

İZMİR ULAŞIMININ ÖNÜMÜZDEKİ 20 YILI HAKKINDA DÜŞÜNCELER

Doç.Dr. Serhan TANYEL
serhan.tanyel@deu.edu.tr

Yard.Doç.Dr. M. Yıldırım ORAL
yildirim.oral@deu.edu.tr

GİRİŞ

İzmir, tarihsel geçmişi boyunca Ege'nin ve dolayısıyla ülkemizin en önemli yerleşim birimlerinden biri olmuştur. Uzun yıllar boyunca koruduğu ticari önemini bugün de aynı şekilde devam ettirmektedir. Bunların sonucu olarak Türkiye'nin en fazla göç alan şehirlerinden biri olma özelliğini de taşımaktadır.

Her geçen gün artan nüfusa bağlı olarak, İzmir şehrinde yolculuk yapmak isteyen insan sayısında da önemli bir artış görülmektedir. Bu ise trafik sıkışıklığı gibi önemli ulaşım problemlerini de beraberinde getirmektedir. Son 50 yıllık süreç içinde şehir merkezinde yoğun yerleşime izin verilmesi, şehir içinde raylı sistemler ve deniz taşımacılığında çok karayolu ulaşımının ön plana çıkması, bu sorunların daha da büyümesine yol açmıştır. Özellikle İzmir körfezi gibi önemli bir avantaja sahip bulunan İzmir'de deniz yolu ile yolcu taşımacılığı, son yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesinin Ulaşım Entegrasyon Projesi kapsamında devralınmasına kadar, İzmir Şehiriçi Yolcu Taşımacılığındaki payını önemli oranda kaybetmiştir.

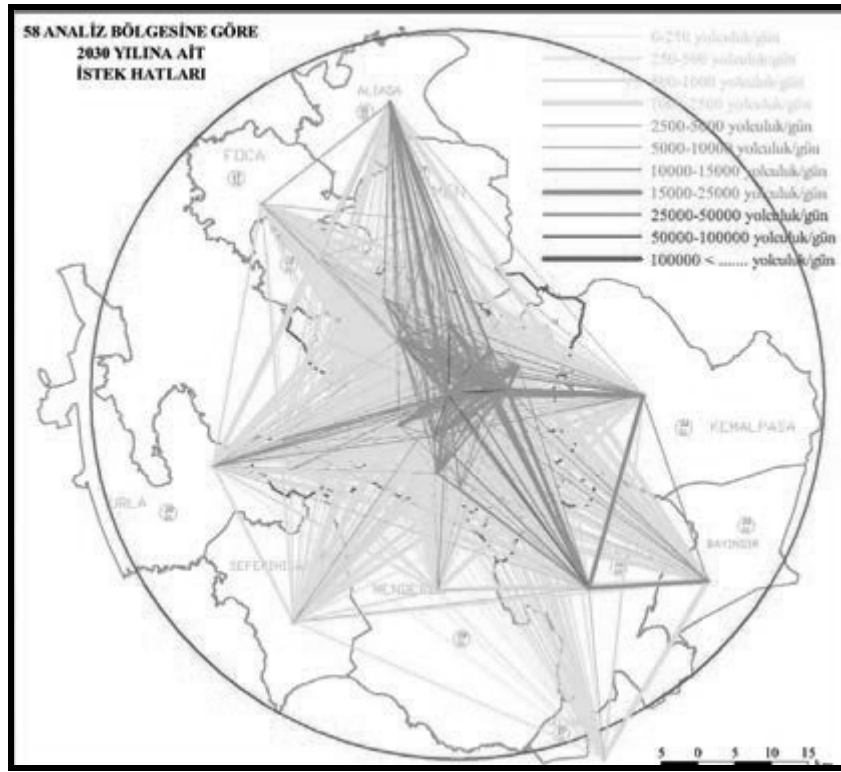
2009 yılında tamamlanmış olan İzmir Ulaşım Ana Planı çıktıkları doğrultusunda yapılması planan ve ihale aşamasında yer alan Konak ve Karşıyaka tramvayları ile yine İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlıkları tamamlanmakta olan İzmir körfezindeki yolcu taşımacılığının geliştirilmesi projelerinin yanı sıra, şu anda yapımı sürmekte olan İzmir-İstanbul Otoyolu, İzmir-Ankara hızlı tren projesi, Konak Tünelleri gibi projelerin, kentin ulaşım sisteminde köklü ve geri dönüşmez değişiklikler meydana getireceklerdir.

Bu çalışmada, İzmir kentiçi ulaşımının 20 yıllık süreç içerisinde ne gibi değişikliklerle ve sonuçlarla karşılaşacağı üzerinde bir tartışma ortamı yaratılmasıdır.

İZMİR ULAŞIM ANA PLANI 2030 YILI HEDEFLERİ

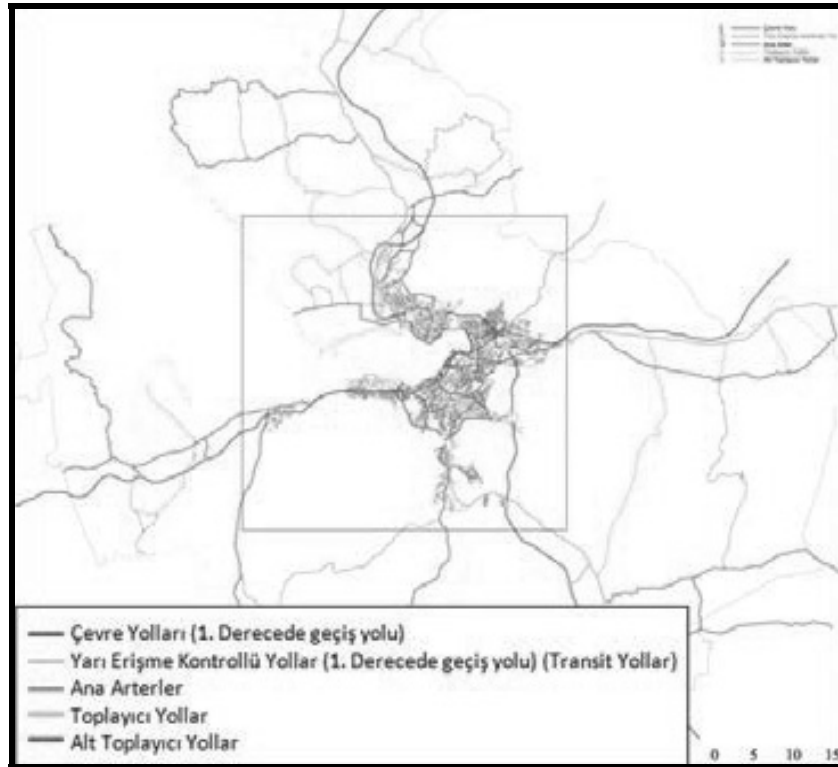
İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olan İzmir Ulaşım Ana Planı (İBB, 2009) 5216 sayılı Kanun doğrultusunda hazırlanmıştır. Ulaşım Ana Planının altlığı olarak İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı (İBB, 2005) kullanılmıştır.

Ulaşım Ana Planı çalışmaları kapsamında yapılan analizler sonucunda yolculuk istek hatları Şekil 1'de görüldüğü gibi belirlenmiştir. Şekil'den görülebileceği gibi, yolculukların beklenildiği gibi iç körfezde toplandığı görülmektedir.

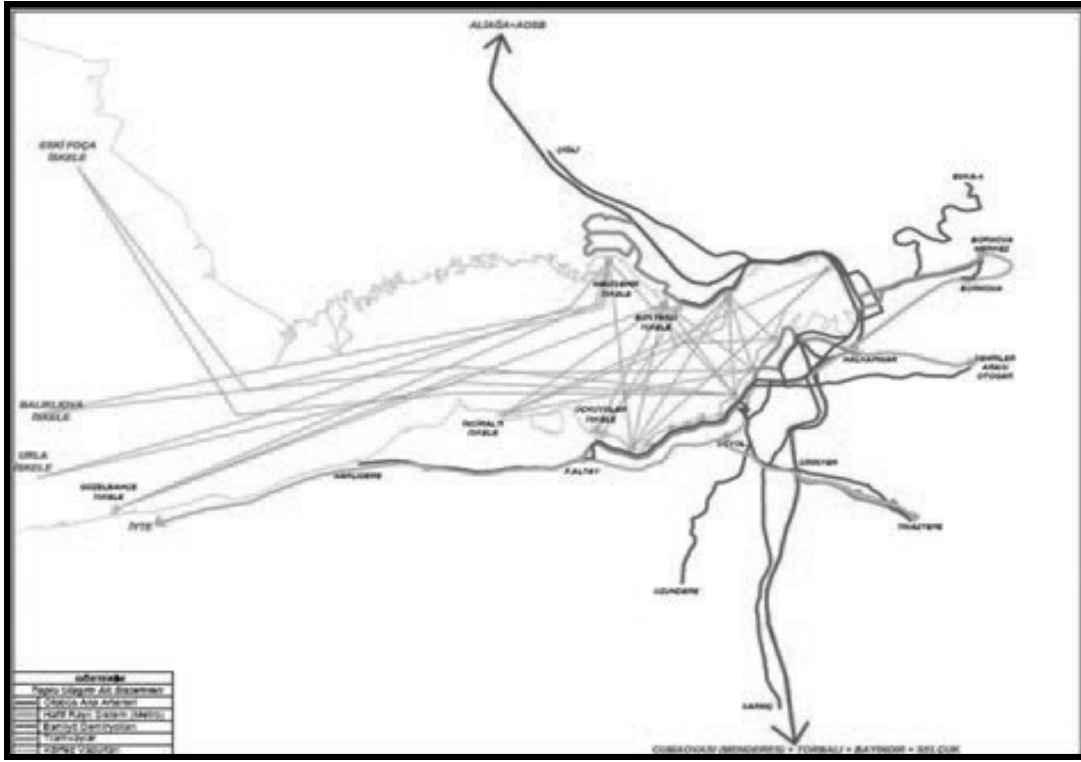


Şekil 1 2030 Yolculuk İstek Hatları (İBB, 2009)

İstek hatları doğrultusunda, 2030 yılı karayolu ve toplu ulaşım hatları Şekil 2 ve 3'te sunulduğu şekilde oluşacağı öngörülmüştür.



Şekil 2 2030 Yılı beklenen karayolu Ağı (İBB, 2009)



Şekil 3 2030 yılı için önerilen toplu ulaştırma ağı (İBB, 2030)

Şekillerden de anlaşılabilir olduğu gibi, İzmir kentiçi ulaşımın önemli oranda raylı sistemlere ve deniz ulaşımına bağlı olarak gelişmesi öngörülmüştür. Tablo 1’de 2030 toplu ulaşım atamalarının türlerine göre dağılımı verilmiştir. Tablo incelendiğinde, 2030 yılında toplu ulaşımın ağırlıklı olarak karayoluna dayalı olacağı görülmektedir fakat raylı sistemlerin toplu ulaşımındaki payının %27, deniz ulaşımının ise %7 oranında olabileceği tahmin edilmiştir. Bu sonuçlar, doğru yatırımlar yapıldığı takdirde, ulaşım sistemleri arasındaki dengenin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilebileceğini göstermektedir.

Tablo 1 2030 toplu ulaşım atamalarının türlerine göre dağılımı (Oral, 2012)

Sınıf	Tür No	Tür Adı	2030			
			Sayısı	Uzunluk (km)	Yolculuk Sayısı	Oran %
Karayolu	1	Çevre Yolu	59	236,3	221.122	4,85
	2	Transit	113	209,3	583.884	12,81
	3	Ana Arter	440	619,6	1.199.160	26,32
	4	Toplayıcı Yol	616	589,4	956.663	20,99
	5	Alt Toplayıcı Yol	14	135,9	28.472	0,62
Karayoluna Dayalı T.Uİ. Toplamı			1.242	1.790,4	2.989.301	65,60
Toplu Ulaşım	7	Feribot	1	5,5	12.875	0,28
	9	Metro	50	82,8	488.842	10,73
	10	Banliyö	41	157,8	585.161	12,84
	11	Vapur	38	445,3	302.123	6,63
	12	Tramvay	70	56,4	178.488	3,92
Diğer Toplu Ulaşım Toplamı			200	747,8	1.567.489	34,40
GENEL TOPLAM			1.442	2.538,2	4.556.790	100,00

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Tablo 2 5 yıllık dönemlere göre toplu ulaşım yatırım cetvelleri

YATIRIMLAR (Eshot – İzulaş – Yol Yapım ve Bakım – Trafik Yönetimi)	DÖNEMLER				
	2010	2015	2020	2025	2030
Karayolları İyileştirme Uygulamaları					
Karayolları Geliştirme Uygulamaları					
Trafik Yönetimi ve Mühendisliği Uygulamaları					
Yolculuk Talepleri Sınırlandırma ve Yönlendirme					
Ara Toplu Ulaşım Sistemlerine İlişkin Düzenlemeler					
Otobüs Ana Arterlerinin ve Hatlarının Düzenlenmesi	2010				
Otobüs Hatlarının Diğer Toplu Ulaşım Sistemlerine Göre Düzenlenmesi			2020		
TRAMVAY İŞLETMELERİ					
Konak Tramvayı		2013			
Buca Tramvayı		2013			
Karşıyaka Tramvayı		2015			
Bornova Tramvayı			2017		
OTOBÜS SİSTEMİNİN GELİŞTİRİLMESİ					
İzmir Merkez Kent YAYA YOLLARI					
İzmir Merkez Kent BİSİKLET YOLLARI					
Ayrıntılı Uygulama Proje Seçenekleri					
BANLİYÖ DEMİRYOLU (İZBAN) HATLARI					
Kuzey Hattı - İzmir - Aliğa					
Aliğa - Aliğa OSB					
Güney Hattı-İzmir-Cumaovası					
Cumaovası - Torbalı					
Torbalı - Bayındır					
Torbalı - Selçuk					
HAFİF RAYLI SİSTEM (METRO) AŞAMALARI					
2. Aşama - F. Altay		2013			
1. Kısım					
3. Aşama – Bornova Merkez		2012			
2. Kısım					
3. Aşama – Bornova Otogar					
4. Aşama - Narlıdere					
5. Aşama - DEÜ Tınaztepe					
6. Aşama - Urla İYTE					
KÖRFEZ VAPURLARI (İZDENİZ) HATLARI					
İç Körfez Vapur Hatları - İyileştirme					
İç - Orta - Dış Körfez Vapurları Teknik Özellikleriyle Yenilenmesi - Sayılarının Artırılması					
Mavişehir-İnciraltı-Güzelbahçe Hatları					
Urla ve Balıklıova Hatları					
Foça Hattı					
Konak - Üçkuyular Hattı (M. Kemal Bulvarına paralel iskeleler)					

İlk uygulamanın 2011 yılında banliyö demiryolu öncesinde karayolu ağındaki iyileştirmeler ve trafik düzenlemeleri girişimleriyle yürütülmesi, ESHOT belediye otobüsleri ana arterlerinin oluşturularak olağanüstü otobüs yolculukları yükünün, otobüs öncelikli hat

düzenlemeleri ve optimizasyon çalışmalarıyla daha akılcı bir düzeye çekilmesi düşünülmüştür (Oral, 2012).

2011 yılında bu düzenlemelerin sürdürülerek banliyö demiryolu uygulamalarının başlatılması ile birlikte İzmir’de ulaşım sisteminin yeni bir aşamaya geleceği ve bu çerçevede ulaşım sistemleri arası entegrasyonun geliştirilerek aktarma noktalarının yeniden ele alınmasının gerekeceği kabul edilmiştir (Oral, 2012).

Ayrıca 2011 - 2015 yılları aşamasında ise HRS’nin (Metro); F.Altay uzantısı ve Bornova Merkez bağlantı kısımlarının işleme alınacağı öneri programa konulmuştur. 2015 sonrasında Banliyö Demiryolu’nun (<ZBAN) Torbalı’ya uzatılacağı yatırım cetvelinde önerilmiştir. Yine bu dönemde 2013 yılı sonuna kadar Konak ve Buca Tramvay sistemleri uygulanması önerilmiştir. Bu durumda 2020 yılı sonuna kadar mekânsal açıdan bakıldığında:

- Ulaşım talep yönetimi (UTY) uygulamalarının sonuçlandırılması,
- Ara toplu ulaşım sistemlerine ilişkin diğer sistemlere bağlı olarak yeniden düzenleme uygulamalarının tamamlanması,
- Belediye otobüs sistemlerinin ve hatlarının diğer toplu ulaşım sistemlerine göre düzenlenmesinin sonuçlarının alınması,
- Öncelikle Konak sonrasında Buca Tramvay sistemlerinin uygulanmış olması,
- Üçüncü ve dördüncü aşamalar olarak Karşıyaka ve Bornova Tramvay sistemlerinin işleme alınması,
- Vapur sisteminin Konak - Üçkuyular hattının, M. Kemal Bulvarı’na paralel iskeleler olarak tamamlanması;
- Demiryolu banliyö sisteminin Torbalı’ya uzatılması,
- Konak, Buca ve Kaşiyaka Tramvay Sistemlerinin işleme alınması,
- Mavişehir, İnciraltı ve Güzelbahçe yeni vapur hatlarının işleme alınması,
- Banliyö demiryolu hattının Aliğa Organize Sanayi Bölgesi’ne uzatılması,
- Torbalı bağlantısının kurulması,

önerilmiştir.

İZMİR ULAŞIM ANA PLANININ YENİLENME GEREKLİLİĞİ

İzmir Büyükşehir belediyesi tarafından tamamlanmış olan İzmir Ulaşım Ana Planı hazırlanırken, aşağıdaki projeler Nazım İmar Planı kapsamında da ele alınmadığından, planlama aşamasında değerlendirilememişlerdir:

1. İzmir- İstanbul otoyolu.
2. İzmir-Ankara hızlı tren hattı
3. Sabuncubeli tünelleri
4. Konak tünelleri
5. İzmir körfez geçişi projesi.

Söz konusu projelerin, özellikle ilk üç maddede yer alan projelerin İzmir kenti arazi kullanımında önemli değişiklikler yapabileceği açıktır. Bu durum, İzmir Nazım Planının yanı sıra, İzmir Ulaşım Ana Planının da yenilenmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

Diğer yandan, geçen yaklaşık beş yıl içerisinde, çeşitli sebeplerle İzmir Ulaşım Ana Planı bünyesinde gerçekleştirilmesi planlanan bazı projeler de hayata geçirilememiştir. Bunlardan en önemlileri, Konak-Fahrettin Altay Metro hattı ile Konak tramvay hatlarıdır. Her ne kadar, Konak-F.Altay metrosuna ait iki istasyon işletmeye açılmış olsa da, Üçkuyular bağlantısının henüz tamamlanamamış olması önemli bir sorun olarak ön plana çıkmaktadır.

Konak ve Karşıyaka tramvayları için gerekli izinlerin alınmış olması önemli bir gelişmedir. Ancak, her iki hattın da en iyi tahminle 2015'te tamamlanabileceği söylenebilir.

Yukarıda kısaca açıklanmaya çalışılan tüm unsurlar, İzmir Ulaşım Ana Planının yenilenmesi için önemli gerekçeler oluşturmaktadır.

İZMİR ULAŞIMI İLE İLGİLİ BAZI ÖNERİLER

İzmir'deki ulaşım projelerinin tümüne aşağıda sunulan prensipler doğrultusunda yaklaşılması uygun olacaktır:

- Kentiçi ulaşımında dikkat edilmesi gereken en önemli husus, kentin esas sahiplerinin araçlar değil, insanlar olduğu gerçeğidir. Üretilen tüm çözümlerin, bu gerçek doğrultusunda hazırlanması, kısa, orta ve uzun vadede ulaşım sorununun en aza indirilmesi açısından önemlidir.
- Arazi kullanımı ile ulaşım talebi ve sunulan arz arasında önemli bir ilişki bulunmaktadır. Bu ilişki dikkate alınmadığı takdirde üretilen çözümler, sorunun beklenenden daha büyük boyutlara erişmesine yol açmaktadır.
- İzmir'de yaşayan insanların, geçmişten gelen ancak özellikle son yarım yüzyılda terk edilmiş ve/veya ihmal edilmiş ulaşım alışkanlıkları vardır. Bu alışkanlıkların mümkün olduğunca canlandırılması; hem kentin sağlıklı gelişimi hemde ulaşım sorununun çözümü açısından önemli bir basamak teşkil edecektir.
- Hiçbir ulaşım sistemi, tek başına ulaşım sorununun çözülmesini sağlamaz. Tüm sistemler bir arada düşünülerek çözümler üretilmelidir.

Yukarıda açıklanan prensipler doğrultusunda bakıldığında, İzmir kentinin gelecekteki 20 yıllık süreç içerisinde sağlıklı bir gelişimle gösterebilmesi için aşağıdaki hususların ele alınmasında yarar olduğu söylenebilir:

İZBAN'ın en kısa sürede güneyde Selçuk, kuzeyde ise Bergama'ya kadar ulaştırılması; bu merkezlerden kuzeyde Dikili, Ayvalık, Edremit gibi önemli merkezlerle ilişkilerinin sağlanması büyük önem taşımaktadır.

İzmir Metrosu'nun ise, orta vadede Urla-İzmir İleri Teknoloji Enstitüsü Kampüsü'ne uzatılması, uzun vadede ise **İzmir-Çeşme Raylı sistem hattının** ele alınması gerekmektedir.

Gündemde olan İzmir Körfez Geçişi projesi, İzmir kentinin arazi kullanımını diğer birçok projeye oranla daha fazla etkileme potansiyeline sahiptir. Bu değişim eğer dikkatli bir şekilde ele alınmaz ve gelecek tahminleri sağlıklı bir şekilde yapılmazsa, İzmir kentine yarardan çok zarar vereceği açıktır. **Bu bağlantı eğer gerçekleştirilecekse, karayolu ile değil, mutlak**

surette raylı sistemle yapılması gerekmektedir. Böylece, İzmir kentinde mevcut bulunan ve yapımı süren veya planlanan İzmir Metro, İZBAN ve tramvay hatları gibi yatırımlarla sağlıklı bir bütünlük elde edilebilir. Aksi takdirde, uzun yıllardır ülkemizin ana ulaşım sorunu olan karayolu dayalı ulaşımın teşvik edileceği; bunun ise kısa vadede değilse bile orta vadede trafik sıkışıklığını beklenin üstünde arttıracığı söylenebilir.

İzmir-İstanbul Otoyolu ile Sabuncubeli tünellerinin, İzmir ile Manisa arasında mevcut durumda da var olan ulaşım talebini arttıracığı açıktır. Bu iki önemli merkez arasındaki etkileşimin tekrar ele alınarak ulaşım talebinin ortaya konmasında yarar olduğu düşünülmektedir.

İzmir kentinin/ilinin en önemli avantajlarından birisi, deniz ulaşımı olanağıdır. 2009'da tamamlanmış olan İzmir Ulaşım Ana Planında yer alan körfez hat önerilerinin hayata geçirilmesi, İzmir kent/il kimliğinin oluşması ve korunmasında büyük önem taşıyacağı öngörülmektedir.

Yukarıda da vurgulandığı gibi, kentler insanların, yani yayalarıdır. İzmir Ulaşım Ana Planında yer alan, kent ve ilçe merkezlerinde önerilen yaya hatlarının oluşturulması, kentlerin asıl sahiplerine geri verilmesi yolunda önemli bir adım olacaktır.

İzmir'de raylı sistemler tamamlandığında, körfez hatları etkin bir şekilde kullanılmaya başlandığında, diğer bir deyişle toplu ulaşım tam anlamıyla kente entegre edildiğinde, sadece yayalar için değil, bisiklet ulaşımı içinde önemli olanaklar ortaya çıkacaktır (Her ne kadar bisiklet ulaşımı İzmir Büyükşehir Belediyesinin öncelikli projelerinden biriye de, ancak tüm toplu ulaşım sistemlerinin başarılı ve etkin kullanımı ile daha sağlıklı bir bisiklet ulaşımı sağlanması mümkündür).

İzmir'in ulaşım açısından en sorunlu bölgesi olarak Buca ilçesi ön plana çıkmaktadır. Buca'da en kısa sürede raylı sistemlerle yolcu taşımacılığına başlanması gerekmektedir. Nitekim 2009 İzmir Ulaşım Ana Planı'nda da Konak tramvayı ile Buca tramvayı eş zamanlı olarak ele alınmıştır.

Son olarak, İzmir kent merkezi olarak kabul edilen Konak ve Alsancak'ta özellikle park yeri problemine dayalı ulaştırma sorunları ön plana çıkmaktadır. Bu bölgede, iyi planlanmış ve analiz edilmiş, kent merkezine girişin fiyatlandırılması projelerinin hazırlıklarına başlanmasında yarar olduğu düşünülmektedir.

SONUÇ

Şehirlerde toplu ulaşım sistemlerinde mükemmeliyetçiliğe ve yatırım önceliğine ağırlık verilmelidir. Ayrıca talep yönetimi çalışmalarına mutlaka önem verilmelidir. Bu temel tercihler artık gelişmiş ve ekonomik kalkınma düzeyleri yüksek olan ülkelerde dahi başlıca şehir yönetim politikası durumuna gelmiş bulunmaktadır.

Ayrıca yüksek maliyetli ulaşım alt yapı proje yatırımlarının akılcı ve çağdaş teknik planlama çalışmalarına dayandırılması zorunlu görülmelidir. Aksi takdirde bu projelerden kamusal açıdan fayda elde edilemeyeceği gibi büyük ölçüde kayıpların ortaya çıkması söz konusudur. Şehirsel alanı doğrudan etkileyecek geçiş trafiğine ait alt yapı kararının ise yine aynı şekilde bir üst ölçekli teknik planlama çalışmalarına dayandırılmış olması ve bu yatırımların şehirlerin mekânsal oluşumlarına zarar vermemelerine özen gösterilmesi de gerekli olmalıdır.

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Söz gelişi merkezi idarenin aldığı ve İzmir üzerinde faydasız ve belki de olumsuz etkileri olabilecek büyük maliyetli projelerin bölgesel ölçekli planlama kararlarına dayandırılmamış olması örnek gösterilebilir. Bu projelerin geleceğe dönük kayıpların ve şehirsal alan üzerinde yaratacağı belirsizliklerin de habercisi olduğu düşünülmelidir.

KAYNAKLAR

Oral, M.Y., “İzmir Ulaşım Ana Planı 2009” EGE Mimarlık Dergisi, Aralık 2012, pp 42 – 48.

İzmir Ulaşım Ana Planı, UAP, İzmir Ulaşım Ana Planı 2. Aşama Sonuç Raporu. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), 2009, İzmir.