

İZMİR KENT İÇİ ULAŞIM SİSTEMİ GENEL SORUNLARI
VE
BUCA ÖRNEĞİ

PLN 493 İZMİR KENT ETÜDLERİ

2002516012 Serkan EKİNCİ
2003516001 Onur ACAR

İçindekiler

| | |
|--|----------|
| 1. İzmir Kent İçi Sorunları | 3 |
| 2. Şehirlerde Ulaşım ve Trafik Sorunları | 4 |
| 3. İzmir'de Durum | 5 |
| 4. Buca Örneği | 7 |
| 5. Buca'ya Çözüm Önerileri | 8 |

1. İzmir Kent İçi Sorunları

Siyasi söylemlerin seçim öncesi ve sonrası farklılıklar göstermesi ayrıca genellikle de seçim sonrası uygulamalarının önceden öne sürülenlerle çelişkiler taşıması ülkemizde de sıklıkla rastlanan bir olgudur.

Şehirlerdeki ulaşım sorunlarının çözümünde kullanılması gereken bilgi ve deneyim birikimi, karar ve uygulamalara gerektiğinde yansımamaktadır. Dolayısıyla, siyasal tercihlerle bilimsel doğrular arasındaki uçurumun ortadan kaldırılması amacıyla bir düşünce ortamı yaratılmalıdır.

İzmir’de yerel karar ve uygulamalara bakıldığında, ayrıca konu başlığı ile de çok yakından ilgili olması nedeniyle bu durumu saptayarak söze başlamak yararlı olacaktır.

Genel olarak;

- Günümüz dünyasında aklın, mantığın, tekniğin getirdiği yöntemlerle her sorunun çıkış yolları vardır.
- Ne var ki bunun tersi olan yaklaşımlarla, aklın ve tekniğin gerektirdiğinin dışında kalan uygulamalar üst üste yığıldıkça, sorunların iyice içinden çıkılmaz hale geldiği gözlemlenmektedir.
- Bütün akıl ve tekniğe aykırı olarak yapılan uygulamalar nedeniyle çözümsüzlükler dibe vurduğunda, zaten imdat haykırıları ile akla ve tekniğe başvurmak zorunlu bir duruma gelmektedir.
- Bu nedenle teknokratların ve bilim insanlarının temel görevi gerekli uyarıları zamanında ve sürekli olarak yapmak ve sorunlar yığın hale gelmeden çözüm yollarını ısrarla savunabilmektir.

2. Şehirlerde Ulaşım ve Trafik Sorunları

- Şehirlerin büyümesine ve yayılmasına paralel olarak, ulaşım sorunlarının çözümü için gereken önlemler, yerinde, zamanında ve yeterli ölçüde alınamazsa bunların giderek yığılması ve çözümsüzlüğe ulaştığı bilinmektedir.
- Ne yazık ki, ulaşım sektöründe büyük maliyetlerle yapılan altyapı yatırımlarının arkasında dahi plansız ve akıldışı yaklaşımların kötü izleri görülebilmektedir.
- Şehirlerde ulaşım ve trafik sorunları iç içedir. Birinin sorun hali diğerinin durumunu doğrudan etkiler. Bir şehirde ulaşım sorununun çözülüp çözülmediği, günlük trafik keşmekeşine bakılarak rahatlıkla anlaşılabilir. Ulaşım sistemindeki sorunlar trafik düzeninin de sorunları olarak kemikleşip ortaya çıkar.

Burada ilk önce sorunları sayıp sonra bunlara çözüm önerileri getirmek yerine, çağdaş ve geliştirilmiş yöntemlere dayalı olarak ilkesel düzeyde, yapılması gerekenleri sıralayıp bunların İzmir'de ne ölçüde var olduğunu sorgulamak daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Ayrıca uzun uzadıya şehirler için gerekli ulaşım ve trafik planlaması yöntemleri hakkında konuşmak söz konusu değildir. Ancak özellikle şehirlerin ölçek değiştirerek büyümesi ve yayılmasıyla birlikte yapılması gerekli olanlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

1. Şehir ulaşım sistemlerinin yatırım, bütçe, finansman, muhasebe ve işletme-organizasyon-karar mekanizmalarının çok merkezlilikten olabildiğince tek merkezliliğe doğru yönlendirilmesi
2. Her türlü yer seçim kararlarıyla, ulaşım sistemine ait altyapı kararlarının birlikte ve bütünlük içinde oluşturulup uygulanması
3. Genel olarak şehirsiz ulaşım sisteminin, toplu ulaşım ve özel ulaşım olarak ikiye bölünüp ele alınması, ancak bunların birbirlerini tamamlayacağı ve dengeleyeceği uygulamaların yapılması
4. Bu ayrımın, tamamen toplu ve tamamen özel ulaşım için güzergâhlarla, toplu ve özel ulaşımın birlikte paylaşım içinde kullanacağı güzergâhların tanımlanması
5. Toplu ulaşım sistemlerine öncelik verilerek, özel otoların sağladığı hizmet düzeyi ile yarışabilen hız ve konfor koşullarının toplu ulaşım sistemlerine

kazandırılması. Böylece ulaşımda tercihlerin, özel oto sahiplik oranı artmakta olsa dahi, ağırlıklı olarak toplu ulaşıma özendirilmesi

6. Şehirlerde yol şebekesi kurulurken, her arazi kullanım kademesinde, bir üst kademeye ait olan geçit trafiğinin alanın dışına çıkartılması. Örneğin, mahalleyi ilgilendirmeyen trafiğin mahalle dışına, iş merkezini ilgilendirmeyen trafiğin iş merkezi dışına ve giderek şehri ilgilendirmeyen trafiğin şehir dışına çıkartılması. Ulaşım sisteminin her noktası üzerine aynı zaman kesiti içindeki yolculuk ve trafik yüklerinin hesaplanarak proje önerilerinin ve kapasite atamalarının bu hesaplara dayandırılması

7. Butün taşıtlar için yeterli düzeyde ve sıklıkta, depolama, durma, park etme ve taşıt değiştirme alanları yaratıp, maksimum yaya güvenliği sağlayarak günlük toplam yolculuk hızının artırılması

8. Bilgisayarların giderek yaygınlaşarak bilgi işlem olanaklarının iyice gelişmiş bulunduğu günümüz ortamında, bu kapasiteden yeterince yararlanarak ulaşım ve trafik düzeninin doğru kurulması amacıyla karar ve reaksiyon gücünün artırılması ve hızlandırılması.

Yukarıda sayılanlar ulaşım planları ile elde edilmesi gereken hedeflerdir. Şehirlerde, bunların var olduğu izlenimlerini yaratan görüntüler bulunabilir. Bu nedenle, yetersiz ve yanıltıcı durumların saptanarak sözü edilen hedeflere zaman içinde mükemmellik kazandırılması, şehir ulaşım planlamasının esasidir.

3. İzmir’de Durum

1. Yıllardan beri ülkemiz ölçeğinde ve şehirlerimizde tutarlı, sürekliliği olan ve kamu yararlı bir ulaşım siyasetinin ve buna bağlı bir yönetim ve uygulama anlayışının kurulamadığını artık hepimiz üzümlere görmekteyiz. Bu durum İzmir için de geçerlidir. İzmir’de günlük olarak yaşanmakta olan, ayrıca son yıllarda giderek arttığı görülen trafik sıkıntıları, şehirdeki çözülmemiş ulaşım sorunlarının en temel göstergesidir.

2. Bütün çabalara rağmen yatırım, finansman, bütçe, program, öncelik sıralaması, işletme ve organizasyon açılarından karar ve uygulama mekanizmasının çok merkezli bir görünüm içinde bulunduğu izlenmektedir. Bunun sonucu olarak çıkan dengesiz ve tutarsız uygulamaları bir şehirli olarak yapılacak günlük turlarla saptamak mümkündür

Örnek vermek gerekirse, Kordon'da dolgusu devam eden ekspres yol geçişini, batı aksında gerçekleştirilen Çeşme otoyolunu, İzmir-Çiğli-Menemen-Aliağa aksında bir türlü tamamlanamayan, ne zaman bitireceğini kimsenin de bilmediğini düşündüğümüz demiryolu bağlantısını, yine aynı güzergâhta bir türlü hızlandırılıp çift hatta çıkarılamayan ve bu nedenle de kapasitesinin altında kullanılan demiryolu güzergâhını; çeşitli girişimlere karşın yeterince kullanılamayan, körfezdeki denizyolu kapasitesini anımsatabiliriz.

3. İzmir'de bugün ilgili yönetimlerin kurumlaşması içinde, çağdaş niteliklerde, güvenilir, ulaşım-trafik karar süreçleri içinde kullanılan, sürekli güncel tutulan, teknik ve yazılım donatısıyla bir ulaşım bilgi ve değerlendirme sistemi oluşturulmamış bulunmaktadır.

4. Altınyol olarak bilinen İzmir Express yol gecisi, kuzey-güney aksında tek karayolu bağlantısıdır.

1980'lerin başında yapılan hesaplamalara göre anılan güzergâhın teorik kapasitesinin, kavşaklarının tamamlanmasından sonra 1985–1990 arasında, doyum noktasına geleceği bilinmekteydi. Bugün adı geçen yoldan, kapasitesinin çok üzerinde bir hizmet beklendiği görülmektedir.

5. İzmir, tarihsel olarak yakın çevresiyle taşıdığı alansal etkileşimler nedeniyle, ülkenin en başta gelen metropoliten şehridir. Aliağa-Torbalı demir yolunun, bu etkileşimlerin yarattığı gereksinimler nedeniyle çift hatlı elektrifikasyonlu hızlandırılmış sistem olarak bir master-proje kapsamında geliştirilmesine karar verildiği bilinmektedir. Ulusal kaynaklarda en iyi şekilde kullanması beklenen adı geçen projenin ön yapılabilirlik etütleri ve avan proje çalışmaları, Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD Genel Müdürlüğü tarafından tamamlanmıştı. Bu projenin önemli bir merkezi olarak uygulama imar planına da izlenen Çiğli'de ki triyaj tesisleri, marsendiz garı ve trafo merkezleri alanının tek yanlı bir karar ve yeni bir yer önerilmeden kaldırılmış olması yukarıda sayılan genel ilkeler açısından son derece olumsuz bir davranıştır.

6. Durma, park etme ve taşıt değiştirme sorunları yığınlaşarak İzmir'de bugün şehrin iş ve sosyal yaşamı açısından gerek merkezde gerekse de konut alanlarında, kabul edilebilirlik sınırlarını geçmiş durumdadır. Yol şebekesinde yaya güvenliği ve taşıt- yaya güzergâh ayrımları yoktur.

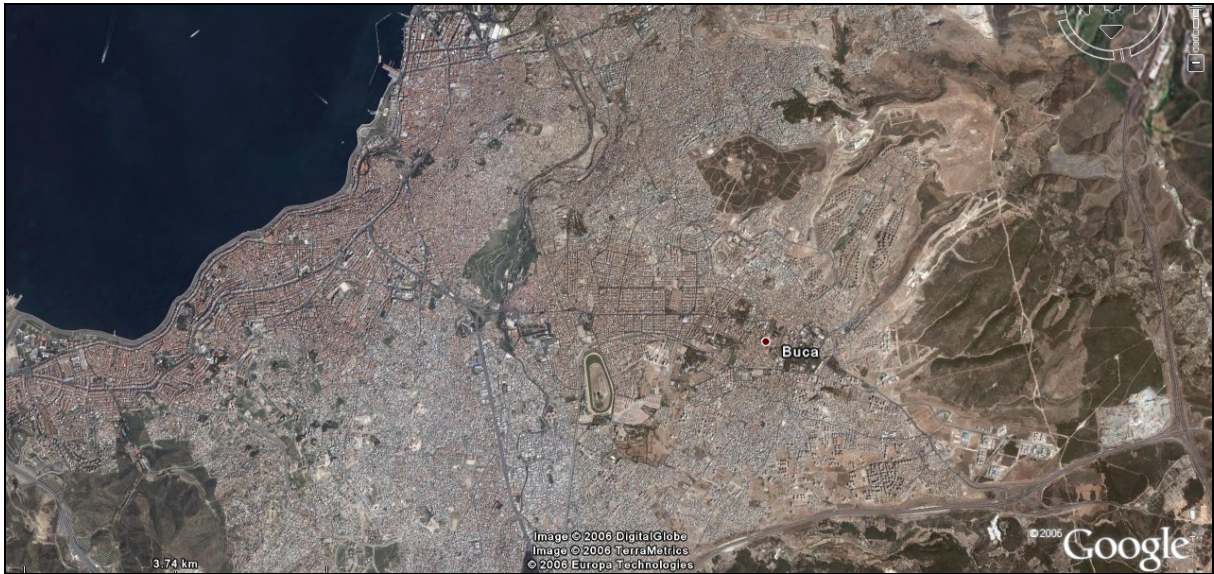
7. İzmir'de yerel siyasetin gündemine bakıldığında merkezi yöntemle ilişkilerde özgürlükçü beklentilere ait söylemlere sıkça rastlanmaktadır. Yerel sorunlu siyasetçilerin "gölge etmesinler başka iskân istemeyiz" türünden açıklamaları

gazetelerde zaman zaman göze çarpmaktadır. Ne var ki yine aynı siyasetçiler Kordonyolu dolguna karşı gelişen sivil toplum baskıları nedeniyle, gerçekte kendi tercihleriyle çakıştığı için, adı geçen yola ilişkin kararın kendilerine değil merkezi yönetime ait olduğu şeklindeki açıklamaları rahatlıkla yapabilmektedirler.

Genel olarak görülmektedir ki İzmir henüz, şehirler için ulaşım ve trafik planlaması çalışmalarından beklenen sonuçlardan ve bu çalışmaların getireceği mükemmelliklerden çok uzakta bir noktadadır.

Ülkemizde konuya ilişkin yeterli teknik bilgi birikiminin var olduğunu düşünürsek, sorunların doğru çözüm yollarına oturtulması için esas gerekli olan, kamu yararı gözetilen, tutarlı ve güçlü bir yönetim ve siyaset iradesinin ortaya konulmasıdır.

4. Buca Örneği



İzmir'in Buca ilçesinde giderek artan araç yoğunluğuna rağmen alternatif yolların üretilmemesi özellikle mesai saatleri başlangıc ve bitişlerinde taşıt trafiğinin sıkışmasına neden olmaktadır. Ana ulaşım Menderes Caddesi üzerinde toplanmaktadır. Bunun ikinci bir alternatifi hemen Menderes Caddesi'nin güney

paralelinde yer alan ve demiryolu hattı boyunca uzanan ve Şirinyer Tren İstasyonu'ndan Çevik Bir Meydanı'na bağlanan caddedir. Menderes Caddesi eski Aydın yolu yani Yeşildere Yolu'nda başlar, Buca boyunca devam eder, Buca Stadı'nı, Hasanağa Parkı'nı geçtikten sonra Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe Kampüsü'nün güneyinden Aydın otobanına bağlanır.

Ayrıca Buca ilçesinde yer alan Hipodrom, Buca SSK Hastanesi, Dokuz Eylül Üniversitesi'nin ilçenin içine dağılmış olması, Şirinyer Cezaevi'nin yer alması Buca'nın önemini arttırmaktadır.

Evka 1, İzkent, İşçievleri, Çamlıpınar, Gediz, Buca Koop. gibi Buca'da ki konut yoğunluğunun fazla olduğu bölgeler alternatif yolları kullanabileceken Menderes Caddesi tercih ediliyor. Bu da Menderes Caddesi'nde trafik problemini doğuruyor.

Menderes Caddesi boyunca ticaret birimleri bulunmaktadır. Bu ticaret birimlerine mal boşaltımı gibi sebeplerden ötürü birçok araç cadde boyunca bekleme yapmaktadır. Bu da zaten dar olan caddeyi daha da darlaştırmaktadır.

Menderes Caddesi'nin niteliği dört şerit gibi görünsede şeritlerin dar oluşu ve en az bir şeridin otopark amacıyla kullanılması cadde üzerinde tıkanıklığa sebep olmaktadır.

Ayrıca Menderes Caddesi'nde Şirinyer Tren Garı'ndan Heykel'e kadar olan 2.200 metrelik mesafede 9 adet trafik lambasının olması bunların büyük çoğunluğunun yaya geçiti amaçlı olması trafiğin akış hızını yavaşlatmaktadır. Ayrıca Menderes Caddesi aksı boyunca trafik lambalarının yanı sıra otobüs duraklarının yer seçimi ve kendilerine özel ceplerinin bulunmaması trafik akışını durduracak seviyeye getirmiştir.

Toplu taşıma araçlarından otobüs ve dolmuş güzergâhlarının Buca içinde hemen hemen hepsinin Menderes Caddesi üzerinde yoğunlaşması ve yolcu indirme bindirmelerin kurallara uygun şekilde dolmuş duraklarında olmaması trafik sıkışıklığının sebeplerinden biridir.

Buca içinde alternatif potansiyel taşıyan mevcut yollar bulunmaktadır. Fakat bunlar güçlü bağlantıları olmadığı için çok yoğun bir şekilde kullanılmamaktadır. Bu yollar Menderes Caddesi boyunca Gürçeşme'ye giden oradan da Basmane Meydanı'na bağlanan yol. NATO yerleşkesinin yanından başlayıp Gediz'e kadar uzanan aks yine bir alternatif güzergâhtır. Ayrıca Heykel ile DEÜ İktisat Fakültesi'ni birleştiren aks ise mevcut aksın alternatifi olabilir. Bunun dışında Hasanağa Parkı'ndan Gediz'e ve Buca Koop.'a kadar uzanan iki ayrı aksta alternatif yollar olarak görülmektedir.

5. Buca'ya Çözüm Önerileri

Bu problemler kapsamında bazı öneri akslar oluşturulabilir. Aslında Buca'da mevcut yapılmış fakat bağlantıları beslenilmemiş yollar bulunmaktadır. Bu yolların diğer ana akslara direk olarak bağladığımızda, yolculuk hareketinde bulunanların Menderes Caddesi'ne girmeden ve daha kısa şekilde gidecekleri yere ulaşması sağlanabilir.

Şu an mevcut projeler arasında yer alan Metro projesi kapsamında Şirinyer – Gaziemir demir yolu aksı yer altına alınarak metro güzergahı oluşturulacak. Böylece eski demir yolu kara yoluna dönüştürülecek. Böylece Yeşildere'ye paralel bir yol oluşturulacak. Bu da Yeşildere'nin yükünü azaltacak. Ayrıca bu yolun Yeşildere ile bağlantısını sağlaması amacıyla Yeşildere – İşçievleri – Cezaevi güzergâhı boyunca bir yol planlanabilir. Bu yol ayrıca Buca'nın kuzeyinde ki yerleşmelere hizmet edebilir.

Ayrıca Alsancak, Konak, Balçova'dan gelip Gediz-Buca Koop. arasındaki güzergah, NATO'nun yanındaki Beyazevler yolundan başlayıp Hipodrom'un güneyinden geçerek Gediz'e ve Buca Koop.'a ulaşması sağlanabilir.

Diğer bir öneri ise Menderes Caddesi boyunca ve diğer öneri akslar boyunca toplu taşıt durakları için cepler yapılmalıdır. Bu sayede dur kalklar sırasında hareket halindeki trafiği etkilememiş olur.



Kaynakça

- Google Earth Plus 4
- YILDIRIM ORAL, İzmir'de Ulaşım ve Trafik Çözüm Önerileri, Ege Mimarlık 1999 /2-30 Nisan