

# **BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANI SAYIN MANSUR YAVAŞ'IN**

## **“ANKARA ULAŞIM ÇALIŞTAYI”NDA**

### **YAPTIĞI AÇILIŞ KONUŞMASI**

**20 KASIM 2019**

#### **Sivil Toplum Kuruluşlarının Değerli Temsilcileri**

#### **Kıymetli Akademisyenler,**

#### **Değerli Çalışma Arkadaşlarım**

#### **Basınımızın Değerli Temsilciler,**

Bugün burada Ankara'nın ulaşım vizyonunu hep birlikte tespit etmek için toplandık. Çünkü genellikle ulaşım konusunda rakamlara, veriye dayandırmadan herkesin bir fikri var. Ancak bu fikirlerin birçoğu düşünce aşamasında. Ancak gerçek durum nedir, Ankara için yapılması gerekenler nedir, hepsini birlikte tartışarak, çözüm yollarını bulmaya çalışacağız.

Burada Ankara'nın ulaşım vizyonunu tespit etmek için bir araya geldik. Biz seçtiğimiz andan veya seçilmeden önce de sürekli olarak Ankara'yı birlikte yönetmekten, sorunlara birlikte çözüm bulmaktan bahsetmiştik. Ben açıkçası kendi yaptığım meslek gereği, bir dolmuşçu kadar bilgi sahibi olmayabilirim. Çünkü onlar her gün trafiğin içerisinde. Her birinin kendi penceresi açısından sorunları var. Edindiğim kanaat şudur ki; 50 metrelik bir hat uzatmasında bile büyük sorunlar çıkabiliyor. Dolayısıyla seçimlerde de söylediğimiz gibi hep birlikte bir araya gelelim, Ankara'nın sorunları birlikte çözelim, birlikte hareket edelim diye bu toplantıyı düzenledik.

Şunu istiyoruz, eski yönetimleri eleştirelim diye bir derdimiz yok. Ancak tabii ki her yönetimin kendine has bir tercihi vardır. Ben açıkçası bir büyükşehir belediye başkanının en büyük görevlerinin içerisinde musluktan içilebilir su akıtmak, temiz hava solutmak, insanları temiz ve rahat bir şekilde taşımak için toplu taşımayı desteklemek, yeşil alanlar oluşturmak olduğunu düşünüyorum. Bunlar bir başkanın en hayati, olmazsa olmaz görevleridir.

Toplu ulaşım bugüne kadar Ankara’da maalesef ihmal edilmiştir. Ben bugüne has bir tabloyu sizlere sunmak istiyorum. Bunu EGO Genel Müdürümüz açıkladı. 2010 yılındaki otobüs sayımız iki bin 37. 4 milyon 641 bin nüfusumuz var. Daha sonra Büyükşehir Yasası’nın kabul edilmesiyle birlikte, ilçeler de bu nüfusa dahil oldu ve biz birden 6 milyon nüfus olduk. Şu andaki otobüs sayımız ise bin 540. İlçelerde de 200 otobüsümüz çalışıyor. 400 adet de Özel Halk Otobüsümüz var. Ayrıca günde 30-40 tane otobüsümüz de servis dışı kalıp, tamire ihtiyacı oluyor. Ne kadar zor şartlarda hizmet verildiğini tahmin edersiniz. Şimdi Genel Müdürümüzün de çabalarıyla 300 adet yeni otobüsümüzü kazandırmak için çalışmalarımız başladı.

Bu arada şaşırdığım bir konu şudur; banliyö treni olarak eskiden adlandırılan, hafif raylı sisteme geçildikten sonra hizmete başlayan bu eski banliyö trenlerimizde günlük yolcu sayımız 51 bin 600. Aslında Cumhuriyet’in ilk yıllarında, Ankara’yı kuranlar burayı planlarken Ankara’nın tam ortasından geçen bir hat ve dolayısıyla bugün bunun ücretini EGO topluyor. Diğer hatlarla entegre olması için Ulaştırma Bakanlığı’na EGO ödüyor. Böyle baktığınız zaman normalde, Sincan’dan çıkıp Mamak’a giden ve şehrin tam ortasından geçen eski banliyö treninden günlük 300-400 bin kişinin yararlanması lazım. Bu konunun da burada gündeme gelmesini istiyorum.

Sabahları trafik radyosunu açıyoruz. Oradaki sıkışıklıkları görüyoruz. Biz göreve geldikten sonra şöyle farklı bir şey yaptık. Özel Halk Otobüslerinde validatör denilen bir sistem yoktu, onu taktık. Şu anda artık hafif raylı sistemler de dahil olmak üzere hangi otobüslerimizin hangi hatta, kaç yolcu taşıdığını görebiliyoruz. Bu uygulamaya sadece şu anlık dolmuşlar dahil değil. Akıllı Taksi uygulaması ile artık trafikte taksilerde de kaç yolcu olduğunu görebiliyoruz ve artık “Akıllı Ankara Projesi” de hayata geçiriliyor.

Bu arada Özel Halk Otobüslerinde de sorunlar vardı. Onlar da para kazanamadıklarını söylüyordu. Bu uygulamalar sayesinde gerçek verilerle onlarla da sorunları gerçek bir ortamda tartışabiliyoruz. Mutlaka çözmek zorundayız. Çünkü sabah okula, işe giden insanlar, çocuklar çok vakit kaybediyorlar. Bir iki projemiz daha vardı Ankara için. Mümkünse Ankara’daki mesai saatlerini değiştirmek. Bunu uygulamak istiyoruz. Kamuda olmasa bile en azından özel sektörde mesai saatlerini

değiştirmek suretiyle normal saatleri dışında çalışanların ücretsiz veya çok küçük bir ücret karşılığında taşınmasını öneriyoruz.

Bu arada ağdaş bisiklet yollarını hayata geçirmeye çalışıyoruz. Bunun da önümüzdeki günlerde tanıtımı yapılacak.

Mesele şurada; hep birlikte oturup çözmekte. Bütün dünya nasıl özdyse biz de öyle özeceğiz. Bu kadar basit. Bilim insanlarıyla, sivil toplum kuruluşlarıyla hep birlikte yapacağız. Ankara'da alt ve st geçitlerle trafik sorunu özlmeye çalışılmış; yaya değil araba öncelikli bir çözüm ngrlmş. O yüzden şu anda da toplu taşımı çözmede bu noktada bir sıkıntı var. Deseniz ki: "Her yere hafif raylı sistem dşeyeceğiz." alt ve st geçitlerden dolayı birçok yerde bu imkansız. Deseniz ki: "Metrobüs yapacağız." Ankara'da bunun da pek imkanı yok. Bunları dikkate alarak ağdaş bir ulaşım sağlamanın gayreti içerisindeyiz.

şu anda ücretsiz taşıdığımız yolcu oranı yüzde 30. Müthiş bir rakam. Bu yıl öngörülen zarar 630 milyon lira. Siz bakmayın geçmiş yıllarda zarar yapmadık diyenlere. Gayrimenkul ve hat sattıkları için sadece o yıla özgü zarar az çıkmıştır. Yasa değişmedikçe, ücretsiz taşıdığlarımız için kamu ulaşımında Türkiye'de ulaşım iflas edecektir. Çünkü Ankara bazında 630 milyon gibi bir zarar çok önemlidir. Elbette ulaşım bütün dünyada finanse ediliyor. San Francisco da 450 milyon zarar ediyor. Neden bu zarara izin verildiğini sorduğumuzda bize, vatandaşların kendi araçlarıyla geldikleri takdirde daha çok zarar ettiklerini söylemişlerdi.

Moskova Belediyesi ile iş birliği protokolü imzalaya gittik. Orada bir panele katılıp, konuşma yaptık. Tek konu vardı: "Yaşadığımız kenti insanlara daha nasıl sağlıklı yaşatırız?" Eğer insanları daha sağlıklı yaşatmak istiyorsanız, bu kadar araç olmamalı. Herkesin kendi aracıyla trafiğe çıkması, sıklıklağa neden olması, o egzoslardan çıkan dumanlarla kanser riskini artırıyoruz. İçin bu yönünün de ele alınması gerektiğini düşünüyorum. O panelde Helsinki Belediye Başkanı, bisiklet ulaşımında yüzde 80 oranını geçemediklerini dile getirdi. Onlarda yüzde 80 olan bisiklet yolu, Ankara'da sıfır ama inşallah, 56 km ile başlayarak, görev süremiz boyunca bu rakamı yüzlere, iki yüzlere çıkartmayı hedefliyoruz.

Seçim dönemi de çok söyledim: çok hareketsiziz. “Hareketlilik Haftası”nı kutladık, biliyorsunuz. Mesela biz, evden işe giderken garaja asansörle iniyoruz, trafikte zehri soluya soluya iş yerine geliyoruz. İş yerine geldiğimizde yine asansörle çıkıyoruz çalıştığımız kata ve yine aynı şekilde akşam evimize geri dönüyoruz. Günde 300-400 adım bile atmıyoruz. Ama toplu taşıma olduğu sürece insanlar en azından durağa kadar bile olsa adım atmış olacak. Yapılan bir araştırmaya göre, insanların yürüme oranlarıyla, iş yerlerinin cirosunun artma oranı eşitmiş. Yani insanları araçlarıyla yolculuk yapmaya zorladıkça bir hata yaptığımızı kabul etmeliyiz. Ayrıca bir aracın bir ailedeki masrafını düşünersek özellikle dar gelirli aileleri düşünersek, bir yılda eğitimden, boğazdan ne kadar kestiklerini hesaba katmış oluruz.

Bu Çalıştay’ın verimli olacağını düşünüyorum. Burada Ankara için yapılması gereken ne varsa, bir an önce yapılıp, Ankara’yı borçlandırmadan, geleceğimizi borçlandırmadan yapılmasını istiyorum.

--- / ---