

İzmir Hafif Raylı Sistem Raporu

Geleceğin, sorunları çözülmüş İzmir'ini yaratmak özlemi içinde olan kentlilerimiz, çözüm önerilerinde katılımcı olmak istediklerini son yıllarda giderek artan bir biçimde belli etmekte ve sorunlar-çözümler konusunda görüşlerini basın ve yayın yolu ile kamuoyuna duyurmaya çalışmaktadırlar.

• Son günlerde gündemdeki en önemli sorunlardan biri kuşkusuz İzmir'in ulaşımı. Ulaşım sorunundaki çözüm yollarının başında toplu taşınım ve özellikle raylı sistemli toplu taşınımdır.

• Yetkililerin, sorunlara çözüm üretirken kentlinin demokratik katılımını da gözardı etmemeleri gerekir iken, bugüne kadar olduğu gibi projeler tamamlanıp, ihalesi yapıp, avansı ödenip, kredi faizleri işletmeye başladıktan sonra demokratik görünmek için olsa gerek tartışmaya açmaktadırlar. Sorumlu yöneticilerin bu yöntemi raylı sistem projesinde de gözlenmektedir.

• Önceleri metro, şu anda hafif raylı sistem adı altında sunulan, raylı ulaşım güzergahı konusu, gerek başlangıç-bitiş, gerekse kesin nazım planı metropoliten aktivite merkezi kullanım kararları ile tutarlılığı açısından değişik kentli kesimlerce çok sıcak tartışmalara konu olmuştur.

• Yetkililerin "İzmir kent merkezinin mevcut yolları, bugünkü, ulaşım sıkışıklığına çözüm getirmiyor. Sahil yolları açılmalıdır" demelerine rağmen Fevzipaşa Bulvarı gibi bir yolun, önemli bir ulaşım aksının üzerinden kesit daraltıcı raylı sistem önermeleri, konuya genel ulaşım sistemi içinde değil sadece raylı sistem olarak bakıldığını göstermektedir. Kentiçi geçişlerde mevcut yollara olumsuz etki yapmamak için yeraltının kullanılması zorunludur.

• Raylı sistemin, kentin zaman içindeki gerekecek uzantılarının rahat yapılabilmesi, mevcut ağa bağlantısının sağlanması açısından güzergahının yeraltından geçmesi hukuksal sorun yaratmayan istimalak gerektirmeyen daha kolay çözümdür.

• Planlama ilkeleri açısından bakıldığında metrolar ve toplu taşıma sistemleri (HRS) kentlerin ulaşım omurgası sayılan güzergahlardan geçen, yerleşme alanlarının ulaşım sorununa yönelik çözümlerdir. İzmir için önerilen 1. etap güzergah olan Üçyol, Varyant, Konak, Fevzipaşa, Basmane güzergahının Konak bölümü kentin ulaşım ihtiyacına uygun değildir. Güzergah seçimi iyi etüd edilmemiştir. Viyadük sistemi ve güzergahının neye göre ekonomik olduğu anlaşılamamaktadır. Ulaşım önemli bir altyapıdır ve kentleri yönlendirici kararların verilmesinde temel bir veridir. İzmir metropolünde Konak bölgesinin desantralize edilmesi hedeflenen kent merkezi Bayraklı'da planlanırken, Kemeralı'nın korunarak yaşatılması hedeflenmişken Konak'ta çekim merkezi oluşturacak bu karar mutlaka gözden geçirilmelidir.

• Böylece geleceğin tüm yerleşim sistemine hizmet verecek raylı sistemin oluşmasına olanak sağlanmış olur. Böyle ele alındığında Konak geçişlihih olumsuzlukları yerine Üçyol-Çankaya-Basmane güzergahının yeraltından kullanılmasına ayna zamanda nazım plan metropoliten merkez gerçekleşmesi ve hedeflerine uygun olduğu gibi geniş ve yaygın alana, yoğun yolcuya hizmet verecektir. Ulaşım kararları belirtilen bu noktalara özen gösterilerek verilmelidir.

İZMİR MESLEK ODALARI

Mimarlar'a göre hafif raylı sistem sakıncalı

MIMARLAR Odası Yönetim Kurulu, hafif raylı sistem projesindeki değişikliğe karşı çıktığı, viyadük sisteminin sakıncalarına dikkat çekti. Kurulu açıklamasında sistemin Hafif Raylı Sistem'in güzergahı ulaşım

'Proje, trafiği tıkayacak

mevcut imar planlarında öngörülen köprülü kavşak, ya da üst geçitlerin yapımını engelleyecek bu kavşakların trafik çözümünü zorlaştıracaktır. Viyadük sistemi Konak'ta ortadan bölmekte, alanın en merkezi yerine istasyon projelendirilmektedir. Dünyanın hiçbir yerinde kentin en önemli meydanının tam ortasına istasyon yoktur. Bu tür kararlar kentin karakterini basitleştirir. Tarih

SIT alanı Konak'ta raylı sistem tartışması!

Koruma kurulundan izin almadan, proje dayatılıyor

İZMİR (Cumhuriyet Ege Bölgesi) Hafif raylı sistemin Konak'ta 7.5 metrelik viyadük sistemi cesitli tep- lirdir. Eski proje sağlıklı yapılmamıştı. Metro çağıda bir ulaşım yöntemi. Bu da geçici. Ulaşım ve hafif raylı sistem için metro ve hafif raylı sistem birbiriyle alternatif değildir. Birbirini tamamlamazlar.

Raylı sisteme koruma kurulu freni

Özfatıra, 'oldubittiyey' getirmek istediği projeyle, kentin tarihi dokusunu bozacak, kirilliliğe neden olacaktır

Meslek odalarının belediye yönetimine yönelttikleri sorular

MIMARLAR ODASI İZMİR ŞUBESİ	İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI İZMİR ŞUBESİ	MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI İZMİR ŞUBESİ
İzmir Hafif Raylı Sistem'in HRS'de diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonu nasıl sağlanacaktır?	Daha önce İzmir Anakent Belediyesi'nin İhtisari İmar Projesiyle çizilen, Fevzipaşa Bulvarı ve ilçelerdeki köprülü kavşak ya da üst geçitlerin yapımını engelleyecek bu kavşakların trafik çözümünü zorlaştıracaktır. Ondan itibaren istasyonun konumunu belirlemek üzere istasyonun konumunun öngörülmesi için bir çalışma yapılmalıdır.	HRS'nin diğer ulaşım araçlarıyla entegrasyonu nasıl sağlanacaktır?
Konak Fevzipaşa güzergahından sonra ekonomik gerekçelerle revize edilen projenin yeni güzergahının kentin ulaşım gereksinimine uygun olduğunu açıkladı. Anakent eski Belediye Başkanı Yüksel Çakmur da, projeye ilişkin destekleyen Vali Kulu Aktaş'ı eleştirdi.	Belediye'nin, İmar Planı'nın, HRS'nin ve diğer ulaşım sistemlerinin birbiriyle uyumlu olarak çalışması için bir çalışma yapılmalıdır.	HRS'nin diğer ulaşım araçlarıyla entegrasyonu nasıl sağlanacaktır?
Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu'nca yapılan açıklamada, daha önce pa-tünel sistemiyle yapılacak bir projede, belediye yönetiminin değişikliğiyle raylı sisteminin devreye alınmasıyla ilgili viyadük sistemine geçiş yapılması gerektiği, bütün projenin yeniden değerlendirilmesi gerektiği belirtildi.	Belediye'nin, İmar Planı'nın, HRS'nin ve diğer ulaşım sistemlerinin birbiriyle uyumlu olarak çalışması için bir çalışma yapılmalıdır.	HRS'nin diğer ulaşım araçlarıyla entegrasyonu nasıl sağlanacaktır?