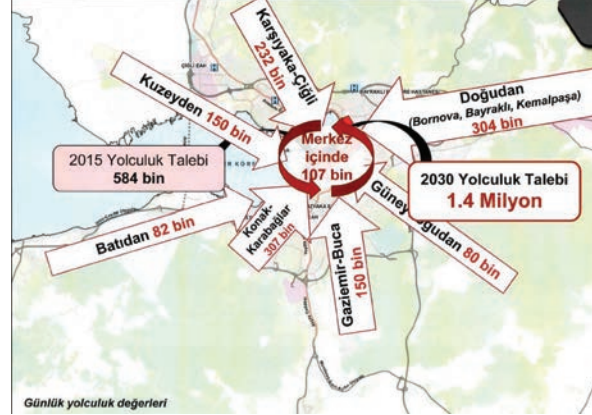
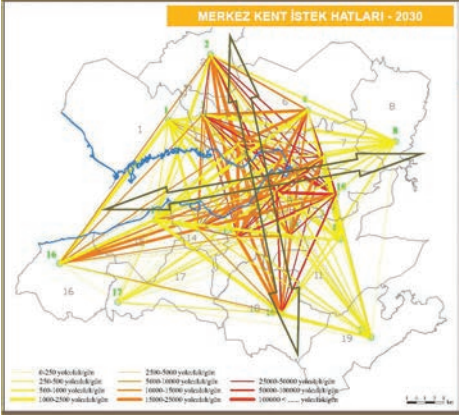


## İzmir Ulaşım Ana Planı Hakkında Değerlendirme



EN SOLDA 2009 Onaylı İzmir Ulaşım Ana Planında 2030 yılı için Merkez Kent te Yolculuk İstek Hatları

SOLDA UPI 2030 Ulaşım Ana Planı Yolculuk Talebi Analiz paftası

ALTTA 2009 Onaylı İzmir Ulaşım Ana Planında 2030 yılı için Kentsel Bölge için Yolculuk İstek Hatları

2.09.2017 tarihinde Havagazı Fabrikası Toplantı Salonu'nda, İzmir Ulaşım Ana Planı bilgilendirme toplantısı yapılmış ve katılımcılardan görüş ve öneriler istenmiştir. Bu kapsamda toplantıda dağıtılan doküman ve sunumda yapılan açıklamalar çerçevesinde İzmir Ulaşım Ana Planı, öngörülerini, senaryoları üzerine değerlendirme, tespit, eleştiri ve önerilerimizi aşağıdadır.

### Kent Planlarına Göre İzmir'in Yerleşme Deseni

İzmir kentinde, nüfusun ve kentsel işlevlerin Merkez Kent olarak tanımlanan Menemen, Çiğli, Karşıyaka, Bayraklı, Bornova, Konak, Karabağlar, Gaziemir ve Buca ilçelerinde yoğunlaştığı bilinmektedir.

İzmir kent planlarının verileri ile 2030 yılı projeksiyonlarında bu yerleşimlerin toplam yaklaşık 4 milyona yakın nüfusu içereceği belirtilmektedir. Uygulanmakta olan Kentsel Dönüşüm Kanununda ve imar yönetmeliklerinde oluşturulan yoğunluk artırıcı teşviklerin bu nüfusu önemli oranda artıracacağı da söylenebilir.

Kentin konut bölgeleri Menemen, Çiğli, Karşıyaka, Bayraklı, Konak, Karabağlar, Gaziemir ve Buca ilçelerinde yoğunlaşmaktadır. Geleneksel tarihi ticaret merkezi olan Kemeraltının İzmir Tarih Projeleri gibi olumlu programlarla işlevini sürdürmesi desteklenirken, merkezi iş alanları Alsancak, Çankaya ve yeni kent merkezi olarak tanımlanan Liman Arkası, Salhane Bayraklı bölgesinde gelişmekte kent planları

da bu gelişmeyi yönlendirmekte, desteklemektedir.

Kuzeyde Aliağa, Bergama, güneyde Torbalı, Tire, Ödemiş alt merkezler olarak gelişmektedirler ve kent planları da bu gelişmeyi desteklemektedir. Özetle tanımlanan bu işlevlerin merkezin kendi içindeki talebin yanı sıra İzmir'in bütün metropolitan alanından-kentsel bölgeden ve alt merkezlerden yolculuk talepleri yaratacağı bilinmektedir.

Yerleşme deseninin konut alanları ile MİA - merkezi iş alanı ilişkisi ve konut alanları çalışma alanları ilişkisi kuşkusuz erişim - ulaşım taleplerinin (yolculuk istek hatlarının) en yoğun olduğu aksları ve koridorları içermektedir. Üniversite ve sağlık tesisi ve konaklama tesisleri alanları da yaklaşık benzer bir dağılım göstermektedir. (İYTE hariç)

Diğer yandan sanayi, organize sanayi, küçük sanatlar gibi çalışma alanları da İzmir'in kuzey (Çiğli, Menemen, Aliağa) doğu (Bornova, Pınarbaşı, Kemalpaşa) güney (Karabağlar, Gaziemir, Tepeköy, Torbalı) akslarında ve kent çıkışlarında yer seçmiş, gelişmeleri de büyük oranda tamamlamıştır.

Bu bağlamda yukarıda belirtilmiş olan konut alanları ile çalışma alanları arasındaki erişim ulaşım talepleri de yine bu akslarda ve koridorlarda yoğunlaşmaktadır.

2009 Ulaşım Ana Planı analitik çalışmalarında belirlenmiş olan 2030 yılı için yolculuk istek hatları da yukarıda özetlenen yerleşme deseninin ve sektörel verilerin kapsamında

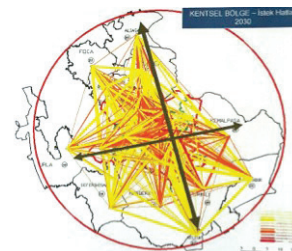
kuzeyden merkeze ve doğuya - güneye, merkezden, kuzeye, doğuya ve güneye, doğudan merkeze, kuzeye ve güneye ve güneyden, merkeze, doğuya ve kuzeye şeklinde yüksek sayılar olarak ortaya konmuştur.

UPI 2030 Ulaşım Planı için yapılan sunumda anlatılan analizler ve bulgularda da yolculuk talepleri tespitinde yaklaşık aynı verilere ulaşıldığı görülmektedir. Öncelikle bu istek hatlarının ve yolculuk talebinin karşılanmasına dair ulaşım politika, program ve projelerinin öngörülmesi geliştirilmesi gerekmektedir.

İzmir kent içi ulaşım-erişim taleplerinin tanımlanan akslarda karşılanabilmesi ve geliştirilmesi, türlerin çeşitlendirilmesi ve entegrasyonu Ulaşım Ana Planı'ndan asıl beklentidir.

### 2009 Onaylı İzmir Ulaşım Ana Planı- 2030

İzmir Ulaşım Ana Planı önceki yıllarda hazırlanmış, 2009 yılında onaylanmış, 2030 yılı projeksiyonu esas alınarak kent içi ulaşım türlerini, güzergahlarını, entegrasyonunu, bütünleştirilmesini ve etapları ile uygulama takvimini içermektedir.



## 2009 Ulaşım Ana Planı Kararları

İzmir Ulaşım Ana Planı, 2006 yılında başlayan ve 3 yıl süren araştırma, analiz sentez çalışmaları sonunda 2009 yılında tamamlanmış ve onaylanmıştır. Plan kent içi ulaşım sorunlarının çözümüne dair stratejik önermelerde bulunmuştur. Ulaşım Ana Planı İzmir kent içi ulaşımında toplu ulaşım için önermelerini dört alt sistem olarak tanımlamıştır.

- Banliyö Demiryolu Ağı (İZBAN)
- Hafif Raylı Sistem Ağı (METRO)
- Körfez Vapurları Ağı
- Tramvay Ağı

Lastik tekerlekli ulaşım otobüs ağı ve yaya alanları ile bisiklet ulaşımının geliştirilmesi planın hedefleri arasındadır.

Planın onaylandığı 2009 yılından 2017 yılı sonlarına kadar geçen sürede, bu alt sistemler Hızlandırılmış Banliyö Ağı (İZBAN) nın Aliağa - Cumaovası bölümü o yıllarda hizmete alınmış işletmeye başlanmıştır. Ulaşım Ana Planı güney aksında Selçuk (Efes) ve kuzey aksında Aliağa OSB'ne kadar geliştirilmesine yönelik önermeler yer almakta, 2020 yılı hedefi tanımlanmaktadır.

Hafif Raylı Sistem Ağı (metro) ise işletmede olan Bornova Ege Üniversitesi - Hatay Üçyol istasyonları aksında, Ege Üniversitesi, Evka 3, Üçyoldan Hatay, Amerikan Koleji, Poligon, Üçkuyular istasyonları işletmeye alınmıştır. Evka 3 Bornova Merkez ve Üçyol, Eskiizmir, Şirinyer, Buca, DEÜ kampüs hattına dair bir gelişme izlenmemektedir. Narlıdere, Güzelbahçe, Urla, İYTE Kampüs, HRS önerisi de ulaşım planı önerilerinden olup, bir gelişme görülmektedir.

Körfez vapurları ağı, Kent Planlarında ve Ulaşım Ana Planında öngörülen Mevişehir, Güzelbahçe, Adliye iskelelerine dair bir gelişme izlenmemiş, yeni vapurların hizmete alınması ve mevcut iskelelerde çoğu tartışmalı düzenlemelerle yetinilmiştir.

İskele sayılarının artırılması, Vapurların çeşitlendirilmesi ve sefer sıklıklarına dair bir düzenleme ve çalışma yapılmadığı gözlenmektedir.

Tramvay ağı olarak önerilen, beş ayrı güzergahtan Alsancak - Konak - Üçkuyular aksının çalışmaları sürmektedir. Alaybey, Bostanlı, Atatürk

organize Sanayi Bölgesi hattında, Alaybey - Bostanlı - Mavişehir kısmı tamamlanmış, 2017 yılında işletmeye alınmış, diğer kesimlerde bir gelişme olmamıştır. Buca merkez, Bornova - Bayraklı ve Narlıdere, Güzelbahçe, Urla tramvay hatlarında bir gelişme olmamıştır.

2009 yılında onaylanmış olan Ulaşım Ana Planı'nın, İzmir Büyükşehir Belediyesi yetki alanına yeni katılan kuzey, güney ve batı yerleşmelerini kuzeyde Bergama, Dikili, Kınık, güneyde Tire, Ödemiş, Beydağı, Kiraz ve Selçuk'u kapsayacak şekilde revize edilmesi beklenmekte ve güncellenmesi gereklidir.

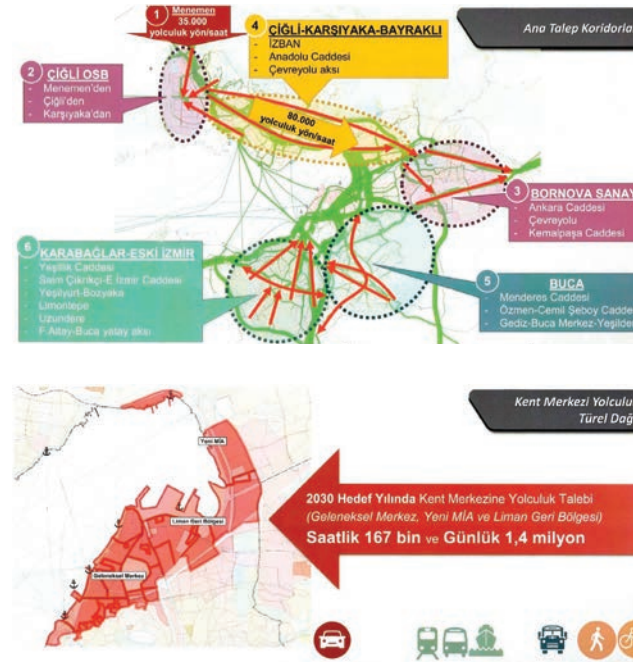
12 Eylül 2017 tarihli bilgilendirme toplantısında 2009 UA. Planının güncellenmesine ve revizyonuna dair gelişmeler beklenirken, sunulan belge ve bilgilerde yeni bir plan gibi aktarılmış, mevcut plan kararlarına, hedeflerine, politikalarına ve eksikliklerine, bu planda değişime öngörece kentsel alandaki yeni mekansal gelişmelere dair bilgiler yeterince yansıtılmamıştır.

## UPİ 2030 İzmir Ulaşım Ana Planı

UPİ 2030 İzmir Ulaşım Ana Planı, 2009 planının bir revizyonu ve ilavesi olarak ele alınması gereken bir çalışma olmalıdır. Bilgilendirme toplantısında bu kapsamda bir kıyaslama izlenmemiştir. Değerlendirebilmek için 2009 planının önermelerinin neden gerçekleşmediği ve neden değiştirileceğine dair doğru, güncel ve gerçekçi gerekçelere ve analizlere ihtiyaç duyulmaktadır.

İzmir Ulaşım Ana Planı - 2030 sunumunda örneğin körfez - deniz ulaşımına, bu ulaşım türünün sayısal analizlerine, önceki planın deniz hedeflerine erişip erişmediğine dair hiçbir değerlendirme, bilgi ve önerme sunulmamış, bir körfez kenti olan İzmir için içinde deniz - körfez geçmeyen ya da bir başka ifadeyle deniz ulaşımını hiç dikkate almayan bir Ulaşım Ana Planı sunumu yapılmıştır.

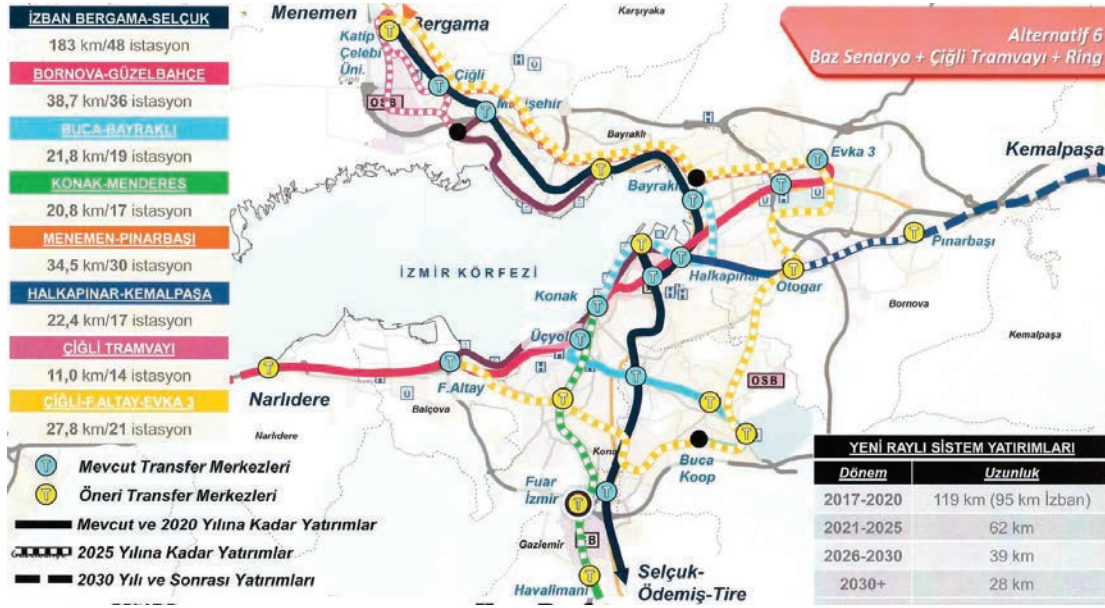
İzmir Merkez Kent alan sınırları içinde bugün ve gelecekte en yoğun nüfus ve yolculuk taleplerinin merkez kent içinde olduğu-olacağını gerek 2009 UAP İstek hatları analizi tabloları, gerekse UPİ 2030 yolculuk



talep analizi tabloları benzer şekilde ortaya koymaktadır. Mavişehir'den Üçkuyular'a kadar yaklaşık 35 kilometre kıyısı olan ve bu kıyı çevresinde çok yüksek nüfus ve çok farklı kentsel işlevler bulunmaktadır. Ulaşım Ana Planı 2030 çalışmasının bu bağlamda körfez-deniz ulaşımına dair bir hedef içermiyor olması, deniz ulaşımının diğer türlerle entegrasyonuna dair bir politika, program önermiyor olması bu planın bir Ulaşım Ana Planı olabilme kapasitesini ortadan kaldırmaktadır. İzmir kenti için deniz ulaşımını dikkate almayan, geliştirilmesine ve diğer türlerle entegrasyonuna dair bir amacı olmayan bir ulaşım planı baştan eksik, yetersiz ve sonuçsuz olacaktır.

İzmir körfezi deniz ulaşımının geliştirilmesi, güçlendirilmesi bu bağlamda iskele sayılarının çoğaltılması, deniz araçlarının çeşitlendirilmesi, sefer sıklıklarının talep yaratacak tarzda özendirici olması gibi çalışma ve önerilerin etüd edilmesiyle deniz ulaşımı Ulaşım Ana Planında, kent içi ulaşımında etkin bir toplu ulaşım türü olarak mutlaka yer almaktadır.

**Önerilecek ulaşım türlerinin, bütün proje ve programlarının yukarıda özetlenmeye çalışılan yerleşme ve sektörel işlevlerin dağılımları kapsamında oluşan yolculuk istek hatları ve erişim ulaşım taleplerini, hızlı, konforlu, güvenli, ekonomik ve kentin yaşam kalitesini destekler nitelikte karşılaması zorunluluktur.**



## Kent İçi Ulaşım Sistemlerinin Sorunları

İzmir kent içi raylı sistem hatlarının yalnızca güney-kuzey ve doğu - batı aksında lineer olarak gerçekleşmesi nedeniyle, nüfus yoğunluğu fazla olan yerleşme ve (MİA) Merkezi İş Alanlarını içermiyor olması,

Hali hazırda işletmede olan ulaşım türlerinin (hafif raylı sistem, metro, deniz ve tramvay) entegrasyonunun, birbirini desteklemesinin tam olarak sağlanamamış olması (örneğin tramvay izban istasyonlarına henüz erişmiyor)

Vapur iskelelerine (Bostanlı - Üçkuyular) yaya erişimine dair mekansal tasarım sorunlarının giderilememiş olması.

İzban istasyonlarının bazılarında çevresinin mekansal tasarımı, aydınlatma, zemin döşemeleri, güvenlik vb. sorunlar bulunması,

Aktarma istasyonlarında (hafif raylı sistem, metro, vapur) büyük kapasiteli otoparklar gerçekleştirilmemiş olması, park et - devam et sisteminin geliştirilememiş olması.

İstasyonlara her kesimden kentlinin, kadın, yaşlı çocuk, engelli vb. kolayca erişimini sağlayan, güneşten, yağmurdan, rüzgardan, marjinal durumlardan korunmuş nitelikli mekansal düzenlemelerin yapılamamış olması,

Mekan kalitesinin yaşam kalitesine doğrudan etkisi olduğu tespitinden hareketle, yalnızca istasyon-durak yapılmış olmasının yeterli

olamayacağı, temiz, güvenli, bakımlı çevre düzenlemelerinin de hızla tamamlanması

Var olan ulaşım türlerinden deniz ulaşımının, mevcut olanaklar içinde dahi sefer sıklıklarının geliştirilmesi, deniz araçlarının çeşitlendirilmesi vb. gibi uygulamaların yapılamamış olması.

Belediyenin körfezi bir podyum gibi kullanma politikası kapsamında kıyı tasarımı ile bütünleşen ve çok sayıda kentlinin her gün kullandığı iskelelerin ve çevrelerinin mekan kalitesinin yaya öncelikli olarak iyileştirilememiş olması.

İzmir kent içi ulaşımında darboğaz olan ve tıkanmalara neden olan Alsancak Gar önü kavşağı, Karşıyaka İskele önü gibi odak noktaların araç alt geçişi projeleri ile kalıcı olarak çözümlenmemiş olması

Mevcut yaya akslarının yeterince geliştirilememiş olması (örneğin Liman-Kıbrıs Şehitleri-Sevgi Yolu-Mimar Kemalettin-Kemeraltı aksı gibi)

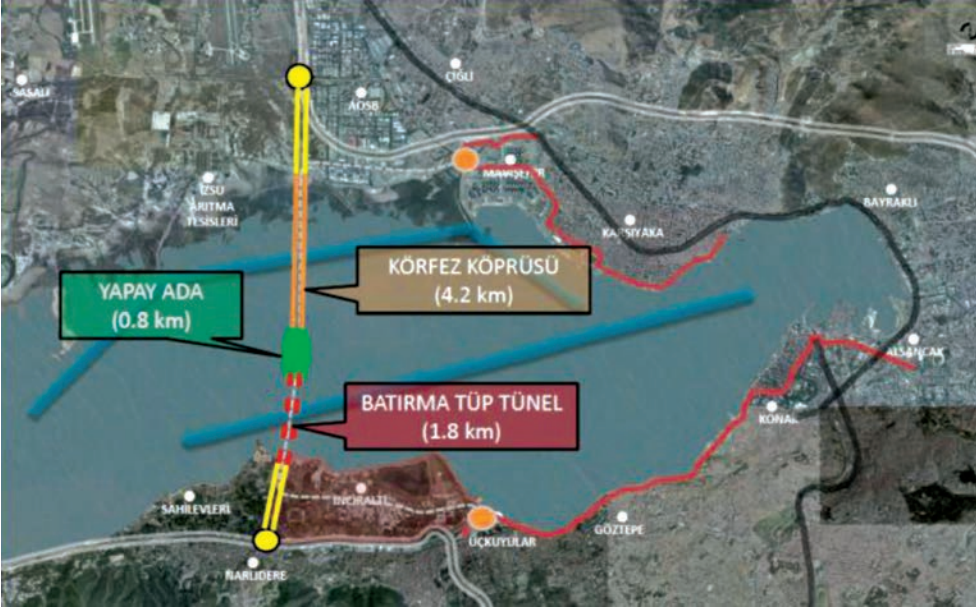
Mevcut yaya akslarının en güçlülerinden Kordon, pasaport koridorunda, yaya akslarının işletmeler tarafından işgalinin önlenemeyişi

Yaya yolları ve kaldırımların yaya kullanımına engel oluşturan yasa dışı parklanma nedeniyle araçlar tarafından işgalinin önlenememesi,

Kent merkezine araçla gelmemeyi özendirerek şekilde İzban-Metro istasyonlarında, vapur iskelelerinde güvenli otopark olanakları yaratılmamış olması olarak özetlenebilir.

## Öneriler

1. İzmir raylı ulaşım türlerinden metro ve izban nüfus yoğunluğu fazla olan yerleşme ve MİA akslarına da erişecek ve kapsayacak şekilde ring - ringler olarak geliştirilmesi, örneğin; erişim talepleri analizlerini dikkate alarak yeni kent merkezi, Bayraklı, Bornova, Otogar, Çamdibi, Alsancak, Karabağlar, Gaziemir, Buca, Dokuz Eylül Üniversitesi gibi bir ring etüd edilebilir.
2. Menemen, Ulukent, Harmandalı, Ege Kent ve Evkalar, Örnekköy, Bayraklı, Manavkuyu, Yeni Kent Merkezi, Çamdibi - Otogar, hattı etüd edilebilir. Menemen'de ve otogarda mevcut istasyonlara entegre edilerek ring haline getirilebilir. Bu iki etüd önerisi kapsamında, sunumda önerilen baz senaryo körfez geçişi hariç olmak üzere üzerinde çalışılıp geliştirilebilir. Çok sayıda hattın kesiştiği aktarma istasyonları oluşturulabilir.
3. İzban istasyonları ile tramvay hatlarının entegrasyonu mutlaka sağlanmalıdır. (örneğin Mavişehir ve Alaybey istasyonlarında)
4. Tramvay istasyonları ile iskele bağlantıları nitelikli mekansal düzenlemelerle her türlü iklim koşullarında her kesimden kentlinin kolayca bir diğer türe geçişi hızlı, konforlu ve güvenli mekanlar ile sağlanmalıdır.
5. Raylı sistemlerin HRS, Banliyö, Tramvay durak ve istasyonlarına erişen



sokak ve yaya kaldırımlarının nitelikli düzenlemeler ile iyi aydınlatılmış güvenli koridorlar ve mekanlar haline getirilmesi sağlanmalı, raylı sistem kullanımı desteklenmelidir.

**6.** Vapur iskeleleri çoğaltılmalı, Mavişehir, Salhane, ve ara iskeleler mutlaka yapılıp hizmete sunulmalı, vapur kullanımını destekleyecek sefer sıklığı ve zirve saatler dışında talebi karşılayacak küçük kapasiteli ancak kuzey denizlerine özgü olan değil İzmir ikliminin gereksinimi olan tasarıma sahip deniz araçlarıyla vapur çeşitliliği sağlanmalıdır.

**7.** Batı aksında Güzelbahçe, Urla gibi daha düşük yoğunluklu yerleşme ve alt merkezlere raylı sistem önerisi maliyet açısından yeniden etüd edilmelidir.

**8.** Şehir içi karayolu iyileştirmeleri kapsamında Alsancak Gar önü kavşağında ve Karşıyaka İskelesi önünde trafiğin yeraltına alınmasıyla bu alanların yaya kullanımlarının mekansal kalitesi artırılmalıdır.

**9.** İskele ve istasyon çevrelerindeki mekansal düzenlemelerde araçlar değil, insanlar esas alınarak tasarım ve uygulamalar yapılmalıdır. (Örneğin Bostanlı iskelesinde arabalı vapur yolu, otopark, bir restoranın otoparkından arta kalan alan insanlara ayrılmıştır, önce insanların kullanımı esas alınmalı, kalan alanlar araçlar için düzenlenmelidir.)

**10.** Kıbrıs Şehitleri Sevgi Yolu yaya aksı kesintisiz olarak Alsancak

Liman'ndan Kemeraltına ulaştırılmalı, bu aksı kesen araç trafiği geçişlerinde yaya önceliğini vurgulayan güçlü çizgi ve ışıklandırmalarla sürücüler uyarılmalıdır.

**11.** Konak, Pasaport, Kordon aksında yaya alanlarının işletmeler tarafından işgali mutlaka önlenmeli, aynı şekilde diğer yayalaştırılmış alanlarda yaya kullanımını engelleyen, zorlaştıran işgal ve düzenlemeler önlenmelidir. Denetimleri sağlanmalıdır.

**12.** Var olan bisiklet yolları geliştirilmeli, bisiklet kullanımını destekleyen projeler sürdürülmeli, bisiklet kullanımını özendirici uygulamalar geliştirilmelidir.

**13.** 2009 da onaylanan İzmir Ulaşım Ana Planı ve çalışmaları süren UPI 2030 Ulaşım Ana Planı için yapılmış olan ve toplamda yaklaşık altı yıl süren çok ayrıntılı araştırmalar ve analizler sonucunda, İzmir merkez Kentte ve Kentsel bölgeden merkeze erişim ulaşım talep ve yolculuk istek hatları ve koridorlar tanımlanmıştır. Bu araştırma, analizlerin ve sentezlerin hiçbirinde Çiğli-OSB den, İnciraltı, Yenikale aksında yapılacak açıklanan körfez köprü-ada-tünel projesi gibi bir erişim ulaşım talebi ve istek hattı ortaya çıkmamıştır.

Bütün araştırmaların ve sentezlerin sonuçları bu geçişi önermez iken, bir dayatma olarak İzmir Ulaşım Ana Planına bu geçişin işleneceği ilgili kurumlar tarafından ifade edilmektedir. Böylesi bir tutum

bilimsellikten ve akılcılıktan uzak bir sonuç yaratacak ve İzmir Ulaşım Ana Planını sakatlayacaktır.

**Körfez köprü-ada-tünel projesi; İzmir kenti İmar planlarının ve ulaşım ana planlarının bir önerisi değildir. Kentin erişim, ulaşım talepleriyle ve kent içi ulaşım ile hiçbir ilişkisi bulunmamaktadır. İzmir körfezinin su sirkülasyonuna yapay ada ve köprü ayakları ile engel oluşturarak kirliliğin sürmesine neden olacaktır. Sulak alanlara, doğal sit alanlarına ve koruma alanlarına, doğal çevreye büyük zarar verecektir.** Ekonomik açıdan fizibil değildir. Bu projeden vazgeçilmelidir.

Kamuoyuna açıklandığı şekliyle yaklaşık 3.6 milyar TL. maliyeti olacak bu proje yerine, çok önemli miktardaki bu kamu kaynağı İzmir kentinin bilimsel bulgulara ve etüdlere dayanarak hazırlanmış olan Ulaşım Ana Planının önerdiği raylı toplu ulaşım sistemlerine ve deniz ulaşımının güçlendirilmesi projelerine aktarılmalıdır.

**14.** İzmir kentini, kentsel alanı ve körfezi doğrudan etkileyecek İzmir Körfezi Geçiş Projesi karayolu-otoyol gibi büyük teknik altyapı projelerinin, kent planlarının (ulaşım ve imar planları) kararına dayanması ve bu gibi büyük yatırımların kent mekansal oluşumuna, doğal değerlerine zarar vermeyecek şekilde, bilimsel ve akılcı tercihlerle planlanmasına özen gösterilmelidir.

**Yüksek maliyetli ulaşım, altyapı projelerinin ve yatırımlarının seçiminde de teknik, bilimsel ve akılcı yöntemler esas alınmalı, kaynaklar kentin ulaşım sorunlarını çözecek öncelikli kamu toplu ulaşım projelerine harcanmalıdır.**

Uzak doğudan uzak batıya bütün dünyada, nüfusu 4 milyonu geçen metropoliten kentler içerisinde, raylı toplu ulaşım sistemleri yerine, daha çok karayolu, köprü, tünel yaparak kent içi ulaşım sorunlarını çözebilmiş bir kent yoktur. □

Hasan Topal, Mimar  
18 Eylül 2017