

## İZMİR'DE DENİZ ULAŞIMI

Yrd. Doç. Dr. K. Emrah Erginer  
emrah.erginer@deu.edu.tr

### GİRİŞ

2008 yılında yine aynı başlık ile hazırlamış olduğum yazımın günümüz itibari ile güncellenmiş halini bu kez 2013 yılında düzenlenmekte olan TMMOB İzmir İKK Kent Sempozyumu'nda sunmaktayım. İzmir'de Denizcilik anlamında bu süreçte oldukça önemli gelişmeler olmakla birlikte halen Ege Bölgemiz'de tek bir sivil tersanemiz ve halen İzmir İç Körfezi'nde amatör denizciliğin gelişmesi adına yapılan bir şey bulunmamaktadır. Yazı genel olarak süreç içerisinde TMMOB İzmir İKK olarak Gemi Mühendisleri Odası (Sekretarya) İzmir Şubesi, Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi ve Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi olarak Haziran 2011 tarihinde hazırlamış olduğumuz "İzmir Deniz Ulaşımı" raporundan ve TMMOB GMO İzmir Şubemiz olarak Ağustos 2011 tarihinde hazırlamış olduğumuz "İzmir Büyükşehir Belediyesi Deniz Hizmetleri Şube Müdürlüğü Gemi ve Yedek Parçalarının Alımı İhalesi" raporundan oluşmaktadır. Her iki raporda İzmir Büyükşehir Belediyesine belirtilen tarihlerde sunulmuştur.

### 1) Mevcut Durum Tespiti

İzmir binlerce yıllık tarihe sahip dünyanın en eski liman şehirlerinden biridir. İzmir kenti liman art alanında ve coğrafi özelliği gereği körfez etrafında genişlemiştir. İzmir kenti, tarımsal art alanının, üretim faaliyetlerinin ve liman işlevlerinin iyi bir eklenmesi ile günümüzde demografik olarak Türkiye'nin 3. büyük şehri, Ege Bölgesi'nin ise en büyük şehridir. Deniz ulaştırması konusunda Türkiye'de İstanbul'dan sonra gelen ikinci büyük kıyı şehridir. Bu bakımdan İzmir'de körfezi değerlendirme biçimi İzmir'in geleceğini belirlemede çok büyük önem arz etmektedir.

İzmir kamuoyunda çeşitli kesimler tarafından dile getirilen son on yılın temel sorunları arasında Körfez'e ilişkin sorunlar önemli yer tutmaktadır. Alsancak Limanı özelleştirmesi, Çandarlı limanı projesi, Deniz ulaşımının kısıtlı kullanımı, Kruvaziyer turizm potansiyelinin gerçekleşmemesi, Tersane bulunmaması, Deniz kirliliği, Mustafa Kemal Sahil Yolu trafiği, Kent içi trafik sıkışıklığı, Kent peyzajı ve Körfez silüetinin bozulması gibi sorunlar uzun yıllardır gündemdedir. Buna karşın, sorunlara bütüncül olarak yaklaşılmamış, her bir konu genellikle tek başına ele alınmıştır. Yetkili ve ilgili kurum ve kuruluşlar bütünlükten uzak olarak kendi projelerini gündeme getirmişlerdir. Açıklıkla ifade edilebilir ki, İzmir kentinde kıyı ve deniz ilişkisi şimdiki dek bütüncül olarak ele alınmamıştır. Körfez kullanımları, parsel bazında talep planlaması biçiminde değerlendirilmiştir.

---

\* Bu bildiri Gemi Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

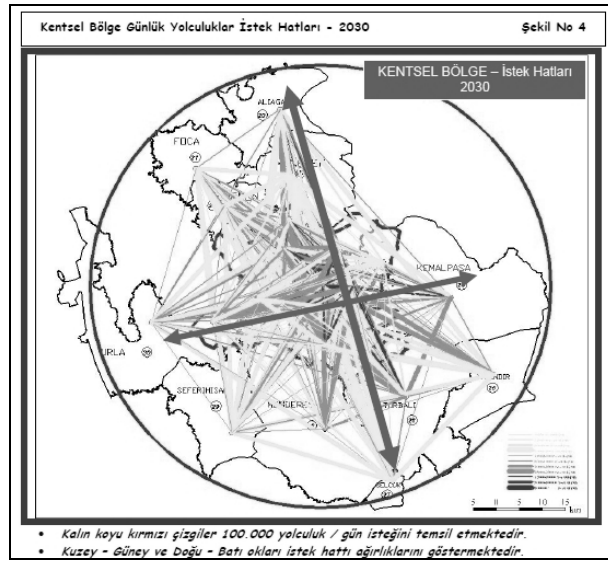
## 2) Kent ve Deniz İlişkisi

İzmir kenti, körfez boyunca lineer gelişen bir makroforma sahiptir. Bu formu nedeniyle ulaşım sistemi körfezi saran lineer hatlar boyunca ve bu hatları dikeyde kesen bağlayıcı yollarla tanımlıdır. Lineer kent makroformlarında körfez ve iç denizler geometrik olarak ulaşım sistemi için eşik oluşturmaktadır, buna karşın deniz ulaşımını değerlendirebilen bir yaklaşım için çok ciddi bir potansiyel olarak da görülmelidir. Kentsel ulaşım sistemi içinde düşünüldüğünde, deniz yolu bağlantılarının kurgulanması önem taşımaktadır.

“İzmir kenti, tarihsel kimliği ile bir liman kenti olmanın yanında denizci bir kent olma özelliğini de taşımaktadır. Birkaç nesil öncesine kadar İzmir kayıkları, balıkçı takaları ve limana gelen yük ve yolcu gemileri ile büyük bir hareketlilik ve canlılık yaşayan İzmir Körfezi, son yıllarda, birkaç adet körfez vapuru, alargada bekleyen birkaç tane yük gemisinin dışında hiçbir hareketlilik yaşamamaktadır. Tüm sahil şeridinin beton yapılaşmaya açılması ve balıkçı barınaklarının, çekek yerlerinin, rıhtım ve iskelelerin de kaldırılmasıyla şehrin denize açılacağı noktalar bir bir kapatılmış ve denizle bütünleşmek sadece sahilde yürüyüş yapmaya indirgenmiştir. (TMMOB İzmir İKK Kent Sempozyumu Sonuç Bildirgesi, 08-10 Ocak, 2009)

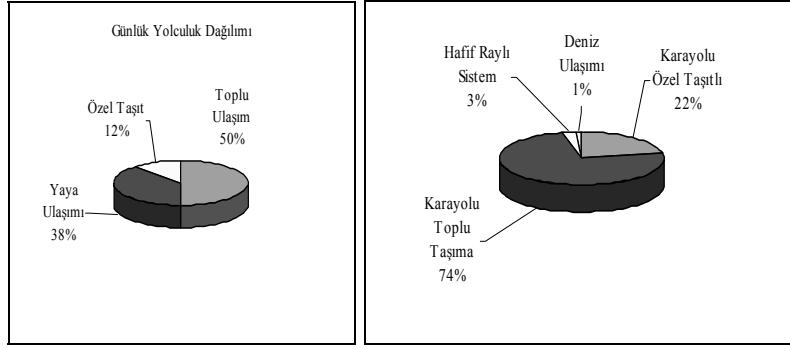
## 3) Ulaşım Ana Planı ve Deniz Ulaşımı Değerlendirmesi

İzmir Körfezi'nde deniz ulaşımına ilişkin üretilmiş en kapsamlı çalışmanın İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından hazırlanan Ulaşım Ana Planı olması beklenmektedir.



Şekil 1: İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2009 İzmir Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu Özeti (2009 Mart, sayfa 13).

İBB İzmir Ulaşım Ana Planı sonuç raporu özetinde belirtilen “merkez kent günlük yolculuk istek hatları” analizlerinde iç körfez üzerinden geçen istek hatlarının varlığı, deniz ulaşımının gerekliliğini göstermektedir. Rapor özetinde 2030 yılı yolculuk kestirimlerinde deniz ulaşımının payının %4,9 olacağı öngörülmektedir. Merkez kentte ve kentsel bölgede deniz ulaşımına talebin artacağı belirtilmiştir. Buna bağlı olarak mevcut iskelelerin yanı sıra ek iskelelerin yapılması gerektiği belirtilmiştir.



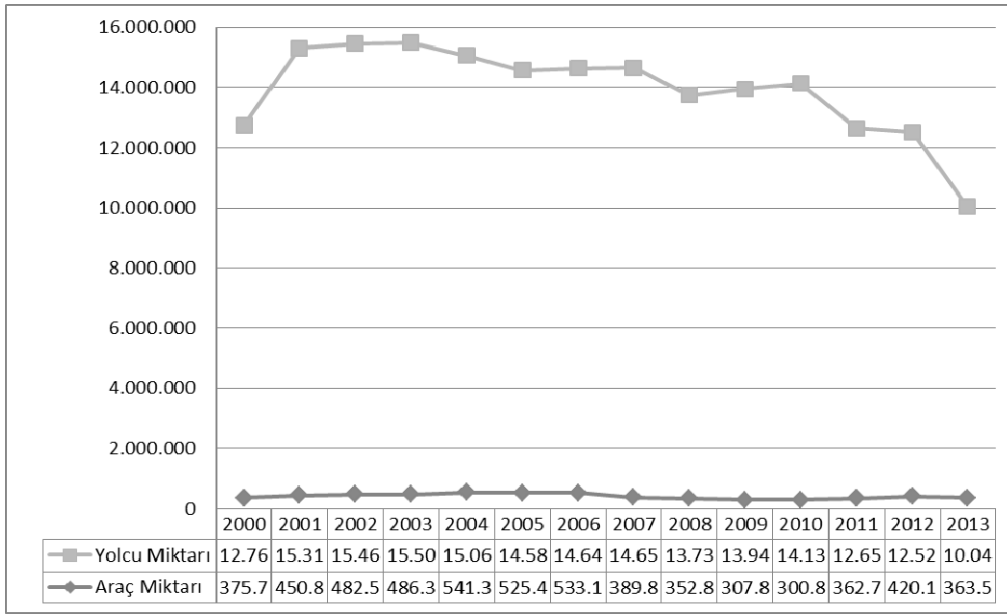
Şekil 2 2010 yılına ait Günlük toplu ulaşım içindeki taşıt türlerine göre ulaşımın dağılımı (2008).

Yukarıda bahsi geçen kaynaktan alınan veriler doğrultusunda; İBB toplu ulaşımındaki paylar aşağıdaki gibi dağılmaktadır: Lastik tekerlek %93,3 (2.600.000 kişi), metro %5,4 (130.000 kişi), vapur %2,23 (63.000 kişi), toplam yolculuk yaklaşık 2.800.000 dir toplu ulaşımında.

Tablo 1 İZDENİZ 2013 Yolcu ve Araç İstatistikleri

Yıllara Göre Yolcu ve Araç Taşıma Sayıları (2001-2013 Yılları)		
Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Araç Sayısı
2000 Yılı (10 Aylık)	12.761.925	375.718
2001 yılı	15.314.310	450.862
2002 yılı	15.461.950	482.596
2003 yılı	15.500.000	486.380
2004 yılı	15.068.242	541.318
2005 yılı	14.589.746	525.409
2006 yılı	14.647.011	533.169
2007 yılı	14.659.685	389.892
2008 yılı	13.736.482	352.827
2009 yılı	13.948.522	307.841
2010 yılı	14.137.075	300.866
2011 yılı	12.650.181	362.721
2012 yılı	12.527.959	420.196
2013 yılı (Eylül Ayına Kadar)	10.043.113	363.599
<b>Toplam</b>	<b>195.046.201</b>	<b>5.893.394</b>

İskeleler	Karayolu mesafesi	Denizyolu mesafesi
Karşıyaka-Konak	~ 12 km.	3.9 km.
Bostanlı-	~ 31 km.	4.5 km.



Şekil 3 Tablo 1'deki Verilerin Grafik Hali

Şekil3'te görülmektedir ki yıllar geçtikçe maalesef deniz ulaşımı daha az tercih edilir hale gelmiştir.

### İBB'ye ait Yolcu Gemileri

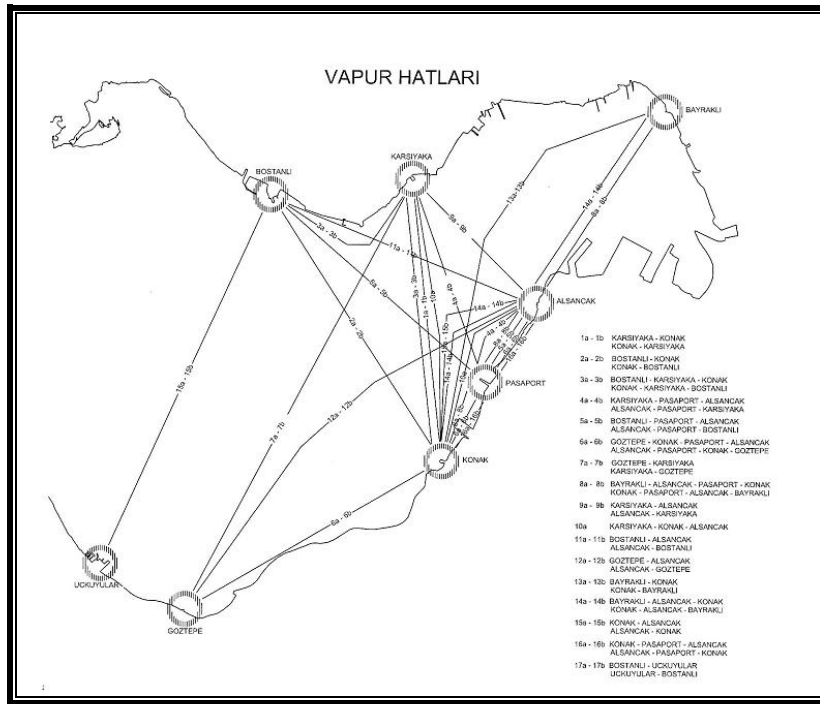
Tablo 2 İBB'ye ait Gemiler

GEMİ ADI	İNŞA YERİ VE TARİHİ	MAKİNALARI	ORTALAMA HIZI	YOLCU KAPASİTESİ		GROSS TON
				YAZ	KIŞ	
KORDON	İZMİR-1987	Pendik Sulzer	11 kts.	747	589	307,46
YALOVA-1	İZMİR-1988	Pendik Sulzer	11 kts.	747	589	307,46
GÖLCÜK	İZMİR-1962	Fiat	10 kts.	844	684	290,40
BERGAMA	BREMEN-1951	Sulzer	10 kts.	368	368	244,25

### İBB'ye ait Araba Vapurları

GEMİ ADI	İNŞA YERİ VE TARİHİ	MAKİNALARI	ORTALAMA HIZI	YOLCU KAPASİTESİ		GROSS TON
				YAZ	KIŞ	
ESENKÖY	İSTANBUL-1989	Pendik Sulzer	11 kts.	738	269	107,07
SALACAK	İSTANBUL-1966	Fiat	9 kts.	576	418	900,58
EMİNÖNÜ	İSTANBUL-1967	ABC	11/12 kts.	576	418	900,58

Tablo 2'de hizmet alımı yöntemiyle TURİYOL Kooperatifine ait toplam 18 adet yolcu teknesi de İZDENİZ tarafından işletilmektedir.



Şekil 4 İzmir Körfezi Vapur Mevcut Vapur Hatları

İzmir Büyükşehir Belediyesine ait olan 17 adet geminin yaş ortalaması 40 ‘tır. Oldukça yaşlı olan İBB Yolcu Filosunun acilen yenilenmesi gerekmektedir. Ve bu kapsamda İBB gerçekleştirilen ihale sonucu yeni yolcu gemileri Aralık 2013’ten itibaren teslim alınmaya başlanacaktır.

Tablo 3 İZDENİZ tarafından TURYOL Şirketinden Kiralana Gemiler (T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İzmir Bölge Müdürlüğü 2011)

Yolcu Kapasitesi Durumu					
TURYOL TEKNELERİ	Yolcu Kapasitesi		TURYOL TEKNELERİ	Yolcu Kapasitesi	
	Kış	Yaz		Kış	Yaz
Karadeniz A	550	725	Venus 1	557	615
Emin İnandı	446	850	Muzaffer Kaptan	550	550
Kırçiloğlu 2	550	650	Kaptan Şevket İyidere	540	850
Adatepe 2	550	550	Meteoğlu	450	800
Kaptan Haşim Tüfekçi	700	850	Mete-3	550	750
Kaptan Enabir Can	550	700	Kınalı Varan	400	650
Hacı Ali Reis 5	550	750	Fethibey	420	750

İBB tarafından İzmir Körfez Hattı yolcu taşımacılığında toplam 21 adet gemi bulunmaktadır ve bu gemilerin 14 adedinin bağlama limanı İstanbul’dur. İBB filosunun yetersizliğinden dolayı bu açığı tekne kiralararak çözmeye çalışmaktadır. Bu kapsamında kent kültürü ile örtüşmeyen isimli ve bağlama limanlı tekneler İzmirli’lerin hizmetine sunulmakta ve bir türlü yeni gemi alımı ihalesi gerçekleştirilememektedir. İBB tarafından alınmakta olan yeni gemilerin teknik özelliklerinin nasıl ve kimler tarafından kararlaştırıldığı bilinmemektedir. Tekne gövde yapısı bakımından katamaran (çift gövdeli) tekneler satın alınmakta olduğu ve tasarımlarının yurt dışından alındığı bilinmektedir. TMMOB Gemi Mühendisleri Odası İzmir

\* Bu bildiri Gemi Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Şubesi önderliğinde TMMOB İzmir İKK olarak alınmakta olan gemiler hakkında verilen mücadeleler neticesinde ülkemiz kamuoyu konuyu öğrenmiş ve iptal edilen ilk ihale neticesinde Yalova'da ÖZATA Tersanesi İhaleyi kazanmış ve gemileri inşa etmektedir.

“Özelleştirme Projesi kapsamında Türkiye Denizcilik İşletmelerine (TDİ) ait gemilerin, 2001 yılında İBB'ye devredilmesiyle şirketin adı İzmir Deniz İşletmeciliği Nakliye ve turizm Tic. A.Ş. – İzdeniz olarak değiştirilmiştir. TDİ tarafından İzmir Körfez hattında gerçekleştirilen deniz yolu ile şehir içi yolcu ve araç taşımacılığı işini, 30.03.2000 tarihinde imtiyaz sözleşmesi ile aldığı yetki doğrultusunda üstlenen İzdeniz, 08.03.2000 tarihinde 105 personel, 8 yolcu gemisi ve 3 araba vapuru ile görevine fiilen başlamıştır (İBB, 2009. İzmir Kent Sağlık Profili, s: 155)”. Belirli teşvikler sonucunda artan talep ve sefer sayılarını kaşılamada yetersiz kalan 8 yolcu gemisine ek olarak 02.04.2000 tarihinde İstanbul'daki bir şirketten mil başına hizmet alımı esasına dayanan anlaşma ile 13 adet gemi kiralanmıştır (İBB, 2009. İzmir Kent Sağlık Profili, s:156).

#### 4) Öneriler

Aşağıda İzmir'de deniz ulaşımını etkileyen ana faktörler kapsamında bir takım önerilerde bulunmaktadır.

##### 4.1) Deniz – kent ilişkisinin Yeniden Kurulması

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2006-2017 Stratejik Planı'ndaki kent vizyonu İzmir'i Akdeniz'in Liman Kenti olarak tanımlamış iken, 2010-2017 Stratejik Planı'nda bu vizyondan vazgeçilmiştir. Bu gerekçesiz ve mevzuata da uygun olmayan bir değişikliktir. Stratejik Plan'ın uzun vadeli yönlendirici kararı olan ve en az bir uygulama döneminden sonra ancak revize edilebilecek olan Vizyon, sessiz sedasız ve kentlilere sorulmadan değiştirilmiştir. Bu değişiklik Stratejik Planlamaya ilişkin mevzuatın vizyon değiştirme koşullarına aykırıdır. Diğer yandan, vazgeçilen vizyon ile yerine konulan ifade arasında ciddi bir tezat bulunmaktadır. İzmir kenti anlaşılmalı ki Körfez'i unutmaktadır. İzmir'in vizyonunun Körfez'i değerlendirme dışı bırakmaması gereklidir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2006-2017 Stratejik Planı'nda

*“İzmir Kent Vizyonu:*

*Kentlilik bilincine sahip, turizm, ticaret ve yüksek teknolojide öncü, Akdeniz'in kültür ve sanat merkezi liman kenti olmak.”* şeklinde belirlenmiştir.

Buna karşın, 2010-2017 Stratejik Planı'nda:

*“Kent Vizyonu:*

*Özgür ve keyifle yaşanan, demokraside simge kent olmak”* biçiminde değiştirilmiştir.

Bu değişiklik Körfez'e verilen önemin değişikliğini ortaya koymaktadır. Ayrıca son günlerde özellikle Üçkuyular-Göztepe-Mektupçu-Konak istikametinde Körfez kenarına dizilen beton blokların hiç birinde deniz merdiveni bulunmamakta olup, adeta bir set gibi halkın denizden koparılması sağlanmıştır. Emniyet kültürü kapsamında da denize düşebilecek bir vatandaşımızın, herhangi bir merdiven bulunmamasından ötürü karaya çıkması olanaksız hale getirilmiştir.

##### 4.2) Planlı Gelişme Modeline Geçilmesi

İzmir Körfezi'ne ilişkin farklı kurumlarca gündeme getirilen projelerin uzun vadeli bir plan dahilinde yapıldığını söylemek mümkün değildir. Körfezi bütün olarak değerlendiren bir “**İzmir Körfezi Kıyı Master Planı**” niteliğinde, Nazım İmar Planı ve Ulaşım Ana Planı ile uyumlu bir yol haritası hazırlanmalıdır. Bu yol haritası, İzmir Körfezi'ndeki gerek planlama, gerek mülkiyet hakkı, gerekse uygulama ve denetim bakımından çok başlı bir ortamda, yetkili kurumlar tarafından işbirliği ile hazırlanmalıdır. Bu çalışmayı hazırlayabilmek için ilgili kurumların uzmanlık dallarında kurumların altyapılarını hazırlaması gerekmektedir. Mevcut altyapıları ile kurumların bu çalışmayı etkili düzeyde gerçekleştirme imkanı yoktur. Körfezde yetkisi olan ilgili kurumların kıyı planlaması, gemi mühendisliği, gemi makineleri işletmeciliği, çevre mühendisliği, inşaat mühendisliği ve ilgili diğer bilim alanlarından oluşan ekipler kurması bu çalışmanın ilk koşuludur.

#### **4.3) Entegre ulaşım sistemi kurgulanması**

Kentsel ulaşım sistemleri bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu bütünlük içerisinde ulaşım alt sistemlerinin birbirleriyle bağlantılı olması sistemin sağlıklı işleminin temel koşuludur. Dolayısıyla farklı ulaşım türleri arasında geçişin olanaklı olduğu entegre bir sistem kurgulanmalıdır. Otobüs, banliyo ve vapur seferlerine birbirini takip eden ve İzmirliyle seçme hakkı tanıyan bir düzenleme getirilmelidir. İBB tarafından yapılması planlanan ve ön etütleri hazırlanan tramvay hatlarının güzergah seçimlerinde mevcut ve yapılması öngörülen iskeleler dikkate alınmalıdır.

#### **4.4) Kurumlar Arası İşbirliği Sağlanması**

Kıyıları ülkemizde imar konusundaki yetki karmaşasının tipik örneklerinden biridir. İzmir'in iç körfezinde yetkili kurumlar: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Özelleştirme İdaresi, Tarım Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Büyükşehir ve İlçe belediyeleri yetkileri bulunmaktadır. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7. maddesine göre kıyıda onama işlemini gerçekleştirir. Eğer, kıyıda yapılacak yatırımın, tamamlayıcı niteliğinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafında bulunan bölümleri var ise, bu alanlar, planlamaya dahil edilir ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7. maddesi ile 3194 sayılı İmar Kanununun 9. Maddesi uyarınca yine Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onama yapılır. Kıyıda yapılması planlanan yatırımın bulunduğu alana göre planlar; Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişme Bölgesinde Kültür ve Turizm Bakanlığınca ve Özel Çevre Koruma Alanında Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığınca onaylanır. Özelleştirme kapsamındaki tesisler için ise 5398 sayılı Kanuna göre onama işlemi, özelleştirme işlemi tamamlanıncaya kadar Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca; ihalesi yapıp özel sektöre devri yapıldıktan sonra ise, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca yapılır.

#### **4.5) Denizci Kültürün Oluşturulması**

Kalifiye elemana ihtiyaç duyulan deniz ulaşımında özellikle etkili idari kadrolarda denizci kişilerin yer alması sağlanmalıdır. Amatör denizcilerin ve Belediyenin kendi teknelerini de denize indirebilecekleri rampalar ile çekebilecekleri çekek sahaları körfez hattı boyunca uygun bölgelerde konuşlandırılmalıdır. Amatör denizcilerin kendi teknelerini sahil boyunca bağlayabilecekleri rıhtımların belirlenerek, gerekli emniyet tedbirleri ve izinlerin alınması sağlanmalıdır. Deniz sporlarında kullanılan su üstü ve su altı deniz araçlarının çekilebileceği, bağlanabileceği ve bakım ve onarım işlemlerinin yapılabileceği uygun alanlar belirlenmelidir. Pasaport limanının (mendirek içi) uygun yerlerinde İzmirliyle ve özellikle çocuklara denizi sevdiren aktivitelerin ve su sporlarının yapılması özendirilmelidir. İzmir'deki yerel yöneticiler

---

\* Bu bildiri Gemi Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.



ve karar alıcılar Deniz Kültürünün oluşturulması ve yayılması amaçlı tanıtım, bilgilendirme, teşvik ve özendirmeye yönelik girişimlerde bulunmalı, planları yapmalı ve uygulamalıdır. Körfez içindeki balıkçı barınakları düzenlenmelidir.

#### **4.6) Marinaların Yer Seçiminde Uygunluk Şartlarına Uyulması**

Deniz ulaşımına engel olmayacak, Liman Geri sahasında ve sorun yaşanmayacak bir ya da birkaç noktada marina konuşlandırılması için girişimde bulunulmalıdır. Mevcut balıkçı barınakları modernleştirilerek bir bölümü amatör denizcilere ayrılmalıdır.

#### **4.7) Tersane ihtiyacının giderilmesi**

Ege Bölgesi için bir zorunluluk haline gelen ve şehir hatları da dahil olmak üzere İzmir’li amatör denizcilerin teknelerini karaya çekmesi, havuzlaması ve bakım-onarımını yapması amacıyla öncelikli olarak mevcut tersanelerin değerlendirilmeli (ALAYBEY Tersanesinin eski konumuna yani sivil-askeri konuma getirilmesi) ve/veya kurulması planlanan tersaneler için Tersaneler Master Planının da sonuçları dikkate alınarak yer tespiti yapılmalıdır. Tersanelerde yeni gemilerin yapımına başlanılmalıdır.

#### **4.8) İskelelerin Revize Edilmesi**

Kullanımda olan iskeleler, şehir hattında çalışması planlanan gemi tiplerine göre, max. 80 cm. gelgit baz alınacak şekilde, yaşlı/engelli vatandaşların deniz ulaşımından en üst düzeyde yararlanmasını ve gemiye en rahat şekilde erişimi sağlayacak şekilde revize edilmeli, yeni yapılacak iskeleler de bu kriterler göz önüne alınarak dizayn edilmelidir.

#### **4.9) Kıyılara Yaya Erişiminin Kısıtlanmaması**

Anayasanın “A. Kıyılardan yararlanma” başlıklı 43. maddesi;

*“Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir”* demektedir. Dolayısıyla, kıyılara yönelik herhangi bir kullanımın kamu yararı ilkesini gözeterek, toplumun tüm kesimlerine açık olması gerekmektedir.

Deniz ulaşımı dikkate alındığında vapur – metro – tramvay – banliyö – karayolu ve yaya bağlantılarının sağlanması gerekmektedir. Özellikle kentsel dokuda yayaların iskelelere erişimi kolaylaştırılmalıdır. Engellilerin, yaşlıların ve çocukların ulaştırma araçlarını ve iskeleleri güvenli kullanabilmeleri için uygun tasarımlar hazırlanmalıdır.



## 5) Gemi Seçiminin Sistemli Yapılması

İzmir Körfezi hiçbir zaman kendi silüetine uygun orijinal tasarıma sahip vapurlarla donatılmamıştır. İzmir’de çalışan gemilerin hemen hemen hepsi İstanbul’dan gelmiş ve Alaybey tersanesinde inşa edilen vapurlarda İstanbul’daki vapurlarla aynı tasarıma sahiptir. İzmir Körfezinde İzmir halkının hem ulaşım hem de sosyo-kültürel yapısına katkıda bulunacak yolcu gemilerinin kent kimliğine özellik katacak bir tasarıma sahip olması önemlidir. Bu tasarımın hazırlanmasında çeşitli sorgulama mekanizmaları (anket, STK toplantıları, uzmanların görüşlerinin alınması vb.) kullanılarak İzmir Halkının görüşlerinin de alınması halkın benimsemesi açısından gereklidir. Örneğin İsviçre’de halen oldukça yaşlı klasik tipteki bakımlı feribotlarla ulaşım sürdürülmektedir. İstanbul’da Boğaz hattına katamaran yolcu teknelerinin alımına İstanbul halkı ve STK’lar karşı çıkmış, “Vapurumuzu Vermiyoruz!” kampanyası ile bu hatlarda klasik şehir hatları vapurlarının kalıcı olarak kullanılmasını sağlamışlardır. İzmir halkının da mevcut ulaşımında yolcu motorları yerine klasik şehir hatları vapurlarına ilgi gösterdiği gözlenmiştir. Dolayısıyla İzmir halkının benimseyeceği gemi tipine karar verilmeden önce konunun derinlemesine incelenmesinin uygun olacağı görüşünü savunduk ama gemiler şu an inşa edilmektedir.

Ord. Prof. Ata NUTKU’nun GEMİ DİZAYNI adlı kitabından alınan aşağıdaki satırlarda yer alan “maksada uygun” nitelemesi, bu konuda anahtar cümledir:

...“gemi tasarımcılarının göz önünde tutacağı husus, kendisinin bir deniz mimarı olduğu kadar bir deniz mühendisi de olduğudur. Yalnız görünüşü güzel ve estetik bakımından iyi bir dizayn, eğer **maksada uygun** değilse, geminin denizciliği ve selameti veya ekonomik istekler buna feda ediliyorsa, bu realist bir dizayn yolu olamaz”...

İBB söz konusu gemileri, kentiçi ulaşım toplu ulaşım için almaktadır. Kentiçi ulaşımında günlük yolculuklarda en büyük pay iş ve eğitim amaçlı yolculuklardan oluşmaktadır. Bunun anlamı, insanların her iş günü, en az bir gidiş ve bir dönüş için en az bir ulaşım aracını kullanıyor ve bunun bedelini kaçınılmaz olarak aylık bütçelerinden ayırıyor olmalarıdır. O zaman, seçilecek gemilerin “maksada uygun” ‘luğundan söz edebilmemiz için EKONOMİK parametrelerin öncelikle ele alınması, değerlendirilmesi ağırlık kazanmaktadır. Eğer eğlence ya da turizm amaçlı yolculuklar vb. söz konusu olsa idi, insanların ayda yılda bir kez yapma durumunda oldukları bu tip yolculuklar için ödeyecekleri bedel onlar için çok fazla önemli olmamaktadır; ama hız, konfor vb. diğer parametrelerin öncelikle değerlendirilmesi gerekliliği söz konusu olabilirdi. Bu İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin “halkçı” karakteri açısından da öne çıkması gereken bir husustur. Eğer ilk yatırım ve işletme maliyetleri yüksek bir gemi tasarlıyorsanız bu maliyetleri ya taşıma bedeline yansıtmak zorunda kalırsınız ve sonuçta bu “lüks” gemilere “halk” binemez. Ya da belediye bütçesinden sübvans ederek taşıma ücretini düşük tutarsınız.

### 5.1) Gemi Tipinin Seçimi

Söz konusu ihalede gemi tipi katamaran olarak belirlenmiştir. 15 Gemiden 12 ‘sinin iç hatlarda çalıştırılacağı öngörüldüğüne göre iç hatlarda katamaran tipinin seçimi sorgulamaya değerdir:

- İç hatlardaki ulaşım mesafelerinin maksimum 2.5 deniz mili olup daha kısa mesafelerde olduğu bilinmektedir.
- Tekneler için seçilen servis hızı 18 knot’tır. Bu hızla klasik teknelerle rahatça elde edilebilecek 15 knot’lık hız arasında önemli bir fark görülmemektedir.

\* Bu bildiri Gemi Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

- Manevra kabiliyeti her iki tipte de aynı özellikte rahatlıkla sağlanabilmektedir.
- Yakıt tüketimi açısından bu hızlarda iki tip arasında da fark oluşmayacaktır.
- Katamaran tekneler kapalı kutu şeklinde olup İzmir gibi çok ılıman iklime sahip bir kent için uygun sayılmayabilir. Oysa klasik teknelerle yılın en az 8 ayında açık güvertelerde İzmir halkının tercihi uygun olan keyifli bir yolculuk yapmak mümkündür. Daha uzun kış dönemi ve daha sert bir iklime sahip İstanbul'da dahi halk katamaran teknelere karşı çıkarak şehir hattı vapurlarının artırılmasını tercih etmiştir. Güneşli kış günlerinde bile açık güverteler yoğun yolcu talebi almaktadır. İzmir iklimi gözönüne alındığında açık güvertelere sahip gemi tiplerinin daha uygun olacağı aşikardır.
- Yolcu tahliyesi gemi formuna bağlı olmayıp yolcu çıkış koridorları, kapı genişlikleri ve iniş rampa genişliklerine bağlıdır. Her iki tip gemide bunu sağlamak mümkündür.
- Ayrıca katamaran teknelerin gerektirdiği iskele rehabilitasyonları ek maliyet oluşturacaktır.
- Şartnamede belirtilen tip ve malzemedan yapılan tekneler bakım ve onarım açısından klasik teknelere nazaran çok daha fazla maliyet ve uzman kadro gerektirecektir.
- Klasik tipteki teknelerle yoğun saatlerde daha fazla yolcu taşıma kapasitesi elde edilebilir.

## 5.2) Seçilen Malzeme

- Satın alınmakta olan gemiler için oluşturulan teknik şartnamede katamaran tekne tipi için yapı malzemesi olarak karbon elyaf kompozit malzeme seçilmiştir. Bu tekneleri cam elyaf, alüminyum veya sac malzeme ile de yapmak mümkündür:
- Karbon elyaf malzeme ile tekne imalatı alüminyum malzeme ile karşılaştırıldığında toplam maliyet gemi maliyeti olarak yaklaşık iki katı daha pahalıdır (Alüminyum levha 4-5 Avro/kg, Cam elyafı 3-3.5 Avro/kg, Karbon Elyafı 35-45 Avro/kg).
- Karbon elyaf malzeme çarpma mukavemetine ilk darbelerde üstün özellik göstermekle beraber tekrarlı darbelerde dayanımı düşüktür. Ayrıca yapının monolitik değil kompozit olması delaminasyon riskinde arttırmaktadır.
- Karbon elyaf malzeme tekne bütününde toplam ağırlığı katamaran alüminyum teknelere göre %15-20 (üreticilerin beyanlarına göre) oranında azaltır.
- İnfüzyon tekniği ile yapılan imalat çok hassas ve yüksek maliyetlidir. Karbon elyaf malzemenin bakım ve onarımı diğer malzemelere göre daha zor ve hassastır. Ülkemizde ve bölgemizde bu bakım ve onarım işlerini yapacak kalifiye personel bulmak oldukça zordur.
- 18 knot hızda karbon elyaf tekne ile sağlanacak yakıt ekonomisi yılda 5000 saat sürekli servis hızında çalışmada maksimum 240.000 Avro olabilir, böyle bir serviste olası görülmemektedir. Mesafeler kısaltıkça ve çalışma süresi de azaldıkça bu değer azalmaktadır. İç hatlarda yolcu indirme-bindirme süreleri, seferler arası beklemler, yoğun olmayan saatlerde sefer araları gözönüne alındığında karbon elyaf teknenin maliyet farkının geri dönüşü alüminyum tekneye göre 50 yıldır. Cam elyafı tekneye göre ise geri dönüşü 100 yıldır (bkz. ekteki karşılaştırma tablosu).

## 5.3) Şartnamedeki Göze Çarpan Hatalar

---

\* Bu bildiri Gemi Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

- Şartname dili İngilizce hazır bir şartnamenin uzman gözü ile kontrol edilmeden tercüme bürosu tarafından hazırlandığı izlenimi oluşturmaktadır. Bu tercüme teknik olarak karmaşıklığı yol açacak ifadeler içermektedir.
- Şartnamede elyaf tipinden markasına kadar detaylar verilmiştir. Bu da teknenin daha iyi ya da uygun malzeme ile yapımına engel oluşturmakta ve sadece bu malzemeler ile çalışmış tersanelere avantaj sağlamaktadır. Tekne malzemesi genel olarak belirtilmeli (örneğin karbon elyaf/vinilester kompozit, cam elyaf/vinilester kompozit) ve imalat tekniğinde infüzyona alternatif vakum yöntemine de olanak sağlanmalıdır.
- Şartname ülkemizin gemi ve yat inşa sanayinin katılımını engelleyecek maddelere sahiptir. Gerek mali şartlar gerek gereksiz teknik yeterlilik istekleri bu sonucu doğurmaktadır.
- Klas kuruluşu olarak sadece IACS üyeleri dikkate alınmış olup milli klas kuruluşumuz Türk Loydu'nun da katılımı engellenmiştir. Türk Loydu uluslararası başarı grafiği ile IACS üyesi klas kuruluşları ile aynı seviyede olduğu gibi böyle bir projeyi yürütecek yetkinliğe sahiptir.
- Şartnamede ciddi uluslararası standart ve kural çatışmaları gözlenmiştir.

## SONUÇ

- 1) “Meslek odaları, STK’lar ve İzmir Halkından hiç bir görüş alınmadan hazırlanmış şartnamede gemi tipi seçiminde İzmir’i görselliği ve konsepti ile temsil edecek gemi silüetinin çizilmesi birinci öncelik olarak belirlenmiş ancak günümüzde genel görünümleri standartlaşmış katamaranlarda bu farklılığın nasıl olabileceği ve bu tipin nasıl onaylanacağı belli değildir. Silüet özelliği ile öne çıkan bir firma ihalenin diğer şartlarına göre ihaleyi kaybederse bu çelişkili bir durum olmayacak mıdır? Gemi tipi birincil özellik olduğuna göre öncelikle gemi tipinin belirlenmesi doğru bir yaklaşım olacaktır. İnşa malzemesinin seçiminde ilk yatırım maliyetinin yakıt tasarrufu ile geri kazanımı göz önüne alınmalıdır. Yurtiçi imalatçıların daha yaygın olarak kullandıkları malzeme ve imal tekniklerine de (örneğin cam elyaf/vinil ester/vakum) yer verilmesi amaç ve ekonomik maliyet göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Şartnamenin dili, terminolojisi ve teknik hataları giderilmelidir. Bu özellikleri ile bir yukarıdaki teknik ve idari saptamalarda göz önüne alınarak yenilenmelidir.”

İzmir Büyükşehir Belediyesine sunmuş olduğumuz raporda böyle demiş olmamıza rağmen ihale gerçekleşmiş ilki iptal edilmiş ve ikinci kez çıkılan ihale Yalova’daki ÖZATA Tersanesi tarafından kazanılmıştır. TMMOB İzmir İKK olarak yapmış olduğumuz itirazlar neticesinde oluşan kamuoyu baskısı sayesinde mevcut altyapısı uygun olmayan yerli firmalara çok önemli bir süre kazandırılmış ve ikinci ihaleyi bir Türk firmasının alınmasına büyük katkı sağlanmış ayrıca ilk ihale bedelinin çok daha altında ikinci ihalenin sonuçlanması sağlanmıştır. Bunların yanında en başından beri itiraz ettiğimiz diğer konular maalesef gerçekleşmiş tasarımları yurt dışında yaptırılmış, teknelerde kullanılan ana malzeme olan karbon fiber ve diğer malzemelerin büyük bir çoğunluğu da yurt dışından temin edilmektedir. Ayrıca gemiler Norveç Klas Kuruluşu olan DNV tarafından sınıflandırılmakta Milli Klas kuruluşumuz olan Türk Loydu saf dışı bırakılmıştır. Gemiler ve yedek parçaları satın alınmakta olduğundan, meslek örgütleri olarak söyleyecek yeni bir sözümüz kalmamış söylediklerimiz her zaman olduğu gibi zamana ve kamu vicdanına bırakılmıştır.

---

\* Bu bildiri Gemi Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

- 2) Neoliberal politikaların yerel yönetimlerde hakim kılınmasının doğal sonucu olarak, Kent Yöneticileri, bilim çevreleri, akademik çevreler ve toplumun geniş kesimleri ile değil, sermaye ve siyaset çevreleri ile koalisyonlar oluşturmaktadır. Bu koalisyon türünün şimdiye kadar İzmir kentinin gelişimine katkı sağladığını söylemek güçtür. Meslek odaları tarafından dönem dönem yapılan uyarılar, gerek merkezi gerekse yerel yönetimler tarafından dikkate alınmamaktadır.

*“İzmir Büyükşehir Belediyesi her daim denizci bir belediye olmalı, bu yönüyle de diğer tüm kıyı illerine örnek olmalıdır.”*

**(TMMOB İzmir İKK Kent Sempozyumu Sonuç Bildirgesi, 08-10 Ocak, 2009)**

2009 yılında, İzmir kentinde “İzmir Kent Sempozyumu” düzenlenmiş, meslek odalarının temsilcileri tarafından İzmir’in gerçek kentsel sorunlarına yönelik bilimsel araştırmalar ve bulgular ortaya konmuştur. Görünen o ki, bu görüşlerin bir özetini hatırlatma gereği doğmuştur. Bir önceki Kent Sempozyumunda söylediğimiz şeyleri yıllara sonra da olsa söylemek bizlerin görevidir...