

İZMİR KENTİÇİ TRAFİĞİNDE DEMİRYOLLARININ BEKLENEN ROLÜ

Sabahattin ERİŞ
İnşaat Mühendisi
sabahattineris@tcdd.gov.tr

Kimine göre endüstri devriminin ürünü, kimine göre ise endüstri devrimini tetikleyen bir ulaşım biçimi olan demiryolları; Ülkemizde 50 yılı aşkın bir zamandan beri ihmal edililişinin ardından, hem anlayış hem de teknolojik açıdan aradaki farkı kapatmaya çalışıyor.

İnşaat fakülte ve bölümlerinde seçmeli ders statüsüne kadar irtifa kaydettikten sonra, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının, demiryolu konusunda uluslar arası sempozyum düzenleyecek konuma gelmesi elbette sevindirici, ancak yeterli değildir. İçinde birçok disiplini barındıran demiryolları işletmeciliği; esas itibarıyla mühendislik ağırlıklı bir ulaşım biçimidir. Ve inşaat mühendisliğinin alanı içindedir. Bu nedenle de meslektaşlarımızdan yeterli ilgiyi göstermeleri beklenmektedir.

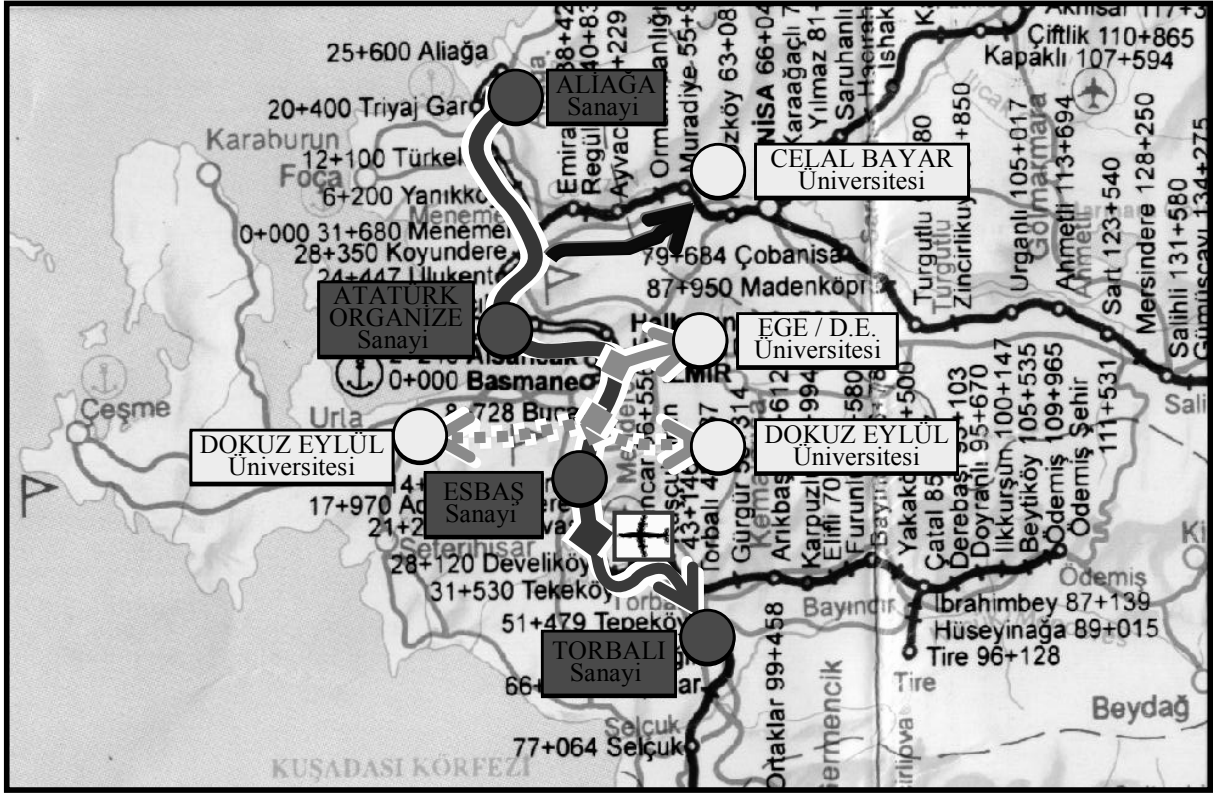
İzmir kent içi demiryolları güzergâhı, Menemen – Aliağa arasındaki 25 km.lik kesim hariç eski bir güzergâhtır. Alsancak – Cumaovası kesimi aynı zamanda İzmir – Aydın hattının bir parçası olduğundan İngilizler, Basmane – Menemen kesimi ise bir Fransız şirketince inşa edilmiş ve işletilmiştir. Özellikle İngilizler bu kesimde 4 hatlı işletmeciliği öngörecektir. Kamulaştırmayı yaparak, uzak görüşlülük sergilemişlerdir.

İzmir kent içi demiryolu koridoru, iyi seçilmiş bir güzergahtan oluştuğu gibi, üstün geometrik özelliklere de sahiptir. Ne yazık ki yabancı şirketlerin 1,5 asır önce ortaya koydukları bu konsept; yanlış yapılaşmalar, yetersiz imar planları, denetimsizlik ve nihayet hızlı göç ve nüfus artışının getirdiği sosyo-ekonomik problemler yüzünden, özellikle yerel yönetimler tarafından yeterince idrak edilememiştir. Bir dönem demiryollarını şehir dışına çıkarmak için ciddi çaba sarf edilmiş, bir dönem bu önemli koridor, karayoluna çevrilmek istenmiştir. Demiryolcular 30 yıl süren bir mücadele sonunda bu koridoru muhafaza etmeyi başarmışlar ve uzun süren bir ataletten sonra, bu koridora yatırım yapılmaya başlanmıştır.

Körfeze paralel, Alsancak limanına ve Adnan Menderes havaalanına erişimi olan İzmir kent içi demiryollarını, maalesef bugünkü imar planı da 20 metrelik dar bir şeride sıkıştırmıştır. Ancak uzun bir süreden beri TCDD İşletmesi, Türkiye Cumhuriyeti Karayolları 2.Bölge Müdürlüğü ve DLH Genel Müdürlüğü'nün yaptığı çalışmalar sonucu Menemen – Cumaovası arasındaki 50 km.lik kesimde 85 adet civarındaki hemzemin geçit sayısı (500 mt.de bir) 50 adede ve nihayet İzmir Büyükşehir Belediyesince yapılan tüneller, alt ve üst geçitler sonucu 10 adet civarına indirilmiş bulunmaktadır. Takdire değer bir gelişme olduğunu kabul etmek gerekiyor. Her ne kadar İzmir imar planı hemzemin geçit öngörmüyorsa da, realite yukarıda anlatıldığı gibiydi ve demiryolu ulaşımı engelli koşudan farksızdı. Dolayısıyla bu önemli koridorda hiçbir zaman yüksek hız ve kapasitede bir demiryolu işletmeciliği yapılamamıştır.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

PROJENİN HİZMET ALANI



Hinterlandında önemli petro-kimya, çelik endüstri tesisleri, organize sanayi bölgeleri, öğren yerleri ve çok sayıda Üniversite kampusunun yer aldığı bu kentin trafiğini 11 km.lik hafif raylı bir sistemle rahatlatmak mümkün değildir. Sisteme, tevsi mümkün 80 km.lik Aliğa – Menderes arasındaki banliyö bölümünün ilavesi, ciddi bir girişimdir.

Her büyük kent gibi, İzmir’de de mesai günlerinde pik saatlerde ulaşım, sabahleyin çevreden merkeze, akşama doğru merkezden çevreye şeklindedir. Artan petrol fiyatlarına, çözülememiş otopark sorununa rağmen, otomobil sürücülerinin yalnız kendileri veya maksimum bir yolcu ile bu keşmekeş trafiğin içinde yer almaları düşündürücüdür. Üstelik ana arterlerde % 60’a varan ağır yük trafiğinin içinde otomobillerin tankerlerle, kamyonlarla yan yana, dur-kalk şeklinde oluşan bu kısır döngüden, önce kendileri şikâyetçidir.

İnsanlarımızın yürüyüş ve bisiklet kullanma alışkanlıkları olmadığı gibi kısa vadede böyle bir alternatifin ve imkânlarının geliştirilmesi mümkün görülemiyor. O halde tek çözüm, insanları bireysel ulaşım yaptıkları araçlardan bir şekilde indirmekten geçiyor. Bunu nasıl yapabiliriz? Seyahat ettiğiniz aracın konforunda, daha hızlı ve kısa periyotlarla sefer yapan bir ulaşım biçimi, insanları araçlarından indirir. Bu da bütün dünyada olduğu gibi, toplu taşımayı cazip hale getirmekten geçiyor. Bilmekteyiz ki, nüfusu 300.000’i geçen şehirlerde hafif raylı sistem, 500.000’i aşan kentlerde ulaşımın ana omurgası demiryolu banliyö sistemidir.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

Günde 200'ü aşkın karayolu aracının trafiğe tescili yapılan kentimizde, sadece bu araçların tek sıralı parkı için basit bir hesaplama her yıl 300 gün x 200 x 5,00 mt. = 300 km. yeni karayolu yapılması gerekmektedir. Ülke kaynakları bunu gerçekleştirmeye elverişli olmadığına göre, yoğun yerleşim bölgelerinde toplu taşımacılığın geliştirilmesi kaçınılmaz durumdadır.

ESHOT Genel Müdürlüğü verilerine göre, İzmir'de günlük toplu taşıma 1.200.000 – 1.300.000 kişi arasında bulunuyor. Başka bir deyişle kent içi toplu taşıma yıllık 450 milyon kişi civarındadır. Yılda 200 milyon yolcu taşıması öngörülen İzmir Banliyö sistemi, yakın bir gelecekte ana omurga konumunu alacaktır. Otobüs ve minibüs taşımacılığının bu ana omurgaya göre yeniden dizayn edilmesi ile, kent içi trafiğinde önemli bir rahatlama, çevre ve gürültü kirliliğinde önemli bir iyileşme sağlanabileceği gibi, büyük bir ekonomik fayda elde edilecektir. Kent içi trafik kazalarında azalma, trafik sıkışıklığının getirdiği büyük zaman ve işgücü kayıpları hesaplanamayacak konumdadır. Esasen bugün dünyanın en iyi banliyö ulaşımını gerçekleştiren Japonya'da yıllık 5 milyar dolar zarara rağmen, demiryolları banliyö işletmeciliğine sırf bu yüzden yatırım yapılmaya devam edilmektedir.

Şimdi esas konumuz olan İzmir kent içi demiryollarının konumuna ve kendisinden beklenen rollere bakacak olursak, bugün 79 km. uzunluğunda olan bu çift hatlı demiryoluna, bir – iki yıl içinde Cumaovası – Torbalı – Tepeköy kesimi eklenecek ve 110 km. ye çıkacaktır. İzmir Büyükşehir Belediyesinin mevcut ve yapmakta olduğu hafif raylı sistemi ile birlikte kısa zamanda İzmir kentinin yaklaşık 150 km. lik çift hatlı, sinyalli ve elektrikli bir demiryolu olacak.

İstanbul Ulaşım A.Ş.'nin 52 km. lik raylı sistem hattı ile günde 740.000 yolcu taşıdığını hatırlarsak, İzmir kentinin yakın bir gelecekte nasıl bir potansiyele ve imkana sahip olabileceğini rahatlıkla anlarız.

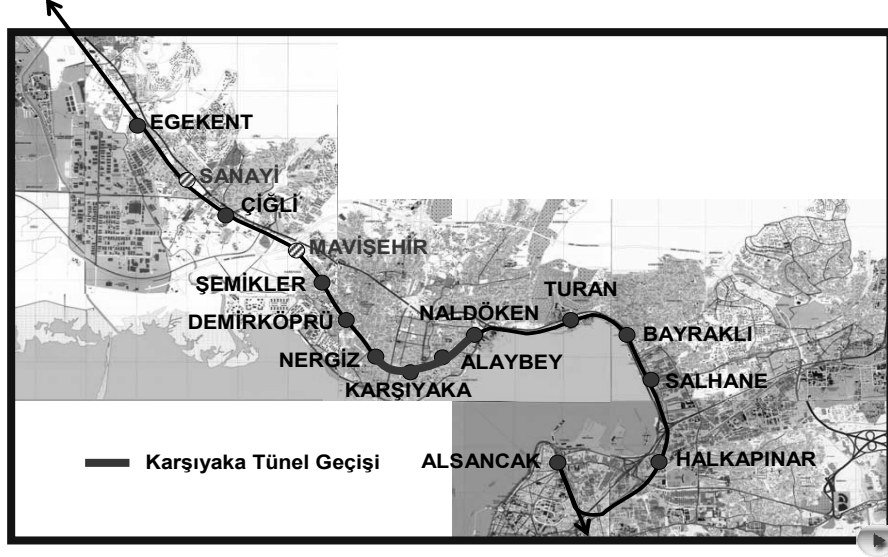
BİR PROJENİN TANITIMI: EGERAY

Merkezi yönetimle Yerel yönetimin işbirliğinde gerçekleştirilen Ülkemizdeki ilk örnek projedir. TCDD ve İBŞB tarafından 26.03.2005 tarihinde bir protokol imzalanarak Egeray projesinin temelleri atılmıştır. Söz konusu protokol kapsamında metro standardında verilecek hizmet TCDD ve Belediyenin % 50 oranlarında hisse payına sahip olduğu İzmir Banliyö Sistemi İşletmeciliği A.Ş. (İZBAN A.Ş.) tarafından yapılacaktır.

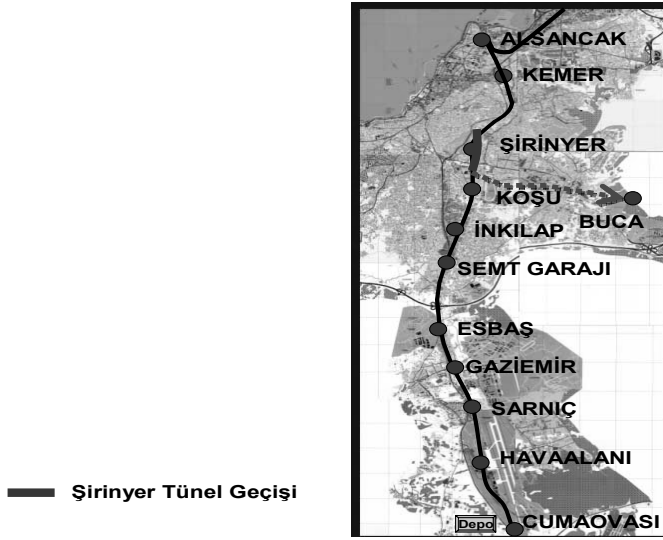
Egeray; Aliğa'dan başlayarak Menemen, Çiğli, Karşıyaka, Alsancak, Şirinyer, Gaziemir, Adnan Menderes ve Cumaovası'na kadar toplam 32 adet istasyon, 7 adet aktarma merkezi, 2 adet depo, Karşıyaka'da 3 km. lik (1930 m. lik kısım tünel) ve Şirinyer'de 2 km. lik (482 mt. si tünel) toplam 5 km. lik iki adet tünel ile 79 km. lik demiryolu hattında metro standardında banliyö işletmeciliği sistemidir.

TCDD İşletmesi Egeray projesi için bugüne kadar toplam 185 milyon dolarlık bir harcama yaparak 191 km. demiryolunu yenilemiş (bunun 56 km. si yeni yoldur.), 250 adet makas montajını tamamlamış, 25.000 Volt yüksek gerilimle çalışılacağı için 63.000 metre ihata yapmış, Metro standardında 2 adet istasyon inşa etmiştir. Hattın sinyal ve elektrifikasyonu ile kumanda merkezi tamamlanmıştır.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

KUZEY HATTI İSTASYONLARI**KUZEY HATTI İSTASYONLARI**

GÜNEY HATTI İSTASYONLARI



EGERAY projesinin tamamlanmasından sonraki seyahat süreleri:

Hat Kesimi	Mesafe (Km.)	Seyahat süresi (Dakika)	İstasyon sayısı (adet)	Yıllık yolcu (Milyon kişi)
ALSANCAK ALIĞA	57	60	21	120
ALSANCAK CUMAOVASI	22	26	11	80
TOPLAM	79	86	32	200

Belediye ise; geriye kalan (8 etaba bölünerek ihalesi yapılan) 32 adet istasyon düzenlemesi, 7 adet aktarma merkezi, 2 adet depo, toplam 5000 mt.lik iki adet tünel, 10 adet karayolu alt geçidi, 15 adet karayolu üst geçidi çalışmalarının büyük kısmını tamamlamış, kalan inşaatlar ise halen devam etmektedir.

Tek hat işletmeciliği yapılan ve yoğun tren trafiği bulunan Cumaovası – Torbalı – Tepeköy istasyonları arası 32 km.lik kesimin çift hatlı uygulama ve detay projeleri tamamlanmış olup, 2009 yılı yatırım programına alınmıştır. Bu kesimin çift hatlı elektrikli ve sinyalli olarak yapımından sonra İZBAN tarafından işletilecek olan 79 km.lik mevcut banliyö sistemine ilave edilmesi planlanmaktadır. Keza Menemen - Manisa arası 35 km.lik mevcut tek hattın da çift hatlı, elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi yönünde gerekli girişimlere başlanılmıştır. Kurulacak sistemle yıllık 200 milyon yolcu taşınması gerçekleştirilecektir.

EGERAY BANLİYÖ SETLERİ

TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediye'sinin banliyö işletmeciliği yapmak üzere ortaklaşa kurmuş oldukları İZBAN A.Ş.'nin 33 (EMU) elektrikli tren seti (3'lü) ile bunların yedek malzemelerinin alımı için Vakıfbank'tan sağladıkları 120 milyon Euro kredi anlaşması tarihi Alsancak Gar'ında ve Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM' ın da katılımlarıyla

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

6.Kasım.2007 tarihinde imzalanmıştır. Banliyö setlerinin alım ihalesi 14.02.2008 tarihinde İZBAN A.Ş. tarafından yapılmıştır. İhale Construcciones Y Ferrocaries(CAF) S.A firmasında 123.039.414 Euro bedelle kalmıştır. Daha sonraki yıllarda set sayısı 75'e tamamlanacaktır.

Banliyö dizileri;

- Maksimum yolcu kapasitesi 800 kişilik,
- Otomatik kapılı,
- Klimalıdır.
- Kapalı devre TV sistemi ile izlenmektedir.
- Otomatik tren durdurma sistemine (ATS) sahiptir.
- Anons, dahili telefon sistemi, kayan yazı bilgi panolarıyla donatılacaktır.
- Tekerlekli sandalye, çocuk arabası ve bisikletler için çok amaçlı özel alanlar olacaktır.



Basmane – Aliğa hattı Mavişehir İstasyonundan Bir Enstantane

İZMİR KENT İÇİ YÜK TRAFİĞİ İLE İLGİLİ KÜÇÜK BİRKAÇ NOT

İzmir kenti bir liman kenti olmasına rağmen, liman yük bağlantısı maalesef acınacak durumdadır. Bütün modern ülkelerde limanların bağlantısını ana omurga itibariyle demiryolları teşkil ederken, söz gelimi Köstence limanında 359 km. demiryolu varken Alsancak limanında sadece 6 km. civarında bir demiryolu oluşu düşündürücüdür. Kaldı ki karayolu bağlantısının da iyi olmadığı, var olanın da bitirilemediği malumlarıdır.

İzmir limanının yıllık yük elleçleme kapasitesi 12,5 milyon tondur. Ve bunun ancak % 5'i demiryolu ile yapılmaktadır.

Öte yandan Aliğa ve çevresindeki petro-kimya ürünlerinin karayolu ile nakli gerçekten karayan bir yaradır. Ve son derece tehlikelidir. Foça ve civarındaki çelik endüstrisinin ham ve mamul maddelerinin lastik tekerlekli araçlarla nakli, ayrıca üzerinde ciddiyetle durulması gereken bir konumdur.

Denizli ve Afyon yöresinden İzmir limanı ve Nemrut iskelelerine getirilen mermer bloklarının TIR'larla karayolu ana arterlerinden ve çoğu kez yerleşim birimlerinin içerisinde geçirilmesi kâbusuna mutlaka son verilmelidir.

Ege Bölgesi yükte ağır pahada hafif seramik sektörünün kalbi durumdadır. Bu tür endüstrilerde, nakliye girdisi oldukça önemli olduğundan, demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi gereği kendiliğinden ortaya çıkar.

Manisa – İzmir arasındaki Sabuncubeli'nde en azından yük trafiğinin rahatlatılması amacıyla özel sektör tarafından inşa edilen ve işletilecek olan yaklaşık 25 milyon \$ mertebesindeki Muradiye – Manisa Organize Sanayi Bölgesi demiryolu ve lojistik tesisi tamamlanmış olup, ilk yıl için öngörülen 1 milyon ton yük taşımacılığı hedefi, Karşıyaka tüneli inşaatının bitmesini beklemektedir.

Ege Bölgesinde yük taşıma potansiyelini 4 kat katlamış olan Demiryolları 3.Bölge Müdürlüğü 2008 yılında 3 milyon ton yük taşıyacaktır. Ancak mevcut potansiyelin bunun birkaç katı olduğu bilinmektedir. Ve çalışmalarda bu yönde sürdürülmektedir.



*** YILDA 20 MİLYON TON YÜK TAŞINAN BİR TRİYAJ TESİSİ.**