha fazla engeller söz konusudur. Bunlar:

- Kamu nezdinde ve politik açıdan kabulünün şu ana kadar zor olduğu görülmüştür.
- Problemin yeterince ciddi olduğuna dair her zaman bir uzlaşma yoktur.
- Sistemin güvenilir çalışmasına dönük bazı şüpheler vardır.
- Uygulamaya yönelik maliyetler diğer ücretlendirme araçlarından daha fazla olmaya eğilim göstermektedir. Ancak, gerekli olan daha

karmaşık teknoloji sayesinde asgari düzeyde değildir. Örneğin; kentsel alanlarda uydu teknolojisinin güvenilirliğine ve araç üstü ekipman maliyetine dönük sorular ortaya sürülebilir.

- Bu fikre karşı çıkanlar tarafından öne sürülen diğer sebepler kapsamında yolculukların yavaşlaması nedeniyle kişisel mahremiyetin olası kaybı, ödeme yapamayan kişilerin sosyal dışlanmışığa uğraması, perakende gibi belli sektörler için potansiyel iş kaybı ve alternatif ulaşım şekillerinin yeterli olup olmamasına yönelik kaygılar.
- Ayrıca, karayolu ücretlendirmesini ek “vergilendirme” * ve kişisel özgürlüğün kısıtlanması olarak görenler de bu uygulamaya karşı çıkmaktadırlar.

Ne var ki, insanlar bu uygulamanın işlevselliğini gördüğü zaman, uygulamanın kabulü yaygınlaşacaktır.

Çeşitli politikaların birleşimi nasıl optimize edilir?

Farklı şehir ve kasabaların karşılaştığı farklı durumlara en uygun tek bir politika söz konusu değildir. Optimum politika karışımını etkileyen faktörler şöyledir:

- Yolculuk güvenilirliğinin farklı ve bazen çelişkili amaçları, yolculuk hızları, olası ekonomik etkiler, sera gazı emisyonları vb. üzerine odaklanma derecelerini belirleyen şehrin ulaşım politikasının hedefleri. Bir ücretlendirme projesi ayrıca aşağıdaki alanlardaki hedeflere hizmet etmek amacıyla bir aracın çevresel özellikleri ve enerji verimliliğini göz önünde bulundurabilir.
- Toplumun kabul etmesi: Karar vericilerin farklı ücret türlerinin dağıtımsal ve öz kaynak etkilerine vereceği ağırlık dahil, şehrin kültür ve mirası ile birlikte politik durumu;
- Şehrin türü ve büyüklüğü: kentsel alan ne kadar büyükse, trafik sıkışıklığının da önemli maliyetlere neden olan büyük bir problem olması o derece muhtemeldir;

* Ne var ki, araç vergileri veya yakıt vergileri gibi taşımacılık vergisini yeniden yapılandırmak mümkündür. Böylece vergilendirmenin genel düzeyinin artması gerekmemektedir.

- Trafik modellerinin özelliği: trafiğin oldukça yoğun olduğu yerlerde, örneğin; park ücretlerinin etkin bir çözüm olması daha az muhtemeldir;
- Maliyetler: farklı teknolojilerin etkin bir şekilde ücretlendirilmesi nedeniyle, şehirler; başlatma masraflarını karşılamak için farklı olanaklara (eğer uygulanabilirse) sahip olacak ve bunun akabinde yürütme masraflarına farklı tepkileri olacaktır;
- Günün belli bir saati veya tüketim düzeyine göre belirlenen farklı ücretler aracılığı ile hedefleri karşılamak üzere gerekli olan karmaşıklık derecesi;
- Alternatif ulaşım şekillerinin sunulması, özellikle toplu taşımacılık sunumu, iyileştirilmiş hizmetler veya yayılması hususunda şansı ve topluma olan ek maliyeti.

Teknoloji, deneyim ve bilinirlik geliştikçe şüphesiz bu faktörler zaman içerisinde değişebilir. Aslında, bu faktörler tek bir projenin gelişim sürecinde bile değişebilir. Örneğin; bir teklif, başlangıçta politik ve toplum kabulünü kazanabilir, ayrıntılar ortaya çıktıkça destek kaybedebilir ve yararlar ortaya çıktığı zaman ancak uygulama sonrası destek kazanabilir.

Tavsiyeler

Trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi, talep yönetimi için en etkili araçtır. Sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı geliştirecek, yaşam kalitesini temin edecek, toplu taşımacılığı geliştirecek ve daha akıcı ve temiz trafiğe neden olacaktır.

UITP, aşağıdakileri tavsiye etmektedir:

- Bir ücretlendirme projesinin gerekliliğini ve aciliyetini gösteren sağlam bir taşımacılık politikası geliştirmek;
- Toplumun yararlar konusunda ikna etmek ve olası şüphelere karşı çıkmak için güçlü liderlik göstermek;
- Durumun ciddiyeti hakkında farkındalık oluşturmak ve “işler her zamanki gibi” düşüncesinin artık bir seçenek olmadığını açıklamak;
- Temel ilkelerde sabit kalarak uygulama tartışması için çok sayıda paydaşın katılımını sağlamak;
- Sonuçlar ve performans hakkında şeffaf olmak;
- Ek gelirlerin kullanımı üzerine güçlü taahhütler aracılığı ile bir tarafsızlık yaklaşımı geliştirmek. Proje ile alternatif ulaşım şekillerinin gelişimi arasında açık bağlar kurulmalıdır;
- Kaliteli trafik yönetimi ve/veya araç sahiplerine yönelik uygulanan diğer sabit vergilerde veya ücretlerde azaltma ile karayolu kullanıcıları üzerindeki etkileri hafifletmek;
- Sadece toplumun kabul edebilirliği ihtiyacını düşünerek değil, aynı zamanda seyrek kullanıcıların ulaşım ihtiyaçlarını da göz önünde bulundurarak projenin basit yapıda olması gerekmektedir. Bu; sınırlı istisnalar, basit ödeme yöntemleri ve yüksek düzeyde teknik güvenilirlik anlamına gelmektedir. Gelecekte çeşitli şehir veya ulusal sistemlerin uyumsuzluğu nedeniyle, kullanıcılar için karışıklık ve ekstra maliyetlere sebep olan sorunlar ortaya çıkabilir. İleride, Avrupa çapında teknik standartların tanımlanması hususunda bir ihtiyaç oluşabilir;
- Bu konuda herhangi bir olası projenin ayrıntılı olarak tartışılmasından önce, mümkünse toplu taşımacılık iyileştirilmelidir. Ortak araç kullanımı, yürüyüş veya bisiklet sürme gibi diğer ulaşım araçları aynı şekilde teşvik edilmelidir;
- Trafik sıkışıklığı ücretlendirmesinden elde edilen gelirlerin en azından bir bölümünün bu birbiriyle ilişkili tedbirleri finanse etmek için tahsis edilmelidir.

Bu “Odak Yayın” eBilet üzerine UITP Bilgi Teknolojisi ve Yeniliği Komisyonu alışma grubu tarafından hazırlanmış olup UITP Politika Kurulu tarafından onaylanmıştır. Belge; Fransızca, Almanca ve İspanyolca dillerinde www.uitp.org sitesinde mevcuttur.

Bu, UITP – Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği'nin resmi pozisyon belgesidir. UITP'nin dünya çapında 90 ülkede 2900' aşkın yesi bulunmaktadır ve bu sektördeki temel aktörlerin menfaatlerini temsil etmektedir. yeleri arasında taşımacılık idarelerini, işletmecileri, hem özel hem kamu sektörünü, toplu taşımacılığın tüm türlerini ve endüstri kuruluşlarını içermektedir. UITP; dünya çapında ulaşım ve toplu taşımacılıkla ilgili politika üretmekle birlikte; yolcu taşımacılığının ekonomik, teknik, organizasyon ve yönetim yönlerine eğilmektedir.

Bu Odak Yayın, Taşımacılık Ekonomisi Komisyonu tarafından hazırlanmıştır ve UITP Politika Kurulunca onaylanmıştır.

UITP
Rue Sainte-Marie 6
1080 Brüksel
Belçika
Tel: +32 2 673 61 00
Fax: +32 2 660 10 72
info@uitp.org
www.uitp.org