

Eskişehir Kentiçi Ulaşımında Trafik Türlerine Göre Dağılımın Belirlenmesi ve Ulaşım Sorunlarına Çözüm Önerileri

Murat KARACASU

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Müh.-Mim. Fak., İnşaat Mühendisliği Bölümü, Batı Meşelik / ESKİŞEHİR

Özet: Günlük hayatta insanlar ulaşımını için çeşitli araçlar kullanmaktadırlar. Kullanılan bu araçların türleri insanların yararlı olduğunu varsaydıkları amaçlar doğrultusunda değişmektedir. Son yıllarda nüfusun hızlı artması, kırsal kesimden kentlere olan göç, sosyo-ekonomik seviyenin artması ve özellikle otomobil ediniminin kolay hale gelmesi sonucunda kentiçi ulaşımında büyük sorunlar meydana gelmiştir. Bu çalışmada, Eskişehir ili kentiçi ulaşımında yer alan ulaşım türleri mevcut durumu belirlenmiş, oluşan ulaşım sorunlarına çözüm önerileri sunulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma, Kentiçi Ulaşım, Türel Dağılım, Ulaşım Sorunları.

Determination of Modal Split in Eskisehir and Some Suggestions for Transportation Problems

Abstract : People use some vehicles in their daily life. Types of these vehicles change according to aims which are useful. In recent years, there are big problems in cities as a results of very rapid growth of population, the migration from rural area to cities, up-going of socio-economical level and especially easy car owning. In this study, present situation of transportation modes which are used in Eskisehir city are determined, some suggestions are tried to present for these problems.

Keywords: Transportation, City Transportation, Modal Split, Transportation Problems.

Giriş

Ulaşım; insanların ve nesnelerin belirli bir amaca yönelik olarak yer değiştirmeleridir. Yararlı olduğu varsayılan bu yer değiştirme işlemlerinin yerine getirilmesine ise "ulaştırma" adı verilir. Uzun yıllardan beri insanların ulaşım ihtiyaçları arttıkça ulaştırma konusunda sorunlar ortaya çıkmıştır. Özellikle kentlerimizde ileriye yönelik olarak bir plan yapılmadığından, önce ulaşım konusunda sorunlar oluşturulmakta daha sonra bu sorunlara çözüm yolları bulunmaya çalışılmaktadır. Bu şekilde ülke kaynakları verimli bir şekilde kullanılmamaktadır. Kent yönetimlerinde ilerisi yıllar için kentin gelişiminin bir planlama dahilinde yapılması durumunda, sonraki yıllarda problemlerin boyutu az olacak ve bu ulaşım sorunları için harcanan kaynaklar diğer alanlara kaydırılabilecektir(1). Bu bağlamda Eskişehir ilinin geçmiş ve mevcut durumu kentiçi türel dağılım yönünden ele alınmış ve çözüm önerileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Eskişehir İli Mevcut Durumu

Genel

Eskişehir ili İç Anadolu Bölgesinde Ankara-Bursa, Ankara-İzmir, Ankara-Antalya, Ankara-İstanbul gibi büyük şehirlerin bağlantı yolları üzerinde bulunan gerek demiryolu gerekse karayolu açısından önemli bir kavşak

durumundadır. Bu kavşak konumu Eskişehir iline hem ticari hem de turizm yönünden önemli avantajlar sağlamaktadır. Anadolu Üniversitesi ve Osmangazi Üniversitesi olmak üzere iki üniversiteye sahip olan il eğitim alanında önemli bir yere sahiptir. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi 13.000, Anadolu Üniversitesi 20.000 örgün eğitim ve 605.000 açık öğretim olmak üzere önemli miktarda öğrenci kapasitesine sahiptirler. Bu nedenlerle Eskişehir ili bir öğrenci şehri olarak bilinmektedir. İlde bulunan çok sayıda fabrika sanayi açısından Eskişehir ilinin önemini ortaya koymaktadır(2). Eskişehir ili doğal, tarihi ve kültürel mirasa sahiptir.

Nüfus Verileri

Son yıllarda hızla gelişen teknoloji, hızlı nüfus artışı, kırsal kesimde yaşayan insanların hayatlarını büyük şehirlerde sürdürmek istemeleri sonucunda oluşan göç, sosyo-ekonomik seviyenin artmasıyla hızlanan yolculuk yapma isteği şehirlerde ulaştırma sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Eskişehir kenti de, Türkiye'de ekonomik gelişmişliğe sahip diğer kentler gibi, bölgesel dengesizliğin neden olduğu iç göç ve kentlere olan göç ile karşı karşıya kalmıştır. Yıllara göre nüfus artış hızında değişimler gözlenmiştir. 1990-1997 arasında Eskişehir ili nüfus değişimi Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1. Türkiye ve Eskişehir'e ait nüfus verileri (DİE Verileri)

	İl Nüfusu		1990 / 1997	İl Merkez Nüfusu		1990 / 1997
	1990	1997		1990	1997	
			Yıllık Artış hızı (%)			Yıllık artış hızı (%)
Türkiye	56.473.035	62.865.574	15.08	22.574.274	27.517.123	27.85
Eskişehir	641.301	660.843	4.22	413.082	454.536	13.45

Ancak, Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan Ulaştırma Ana Planı na göre 1990-2000 yılları arasında yıllık nüfus artış hızı % 1.6 ya düşmüştür (3,4).

Eskişehir ilinde son yapılan araştırmalara göre 2005 ve 2020 yılları arasında Eskişehir ili nüfus değişimi Tablo 2' de verilmiştir.

Tablo 2. Eskişehir'e ait nüfus verileri

(Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Ana Planı, 2003)

YIL	2005	2010	2015	2020
NÜFUS	533.935	589.547	638.896	693.275
ARTIŞ HIZI(%)	-	10.4	9.2	10.2

Motorlu Araç Verileri

Eskişehir ilinde bulunan motorlu araçların sayısı Türkiye ortalamalarının üzerindedir. Türkiye ve Eskişehir' e ait motorlu araç verileri Tablo 3' de gösterilmiştir. Bu rakamlar ABD'de 1000 kişiye 570 otomobil ve Batı Avrupa'da 1000 kişiye 350-400 otomobil civarındadır. Özel otomobil sahipliği; yıllara göre doğrusal artış gösteren ve sonradan sabitleşen bir eğilim gösterir. Avrupa ve ABD'de otomobil sayıları doyma noktasına ulaşmıştır. Türkiye'de özel otomobil sahipliği hızlı artış

eğilimindedir. Belli bir süre sonra bu artış yavaşlayacak sabitleşme eğiliminde olacaktır. Bu noktadan sonra doyma noktasına ulaşılacaktır(5,6). Sonuç olarak gerek ülkemizde, gerekse Eskişehir ilinde özel otomobil sahipliği henüz doyma noktasına ulaşmamıştır. Özel otomobillerin büyük oranda sebep olduğu ulaşım problemleri ilerleyen yıllarda daha fazla etkisini gösterecektir.

Tablo 3. Türkiye, İstanbul ve Eskişehir iline ait motorlu araç, özel otomobil sayıları (DİE Verileri)

	Motorlu kara taşıtı sayısı (1997)	10.000 kişiye düşen motorlu kara taşıtı sayısı	Özel otomobil sayısı	10.000 kişiye düşen özel otomobil sayısı
Türkiye	5.943.073	945	3.649.199	580
Eskişehir	84.091	1.272	51.655	782
İstanbul	1.152.817	1.253	906.362	985

Tablo 4' de karşılaştırma olması açısından 2002 yılına ait Eskişehir ili motorlu araç sayıları verilmiştir.

Tablo 4. Eskişehir iline ait motorlu araç sayıları

(Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Ana Planı, 2003)

Araç Türü	Sayı
Otomobil	70.446
Minibüs	1.984
Otobüs	1.792
Kamyonet	11.656
Kamyon	7.078
Motorsikler	14.181
Özel Amaçlı Araç	545
İş makinesi	1.445
TOPLAM	109.127

Türel Dağılım

Son yıllarda ülkemizde özel otomobil ediniminin kolaylaşması sebebiyle özel otomobil sayısı hızlı bir şekilde artmaktadır. Özel otomobillerin taşıt işgal alanları minibüs ve otobüs ile karşılaştırıldığında oldukça fazladır. Bu durum kentlerimizde trafik tıkanıklığına sebep olmaktadır. Ancak kentlerde bulunan motorlu araç sayılarının yanı sıra, bu motorlu araçlarla gerçekleştirilen yolculukların türel dağılımları da çok önemlidir. Bir kentte toplu taşıma araçları ile yapılan yolculuk miktarları

arttıkça kentiçi ulaştırmasında karşılaşılan problemler azalmaktadır. Bütün kentlerimizde geleceğe yönelik plan eksikliğinden dolayı mevcut bir ulaştırma problemleri yaşanmaktadır. Önemli olan bu problemin ne kadar çözüme ulaştırıldığıdır. Her zaman problemsiz bir ulaştırma hizmeti sunulamayacağına göre, memnuniyetin ulaştırma ile ilgili tüm birimlerce en üst düzeyde tutulmasıdır. Kentiçi ulaştırmada bu birimler yolcu, işletmeci, sivil toplum örgütleri ve planlamacılarıdır. Tablo 5’ te Eskişehir iline ait türel dağılım oranları verilmiştir.

Tablo 5. Eskişehir ili araç sayıları ve taşıma yüzdeleri(1996)

Araç türü	Araç sayısı (1996)	Taşıma yüzdesi 1996(%)
Belediye otobüsü	49	56.3
Özel halk otobüsü	120	
Minibüs	211	11.5
Taksi dolmuş	126	0.67
Ticari taksi	542	1.20
Servis araçları	Değişken	13.5
Özel otomobil	51.655	10.6

Altyapı ve Diğer Veriler

Eskişehir’ de ulaştırma alt yapısının eksikliği önemli derecede hissedilmektedir. Özellikle MİA(merkezi iş alanı) olarak adlandırılan bölgede caddeler yeterli genişliğe sahip değildir. Bu bölgelerde yeterli otopark alanları bulunmamaktadır. Merkezi bölgede nüfus yoğunluğu oldukça fazladır. Şehir merkezinden uzakta uydu kentler oluşturulmak istense de bu yerleşim alanlarında da planlama eksikliği mevcuttur. Özellikle sabah ve akşam zirve saatlerde trafik tıkanıklığı yaşanmaktadır. İnsanların günlük sosyal ve kültürel

ihtiyaçlarına cevap veren kurum, kuruluş, ticari alan ve eğlence yerleri tek bir merkezde toplanmıştır. Eskişehir ilinde motorlu araçlarla yapılan kişi başına yolculuk miktarı 0.66 dir. Yaya yolculukları ile birlikte bu oran 1.32 dir. Sosyo-ekonomik seviyenin yüksek olması nedeniyle kişi başına hareketlilik fazladır. Ancak yaya yolculuk oranının fazla olması sevindiricidir. Eskişehir ilinde özellikle merkez bölgesinde yaya yolculuğu oldukça fazladır. Bunun en büyük sebebi insanların ihtiyaçlarını karşılayan merkezlere 10 dk. gibi kısa süreli bir yürüyüş sonunda ulaşılmasıdır.

Sonuç ve Öneriler

Belli bir ekonomik gelişmişliğe sahip, diğer illerimizde olduğu gibi Eskişehir ilinde de ulaştırma konusunda problemler mevcuttur. Bu problemlerin bir bütün olarak ortadan kaldırılması mümkün değildir. Önemli olan ulaştırma ile ilgili olan yolcu, işletmeci, sivil toplum örgütleri ve planlamacılarından oluşan birimlerin ortak memnuniyetini sağlayıcı çözümlerin ortaya konulmasıdır. Bu birimlerin ortak memnuniyeti demokratik yaşamın bir gereğidir. Eskişehir ili türel dağılımına yönelik öneriler aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- Mevcut durum gön önüne alınarak en az 20 yıl sonrası için kentin gelişimine yönelik planlama yapılmalıdır. Kentin ulaştırma altyapısı planlanan gelişime uygun olarak iyileştirilmelidir.
- Kentin merkezinde yer alan MİA bölgesi mümkün olduğunca dağıtılmalıdır. Kentin çevresinde oluşturulacak planlı uydu kentler oluşturulmalı ve bu bölgelerde yaşayan insanların ihtiyaçları bu bölgelerde sağlanmalıdır.
- İnsanların toplu taşıma araçlarına yönelimi sağlanmalıdır. Toplu taşıma araçlarının taşıma şartlarında iyileştirmeler sağlanmalıdır.

d) Kent merkezinin çevresinde oluşturulacak otoparklar ile insanların araçları ile kent merkezine girişleri engellenmelidir. Kent merkezinde bulunan otopark ücretleri yükseltilmelidir. Gerekirse kent merkezine giriş yasaklanmalıdır.

e) Yaya yolculuğunu özendirici tedbirler alınmalıdır. Yaya bölgeleri oluşturulmalıdır.

f) Kent içinde güvenli bir trafik akışını sağlayan tedbirler alınmalıdır. Bunun için trafik ışık ve işaretlerine gereken önem verilmeli, yaya ve sürücülerin gerekli denetimleri sağlanmalıdır.

g) Kent içinde işletilen toplu taşıma araçları arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

h) Kent içerisinde yaşayan insanlar toplu taşıma konusunda bilinçlendirilmelidir. Alınacak tedbirlerle insanların toplu taşıma araçlarını kullanma oranı artırılmalıdır.

Yukarıda sıralanan çözüm önerilerinin gerçekleştirilmesi durumunda, Eskişehir kentiçi ulaşımında büyük oranda iyileşme sağlanacaktır. Bu şekilde ülke ve kentiçi yerel kaynaklarının etkin kullanımı sağlanmış olacaktır.

Kaynaklar

- [1]. Baykan, N., Haldenbilen, S., Murat, Y. Ş., 1998. Denizli İlinin Kentiçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri, 4. Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, Denizli, 241-249.
- [2]. Karacasu, M., 1996. Eskişehir Kentiçi Ulaşımında Trafik Türlerine Göre Dağılımın Belirlenmesi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tez Çalışması, 44-55.
- [3]. Ulaştırma Ana Planı, 2003. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Eskişehir, 11-13.
- [4]. Eskişehir Ulaşım Master Planı, 1995. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, ODTÜ Ulaşım Araştırma Merkezi, Ankara, 6-74.
- [5]. 9. Ulaştırma Şurası Karayolu Ulaştırması Komisyon Raporu, 1998. T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 39-51.
- [6]. Yayla, N.,1996. İstanbul'da Ulaşım ve Trafik Sorunu-Öneriler, *Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 11-21.
- [7]. Trafik İstatistik Yıllığı, 2000. Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı EGM Basımevi, Ankara, 339-356.
- [8]. DİE(Devlet İstatistik Enstitüsü) Web Sayfası, 2000, www.die.gov.tr
- [9]. EGM(emniyet Genel Müdürlüğü) Web Sayfası, 2000, www.egm.gov.tr