

**ANKARA İLİNİN**  
**ULAŞIM SORUNUNA**  
**ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

**TÜRKİYE KAMU-SEN**  
**ARAŞTIRMA GELİŞTİRME MERKEZİ**

**ANKARA**

## ANKARA İLİNİN ULAŞIM SORUNUNA ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Günümüzde yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmadan gerek sosyal gerekse ekonomik hayatı canlı tutmak mümkün değildir. Hızlı şehirleşme, sanayileşme ve şehirlerde ortaya çıkan hızlı nüfus artışı, ulaşım da büyük sorunların yaşanmasına neden olmaktadır.

Ulaştırma bir ekonomik faaliyet olduğu kadar diğer sektörleri ve yaşam kalitesini de yakından ilgilendiren ve doğrudan etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaşım sektöründe yaşanan bir aksama doğrudan toplumsal hayata ve diğer ekonomik faaliyetlere de yansımaktadır. Bu nedenle bir şehrin stratejik planlamasına ilk olarak ulaşım politikasını belirleyerek başlamak gerekmektedir.

Ankara ilinin ulaşım planlaması yapılırken, kentin ve kent insanının ihtiyaçlarını sağlamak; insan, araç ve eşyaların hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli, çevreye zarar vermeyen, gürültüsüz ve maliyeti en düşük düzeyde, dışa bağımlı olmadan taşınmasına imkan verecek yöntemlerin belirlenmesi gerekmektedir.

Sağlıklı bir ulaşım ağı için şehrin alternatif ulaşım sistemlerinin belirlenmesi ve şehir planının buna uygun olarak yapılması zorunludur.

Ulaşım politikalarının ister şehir içi, ister şehirler arası olsun, toplum yararını gözeten, kombine taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli, hızlı taşımacılık) gibi tüm alternatifleri (kara, deniz, hava, demiryolu ve boru hatları) gözetmesi gerekmektedir. Ulaşım, çağdaş yaklaşımlara ve politikalara dayanmalıdır. Toplu taşımaya önem veren, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, alt yapı ve tesislerin kapasitesini yüksek düzeyde kullanan, çevreci, insani ve tarihi değerleri koruyan bir ulaşım politikası, şehirdeki diğer ekonomik faaliyetlerin de gelişmesine, yaşam kalitesinin artmasına ve mutlu ve huzurlu bir şehir yaşamına büyük katkıda bulunacaktır.

Tüm dünyada, taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, denizyolu, demiryolu, havayolu, karayolu ve boru hatları taşımacılığının birlikte değerlendirildiği, önceliği toplu taşımaya ayıran politikalar uygulanmaktadır.

Ülkemizde ise insan ve yük taşımacılığı genellikle karayolu ile sağlanmaktadır. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığında planlama ve yatırımın doğru yapılamaması, ulaşım hizmetlerinde karayolu taşımacılığı ile diğer tüm alternatif ulaşım türleri arasındaki makası karayolu taşımacılığı lehine açmaktadır.

Bu nedenle ulaştırma politikalarında toplu taşıma ve alternatif ulaşım sistemleri birinci öncelik olmalı, insanlarımız toplu taşımacılığa yönlendirilmeli ve teşvik edilmelidir.

Günümüzde insan ve eşya taşımacılığında gelinen nokta, 50-100 yıl öncesinde hayal edilebilenin çok üstüne çıkmışken, şehir yaşamında zamanın önemi artmışken, şehir insanının kaliteli bir yaşam sürebilmesi için ulaşım ayırdığı zamanın da mümkün

olduğunca kısaltılması gerekmektedir. Bu nedenle artan nüfus ve refahla birlikte kişisel ulaşım araçları da yaygınlaşmakta ve gelişmektedir. Ancak hem sosyal hem de teknolojik olarak geline bu nokta daha önceden tahmin edilemediği için yetersiz altyapı nedeniyle şehir yaşamında büyük bir ulaşım sorunu ortaya çıkmaktadır.

Son yıllarda Ankara ili de bu sorunu fazlasıyla yaşamaya başlamıştır. Özellikle günün belli saatlerinde yaşanan trafik sorunu, şehir insanının günün büyük bölümünü trafikte, yollarda geçirmesine ve iş gücü kaybı, yakıt sarfiyatı, trafik kazaları gibi sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

2005 yılı itibarı ile Ankara'da 1 milyonun üzerinde motorlu kara taşıtı olduğu bilinmektedir. Bu 1 milyon aracın 735 bin adeti otomobildir. Kişisel amaçlarla kullanılan ve sınırlı sayıda insan ve yük taşımaya imkan tanıyan bu araçların her gün trafikte yarattığı yoğunluk ortadadır. Ankara'nın nüfusunun 5 milyon olduğu ve nüfusunun tamamının gün içinde ulaşım hizmetinden faydalandığı varsayıldığında bile otomobil başına yaklaşık 5 kişi gibi düşük bir rakam düşmektedir. Otobüs, dolmuş, Ankaray ve metro gibi toplu taşıma araçlarından faydalanan insanları bu hesaba kattığımızda, Ankara'da her sabah trafiğe çıkan bir otomobilin ortalama en fazla 2 kişiyi taşıdığı görülecektir.

Bu taşıtlar günlük ortalama 27,7 km mesafe kat etmektedir. Otomobillerin ortalama yakıt sarfiyatı ise km başına 25 Yeni Kuruş dolayındadır. 735 bin otomobilin şehir içinde günlük toplam kat ettiği mesafe 20 milyon 395 bin 500 km'ye karşılık tükettiği yakıt tutarı 5 milyon 90 bin YTL olmaktadır. Yalnızca Ankara için düşündüğümüzde günlük ortalama 1 milyon 470 bin kişinin şehir içi ulaşımı için yıllık ortalama 1 milyar 858 milyon YTL sarf edilmektedir. Özellikle akaryakıtta dışa bağımlılığımız göz önüne alındığında bu miktarın büyük çoğunluğunun yabancı ülkelerden satın alınan petrole gittiği gerçeğiyle karşı karşıya kalmaktayız.

Bütün bunlara ek olarak 2005 yılında kara yollarında meydana gelen yaklaşık 571 bin trafik kazasında 3 bin 215 insanımız hayatını kaybetmiş, 123 bin 985 kişi yaralanmış, 651 milyon USD maddi zarar oluşmuştur. Bu kazalardan 76 bin 921 tanesi Ankara ili sınırları içinde gerçekleşmiş; 186 vatandaşımız hayatını kaybederken, 11 bin 849 kişi de yaralanmıştır.

Yapılan uluslararası araştırmalara göre ülkemizde karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığının ulaştırma türleri içindeki payı % 90'nın üzerindedir. Trafik güvenliği iyi olan ülkelerde ulaşım türleri (kara, demir, deniz ve hava yolları)'ni kullanma oranları bizdeki kadar karayolu lehinde yüksek değildir. Örneğin yolcu taşımada karayolunu kullanma oranı; ABD'de % 27 Almanya'da % 58 olmasına rağmen Türkiye'de % 95'tir. Karayolu taşımacılığına verilen ağırlık ve trafik kazalarına rağmen ülkemizde ulaşım denince yine karayolu ve karayolu güvenliğini sağlamaya yönelik önlemler tartışılmakta ve karayolu ulaşımı, tüm ulaşım tiplerinin en fonksiyoneli olarak kabul edilmektedir.

Şehrimizdeki trafik sorununun çözümü için alternatif ulaşım politikaları araştırılmalı, yalnızca karayoluna yönelik tedbirler düşünülmemelidir. Sadece karayolu güvenliği ve

karayolu bakımı üzerinde durulup, ÷lkemizin kaynakları gelişi güzel kullanılmamalıdır. Kentsel ulaşımda toplu taşımacılık geliştirilerek artan trafik talebi daraltılmalı ve bu alandaki gerekli tedbirler alınmalıdır. Bu çalışmalara paralel olarak kentsel imar uygulamaları ulaşım politikalarıyla örtüşmeli, Şehir içi ulaşımdaki kaos önlenerek ulaşımın plansızlığından kaynaklanan iş gücü ve zaman kaybı en aza indirilmelidir.

Şehir içinde yayalara yönelik tedbirler artırılarak, yaya güvenliği sağlanmalı ve yaya yürüyüş yolları ve bölgeleri oluşturulmalıdır. Kısa mesafelerde kişisel ulaşımın sağlanabilmesi için bisiklet ve akü ile çalışan ulaşım araçları için özel yollar yapılmalıdır.

Bu çerçevede;

- Ulaşım sistemleri tek bir bakanlık altında yeniden yapılandırılmalıdır.
- Karayolu, havayolu, denizyolu ve demir yolu ulaşım politikaları ulusal ve yerel bazda birbirleri ile entegre olarak planlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları ulusal düzeyde belirlenmelidir.
- Yeni demiryolu ağları geliştirilmeli, mevcut demir yolu sistemi yenilenerek daha çağdaş, hızlı ve konforlu bir ulaşım sağlanmalıdır.
- Mevcut metro projeleri tamamlanmalı ve Ankara'nın tüm ilçelerine metro ile demiryolu ağı ulaştırılmalıdır.
- Ulaşımda toplu taşım birinci öncelik olarak ele alınmalı bu nedenle Şehir içi ulaşımda kullanılan toplu taşım araçlarının zaman tarifelerine uygun, konforlu ve süratli hizmet vermeleri sağlanmalıdır.
- Büyük alışveriş merkezleri Şehir içinden ve ana arterlerden uzak bölgelere kaydırılmalı, bu yolla özellikle hafta sonlarında Şehir içi ulaşımın aksaması önlenmelidir.
- Büyük kapasiteli otoparklar Şehir merkezleri yerine, Şehir merkezi civarına yapılmalı, bu yolla özel otoların Şehir merkezine girmelerinin önüne geçilmelidir.
- Kamu binaları, sosyal tesisler gibi yapıların kent geneline yayılması ile kent merkezindeki yoğunluk azaltılmalıdır.
- Yeni kent merkezleri oluşturulmalı, tek merkezli kentleşmenin önüne geçilmelidir.
- Araçların çevreyi kirletmemeleri için teknolojiadaki son gelişmeler takip edilmeli, çevre dostu yakıtların kullanılması teşvik edilmelidir.

- Şehir içi ulaşımda dolmuş yerine daha fazla yolcu kapasiteli ve konforlu otobüslerin kullanılması teşvik edilmelidir.
- Şehir içi trafiğinde uygun bölgelerde bisiklet kullanımı özendirilmeli, bu amaçla bisiklet yolları yapılmalıdır.
- Özellikle yakın bölgelerde oturan kamu çalışanlarının Avrupa, ABD, Çin ve Japonya gibi ülkelerde olduğuna benzer bir şekilde işe geliş gidişlerde bisiklet kullanması teşvik edilmeli, bu amaçla gerekli her türlü ortam (bisiklet yolları, bisiklet ödünç verme servisleri v.s.) sağlanmalıdır.
- Daha güvenli, konforlu ve çevre dostu araçların kullanılması için, otomobil teknolojisindeki gelişmeler dikkatle takip edilmeli ve bu tür otomobillerin ithal edilmesi teşvik edilmelidir.
- Şehir içi trafiğinde daha az yakıt sarfiyatı yapan küçük motorlu taşıtların kullanılması için, küçük sisli hacmine sahip araç kullanımı teşvik edilmeli, gerekirse bu tür araçlardan almak isteyenler özel, düşük faizli kredilerle desteklenmelidir.