

İZMİR ULAŞIMINDA İNSAN FAKTÖRÜ

Aydın NOGAY
İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi
imoizmir@imoizmir.org.tr

1. GİRİŞ

Bilindiği üzere kentiçi ulaşımdaki ana hedeflerden biri ve en önemlisi, insanların bir noktadan bir noktaya ulaşımının hızlı, güvenli ve güvenilir bir şekilde sağlanmasıdır. Bu tanımdan yola çıkarak daha genel bir yaklaşım yapıldığı takdirde, kentin esas sahiplerinin insanlar olduğu ve kentlerin planlanmasında bu gerçeğin göz önünde bulundurulması gerektiği açıktır. 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında uygulanmış olan planlama stratejileri incelendiğinde bu gerçeğin her zaman ön planda tutulduğu, insanların ulaşım ihtiyaçlarının ise büyük oranda toplu taşımacılık ile sağlandığı anlaşılmaktadır. Her ne kadar o dönemde özel araç sahipliğinin yok denecek kadar az olduğu düşünülse de, yurtdışındaki (özellikle Avrupa'daki) örneklere bakıldığında, tarihsel kent merkezlerinin korunduğu, dolayısıyla kentin sağlıklı gelişimi açısından insan odaklı ulaşım politikalarının ön planda tutulduğu kolayca görülmektedir.

İzmir kent merkezi, tarihsel kimliğini önemli oranda kaybetmiş durumdadır. Kent merkezinde tarihsel altyapının karşılamayacağı yoğunlukta bir yerleşimin bulunduğu açıktır. Bu sadece ulaşım açısından değil, diğer tüm altyapı sistemleri açısından da büyük problemler yaratmaktadır. Özellikle 1950'lili yıllardan itibaren araç odaklı ulaşım politikalarının ülke genelinde kabul görmesiyle tüm ülkede olduğu gibi İzmir kentinde de insan değil araç odaklı çözümler ön plana çıkmaya başlamıştır. Esas üzücü noktalardan biri, bu çözümlerin tamamen doğru olduğu, herkesin araçlarıyla istediği yere rahatça gidebilmesi ve gidilen her noktada rahatça yeterli otopark imkânının rahatça sunulması gerektiği gibi yanlış ve çoğu zaman imkânsız beklentilerin insanlar tarafından da kabul edilmesidir.

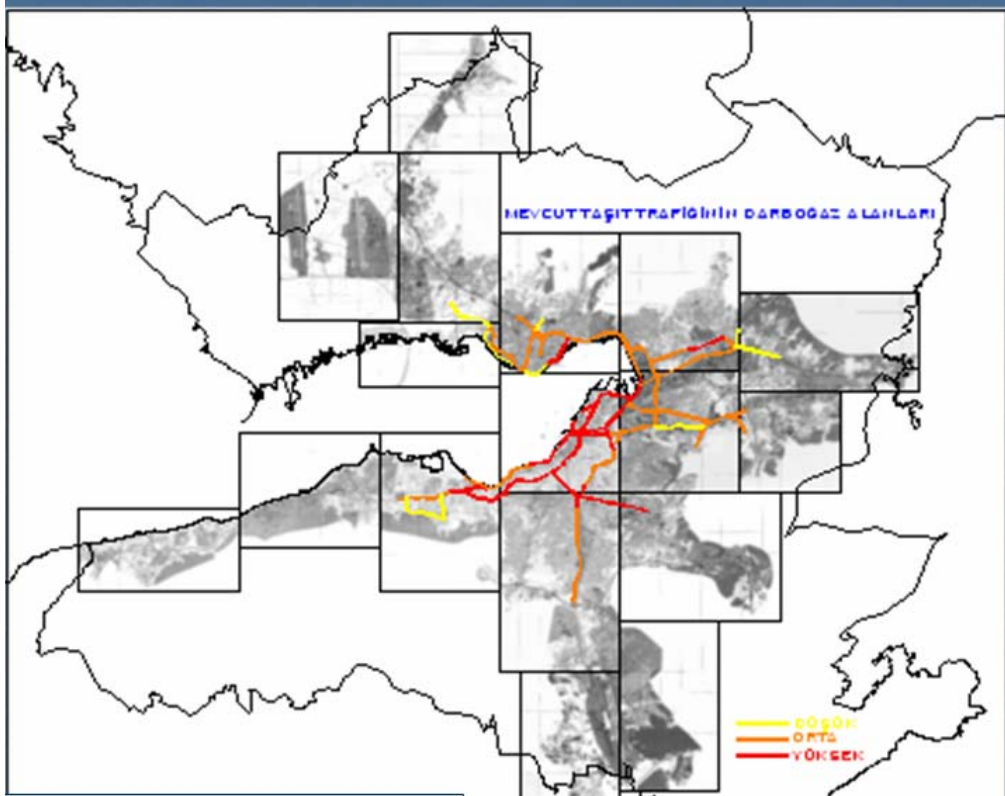
İzmir'de yapılan gözlemler, kentiçi ulaşım sorununun sadece ilgili yönetimlerin yanlış veya eksik uygulamalarından değil; ulaşım sistemlerini kullanan insanlardan da kaynaklandığını göstermektedir. Bu çalışmada, İzmir kentinin geleceği açısından insan odaklı ulaşım sistemlerinin önemi vurgulanmaya ve bu bağlamda biz kullanıcıların (yaya, sürücü v.b.) hataları hakkında da bazı tespitler de yapılmaya çalışılacaktır.

2. TOPLU TAŞIMACILIK AÇISINDAN MEVCUT DURUMUN KISACA DEĞERLENDİRİLMESİ

İzmir kentiçi toplu ulaşımı büyük oranda otobüs taşımacılığına dayanmaktadır. 2008 Hane Halkı Yolculuk Anketi sonuçlarına göre, gün içinde yapılan araçlı yolcuların %73,81'i karayolu toplu ulaşım araçları ile gerçekleşmektedir (İBB, 2009). Bu oranın içinde minibüs ve servis taşımacılığı da olmakla birlikte büyük kısmının ESHOT ve İZULAŞ tarafından gerçekleştirildiği söylenebilir. Bu bağlamda otobüs taşımacılığının, normalde yüklenmesi gerekenden daha büyük bir sorumluluk altında bulunduğu ve buna uyum sağlamaya çalışıldığı açıktır. Herkes tarafından da kabul edilebileceği gibi, mevcut durumda dahi güvenilir bir toplu taşımacılığın sadece karayoluna dayalı olarak gerçekleştirilebilmesi mümkün olamamaktadır.

Sonuçta insanların bir kısmının gün içindeki yolculuklarını özel araçları ile yapmak istemeleri; aracı olmayan kişilerin de özel araç sahibi olarak benzer bir davranışta bulunmaya çalışmaları doğal kabul edilebilir. Bu durum ise, merkeze bağlanan yolların kapasitelerinin üzerinde yüklenmeleri ve özellikle kent merkezinde otopark sorununun olması gerekenden çok daha büyük bir hale gelmesine yol açmaktadır.

İzmir Büyük Şehir Belediyesi Ulaşım Ana Planı Özet Raporu'nda (2009), “Mevcut Taşıt Trafik Dar Boğaz Güzergahları” yer almaktadır. Şekilden de görülebileceği gibi dar boğazlar, kent merkezinde yoğunlaşmaktadır. Bu hatlar, birçok yönden gelen ve birleşen arterlerin yığılma noktaları veya diğer bir deyişle şişe boyunları olarak kabul edilebilir.



Şekil 1 İzmir Merkez kentteki Mevcut Trafik Dar Boğazları (İBB, 2009).

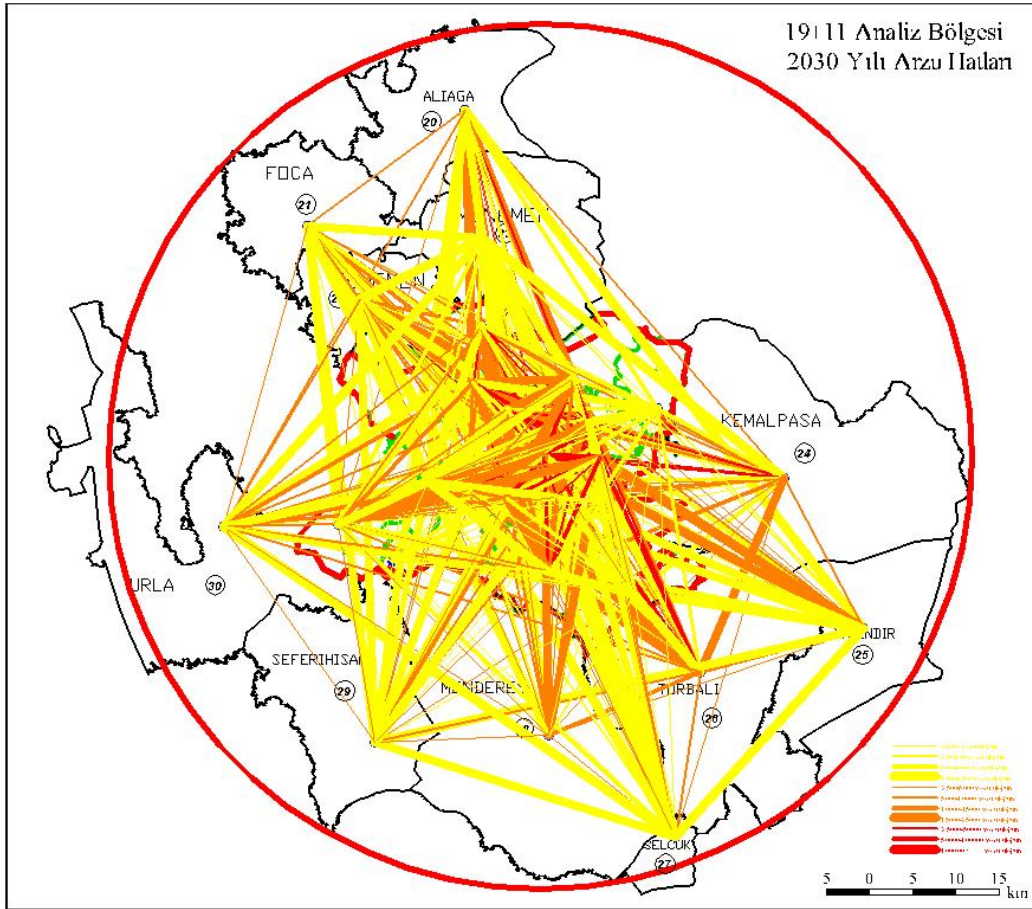
Yine bu dar boğazlar incelendiğinde bu arterlerin büyük oranda ESHOT ve İZULAŞ otobüsleri tarafından kullanıldıkları görülmektedir. Bilindiği üzere, trafik akımı içinde bulunan ağır araç oranı, trafiğin kapasitesini düşüren önemli bir unsurdur. Ancak bu noktada teknik elemanların (mühendis, şehir plancı v.b), karar vericilerin (belediye başkanları v.b.) ve kullanıcıların dikkat etmesi gereken çok önemli bir hususu vurgulamakta yarar vardır:

“Ulaşım da amaç, araçların değil, insan ve/veya eşyaların bir noktadan diğer bir noktaya erişebilmesini sağlamaktır. Dolayısıyla, sistemde en çok gecikmeye maruz kalanlar (veya bu durumda en fazla mağdur olanlar), kendi özel otomobillerinin içinde yolculuk yapanlar değil; otobüsün içinde bulunan yolculardır.”

Özellikle büyük kentlerde, bir toplu taşımacılık sisteminin özel araçlarla aynı fiziksel alan içinde yer almasının (diğer bir deyişle aynı yolu kullanmasının) tüm ulaşım sistemi açısından olumsuz etkisi olduğu söylenebilir. Bu noktada özel araç kullanıcılarının kural dışı davranışlarının da etkin olduğu açıktır.

Karayolu toplu ulaşımı açısından diğer olumsuz bir durum, özellikle toplu taşımacılık yapan minibüs (dolmuş) ve taksi sürücülerinin kural dışı davranışlarıdır. Dolmuş şoförlerinin durak gözetmeksizin yolcu indirip bindirmeleri; bazı kesimlerde müşteri bulmak amacıyla durak dışı bekleme yapmaları veya yavaş hareket ederek trafikte kısa veya uzun süreli dar boğazlar yaratmaları; bu ulaşım türlerinin tüm ulaşım sistemi açısından yarattıkları sorunların öne çıkanlarıdır.

Yukarıda sıralanan sorunların en aza indirilebilmesi ancak, yapımı sürmekte olan Aliğa-Cumaovası Banliyö sistemi ve metro sisteminin tamamlanması ile mümkün olabilir. Her iki sistemin yapımında yaşanan gecikmeler, kentiçi ulaşımının sıkıntılarını arttırmaktadır. Yine İzmir Büyük Şehir Belediyesi Ulaşım Ana Planı Özet Raporu'nda (2009) yer alan 2030 arzu hatları grafiği incelendiğinde, yapımı sürmekte olan ve planlanan raylı sistemlerin tamamlanmasının ne denli önemli olduğu rahatça anlaşılabilir (Şekil 2).



Şekil 2 2030 Arzu Hatları Grafiği (İBB, 2009)

İzmir Büyük Şehir Belediyesi Ulaşım Ana Planı Özet Raporu'nda (2009) bulunan verilere göre, İzmir'de kentiçi yolcu taşımacılığında deniz ulaşımının payının sadece %2,03 olduğu görülmektedir. Bu değer, sadece deniz ulaşım olanaklarının yeterince kullanılmadığını değil; karayolu öncelikli ulaşım politikalarının İzmir özelinde sistemi nasıl olumsuz etkilediğinin açık bir göstergesidir. Son yıllarda yapılmış olan "Ulaşımında Entegrasyon" çalışmalarının son on yıl içinde etkin olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak bu çalışma kapsamında yapılmış olan uygulamaların artık ömürlerini doldurdıkları anlaşılmaktadır.

3. YAYALAR VE YAYA KALDIRIMLARI

Ulaşımında insanlar tarafından en sık kullanılan sistemler yaya kaldırımları ve yaya geçitleridir. İzmir kenti ve çevre ilçeler incelendiğinde, ulaşım sisteminin en fazla ihmal edildiği kesimler olarak ta yaya kaldırımları gösterilebilir. Yaya kaldırımlarının yanlış kullanımları ile ilgili bazı örnekler şu şekilde sıralanabilir:

- Kaldırımlar, araçların rahatça geçiş yapabilmesi için çok dar tasarlanmış ve kullanılamaz hale getirilmiştir (Şekil 3).



Şekil 3 Araçların kullanımı amacıyla genişletilen yol ve daraltılan kaldırımlar.

- Kaldırımlar, otopark olarak kullanılmakta; yayalar kaldırım dışında hareket etmek zorunda kalmaktadırlar (Şekil 4).



Şekil 4 Kaldırımların otopark olarak kullanılması

- Kaldırımlar, çevrede bulunan işyerleri tarafından işgal edilmekte; yayaların geçiş yapacağı alanlar daralmaktadır (Şekil 5). Benzer işgaller, yaya yollarında ve seyyar satıcılar tarafından parklarda da gerçekleşmektedir.
- Kaldırımlar, özellikle sokak aralarında değişik kaplama malzemeleri kullanılarak ve farklı yüksekliklerde inşa edilebilmektedir.
- Özellikle ana arterlerde bazı kesimlerde otobüs cepleri için kaldırımlar daraltılmakta, otobüs bekleyenlerle geçiş yapmak isteyen yayalar zorlanmaktadır (Şekil 5 ve Şekil 6).



Şekil 5 Dar kaldırım ve kaldırımı işgal eden işyerleri



Şekil 6 Otobüs cebi oluşturmak için daraltılmış bir kaldırım.

- Bazı yaya kaldırımlarına çıkış ve iniş noktalarında engeller için yeterli geometrik düzenlemenin yapılmadığı ve bazı yapılan kesimlerde rampa eğimlerinin çok yüksek olduğu da gözlenmektedir.

Yayaların da trafik içindeki bazı davranışları, gerek yolun etkin kullanımı ve gerekse trafik güvenliği açısından sorunlar yaratmaktadır. Bunların en belirginlerinden birisi yayaların kırmızı ışıkta karşıdan karşıya geçmeye çalışmalarıdır (Şekil 7). Diğer bir husus ta yaya geçitlerini, yürüme mesafesinin uzun olması bahanesiyle kullanmamaları veya yaya geçitlerinin dışından araçların arasından geçiş yapmalarıdır (Şekil 8). Yayaların kural dışı davranışlarına bir diğer örnek ise, kaldırım genişliğini yeterli olduğu kesimlerde bile yayaların yoldan yürümeleridir. Bu, kaldırımların otopark olarak kullanılması ve işgalleri sonucundan insanlar tarafından edinilmiş olan bir alışkanlık olarak ta kabul edilebilir.



Şekil 7 Kırmızı ışıktaki geçen yayalar



Şekil 8 Yaya geçidi dışından geçiş yapan yayalar

4. SÜRÜCÜLERİN ULAŞIM ÜZERİNDEKİ OLUMSUZ ETKİLERİ

Mevcut bir karayolu ağının, istenilen kapasite ve hizmet seviyesinde kullanılabilmesi, sistemi inşa eden ve denetleyen kuruluşlar kadar kullananlarında sorumluluğundadır. Günümüzde İzmir özelinde sürücülerin kural dışı davranışlarının, şehir içi karayolu ulaşımında önemli derecede kapasite azalmasına ve gecikmelerin artmasına yol açtığı bilinmektedir. Bunların bir kısmı şu şekilde sıralanabilir:

- Sürücüler kırmızı ışıktaki yaya geçidini işgal etmektedirler. Bunun sonucunda, yayaların güvenli geçiş yapmaları imkânsızlaşmaktadır. Bunun yanı sıra, sürücü sinyal lambasını geçtiği için ışığın yeşile döndüğünü görmemekte; bunun sonucunda da kapasite düşmektedir.

- Sürücüler, yol kenarlarında ikinci sırada park yapmakta; uzun süreli etkileri olacak şişe boyunları oluşturmaktadır.
- Otobüs cepleri otopark olarak kullanılmakta; bu sebeple otobüsler cebe girememekte ve yolu tıkamaktadırlar (Şekil 9).



Şekil 8 Cepte park etmiş araçlar sebebiyle durağa yanaşmamış olan bir otobüs.

- Sürekli şerit değiştirerek yüksek hızlarda hareket eden sürücüler, hem trafik güvenliğini azaltmakta hem de yolun kapasitesini düşürmektedirler.
- Yine yüksek hızlarda hareket eden sürücüler, ya savrulma sonucunda kazalara yol açmakta, ya da yeşil ışıktan kırmızı ışığa geçişlerde duramamakta ve yayaları tehlikeye düşürmektedirler.
- Özellikle kent merkezlerinde, işyerine özel araçlarıyla gelen kişilerin büyük çoğunluğu, araçlarını fazla ücret ödememek amacıyla yol kenarlarına ve kaldırımlara park etmekte ve araçlarını akşam evlerine dönünceye kadar buradan kaldırmamaktadırlar.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Yukarıda kısaca vurgulanmaya çalışılan hususlar, ulaşım sistemlerinin etkin kullanımında insanın ne denli önemli bir etmen olduğunun sadece küçük bir göstergesidir. Çalışma bir bütün olarak ele alındığında iki husus ön plana çıkmaktadır:

1. Son yıllara kadar sürdürülmüş olan karayolu ve araç öncelikli ulaşım politikaları, sistemi tıkanma noktasına getirmiştir.
2. Söz edilen yanlış ulaşım politikaları sonucunda insanlar ulaşım konusunda yanlış alışkanlıklar geliştirmişlerdir. Üzücü olan bir nokta bu alışkanlıkların birçok kişi tarafından doğru kabul edilmesi ve bir hak olarak öne sürülmesidir.

İnsan öncelikli ulaşım politikalarının sağlıklı bir biçimde uygulanabilmesi, birbirine entegre olmuş çeşitli toplu ulaşım sistemlerinin sağlıklı bir biçimde işletilebilmesine bağlıdır. Bu sayede toplumda yer etmiş olan olumsuz alışkanlıkların önüne geçilebilmesi için önemli bir adım atılmış olacaktır.

Sağlıklı bir ulaşım sistemine sahip olunabilmesi için aşağıdaki hususların göz önünde bulundurulmasında yarar olduğu düşünülmektedir:

- İzmir banliyö hattı en kısa zamanda tamamlanmalıdır.
- İzmir Metrosunun mevcut çalışmalarının en kısa sürede sonuca ulaştırılması büyük önem taşımaktadır. Unutulmaması gereken önemli bir konu, metro ve banliyö sistemlerinin, kentiçi ulaşımında ana iskeleti teşkil edecekleri gerçeğidir. Tramvay ve otobüs sistemleri ancak destekleyici ulaşım sistemleri olabilirler. Bu bağlamda metro yatırımlarının bazılarının 2017 yılına ertelenmesi kaygı verici bir durumdur.
- İzmir, Körfez gibi önemli bir ulaşım imkanına sahiptir. Körfezin ulaşımındaki payının artırılması büyük önem taşımaktadır. Ancak bu payın %5'ten daha yüksek değerler almasının beklenmesinin de gerçekçi olmayabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır.
- Kısa vadede otobüsün en etkin toplu ulaşım aracı olacağı açıktır. Bu sebeple, özellikle ana arterlerde otobüslerin servis olanaklarını iyileştirici çalışmalara öncelik verilmesinde hayati önem vardır.
- Denetimler artırılmalı ve daha fazla oranda caydırıcı hale gelmelidir. “Fahri Trafik Müfettişliği” kurumu tekrar ele alınmalı daha etkin hale getirilmelidir.
- Büyük bir kentte yaşamının bazı sorumluluklarının olduğu herkes tarafından kabul edilmelidir. Ulaşım bir haktır, ancak çoğunluğun toplu taşıma araçlarını kullandığı bir yerde özel araçların hiçbir şekilde önceliğinin olamayacağı bilinmelidir. Bu kentlilik bilincinin temel unsurlarından birisidir.
- Karayolu ulaşımının yan etkileri arasında hava ve gürültü kirliliği önemli bir yer tutmaktadır. Konu ile ilgili yapılmış çalışmalar değerlendirilmeli; hava ve gürültü kirliliği haritaları çıkarılmalıdır. Ayrıca bu çalışmalar rutin hale getirilmelidir.
- 2000 yılından beri sürdürülen kısa ve orta vadeli uygulamaların artık yetersiz kaldığı açıkça görülmektedir. Bu aynı tarihlerde bir Ulaşım Ana Planı'nın yapılamamış olmasının bir sonucudur. 2009 yılında tamamlanmış olan planda belirtilmiş olan ilkelerin tartışılması ve plan doğrultusunda uygulamaların gerçekleştirilmeye çalışılması büyük önem taşımaktadır.

KAYNAK

İzmir Büyükşehir Belediyesi (2009) “İzmir Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu Özeti”, İZMİR.

VUCHIC, V.R. (2005) “ Transportation for Livable Cities”, Center For Urban Policy research, Rutgers, The State University of New Jersey, New Brunswick, New Jersey.

Balck, A. (1995) “Urban Mass Transportation Planning”, McGraw-Hill, INC: