

DİYARBAKIR KENT İÇİ ULAŞIMINA KISA BAKIŞ, ULAŞIM POLİTİKALARI VE BEKLENTİLER

Özcan BAYRAKÇI

Makina Mühendisleri Odası

1. Giriş

Diyarbakır'da kent ulaşımı 1960'lı yıllara kadar fayton, birkaç adet jeep ve taksi ile sağlanmaktaydı. 1960'lı yıllardan sonra bu listeye minibüsler faal olarak katıldı, kısmen de bisiklet kullanımı devam etti. Yerli araç üretiminden dolayı taksi sayısında ciddi olmazsa da bir artış görüldü.1970'li yıllardan itibaren fayton, ulaşım aracı olarak yasaklandı, yerini taksiler aldı. Minibüsler ulaşımında fonksiyonlarını daha da arttırdı, toplu taşımada ise bir iki güzergahta(Havaalayı ve Alipar) kısmen otobüsler kullanılmaya başlandı.Bu tablo 1990' lı yılların sonuna kadar devam etti.2000'li yıllardan sonra toplu ulaşım araçlarına halk otobüsleri kısmen de Büyükşehir belediyesi otobüsleri eklendi.Tüm dönemler boyunca kent ulaşımında yaya trafiği yaygın ve baskın bir ulaşım biçimi olarak kullanıldı ve hala bu eğilim devam etmektedir. 1970'li yıllara kadar güneydoğuya ve kısmen doğuya ticari emtia dağıtımını yapan ve bir lojistik merkez gibi çalışan Diyarbakır 1970'li yılların başında bu özelliğini yitirdi.Bu da ekonomik gelişimine olumsuz etki yaptı. Kentin geçmişten gelen toplumsal alışkanlıkları, sosyo-ekonomik durumu, kentnin yakın zamana kadar arazi kullanımı açısından gelişmemesi kentte ciddi anlamda toplu taşımaya ilişkin talep yaratmadı. Bu durağanlık 1990'lı yıllara kadar devam etti.

Kent topografyası 1990 'lı yıllara kadar güneyde Mardin kapı kuzeyde bağlar ve uzantısı Seyrantepe, doğuda kışla ve batıda şehitlik semti idi.1990'lı yıllardan sonra Urfa yolu üst tarafında huzur mahallesi ve batıda Şehitlik semti, batı ve kuzeye doğru büyümeye başladı. 2000'li yıllardan sonra da kayapınar devreye girdi.Geçmişte merkeze bağlı köy statüsünde olan kesimleri(Alıpınar, Şılbe, Üçkuyular, Peyas vs.) merkeze dahil oldu.Yakın zamanda özellikle batı ve kuzey ekseninde arazi kullanımının artmasından dolayı imarlı arazi ve yapılaşma, kent merkezine olan uzaklıkları yani seyahatin başlangıç ve bitimi arasındaki mesafeleri arttırdı.Bu da kent içi seyahat süreleri ve mesafelerinde ciddi artışlar yarattı.Böylece zorunlu olarak ulaşım aracı kullanımı dolayısıyla belli oranda bir yolcu talebi doğdu. Daha önceleri kent içi ulaşım kısa mesafelerde gerçekleştiği için ulaşımın çoğunluğu yaya trafiği ile sağlandığından motorlu ulaşım aracına talep ihtiyari idi. Ve yolcu talebi ciddi

düzeyde olmadığından, arz konusunda da büyük bir sıkıntı yaşanmadı. 1990’lı yıllardan sonra kent hızlı göç almaya arazi kullanımı yaygınlaşmaya ve yapılaşma yoğunluğu artmaya başladı. Kent içi ulaşım da bireysel otomobil kullanımının artması, ulaşım alt yapısının yetmemesi, buna sağlıklı olmayan geleneksel trafik yönetimi ve kural ihlalleri de eklenince ulaşım da sorun yaşanmaya başladı.

Kent içi ana arterler ve diğer kentlere ulaşımı sağlayan Devlet yollarının şehir içi geçişlerinde ulaşım alt yapısına yönelik hizmetler Karayolları Bölge müdürlüğü sorumluluğunda olması dolayısıyla bölge müdürlüğünce, kısmen de Belediye tarafından yürütülmesi 90’lı yıllara kadar sürdü. Süreç içerisinde artan yolcu talebi, belediyenin değişen statüsü ve yerel yönetim sınırları içerisindeki tüm ulaşım alt yapılarının sorumluluğunun yerel yönetimlere geçmesi belediyelerin sorumluluğunu arttırdı. Genellikle klasik yatırım anlayışı ve günü birlik çözümlerle ulaşım ve trafik problemi çözülmeye çalışıldı. Ancak artan problemler, bu alanda gününbirlik çözümleri kaldıramayacak düzeye geldi. Buna koşul olarak Belediye bünyesinde 90’lı yılların sonuna kadar ulaşım alanında oluşan problemleri çözecek yeterli ve kapsamlı örgütlenme sağlanması gerekirken bu gerçekleştirilmedi ve yönetim organları oluşturulmadı. Başka bir deyişle gelişen sürece ayak uydurulamadı. Ulaşım biçimleri, bunlara denk düşen gerekli altyapı ve akıllı trafik yönetimleri gerçekleştirilemedi. Bu güne kadar saha araştırmaları yapılmadığından geçmişle günümüz şartlarını karşılaştırmak, geçmişe veya günümüze yönelik sağlıklı değerlendirme yapma olanağı yoktur. Bugün elde veriler olmadığından Diyarbakır kent ulaşımı ile ilgili analizler ancak kaba gözlem sonucu edinilen intiba kullanılarak yapılabilir. Çünkü kent içi ulaşımı ile ilgili herhangi bir araştırma, Ulaşım planlaması ve ulaşım etütleri yapılmamış ve bu veriler dikkate alınarak ulaşım politikaları oluşturulamamıştır. Bu durum Türkiye’nin genel durumu ile de koşuttur. Türkiye de merkezi düzeyde araç merkezli olmayan, insan merkezli ulaşım politikaları ve yaptırımları yoktur. Büyük şehirlerin bir kesimi dışında, Türkiye genelinde Ulaşım planlaması ve ulaşım etütlerinin yapılmadığı ve bazılarında ise yapılan bu çalışmalara rağmen farklı ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir. Belli yoğunluğa ulaşmış bu kentler ihtiyaçları doğrultusunda çalışmalar yürüttüler. Bu yoğunlukla belli yoğunluk arz eden koridorlarda toplu taşıma yönelik etütler içerilmiş ve genel ulaşım politikası; gününbirlik çözümlerle ulaşımı rahatlatmak olduğundan gerekli fayda sağlamamıştır. Halbuki Dünyada “yolcu talebi karşılığı arzın düzenlenmesinin çözüm olmadığı görülerek” “**talebi denetleme ve yönetme**” rasyonel bir çözüm yöntemi haline gelmiştir. Musa Özalp ve Ebru Vesile Öcalırın “Türkiye’deki Kent İçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirmesi’ne” bakmak bu alandaki genel

zafiyetin boyutlarını görmemize yetmektedir. Diyarbakır Büyük şehir Belediyesince Son dönemde Ulaşım mastır planının hayata geçirilmesi ve bu çalışma hazırlanırken parça parçada olsa bazı çalışmaların yürütülmesi sevindiricidir. Ancak çağdaş ulaşım politikaları üretecek ve yönetecek örgütlülük henüz mevcut değildir. Sağlıklı bir kentleşmenin işareti sayılan doğru ulaşım politikaları ve uygulamaları ile gerekli örgütlemeleri yapmak zorunluluk haline gelmiştir. Bu çalışma ile ulaşımda mevcut durumu değerlendirmek için öncelikle genel ulaşım politikalarına ve uygulamalarına bakmak, genelde yanlış uygulamalar ve politikalar sonucu oluşan handikapları hatırlattıktan sonra, Diyarbakır'ın kent içi trafiğine yönelik mevcut şartları irdelemek ve değerlendirmek sonuçta da bazı önerilerde bulunmak hedeflenmiştir..

2. Kent İçi Trafikte Ulaşım Politikaları Nasıl olmalıdır ve neleri içermelidir:

Ulaşım toplum yaşamında canlı bir organizmadır. Aynı zamanda toplumun günlük sosyal yaşamının ana damarlarından biridir. Ulaşım kent içinde yaşamı kolaylaştırdığı gibi zorlaştırabilmektedir. Depolanması söz konusu olamadığı için anında üretilip anında tüketilmesi de ayrıca bir sorundur. Yarattığı veya yaratabileceği sorunlar güncelliğini korumasına neden olmakla beraber aynı zamanda yerel yönetimleri en çok meşgul eden temel konulardan biri olmaya her zaman adaydır. Dolayısı ile yerel yönetimlerin trafik ile ilgili çözümlere başlamadan önce kentlerinde uygulayacakları ULAŞIM POLİTİKALARINININ ne olması gerektiğine karar verebilmeleri için öncelikle ulaşımı doğru tanımlamaları gerekmektedir. Bu tanımlama; Ulaşım ve trafikten ne anladığınıza ve ne tür ulaşım araçlarını ve politikaları izleyeceğinize dair kararlarınızı doğru belirlemenizi sağlar. Bu tanımlamalar kısaca sürdürülebilirlik, erişim ve güvenlik unsurudur. Bu tanımın merkezinde birincil olarak İnsan, ikincil olarak da araç ve yük taşımacılığı vardır. Bu tanımlama: uygun ulaşım politikaları ve ulaşım biçimleri ile akıllı trafik yönetiminin oluşturulmasını ve standartlara uygun alt yapı hizmetleri ve örgütlülüğün oluşumuna zemin hazırlar. Bu ulaşım politikaları; Toplumda hareketliliği oluşturan Arz ve karşılığı olan talebin doğru, planlı, Seri, ekonomik, güvenli, ucuz, günümüz çevre koşullarına uygun yani çevreci, kentin dokusunu, tarihi yapılarını koruyacak şekilde hayata geçirilmesi demektir. Mevcut olan yatırım ve işletmecilikte anlayış; altyapıların, tesislerin ve kaynakların doğru, verimli kullanılmasının sağlanması ve daha az yatırımla kısa erimli ve daha fazla çözümlerin yaratılmasıdır. Genellikle kent içinde ulaşım ve trafik problemleri; Uygun olmayan planlama, yani nazım imar planlarıyla ulaşım planlamasının örtüşmemesi, Alt yapı ve Üst yapı arasındaki uyumsuzluklar ve doğru olmayan trafik yönetimi sonucu oluşmaktadır. Buna trafik işletim sistemleri ile bu sistemler arasında oluşacak olumsuzluklarda eklenebilir. Bu

problemler;Ulaşım da planlamaların güncellenmesi ve birbiri ile uyumun sağlanması, ekonomik etüt, Koordinasyon ile bu alanlardaki değişik ulaşım araçları arası doğru yolcu ve yük akışıyla giderilebilir. Ulaşım alt yapıları oluşturulurken ve sonrasında, öncelikli olarak insan'ın erişebilirlik sırasındaki davranışlarının güvenliği, sonra araç ve yük güvenliği hedeflenmelidir

Kent içi ulaşım da planlamacılar tarafından kentin fiziki--coğrafik ve demografik ölçeğine uygun ulaşım tipleri seçilmelidir. Kentin tümünü kapsayan ulaşım sistemi sürdürülebilir olmalıdır. Bu ulaşım tipleri Seri, Güvenli ve Ucuz ve konforlu ulaşım normları gözetilerek seçilmelidir. Ulaşım biçimleri tercih edilirken nazım imar planlarında öngörülen demografik artış ve bu artış sonucu oluşacak mekansal büyüklükler dikkate alınmalıdır. Düşünülen ulaşım tiplerinin düşünüldüğü anda veya yakın gelecekte trafik talebini karşılar olması önemlidir, Ulaşım politikalarında talebi denetleme ve yönetme yöntemlerine uygun çalışmalar yürütmek daha sağlıklı politikaların geliştirilmesini sağlayacaktır. Ulaşım planlamasında güvenlik ve zaman problemi tüm ulaşım unsurlarını da kapsıyacak şekilde çözümlenmelidir. Talebi karşılamayan ulaşım tipleri örneğin raylı taşıma gibi seçenekler hayata geçirilmemeli, eğer uzun erimli olarak düşünülüyorsa, ilerde yatırımın yapılmasını sağlayacak olanaklar (kamulaştırma gibi) hazırlanmalıdır. Ulaşım tiplerinde Seçenekler kısa, orta uzun hedefli olarak kategorize edilmeli ve bu kategorilerde az maliyetten çok maliyete doğru seçeneklerle daha verimli kaynak kullanımı hedeflenmelidir. Ulaşım yatırımı maliyetli olduğundan kategorize edilen hedefler daha rasyonel çözümlere ön ayak olacaktır. Yapılması gereken önemli detaylardan biri de artan ve azalan trafikleri ve yönünü tespit etmektir. Bu tür tespitlerin ilgili etütlerinin belli periyotlarla güncellenmesi zorunludur Bu günlük trafik akımları ve ortalama değerlerin tespitidir ...Tüm trafik akışlarının hacim ve kapasiteye göre belirlenip sınıflandırılması ve trafik akışının merkezi yönetimle bu sınıflandırmaya uygun alt yapı oluşturularak yönetilmesi mevcut kapasiteyi arttırarak trafikte hizmet seviyelerinde olumlu gelişmeler yaratacaktır. Tüm ulaşım tipleri biri birini tamamlayacak şekilde kombine taşımacılık modeli göz önüne alınarak planlanmalı ve oluşturulan altyapı, yolcu, yük transferlerine olanak sağlamalıdır. Kent içerisinde ulaşım planlarına rağmen trafik talebi yaratacak imar değişikliklerinden kaçınılmalıdır. Yeni ulaşım mastır planında, Oluşturulacak ana arterler talebi karşılayabilmeli ve fonksiyonel olmalıdır

Kentli bireyin günlük yaşamının belli kesitlerinde - işe gidiş-gelişler, eğlence, alışveriş ve sair aktivitelerinde ulaşım güvenliği ve ulaşım da yersiz zaman kayıpları dikkate alınarak çözüm üretilmesi bir zorunluluktur. Çünkü zaman kaybı yerel yönetimlerin günümüzde göz önüne

almasının zorunlu olduğu ve yaşamımıza dolaylı maliyet olarak yansıyan bir sorun olarak önümüzde durmaktadır.

Kentli birey araç kullanırken, toplu taşıma araçlarından faydalanırken, kent içi karayolundaki yaya geçitlerini kullanırken fiziki şartlardan kaynaklanan problemlerden dolayı zorlanmamalıdır. Bu eylemlerini gerçekleştirmede konfor göz önüne alınması gereken bir unsurdur. Toplu taşıma araçlarını kullanırken talebin anında veya planlı bir şekilde karşılanması, seri, güvenli ve ucuz olan, talebi karşılarken zorlanmayan arz ve sağlıklı bir kent profili yaratılmalıdır. Oysa kentin ortasında devasa alt ve üst geçit düzenlemelerinden kaynaklanan kamulaştırma problemleri veya geometrik yapılar, uygun olmayan yaya geçitleri, yayalar için bir kabus oluşturmakta ve karabasan gibi yaya trafiğini baskılamaktadır. Fiziki yapılanması uygun olmayan veya düşey trafik işaretleri ile oluşturulan fakat yaya düzenlemesi yapılmayan yaya geçitleri, uygun olmayan yaya üst geçidi uygulamaları, gerekli fiziki şartlar hazırlanmadan genellikle kavşaklarda sinyalizasyon uygulaması ile araçlarla beraber yayaya geçiş hakkı tanıyan uygulamalar, bireyin yaşamını riske ettiği gibi yaşamı zorlaştırmaktadır. Hâlbuki yerel yönetimlerin başlıca görevlerinden biri, kentli bireyin yaşamını kolaylaştıracak uygulamaları hayata geçirmektir.

Kent içi trafikte hizmet seviyelerinin düşmesi sonucunda hizmet seviyesini yükseltmek için araç merkezli politikalar içeren, trafik akışını kolaylaştıran, araçlara yönelik alt ve üst geçit tasarımları uygulanmaktadır. Kent merkezine doğru genelde trafik akışının engellenmesi veya durağanlaştırılmasına yönelik politikaların hayata geçirilmesi gerekirken, akışın sürekli kılınmasına yönelik politikalar üretilmesi, kent içerisinde transit geçişler, kent içerisinde araç hız limitlerini arttırdığı gibi artan hızlar kent içi hız limitlerini aştığından kaza şiddetlerinin artması sonucu kent içerisinde olmaması öngörülen, ölümlü ve yaralanmalı kazalar hızla artmaktadır..

Genelde Kent içi trafikte uygulanan yönetim biçimleri kentin genel yapısını ve problemlerini karşılamamaktadır. Kara yolunda yapılan geometrik ve fiziki projelendirmeler ve uygulamalar genellikle standartlara uygunluktan çok mevcut duruma yani topografyaya uydurulduğundan hem alt yapı, mevcut trafik potansiyelini karşılamamakta hem de günümüzde olmazsa olmaz politika haline gelen karayolu trafik güvenliğini karşılamamakta ve bunun sonucunda da araç, yaya ve yük trafiği sıkıntıya girmektedir.

Kent içi ulaşım yönetimi kentin tamamını kapsamalı, alt ve üst yapı uyum içerisinde olmalıdır. Sadece düşey işaretleme dediğimiz yol çizgi boyası ile standart olmayan üst yapı uygulamaları, kavşaklarda sadece trafik akışını düzenleyen ancak mevcut trafik talebini karşılayacak bekleme süreleri içermeyen sinyalizasyonlar, yersiz şekilde asılan trafik levhaları, kent içerisinde sadece herhangi bir talep üzerine veya gününbirlik zorunluluklar içeren trafik güzergâh tespitleri, kent içi trafikte problemler oluşturmaktadır.

Ulaşımında motorsuz ulaşım araçları (bisiklet) kullanımı için bisiklet yolları yapılması gereklidir. Bu ulaşım tipi Çevre kirliliğini önleyeceği gibi kent ulaşımını da belli oranlarda rahatlatmaktadır.

Kent içerisinde yaya yönelik oluşturulacak alanların, araç trafiğinden izole edilerek güvenli ortam yaratarak, kent içerisinde yayalara yaşam alanları yaratılması kentler için son dönemlerde olmazsa olmazlardandır.

Kent içi ulaşım politikalarında ve alınan kararlarda kentli bireyi ve beklentilerini dikkate almak ve yapılacak etütler veya anketlerle problemlerin çözümüne ortak etmek önemlidir. Çünkü alınan kararlarda katkısı olan ve uygulamaları tartışan kentli birey kent içi ulaşım politikalarına ve yapılacaklara sahip olacaktır. Buda ulaşım ve trafik politikalarının en önemli problemlerinden biridir. Genellikle uygulamalar kentli bireyin onayı alınmadan yapılmaktadır.

Kent içinde park problemi, uygun olmayan rastgele yerlerdeki yolcu indirme ve bindirmeler başlı başına problemlerdir. Bu aynı zamanda trafikte kapasiteyi daraltan unsurlardır.

Trafik yönetiminde kavşakların kodlanarak sinyalizasyonlarının tek bir kumanda kontrol merkezinden yönetilmesi, kavşaklarda anlık trafik akışlarını tespit edecek ve yönlendirecek loblu uyarı sistemlerinin kullanılması ve kavşaklardaki trafiği gözleyecek kamera sistemlerinin oluşturulması elzemdir.

Trafik işaret ve işaretlemeleri trafik yönetiminde asli unsurlardandırlar. Bu işaretlemelerin doğru zamanda, yerde ve doğru mesaj vermeleri çok önemlidir. Uygun olmayan levha, Onarıma yönelik konulan trafik işaret levhalarının işlevi bittikten sonra kaldırılmaması, trafik işaretlerini işlevsizleştirir. Trafikte şerit disiplini sağlayan ve trafikte yönlendirmelere yardımcı olan yatay trafik işaretleri dediğimiz trafik çizgilerinin olmaması veya fonksiyonunu yitirmesi de trafikte süreç içerisinde trafik akışında disiplinsizliklere sebep olur. Kentli ve kente giriş ve çıkış yapan sürücü trafik işaretleri ile yönünü rahatça bulabilmelidir. Yön

levhaları işlevsel olmalıdır. Yoksa bu unsurlar bir süre sonra işlevlerini yitirirler Yerel yönetimler bunu önemsemek ve doğru uygulamak zorundadırlar.

Uygun olmayan sinyalizasyon süreleri sürücüyü bıktırıp kırmızı ışık ihlallerine sebep olabilir. Yanmayan veya yanlış yönlendirme yapan sinyalizasyon, trafiği tehlikeye sokabilir. Uygun olmayan şerit genişlikleri ve kapasitesi uygun olmayan kavşak tasarımları trafikte gereksiz tıkanmalara yol açarak trafikte hizmet seviyesini düşürür.

Ulaşım güzergah tespitleri gerekli trafik etütleri yapıldıktan sonra hayata geçirilmeli ve işlevsel ve mantıklı olmalıdır. Ayrıca o güzergahı kullanan kentlinin de anketler yoluyla düşüncesi alınmalıdır. Yine güzergah tespitleri çözüm üretici olmalıdır. Gerekli etüt yapılmadan alınan güzergah tespiti kararlarının yeni artan trafik talebi yaratması önlenmelidir

Uygun olmayan fazla veya yetersiz aydınlatma da trafik güvenliği için risktir. Kent içi aydınlatmalar tekniğine uygun yapılmalıdır.

Trafikte denetim esastır. Kentli bireyde trafik kültürü yaratmadan kent içi trafiği yönetmek verimli bir uygulama değildir. Okul öncesi ilköğretim, orta öğretim ve yetişkinlere yönelik trafik eğitimleri önemlidir ve olmazsa olmazlardandır. Basın yayın öğretim kurumları bu konuda sürekli bilgilendirilerek eğitilmelidir.

Kent içi trafik kazaları kayda alınıp sorgulanmalı ve bu sorgulamalar kent trafiğinde gerekli önlemleri alarak trafik güvenliğini sağlayacak çözümler üretmelidir.

Belli periyodik aralıklarla artan ve azalan trafik yönlerini tespit etmek ve trafik politikalarında yenilemeler yapmak çağdaş trafik yönetimlerinde esastır. Trafiği yönlendirecek radyo yayını ve ışıklı levhalar kullanılarak trafik işletmesinde uygulamada gerekli esneklik yaratılmalıdır. Akıllı trafik yönetimi ve merkezi kontrol sistemleri ve yeni yönetim anlayışları kent içi trafikte hakim unsur olmalıdır.

Mevcut kara yolunda eski yapılarda geometrik ve fiziki iyileştirmeler yapılmalı ve belli bir süreç içerisinde standartlara kavuşturulmalıdır. Yeni yapılarda mutlaka trafik güvenliği ön planda tutulmalı ve proje denetimlerinde ve uygulamalarında güvenlik prosedürleri uygulanmalıdır.

Yaya kaldırım düzenlemesi, bisiklet yolları uygulaması, engellilere yönelik uygulamalar, yaya geçitlerinde güvenli yaya geçitleri düzenlemesi, bilhassa orta refüjü olan yollarda orta refüjde güvenli ada oluşturulması önemlidir.

Toplu ulaşım araçlarında trafik talebini karşılayacak uygun sirkülasyon politikaları geliştirilmeli, yolcu iniş ve binişleri için duraklarda cep uygulaması yapılmalı ve yolcu indirme ve bindirmeler bu duraklar dışında yapılmamalı ve belli bir disiplinde yapılmalıdır. Mevcut ulaşım araçları rehabilite edilerek sisteme dahil edilmeli ve toplu taşıma araç sayısı artırılmalıdır.

Trafikteki hatalar ve kural ihlalleri sonucu oluşacak sorunlar karşısında bu durum göz önüne alınarak alt yapıda yapılacak değişikliklerin sonu yoktur. Bir yolda şerit düzensizliği ve ihlalleri sonucu oluşan trafik tıkanıklıklarında şerit sayısını artırmak çözüm olamayacağı gibi şerit artırımı sürekli gerekecektir. Oysa çözüm Fiziki üst yapıyı iyileştirmek, kavşaklar zamanında boşaltmaları yapmak ve şerit disiplinini sağlayarak yapıyı mevcut kapasitesine ulaştırmak, merkezi kontrol ünitesi ile sinyalizasyonlara uygun programlarla anlık müdahale etmek, yönlendirme levhaları veya bordları ile trafiği alternatif güzergahlara yönlendirmek, zirve saat yaratan artan trafik talebini değişik yöntemlerle zirve saat dışına yayarak bazı önlemler almakla önlenemeyen daha akılcı çözüm yöntemleridir.

3. Diyarbakır kent içi trafiğinin irdelenmesi

Diyarbakır da bu güne kadar ulaşım ve trafik politikalarına yönelik herhangi bir araştırmanın yapılmadığını, Kentin uzun erimli ulaşım politikalarına cevap verebilecek bilinçli ve örgütlü bir ulaşım politikaları ve uygulamalarının olmadığını biliyoruz. Denetimde yasalardan kaynaklanan yetki problemini de eklersek, yapısal sorunlarla beraber denetimsizliğin yarattığı sorunlarla kent ulaşımı ciddi problemler yaşamaya adaydır. Yeni nazım planı ve ulaşım master planı ile bu eksikliklerinin giderilmesinin hedeflendiği yerel yönetim yetkilileri ve büyük şehir belediye başkanının ifadelerinden anlaşılmaktadır. Buda olumlu bir gelişme sayılmalıdır.

Kentin topografik, sosyal ve ekonomik yapısı ilerleyen süreç içerisinde ulaşım talebinin artması yaratmadı. Artan Kent nüfusuna koşut olarak ulaşım araçlarına yönelik yolcu talebinin artmaması, kent içi yaya trafiğinin fazla olması ve hala kentlinin bir kesiminin bu eğilimini koruması ve kentteki sosyal refah düzeyindeki yetersizlikler gibi başlıca, nedenler kentte yakın zamana kadar ciddi ulaşım sorunu yaratmadı.

Kentte arazi kullanımındaki yoğunluk 1990'lı yılların başından itibaren hızla arttı. Kent gelişimi Urfa yolu ve Elazığ yolu arasında kalan alana (Kayapınar) doğru kaydı. Arazi kullanımı 8000 hektardan 20.600 hektara çıktı. Yenilenen nazım planı 30 yıllık plan hedefi gözetilerek yapıldı. 1/25000'liklerin hazır olduğu, 1/5000'liklerin bitmek üzere olduğu ve 1/1000'liklerinde hazırlandığı biliniyor. Bu nazım planında merak ettiğimiz konulardan biri

bu nazım planının öngördüğü konut alanı, ticari alan, sanayi alanı, kamu hizmet alanları, spor tesisleri, günübirlik tesisler ve konut dışı kentsel alanlar ve kentin tümüne “ulaşım talebini kontrol ve yönlendirme politikalarının” uygulanıp uygulanamayacağıdır. Artan ulaşım talebini karşılamanın sonunun olmadığı bilinmekte ve bu politikanın uygulanması sonucunda da genellikle bu tür yatırımların bütçelerde büyük meblağlı yatırım bedelleri oluşturdukları bilinmektedir. Kamulaştırma bedelleri de en geçerli örneklemeden biridir. Mastır planı çalışmaları sonucu itibariyle bazı beklentilerin karşılanıp karşılanmadığına da bakmak gereklidir. Bunlar devam eden ulaşım mastır planından sonra yeni bir ulaşım ana planı çalışması yapılacak mı? Bu plan verileri sürekli güncellenecek mi? Kent içi mevcut trafik akımının hangi güzergahlarda yoğun olduğu, hangi saatlerde pik yaptığı, artan ve azalan trafiklerin nerelere olduğunun belirlenebildi mi? Yolcu talebi ilgili bir öngörü var mı---gerçi basına düşen haberlerden yolcu talebinin % 19 olduğu anlaşılmaktadır---ileriye yönelik tahminler nelerdir? Ne tür ulaşım tipleri öngörüldü? Bu plan çalışmasına bağlı olarak Alt ve üst yapıda kısa, orta ve uzun vadede nasıl bir çalışma yürütüleceği öngörüldü mü?. Doğal olarak kent içi trafikte artan ve azalan trafikler ve yönleri tespit edildi mi ve ileriye yönelik bu konuda ne tür tahminler var? Günlük trafik akımları ve ortalama değerlerin tespiti yapıldı mı? Tüm trafik akımları hacim ve kapasiteye göre belirlenip sınıflandırıldı mı? Bu mastır plan çalışması sonucunda kentin ulaşımına dair sorunlara ilişkin çözümler oluşturulabilecek mi? En önemlisi yerel yönetimler bu sonuçlara ve önerilerine sahip çıkıp hayata geçirebilecek mi? Tüm bu soruların karşılığında kentteki ulaşımın ve trafik akışının merkezi yönetimce uygulanışı ulaşım alt yapısı ve trafik yönetimi oluşturulmasını sağlayacak ve ulaşımda hizmet seviyelerinde olumlu gelişmeler yaratacağı gibi kenti çağdaş bir trafik yönetimine de kavuşturacaktır.

Yeni yerleşim mekanların da arazi kullanım talebi ile beraber yapılaşmanın da artması buna koşturarak ta yeni yerleşim mekanlarının kent merkezine olan uzaklığı, seyahat mesafesi ve sürelerinin de artması, ulaşımda talep oluşumuna neden oldu. Kentte artan ulaşım talebine karşın, bu güne kadar ulaşımda alternatif güzergahlar oluşturulmadı. Ulaşım mastır planı hazırlanması sırasındaki uygulamaları ve son dönemde yapılan lokal çözümleri saymazsak, kentsel ulaşım alt yapısında hatırı sayılır bir yenileme --hem yetersizlikler hem de standartları yükseltme açısından--yapılmadı veya yenileri eklenmedi. Ulaşım alt yapısında ciddi standart eksiklikleri ve sorunlar hala devam ediyor. (Kavşaklarda depolama eksikliği, uygun olmayan çaplar, şerit disiplinsizliği vs.) Bu konumda Ulaşım alt yapısındaki ciddi problemlerle beraber, toplu taşıma araçları güzergahlarında, güzergah uzunlukları olması gerekenden çok fazla uzun

tutulduğu için sorunlar devam etmektedir. Kent batı ve kuzey eksenini arasında gelişirken, resmi daireler, hastaneler, ticari merkezler ve işyerleri genellikle kent merkezinde kalmaktadır. Dolayısıyla yeni yerleşim bölgesindeki trafik akımı genelde tek bir güzergahtan Dicle kent bulvarı-Turgut ÖZAL bulvarı-Ekinciler caddesi ve Gevran Caddesi üzerinden akmaktadır. Bu trafik akımı koridoru Ekinciler Caddesi ve Gevran Caddesinde tıkanmalara neden olmaktadır. Bireysel araç kullanımı ile beraber Toplu ulaşımda kullanılan araçlarda(Minibüs ,otobüs, halk otobüsü) Gevran ve ekinciler caddelerinden geçirilerek artan trafik oluşturulmaktadır.Bu iki caddede toplam yol platformu genişliği, mevcut trafikle beraber, otopark problemini, durma ve duraklama problemlerinin hepsini birlikte karşılayamamaktadır.

Kent içi trafik ile kentler arası trafik bazı bölgelerde iç içe geçmiş durumdadır. Urfa yolu geçişi, kentin yeni gelişen aksını taşıyan güzergahla kesişmekte, kimi yerlerde örülmekte ve büyük bir kesimde de seyahat beraber sürdürülmektedir Mardin yolu geçişi daha çok problem arz etmekte bilhassa havaalanı girişindeki kesimde yoğun yaya trafiği de araç trafiğine karışmaktadır. Silvan ve Elazığ güzergahı yol platformu ve trafik yoğunluğu itibariyle diğer güzergahlara nazaran fazla problem yaratmamaktadır. Kentsel trafik ile kentler arası trafiği bir birinden ayıracak çevre yolu yapımı hayata geçerse, seçilen güzergah itibariyle bu problemi çözebilecek gibi gözükmektedir. Ancak yapımının kısa zamanda olmayacağı da bir sır değil. Bu konuda problemler devam etmekle beraber yerel yönetimin bazı tali güzergahlarla sorunu bir nebze çözmeye çalıştığı da görülmektedir (Çarıklı üzerinden eski güzergahı faal ederek).

Kentte tüm kavşakları bir arada kontrol edecek bir merkezi kontrol sistemi yoktur. Ulaşımındaki problemlerden dolayı yapılan bazı çalışmalarda tam sonuç vermemektedir. Bu konuda yeşil dalga sistemini sayabiliriz. Standartları karşılamayan kavşak formları ile beraber uygulanan sinyalizasyon sistemlerinde trafik sayımı dikkate alınmadan uygulanan stepler de trafiğin hizmet seviyesini düşürmektedir. Kavşak giriş ve çıkışlarında belli bir disiplin yoktur. Urfa yolu üzerinde yapılması düşünülen veya yapılması için işlemler yürütülen seyrantepe kavşağı ile Turgut Özal Bulvarı-Dicle kent bulvarı ve Urfa yolu bağlantısındaki köprülü kavşak seçeneklerinin kent içi trafiği belli oranlarda rahatlatmakla beraber sorun güzergah boyunca çözülemediğinden aynı problemler güzergahın diğer kesiminde de devam edecektir. Alt ve üst geçitler ile katlı kavşakların kenti devasa formları ile teslim aldıklarını belirtmiştik. Korkarız ki bir problem çözülmeye çalışılırken burada başka problemler oluşsın.

Ulaşımaya yönelik kent bilgi sistemi yoktur. Yine mastır plan çerçevesinde kavşaklara kamera konduğunu ve bu vesile ile kent trafiğinin belli bir kesiminin bir süre için kayıt altına alındığını biliyoruz. Kayıt alma işleminde tüm güzergahların kılçık yollar ile beraber envanterinin çıkarılması –buna alt yapı ve üst yapı dahildir--gerekmektedir. Kentte trafik bir bütündür ve yaşam sadece ana arterlerde atmamaktadır. Her tali cadde ve sokakta da problemlerin bir küçük ölçeği tekerrür etmektedir, dolayısıyla Ulaşımı ve onun teknik yansıması olan trafiği planlarken kentte bütünselliği göz önüne almak gerekmektedir.

Ulaşım tipleri ile ilgili bir çalışma neticelenmemiştir. Görünen o ki mevcut sistem ıslah edilerek uygulamaya sokulacaktır. Kentte planlanan raylı taşıma sistemi yakın planda işlevsel ve rantabl değildir ve yolcu talebi tespit edilen güzergahta yatırımı karşılayacak düzeyde değildir. Mevcut toplu taşıma sisteminde minibüsler sorun olmaya devam etmektedir. Hem güzergahları itibariyle hem de kapasiteleri itibariyle artan trafik talebi yaratmakta, hem de seyahat konforları kapasite fazlası yolcu taşıma eğilimleri ve tarifesiz yolcu taşımaları sonucu iyi değildir. Halk otobüsleri sisteme dahil değildir ve ring güzergahları ile ring tarifeleri sorunludur. Belediyenin kendi ulaşım araçlarında da benzer problemler vardır. Bilet problemi tam çözülmüş değil. Güzergahlar artan trafik talebi yaratmakta ve ekinciler cad- gevrancad güzergahında sıkışmalara yol açmaktadırlar.

Kentte yoğun kural ihlalleri yaşanmaktadır

4. Beklentiler

Kentin ulaşım politikalarını geliştirecek bir mekanizmaya ihtiyaç vardır. Bu konu sadece ulaşım daire başkanlığına havale edilerek çözülemez. Öncelikli olarak Ulaşım politikaları ile ilgili bir büro oluşturulmalıdır. Bu büro sekreteryası hazırlanan ulaşım mastır planını değerlendirmeli ve bir ulaşım ana planı hazırlatmalıdır. Sekreteryaya; ulaşım politikalarının tanımını yapmalı, geliştireceği politikalara uygun plan ve strateji hazırlamalıdır Uygulanacak ulaşım politikaları; rasyonelliği, tespit edilen hedeflerin gerçekleştirilme oranını ve mevcut kaynaklar dikkate alarak her yıl sonunda değerlendirme yapmalı ve hedeflenen politikalardan sapma oranını tespit edip bir dahaki yıla ilişkin yeni politikalar geliştirmelidir.. Buna uygun yıllık gerçekçi bir bütçe de oluşturmalıdır. Ulaşım sorunu ile ilgili tüm araştırmaların sürekli güncelleştirilmesine ön ayak olmalı ve bu sekreteryaya periyodik aralıklarla toplanıp genel değerlendirme yapmalıdır. Bu sekreteryaya aynı zamanda ulaştırma daire başkanlığının diğer birimlerle organik çalışmasını ve kaynakları rasyonel paylaşmasını sağlayacak bir organizasyon olmalıdır.

Ulaşım daire başkanlığı bünyesinde bir veri bankası ve coğrafi bilgi sistemi işletme birimi kurulmalıdır..DİSKİ'nin kullandığı mevcut kent bilgi sistemi alt yapısı kullanılmalı ve kent ulaşımının kayıt altına alınması sağlanmalıdır.Bu birim trafiğin tüm verilerini depolayacak bilgi(veri) bankası oluşturmalıdır.Trafiğin tüm birimleri bu veri bankası ile irtibatlı olmalı ve tüm birimlerin çalışmaları bu birimde depolanmalıdır.Oluşturulmuş coğrafik sistem kullanılarak tüm veriler depolanabileceğinden sistem kapsamlı olmalı ve sonradan yapılacak eklentilere uygun olmalıdır.Bu elektronik ortama trafik sayımları, belli kategorilere ayrılmış yolların envanteri yollar üzerinde yapılan işaretleme projeleri ve envanterleri, kent içi kazalara ilişkin veriler, alt yapıya ait projeler ve uygulama planlarını, yol tanımları ,numaraları, envanterler, tüm yol projelerinin paftaları girilebilmeli ve harita üzerinde değerlendirme yapılabilmesi, GPS ortamını içermeli ve tanımlanmış noktalar ile harita verileri eşleştirilebilmelidir(Yol referans sistemi).Trafik planlamasında modelleme ve elektronik denetim ağı bu elektronik ortam tabanını kullanabilmelidir.Tüm kaza verileri bu tabana girilebilmeli ve istatistiki çalışmalara elverişli olmalıdır.Maliyet hesaplamalarını yapabilecek programlarda içermelidir.Bu birim işletme ve servis bakımlarını yapacak ve kendine yetecek bir yapılanmada olmalıdır.Sistem tasarımı, Geliştirme araçları,veri modeli, yazılım araçları, veri toplama yöntemleri, kalite ölçüsü,Organizasyon,veri saklama ve kullanabilme özellikleri göz önüne alınmalıdır..

Öncelikli olarak kentin ulaşım alt yapısı envanteri çıkarılmalıdır. Bu konuda ulaşım daire başkanlığı bünyesinde bir birim kurulmalıdır. Yollar kapasitelerine ve ana –tali yol durumlarına göre sınıflandırılmalı ve tanımlanmalıdır. Kent içi ve kentler arası trafiğin çakıştığı kesimler belirlenmeli ve bu kesimlerde yaya lehine önlemler alınmalıdır.

Büyükşehir belediye bünyesinde ulaşım kontrol merkezi kurulmalı ve tüm şehir trafiği buradan 24 saat denetlenmelidir. Kavşaklar ve belli bölgeler ile yaya geçitleri kameralar ile donatılmalı ve sürekli trafik akışı gözlenmelidir. Hız eğiliminin olduğu bölgelere radar konularak sürekli hız denetimleri bu kontrol merkezi kanalı ile yapılmalıdır.

Kentte oluşan kazaları gözlem altına alacak kayıtları tutacak ve bu konuda analizler yapacak bir kaza analiz birimi oluşturulmalı ve bu birimden çıkacak sonuçlarla kent içi trafikte uygulamalar ve alt yapılarda uygun değişiklikler yapılabilmelidir. Bu merkez aynı zamanda kentin alt yapısını ıslahında doğru politikalar izlenmesini de sağlar.

Alt ve üst yapı uygulamalarında trafik güvenliği açısından projeleri ve uygulamaları veya iyileştirme proje uygulamalarını kontrol edecek bir teknik büro kurulmalıdır. Bu büro trafik güvenliği politikalarında azami dikkati göstermelidir. Diğer birimlere bağlı plan proje ve uygulama sorumluları da trafik güvenliği ve prosedürleri açısından eğitilmelidirler.

Bir eğitim birimi oluşturmalıdır. Bu birim yayın, dökümantasyon ve kütüphaneciliği kapsamalıdır. Okul öncesi, ilköğretim, orta öğretim ve yetişkinler için eğitim programı oluşturulmalıdır. Eğitim programına dayalı olmayan ulaşım politikaların başarı şansı oldukça düşüktür, Çünkü ulaşım kültürü yaratmak kentsel trafikte kurallara uygun davranma ve sonucunda da çok büyük yatırıma gerek kalmadan bir sürü problemi çözmeye başarılı olunması demektir. Sanırım tek özgün örnek olan trafik bahçesi yeniden fonksiyonel hale getirilip burada trafik eğitimi verilmeye devam edilmelidir.

Kentte yaya bölgeleri oluşturmalı, yaya'nın araç trafiği ile yoğun karşılaştığı alanlarda yaya güvenliği için gerekli düzenlemeler gereklidir. Gazi caddesinde yapılan uygulama bu problemi çözecek uygun örneklerden biridir. Çağdaş ve sağlıklı kentlerde gösterge yayanın kentteki mekanları kullanım rahatlığıdır.

Akıllı trafik sistemi ile kavşak sinyalizasyonları senkronize hale getirilmeli ve kameralar ile kavşaklar bir merkezden sürekli kontrol edilmelidir. Bu sistem ulaşım kontrol merkezi bünyesinde olmalıdır. Sinyalizasyon sisteminde trafik adımları(Stepler) mevcut trafik sayımlarına göre programlanmalı, çok sorun olan kavşaklarda eğer gerekiyorsa loplularla vasıtasıyla tam kontrollu kavşak uygulamalarına geçilmelidir. Senkronize bir sinyalizasyonda yeşil dalga sistemi daha işlevsel olacaktır. Trafikte sıkışmalar genellikle şerit ihlali ve uygunsuz otoparklarla oluşmaktadır. Bu kesimlerde konulacak kamera sistemi ile şerit disiplini denetlenebilir. Kavşaklardaki kameralar ile kırmızı ışık ihlalleri ve sair kural ihlalleri ile beraber kaza olasılıkları da bir hayli azaltılabilir. Bu aynı zamanda kapasite kullanımını da artırır. Sinyalizasyon yapılması önerilen yerler ile ilgili kriterler incelenerek doğru karar verilmelidir. Her kavşağa sinyalizasyon uygulaması yapılmamalı ve kavşaklar da sıkı denetlemeler ile kurallara uyum sağlanmalıdır.

Yatay ve düşey işaretlemeler ihmal edilmemelidir. Bu işaretlemelerin doğru zamanda ve doğru mesaj vermeleri çok önemlidir. Trafik levhaları ana arterlerin dışında da uygulanmalıdır. Yatay işaretleme çalışmaları projelendirilip uygulanmalıdır. Bazı güzergahlar yatay işaretleme standartlarını karşılamamaktadır. Bu kesimlerde yolu standart şerit genişliklerine çıkarmak mümkün değilse bu yollarda tek yön uygulaması yapılmalıdır.

Kentte yeni yerleşim birimlerinde yeni mekanlar da mutlaka açık veya kapalı otopark zorunluluğu getirilmelidir. Ana arterlerde otopark uygulaması park-metreler mutlaka kaldırılmalı ya da otopark ücretleri pahalı olmalıdır. Otoparklar mevcut kapasiteyi daraltan en büyük etkenlerdendir. Tali yollarda iki taraflı otopark engellenmelidir. Kent merkezinde bina Otoparklarının olmadığı bilinmektedir. Bu kesimlerde yollarda ve kaldırımlarda yapılan otoparklar önlenmeli ve buralarda uygun kapasiteli otoparklar yapılmalıdır. Otopark yapılan yerlerde abonelik uygulaması ile çevrede oturan araç sahiplerine, uygun fiyat uygulanırken, dışarıdan gelen araçlara caydırıcı fiyat uygulamaları yapılarak otoparkların trafiği cazip hale getirmesi önlenmelidir. Kent merkezine de özel oto ile seyahati özendirilmeyecek otopark politikaları uygulanmalıdır.

Yaya geçitleri gözden geçirilmeli ve standartlara uygun olmayanlar ve fiziki yapılanması kötü olanlar yenilenmelidir. Kent merkezinde tavsiye etmememize rağmen Uygulanacak katlı kavşak ve alt- üst geçitlerde yaya güvenliği ve yayanın mekanı maksimum kullanılabilirliği göz önüne alınmalıdır. Bu uygulamalar kent estetiği ve kentin tarihi dokusuna da zarar vermemelidir. Kentte yaya bölgeleri oluşturmalıdır.

Kent içi aydınlatmalar iyi değildir. Kent içi aydınlatmalar tekniğine uygun ne az nede fazla aydınlatma olmamalıdır.

Kentin topoğrafik yapısı bisiklet ulaşımına müsaittir. Bu konuda da yerel yönetimde olumlu bir eğilim vardır. Yerel otorite kentin muhtelif kesimlerinde oluşturacağı bisiklet istasyonları ile sisteme kayıt olacak kentli bireye ücretsiz ve yıllık çok küçük abonelik ücreti ile bisiklet temini yapabilir. Birey ihtiyacı olan bisikleti kullandıktan sonra kendine en yakın istasyona bırakabilir. Bu bir anlamda hem yoksul kesime bedava ulaşım imkanı sağlayacak hem de ulaşımda belli bir rahatlama sağlayacaktır. Ancak uygulanacak projelerde ve ıslah projelerinde bu politika uygulansa da uygulanmasa da mutlaka bisiklet yolları ulaşım alt yapısına dahil edilmelidir.

Belediye ve halk otobüsleri bir çatı altında toplanmalıdır. Yolcu transfer alanı yaratarak ve kullanılan biletin belli bir değişim süresi içermesi ile kentte iki kademeli ulaşım modeli yaratılarak ulaşımda kısımda olsa sıkışmalar önlenebilir buda ancak ringlerin sağlıklı yapılması güzergahların doğru tespit edilmesi ve pik saatlerde bile yolcu konforunun düşmemesine bağlıdır. Mevcut sistemde otobüs sayıları süreli bilet kullanım sistemi, güzergah ile uygun ring aralıkları ve minibüs güzergahları ve işleticileri belli bir disiplin altına alınması

ve kısmen de olsa onlara da yarı uygulanabilir ring tarife sistemi uygulanarak ulaşımda toplu taşımacılık hayata geçirilebilir. Yeni yerleşim birimlerini kent merkezine bağlayacak yeni güzergahlar oluşturulmalıdır. Havaalanı kesimini, bağlar kesiminden geçecek yeni ve istasyon üst geçidini kullanacak güzergah trafik sıkışıklığına bir çözüm getirebilir.

Doğru uygulama kentin tüm ulaşımının birlikte değerlendirilmesidir. Ulaşım talebi kontrol ve yönlendirme politikaları uygulanarak yeni yerleşim merkezlerinde, yaratılacak ticari merkez, sağlık birimleri ve sanayi bölgeleri ile artan trafik talepleri farklı eksenlere kaydırılarak trafik talep düzenlemesi başarı ile gerçekleştirilebilir. Trafik talebini arttıracak (Büyük ticari merkez vs.) lokal imar değişikliğine gidilmemesi ulaşım politikaları açısından dolayı olmazsa olmazlardandır.

Çevre yolu acilen hayata geçirilip kent geçişleri önlenmelidir. Yetersiz altyapı--Depolama kapasitesi düşük kavşaklar, lüzumundan büyük kavşak alanları, yetersiz refüj genişliği ve düzensiz refüj aralığı, yetersiz şerit genişlikleri (Bağlar semtinde tali yollar), yayalar için uygun olmayan yaya kaldırımları (Gevran cad.), uygunsuz ve güvenliksiz kavşak dizaynı (ZGL Kavşağı) gibi eksik ve kusurlar giderilmelidir. Tüm ulaşım alt yapısı ve ağı gözden geçirilmeli standartları karşılamayan yapılar, yol, kavşak, durak, yaya geçidi vs standartlara uygun yapılar haline getirilmelidir.

Yol boyu tesislere yönetmelik hükümlerini uygulayacak ve denetleyecek bir birim kurulmalıdır.

Ulaşım ile ilgili politikalar ve uygulamalar kentli bireye sorulmalı ve görüşü alınmalıdır. Bu konuda yerel yönetim tarafından yapılan olumlu uygulamalar daha da geliştirilmelidir.

Yerel yönetimlerin asli görevi kentli bireyin günlük yaşamını kolaylaştıracak ve kentlinin ihtiyaçlarını ve sosyal aktivitelerini yerine getirmesini sağlayacak organizasyonu oluşturmaktır. Bu çalışmamızda da belirttiğimiz gibi çağdaş bir kentte olması gereken ulaşım politikaları; insan merkezli, kentsel mekanları yaya trafiği ile alabildiğince kullanabilen, ulaşımı güvenli seri, ucuz ve konforlu yapmanın şartlarını belirtmektir. Ulaşım araçları kentli bireyin yaşamında küçük bir detaydan öteye gitmeyecek bir obje olarak kalacak yerel yönetim politikaları izlenmesi temennimizdir.