

ACEMLER KÖPRÜLÜ KAVŞAĞI PLANLAMA ve UYGULAMASINA İLİŞKİN GÖRÜŞLER

Kent içi ulaşımdaki genel sorunların başında “**planlama**” aşamasındaki sorunlar gelmektedir. Kentsel planlama ve gelişim projelerinin denetim altında olmadığı, hızlı bir kentleşme, göç ve nüfus artışı baskısı altında bulunan kentlerdeki problemler, ulaşım sistemlerine de yansımaktadır. Plansız hızlı kentleşme sonucunda ulaşım altyapı ve hizmetleri de diğer kentsel sorunlar gibi talebe ayak uyduramamaktadır. Kentsel planların uygulanmaması nedeniyle bu planları temel veri olarak alan sınırlı sayıdaki ulaşım planlama çalışmaları da gerçekçi olamamaktadır.

Ülkemizde ulaşım planlama anlayışı daha yerleşmemiş ve uygulamada da yerini alamamıştır. Zaman zaman, “**ulaşım planlaması**” adıyla yapılan çalışmalar aslında belirli koridorlarda önerilen toplu taşıma sistemlerinin teknik ve ekonomik gerekçelerini ortaya koymak amacıyla yapılmış sınırlı fizibilite niteliğinde bulunmaktadır.

Planlama çalışmaları öncesinden ilkeler, amaçlar, hedefler, projeksiyonlar ve politikalar açıkça belirlenmediğinden planlar ve uygulamalar birbirleriyle çelişen, çağdaş yaklaşımlarla ters düşen projeler ve yatırımlar içermekte, kaynaklar ve zaman tüketilmekte, çarpık kentleşme hızlanmaktadır.

Yatırımlar da ulaşım planlarına göre değil, yapımcı firmaların yönlendirmesi ile belirlenmekte, bir projenin oluşturulmasındaki gerekli aşamalar tamamlanmadan, teknik, ekonomik ve mali değerlendirmeler yapılmadan, çevresel, sosyal değerlere etkileri incelenmeden uygulanmaktadır.

Ulaşım altyapısını geliştirmeye yönelik olan stratejik ulaşım planlarının gerçekleştirilmesi, uzun sürelerde ve büyük yatırımlarla mümkündür. Bu konudaki kararlar, gelecekteki uzun bir zaman kesimine yönelik gelişme ve ulaşım talebi tahminlerine dayanır. Türkiye’de istatistik verilere ulaşmak mümkün olmadığı gibi çoğu kez de yanıltıcı olabilmektedir. Yanlış, hatalı ya da eksik verilerle yapılan tahminler, geriye dönüşü mümkün olmayan hatalı uygulamalara yol açabilir. Kaldı ki geniş boyutlu ve doğru verilerle yapılan tahminlerde bile yanılma olasılığı her zaman söz konusudur.

İdeal kent; kentli haklarını koruyan, olumlu yaşam koşulları ve yaşam biçimini sunan, ziyaretçiler, çalışanlar ve ticaret yapanlar, eğlence, kültür ve bilgiyi arayanlar ve eğitim görenler için ulaşım, yaşama, çalışma, dinlenme gibi ihtiyaçları birarada ve uyum içinde sağlayan yaşam yeridir. Kentler, aynı zamanda modern gelişme ile kent mirasını koruyabilmeli ve eskiyi tahrip etmeden yeniyi bütünleştirebilmelidir.

Kentlerdeki karar verme mekanizmalarına yol gösteren ulaşım planlama çalışmaları, karar verenlerin politik rant veya önyargılarına göre belirlenmekte ulaşım kararlarını uygulamaya koyabilmesi için görüşlere bilimsellik katarak, önceden kararları verilmiş kriterler planlara girdi olmaktadır.

Kent içi ulaşım planlamasının amacı, insan ve araçların merkezler arasındaki yer değiştirmelerinin, hedeflere en uygun şekilde gerçekleştirilmesini sağlayan bir ulaşım sisteminin oluşturulmasıdır.

Bugün ve gelecekte nasıl, nerede, hangi miktar ve özelliklerdeki insan ile araçların hangi koşullarda iletilmek isteneceğinin tahmini için, geniş ve kapsamlı veriye gereksinim duyulur. Bu da ancak sürekli veri toplama ve değerlendirme işlemleri ile sağlanabilir. Kentin şu anki arazi kullanımı, çevreyi yok etme, plansızlık ya da yanlış planlama nedenleri ile ulaşım ve diğer konularda değişik sorunlara yol açabilir. Bunlar gözönüne alınarak, mevcut sorunların büyümesi engellenmeli, yeni gelişen bölgelerde çağdaş düzeyde ulaşım olanakları sağlayan bir yapının oluşması, ancak sağlıklı bir arazi kullanım planlaması ve uygulaması ile oluşturulabilir. Birçok yerde, arazi kullanım planları ulaşım planlarında girdi olarak kullanılmamaktadır. Ulaşım koridorlarının belirlenmesinde bölgeler arası ulaşım talebinin nasıl ve hangi yeterlilikte göz önüne alındığı da belirsizdir. Oysa bir bölgeden diğer bölgelere yapılacak yolcu ve yük ulaşımında yaya, özel otomobil ve toplu taşıma araçları ile değişik kapasitedeki yük taşıtlarının kullanım oranları ve bunların zaman içindeki değişimleri, ulaşım koridorlarının belirlenmesinde mutlaka kullanılması gereken bilgilerdir. Ayrıca, yoğunluğu yüksek ve ulaşım altyapısı açısından yeni kapasiteler yaratılamayacak bölgelerde, yolcu-yük üretimi ve çekimi yüksek olan büyük aktivite merkezlerinin kurulmasına izin verilmesi, o bölgenin ulaşım sorunlarını katlanarak arttırmaktadır. (Örneğin; çeşitli alışveriş merkezleri – Finans merkezleri)

Hazırlanan ulaşım etütleri bilimsel temele dayalı araştırmaları içermelidir.

Kentin kaderini etkileyecek büyük projeler halkın, kentlinin tartışmasına açılmalıdır. Meslek kuruluşlarının uzman kişilerin ve üniversitelerin görüşleri mutlaka alınmalıdır.

Trafik düzenlemeleri için uygulanabilir bir model değişik ulaşım politikaları uygulamalarını içerebileceği gibi, ön yargıdan uzak alternatif fizibilite kullanılmasıyla da çabuk sonuç vermelidir.

Şehir dokusunun önemli bir parçasını oluşturacak ulaşım modeli üzerine hayati etkileri olan çevre ve arazi kullanımının trafik ile olan karşılıklı etkileşiminin tespiti yapılabilir. Büyük ve orta boy kentlerdeki ulaşımın planlanmasında genel sorun özel araç trafiğinin toplu taşıma trafiğine dönüştürülmesidir. Bu geçişin rasyonel bir şekilde kent yönetimine algılanması ve yaratılması hayati önem taşır.

Günümüzde kent içi ulaşım hep yerel yönetimlerin bir sorunu olarak görülmüş ve öyle algılanmıştır. Oysa ulaşım sorununa kent rantının paylaşımı dışında, kentlilerin doğal ve vazgeçilmez çok önemli bir hakkı olarak bakılmalıdır. Sorunun çözümünde kaynak, planlama ve siyasi tercihler yerel yönetimlerin dışında ulusal ölçekte ele alınmalıdır. Zira Ulusal anlamda planlanmayan hiçbir alt planın yaşama şansı olmamaktadır.

Kent içi ulaşım uygulamaları çağdaş yaklaşımlara rantı öncelik olmayan anlayışlara dayanmalıdır. Taşıtlara değil, insana öncelik veren toplu taşıma politikalarını tercih eden, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan ve destekleyen kentin kaderini etkileyecek büyük projelerde toplumun ilgili kesimlerini her aşamada karar süreçlerine katan, modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözetilen projeler, yöntem ve teknikler kullanılmalıdır.

Bursa Büyükşehir Belediyesince Bursa Kentsel Geliştirme projesi etüdünde yol envanterleri-trafik sorunları-otoparklar ve park etme alışkanlıkları-trafik sinyalleri 1996 yılında incelenmiş olup bu rapora göre günlük yolcunun %34 minibüsçüler, %30 servis araçları, %18 BOİ, %11 dolmuşlarla taşındığı anketlerle tespit edilmiş olduğu bilinmektedir. Kentsel büyüme kapsamında ise son beş yıldır yıllık trafik artışının %11 civarında olduğu tespit edilmiştir.

Bu etüde Kentsel ulaşım stratejisi olarak toplu taşıma yolculuğu tercih ettirmek-özel araç ulaşımının giderek daha az cazip hale getirmek gibi önlemler hedef olarak belirlenmiştir.

1998 yılında ise hafif raylı sistemle ilgili olarak yapılan incelemede 2020 yılı projeksiyonu ise şöyle belirlenmişti. Burada yıllık %2,5 nüfus artış hızı dikkate alınmış olup Mudanya Yolu-Acemler/İzmir Yolu-Acemler güzergahlarında günlük koridor

yolcu kapasiteleri 2004 yılı için organize sanayi bölgesinden **85000** Ataevler bölgesinden **45000** iken 2020 projeksiyonunda bu organize sanayi bölgesi için **127000** ataevler bölgesi için **90000** olarak tespit edildiği bilinmektedir.

Bu da göstermektedir ki Bursa Kentsel ulaşımında hafif raylı sisteme yönelik olarak projeksiyonlar 2020 yılları için nüfus artışına da bağlı olarak oldukça önemli artışları öngörmektedir. Diğer bir deyişle yatırım yapılan hafif raylı sistemle beraber gelecekte toplu taşıma teşvik edilmek durumunda olduğu gibi özel araç sahipliği ile özel araç ulaşımının daha az cazip hale getirilmesi sağlanacaktır. Diğer taraftan Çevre yolunun gelecekte yapılacak olması kent içinden geçen Ankara – İzmir istikametindeki trafik yoğunluğunu % **60**'ünün transit trafik olduğunu ve bunun Çevre yoluna kayması nedeniyle İzmir yolu – Acemler/ Mudanya hattı üzerindeki trafik yoğunluğunun azalacağını düşündürmektedir.

Tüm bunlar gözönüne alındığında toplu taşıma kurallarına yaya trafiğine imkan vermemesine kamu yararına, kent estetiğine, Paşa çiftliğinin korunması ile, doğa sit koruması yaklaşımlarına aykırı olan Yonca kavşak yatırımının uygun olmadığı gerçektir. Diğer taraftan kent içinde yapılan yonca kavşaklar özel araç trafiğini teşvik eden unsurlar olarak görülmekte arazi kullanımı açısından geniş alanlara ihtiyaç oluşturmaktadır.

Yukarıdaki projeksiyonlarda da belirtildiği üzere bu yol üzerindeki ağırlıklı minibüs ve otobüslerin hafif raylı sistem bittiğinde ulaşımdan kalkacağını düşünürsek bu yol üzerindeki şehir içi trafik yükü de azalacaktır. Aksi halde eğer trafik yoğunluğu hafif raylı sisteme rağmen böyle devam edecek olursa yonca kavşak yaparak trafik yoğunluğu o bölge için çözümlenmekle birlikte Merinosa kadar olan bölge için yoksa yeni yonca kavşaklar mı yapmak gerekecektir. Bunun uygun olmadığını düşündüğümüze göre dolayısıyla trafik yoğunluğunu azaltacak toplu taşımacılığı teşvik edecek politikalarla böylesine yatırımlara kent içinde ihtiyaç olmayacaktır. 17 yıldır işim gereği her gün gidip geldiğim bu yol güzergahında planlanan kavşak için yapılacak saptama şudur ;

Paşa Çiftliğinin korunmasını ortadan kaldıracak her türlü plan gözden geçirilmeli. Paşa Çiftliğini gelecekte imara açabilecek yaklaşımlar durdurulmalıdır. Zira önce planlar yapılmakta daha sonra korunması gereken alanlar yapılaşma baskısı altına sürüklenmekte ve sonrada “ne yapalım bakın korunamıyor, hiç olmazsa planlı bir şekilde imara açalım” deniyor. Oysa ki planlar yapılırken bile bunlar önceden görülebilmektedir. Bu ise planlı bir yağma şeklidir. Bu nedenlerden ötürüdür ki Beşevlerden başlayarak Acemler-Soğanlı-İpekiş-Merinos ve Santral Garaj'a kadar olan bölge sadece bir ulaşım planı olarak veya sadece kentsel bir tasarım olarak görülmemeli. Bu güzergah ve alanlar bütünlükçü ve çevreyi tarihsel dokuyu koruyacak ulaşım sistemini rahatlatacak bir şekilde planlanmalı oluşması muhtemel kentsel bozulmayı ve yağmayı önlemeye yönelik olmalıdır.

Diğer taraftan böylesine nemli ve birçok meslek disiplinini ilgilendiren konular çeşitli zeminlerde oluşturulduğu gibi oylama mantığının dışında bilimsel verilere dayalı özgür platformlarda şeffaflıkla tartışmaya açıldıktan sonra herkesin katılımı ile karar verilmelidir. Tüm bunlar gerçekleştirilirken de 2020 planında belirtildiği üzere Merkez Planlama Bölgesi öncelikli olmak üzere plan ilke kararlarındaki “Merkezin desantrilizasyonu” anlayışı ve ilkesi gözardı edilmektedir.

Trafik yoğunluğu, trafik projeksiyonları toplu taşımacılık hedefleri ulaşım ve plan ilkeleri dikkate alınarak yapılacak incelemelerden sonra Paşa Çiftliğinin arazi kullanımına daha az zarar veren yukarıda belirtilen yaklaşımlara uygun olarak tasarımlanacak trompet kavşak çözümünün daha rasyonel olacağı kanaatinde olduğumu Bursa'nın ulaşımına ilgili tercihini toplu taşımacılıktan yani hafif raylı sistemlerden yana koyduğunu, çağdaş ülkelerde olduğu gibi yatırımların buna göre planlanmasını ve toplu taşımacılığa yönelik teşvik ve önlemlerin alınması gerektiğini bilgilerinize sunarım.

Gürhan AKDOĞAN
Makine Mühendisi