

# Ankara'da Ulaşımın Geleceği Karanlık! (\*)

## TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi

**T**MMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi 22 Aralık 2005 tarihinde belediye faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturan ulaşım alanındaki düzenlemelerin bilimsel bir bakış açısıyla değerlendirilmesi amacıyla TMMOB'ye bağlı Odaların yöneticilerinin, meslektaşlarımızın, akademisyenlerin ve bürokratların katılımıyla "Ankara'da Uygulanan Ulaşım Politikaları ve Kente Etkileri" başlıklı bir Sempozyum düzenlemiş, Sempozyumun sonuçları 2006 Yılı sonbaharında Şubemizce kitaplaştırılarak kamuoyunun ilgisine sunulmuştur. Sempozyumda ortaya konan bilimsel veriler yıllardır Şubemizin kamuoyuna aktarmaya çalıştığı; kentin kısıtlı kaynaklarının kenti daha yaşanabilir kılabilecek projelere katılımcı yöntemlerle aktarılmasının çağdaş kent yönetiminin bir gerekliliği olduğu, kentin sürdürülebilir üst ölçekli bir mekansal planının ve ulaşım ana planının olması gerektiği, artan taşıt trafiğini veri kabul eden, kentlerde insan değil otomobil taşınmasını hedefleyen politikaların kentsel mekan kalitesini azaltacağı, yaya hareketinin de en az taşıt hareketi kadar hatta daha da önemli olduğu gibi değerlendirmelerin bilimsel gerçekler olduğunu akademisyenlerin de doğruladığını göstermektedir.

Şubemiz bu gerçekten hareketle aslında bugüne kadar kent yönetimlerinin yapması gereken bir çalışmayı gerçekleştirmiştir. Sempozyumda sunulan bildirimlerdeki bilimsel veriler derlenmiş, bir ulaşım modeli hazırlanarak mevcut eğilimlerin değişmeden sürmesi durumunda Ankara Kentinin

2010 yılı ve sonrasındaki olası durumunun bir projeksiyonu oluşturulmuştur. Projeksiyon çalışmasının sonuçları Ankara Kentinde son on yılda üst ölçekli plan ve ulaşım ana planı yokluğunda daha da denetimsiz hale gelen aşırı kentsel yayılmanın ve otomobil ağırlıklı ulaşım politikalarının yol açtığı maddi ve manevi kayıpları, bütünsel bir bakış açısıyla ve tüm boyutlarıyla ortaya koymaktadır.

Projeksiyon çalışmasının sonuçları çok çarpıcıdır. Sürdürülen politikalarda ısrar edilmesi halinde; 2010 yılı ve sonrasında çözümü çok daha zor ve ağır sorunlar yaşanmaya başlanacaktır. Örneğin; trafiğin yüzlerce yol ve caddeyi kapsayan çok yaygın alanlarda saatlerce tıkanması anlamına gelen ileri düzey trafik sıkışıklıkları yaşanmaya başlayacak, her yıl inşa edilmesi gerektiği iddia edilen katlı kavşak sayısı sürekli artacak, büyük paralar harcanarak uygulanan yol genişletme ve şerit arttırma gibi yöntemlerle yaratılan ek kapasiteler kısa sürede dolacak, yayaların kent içindeki hareketi bir cehennem andıracak, kent merkezindeki otopark sorunu gibi en temel sorunlara bile çözüm bulmakta zorlanılacak, Ankara bugünkünden çok daha büyük, çözümü daha fazla kaynak gerektiren ulaşım sorunlarıyla karşı karşıya kalacaktır. TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi bilimsel verilere dayanan bu öngörülerini kamuoyu ile paylaşarak kent yöneticilerinin yaptıkları yanlışlardan yol yakınken vazgeçmelerini, geniş halk kitlelerinin sürdürülen yanlış uygulamalarda nelerin kaybedildiğinin farkına varabilmesini sağlamayı umut etmektedir.

<sup>1</sup> Bu raporda kullanılan tüm bilimsel veriler ve görsel materyaller TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi tarafından yayımlanan "Ankara'da Uygulanan Ulaşım Politikaları ve Kente Etkileri" isimli kitaptan alınmıştır.

## Ulaşımın Sorunlarının Asıl Kaynağı: Plan Bütünlüğünden Yoksun Aşırı Kentsel Yayılma

### Ankara Kenti Plansız ve Aşırı Yayılıyor, Ulaşım Maliyetleri Katlanıyor! 9 Milyar Dolarlık akaryakıt yollarda heba oldu!

Yapılan bilimsel çalışmalara göre Ankara Kentinin kentsel yoğunluğu 1985'ten sonra çok hızlı bir düşüş göstermiştir. Kentsel yoğunluk hektar başına düşen ortalama kişi sayısıdır. Kentsel yoğunluğun azalması hektar başına ortalama kişi sayısının azalması anlamına gelmektedir. Normal koşullar altında kentsel yoğunluğun Ankara gibi Metropolitan kentlerde belli bir noktadan sonra yavaş yavaş düşmesi beklenen ve sağlıklı bir olgudur. Ancak maalesef Ankara'da bu düşüş kentin daha planlı, daha yaşanabilir ve açık alanları yeterli bir gelişme göstermesi sonucunda gerçekleşmemiştir. Kentin merkezinde ve eski mahallelerinde nüfus yoğunluğu aşırı artarken kentin çok uzağındaki alanlar parçacı-mevzi imar planlarıyla yapılaşmaya açılmakta, bu da kentsel yoğunluğun beklenenden çok daha hızlı düşmesine sebep olmaktadır. Bunun sonucunda bütünsel planlama anlayışından yoksun bir şekilde imara açılan bu alanlara götürülen alt-yapı maliyetleri katlanmakta, gerekli toplu taşıma hizmetlerinin sağlanmamasının da etkisiyle otomobille kat edilen mesafe ve otomobil kullanımı artmaktadır. Arazinin verimli kullanılmadığı, maliyetleri yüksek bir kentsel yayılma ortaya çıkmıştır. Çayyolu ve Konutkent gibi üst gelir gruplarının yaşadığı banliyölerde; alt merkezlerin oluşturulmaması, raylı sistemlerin ve toplu taşıma

sistemlerinin işletmeye sokulmaması ve özel araç kullanımının uygulanan otomobil ağırlıklı ulaşım politikalarıyla sürekli teşvik edilmesi sonucunda plan bütünlüğünden yoksun aşırı kentsel yayılma – otomobil ağırlıklı ulaşım olguları ve bunun sonucunda ortaya çıkan trafikteki sıkışıklık, bir kısır döngü haline gelmiştir. Ayrıca yeni gelişen yerleşim birimlerinde sağlıklı alt merkezler oluşturulmadığından, olması gerekenden çok daha fazla bir nüfus her sabah ve akşam kent merkezine gidip gelmek zorunda kalmaktadır. Öte yandan alt ve orta gelir gruplarının yaşadığı kentin eski mahallelerinde, ıslah planlı alanlarda ve gecekondu alanlarında ise gereksinim duyulan kalite ve nitelikte toplu taşıma hizmeti sunulamamış, bu da mevcut eğilimleri güçlendirmiştir.

Aşağıdaki grafikte Ankara Kentinin sağlıklı bir kentsel gelişme durumunda yaşaması gereken yoğunluk düşüşü ile var olan eğilim karşılaştırılmıştır.

Bütün bunların sonucunda Ankara Kentinde yaşayanlar üst ölçekli plan yokluğunda ortaya çıkan aşırı kentsel yayılma ve bu sebeple ortaya çıkan otomobil ağırlıklı ulaşım politikaları sebebiyle toplu taşımada ve otomobilde, ulaşmak istedikleri yere varmak için kat etmeleri gerekenden fazla mesafe kat etmek zorunda kalmaktadırlar. Otobüs ve otomobil içinde fazladan kat edilen mesafe yıllar geçtikçe artmaktadır.

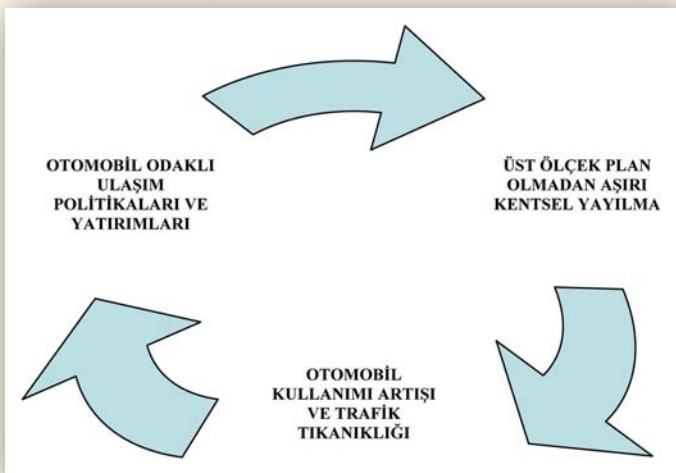
Aşırı kentsel yayılma ve otomobil odaklı ulaşım politikaları sonucunda Ankaralılar son on yılda:

- *Toplu taşımada yaklaşık 9.000 (Milyon) km.,*
- *Otomobille yaklaşık 14.000 (Milyon) km. fazladan yol kat etmek zorunda kalmışlardır.*

Bunun sonucunda Ankara Kentinde ulaşımında:

- *Toplu taşımada fazladan 7,2 Milyar YTL (Yaklaşık 5 Milyar \$) (Km. başına maliyet 0,8 YTL alınmıştır),*
- *Otomobilde fazladan 5,6 Milyar YTL (Yaklaşık 4 Milyar \$) (Km. başına maliyet 0,4 YTL alınmıştır),*
- *Olmak üzere Toplam 9 Milyar \$*

tutarında fazladan akaryakıt tüketimi gerçekleşmiştir. Bu tutarın plansız kentsel yayılma ve otomobil ağırlıklı ulaşım politikalarının sürmesi halinde daha da artacağı açıktır. Bu sonuç aynı



zamanda “katlı kavşaklar yapılırken, yapılan her kavşağın yıllık yüz milyonlarca dolar değerinde yakıt tasarrufu sağladığı” şeklindeki iddiaların da kentin bütünü düşünüldüğünde geçerliliğini kaybettiğini göstermesi açısından çarpıcıdır. Ankaralıları katlı kavşaklardan geçerken kazandıklarını zannederken uzun vadede ciddi anlamda kaybetmektedirler!

1995-2005 yılları arasında Ankara Kentinde ulaşımda yaklaşık 40 Milyar \$ tutarının üzerinde akaryakıt tüketildiği düşünülürse: son 10 yılda Ankaralıların ulaşımda harcadığı akaryakıt tutarının %20’si üst ölçekli plan yokluğunda ortaya çıkan aşırı kentsel yayılma ve otomobil odaklı ulaşım politikaları sebebiyle heba olmuştur!

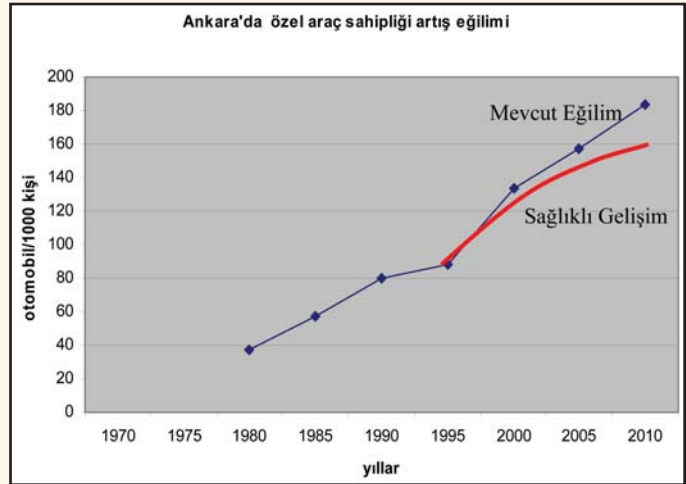
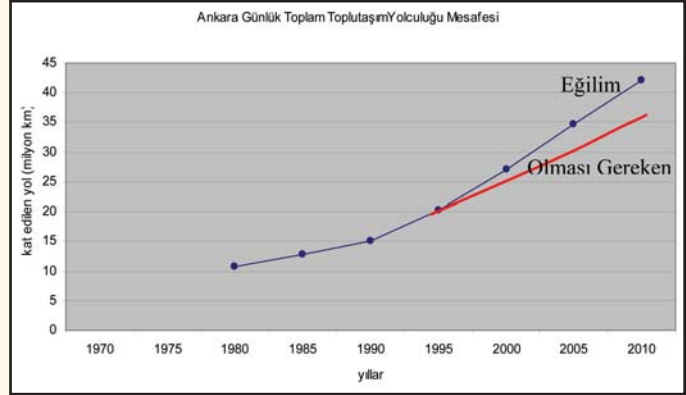
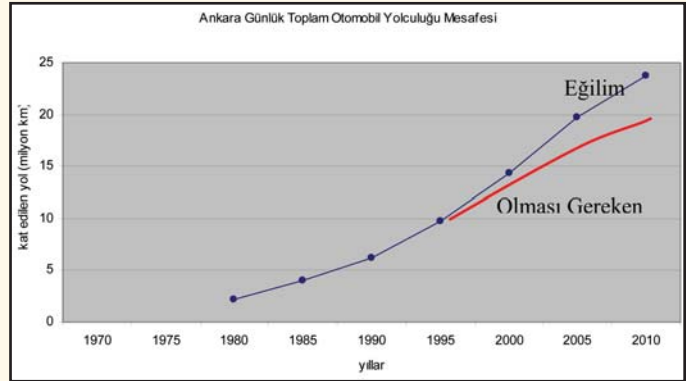
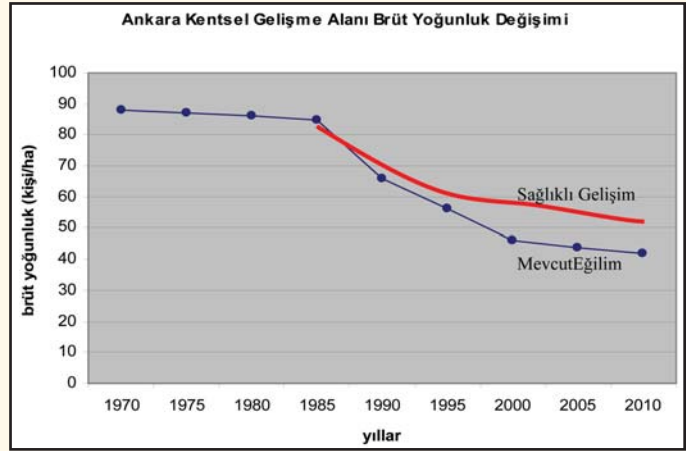
Bu tutar, araçların yıpranma payı, kazalar sebebiyle ortaya çıkan can ve mal kayıpları, otomobil kullanımındaki artışın sebep olduğu verimsizlikler hesaba katıldığında çok daha artacaktır. Ancak, sadece ulaşımda akaryakıt harcamalarında heba olan kaynaklar düşünüldüğünde Ankara’nın ne kadar büyük kayıplar içerisinde olduğu görülmektedir.

Tüm bunların yanı sıra küresel ısınmanın etkilerinin yarattığı tehlikelerin ülkemizin bütününde ve özellikle Ankara’da susuzluk tehlikesi şeklinde kendisini gösterdiği şu günlerde, yapılan yatırımlarla otomobil ağırlıklı bir ulaşım sisteminin desteklenmesi, tüketilen fosil yakıt miktarını yükselterek, hava kirliliği yanında maalesef küresel ısınmaya yol açan emisyonları artırmaktadır.

2010 yılına gelindiğinde ne yazık ki fazladan harcanan akaryakıt maliyetleri 10 milyar dolar seviyesini aşacak, şimdiden önlem alınmazsa kayıplar geri dönülemez bir noktaya varacaktır.

Bununla birlikte plansız kentsel yayılma sonucunda ortaya çıkan ulaşım ihtiyacı toplu taşıma olanakları geliştirilerek değil otomobil odaklı ulaşım politikalarıyla çözülmeye çalışıldığından, Ankara kentinde kişi başına milli gelirden alınan pay ve çağdaş örnekler düşünüldüğünde otomobil sahipliği olması gerekenden çok daha fazla artış göstermiştir.

1990’da Ankaralıların %22’si otomobille taşınırken 2010 yılı ve sonrasında bu oran %25’i bulacak, otomobille taşınan nüfus iki katına çıkacaktır.



Dolayısıyla bireysel ulaşım ile taşınan kişi sayısı 2010 yılında 1,5 milyon kişiyi bulacaktır. Ancak;

- 1 otomobilde ortalama 2 kişi taşındığı düşünülürse 1 otobüsün 30 otomobil, dolu bir otobüsün ise 50 otomobil kadar yolcu taşıyabildiği,
- 1 yolcunun otomobille 1 km taşınması için 5 birim, otobüs ile taşınması için 1 birim enerji gerektiği,
- Aynı şekilde, otomobil için yolcu-km başına yol yatırım giderinin otobüse göre 16 kat, işletme giderinin ise 8 kat fazla olduğu,
- Otomobil kullanımında yolcu-km başına yaratılan hava kirliliğinin ise otobüs kullanımının yaklaşık 120 katı olduğu düşünülürse,

Otomobille taşınan yolcu oranındaki %3'lük artışın aslında:

- Harcanan akaryakıt düşünüldüğünde %15'lik,
- Yollarda kaplanan yüzey ve yolların işgalinde %100'lük,
- Yatırım giderleri düşünüldüğünde %48'lik,
- İşletme giderleri düşünüldüğünde %24'lik,
- Yaratılan hava kirliliği düşünüldüğünde %360'lık,

bir artışa sebep olacağı görülmektedir. Bu da kışları daha kirli bir hava, yapılan katlı kavşaklara rağmen daha fazla tıkanan trafik ve kıt kaynaklarımızın heba olması anlamına gelmektedir.

### Otomobil Ağırlıklı Ulaşım Politikalarının Sonucu: Ulaşım İhtiyacının %25'ini Karşılamanın Ama Yolların %80'ini Kaplayan Otomobiller

Ankara ilinde Kasım 2005 itibarıyla toplam kayıtlı araç sayısı 915.000'dir. Bu sayıya her ay ortalama 5.000 araç eklenmektedir. Bu eğilimin aynen devam etmesi durumunda 2010 yılı sonunda Ankara'daki toplam kayıtlı araç sayısı 1.400.000'i aşacak, mevcut otomobil kullanım ve tüketim alışkanlıkları dikkate alındığında bu rakam 1.500.000'i bulabilecektir. Buna karşın araçların yol yüzeyinde işgal ettikleri alan %80'i bulacaktır.

Eğer önlem alınmazsa 2010 yılında araç sayısına oranla otopark sorunu güncelliğini koruyan bir sorun olmaya devam edecektir. Ticari aktivitelerin yoğunlaştığı bölgeler dikkate alındığında konut parkları hariç, kentimizde, 915.000 kayıtlı araca rağmen mevcut otopark kapasitesi yaklaşık 10.000 civarındadır. Mevcut eğilimin devam etmesi ve gerekli önlemlerin alınmaması durumunda kent merkezlerindeki otopark sorunu ağırlaşarak devam edecektir.

Yine 2010 yılına kadar Konya, İstanbul ve Eskişehir Yollarında yol genişletme ve katlı kavşaklar yoluyla yaratılan %40'lık yol kapasitesi dolacak ve uygulanan yöntem daha fazla taşıt trafiğini çektiği için en az %30'luk ek kapasite ihtiyacı doğacaktır. Ancak, yol genişletme gibi uygulamaların bir çok yerde gerçekleştirilmesi

**Tablo 1:** Ankara'da Günlük Araçlı Yolculukların Türsel Dağılımı-1990

Araç Türü	Yolcu Sayısı	Yolcu Payı %
Ego Otobüsü	875281	28.87
Özel Halk Otobüsü	182985	6.04
Minibüs	878331	28.97
Servis Araçları	365971	12.07
Banliyö	51846	1.71
<b>Toplu Taşım</b>	<b>2354414</b>	<b>77.66</b>
Taksi	152488	5.03
Özel Oto	515410	17
Diğer	9149	0.3
<b>Bireysel Ulaşım</b>	<b>677047</b>	<b>22.33</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>3031461</b>	<b>100</b>

**Tablo 2:** Ankara'da Günlük Araçlı Yolculukların Türsel Dağılımı -2000

Araç Türü	Yolcu Sayısı	Yolcu Payı %
Otobüs	1 315 000	27,93
Minibüs	990 000	22,76
Servis Araçları	685 000	15,75
Banliyö Treni	100 000	02,30
Ankara Metroyu	175 000	04,02
Ankaray	175 000	04,02
<b>Toplu Taşım</b>	<b>3 340 000</b>	<b>76,78</b>
Özel Oto	750 000	17,24
Taksi	260 000	05,98
<b>Bireysel Ulaşım</b>	<b>1 010 000</b>	<b>23,22</b>
<b>Genel Toplam</b>	<b>4 350 000</b>	<b>100,00</b>

artık mümkün olamayacağından bu kapasitenin sağlanabilmesi için çok daha büyük yatırımlara ihtiyaç duyulacaktır.

### **Ankaranın En Önemli Gelişme Aksı Olan Konya ve Eskişehir Yollarında Önlem Alınmazsa Hiper-sıkışıklık (İleri Düzey Trafik Sıkışıklığı) Yaşanacak**

Ankara'nın Güneybatı gelişme aksında yaşaması planlanan nüfus 600-700 bin kişi civarındadır. Bu nüfusun %73'ü kent merkezindeki iş yerlerinde çalışmakta, dolayısıyla her gün kent merkezine gidip gelmektedir. Uzun dönemde araç sahipliğinin konut başına ortalama 2'yi geçeceği düşünüldüğünde bu bölgeden kaynaklanan araç trafiği ve ulaşım talebinin önümüzdeki 10 sene içinde Eskişehir yolu üzerindeki ulaşım sorununu kapsamlı ve entegre toplu taşıma önlemleri alınmadıkça tsunami dalgaları gibi bir ulaşım afetine dönüştürebilecektir.

2010 yılında: İstanbul Yolunun Ulus'tan Anadolu Bulvarı Kavşağına kadarki kısmı, Eskişehir Yolunun ODTÜ Kavşağına kadarki kısmı ve Konya Yolu'na kadar merkez çeperindeki bütün yollarda trafik sıkışıklığı beklenmektedir. Konya Yolu nispeten hız standardının iyi olmasından ve yol kenarında çok fazla doğrudan erişim olmamasından dolayı nispeten daha iyi durumda görünmektedir. Merkezin batı ve güney yönünde ve Konya yolu doğusunda kalan bölgede ileri düzey sıkışıklık (hiper-congestion) denilen duruma yaklaşılması beklenmektedir!

### **Yayaların ve Dezavantajlı Grupların Yaşamı Daha Da Çekilmez Hale Gelecek**

Yapılan yeni katlı kavşaklarla yol şerit sayısı ve genişlikleri, trafik hızı daha da artacaktır. Böyle olunca, yayaların karşıdan karşıya geçme zamanı ve ölümlü yaya kazaları hızla artmaktadır. Kent merkezinde yayalara değil taşıtlara öncelik verilmesi, yapılan taşıt ağırlıklı yol düzenlemelerinin standartlara uygun olmaması ve yaya öncelikli düzenlemelerin, kentsel tasarım ve çevre düzenlemelerinin yapılmaması sebebiyle yaya yoğunluğu

çok fazla olan özellikle Kızılay ve Ulusta yayaların yaşamı iyice içinden çıkılmaz bir hal alacaktır. Bu aynı zamanda kent merkezinin çöküntüleşmesi ve bu bölgelerde bulunan esnafın ekonomik açıdan zarar görmesi sürecini hızlandıracaktır.

Halen inşa halinde olan raylı sistemler hizmete sokulduğunda, zirve saatlerde Kızılaydaki metro istasyonundan bir saatte 100.000 kişinin çıkması beklenmektedir. Bu insanların çıktıkları anda kullanacakları yaya mekanları, aktarım yapacakları toplu taşıma olanakları şimdiden geliştirilmeye başlanmazsa 2010 yılı ve sonrasında Kızılay, özellikle Ankara'nın raylı sistem bulunmayan kentsel bölgelerine ulaşmaya çalışan yayalar ve Kızılay'ı kullanan kesimler için bir cehennem halini alacaktır.

### **Sonuç**

Bilimsel verilere dayalı olarak yapılan kestirimler, Ankara Kentinin 2010 yılından itibaren artık geri dönüşü olmayan bir yola gireceğini, vakit kaybedilmeden planlı bir kentsel gelişme ve ulaşım politikası uygulanmaya başlanmazsa mevcut yaklaşımların devam ettirilmesinin artık sorunu derinleştirmekten başka bir işe yaramayacağını göstermektedir.

Bilim adamları bu sorunların önüne geçilmesi için orta ve uzun vadede üç temel öneri getirmektedir:

- 1. Hiç vakit kaybedilmeden Ankara Kentinin, sürdürülebilirlik ilkesine dayalı, katılımcı, stratejik bir üst ölçekli nazım planının üretilerek uygulamaya sokulması.*
- 2. Üretilen üst ölçekli plan doğrultusunda toplu taşıma ve yaya ulaşımına önem veren bir ulaşım ana planının yapılması.*
- 3. Başta ulaşım yatırımları olmak üzere kentteki tüm yatırım kararlarının bu planlara uyumluluğunun sağlanması.*

Aksi halde 2010'dan sonra Ankara ulaşımı da İstanbul gibi çözümsüz bir noktaya gelecek, kamu kaynakları sonuçsuz bir şekilde harcanmaya devam edilecek, kaybeden yalnızca Ankara değil Türkiye olacaktır.



'Kentleşme Hızı', Olgu Çalışkan, Eylül 2007\_Glasgow