



TMMOB
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
ESKİŞEHİR ŞUBESİ

2026 İÇİN 7 ULAŞIM ÖNERİSİ

İnşaat Mühendisleri Odası, Eskişehir Şubesi olarak; ulaşım güvenliği, sürdürülebilirlik, entegrasyon ve kamu yararı ilkeleri doğrultusunda, 2026 yılı ve sonrası için kent ulaşımına yönelik teknik değerlendirmelerimiz ve çözüm önerilerimiz aşağıda yedi ana başlık altında sunulmuştur.

1- Metro Eskişehir Çalışması;

İlgili ve Yetkili kuruluşlar: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Eskişehir Büyükşehir Belediyesi - ESTRAM

Halihazırda yapımı devam eden 21,1 km uzunluğundaki Konya'daki Metro çalışması, 2026 yılında tamamlanması ve işletilmeye alınması planlanmaktadır.

Artan nüfus ve motorlu taşıt yoğunluğu dikkate alındığında, Eskişehir için raylı sistem kapasitesinin orta ve uzun vadede yetersiz kalacağı öngörülmektedir. Avrupa'daki benzer nüfusa sahip kentlerde hayata geçirilen metro projeleri incelendiğinde, Eskişehir için de metro sisteminin planlanması önemli hale gelmiştir.

Bu kapsamda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nin eş güdümünde, fizibilite ve etüt çalışmalarının başlatılması; metro sisteminin kentin mevcut tramvay ağı ve diğer ulaşım türleriyle entegre şekilde planlanması gerekmektedir.



Uydu Görüntüsü-1: Örnek Eskişehir Metro Hattı (13 km)

2- BOZÜYÜK (Adliye) - ESKİŞEHİR (Hasanbey Lojistik Merkezi) mevcut konvansiyonel demiryolu üzerinde banliyö hattı işletmesi çalışması (ESBAN);

İlgili ve Yetkili kuruluş: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile TCDD

Eskişehir (yaklaşık 920.000 nüfus) ile Bozüyük (yaklaşık 90.000 nüfus) arasında mevcut konvansiyonel demiryolu hattı bulunmaktadır. Bu hat, gerekli iyileştirmeler yapılarak banliyö taşımacılığına uygun hâle getirilmelidir.

Marmaray, Başkentray, İZBAN ve Gaziray örneklerinde olduğu gibi, Eskişehir–Bozüyük arasında ismi “ESBAN” olarak hayata geçirilecek bir banliyö sistemi ile hem kent içi hem de bölgesel ulaşım da önemli bir rahatlatma sağlanacaktır.



Uydu Görüntüsü-2: Bozüyük-Eskişehir (Hasanbey) Mevcut Demiryolu Güzergahı

ESBAN Olası İstasyonları Sıralanırsa (Batıdan Doğuya): Bozüyük Adliyesi, Bozüyük Tren İstasyonu, Bozüyük Akpınar, İnönü, Oklubalı, Çukurhisar, Satılmışoğlu, Yenişehir-Karagözler, Çamlıca, Eskişehir Gar, Fevziçakmak, Hasanbey şeklinde yapılabilir.

3- Satılmışoğlu YHT+Banliyö Tren İstasyonu;

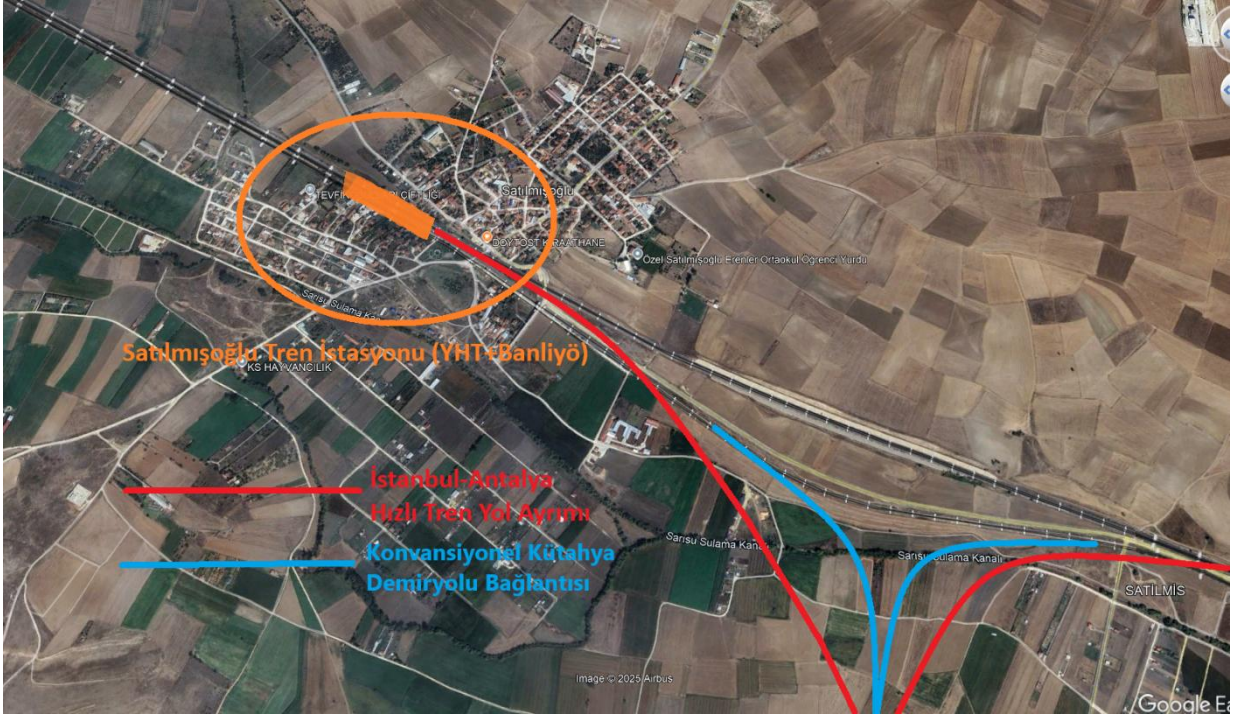
İlgili ve Yetkili kuruluş: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile TCDD

İstanbul-Antalya, Bursa-Antalya, İstanbul-İzmir ve Bursa-Antalya arasında işletilmesi planlanan hızlı trenler planlanan şekliyle Eskişehir'in Satılmışoğlu'ndan ayrılacak yol ayrımı (makası) ile hızlı trenler önce Kütahya üzerinden Afyonkarahisar'a, oradan da İzmir ve Antalya'ya gitmesi planlanmaktadır.



Harita-1: Mevcut ve Planlanan YHT ve HT Demiryolu Ağı Haritası

Eskişehir halkının; İstanbul-Antalya, İstanbul-İzmir, Bursa-Antalya ve Bursa-İzmir güzergahlarındaki Yüksek Hızlı Tren (YHT) hatlarını aktif kullanabilmesi için Satılmışoğlu bölgesine bir hızlı tren istasyonu inşa edilmelidir. Geçmişte Enveriye Tren İstasyonu'nun üstlendiği stratejik görev, bu istasyona devredilerek kent merkezine erişim kolaylaştırılmalı ve aktarma süreleri optimize edilmelidir.



Uydu Görüntüsü-3: Satılmışoğlu YHT+Banliyö (ESBAN) Tren İstasyonu, İstanbul-Antalya Hızlı Tren Yol Ayrımı, Yeni Kütahya Konvansiyonel Demiryolu Bağlantısı (ÖRNEK ÇİZİMDİR).

Uydu Görüntüsü-3’de görüldüğü gibi uygulanacak yol ayrımında hem hızlı tren hem de konvansiyonel demiryollarında işletilecek yük ve yolcu trenlerinin örnek güzergah çizimleri görülmektedir.

Bozüyük-Eskişehir aksı için önerdiğimiz banliyö hattı projesinde, Satılmışoğlu durağına ek olarak bir YHT peronu planlanmalıdır. Bu entegrasyon sayesinde; İstanbul, Bursa, Antalya ve İzmir’den gelen hızlı tren yolcularının banliyö sistemiyle şehir merkezine ulaşimleri kolaylaşacak, Eskişehir’in bölgesel ulaşım ağındaki stratejik konumu güçlenecek ve demiryolu taşımacılığında maksimum verimlilik sağlanacaktır.

4- Eskişehir - Kütahya Demiryolu’nun mevcut şehir içinden kaldırılması ve Sazova-Ertuğrulgazi karayolu köprülülük kavşak bağlantı yollarının tamamlanması;

İlgili ve Yetkili kuruluşlar: TCDD ile Karayolları Genel Müdürlüğü

Proje aşaması tamamlanan ve yapım sürecine geçilmesi planlanan Eskişehir–Antalya Hızlı Tren Projesi kapsamında, İstanbul yönlü yol ayrımının Satılmışoğlu Mahallesi yakınlarında oluşturulması öngörülmektedir. Bu düzenleme ile mevcut konvansiyonel demiryolu hattının, makas ayrımı yapılarak Kızılınler veya Gökçekısıık mahalleleri üzerinden geçirilecek bir bypass hattı aracılığıyla şehir dışına alınması mümkün hâle gelecektir. Söz konusu konvansiyonel bypass hattının ivedilikle inşa edilerek işletmeye alınmalı, **TCDD tarafından Kütahya yönünde işletilen tüm yolcu ve yük trenlerinin bu yeni hat üzerinden işletilmesi sağlanmalı;** böylece şehir içi demiryolu trafiğinden kaynaklanan olumsuzluklar azaltılmalıdır.

Şehrimiz içinden geçen (Osmangazi, Sümer, Orhangazi, Kızılınler...) Kütahya Demiryolu işletmeden kaldırıldığı zaman geçmişte yapılmış ve tam anlamı ile verim alınamayan Sazova ve Ertuğrulgazi-Osmangazi karayolu köprülÜ kavşakların yan bağlantı yolları tamamlanarak, karayolu üzerinde olan trafikte rahatlama sağlanacaktır.

Bu yeni bağlantılar sayesinde stadyum girişi ve çıkışı olan trafik sorunları azalacaktır. Böylece uluslararası maçlara ev sahipliği yapması planlanan Eskişehir Atatürk Stadyumu'nun ulaşım sorunlarının azalması adına çözüm de bulunmuş olacaktır.

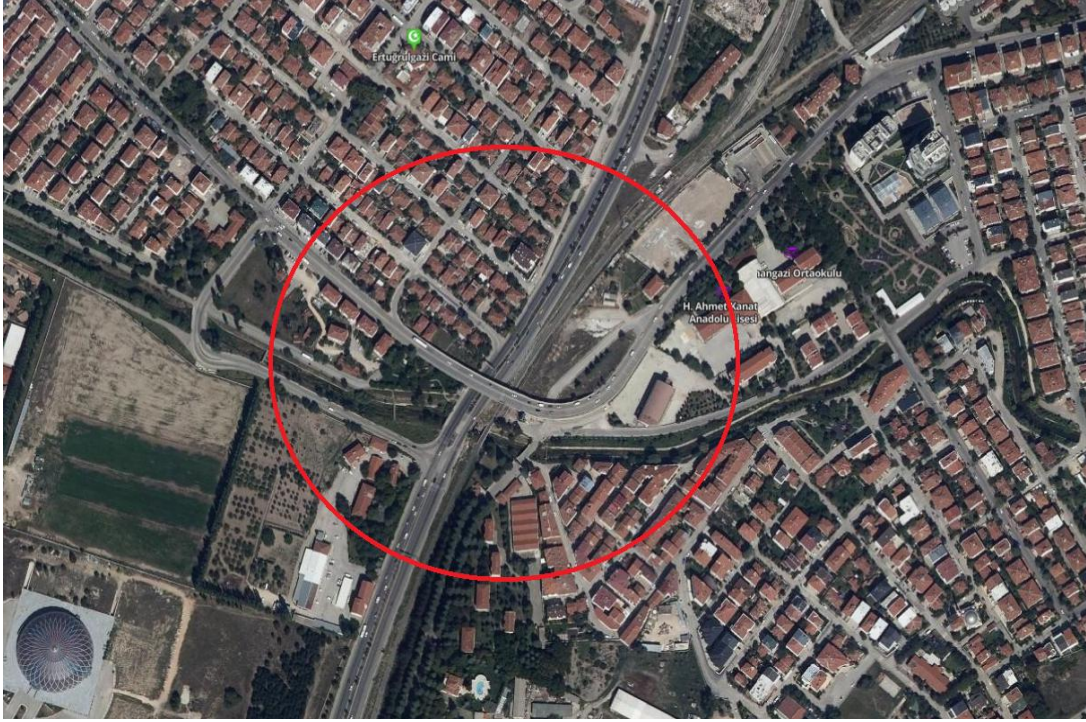


Uydu Görüntüsü-4: Mevcut Sazova Karayolu KöprülÜ Kavşağı



Örnek Görüntü-1: Talep Edilen Kavşak Planlaması - Sazova Karayolu KöprülÜ Kavşağı

Ayrıca Ertuğrulgazi ve Osmangazi mahallelerini birbirine bağlayan Çilem Caddesi ile Basın Şehitleri Caddesi üzerinde oluşan trafik akışında büyük bir rahatlatma sağlanacaktır.



Uydu Görüntüsü-5: Ertuğrulgazi-Osmangazi Karayolu KöprülÜ Kavşağı

5- Kesinleşmiş İmar Planları Sonrası İlave Edilen Yol Boyu Ticaret Çalışması;

İlgili ve Yetkili kuruluşlar: Eskişehir Büyükşehir, Tepebaşı ve Odunpazarı Belediyeleri

Uygulama İmar Planlarına sonradan ilave edilen yol boyu ticaret kararları için belediye meclisinde alınacak karar yanında, başta Büyükşehir Belediyesinin Ulaştırma Dairesi Başkanlığı'nın ticaret sonrası oluşturacak bilimsel trafik hesabına ve görüşüne göre yol boyu ticaret kararı değerlendirilmelidir. Aksi alınan kararlar, şehrin trafik yoğunluğunu arttırmaktadır. İlçe belediye ve Büyükşehir Belediye Meclisleri ve buna bağlı İmar Komisyonları, bu bilimsel trafik hesaplarını ve uzman görüşlerini dikkate almalıdır.

6- Mevcut Çevre Yolu Üzerindeki Köprü ve Diğer Sanat Yapıların Depreme Karşı Güçlendirilmesi;

İlgili ve Yetkili kuruluş: Karayolları Genel Müdürlüğü

Eskişehir-İRAP (İl Afet Risk Azaltma Planı) kapsamında, kentimizde yaşanması muhtemel bir deprem afetinde ulaşım koordinasyonunun aksamaması ve lojistik faaliyetlerin sürdürülebilmesi adına, ana ulaşım aksı üzerindeki yapıların deprem sonrası servis edilebilirliğini koruması stratejik bir zorunluluktur. Bu doğrultuda, mevcut çevre yolu üzerinde bulunan ve yapısal ömrünü tamamlamaya yaklaşan köprü ile diğer sanat yapılarının Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından teknik denetime tabi tutulması; risk teşkil ettiği tespit edilen yapıların ivedilikle güçlendirilmesi veya mühendislik gereklilikleri doğrultusunda yeniden inşa edilmesi gerekmektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi'nin saha gözlemleri neticesinde, çevre yolu üzerinde öncelikli olarak müdahale edilmesi gereken riskli yapılar tespit edilmiştir. **Özellikle Ankara-İstanbul demiryolu hattı ile kesişen ve mülkiyeti KGM'ye ait olan köprülerin;** mevcut kolon kesitlerinin kondisyonu, korozyon etkisi ve yapıların inşa tarihindeki yönetmelik koşulları dikkate alındığında ciddi bir risk taşıdığı öngörülmektedir.

Bu kapsamda; söz konusu yapıların güncel deprem yönetmelikleri ışığında "Yapısal Performans Analizleri" Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmeli, analiz sonuçlarına göre gerekli görülmesi durumunda kolon güçlendirmesi ve diğer yapısal rehabilitasyon çalışmaları başlatılmalıdır.



Uydu Görüntüsü-6: Şeker - Fevziçakmak Mahallesiinde Bulunan Demiryolu Üstündeki KGM Köprüsü,



Fotoğraf-1: Şeker – Fevziçakmak Mahallesiinde Bulunan Demiryolu Üstündeki KGM Köprüsü



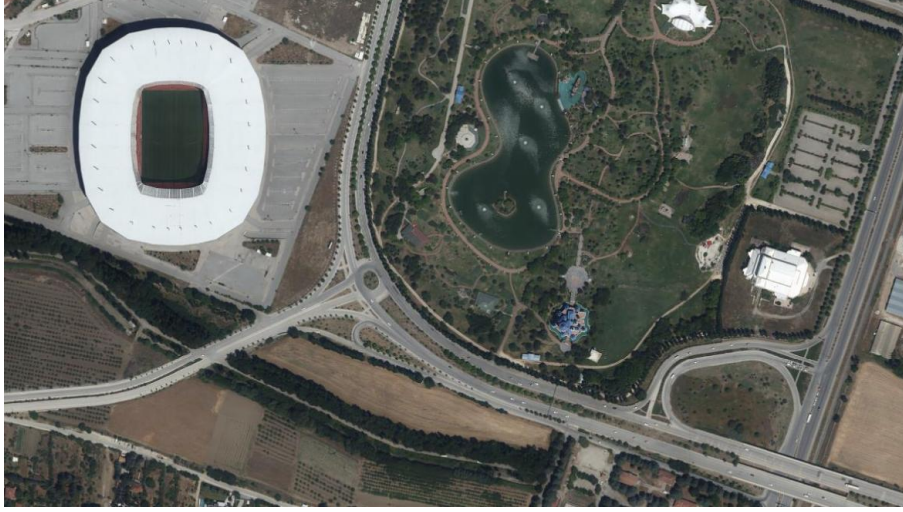
Fotoğraf-2: Kolon Görselleri



Uydu Görüntüsü-7: Uluönder Mahallesi, DSİ Kanalı üzerindeki KGM Köprüsü

7- Ulusal Egemenlik Bulvarı üzerinde Bulunan Stadyum Önü Kavşak İyileştirme Çalışması ;

İlgili ve Yetkili kuruluşlar: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi



Uydu Görüntüsü-8: Ulusal Egemenlik Bulvarı üzeri Stadyum Kavşağı

Sazova Köprülü Kavşağı olarak bilinen Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) karayolu köprülü kavşağının yan bağlantı yollarının tamamlanmamış olması nedeniyle, gerekli araç dönüşleri ve trafik manevraları Ulusal Egemenlik Bulvarı üzerinde yer alan Stadyum Kavşağı üzerinden sağlanmaktadır. Bu durum, söz konusu kavşağın hem Kütahya karayolundan gelen ilave trafik yükünü karşılamasına hem de Ziraat Caddesi'ne hizmet vermesine neden olmaktadır. Sonuç olarak kavşak güvenliği olumsuz etkilenmekte ve trafik yoğunluğu artmaktadır. Bu nedenle, stadyum önü kavşağında özellikle Sazova Köprülü Kavşağı yönünden gelen geçici araç trafiği için, kavşak öncesinde U dönüşlerinin düzenlenmesi, orta refüjün daraltılması ve ilave şeritlerin oluşturulması suretiyle trafik güvenliğinin ve akıcılığının artırılması gerektiği değerlendirilmektedir. Aşağıdaki örnek kavşak çiziminde bu anlatılmıştır.



Örnek Görüntü-2: Ulusal Egemenlik Bulvarı üzeri Stadyum Kavşağı U dönüş çalışması