

"AVRUPA KENTSEL ŞARTI" IŞIĞINDA ULAŞIM VE HAREKETLİLİKTE İZMİR'DE UYGULANAN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM

İsmail Hakkı ACAR (*)



Tipik bir aktarma istasyonu: Vapur iskelesi, otobüs durakları ve otopark bir arada

GİRİŞ

Motorlu araçların yolağında yoğunlaşması ile kent yöneticileri bir yandan ortaya çıkan taşıt karmaşası ile baş etmeye çabalarırken, bir yandan da kentlilerin ulaşımını sağlamaya çalışmaya başlamışlardır. Karşılaşılan sorunu çözmeye yönünde tarihsel gelişme incelendiğinde dönemler itibarıyla önemli yaklaşım farklarının ortaya çıktığı görülmektedir.

Karayolcu Yaklaşım - Yolağı Artırma

Savaş yıllarını takiben otomotiv sanayiinin canlandığı 1950'li yıllarda, otomobilin hızlı artışı karşısında, "**taşıtların hareketi**" hedef seçilmişti. Bu yaklaşım içinde yeni yollar açılmış, yaya kaldırımları taşıtlara daha fazla yol sathı sağlamak için daraltılmış, yaya ve yolcu hareketleri dışlanmış, toplu taşımacılık geri plana itilmiş, hatta birçok kentte varolan tramvay rayları diğer taşıtların hareketlerini engelliyor gerekçesi ile sökülüştür. 1950'li yıllarda başlayan bu "**karayolcu yaklaşım**".

(i) "*açılan yeni yolların taşıt trafiği üreten fabrikalar*"¹ olması,

(ii) kentsel alanlarda yolların lineer, taşıtların ise logaritmik miktarlarda artması

(*) İnşaat Yüksek Mühendisi (İTÜ), Şehir Yüksek Plancısı (MSÜ), İzmir Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım ve Trafikten Sorumlu Genel Sekreter Yardımcısı.

nedenleriyle, yapılan tüm yatırımlara rağmen ulaşım ve trafik sorununa çözüm getirememiştir.

Trafikçi Yaklaşımı - Yolağının Verimli Kullanımı

1960'lı yıllara gelindiğinde dünyadaki teknik ilerlemenin gücüne kapılarak, ortaya çıkan her sorun gibi trafik sorununun da teknik gelişmeler ile çözümlenebileceğine inanılmıştır. Ancak bu yıllarda kaleme alınan bir raporda ilk kez "*bireysel taşımacılık ile kentiçi ulaşımın çözüm getirmenin çok pahalı olduğu ve ortaya ciddi problemler çıkacağı*"² vurgulanmıştır.

Bu dönemde taşıtların hareketliğine yönelik, ama mevcut yolların daha verimli kullanımını hedefleyen mühendislik düzenlemeleri gündeme gelmeye başlamıştır. Bu yaklaşım içinde toplu ulaşım öncelik veren önlemler alınmaya başlanmasına rağmen gene de taşıt trafiği öne çıkartılarak otoyolların, katlı yol, kavşak ve otoparkların yapımına devam edilmiştir. "**Trafikçi Yaklaşım**" içinde sürdürülen bu uygulamalar üç ana başlıkta toplanmıştır:

1. Taşıt Hareketliğine Yönelik Uygulamalar:

- kavşak ve koridor düzenlemeleri ile yolağı kapasitenin yükseltilmesi,
- kavşakların geometrik düzenlemeleri ve sinyalizasyon sisteminin yaygınlaştırılması,
- otopark kontrolü, yol kenarı otoparkların düzenlenmesi.

2. Yolcu Hareketliliğine Yönelik Uygulamalar:

- otobüs yolları ve şeritleri düzenlenerek otobüslere yolağında öncelik verilmesi,
- hat düzenlemeleri ile otobüs işletmeciliğinin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi.

3. Taşıt Kullanımına Yönelik Uygulamalar:

- otopark azaltma ve ücret yükseltilmesi ile otomobil kullanımının caydırılması,
- toplu ulaşımı kullanımının cazip hale getirilmesi.

Erişim Odaklı Yaklaşım - Ulaşımın Sağlanması

1970'lere gelindiğinde ulaşım ve trafik sorununa gerçekçi ve ekonomik kurallar içinde bakma zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Petrol krizi ile birlikte ortaya çıkan enerji tasarrufu kavramı ve geçen 20 yılda yapılan uygulamalardan elde edilen tecrübeler, ulaşımında özel otomobilin, kişilere sağladığı ferdi olumluluklara rağmen, topluma her geçen gün daha pahalıya mal olduğu, kentlerde aşırı yer kapladığı, çevre kirliliğine ve gürültüye neden olduğu görülmeye başlanmış, kentlerde "ana gayenin taşıtların değil, kişilerin erişimi olduğu", "taşıtların amaç değil, birer araç olduğu" bilinci uyanmıştır.

1990'lı yıllara gelindiğinde "Ulaşım ve Hareketlilik"te "Avrupa Kentsel Şartı" olarak tanımlanan dört ilke ortaya konmuştur:

1. Otomobil Kullanımının Azaltılması,
2. Değişik Ulaşım Türlerinin Geliştirilmesi,
3. Yolların Sosyal Mekan Olarak Düzenlenmesi,
4. Kökleşmiş Anlaşmaların Değiştirilmesi.

İzmir için Seçilen Ulaşım Politikası ve Uygulanan Programlar

Ulaşım ve hareketlilikte dünyanın geçirdiği bu süreç ışığında, 2000 yılı eşliğinde İzmir Kenti için ileriye yönelik olarak aşağıdaki sorgulama yapılmış ve hedefe yönelik bir bütünleşik uygulama paketi hazırlanıp uygulamaya konulmuştur:

1. Ulaşım Yönünden Kent Hangi Noktada? - Bu aşamada arazi kullanımda ve ulaşım talebindeki artış, mevcut ulaşım altyapısı, programlanmış yatırımlar ve toplumun değişen sosyo-ekonomik yapısı incelenmiş, kentin içinde bulunduğu durum tespit edilmiştir.

2. Mevcut Eğilim İçinde Kent Nereye Gidiyor? - Bu aşamada karar vericiler ile toplumun düşüncelerinde varolan eğilimlerin devamı halinde, belirli bir zaman içinde ortaya çıkabilecek gelişmeler şekillendirilmeye çalışılmıştır. Bu inceleme, arazi kullanımında yüksek yoğunluğu seçmiş olan kentin, karayolu ulaşımına dayalı mevcut gelişme eğilimi içinde aşırı otomobil kullanımı ile kilitleneceğini göstermiştir.

3. Kent ve Kentli için Gerçek Hedef Ne Olmalıdır? - Bu aşamada "gelecekte" kentin nasıl olması gerektiğini tanımlayan bir "ufuk (vizyon)" çizilmiş, çizilen "vizyon"a nasıl erişilebileceği kestirilmeye çalışılmıştır. Vizyon olarak "Avrupa Kentsel Şartı"nın kent modeli öngörülmüş,

erişmek için de "Şart"ın ilkeleri benimsenmiştir.

4. Tanımlanan Gerçek Hedefe Nasıl Erişiriz? - Bu aşamada bir dizi arazi kullanım/ulaşım, sunum ve politika senaryoları irdelenmiş ve geliştirilmiştir. Özellikle üç unsuru içeren "Bütünleşik Ulaşım Politikası" öne çıkartılarak planlama çalışmaları yapılmıştır:

- (i) Uzun vadeye yönelik arazi kullanım kararları,
- (ii) Kısa vadede toplu ve alternatif ulaşım sistemlerinin özendirilmesi,
- (iii) Orta vadede otomobil kullanımının caydırılması.

5. Hedefe Yönelik Eylem Planı - Sorgulama sonucunda seçilen ulaşım politikasına yönelik olarak üç ana "Uygulama Programı" gündeme getirilmiştir:

- (i) Ulaşımda dönüşüm programı,
- (ii) Trafikte acil eylem programı,
- (iii) Toplu ulaşımın geliştirilmesi programı.

BÜTÜNLEŞİK ULAŞIM POLİTİKASI

Günümüzde toplumsal talep olan ulaşım, tek boyutta bakılmayacağı, toplumsal bir talebin bireysel ölçekte ele alınıp çözümlenemeyeceği kabul edilmektedir. İzmirliilerin "ulaşım ve hareketlilik" gereksinmelerini karşılayabilmek, kent için çizilen "vizyon"a erişebilmek, bu ana hedefe doğru yürürken ortaya çıkan darboğazları ve sorunları aşmak, onlarla baş edebilecek çözümleri üretilebilmek için "bütünleşik ulaşım politikası" seçilmiştir:

"Toplu ulaşım sistemlerine yapılan yatırımlar tek başına taşıt trafiğindeki artışı durduramaz. Arazi-kullanımını, otopark politikalarını da içeren bütünleşik bir ulaşım planına ve uygulamasına gerek vardır. Başarı politik kararlılığın ve işletme verimliliğinin bileşkesi olarak ortaya çıkacaktır. Özetle, (i) uygun arazi-kullanımı kararları ve planlaması, (ii) toplu ulaşımın özendirilmesi ve desteklenmesi ve (iii) otomobil kullanımının kısıtlanması önlemlerinin birlikte kullanılması ile ulaşım sistemi dengeli hale getirilebilir ve otomobil kullanımındaki artış durdurulabilir ve trafik tıkanıklıklarının önüne geçilebilir".³

Arazi Kullanım Kararlarında Değişim

Veriler geçtiğimiz 30 yıl içinde, kişi başına yapılan günlük yolculuk adedinde büyük artışlar olmadığını göstermektedir. Ancak, her bir yolculukta kat edilen mesafede önemli artış, araç kullanımında otomobile hızlı bir kayma olduğu görülmektedir. Otomobile dayalı ulaşım politikaları olarak alınan arazi kullanım kararları, bu mesafelerin artmasına neden olmaktadır:

"Kentlerde yerleşim yoğunluğunun arttırılması, ulaşımın toplumsal maliyeti yönünden kentin yaygınlaşmasından daha verimli olmaktadır. Düşük yoğunluklu yerleşimlerde toplu ulaşım sağlamanın toplumsal maliyeti arttığı için otomobil kullanımı egemen hale gelmektedir. Araştırmalar, yerleşim yoğunluğu arttıkça ulaşımın toplumsal maliyetinin

düşüğünü göstermektedir. Bu nedenle, ulaşım yönünden kentlerin yayılmasına son verilmelidir. Toplu ulaşımın egemen olduğu orta ve yüksek yoğunluklu kentler yaratılarak ulaşımın toplumsal maliyeti düşürülmelidir".⁴

Toplu Ulaşımın Özendirilmesi

Tüm iddiaların aksine, kaliteli hizmet ve tanınan öncelikler sayesinde kişilerin toplu ulaşım araçlarına yöneliklerini, toplu ulaşım sistemlerinin kullanımının artabildiğini dünya örnekleri göstermektedir. Özellikle "**park-et-bin**" uygulamaları, otomobil kullanıcılarının aktarma merkezlerinde otomobillerini park edip toplu ulaşımaya geçebildiklerini göstermiştir. Kısa mesafeli seyahatlerde toplu ulaşım sistemlerinin yanı sıra, otomobil kullanımına seçenek olarak yürümeyi ve bisiklete binmeyi çukici kılan çözümler de olumlu sonuçlar vermektedir:

"Hızlı, düzenli, güvenilir bir toplu ulaşım sistemi diğer türlerden yolcu çekecektir. Trafik tıkanıklığı içinde kıvranan otomobil sürücüleri, toplu ulaşım araçlarının hızlı ve düzenli olarak kent merkezine eriştiklerini gördükçe otomobilden toplu ulaşımaya aktarılacaklardır".⁵

Otomobil Kullanımının Caydırılması

Yolağındaki taşıt trafiğini azaltmak, kontrol altına alıp yönetebilmek için "**Toplu Ulaşımın Özendirilmesi**" yönünde cazibe artırıcı ve destekleyici önlemlerin yanı sıra, "**Otomobil Kullanımının Caydırılması**" yönünde de yaptırımlara gereksinme duyulmaktadır:

"Kentler taşıt trafiğinden ve tıkanıklığından arındırıldıklarında daha çukici, daha canlı olmaktadır. Kent merkezlerinin ana hedefi otomobilleri değil, alış-veriş, kültürel ve eğlence için gelecek kişileri çekmektir. Bu tür yoğun işlevlerin sınırlı alanda yoğun olduğu merkezlerde önemli olan çevresel huzuru sağlamaktır. Bu hedefe yönelik olarak (i) yol üstü otoparkların azaltılması, hatta kaldırılması, (ii) toplu ulaşım ve bisiklet gibi çevre dostu ulaşım türleri hariç kent merkezinden geçen transit taşıt trafiğinin engellenmesi, (iii) kent merkezine otomobil girişinin yasaklanması planlanmalıdır. Bu nedenle toplu ulaşım sistemleri ile kent merkezlerine ulaşım sağlanmalı, otomobil ile erişim yasaklanmalı veya zorlaştırılmalıdır".⁶

Ana hatları yukarıda tanımlanan "**bütünleşik ulaşım politikası**"nı gerçekleştirmek amacıyla oluşturulan "**Eylem Planı**", üç ana "**Program**" şeklinde bugün İzmir'de uygulamaktadır.

ULAŞIMDA DÖNÜŞÜM PROGRAMI

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Türkiye'de belki de "**Avrupa Kentel Şartı**"nı öne çıkartan tek yerel yönetimdir. "**Ulaşım Dönüşüm Programı**", "**Avrupa Kentel Şartı**"nın "**Ulaşım ve Hareketlilik**" ile ilgili dört ilkesine odaklanarak yürütülmektedir:

"İlke:1- Özellikle özel araçlarla seyahat hacminin

azaltılması gerekliliği,

İlke:2- Hareketlilik, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve değişik ulaşım türlerine olanak tanınmalı,

İlke:3-Sokağın sosyal bir mekan olarak düzenlenmesi,

İlke:4- Sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği".⁷

İlke: 1 - Otomobil Kullanımının Azaltılması

Otomobil ağırlıklı ulaşımın olumsuz yönleri özellikle "**sürdürülebilir**"⁸ kavramının ortaya çıkması ile görülmeye başlanmıştır. Bu olumsuzluğun kamu tarafından anlaşılabilmesi için kentlerde otomobil adedinin doygunluk noktasına erişmesi ve otomobilin çevreye hasar veren yönlerinin açığa çıkması gerekmiştir:

"Kente karşı otomobil; çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna çok yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil kentleri öldürmektedir. Öyle ki 2000'li yıllar, ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır.

Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, "sera etkisiyle" tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır.

Araçlar; kentleri gürültü, rahatsızlık, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği ve sosyal alanların yok olması, hava kirliliği gibi sorunlarla tehdit ederler".⁹

Otomobil kullanımına ve karayolu ile ulaşımaya dayalı ulaşım politikalarının "**sürdürülebilir**" olmadığı günümüzde tüm açıklığı ile ortaya çıkmıştır. Kentlerde yürütülmeye çalışılan otomobile dayalı ulaşım politikaları, "**sürdürülebilir kalkınma**" anlayışının üç dayanağı olan (i) ekonomiklik, (ii) toplumsallık ve (iii) çevresel olma özelliklerinin üçünü de karşısına almaktadır.¹⁰

Ekonomik açıdan otomobil ile ulaşımın "**iktisadi**" olmadığı, aksine ömrünün yüzde doksanını durarak geçirmesi, kalan yüzde onunda ise beş kişilik taşımaya yönelik gücü ile sadece bir veya iki kişi taşımaya ile "**keşfedilen en verimsiz araç**" sıfatını hak etmektedir.

Toplumsal açıdan, aşırı otomobil kullanımından kaynaklanan trafik sıkışıklığının toplumun özellikle toplu ulaşım sistemlerini kullanan "**çoğunluğuna**" zarar verdiği, önemli toplumsal dengesizliklere ve kayıplara yol açtığı görülmektedir. **Çevresel** yönden de otomobilin en önemli "**çevre kirleticisi**" olduğu bilinmektedir.

Bu toplumsal gerçeğe rağmen, tercih serbest bırakıldığında, kişilerin erişimde kullanmaya eğilimli oldukları araç türü otomobil olmaktadır. Bu yöndeki tercihin her geçen gün artması ile erişim daha da zorlaşmaktadır. Çözüm olarak kişilerin ulaşım taleplerini otomobil kullanımından toplu ulaşım araçlarına yönlendirecek, kent merkezindeki kısıtlı yolağına olan talebi azaltacak uygulamalar gündeme

gelmektedir. Bu uygulamalar (i) özendirici ve (ii) caydırıcı olarak iki ana başlık altında toplanmaktadır.

Bugün için İzmir’de, bireysel ulaşımı azaltma yönünde öncelikle toplu ulaşım türlerinin kullanımını cazip hale getiren “özendirici” uygulamalar öne çıkartılmıştır. “**Toplu Ulaşımın Geliştirilmesi Programı**” sonucunda cazip ve talebe uygun ulaşım altyapısı ve işletmesi sağlandıktan sonra otopark kontrolü ile “caydırıcı” uygulamalar gündeme gelecektir. Kent içi otomobil kullanımını azaltacak bir “otopark politikası”nın oluşturulması yönünde çalışmalar sürdürülmektedir.

İlke: 2 - Otomobile Alternatif Ulaşım Türlerinin Geliştirilmesi

İzmir’de toplu ulaşım sistemlerinin tercih edilir ve yoğun olarak kullanılabilir hale getirilmesi için Türkiye’de ilk kez “**Toplu Ulaşım Sistemlerinin Bütünleşmesi**” sağlanmıştır. Otobüs, deniz ve raylı sistemlerinin hizmetlerini bütünleştiren bu uygulama dört unsura müdahale ile gerçekleşmiştir:

1. Hat ve Zaman Tarifesi Bütünleşmesi - Bu kapsam içinde tüm toplu ulaşım sistemlerinin birbirleri ile rekabet etmediği, birbirlerini tamamladığı hat ve zaman tarifesi bütünlüğünün sağlandığı hat düzenlemeleri ile türler arasında zaman tarife uyumluluğu sağlanmıştır. Bu bütünleşmeyi sağlamak için varolan otobüs hatları, deniz ve raylı sistem taşımacılığı “**ana hat**” kabul edilerek yeniden düzenlenmiştir. Deniz ve raylı sistem “**ana hat**” güzergahlarını besleyen otobüs “**besleme hatları**” da oluşturularak 420 olan otobüs hattı adedi ilk aşamada 300’e indirilmiştir. Deniz ve raylı sistemlerin erişemediği güzergahlarda bazı otobüs hatları “**ana hat**” olarak kabul edilerek düzenlemeler yapılmıştır. Hat bütünleşmesi ile birlikte türler arasında aktarmaya olanak sağlayan zaman tarifesi uyumu da sağlanmıştır.

2. Fiziki Bütünleşme - Bu kapsam içinde birbirlerine deyerek birbirlerini bütünleyen ulaşım sistemleri arasında kolay ve konforlu aktarmayı sağlayan çekici, canlı fiziki “**aktarma merkezleri**” oluşturulmuştur. Ağırıklı olarak iskele ve istasyon yanında tesis edilen “**aktarma merkezleri**” otobüs son duraklarının da yeniden şekillenmesinde, otobüs terminallerinin kent merkezindeki yoğunluğunu azaltmasında önemli rol oynamıştır.

3. Bilet ve Ücret Tarifesi Bütünleşmesi - Bu kapsam içinde de ulaşım sistem bütünü içinde hizmet veren otobüs, deniz ve raylı sistem işletmelerinin bir bütün olduğunu ortaya koyan, kullanıcılar için türden türe geçişlerde kolaylık ve ekonomi sağlayan “**ücret tarifesi**” oluşturulmuş ve “**elektronik bilet sistemi**”nin kullanımı yaygınlaştırılmıştır. Ücret tarifesi oluşturulurken özellikle deniz ve raylı sistem kullanımının ağırlıklı olarak kullandırılması hedeflenmiştir. Bu nedenle “**besleme hattı**” ile “**deniz**” veya “**raylı sistemi**” kullanan bir yolcunun “tek yolculuk bileti ücreti”nden daha az ödediği “**ücret tarifesi**” oluşturulmuştur.

4. Yönetim Bütünleşmesi - Bu kapsamda da, İzmir

Büyükşehir Belediyesi bünyesindeki bir Genel sekreter yardımcılığı doğrudan “**Ulaşım ve Trafik**”ten sorumlu hale getirilerek ve UKOME güçlendirilerek, öncelikle kamunun, sonra da taşımacılık bütünü içinde yer alan işletmecilerin çıkarları doğrultusunda çözümler üreten ve karar veren, işletmeler arasında denge sağlayan, bütünleşik hizmet sistemini düzenleyen bir yapılanmaya gidilmiştir.

Bu düzenlemeler sonucunda aşağıdaki önemli değerlere ulaşılmıştır:

- “1. Aşama Raylı Sistem” için günde 40.000 yolcu olarak öngörülen yolcu talebi, günde 90.000 yolcu taşıma olarak gerçekleşmiştir.
- T.D.İ.’den devir alınan “Körfez Hattı Vapurları” günde 6.000 yolcu taşırken, düzenlemeler sonrası bu değer 40.000'lere çıkmıştır.
- “Otobüs Hattı” adedi 420’den 300’e inerken otobüslerin yolcu taşıma verimliliği de 2,20 yolcu/km.’den 2,65 yolcu/km.’ye 11 yükselmiştir.
- “Toplu ulaşım tür kullanım oranında da önemli değişiklik ortaya çıkmıştır:
- Otobüs kullanımı düzenleme öncesi yüzde 99 iken yüzde 85’e gerilemiş,
- Deniz kullanımı düzenleme öncesi yüzde 0,512 iken yüzde 5’e,
- Raylı Sistem kullanımı düzenleme öncesi yüzde 0,513 iken yüzde 10’a yükselmiştir.
- Ağırıklı olarak otobüs hatlarının parçalanması ile ortaya konulan “aktarmalı taşımacılık sistemi”, doğru hat yapılanması ile sadece yüzde 10 civarında yolcunun eski düzene kıyasla daha fazla aktarma yaptığını göstermiştir.

İzmir’de mevcut ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine yönelik bu işletme önlemlerinin yanı sıra, yatırıma yönelik olarak da “**Toplu Ulaşımın Geliştirilmesi Programı**” yürütülmektedir.

Ayrıca alternatif erişim sistemlerinin öne çıkabilmesi için yaya ve bisiklet yollarının yaygınlaştırılmasına çalışılmaktadır.

İlke: 3 - Yolların Sosyal Mekan Olarak Düzenlenmesi

Kentlerimizde yaya kaldırımı düzenlemeleri daima geri plana itilmektedir. Önceliğin araçlara verilmesi nedeniyle, araçlara ayrılan mekanların dışında kalan tanımsız, ölçeksiz, dar, sürekliliği olmayan bantlar “**kaldırım**” olarak adlandırılıp yayalara “**sözde**” bırakılmaktadır. Daima otomobile yönelik çözümler üretilmeye şartlandırıldığı için kentsel tasarımlarda, kentlilere yaya mekanları bırakma gereksinmesi, iskan alanlarının içinden geçen yollarda bile araçlar lehine feda edilmekte veya araçlarca işgaline izin verilmektedir.

İzmir’de taşıt trafiğinden arındırılarak yaratılan Kordonboyu, Mimar Kemalettin gibi yeni “**yaya yol ve alanları**”nın yanı sıra yolağı kullanıcıları için de yayalara verilen öncelik doğrultusunda kaldırımların genişlikleri

en az iki kişinin yanyana geçebileceği, ağaç, elektrik, trafik direği gibi yaya trafiği için olumsuz engeller çıkartıldıktan sonra net 2,00 m. olarak düzenlenmeye çalışılmakta, olabildiğince araçların işgalini engelleyecek şekilde tasarlanmaktadır.

İlke: 4 - Kökleşmiş Anlayışların Değiştirilmesi

Sürdürülebilir ulaşımın toplumsal olarak kabulü için politik ve ekonomik değişim ve dönüşüm sürecine girilmesi gerekmektedir. Toplumun tümüne hitap eden ulaşım sistemlerine kavuşulabilmesi için, ulaşımı ve kamusal mekanı biçimleyen kesiminin ve piyasa ortamının politik gücünün azaltılması ön koşuldur.

Ulaşımın geleceği konusu, yaşam tarzının değişmesine dayandığından kamunun bilinçlenmesine, bu değişimi gerçekleştirecek olan politik iradenin güçlenmesine bağlıdır. Kamunun bilinçlenmesinde en büyük görev, doğruları ortaya koyacak ve savunacak mühendis ve plançılara düşmektedir. Ortaya konulan doğruların uygulamaya konulabilmesi ise, toplumun genel çıkarlarını, bireysel veya belirli kitlelerin çıkarlarının üstünde tutan yeni bir politikacı tipinin öne çıkmasına bağlıdır.

Bu nedenle İzmir'de "**kamu bilincinin yaratılması**" yönünde sivil toplum örgütlerine ve karar vericilere peşpeşe sunumlar yapıp "**vizyon**" oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu sunumlarda çözüm arayışlarında, mühendislik ve işletmecilik önlemlerinin önemini öne çıkartıp "**teknik doğrular**"ın aynı zamanda "**politik**" ve "**toplumsal doğrular**" olduğu aktarılmaya çalışılmıştır.

Ancak hepsinden önemlisi, değişim ve dönüşüm yönünde önemli gelişmeler "**politik isteğin yaratılması**" ve "**politik iradenin kabulü**" ile ortaya çıkan destekle gerçekleşmiştir.

"Türk kentlerinin 21. yüzyılda Avrupa kentleri yanında kasaba olarak kalmasına neden olacak düşüncelerin özeti "değişmeme" özetinde yatmaktadır. Sürdürülebilir, uygar bir kent yaşamı için, sürdürülebilir bir "politik irade", sürdürülebilir bir "politik zeka" gerekmektedir. Kentin önemini kavramış bir "politik irade". Gelecek için temel sorun bunun üretilmesidir."¹⁴



Alsancak'ta kavşak düzenlemesi

TRAFİKTE ACİL EYLEM PROGRAMI

İzmir'de uygulanan "Trafikte Acil Eylem Programı" çerçevesinde yaya trafiği göz ardı edilmeden taşıt trafik sorununun hafifletilmesi hedeflenmiş, sorunun ortaya çıkmasında ağırlıklı rol oynayan üç ana unsurun iyileştirilmesine çalışılmıştır:

1. Yolağının belirli bir sistematige, hiyerarşik kademeleşmeye oturtulması,
2. Yolağının hiyerarşik silsileye uygun şekilde fiziki düzenlenmesi,
3. Taşıt trafiğinde akışkanlık sağlayabilmek için yolağında taşıt yoğunluğunun kontrolü.

Sistematiik Yolağı Oluşturma

İzmir'in tüm kentiçi yolağına ait (i) yollar ve (ii) kavşaklar taşıt trafiği yönünden hiyerarşik bir sistematige oturtulmuştur. Yollar dört ana grupta toplanmıştır:

1. Hız Yolları - şehirler arası ve kent içinde uzak bölgeler arasında oluşan, aradaki bölgelerden transit geçen taşıtlara hizmet veren, erişme kontrollü bölünmüş yollar,
2. Ana Yollar - hız yollarından çıkan transit trafiği dağıtan, yarı transit nitelikli, aynı zamanda komşu bölgeler arasındaki trafiğe hizmet veren yollar,
3. Yerel Yollar - bir uçları ana caddelere açılan, kendilerine bağlanan sokaklardan çıkan taşıtları toplayıp ana yollara aktaran veya ana yollardan gelen taşıtları sokaklara dağıtan, aynı zamanda komşu mahalleler arasında oluşan hareketlere cevap veren yollar,
4. Sokaklar - transit trafiğe hizmet vermeyen, erişme yönelik, üzerinde düşük hızda taşıt trafiği bulunan, genellikle iki şeritli yollar.

Benzer bir sınıflandırma kavşaklar için de yapılmıştır:

1. Katlı Kavşaklar - akıma ve hız süreklilik sağlayabilmek için hız yolları üzerinde yer alan, ana yollarda da kesişen taşıt adetleri yüksek değerlere ulaşınca uygulanan kavşaklar,
2. Denetimli Eşdüzey Kavşaklar-ana yollar ile olan kesişmelerin ışıklı sinyaller ile kontrol edildiği kavşaklar,
3. Denetimsiz Eşdüzey Kavşaklar - trafik akım değerleri düşük olan, taşıtların ilk geçiş hakkı trafik levhaları ile belirlenen kavşaklar.

Yol ve kavşaklarda hiyerarşik silsilenin kurulması ile;

- her yolun hizmet edeceği temel işlev belirlenmiş ve yol bu niteliğine göre tasarlanmış,
- her yolun, hiyerarşik sistem içerisinde yalnızca kendi sınıfından, ya da bir alt veya üst sınıftan yollarla kesişmesi hedeflenmiş, bu sayede yolağını kullananların, erişim yollarından düşük hızla yola çıkarak hız yollarına doğru hızlarını yükseltmeleri veya tersi kendiliğinden gerçekleşmiş,
- her farklı yol türü için, farklı tasarım kriterleri kullanılarak hız denetimi kendiliğinden yapılı hale gelmiş,

- hiyerarşik silsile içinde kesişen yol türleri arasında öncelikler belirlenmiş, kavşaklar bu önceliğe göre tasarlanmış,
- böylece trafik güvenliği ve buna bağlı olarak da yol-ağında kapasite artışı sağlanmıştır.

Yolağının Fiziki Düzenlenmesi

Yolağı için tanımlanan hiyerarşik silsile içinde kalınarak, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiş hız yolları ile ana yollardan ve bu yollar üzerinde yer alan katlı ve eş-düzey kavşaklardan başlanılarak, önce yöresel dolaşım planları oluşturularak koridor ölçeğinde fiziki düzenlemeler yapılmıştır.

Yolağı düzenlemelerinde daima **kentlerin insanlar için olduğu gerçeği** öne çıkartılmış ve yolağı kullanıcıları için 1. yaya, 2. çevre dostu araçlar, 3. toplu ulaşım araçları, 4. akan taşıt trafiği ve 5. duran taşıt trafiği öncelik sıralaması getirilmeye çalışılmıştır.

Düzenlemelerde yayalardan alınıp taşıt trafiğine verilmiş olan kaldırımların tekrar yayalara iade edilmesi, kent içinde yayalara huzurlu bir ortam sağlayacak yaya alanlarının tesisi öne çıkartılmıştır.

Düzenlemelerle yolun her kesitine, (i) yaya kaldırımı, (ii) akan trafik şeridi, (iii) duran taşıt cebi şeklinde fonksiyon olarak fiziki tanımlama getirilmiş, koridorlar boyunca şerit sürekliliği ve şerit dengesi sağlanmıştır. Yasaklanan veya imkan verilen taşıt hareketleri levha ve çizgilerin yanı sıra fiziki düzenlemeler ile de belirgin hale getirilmiştir.

Gerek yaya kaldırımı, gerekse taşıt şerit ve ceplerinin düzenlemelerinde "**TSE**" ve "**Dünya Standartları**" uygulanmıştır.

Bu düzenlemelerin sonucunda, düzenlemesi tamamlanan koridorlarda.....

- **trafik akışkanlığı yönünden** önemli iyileştirmeler sağlanmış,
- **trafik güvenliği yönünden** de **yüzde ellilere** varan, yer yer bu değeri aşan oranda trafik kazalarında azalma saptanmıştır.

Taşıt Yoğunluk Kontrolü

Bir yolun normal kapasitesinde hizmet verebilmesi için o yoldaki taşıt yoğunluğunun ve hızın belli bir düzeyde tutulması gerekmektedir. Eğer bir yol, belli bir yoğunluktan fazla taşıt ile yüklenmişse, o yol normal verimliliğini gösteremez, kapasitesince hizmet veremez. Bu gerçek; yolları belirli adetten fazla taşıt ile yüklemenin fayda yerine zarar getirdiğini göstermektedir. Bu nedenle, taşıt yoğunluğu yüksek olan kentiçi yollarında, kapasite değerinde bir trafik akışı sağlamak için yol boyunca trafik akımını kontrol altında tutmak gerekir. Yolağında bu kontrolü sağlayacak noktalar kavşaklardır.

Bu gerçekten yola çıkılarak, İzmir'de ileri sinyalizasyon teknikleri kullanılarak fiziki düzenlemelerin de desteği ile koridorlar boyunca taşıt yoğunlukları kontrol altında tutulmuş ve taşıt akışkanlığında olumlu sonuçlar elde edilmiştir.

Bugün İzmir'de uygulanmaya konulan yöntemle, taşıt trafiğinin en yoğun olduğu merkezi-iş-alanlarına girişlerde ileri kavşak kontrol araçları (*sinyalizasyon*) ile koridorun kapasitesine uygun adette taşıtın girişine izin verilmektedir. Bu yapay tıkanıklık o kesiti geçişte kısmi gecikme yaratsa bile taşıtların bölge içindeki tüm yol ve kavşaklardan rahatça geçmelerini sağlamaktadır.

TOPLU ULAŞIMIN GELİŞTİRİLMESİ PROGRAMI

İzmir'de uygulanan "**Ulaşımında Dönüşüm Programı**" ağırlıklı olarak

- her toplu ulaşım sisteminin kendi içinde verimliliğinin ve etkinliğinin artırılması ile,
- toplu ulaşım türlerinin bir bütünün parçaları olarak birbirleri ile uyum içinde, birbirleri ile yarışmadan ve birbirlerini tamamlayacak şekilde planlanmasını ve işletilmesini

hedefleyen stratejik kararlar, işletmecilik ve yönetim düzenlemeleri dizisi iken, ulaşımında hedeflenen "**dönüşüm**"ün ancak ve ancak toplu ulaşım altyapısının ve filosunun güçlenmesi ile gerçekleşebileceği bilinci ile bu yönde de başlı başına bir "**program**" yürütülmektedir. Bu program çerçevesinde ulaşımında Türkiye için bazı "**ilkler**"e de imza atılmaktadır.

Karayolu Ulaşımı

- Otobüs Filosu Yenileme ve Büyütme - Büyükşehir Belediyesi'nin işletici şirketlerinin sahip olduğu otobüs filosuna 105 adet körüklü ve 50 adet midibüs alınmıştır. Yüksek yaşları sebebiyle ekonomik işletmeciliğe imkan vermeyen eski araçlar hurdaya çıkartılarak otobüs filosunun yaş ortalaması 14'den 7'ye indirilmiştir.

- "Midibüs Filosu" Oluşturma - İzmir'in engebeli topografik yapısında körüklü ve normal otobüslerle hizmet verilemeyen eğimli ve dar sokaklı geleneksel konut alanlarında yaygın hizmet verilebilmesi ve besleme hatlarında yolculara daha sık ve etkin hizmet sunulabilmesi amacıyla 40 kişi kapasiteli 50 adet minibüs alınarak işletilmeye başlanmıştır.

- "Hizmet Alımı" Modelinin Denenmesi - İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin otobüs işletmeciliğinden sorumlu ESHOT Genel Müdürlüğü, gerçekleştirdiği otobüs ulaşımı hizmetlerine destek olmak için Türkiye'de ilk kez uygulanan bir yöntemle özel yüklenici kuruluşlardan hizmet satın almıştır.

ESHOT, İdare tarafından belirlenen hat ve güzergahlarda, İdare'ce belirlenen zaman tarifesine göre şoför ve diğer personel giderleri, akaryakıt, bakım, onarım, temizlik, araç ve personel sigortaları dahil tüm işletme giderleri yükleniciye, yolcu taşıma gelirleri İdare'ye ait olmak üzere yolcu taşımacılığı yaptırmıştır.

Yükleniciye tüm işletme ve yönetim giderleri ile kârını karşılamak üzere, toplu taşımacılık hizmeti sırasında yaptığı gerçek araç kilometresi üzerinden, (*günlük belirli bir km. garantisi ile*) aylık hakedişler ile ödeme yapılmıştır.

Bu yöntem ile İdare'nin filo yatırım gereksinmesi ortadan kalkmış, işletme giderlerinde önemli düşüş sağlanmıştır. Bu faydalarla birlikte bazı kentlerde "**özel halk otobüsleri**" olarak hizmete sokulan sistemin olumsuzlukları yaşanmamıştır. Kamu kuruluşu olan ESHOT'un "**düzenleyiciliği ve denetimi**" altında gerçekleştirilen bu taşımacılık modelinde, özel sektörün kaynakları ve işletme esnekliği kullanılırken, bir anlamda "**özelleştirme**" sağlanırken, kamu hizmetinde "**ticarileştirme**"ye izin verilmemiştir.

- Ara Toplu Ulaşım Türlerinin Sisteme Katılması Çalışmaları: Büyükşehir alanı içinde hizmet veren minibüs gibi düşük kapasiteli ara toplu ulaşım türlerini de bütünleşik toplu ulaşım sistemi kapsamına alabilmek için çalışmalar başlatılmıştır.

Denizyolu Ulaşımı

- Türkiye Deniz İşletmeleri (TDİ)'den Vapurların Satın Alınması: Gene Türkiye'de bir ilk olarak İzmir Körfezinde hizmet veren TDİ'ye ait yolcu ve araba vapurları Özelleştirme İdaresinden satın alınmış ve bütünleşik toplu ulaşım sistemine katılmıştır.

- "Hizmet Alımı" Modeli ile Filo Büyütme: Artan yolcu adedi karşısında TDİ'den satın alınan yolcu vapurlarının yetersiz kalması karşısında otobüs işletmeciliğinde uygulanan "**hizmet alımı**" modeli deniz ulaşımında da uygulanmıştır.

Demiryolu Ulaşımı

- 1. Aşama Raylı Sistemin İşletmeye Alınması: Kamuoyunda "**metro**" olarak tanımlanan 11,8 km.lik "**Bornova - Basmane - Konak - Üçyol Hafif Raylı Sistem Hattı**" işletmeye alınarak kentte modern bir raylı toplu ulaşım hizmeti verilmeye başlanmıştır. Günde 90-100 bin kişiye hizmet eden metronun bazı istasyonlarında oluşturulan aktarma terminallerine yolcu taşıyan besleyici otobüs servisleri ile metronun etki alanı genişlemiş, daha çok kentliye hizmet sunmaya başlamıştır.

- 2. Aşama Raylı Sistemin için Yatırıma Hazırlanması: İşletmeye açılan ilk kesimin 5 km. uzatılarak Üçyol - Fahrettin Altay arasındaki yüksek yoğunluklu konut ve ticaret alanlarına hizmet edebilmesi için "**2. Aşama Hafif Raylı Sistem Hattı**" için kesin projeler hazırlanmış ve yapıma hazır hale getirilmiştir.

- Devlet Demir Yolları Hatları Üzerinde Belediyece Banliyö Ulaşımının Sağlanması: İzmir Büyükşehir Belediyesi TCDD İşletmesi ile birliktelik kuran ilk yerel yönetim olma sıfatını taşımaktadır. Yıllardır düşük düzeyde hizmet veren Aliağa - Menemen - Çiğli - Basmane ve Alsancak - Buca - Havaalanı - Cumaovası banliyö hatlarının altyapısı iyileştirilerek yüksek kapasiteli 80 km. uzunluğunda bir kentiçi raylı sistem standardına çıkartılması konusunda Belediye ile TCDD anlaşmıştır.

Bu birliktelik içinde (i) demiryolu koridoru boyunca varolan hemzemin karayolu kesişmelerinin katlı geçişler haline getirilmesi, (ii) istasyonların İzmir kent bütününde

uygulanan bütünleşik ulaşım sistemine uygun olarak yapımı, (iii) uygun istasyonların çevresinde aktarma istasyonları düzenlenmesi, (iv) raylı sistem dizilerinin temin edilmesi ve (v) kentiçi yolcu taşımacılık işletmeciliğinin İBŞB'nce yapılması kabul edilmiştir.

TCDD ise demiryolu alt yapısı, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemleri ile trafik kontrol merkezini yüklenmiş, tüm demiryolu trafiğinin yönetiminden sorumlu olarak ve ana-hat yolcu ve yük işletmeciliğini devam ettirecektir.

SONUÇ

Çizilen bir "**vizyon**"a doğru, "**politik irade**"nin desteği ile "**kamu bilinci**" yaratılarak İzmir Kentinde yürütülen "**Programlar**" ile ulaşım ve trafik sorunlarının çözümünde tüm Türkiye için geçerli olabilecek bir "**model**"in ortaya konması hedeflenmektedir.

KAYNAKÇA:

1. Le Corbusier İzmir Planı raporu.
2. Buchanan Raporu
3. Better Mobility in Urban Areas, UITP, Brüksel, 2001, Solution 16.
4. Better Mobility in Urban Areas, a.g.e., Solution 1.
5. Better Mobility in Urban Areas, a.g.e., Solution 7.
6. Better Mobility in Urban Areas, a.g.e., Solution 3.
7. Avrupa Kentsel Şartı, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Yayın No: 10, Ankara, 1996, s.11-13.
8. Sürdürülebilir "günün gereksinmelerini karşılarken, gelecek kuşakların gereksinmelerini karşılama olanaklarını ortadan kaldırmayan, hatta azaltmayan" anlamında kullanılmaktadır.
9. Avrupa Kentsel Şartı, a.g.e., s.11.
10. Stephan Joseph, Birleştirilmiş Ulaşım Siyasetleri, Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı 409 - 2000/5
11. Şubat 2000 verisi.
12. TDİ'nin işlettiği Körfez Hattı Vapurları.
13. TCDD'nin işlettiği Banliyö Sistemi Trenleri.
14. Doğan Kuban, İzmir Yarışması ve Büyük Kentlerin Geleceğine İlişkin Gözlemler, Cumhuriyet Bilim Teknik, 5 Ocak 2002, Sayı: 772

