

İZMİR TRAMVAY PROJELERİNİN SON DÖRT YILDA GELDİĞİ NOKTA

Ilgaz Candemir
İnşaat Yüksek Mühendisi
ilgazcandemir@hotmail.com

Hızla göç almaya devam eden İzmir’de gün geçtikçe karmaşık hal alan kent içi trafiğine nefes aldirmek için 50 yıl önce günlük yaşamdan söküp attığımız tramvay sistemini tekrar ulaşım sisteminde ele almayı kente ve kentliye olan bir sorumluluk görerek 2008 yılı sonunda 1. Kent Sempozyumunda (09.01.2009) gündeme getirmiştik. Bunun sonuçlarını da sempozyumdan hemen sonra İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin seçim öncesi bastırıldığı el broşürlerinde ve daha sonra da İzmir Ulaşım Planında (11.03.2009) yer aldığını görerek yakın süreçte en azından bir hattın hayata geçirileceği izlenimi edinmiştik. Çok zor geçen beş sene sonunda İzmir’de Tramvay projeleri yapılabilişliğine dair daha elle tutulur olarak belirginleşti.

Bu bildiri 2009’dan 2013 sonu itibariyle bugüne gelinen süreçte İzmir tramvay-projelerinin geldiği nokta ve Üçkuyular-Halkapınar tramvayının genel durumu ele alınacaktır. İzmir Kent içi Ulaşımında 2008 parametrelerinin 2013’e gelindiğinde bir hayli değiştiğini görüyoruz. TCDD-İzmir Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile Kent içi ulaşım parametrelerini temelden değiştiren İzban iyileştirilmiş banliyö sistemi ile Kuzey-Güney aksında ulaşım kolaylığı büyük ölçüde sağlanırken bunun yanında doğu-batı aksında hala devam eden metro inşaatı gölgesinde tramvayları tekrar gündeme taşımak bir hayli zor olacaktır. Yine de İzmir ve Tüm Türkiye’yi ilgilendiren Expo konusu da tramvaylar için iyi bir altlık oluşturmakta ve tramvayların gündemde kalmasını sağlamaktadır. İzmir’de gerçekleşse de gerçekleşmese de önümüzdeki 6 sene içinde Expo’nun kent’e dair sonuçlarından birisinin de tramvay hattı veya hatları olacaktır. Hali hazırda seçilen ve etüdü yapılan güzergâhların doğru ve gerçekçi tercihler olup olmadığı da ilgili çevrelerde kentiçi ulaşım planlamasının önemli bir başlığı olarak kent gündeminde yerini korumaktadır.

1. Tramvay projelerinde 2009-2013 arasında neler oldu?

Bundan 5 sene önceki bildirimizde özetlediğimiz İzmir’de tramvayın kısa tarihçesinde; “İzmir’de ise tramvay kullanımının 1884 yılında başladığından, Konak–Göztepe, Konak–Karşıyaka ve Halkapınar ile Kordon arası işletilen atlı tramvaylar” olduğundan bu hatların uzunluklarının 50 kilometreyi geçtiğinden bahsetmiş, 1914 yılından sonra da elektrikle çalışan tramvaylara 40 yıl tahammül ettiğimizden” söz etmiştik.

2014 yılında İzmir’de aslında 100. yılını kutlayacağımız tramvaylar yerine; ancak bürokrasiden söz etmek mümkün olmaktadır.

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından gerçekleştirilecek “Üçkuyular – Konak – Alsancak – Halkapınar ve Alaybey – Mavişehir Tramvay Hattı İhaleleri” ile ilgili son dört senede birçok yeni gelişmeler yaşandı. 2009 İzmir Ulaşım Ana planına da giren tramvaylar için çetin bir süreç geçti. Sonunda en çok istek gören hatlar için onay çıktı.

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Kısaca özetlemek gerekirse;

- İzmir Büyükşehir Belediye tarafından hazırlanarak, 2010 yılı Eylül ayında DLH Genel Müdürlüğü'nün onayına sunduğu Üçkuyular - Halkapınar hattı için eski adı DLH yeni adı AYGM tarafından onay almasının ardından, Koruma Kurulu'ndan da izin geldi. Kurul onayının alınmasından sonra proje DPT'ye gönderildi.
- İzmir Tramvay Hatları Projesi Projelerin dış kredi ile gerçekleştirilebilmesi için Hazine Müsteşarlığı onayı alındı.
- Projelerle ilgili olarak Bakanlar Kurulu, Kalkınma Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı onayları 2013 yılı ikinci yarısında tamamlandı.
- Hazine Müsteşarlığı, projelerin Belediye tarafından kefaletsiz olarak dış kredi ile gerçekleştirilmesine 04 Ekim 2013 tarihinde onay verdi.

Sonuç olarak 4 yıldır süren uzun bürokratik süreç tamamlandı.

Toplam yatırım tutarı 591 milyon lirayı bulan tramvay hattı harcamalarının yüzde 25'i projelerin yapımını gerçekleştirecek olan İzmir Büyükşehir Belediyesi öz kaynaklarından, yüzde 75'i ise Hazine garantisiz dış proje kredisiyle finanse edilecektir.

Bundan sonra geriye iki aşama kalıyor; dış kredi ve ihaleye çıkmak...

“İzmirli çalışkandır”.

Birincisi uygun faizli dış kredi bulunması konusu var. Bu konuda İzmir bir hayli tecrübeli çünkü en başta İzmir Metrosu birinci aşaması var, hazine garantisi olmadan alınan kredilere daha güncel örneklerde vermek mümkün; İzmir’de çok yakında yerini alacak vapurlar, trafik yönetim sistemi ve itfaiye acil müdahale projeleri ve Arıtma projeleri de var.

Yabancı finans kuruluşları ile uygun kredi için uzlaşıldıktan sonra kredi sözleşmesinin imzalanıp ihale aşamasına geçilmesi gerekmektedir. İhale ilanları da muhtemelen 2014 yılı içinde olacaktır.

Türkiye 10. Kalkınma Planında da adı geçen İzmir Tramvayları, 2013-2018 yılları arasında tamamlanacak ulaştırma yatırımları arasındadır.

2. Öncelik Hangi hatlar da olacak?

Onay alınan ve yaklaşık toplam bedelleri 600 milyon lira olan Üçkuyular-Konak-Alsancak-Halkapınar tramvayı (ÜKAH tramvay hattı) ve Alaybey-Bostanlı-Mavişehir tramvayı (ABM tramvay hattı) güzergâh ve genel bilgileri aşağıdaki gibi şekillendi.

Tablo.1. Onay alınan ve ihaleye çıkılması beklenen tramvay hatları

	Üçkuyular-Konak-Alsancak-Halkapınar (ÜKAH tramvay hattı)	Alaybey-Bostanlı-Mavişehir (ABM tramvay hattı)
Planlanan Güzergâh	Üçkuyular Metro İstasyonu'ndan başlayarak Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nın kara tarafından Cumhuriyet Meydanı'ndaki Atatürk Heykeli'ne kadar uzanan hat, Swissotel Büyük Efes Oteli'nin arkasındaki Şehit Nevres Bulvarı'ndan Montrö Meydanı ve Şair Eşref Bulvarı'ndaki orta refüjden geçerek Alsancak Gar meydanına ve TMO siloları önüne ve oradan da Şehitler Caddesi'ni takiben Halkapınar Metro İstasyonunda sona erecek.	Alaybey'den başlayıp sahil tarafından Yalı Caddesini izleyerek Bostanlı İskelesi'ne, oradan da İsmail Sivri Sokak, Cemal Gürsel Caddesi, Şehit Cengiz Topel Caddesi, Selçuk Yaşar Sokak ve Cahar Dudayev Bulvarı'nı takip ederek İZBAN Çiğli Depo tesisleri yanında Mavişehir Banliyö İstasyonunda sona erecek.
Uzunluk	13 Kilometre	10 kilometre
İstasyon adedi	19 adet	16 istasyon
2 istasyon arası ortalama mesafe	684 metre	625 metre
Yaklaşık Maliyet	332 Milyon TL	259 Milyon TL
Araç	21 adet	17 araç
İstasyon	Üçkuyular, Üçkuyular İskele, Güzelyalı, Göztepe, Vali Konağı, Köprü, Mithatpaşa Lisesi, Yalı, Karataş, Bahribaba, Konak İskele, EBSO, Cumhuriyet Meydanı, Fuar, Alsancak Cami, Alsancak Gar, Demir, Eğitim Sitesi, Halkapınar.	

3. ÜKAH tramvay hattının yapımındaki bazı dikkat çekici teknik detaylar

Bu makalenin üçüncü bölümünde ikinci bölümde açıklanan ÜKAH tramvay hattına kamuoyunda oluşan sorulara cevap aranacaktır.

Genel güzergâhı belli Üçkuyular-Halkapınar tramvay hattı; F. Altay'dan başlayıp Mustafa Kemal Sahil Bulvarından Konak; sonrasında Pier önünden Şehit Fethi ve Şehit Nevres bulvarları üzerinden Montrö meydanına buradan da Alsancak Gar önünden Şehitler Caddesini takip ederek Halkapınar'a ulaşacaktır.

İMO İzmir Şube olarak bizde; mevcut şu andaki planı kamuoyunda oluşan sorularla birlikte tartışarak değerlendirmemize aldık.

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Üçkuyular – Halkapınar tramvayı için en çok sorulan sorular:

1. Otoparklar
2. Yeşil dokunun yok edilmesi, yetişkin ağaçların kesimi
3. İzmir'e mal olmuş bazı meydanların ortadan kalkması
4. İmalatlar sırasındaki ve sonrasındaki trafik sıkışıklığı
5. Halkapınar aktarım bölgesi

3.1. Sahil şeridinde ve bir takım caddelerdeki bazı İzelman otoparklarının kaldırılması

Üçkuyular-Halkapınar tramvayının gündeme gelmesi ile İzmir'deki otoparkların yetersizliği yine gündeme gelebilir. Projenin geçtiği Mustafa Kemal Sahil Bulvarı bandında yaklaşık 300 apartmanın önünde bulunan yaklaşık 1750 aboneli İzelman park yeri bulunmaktadır. Bu bölgedeki park yerlerine talebin çok fazla olduğu bilinmektedir. Mevcut durumda bu bölgedeki park alanları yetmediğinden özellikle akşamları Karataş Lisesinden Adnan Saygun Sanat Merkezine kadar Mithatpaşa Caddesi sağlı sollu bir park alanına dönüşmektedir. Bu bahsedilen yol uzunluğu yaklaşık 4,3 km'dir. Akşamları yaklaşık 1500-1800 araç bu caddede park halindedir. Sahildeki ilk iki-üç sıra apartmanlarda yaşayanların da lastik tekerli binek araçları düşünüldüğünde bölgeye şimdiki trafik şartlarında homojen şekilde belli aralıkla dört bin araçlık çok katlı veya yeraltı otoparklarına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

Ama otopark sorununu tramvay imalatı önünde engel olarak görmek doğru bir yaklaşım değildir.

Tramvayın sahil bandında hâkim olacağı yarı bölünmüş ya da bağımsız şerit genişliği minimum 8 metredir. Mevcut projede; Tramvay'ın Sahil tarafındaki apartmanların önündeki aboneli otoparkların izinden mümkün mertebe kaçınılarak çözüm üretildiği bilinmektedir. Yine durakların imalatında da farklı teknolojiler kullanılarak minimum arazi kullanımı sağlanacağı belirtilmektedir.

Bunlarla beraber Sahil yolu ile Mithatpaşa Caddesi arasındaki geçiş yollarının da bu proje ile tekrar düzenlenmesi gereklidir.

Buna paralel eğer tramvay Mithatpaşa caddesinde (1950'lerdeki eski hattından) giderse de gerek Mithatpaşa Cd. trafiği tramvaylar neticesinde durma noktasına gelebilir bunun dışında da Mithatpaşa Caddesine parkeden araçlar için otopark sorunu yaşanacaktır.

Ayrıca Mithatpaşa Caddesinde apartmanların bazılarının kendi arsa alanları yol üzerinde olabilir. Bu durum Mithatpaşa caddesinden geçebilecek tramvay hattını etkileyen bir başka faktör olmaktadır.

Göztepe Tansaş'ta bulunan 191 araçlık katlı otopark ihtiyaca cevap veremeyecektir. Bu durumda 4,5 km'lik sahil bandı içinde yeterli miktarda yeni otoparklar yapmak gerekmektedir. 2020 -2030 yıllarına gelindiğinde araç sahipliğinin artacağı düşünülecek olursa bu bölgede zaten otopark ihtiyacının çözüme ulaştırılması gerekmektedir.

Bu sebeple noktasal Yeraltı otoparklarının kapasitesinin Mustafa Kemal Paşa Caddesinde homojen olarak artırılmasına önem verilmelidir. Mustafa Kemal Sahil bulvarında bazı park alanları bulunmaktadır. Gerçek cazibe bölgesinin Kıyı şeridindeki bant olduğu düşünülürse tramvayın güzergâhı için zorunlu olarak kaldırılan otopark alanlarının bu bahsedilen park

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

alanlarına yapmak mümkündür. Bu otoparklar içinde yol kenarına hangi otoparkta ne kadar yer kaldığına dair yönlendirmeler de mutlaka yol boyunca yapılmalıdır.

3.2. Güzergâh üzerinde bulunan bazı yetişkin ağaçların kesimi

Güzergâh incelendiğinde; kamuoyunda konuşulan hattın geçtiği yerlerde bazı yeşil alanların ortadan kalktığı bilgisinin teyidi için yerine hat boyunca bakıldığında; tramvay hattı ile kesişen fazlaca ağaç veya ağaç kümesine rastlanmamıştır.

Yani, güzergâh düşünülürken yeşil alanlar azami korumaya gayret edilmiştir.



Şekil 1. Tramvayın Mustafa Kemal Sahil Bulvarından Varyant Viyadüğü altındaki otopark bölgesine geçişi ve İskele önünden geçeceği yeşil alan ve Konak Pier'e bağlantısı (2012)

Güzergâhın mutlaka Kordon boyundan da geçirilebileceği düşünülmüştür fakat Kordon boyu sadece akşamları yolcunun daha sık uğrayabileceği bir rota olduğu ve esas yolcu yükü Alsancak Şair Eşref Bulvarı merkezlidir. Eğer Tramvay Kordon'dan geçerse böylelikle İzmir'de FUAR alanına da temas etmemiş burada 12 ay boyunca devam eden sektörel fuarlara (2012'de düzenlen 29 fuar ve 1 milyon 700 bin ziyaretçi) gelen on binlerce kişiye hitap etmekten uzak kalacağı da tarafımızca değerlendirilmektedir. Tramvayın Şair Eşref bulvarından geçmesi optimum en doğru güzergâh olacağı kanısındayız.

3.3. İzmir'e mal olmuş bazı meydanların ortadan kalkması

Üçkuyular-Halkapınar tramvayı imalatları sonunda;

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

- 3.1. Konak Vapur İskelesi Önü
- 3.2. Cumhuriyet Meydanı (Heykel)
- 3.3. Montrö Meydanı
- 3.4. Lozan Meydanı
- 3.5. Vahap Özeltay Meydanlarından tramvay geçecektir.

Tramvayların hatları meydanları ortadan kaldırmaz. **Aksine meydanı toplumun kullanması adına daha güçlü bir vurgu verir.** Dünyanın her yerinde tramvay geçen yüzlerce meydan vardır. Şekil 2'deki gibi bazı meydanlardan sadece bir çift hat değil birbirini kesen iki çift hatta bulunmaktadır..



Şekil 2: Amsterdam'da 16 tramvay hattı vardır. Uzunlukları 6 ile 14 km arasında değişir. Kent Merkezinde 800.000 bin nüfus, metropol sınırlarında ise 2.350.000 kişinin yaşadığı Amsterdam'da yoğun hatlardan birisinin (Central Station – Amstelveen) günlük taşıdığı yolcu sayısı 45 bin kişidir.

Bu gözle bakıldığında Montrö, Lozan Meydanlarının anlamlarının daha da güçleneceği düşünülmektedir.



Şekil 4. Haritadaki iz; tramvay hattının Pier-Birinci Kordon-Şehit Fethi Bey Caddesi-Cumhuriyet Meydanı-Şehit Nevres Bulvarı-Montrö Meydanı-Lozan Meydanı-Şair Eşref Bulvarı-Vahap Özaltay Meydanı-Gar bölgesindeki geçeceği güzergâhı göstermektedir.(2012)

Bu proje sayesinde tramvayın en çok değer katacağı alanların başında Konak Meydanı gelmektedir. Tramvay Mustafa Kemal Sahil Bulvarından Konak meydanına gelecek ve muhtemelen İskele ile Metro İstasyonu arasında uygun bir yere konuşlanacaktır. Böylelikle hem Deniz ulaşımından gelen hem de Metrodan inen yolcular için Üçkuyular-Alsancak aksına en hızlı ve en kısa geçişle bütünleşik ulaştırma sağlanmış olacaktır.

3.4. Tramvay İmalatları sırasındaki trafik sıkışıklığı

Tramvay imalatı sırasında trafiğin etkileneceği akslar hâlihazırda bilinmektedir.

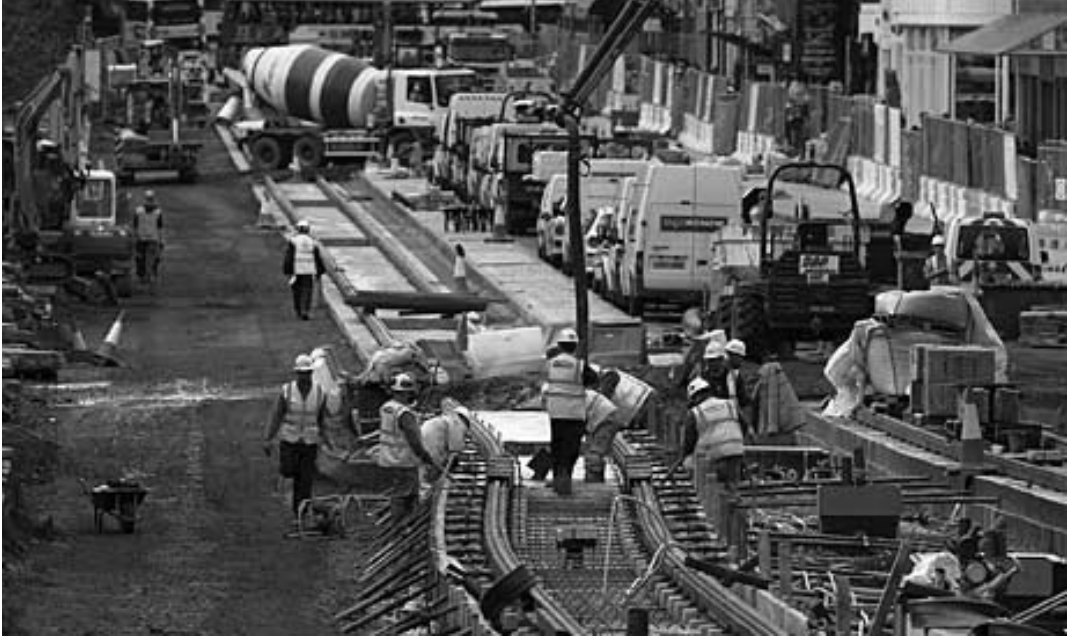
Özellikle Konak ile Alsancak arasındaki zaten pik saatlerde çok sıkışık olan yolların kapatılması ile İzmir Kent Merkezine giriş ve çıkışın imkânsız bir hal alacağı bir gerçektir.

İmalatların önceden her detayı ile projelendirilmiş olması ve en hızlı yöntem seçimiyle giderek uzayan bölümler halinde yapılması gerekmektedir. Yani her bölgede aynı anda trafiğe kapatma yerine “yap-bitir-trafiğe aç; bir sonraki yeni bölgede çalış” yaklaşımı etkilenen yol koridorlarında daha az sıkışan bir trafik ortamı sağlayacaktır.

Bunun dışında hatları en kısa sürede kullanıma alacak en hızlı imalat teknolojisi ve yönetimi uygulayacak deneyimli yüklenici/ler tramvayda önemli seçim kriterlerinden biri olmalıdır.

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Aksi takdirde yine en çok ve olumsuz etkilenen bu kentin gerçek sahibi olan “vatandaş” olacaktır.



Şekil 3. İzmir’de tramvay inşaatları başladığında oluşacak manzara; Edinburg 2013 İskoçya.

Seçilen bu güzergâh için en kritik yerler aşağıda özetlenmiştir;

- 1) Gazi Bulvarı-Şehit Fethi Bey dönüşü (kurbu) imalatı
- 2) Pier Üstgeçit-Birinci Kordon Geçişi
- 3) Şehit Nevres Bulvarı-Montrö meydanına dönüş
- 4) Montrö Meydanı ile Lozan Meydanının trafiğe kapatılması
- 5) Şair Eşref Bulvarının trafiğe kapatılması

Özellikle Konak-Alsancak, Alsancak-Gar; Gar-Halkapınar arasında “birbirini izleyen fazlar halinde” yolda tramvay imalatları gerçekleştirileceğini; böylelikle de trafiğin daha az etkileneceği düşünüyoruz.

Şehit Fethi Bey; Şehit Nevres bulvarındaki bazı işyerleri, otel ve eğlence mekânları içinde İBB gerektiği zaman Avrupa’da da yapılan kamuoyunu önceden bilgilendirmeyi mutlaka yapmalıdır.

Alsancak Garı içinde birkaç yorum yapmak gerekli olabilir. Bu bölgedeki Kilise-Tekel arasındaki karayolunun dar olmasından kaynaklı şişe boynu misali karayolu trafiği halen sıkıntılıdır. Akıcı bir trafik için tramvay Kilise bölgesinden Vahap Özaltay Meydanı bölgesine kadar aç-kapa ile aşağı alınması değerlendirilmelidir.

Bunların dışında da; Tramvayların lastik tekerli araçlarla yaşayabileceği kazalar ya da lastik tekerli araçların katener-çer direklerine çarpması tramvayın doğasında olan diğer trafik ile etkileşim konularındandır.

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

3.5. Halkapınar aktarma bölgesi

Tramvay deposunun yeri; Halkapınar'daki Eshot bakım ve park yeri olarak düşünülmektedir. Böylelikle İzmir Metro depodaki birçok araç bakım hizmetinden yararlanması sağlanabilecektir. Bir başka önemli husus da bu konunun bir kere daha incelenmesini değerli kılmaktadır.

İzmir Metrosu her geçen gün taşınan yolcu sayısı ile büyümektedir!

2000'li yıllarda 45 araçla başlayan yolculuk, 2012 yılı içinde ulaştığı 77 araç bulundururken İzban'ın da etkisi ve yeni Hatay, Üçkuyular istasyonlarının da açılacak olması nedeniyle artan talebe cevap vermesi için yeni araçlar sipariş etmesi gerekecektir.

2014-2015 yılları içinde İzmir Metrosu mevcut filosu kadar daha araç alımı yaparsa bu durumda mevcut depo bakım ve geceleme sahasında tekrar artışa gitmek gerekmektedir. Doğal olarak en yakın yer hemen İzmir Metro depo sahası yanındaki Eshot bakım ve park sahasıdır. Bu sahadan Metro geceleme hatlarına paralel rezerv bir geceleme hattı bırakmanın (en az 70-80 araçlık) uygun olabileceğinin tekrar değerlendirileceğini düşünüyoruz.

Bu rezerv alan bırakılsa bile “ tramvay atölyesi için” yeterli yer kalmaktadır.

İlerideki yıllarda yapılacak Otogar Metro hattı ve Hızlı trende düşünülecek olursa HALKAPINAR bölgesinde bütünsel genel bir çözüm ihtiyacı bulunmaktadır.

4. İzmir'de yapılacak tramvayların “Kent'e” kazandıracığı değerler

İzmir'de tramvaylar; daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz üzere Kent'e şüphesiz çok ciddi ek değerler katacaktır. En önemli özelliği ana toplu ulaşım aracı olan Metronun beslenmesi olacaktır. Tramvay sistemi; Metronun gidemediği bölgelerden yolcunun daha kapasiteli ve daha uzağa daha hızlı giden Metro ile taşınmasında en önemli araç olacaktır.

1. İzmir Metrosunu ve İzban'ı besleyecek;
2. Otobüs yükünü azaltacak;
3. Kent içinde Bisiklet kullanımını artıracak! Tramvay kadar önemli !!!
4. Karbondioksit emisyonunu azaltacak,
5. Çevresel etki (Kent içi gürültünün azlanması...)sağlayacak;
6. Sosyal olarak kente ayrı bir renk katacak, nostalji verecek,
7. Turizm ve tanıtım açısından İzmir'i Avrupa ve Dünya'da yaşanabilir şehirler listesinde daha yukarıya taşıyacak potansiyele sahiptir.

Kent dokusunu daha güçlü kılacak olan tramvayların güneşli yüzünün de anımsatılmasında fayda vardır.

5. Metro ağının geliştirilmesi de devam etmelidir.

Metro'nun geleceği Tramvay projelerinin çıkış noktası olacaktır.

Expo'nun seçiminde bir etkende kent içindeki Metro karakterindeki sistemlerinin yoğunluğu ve entegrasyonlarıdır. Aynı konu Olimpiyatlarda veya olimpiyatlar gibi büyük spor organizasyonları içinde geçerlidir.

İzmir'de Metronun mutlaka ;

- i. Narlıdere'ye ulaşması; (F. Altay'dan sonra en az 6-7 km daha uzaması) ve ondan sonra tramvayın devam etmesi.
- ii. Ege Üniversitesi Hastanesinden Otogara ulaşması (~5 km) ;
- iii. Evka 3-Bornova Merkez hattının tamamlanması (~1 km);
- iv. Hızlı Tren güzergâhına göre gerekli uzatmaların projelendirilmesi veya projelerin revizyonuna da ihtiyaç duyulmaktadır.

Sonuç:

Kentin tümünü ilgilendiren tramvay ve benzeri projelerde başta meslek odaları olmak üzere sivil toplum örgütlerinin de katkı ve görüşlerinin alınması demokratik yönetim anlayışının gereğidir. Yine bu süreçlerde kamuoyunu düzenli bilgilendirilmelidir.

Şüphesiz “Doğru Planlama”nda kent yönetiminde olmazsa olmaz derecede önemlidir.

İBB'nin mevcut tramvay güzergâhının çok dikkatlice seçilmiş olduğu gözlemlenmektedir. Neredeyse hiç kamulaştırma gerektirmeyen, yolcu maksimum çeken, karayolu trafiğini kesişmelerinde etkileşimi en az indirmesi mümkün olabilecektir. Yapım sırasında kısmi imalata izin verebileceği, Ulaşımın entegrasyonunda önemli bir faktör olacağı ve İzmir'e değer katacağı düşünülmektedir.

Üçkuyular-Halkapınar tramvay hattı metro ve banliyöyü destekleyen, otobüs yükünü kent merkezinde azaltıcı etkisi olacak, İzmir'in Kent içi yolculuk oranlarında raylı sistem payını artırıcı bir etkisi olacaktır.

İzmir'de tramvay sistemleri; Anadolu kentlerinin aksine raylı sistem ulaşımında esas yükü çeken mod olamayacaktır. İzmirde; kent içi raylı sistemde üçüncü sırada yer alacak ve bir ağ olmaktan çok bağımsız, kendi zonunda Metro ve banliyö sistemine yolcu taşıyan kılcal (8-12 bin yolcu/saat) ama konforlu bir ulaşım modu olacaktır.

Yapım sırasında bazı birtakım kamulaştırma gereksinimleri için gerekli önlemlerin inşaat öncesinde alınacağını düşünmekteyiz.

Tramvay projesinde beklenen gecikmeler, ertelemeler, projenin yetersiz detaylandırılması ve araştırma safhası eksiklikleri nedeniyle teknik sorunlarla karşılaşılması yaşanmadan doğru planlamalar ve teknolojiler kullanılarak; işi deneyimlilerin yapması ve denetlemesi neticesinde, çoğunluğun üzerinde uzlaştığı hatların iki sene içinde hayata geçirilmesidir.

* Bu bildiri İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenmiştir.

Aynı Şekilde Karşıyaka tramvay hattının da Kent'e ayrı bir değer ve Alaybey ile Mavişehir arasında sadece ulaşımı değil hayatı da olumlu yönde değiştirici etkisinin olduğunu söyleyebiliriz.

Metro yapımından daha hızlı ve daha az maliyetli olacak Tramvayların en hızlı şekilde Kent yaşamına bir an önce kazandıracak mümkündür. Bir sonraki Kent Sempozyumunda İzmir'deki Türkiye'ye model olacak bisiklet yolları ağıımızdan söz etmek üzere...

Kaynaklar:

- Candemir,Ilgaz (2009) 1.Kent Sempozyumu ; (İzmir tramvay projelerini ortaya koyarak kent ulaşımını tekrar değerlendirmek)