

Ankara'da ulaşımın yeniden dzenlenmesi, kamu yararının ve yoksul, dar gelirli vatandaşların çıkarının ön planda tutulması, halkın bu süreçte söz, yetki ve karar sahibi olması için bir katkı

Ankara Ulaşım Hakkı Raporu

Ankara Halkevleri Ulaşım Hakkı Raporu

2019



Giriş

Ankara kentinin sorunları konuşulmaya başlandığı zaman ilk önce ulaşım sorunu akla gelir. Ücretlendirme sorunundan, bir noktadan başka bir noktaya ulaş(ama)ma sorununa, özel halk otobüslerinden dolmuşçuların yarattığı sorunlara kadar birçok alt başlık Ankara'da ulaşım sorununa dâhildir.

Ankara, Cumhuriyetin ilk yıllarında kentin planlanmasında ve gelişmede nitelikli bir örnek olarak öne çıkıyordu. Ancak Türkiye'nin yukarıdan aşağıya çarpık kapitalistleşme sürecinde ortaya çıkan işçileşme dalgasının yarattığı, kentin altyapıdan yoksun çeperleri ve 1980 sonrası uygulanan neoliberal politikalar bu gelişmenin önünü kesti. İlki, kentin çeperinde oluşan gecekondu mahallelerinde yaşayan yoksul, dar gelirli vatandaşları kentsel haklardan yoksun bir "kentlileşme" sürecine hapsederken ikinci durum ilk durumun yarattığı mağduriyetleri giderebilecek kamucu politikaları tasfiye ederek özelleştirmeci, piyasacı süreçlerin önünü açtı.

12 Eylül 1980 darbesiyle beraber Ankara'da görev yapmaya başlayan askeri belediye, tam da 12 Eylül Darbesi'nin 24 Ocak Kararlarıyla uyumlu ruhunu ulaşım da göstermiştir. Özel Halk Otobüsleri'nin yaygınlaşmasını teşvik eden belediye, EGO'nun taşımacılık hizmetinin tamamlayıcısı olarak görev biçtiği ÖHO'ları bir süre sonra yalnızca verimli hatlarda çalıştırarak ÖHO'ların rant sağlamasına yardımcı olmuştur. Aynı süreçlerde iktidarın otomobil ithalatında attığı adımlar ve bireysel araç edinmeyi teşvik etmesi, kentlerin ulaşım planlamasını buna göre organize etmesi Ankara'nın ulaşım sorunlarının katlanmasını beraberinde getirmiştir. Bununla birlikte özellikle son 25 yıldır "Gökçek belediyeciliği" altında, ÖHO ve dolmuş sahiplerinin bir araya gelerek oluşturduğu kooperatiflerin başkanlarının iktidarla ve belediyeye iltisaklı olarak hareket etmesi, ulaşım sorununda kamucu politikalar yönünde adımlar atılmasını engelleyici bir işlev görmüştür. Ya da başka türlü söylemek gerekirse Ankara'nın toplu ulaşım kullanmakta olan yoksul ve dar gelirli halkının cebinden çıkan paralar Gökçek ve ona bağlı kooperatif başkanlarının cebine girmiştir.

Özellikle 1980 sonrasında, ulaşım üzerinden özetlemeye çalıştığımız durumun, halkın nitelikli bir kentte yaşamasın olanak tanımayan birçok başlıkta da yaşanması kocaman bir israf ve yolsuzluk sorunu ortaya çıkarmış ve 31 Mart yerel seçimlerinde halk bu duruma "Artık yeter!" demiştir.

"Gökçek belediyeciliği" ya da "AKP belediyeciliği" diye tariflenebilecek israf ve yolsuzluk düzeninin yarattığı tahribatın, Ankara'ya verdiği zararın, sandığa yansıyan halk iradesine dayanarak yok edilmesi, insanca yaşanacak bir Ankara'nın yaratılması en önemli görev olarak karşımızda durmaktadır.



İnsanca yaşanacak bir Ankara'nın yaratılması meselesi halkın iradesi dışında mümkün değildir. Bu bağlamda, ulaşım sorunundan en çok muzdarip olan yoksul halk kesimlerinin gözünden nasıl görüldüğü, dilinden nasıl dillendirildiği önem kazanmaktadır. Bu yüzden bu rapor ulaşım sorununa halkın yalın ve sade bakış açısını yansıtarak hazırlanmıştır.

Ankara kentinin sorunları konuşulmaya başlandığı zaman ilk önce ulaşım sorunu akla gelir. Ücretlendirme sorunundan, bir noktadan başka bir noktaya ulaş(ama)ma sorununa, özel halk otobüslerinden dolmuşçuların yarattığı sorunlara kadar birçok alt başlık Ankara'da ulaşım sorununa dâhildir.

I.

Ulaşım Zamları Protestomuz ve Talep Toplama Süreci

2 Eylül sabahı Ankara halkı, ulaşımaya dair birçok sorun ortada durmaya devam ederken ve bu konuda halkın fikrini almaya yönelik henüz hiçbir adım atılmamışken Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşımaya yaptığı zamlara karşı karşıya kalmıştır.

Halkın zararına olan her türlü uygulamanın karşısında, kim tarafından yapılırsa yapılsın sessiz kalınamaz. Örneklendirmek gerekirse, zaten hali hazırda iktidarın uyguladığı neoliberal politikalarının yarattığı ekonomik kriz halkın üstünde bir ciddi bir yük oluşturmaktadır. İşsizlik ve yoksulluk her geçen gün yaygınlaşmaktadır. Bu durumun üstüne bir de ulaşım zamları eklendiğinde halkın sırtına ekstra bir yük binmektedir.

Bu yüzden ulaşımaya yapılan zamlardan sonra da Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin önünde zamlara yönelik itirazımızı içeren bir basın açıklaması gerçekleştirdik.

Bu esnada belediye yetkilileriyle iki defa temasımız oldu. İliki basın açıklamasını gerçekleştirdiğimiz gün basın açıklamasının hemen öncesinde ve sonrasında, ikincisi 10 Eylül günü EGO Genel Müdürlüğüyle Ankara Büyükşehir Belediyesi'nde.

Basın açıklamasını bir protesto biçiminde gerçekleştirmemiz yerine yüz yüze görüşmek gerektiğini dillendiren ilk temasımız basın açıklamasının hemen öncesindeydi. Açıklamanın ardından, açıklamanın içeriğine de uygun olarak hemen görüşebileceğimizi söyledik. Çünkü açıklama içeriğinde Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne açık çağrımız vardı. "Gelin bu süreci halkı katarak, halka sorarak, halkla birlikte yürütelim, Ankara'da insanca bir ulaşım nasıl sağlanır diye halka soralım" dedik. Ancak o an öğlen arasının bittiği gerekçesiyle görüşme gerçekleştirilmedi. Daha sonrasında 10 Eylül'de EGO Genel Müdürüyle gerçekleşen görüşmede, yaşanan bu durumu da belirttik. Biz halkın katılmadığı süreçlerin hiçbir sorunu çözeceğine inandığımız için, faaliyetlerimizle halkın ulaşımaya dair dertlerini dinlemeye ve bunların dillendirilmesine odaklandık. Basın açıklamasını takip eden günlerde kentin birçok farklı noktasında, mahallesinde bulunan Pazar yerlerini, parklarını gezerek halkın ulaşımaya dair taleplerini topladık.

Raporu hazırlama sürecimizde Mamak Saimekadın'da üzücü bir olay yaşandı. 30 Eylül Pazartesi günü bir Özel Halk Otobüsü'nün duraktaki yolculara çarpması sonucu 4 kişi hayatını



kaybetti. Ankara'da daha önce de bir çok defa yaşanan benzer olayların da gösterdiği sonuç ulaşım sorununda ciddi ve kapsamlı adımların atılması gerektiğidir. Burada da en önemli başlangıç bir kamusal hak olarak ulaşımın piyasaya mantığının tasfiye edilmesidir. Dolayısıyla kamulaştırma talebi ulaşımı bir hak olarak yeniden inşa etme noktasında çok önemli bir yerde durmaktadır.

"...zaten hali hazırda iktidarın uyguladığı neoliberal politikalarının yarattığı ekonomik kriz halkın üstünde ciddi bir yük oluşturmaktadır. İşsizlik ve yoksulluk her geçen gün yaygınlaşmaktadır. Bu durumun üstüne bir de ulaşım zamları eklendiğinde 4 kişilik bir ailenin aylık giderlerinde 1000 liraya yakın bir ekstra yük eklenmektedir."

İşte bu raporun içeriğini de topladığımız bu taleplerden, yaptığımız görüşmelerden çıkan sonuçlar ve uzman katkıları oluşmaktadır.

II.

Halkın Ulaşım Hakkı Taleplerinin Değerlendirilmesi

Bu bölüm ulaşım yapılan zamların ve Ankara'da ulaşım dair sorunların halk tarafından nasıl görüldüğünü, nasıl ifade edildiğini içermektedir. Dikmen, Seyran, Sıhhiye, Keçiören ve Mamak'ta pazar yerleri ve parklarda en yoğun saatlerde yapılan çalışmalardan ortaya çıkan sonuçların genel bir değerlendirmesinin yanı sıra spesifik örnekleri de, bizzat ifade eden kişinin dile getirdiği gibi aktarıyoruz.

Çalışma yöntemimiz üzerine

Halkevleri olarak yaptığımız çalışmaların içeriğini, bildiri dağıtımı ve talep toplamak üzere iki yönteme dayandırdık. Dağıtılan bildirin içeriğini ulaşım yapılan son zamlardan sonraki ücretlendirmenin bilgisi ve genel olarak iktidarın ekonomi politikaların yarattığı sonuç oluşturmakta. Talep toplama ise, boş talep kâğıtlarının doldurulması ve bir kutuda toplanması şeklinde gerçekleşti.

Çalışma yapılan bölgeler nasıl tercih edildi?

Çalışma yapılan bölgeler, sosyo-ekonomik durumdan kaynaklı, zamlardan ve ulaşım sorunlarından negatif etkilenmenin daha yoğun hissedileceği öngörülerek tercih edildi.

Zamların değerlendirilmesi

Zamlar çok büyük bir yoğunlukla olumsuz karşılanıp, geçim derdi yaşayan insanların hayatını sürdürme noktasında, geri alınması talep olarak karşımıza çıktı. Çok az da olsa, zamları zorunlu ve dolayısıyla hayata geçirilmesi gereken bir uygulama olarak görenler de oldu.

Zamlar noktasında en çok rahatsız olunan konu ise aktarma ücretlerinin yüksekliği olarak karşımıza çıktı.

Dolmuşlarda uygulanmaya başlanan yeni ücretlendirme ise dolmuşlara dair diğer şikâyetlerle ilintili olarak bir rahatsızlık konusu. Üniversite öğrencilerinin dolmuş şoförleri tarafından öğrenci ücretlendirmesine dâhil edilmemesi en çok dile getirilen rahatsızlık olarak öne çıkıyor.

Kartlı sistemle yolculuğun değerlendirilmesi

Vatandaşlar, ÖHO'larda kartlı sistemin paralı sistemin yerini almasını hem olumlu hem de olumsuz yanlarını öne çıkararak değerlendiriyor.

ÖHO'larda şimdiye kadar para alınmasına rağmen çoğu zaman bilet kesilmemesini belediyeyi zarara uğratan, vatandaş üzerinden para kazanılan bir açık olarak değerlendirilmesi ve bu açığın kapatılması olumlu görülüyor.

Ancak, kartı olmayan, uygulamanın ilk günlerinde hemen kart edinmemiş vatandaşların dolmuşa mecbur kalması ya da bilet kesme uygulamasının benzeri gibi görülen muavinin para karşılığında kart basması' gibi durumlar kartlı sisteme ilk geçiş sürecindeki olumsuz yönler olarak değerlendiriliyor.

Hat ve aktarma sorununun değerlendirilmesi

Kentin merkezi noktaları dışında kalan, daha çeper mahallelerde öne çıkan bir sorun ise hat ve aktarmalı ulaşım sorunu. Özel olarak karşımıza çıkan örneklerini bu bölümün sonunda vereceğimiz gibi bazı mahallelere ulaşımı sağlayan hatlara ait otobüslerin seyrek geçişi özellikle işe gidiş ve iş dönüşü saatlerinde ciddi problemler yaratmakta. Bunun yanında bazı bölgelerden Şehir Hastaneleri, AŞTİ gibi noktalara ulaşım sağlanamaması, ancak Kızılay aktarmalı sağlanabilmesi de sık dile getirilen bir problem olarak karşımıza çıkıyor.

ÖHO'lara ve dolmuşlara ait sorunların değerlendirilmesi

Ulaşımında özel işletme olarak çalışan ÖHO'lar ve dolmuşlar, yolcularla müşteri ilişkisi kurmasının getirdiği çeşitli sorunlar rahatsızlık yaratmaktadır. Dolmuş şoförlerinin kaba davranışları, bir birleriyle yarış halinde olmalarının getirdiği kaza riskleri, keyfi olarak durakları atlamaları veya yolcuların inmeyi talep ettikleri duraklara uzak mesafede bırakmaları gibi problemler en çok göze çarpanlar. Bunun dışında ÖHO'ların da dolmuşlara benzer hareket biçimleri yolcularda rahatsız oluşturmaktadır. Sık karşılaşılan bir örnek olarak, duraklarda yalnızca 65 yaş üstü yolcuların bulunması durumunda, duraktan yolcu almadan geçmek özellikle yaşlı vatandaşlarda ciddi rahatsızlık yaratmakta.

Talep formlarında öne çıkanlar;²

Talep formlarında yukarıda belirtilen durumlar ağırlık oluştururken özellikle hat sorunlarında sık göze çarpanları özel olarak belirtme ihtiyacı duyduk. Bu noktada;



Dikmen'den AŞTİ'ye hat talebi

Dikmen'den Şehir Hastanelerine hat talebi

Esat Caddesi'nden Şehir Hastaneleri hat talebi

Kızılay'dan Gölbaşı'na daha sık otobüs seferi talebi ve yine Gölbaşı'na giden 106 no'lu EGO hattındaki seferlerin sıklaştırılması talebi

Elvankent'e ulaşmada sefer sayıları azlığından dolayı dile getirilen sefer sıklaştırma talebi

Yıldız'dan Şehir Hastaneleri'ne hat talebi

Keçiören'den Bağlum'a seferlerin sıklaştırılması talebi

Angora Evleri'nden Kızılay'a direk hat talebi

Aydınlıkevler seferlerinin sıklaştırılması talebi

Akdere'den Şehir Hastaneleri'ne hat talebi

Batıkent'te mahalleler arası ulaşım için seferler konulması talebi

Batıkent'e olan seferlerin özellikle 297 no'lu seferlerin arttırılması talebi

Hat talepleri dışında öne çıkan rahatsızlıklar ve şikâyetler;

Sincan'ın neredeyse dolmuşcuların egemenliğine bırakılması ve işe gidiş gelişlerde ciddi sıkıntılar yaşanması rahatsızlığı

Otobüslerin kadınların kullanımına uygun olmaması, hamile koltuklarının yetersiz kalması problemi.

Çok sık aktarma yapılması gerekliliği ve buna bağlı olarak aktarma ücretlerinin makul bir noktaya çekilmesi talebi

Muhtarlıkların ulaşım sorunlarının giderilmesi için belediyeyle daha aktif şekilde çalışması gerektiği vurgusu

Yalnızca öğrencilere değil tüm Ankaralılara makul bir ücret karşılığında sınırsız ya da aylık yetecek bir sayıda kart kullanım hakkı talebi

Kart dolum noktalarının metro dışında da yaygınlaştırılması ve vatandaşın metro altına inmek zorunda kalmaması talebi

Dolmuşlara da kart basılarak binilmesi talebi

Bisiklet yollarının yaygınlaşmasıyla birlikte sürücülere bisiklet farkındalığı kazandırılmasına yönelik faaliyetler yapılması talebi

Güneşevler'e ulaşmada balık istifi gidilmesi problemi

Akdere'ye kışın ya geç geliyor ya da otobüs hiç gelmiyor şikâyetleri

Mustafa Kemal Mahallesi'nde araç sıkıntısı yaşanması, zorunlu olarak dolmuşların kullanılması ve dolmuşların da pahalı olması sıkıntısı

Polatlı'da bazı köylere ulaşım olmaması ve otostop çekmek zorunda kalınması

Turkuaz vadisinden Kızılay'a ulaşmakta güçlük yaşanması

Seyranbağları'na Sıhhiye yönünden hatların yetersiz olması

Elvankent ve Sincan yönünde ulaşım için kullanılan 532 ve 512 hat numaralı otobüslerin sistemde gözükmesine rağmen saat 23.00'dan sonra gelmemesi durumuyla karşılaşılan yolcuların şikâyetleri...

Özellikle kadın yolcuların erkeklerin duyarsız davranışlarından kaynaklı tutunma güclüğü çekmesi ve otobüslerin yapısının da buna zemin hazırladığı şikâyetleri

Otobüslerin iş çıkışı ve gidişine göre düzenlenmesi gerekliliği...

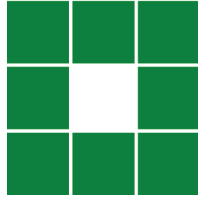
Dipnotlar

1 Standart ücretlendirmenin üstünde bir miktara kart basılıyor veya yoğun zamanlarda ücret alınan kişi sayısından daha az kart basılıyor ve böylece yine vatandaşın ulaşım hakkı istismar edilerek para kazanılıyor.

2 Talep formlarına yansıyan bazı hat talepleri veya var olan hatlardaki sefer sıkıntısına yer vermedik. Çünkü hali hazırda sistemde, talep edilen hattı karşılayan bir hat olması, hatlarda dile getirilen sefer sıkıntılarının sistemde aslında sık seferlere sahip gözükmesi dolayısıyla bu raporda işlemedik. Ancak bu sorunların dillendirilmesinden de kaynaklı ve talepler arasında var olmasından da kaynaklı duraklarda, hatları ve varış saatlerini gösteren elektronik takip sisteminin yaygınlaştırılmasının bu konuda faydalı olacaktır.

III .

**Şehir Plancıları
Odası
ve
Harita Kadastro
Mühendisleri
Odası
Ankara
Şubelerinin
Görüşleri**



**TMMOB
Şehir Plancıları Odası**

Özel araç kullanımına teşvik eden ulaşım yapısı, çevreye duyarlı olmayan ulaşım altyapısı, özel ihtiyaç sahibi gruplarını (engelli, yaşlı vb.), yayaları, bisikletlileri dikkate almayan ulaşım politikaları ve pahalı, güvensiz, konforsuz toplu taşıma sistemleri ile Ankara'nın ve Ankaralı'nın ulaşım problemi giderek artmaktadır. Bu problemin temel nedeni ise Ankara'nın bütüncül bir şekilde kurgulanmış ulaşım ana planının olmamasından kaynaklanmaktadır.

2015 yılında Büyükşehir Belediyesi ve Gazi Üniversitesi işbirliğinde hazırlanan "2038 Ankara Ulaşım Ana Planı" onaylanmamıştır. Ancak bu planda verilen kararlar pek çok eksikliğe rağmen 2017 yılında onanan "2038 Çevre Düzeni Planı"na işlenmiş ve dolaylı olarak onaylandığını söylemek mümkündür. Çevre Düzeni Planına açılan davalar devam etmekle birlikte bu çelişkili durum her iki planın da geçerliliğini ortadan kaldırmaktadır. Kentin bir ulaşım ana planının olmaması, parçacı projelerle çözüm üretilmesine yol açmaktadır. Bir üst plana bağlı olarak üretilmeyen ulaşım politikaları, kent içi ulaşımı olumsuz etkilemektedir. 2 Eylül 2019 tarihinde ulaşım ücretlerine gelen zam, uygulanan bu yanlış ulaşım politikalarının yansımalarından biridir. Toplu taşıma türlerinin ve bağlantılarının bütüncül bir plan çerçevesinde kurgulanmaması ve özel araç kullanımını destekler nitelikte rant odaklı gerçekleştirilen ulaşım politikalarının geliştirilmesi halkın ulaşım ihtiyacını karşılamamakla birlikte ekonomik anlamda da halkı olumsuz etkilemektedir.

Bu nedenle hem 2038 Çevre Düzeni Planı, hem de Ulaşım Ana Planı üniversiteler, uzmanlar,

meslek odaları ve sivil toplum örgütlerinin katılımıyla yeniden ele alınarak yapılan hatalar düzeltilmeli, plandaki özel araç kullanımını teşvik eden ulaşım sistemi ve rant odaklı toplu taşıma sistemi politikalarından vazgeçilmelidir. Ankara Ulaşım Ana Planının sosyal, ekonomik, mekânsal ve coğrafi özellikler gözeterek, toplu taşımayı önceliklendirerek, tüm ulaşım türleri arasında entegrasyonu sağlayarak, mekânsal ve stratejik planlarla uyumlu olarak revize edilmesi gerekmektedir.

Ankara nüfusu son beş yılda yaklaşık %9 artış göstermiş olup, artan nüfusa göre toplu taşıma hizmetleri yetersiz kalmaktadır. Ankara kent içi toplu taşıma olanakları kalitesiz ve konforsuz olup, güvenli de değildir. Toplu taşıma araçlarının sefer sayıları özellikle yoğun saatlerde yetersiz kalmaktadır. Şubat 2017 verilerine göre, Ankara'da kamu işleticilerinin günlük yolculuklardaki payı (raylı sistemler ve EGO otobüsleri) %19,2 düzeyinde kalırken, minibüs-dolmuşlar %17,7, servis araçları %13,8, Özel Halk Otobüsleri (ÖHO) %3,9, Özel Toplu Taşıma Araçları (ÖTTA) %1,2, ilçe otobüsleri %0,5 ve taksi ve otomobillerin toplam payı %43,6 düzeyinde bulunmaktadır. Bu dağılım Ankara'da ulaşım ve toplu taşıma sisteminin otomobil (%37) ve bireysel işleticiler (dolmuş, minibüs, ÖTTA, ÖHO, vs. - toplam %36) ağırlıklı olarak geliştirildiğini göstermektedir. Bu veriler Ankara'nın bir toplu taşıma kenti olmaktan giderek uzaklaştığını ve özel araç kullanım yoğunluğunu giderek arttığı bir kent haline geldiğini göstermektedir. Bireysel özel araç kullanımının ağırlıklı olması nedeniyle hatlar, güzergâhlar ve hizmetler arasında aktarmalar geliştirilmemekte, işleticiler diğer hizmetlerden bağımsız çalışmayı tercih etmekte ve yönetim kararlarını bu yönde oluşturmaktadır.

Ankara kent içi toplu taşıma araçları arasındaki bağlantılar genel olarak Kızılay kent merkezi üzerinden sağlanmaktadır. Kentin farklı bölgeleri arasında bağlantıyı sağlayan toplu taşıma olanakları yetersizdir. Kent merkezi üzerinden aktarma yapılması, bazı bölgeler arasındaki mesafenin kısa olmasına rağmen yolculuk süresinin uzun olmasına yol açmaktadır. Örneğin, AŞTİ-Söğütözü gibi bazı bağlantılar eksiktir. Bir diğer eksiklik ise Batıkent semti ile Eskişehir yolu/ ODTÜ arasındaki ulaşımı sağlayan toplu taşıma seferlerindeki eksikliklerdir. OSB-BATIKENT-KIZILAY-KORU metro hattı kentin batı koridoru ile kent merkezini ve üniversiteleri birbirine bağlayan bir hat olarak işlese de alternatif toplu taşıma sistemleri ile desteklenerek var olan hatların seferleri artırılmalıdır. Ankara'da Metro, Ankaray, banliyö treni, otobüs, dolmuş gibi farklı toplu taşıma araçlarının tümü arasında aktarma yapılamamaktadır. Toplu taşıma araçları arasında aktarmaların yapılamaması sistemin verimliliğini azaltmakta, yolcuların daha uzun süre beklemesine, fazla ücret ödemesine ve uzun süre yolculuk yapmasına neden olmaktadır. Gelen ulaşım zamları halkın toplu taşımaya verdiği ücret maddi açıdan halkın toplu taşıma kullanımını ve bütçesini olumsuz etkilemekle birlikte bütüncül tasarlanmayan ulaşım politikaları uzun süreli seferler ve kalitesiz ulaşım sorunlarına çözüm getirmemektedir.

Sonuç olarak Ankara'da toplu taşıma sisteminin, bütün ulaşım türleriyle entegre olarak kentin tümüne hizmet verecek; güvenli, ucuz, kaliteli ve doğa ile uyumlu olacak şekilde planlanması ve Esenboğa Havalimanı, AŞTİ ve Ankara Garı'na ulaşım bağlantılarının güçlendirilerek toplu taşıma ve aktarma olanaklarının artırılması; ucuz, rahat, güvenli ve hızlı erişimin sağlanması gerekmektedir.

Toplu taşıma olanakları yetersiz, alternatif ulaşım hizmetleri ise gelişmemiştir. Karayolu ulaşımını teşvik eden yatırımlar; doğanın tahrip olmasına, havadaki egzoz gazı emisyonunun artmasına; trafik sıkışıklığına ve ulaşım güvenliğinin riskli hale gelmesine; sokakların araçlar tarafından işgal edilmesine, kentte yayalaştırılmış bölge sayısının azalmasına yol açmaktadır. Motorlu taşıt kullanımının teşvik edilmesi, Ankara'da yaya olmayı zorlaştırmaktadır. Kavşaklarda ve yaya geçitlerindeki sinyalizasyon düzenlemelerinde taşıtlara verilen süre uzun olmasına rağmen, yayalara ayrılan geçiş süreleri çoğu zaman oldukça kısadır. Yayalara ayrılan sürenin kısıtlılığı, yaşlılar, çocuklar, hamile kadınlar, engelliler gibi özel ihtiyaç grubunun güvenliğini tehdit etmektedir. Bu durum, trafik kazası sayısının artmasına, trafiğin özellikle yayalar için güvensiz olmasına yol açmaktadır. Yayalar, günün belirli saatlerinde güvenliksiz olan bakımsız üst geçit ve alt geçitlere mahkûm edilmektedir.

Ankara'nın mevcut ulaşım sistemi bisiklet kullanımını olanaksız kılmaktadır. Katlı kavşakların fiziksel düzenlemeleri ve katlı kavşaklarla hızlandırılan trafik akışı, sürücülerin bisikletliler konusunda bilinçsizliği, taşıt yollarında ve özellikle kavşaklarda bisiklet için trafik işaretleri, levha ve sinyalizasyon sisteminin olmaması, toplu taşıma araçlarında bisikletin taşınmasında yaşanan güçlükler; bisikleti ulaşım aracı olarak kullanmada karşılaşılan temel sorunlardır.

Ulaşım altyapısı tasarlanırken toplumun tüm kesimlerinin ihtiyaçları gözlemlenmeli; kadınlar, yaşlılar ve engellilerin rahat ve güvenli ulaşımı sağlanmalıdır. Engelli bireyler için; toplu taşıma araçlarını kullanmak, yaya geçitlerinden yararlanmak, kaldırımda ve sokakta yürümek oldukça güçtür. Mevcut ulaşım politikaları kentte yaşayan tüm kesimlere eşit olanak sağlayacak bir biçimde, bütüncül, ucuz, güvenli ve konforlu ulaşım sağlamamaktadır.

Ankara'da çevreye duyarlı alternatif ulaşım türlerinin teşvik edilmesi; trafikte yaya ve bisikletlilerin güvenliğini sağlanması, ulaşım da toplumun farklı kesimlerinin ihtiyacına yönelik mekânsal tasarım ilkelerinin belirlenmesi ve herkes için engelsiz ve erişilebilir kentler tasarlanması gerekmektedir.

Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi



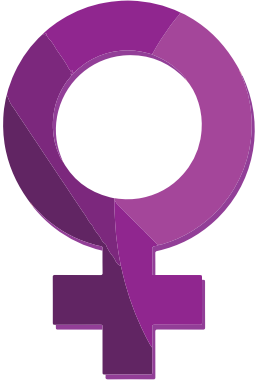
Coğrafi Bilgi Sistemleri ve Ulaşım

Ulaşımın yapılandırılmasında bir öneri

Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS), verilerin toplanması, saklanması, analiz edilmesi, kullanıcıya sunulması gibi işlevleri bütünleştiren bir bilgi sistemidir. CBS, genel bir kavram olup; çeşitli kullanım alanlarına ve tematik konulara yönelik olarak geliştirilen CBS uygulamaları vardır. Bu CBS uygulamaları, Kent Bilgi Sistemi, Orman Bilgi Sistemi, Karayolları Bilgi Sistemi, Arazi Bilgi Sistemi, Tapu ve Kadastro Bilgi Sistemi (TAKBİS), Lojistik Bilgi Sistemi, İç Güvenlik Bilgi Sistemi, Araç İzleme Bilgi Sistemi, Trafik Bilgi Sistemi, Kampüs Bilgi Sistemi, Deprem Bilgi Sistemi, Harita Bilgi Sistemi, vb. şekilde adlandırılırlar.

Ulaşım ağlarının birlikte organize edilmesi ve Coğrafi Bilgi Sistemleri ile çözüm yöntemleri aranmalıdır. Yapılacak veya açılacak yolların neler, nereler olacağı ulaşım verilerine göre değerlendirilmelidir. Günün pig saatleri değerlendirilip bu duruma göre ulaşım koordinasyonu belirlenmeli, toplu taşıma araçları buna göre artırılmalıdır. Sinyalizasyon çalışmaları ekseninde, trafik ışıklarının süreleri, yoğun araç geçişleri ve trafik durumu, yaya hareketleri takip edilip bu duruma göre ulaşım önlemleri alınmalıdır.

Ulaşımında yaşanan sorunlardaki verilerin iyi toplanması ve bunların akıllandırılması, şehir planlaması, çevresel öğeler, kentin demografik yapısı, sosyo-kültürel yapılar göz önüne alınarak CBS ile sorunların çözülmesi sağlanmalıdır. Kurumların bu konu nezdinde ortak çalışmalar yapması ve verilerini birbirleri ile paylaşmaları son derece önemlidir. Ankara Büyük Şehir Belediyesinde bulunan CBS müdürlüğünün bu konu nezdinde daha aktif halde çalışması ivedidir.



Kadınlar İçin Ulaşım Hakkı

Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Bağlamında Ulaşım Hakkı

Kent içi ulaşım sorunlarını toplumsal cinsiyet bağlamında tartıştığımızda, ulaşım araçlarının dizaynının erkek bakış açısıyla gerçekleştirildiğini görüyoruz.

Şoför istihdamında kadınların görünür olmaması, erkek şoförlerin cinsiyetçi tavırlar sergilemesi ve/ya dil kullanması, araçların kadın kullanımında dezavantajlı olması (Örneğin; hamileler için ayrılan koltukların yetersiz olması) gibi durumlar ulaşım hakkının toplumsal cinsiyet eşitliği bağlamında da tartışılması gerektiğini gösteriyor.

Ataerkil aile içi iş bölümü ve çocuk, yaşlı bakımı gibi yükün kadın üstünde olması kadınları kent içi ulaşım olanaklarından yararlanırken dezavantajlı bir konuma itmektedir. Dolayısıyla kadınların ihtiyaçları göz önünde tutularak sefer güzergâhlarının gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Bunun yanında kentin merkezi yerlerden uzak, aydınlatma eksikliği yaşayan mekânları, kadınlar bir korku mekanına dönüşmektedir. Bu eksikliğin ve risklerin giderilmesi noktasında ulaşım başlığından doğru yeni bir planlama yapılmalıdır.

Tüm bunlar göz önüne alınarak:

Kamusal ulaşım hakkı için kadınların eşit olarak erişimine dair adımlar atılmalıdır. Otobüs şoförleri toplumsal cinsiyet eşitliği eğitimlerinden geçirilmeli, işe alımlarda da bu hususa dikkat edilmelidir. Yine aynı şekilde işe alımlarda cinsiyetçi iş bölümü ortadan kaldırılarak, kadınlara ve erkeklere eşit sayıda istihdam açılmalıdır.

Kentin her noktasının kadınlar için güvenli mekânlar haline gelmesi için sefer sayıları özellikle gece saatlerinde artırılmalı ve durak mesafeleri kısaltılmalı ya da geceleri otobüsler durakları dışında kadınların istediği yerde de durabilmelidir. Otobüslerde tutunma yerleri tüm insanların boyu düşünerek yapılmalıdır.

Sonsöz

Ankara'nın ulaşım sorunlarıyla ilgili daha önceki yıllarda da Halkevleri olarak pek çok çalışma yaptık. Batıkent Ulaşım Hakkı Meclisi, Mamak Ulaşım Hakkı Meclisi gibi halkın kendi örgütlerini oluşturmasını, sözünü söylemesini sağladık. Halk yararına pek çok soruna dikkat çektik, bu noktada adımlar atılmasını sağladık.

Bu faaliyetleri yaparken ilkemiz her zaman kamu yararı oldu. Kamu yararı doğrultusunda hareket ederken birilerini rahatsız ettik. Bu yüzden hakkımızda davalar açıldı. Derneğimizin "Kamuya yararlı dernek" statüsünü elimizden almaya çalıştılar. Ancak biz bunu halk yararına faaliyetlerimizle sürekli yeniden ürettik.

Ankara'nın kent sorunlarıyla ilgili faaliyetlerimizde önceki dönemlerde Melih Gökçek'le de bir çok defa karşı karşıya geldik. Bu mücadelelerin de katkısıyla halkta oluşan yeni arayış 31 Mart yerel seçimlerinde Ankara'da yeni bir sayfa açılmasına olanak yarattı. Ancak bu olanak sayesinde doğru adımların atılabilmesi bu durumu iyi değerlendirmekle mümkündür. Bu da ancak halkın söz, yetki ve karar sahibi olduğu bir kent yönetimiyle mümkündür. Halka sorulmadan, onun katılımcısı olmadığı süreçler en doğru adımlarla ilerlese dahi kalıcı olamaz.

Ancak halkın katılımcılığı demek aynı zamanda halkın hakları çerçevesinde ilkeleri hayata geçirmekle mümkündür. Bu sebeple piyasa mantığını, kar hırsını kamusal haklardan tasfiye etmek elzemdir. Dolayısıyla belediyeceilikte de en önemli gündemlerden birisi "**Kamulaştırma**" olmalıdır.

Buna dikkat çekmek için 1 Ekim Salı akşamı Saimekadın'da yapmak istediğimiz basın açıklaması polis saldırısına uğramış ve basın metninin okunması sırasında yarıda kalmıştır. Bir kez daha vurgulamak, yeni can kayıplarının yaşanmaması yönünde hassasiyet oluşturmak için o gün yarım kalan basın metnini de buraya ekliyoruz.

Dün Mamak'ta, Saimekadın Mahallesi'nde bir Özel Halk Otobüsü durağa girerek dört kişinin hayatını kaybetmesine sebep oldu.

Bu Ankara'da böyle yaşanan ilk durum değil. Yıllardır yaşıyoruz benzer durumları. Peki, kazadır, kaderdir denilerek geçilebilir mi?

Bu yaşananı basitçe kaza olarak göremeyiz. Çünkü Özel Halk Otobüsleri'nin Ankara'da ulaşım sistemi içerisine kar etme mantığını, rekabeti soktuğunu biliyoruz. Bu durum ulaşımı kamusal bir hak olmaktan çıkartarak, alınıp satılır bir hizmete dönüştürmektedir. Bunun sonucunda bir biriyle yarışan otobüsler, yolcu hayatını hiçe sayan bir anlayış ve yolcuyu yurttaş değil üzerinden para kazanılması gereken bir müşteri olarak görmek yaygınlaşmaktadır.

Bu durum yeni "kaza"lara da yol açmaktadır.

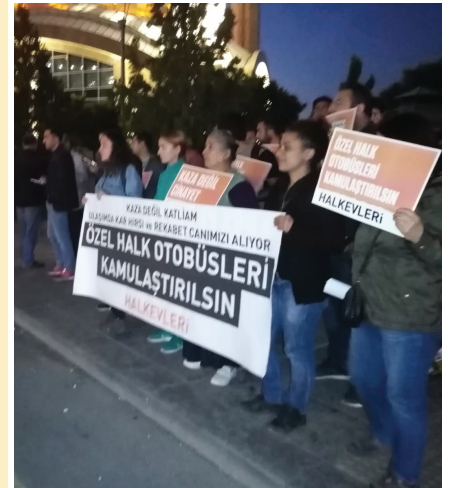
Üstelik Özel Halk Otobüsleri'nin daha bir ay önce yapılan zamlarda da payı büyüktür. Kartlı sisteme geçmek için ulaşım zam yapılmasını Özel Halk Otobüsleri belediyeğe şart koşmuştur.

Yapılan bu zamları gerekçelendirirken bakım onarım masraflarının da artmasını göstermelerine rağmen bugün yaşanan kazanın fren patlamasından kaynaklı olması, zam gerekçelerinin yalnızca bahane olduğu yönünde kuşkuлары güçlendirmektedir.

Ankara'da güvenle ulaşım hakkımızı kullanmak istiyoruz!

Bunun da tek bir çaresi var. Ulaşım da özel sektör olmayacak. EGO bünyesinde kamulaştırma gerçekleştirilerek, ulaşım hakkı, yurttaşların güvenceli ulaşım erişmesini öncelik yaparak sağlanmalıdır. Kar mantığı, rekabet ulaşım sisteminin dışına atılmalıdır. Böylelikle ne yollarda bir biriyle yarışan otobüsler görürüz ne ulaşım da zam yapılması "zorunlu" hale gelir.

Hayatını kaybedenlerin yakınlarına sabır diliyoruz...



ULAŞIMDA HALKIN TALEPLERİ

Ulaşım zamları geri alınsın

Mevcut iktidar politikalarından kaynaklanan ekonomik kriz halkın sırtına her geçen gün yeni yükler bindirmişken, ulaşım yapılan zamlar halk yararına bir içerik taşımamaktadır. Halk yararına atılacak adımlar için ulaşım zamlarının geri alınması gerekmektedir.

ÖHO'lar kamulaştırılsın

Ankara'da ulaşım sorunlarının en önemli kaynaklarından biri piyasa mantığının ulaşım hakkına zarar vermesidir. Ulaşımında kar mantığını, rekabeti önlemek için ÖHO'lar kamulaştırılıp doğrudan EGO bünyesinde hizmet verilmelidir.

6:30-8.00/17.30-19.00 arası parasız ulaşım hakkı sağlansın

Halkçı belediyecilik ilkeleri doğrultusunda işe gidiş ve geliş saatlerinde parasız ulaşım hakkının kullanımı hayata geçirilmeli, "Halk taşıt" uygulaması başlamalıdır.

Halkın katılımıyla ulaşım ana planı hazırlansın

Ulaşımında Ankara'nın çeşitli yerlerinde yaşanan çeşitli sorunlar tek tek ele alınırken aynı zamanda bütüncül olarak sorunu ele alacak "Ulaşım ana planı" hazırlanmalı, bu hazırlık sürecinde de halkla toplantılar yapılmalı, mimar ve mühendis odalarından görüşler alınmalıdır.