



İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BÜTÜNLEŞİK TOPLU ULAŞIM UYGULAMASI

İzmir’de ulaşımın Nisan 2000 öncesini hatırlarsak; bir deniz şehri olan İzmir’de karayolu ağırlıklı bir ulaşımın çözümüne yönelik toplu ulaşım da daha çok otobüs almak ya da yeni yollar açmak, genişletmek eğilimli bir çaba ile karşılaşırız. Ulaşımın çözümünün yapısal olarak 11.7 km uzunluktaki **İzmir Metrosu**’nun devreye alınması ile sağlanması beklenmektedir. Ancak sistem değişikliğine gidilmediği koşullarda metronun da tek başına çözüm olmayacağı açıktır.

Mart 2000 itibariyle günde yaklaşık 2.5 milyon kent içi yolculuğun olduğu İzmir kentinde günlük yolculukların % 42’si otomobil yolculuklarından oluşurken % **34** belediye otobüsleri ile taşınmaktadır. Günlük yolculukta deniz ulaşımı % **1.2** banliyö demiryolu ise % **0.2** oranında bir paya sahiptir.

Bu kapsamda;

İzmir Büyükşehir Belediyesi; Nisan 2000 tarihinde itibaren, mevcut alt yapı ve olanakları en üst düzeyinde kullanmak, bilimsel ve teknik çözümler geliştirmek, sırasıyla önce insana, çevreye, yayaya, toplu ulaşım, öncelik vermek, verimli, etkin, adil bir çağdaş ulaşım sistemi oluşturmak amacıyla **ULAŞIMDA DÖNÜŞÜM PROJESİ (UDP)** (toplular ulaşım da bütünleşme) adı altında bir uygulama başlatmıştır.

Ulaşım da Dönüşüm Projesi’ne daha verimli bir toplu taşıma sistemini yaratmak için planlama, yönetim, şebeke, bilet, fiyatlandırma, işletme, mekan bütünleşmesini sağlanmayı ilke edinerek başlandı.

Ulaşım da Dönüşüm Projesi İzmir Büyükşehir Belediyesinin kısa ve orta vadeli projelerini gerçekleştirmeyi kapsamaktadır. İBŞB’nin uzun vadeli projesi ise tüm bu iyileştirmeler sonucunda elde edilen verileri projekte ederek İzmir Ulaşımının Anayasası olacak İzmir Ulaşım Ana Planının elde edilmesidir.

UDP’nin hazırlık aşamasında, orta vadeli projelerden Metro 2. Aşama’nın Proje ve müşavirlik ihalesi ile Banliyö Demiryolu işbirliği ön protokolleri ve proje ve müşavirlik ihaleleri yapılmış ve her iki projenin proje ve etüdüleri elde edilmeye başlamıştı. Bu güne kadar TDİ ‘nin işletmesi altında olan körfez taşımacılığının Belediye’ye devri gerçekleştirilerek ücretsiz deniz ulaşımı ile Kentlinin deniz ulaşımını keşfetmesi sağlandı.

Tüm otobüs hatları gözden geçirilerek verimsiz hatlar azaltıldı ve otobüs filosu yenilenecek filoya midibüs kavramı eklendi.



UDP' nın **1.Aşaması**'na 02 Nisan 2000 tarihinde geçildi. 1. Aşama toplu ulaşımında bütünleşmenin ilk adımıdır. Deniz ulaşımı ile otobüs ulaşımının aktarma terminalleri ile bütünleşmesi sağlandı. Bostanlı ve Üçkuyular Vapur İskeleleri aktarma merkezleri olarak düzenlendi. İskelelere yolu taşıyan Besleme Otobüsleriyle deniz ulaşımı, sadece yürüme uzaklığında yaşayanlar için değil 20-30 km uzakta yaşayanlar için de geçerli oldu .

Kent kart hem otobüste hem de vapurlarda geçerli hale geldi. Yeni vapur hatları ve seferleri kondu. Otobüste kademeli fiyatlandırma başlandı.

UDP'nin 2. Aşaması 22 Mayıs 2000 tarihinde gerçekleştirildi.

Bu tarihte 11.7 km'lik İzmir Metrosu 1.Aşaması 10 istasyonu ile Üçyol- Bornova arası deneme seferleri başladı.

Metro istasyonlarına besleyici otobüs hatları kondu. Metro- Vapur- Otobüs bütünleşmesini sağlayan Bahribaba aktarma merkezi ve metrosunun son istasyonu ve Bornova yaşayanlarının besleme otobüslerle metro ile buluşacağı nokta olan Bornova Aktarma Merkezi sisteme ilave edildi. Vapur ve otobüs seferleri 24 saat toplu ulaşım hizmeti vermeye başladı.

3.Aşama 26 Ağustos 2000 tarihinde başladı;

İzmir Metrosu artık tam gün hizmete başladı. Metroya yönelik yeni otobüs besleme seferleri ile otobüs hat zaman tarifesi düzenlemeleri hat zaman tarifesi düzenlemeleri yapıldı. Kent kart metroda da kullanılmaya başlandı. Yine metroya yönelik Halkapınar aktarma merkezi gerçekleştirildi.

3. Aşama tamamlandığında İzmirli artık körfezi boydan boya dolaşan karayolu ulaşımının tek alternatif olduğu sistemden tek tip biletle seyahat edebileceği metro, vapur, otobüs entegrasyonunu içeren kademeli bir toplu ulaşım sistemini 24 saat boyunca kullanır hale geldi.

İBŞB'si toplu ulaşım düzenlemesi yanı sıra süreç boyunca yol ve kavşak düzenlemelerini de gerçekleştirdi. **UDP** sonucunda, yolculuk düzeni, türel dağılım, yolculuk maliyeti, yolculuk süresi, merkezde trafik akışkanlığı değişti.

Metro, planlanan gün boyu taşıyacağı yolcu miktarını 40-50 binlerden 90-100 binlere çıkardı.

Deniz ulaşımı, 10 binlerden günde 40-50 bin yolcuya yükseldi.

YATIRIM PROJELERİ İLE TOPLU ULAŞIMIN GELİŞTİRİLMESİ

1992 yılı İzmir Ulaşım Ana Planının öngördüğü raylı sistem ağı kapsamında yapılan, Üçyol – Bornova arası 11.7 km uzunluğunda 10 istasyonlu **İzmir Metrosu 1. Aşamasının**



devamı olan Üçyol – F.Altay arası 4.8 km’ lik **İzmir Metrosu 2.Aşamasının** kesin projeleri ve ihale dokümanları elde edildi.

Kent merkezini kıyı boyunca 1. Aşama ile birlikte çevreleyecek, Batı aksını merkezden geçerek doğu aksına bağlayan bu proje gerçekleştiğinde mevcut metroya İnönü Caddesi üzerinde 5 istasyon daha ilave edilecek ve İnönü caddesini gün boyu işgal eden otobüs sayısında önemli bir azalma olacak, trafik akışkanlığı artacak, çevre kirliliği azalacaktır. Hatay sırtları yaşayanları yüksek kapasiteli, hızlı,yüksek standartlı bir toplu ulaşım biçimi olan metro ile seyahat edecek, batı aksında yaşayanlar, mevsimsel turizm yoğunluğu olan F.Altay’ dan itibaren metro ile kent merkezine taşınacaktır.

Yapım maliyeti 240 milyon dolar olarak hesaplanan bu projenin dış kredili ihale izninin hazineden alınması için çalışmalar tamamlanmış ancak, Türkiye’nin genel ekonomik durumu nedeniyle bu izin merkezi idare tarafından beklemededir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin diğer büyük projesi ve Türkiye’de bu alanda ilk proje olan **İzmir Banliyö Sisteminin Geliştirilmesi Projesi’** dir.

Bu proje kenti kuzeyden güneye boydan boya kateden mevcut demiryolu hattını yüzeysel metroya dönüştüren önemli bir projedir.

Kentin şekillenmesine yön verecek, körfezin iki yakası arasındaki darboğazı aşmanın en ekonomik yolu olan bu proje mevcut atıl kapasiteyi en iyi değerlendirilecek bir projedir.

TCDD mülkiyetinde olan ve geliştirilen alt yapı kullanılarak TCDD’nin trafik işletmeciliği altında TCDD’ce ana hat yolcu ve yük trenleri yanı sıra İBŞB’ce yapılacak kapasite iyileştirmeleri ve alınacak banliyö dizileri ile İBŞB’ce banliyö işletmeciliği yapılması planlanmıştır. Bu işbirliği 8 inci 5 yıllık Kalkınma Planı’na da öngörülmektedir.

79 km’lik güzergah boyunca, Aliğa – Cumaovası arasında 30 adet istasyon, mevcut hemzemin demir yolu- karayolu geçişlerinin katlı çözümleri, aktarma merkezleri ile proje sanayi ve konut alanlarını merkez alanlarına hızlı toplu ulaşım imkanı ile bağlanmaktadır.

Bu proje ile günde 675 bin yolcu taşınacağı öngörülmekte olup kuzeyde Aliğa Sanayi Bölgesi, Manisa Organize Sanayi ve Celal Bayar Üniversitesi, Atatürk Organize Sanayi alanı, Ege ve Dokuz Eylül Üniversiteleri ve Hastane alanlarını Güney de ; Ege Serbest Bölge, Torbalı Sanayi bölgelerini sisteme taşıyacak bu projenin yatırım maliyeti 340 milyon dolar olarak hesaplanmıştır.

İnşaat için hazineden dış kredili ihale izni alınmış ve inşaatına 2003 yılı ilk aylarında başlanması planlanmaktadır.

Hülya ARKON
Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürü