RAYLI SİSTEMİN YAPISI

Raylı sistem, diğer taşıtların engellemesini önlemek için şehir trafiğinden her iki yandaki şeritlerle ve kaldırım taşlarıyla ayrılmıştır . Kavşaklarda ise raylı sistem yolu, şehir yolu ile aynı seviyededir (araç trafiğinden ayrılmamıştır) ve kavşaklardaki trafik akışı trafik ışıkları ile yapılmaktadır.

Sistem, genel olarak çift hatlıdır fakat Alaaddin tepesinin çevresinde, dönüşlerde ve depoda tek hat döşenecektir. Alaaddin Tepesi ve kavşaklarda Rillen tipi raylar döşenecek ve bu kesimlerde raylar şehir trafiğinden bir engelle ayrılmıyacağı için; rayların arasına asfalt veya özel beton bloklar döşenecektir. Şehir trafiğinden ayrılan kesimlerde ekonomik olması dolayısıyla Vignol tipi raylar beton traverslerin üstüne döşenecektir.

DURAKLAR

Duraklar, hatların yanlarında düşük peron şeklindedir. Duraklar kavşak yakınlarına karşılıklı paralel veya biri kavşaktan önce diğeri kavşaktan sonra olmak üzere yerleştirilmiştir. Duraklarda yayaların karşıdan karşıya geçişi ışıklı sinyallarle kontrol edilen yaya geçitleri ile yapılmaktadır.

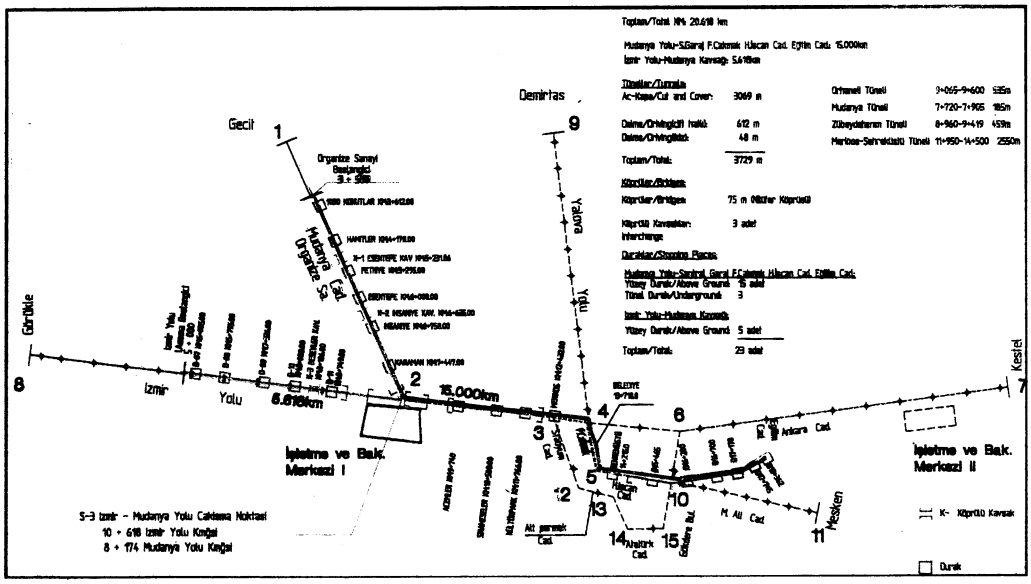
BURSA HAFİF RAYLI SİSTEM PROJESİ

Bursa, son 20-25 yıldan beri Türkiye genelinde en fazla göç alan illerin başında yer almakta, bunun neticesinde ortaya çıkan nüfus artışı tüm altyapı tesislerini olduğu gibi ulaşımı da olumsuz yönde etkilemektedir. Artan nüfusa paralel olarak motorlu araç sayısında da büyük artış meydana gelmiş ve şehir içi yollarının yetersizliği de bunlara eklenince özellikle 1980'lerden sonra kent içi ulaşımı önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır.

1987 yılında ODTÜ Ulaştırma Merkezince hazırlanan Bursa Ulaşım Mastır Planı genel olarak kısa ve orta vadeli ulaşım sorunlarına çözüm sunmakta, OPM-RC-OPTİM ORTAK GİRİŞİMİNCE hazırlanan etüt Bursa'nın 2010 yılında ulaşacağı ihtiyaçlara köklü çözümler getirmektedir. Bu etüt sonucunda Bursa'nın kent içi ve yakın çevre ulaşım sorunlarının çözümü için en iyi alternatifin bir "RAYLI TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ" olacağı belirlenmiş ve yaklaşık 55 km. uzunluğundaki "HAFİF RAYLI SİSTEMİ" şebekesi uygun bulunmuştur.

Hafif Raylı Sistem (H.R.S.) hatlarının kent içindeki konumu, trafik talebi ile topografik ve koruma altındaki tarihi ve doğal değerleri dikkate alarak geliştirilen kent planlama koşullarına uygun olarak saptanmaya çalışılmıştır. Güzergahın belirlenmesinde aşağıdaki prensipler de yönlendirici olmuştur.

- H.R.S. Hatlarının, yerleşim ve istihdam yoğunluğu yüksek bölgelere hizmet vermesi,
- Yeterli genişliği olan,
- 55 km.'lik H.R.S. Şebekesi, kapsamı ve yüksek yatırım maliyeti nedeniyle 10-15 yıllık bir süreye yayılacak olup sistemin etap etap yapılıp işletmeye açılması düşünülmüştür.

Bu nedenle;

- Ulaşım talebi verileri,
- İlkel etabın nisbeten düşük maliyetli ve yapı süresinin kısa olması,
- Tünel gibi pahalı ve zor yapıların çeşitli yapım aşamalarına