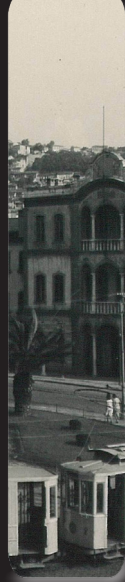




Ege Üniversitesi Yayınları
İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayın No: 19

KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE İZMİR KENT İÇİ ULAŞIMDA RAYLI SİSTEMLERİN TARİHİ



Nuri KARAKAŞ
Semih ÇINAR
İbrahim HAMALOĞLU
Fatih SELÇUK

İZMİR - 2022

Ege Üniversitesi Yayınları
İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayın No: 19

KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE İZMİR KENT İÇİ ULAŞIMDA RAYLI SİSTEMLERİN TARİHİ

Nuri KARAKAŞ
Semih ÇINAR
İbrahim HAMALOĞLU
Fatih SELÇUK

İZMİR
2022

KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE
İZMİR KENT İÇİ ULAŞIMDA RAYLI
SİSTEMLERİN TARİHİ

Nuri KARAKAŞ
Semih ÇINAR
İbrahim HAMALOĞLU
Fatih SELÇUK

E-ISBN: 978-605-338-378-9

Ege Üniversitesi Yayın Komisyon Başkanlığı'nın 07.11.2022 tarih ve 08/07 sayılı kararı ile yayınlanmıştır.

Eserin bilim, dil ve her türlü sorumluluğu yazarına/editörüne aittir.

© Bu kitabın tüm yayın hakları Ege Üniversitesi'ne aittir. Kitabın tamamı ya da hiçbir bölümü yazarının önceden yazılı izni olmadan elektronik, optik, mekanik ya da diğer yollarla kaydedilemez, basılamaz, çoğaltılamaz. Ancak kaynak olarak gösterilebilir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Sertifika No: 52149

Ege Üniversitesi Yayınları

Ege Üniversitesi Basım ve Yayınevi

Bornova -İzmir

Tel: 0 232 342 12 52

E-posta: basimveyayinevisbm@mail.ege.edu.tr

Yayın Link

<https://basimveyayinevi.ege.edu.tr>

Yayınlanma Tarihi: Kasım, 2022



Bu eser, Creative Commons Atıf 4.0 Uluslararası lisansı (CC BY-NC-ND) ile lisanslanmıştır. Bu lisansla eser alıntı yapmak koşuluyla paylaşılabilir. Ancak kopyalanamaz, dağıtılamaz, değiştirilemez ve ticari amaçla kullanılamaz.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International license (CC BY-NC-ND). Under this license, the text can be shared with the condition of citation. However, it cannot be copied, distributed, modified or used for commercial purposes.

Bu çalışma Ege Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir. Proje Numarası: 23710

This study is supported by Ege University Scientific Research Projects Coordination Unit. Project Number: 23710

ÖNSÖZ

İnsanların bir arada yaşadığı alanlar büyüdükçe köyler, kasabalar ve şehirler oluşmuştur. İlkçağlardan beri gözlemlenen bu değişim, yakınçağlara gelindiğinde insan nüfusunun artışıyla doğru orantılı olarak hızlanmıştır. Bunun bir sonucu olarak şehirlerin sayısı ve yüz ölçümleri İlkçağ, Orta çağ ve Yeniçağ gibi dönemlerdeki durumlarına nazaran çok daha büyük bir hale gelmiştir. Bu değişim insanların gündelik yaşamını da doğrudan etkilemiştir. Şehirlerin yüz ölçümündeki büyümeyle birlikte şehir içinde bir yerden başka bir yere gitmek önceki yüzyıllara göre çok daha zorlu bir hal almıştır. Bu durum kent içinde bir ulaşım ağı kurulması ihtiyacını doğurmuş, önceleri atların çektiği arabalarla sağlanan kent içi ulaşım, iki uzak noktayı birbirine bağlayan raylar üzerinde giden kara taşıtları (tren, tramvay, metro gibi) da eklenmiştir. Osmanlı Devleti'nin çağdaş dünyaya açılan kapılarından biri olan İzmir, bu ulaşım türünün Türkiye'de ilk uygulandığı şehirlerden biri olmuştur. Bu çalışma, Konak rıhtımı üzerinde kurulan ilk atlı tramvaydan günümüze kadar uzanan süreci kapsamaktadır. XIX. yüzyılın son çeyreğinden günümüze kadar uzanan süreçte kullanılan raylı sistemlerin kuruluş öyküleri, tarihsel süreç içindeki değişim ve dönüşümleri ile günümüzdeki durumları gibi konular araştırılarak raylı sistemlerin kent içi ulaşımında nasıl bir etki yarattığı tespit edilmiştir. Böylelikle, kentin ulaşım hafızasını oluşturacak ve kent belleğine katkıda bulunacak bir adım atılmıştır. Bu çalışma, Ege Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü Birimince desteklenmiştir. Desteklerinden dolayı E.Ü. BAP Koordinatörlüğü'ne teşekkür ederiz. Prof. Dr. Mehmet Ali Kaya'ya, Prof. Dr. Hasan Mert'e, Prof. Dr. Cihan Özgün'e, Doç. Dr. Olcay Pullukçuoğlu Yapucu'ya, Doç. Dr. Haydar Yalçın'a, Ege Üniversitesi Basım ve Yayınevi Şube Müdürü Leyla Durukan'a ve Matbaa Teknikeri Medine Demir'e ayrıca teşekkürü bir borç biliriz.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
TABLO VE ŞEKİL LİSTELERİ.....	IV
GİRİŞ	1
İZMİR’İN ATLI TRAMVAYLARI.....	7
1.A. KORDON (RIHTIM) ATLI TRAMVAYI	7
1.B. GÖZTEPE ATLI TRAMVAYI	17
1.C. KARŞIYAKA ATLI TRAMVAYLARI.....	21
1.D. ATLI TRAMVAYLARIN İŞLEYİŞİ SIRASINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI	26
İZMİR’İN ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARI (1928-1954)	35
2.A. GÖZTEPE ELEKTRİKLİ TRAMVAYI.....	35
2.B. GÖZTEPE ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARININ MİLLİLEŞTİRİLMESİ	49
2.C. GÖZTEPE ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARININ KALDIRILMASI	51
İZMİR METROSU	53
3.A. İZMİR METROSU’NUN (1. AŞAMA) KURULUŞU’NA YÖNELİK İLK ÇALIŞMALAR VE METRONUN HİZMETE GİRMESİ	54
3.B. İZMİR METROSU’NUN 2. AŞAMASI: ÜÇYOL-ÜÇKUYULAR (FAHRETTİN ALTAY) HATTI İLK ÇALIŞMALARI	64
3.C. İZMİR METROSU’NUN 3. AŞAMASI: BORNOVA (EGE ÜNİVERSİTESİ HASTANESİ)-EVKA 3 HATTI.....	65
3.D. İZMİR METROSU’NUN 2. AŞAMASI: ÜÇYOL-FAHRETTİN ALTAY HATTI’NIN TAMAMLANMASI	70
3.E. İZMİR METRO SİSTEMİNİN ANA ÖZELLİKLERİ VE SİSTEMDE YAPILAN İYİLEŞTİRME ÇALIŞMALARI	75
3.F. YAPIMI DEVAM EDEN VE PLANLANAN YENİ METRO HATLARI	83
ŞEHİR İÇİ ULAŞIMDA BİR DEVRİM: İZMİR BANLİYÖ SİSTEMİ (İZBAN)	89
4.A. İZMİR BANLİYÖ SİSTEMİ’NİN (İZBAN) KURULUŞU	94

4.B. KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE İZBAN.....	96
4.C. İZBAN'DA GREVLER.....	143
4.D. İZBAN'DA GÜVENLİK VE ASAYİŞ.....	151
İZMİR'İN MODERN TRAMVAYLARI	157
5.A. KARŞIYAKA TRAMVAY HATTI.....	159
5.B. KONAK TRAMVAY HATTI.....	164
5.C. ÇİĞLİ TRAMVAY HATTI.....	170
SONUÇ	173
KAYNAKÇA	179

TABLO VE ŞEKİL LİSTELERİ

Tablo-1: Kordon (Alsancak-Konak) Tramvay Hattı'nın 1920'li Yıllardaki Sefer Saatleri

Tablo-2: Darağacı (Alsancak-Halkapınar) Tramvay Hattı Sefer Saatleri

Tablo-3: Konak - Göztepe Tramvay Hattı Sefer Saatleri

Tablo-4: Çeşitli Yıllarda Elektrikli Tramvay Bilet Fiyatları

Tablo-5: Çeşitli Yıllarda Elektrikli Tramvaylarla Taşınan Yolcu Sayısı

Tablo-6: 1928-1937 Yılları Arasında Elektrikli Tramvay Sayıları

Tablo-7: İzmir Metrosu'nun 1. Aşamasının Ana Özellikleri

Tablo-8: İzmir Metrosu 1. Aşaması Üçyol-Bornova Hattı Seyahat Süreleri

Tablo-9: İzmir Metrosu'nun Duraklar Arası Mesafeleri, Varış, Bekleme ve Seyahat Süreleri

Tablo-10: İzmir Metrosu'nda Hizmette Olan Metro Araçlarının Türlerine Göre Özellikleri

Tablo-11: İzmir Metrosunun Yıllara Göre Sefer ve Yolcu Sayıları

Tablo-12: 1970'li yıllarda Banliyö Sefer Sayıları

Tablo-13: Yıllara Göre İZBAN Verileri

Tablo-14: Karşıyaka Tramvayı Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Tablo-15: Karşıyaka Tramvay Hattının Yıllara Göre Sefer ve Yolcu Sayıları

Tablo-16: Konak Tramvayı Sağ Hat (Fahrettin Altay - Halkapınar Yönü Tramvay Hareketi için) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Tablo-17: Konak Tramvayı Sol Hat (Fahrettin Altay-Halkapınar Yönü Tramvay Hareketi için) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Tablo-18: Konak Tramvay Hattının Yıllara Göre Sefer ve Yolcu Sayıları

GİRİŞ

Bir yerden başka bir yere gitme eylemi olarak tanımlanan ulaşım, insanlık tarihinin başlangıcından günümüze kadar kesintisiz bir şekilde devam etmiştir. İnsanoğlunun ulaşımı kolaylaştırma çabaları daha ilkçağlarda başlamış, hayvanların ehlileştirilip binek hayvanı olarak kullanılması, tekerleğin icadı, su üzerinde ulaşımı sağlayan deniz araçlarının -sal, sandal ve nihayet gemiler gibi- yapımı, yol inşası gibi gelişmeler bu çabaların ilk örnekleri olmuştur. İlkçağlardan XIX. yüzyıla kadar geçen süreçte deniz ulaşımı ağırlık kazanmış, toplu ulaşımı sağlayan tek ulaşım aracı gemiler olmuştur. XVIII. ve XIX. yüzyıllarda gerçekleşen Sanayi Devrimi, üretim alanında olduğu gibi ulaşım alanında da büyük bir ilerleme yaşanmasını sağlamış, buharlı gemiler ve demiryolları bu ilerlemenin somut göstergeleri olmuştur. İlk zamanlarda madenlerden çıkarılan ham maddeleri taşımak için kullanılan raylar, kısa bir süre sonra yolcu taşımacılığında da kullanılmaya başlanmıştır. Şehirler arası yolcu taşımacılığında önemi artan demiryolları, kısa süre içinde şehir içi yolcu taşımacılığında da kendisine önemli bir yer bulmuştur.

Şehir içi toplu taşımacılığında demiryolu tanımı yerine kullanılan raylı sistem, raylar ile sabitlenmiş bir yol üzerinde sabit güzergâhlarda seyrüsefer eden ve yolcu taşımacılığında kullanılan araçların bütünü olarak tanımlanmaktadır. Günümüzde nüfusu kalabalık olan şehirlerin kent içi toplu taşımacılığında yaygın olarak kullanılan raylı sistemler; hafif raylı sistemler, tramvaylar, metrolar, banliyö trenleri, manyetik yataklı sistemler ve üst yollu elektrikli toplu taşıma sistemi olan monoraylardan oluşmaktadır. Çalışmamızın odak noktasında yer alan İzmir’de, raylı sistemlerin alt türlerinden olan tramvay, metro ve banliyö treni örneklerine rastlamak mümkündür. Bu örneklerden banliyö trenleri ve tramvaylar günümüzde olduğu gibi tarihsel süreç içerisinde de İzmir kent içi ulaşımında kullanılan toplu taşıma araçları olmuşlardır. Raylı sistemlerin kent içi ulaşımındaki ilk örneği olarak ortaya çıkan tramvaylar, mevcut kent yolları üzerinde döşenen raylarda “kataner” adı verilen havai hattan aldıkları elektrikle çalışan, yol ve trafik durumuna göre bir sürücü tarafından kumanda edilen, genellikle bir adım atılarak binilebilen alçak zeminli araçların kullanıldığı toplu taşıma sistemleridir. Kent içi raylı ulaşımında yaygın olarak kullanılan araçlardan bir diğeri de metrolardır. Yeraltında veya bazen yer üstünde işletilen ve diğer topluma taşıma sistemleriyle yol kesişmesi olmayan bu sistem, kendi içinde kapalı bir yapıdır. Dünyada yaygın olarak kalabalık büyük şehirlerde toplu taşımada başvurulan bir sistemdir. Banliyö trenleri ise çoğunlukla büyük şehirlerde görülen ve şehir dışına yolcu taşımada kullanılan bir raylı sistem türüdür. Durak aralıklarının fazla olması nedeniyle kent merkezleri için kullanışlı değildir. Metro sisteminin uzaklıklar nedeniyle verimliliğini yitirdiği yerlerde banliyö trenlerinin işleme alınması, şehir içi toplu

taşımanın rahatlatılması noktasında tercih edilmektedir. Ayrıca metro sistemlerine göre işletme giderleri ve enerji tüketimi oldukça düşüktür¹.

Türkiye'deki nüfus artışı ve iç göçle birlikte büyükşehir ve metropol kent statüsündeki yerleşim yerlerinin sayısı artmıştır. Bu kentlerdeki yoğun nüfus, konut ve işyeri bölgelerinin geniş bir alana yayılmasına neden olarak kent içi ulaşım taleplerini günden güne artırmış ve böylece otobüs gibi geleneksel toplu taşıma olanaklarını yetersiz hale getirmiştir. Bu nedenle mevcut toplu taşıma sistemlerinin tamamlayıcısı olarak raylı sistemler, kentlerdeki ana ulaşım güzergâhlarında yeni ve alternatif bir toplu taşıma sistemi olarak ortaya çıkmışlardır. Türkiye'de raylı sistemlerin devreye alınmasına yönelik zorunluluk, dünyanın diğer büyük şehirlerinde daha önce ortaya çıkan ihtiyacın doğal bir uzantısı niteliğindedir. Teknik gelişmeler, modern yaşam tarzı ve özellikle şehirlerde artan taşıt trafiği raylı toplu taşıma sistemlerini zorunlu hale getirmiştir. Böylece dünyadaki büyük şehirlerde XIX. yüzyılda raylı sistemler oluşturulmaya başlanmış, XX. yüzyılda da yaygın hale getirilmiştir².

Kentlerde tüm özel araç kullanıcılarının talebini karşılayacak yol ağının sağlanamaması bir tarafa, mevcut ulaşım sistemlerinin yetersiz kaldıkları noktada raylı ulaşım sistemlerinin kullanımına gidilmiş, kent içi ulaşımında ana bölgeleri birbirine bağlayan ve mevcut ulaşım araçları (dolmuş, otobüs, vapur gibi) ile beslenen yüksek kapasiteli raylı ulaşım sistemleri işletime alınmıştır. Bununla birlikte kentlerdeki raylı sistemler, lastik tekerlekli ulaşım sistemlerinin tamamlayıcısı olarak ortaya çıkmalı ve lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerinin yetersiz kaldığı noktada ulaşım sorunlarının çözüm aracı olarak görülmelidir. Bu iki ulaşım sisteminin koordineli olarak devreye alınması sorunsuz bir kent içi ulaşımın oluşturulmasına katkı sağlamaktadır.

Raylı sistemlerin kent içi toplu taşımada tercih edilmesinin temel sebepleri şunlardır:

1. Toplu taşımanın daha yaygın kullanımı yoluyla şehir içi hareketliliği ve ekonomik canlılığı artırmak.
2. Toplu taşımayı tercih edilir kılarak özel otomobil kullanımını azaltmak.
3. Trafik sıkışıklığını çözmek.
4. Özel otomobilin kent merkezi dışında kullanılmasını sağlamak.
5. Özel otomobillerin trafiğe çıkış sayısını seyrekleştirerek hem kent içi hava kirliliğini hem de yakıt tüketimini azaltmak.
6. Özel otomobillerin kent içinde kullanımının azaltılması sonucunda bu araçların yol kenarlarında park etmesi durumunu seyrekleştirerek görüntü kirliliğini azaltmak.

¹ İrfan Şenlik, "Kent İçi Raylı Ulaşım Sistemleri", *Elektrik Mühendisliği Dergisi*, Sayı: 458, (Eylül 2016), s. 37-38.

² Sedat Murat - Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 2010, s. 190; Tülay Kılınçaslan, "Kentsel Ulaşım Tarihsel Gelişim", *Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıma-Planlama-Politikalar*, Derleyen: Tülay Kılınçaslan, Ninova Yayınları, İstanbul 2012, s. 26-30.

7. Trafik kazalarını azaltmak.
8. Kent gelişimini yönlendirmek, yeni ve düzenli bir kentsel yerleşimin (konut, sanayi sitesi vb.) gelişmesini sağlamak.
9. Yaşlılar ve fiziksel engelliler için ulaşım olanağı sağlamak.
10. Toplu taşıma sunumundaki yetersizliği (aşırı doluluk, düşük sıklık vb.) ortadan kaldırıp talebe cevap vermektir³.

Modern dünyanın en modern toplu taşıma sistemi olarak nitelenen raylı sistemlerin kent içi ulaşımındaki tarihi geçmişi XIX. yüzyılın başlarına kadar uzanmaktadır. XVIII. ve XIX. yüzyıllarda gerçekleşen Sanayi Devrimi, üretim başta olmak üzere birçok alanda insan hayatını kolaylaştıran yenilikler getirmiştir. Bu yeniliklerin en önemlilerinden biri de ulaşım alanında yaşanan gelişmelerdir. Buharlı gemiler ve demiryolları, Sanayi Devrimi'nin ulaşım alanına getirdiği yeniliklerin en somut göstergeleridir. XIX. yüzyılda şehirlerarası ulaşımın en modern aracı olarak ortaya çıkan demiryolları, başlangıçta madenlerden çıkarılan maddeleri taşımak için kullanılmıştır. Ray üzerinde yapılan taşımacılığın pratikliğinin kısa bir sürede anlaşılması üzerine raylar yolcu taşımacılığında da kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu taşımacılığı yapmak üzere kullanılan ilk raylar, 1825 yılında Stockton ile Darlington arasına döşenmiş ve Lokomasyon (*locomotion*) adı verilen ilk trenin saatte 20 mil (32.18688 km) hızla yol alması demiryollarına olan ilgiyi artırmıştır⁴. 1830'lu ve 1840'lı yıllardan itibaren Fransa, Prusya ve Belçika gibi Avrupa ülkeleri ile Amerika Birleşik Devletleri demiryolu yapımına önem vermiş, bu yıllarda Avrupa'daki birçok ülke ve şehir, demiryolları ile birbirine bağlanmıştır⁵. Böylece raylı sistemlerin bir parçası olan banliyö trenleri de kendiliğinden ortaya çıkmış, büyük kentlerle çevresindeki daha küçük yerleşim yerlerinin birbirine bağlantıları da sağlanmıştır.

Şehirler arası ulaşımında bir devrim etkisi yaratan raylardan şehir içi ulaşımında da yararlanma fikri, şehir içi ulaşımında yeni bir çığır açmış ve tramvayların ortaya çıkış sürecini başlatmıştır. Trenlerin yakıt olarak kullandığı kömür, şehir içi kullanıma uygun olmadığından tramvayların nasıl hareket ettirilecekleri problemi ortaya çıkmış, at ile çekilen tramvaylar geliştirilerek yakıt sorunu ortadan kaldırılmış ve tramvayların hareket problemi çözülmüştür. Raylar üzerinde giden tramvay vagonunun at ile çekildiği bir toplu taşıma aracı olan atlı tramvaylar, şehir içi ulaşımında ilk defa New York'ta kullanılmıştır. New York ile Harlem arasına döşenen raylar 1832 yılında hizmete açılmış ve

³ Cihan Aslan, *İzmir'deki Raylı Sistemlerin Kent İçi Trafik Etkileri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir 2005, s. 30-31.

⁴ Richard Bowood, *The Story of Railways*, Wills & Hepworth Ltd., Loughborough, 1961, s. 12.

⁵ Arnulf Gröbler, *The Rise and Fall of Infrastructures*, Physica-Verlag Heidelberg, 1990, s. 94; Patrick O'Brien, *Railways and the Economic Development of Western Europe 1830-1914*, The Macmillan Press, London, 1985, s. 205-206.

atlı tramvay seferleri başlatılmıştır⁶. Ancak rayların yol zemininden yüksek olması insanları ve diğer ulaşım araçlarını olumsuz etkilediğinden ilk tramvay denemelerinin ömrü kısa olmuştur. ABD'de yaşayan M. Loubat isimli bir Fransız mühendise ait olan rayları zemine gömerek rayların yarattığı çıkıntıyı ortadan kaldırma fikri, şehir içi ulaşımında tramvay kullanımını tekrar gündeme getirmiştir. 1852 yılında ilk zemine gömülü raylar New York'ta denenerek başarılı bir sonuç elde edilmiştir. Bu buluşu sayesinde atlı tramvaylara işlevsellik kazandıran M. Loubat, Fransa'ya dönerek atlı tramvayları Avrupa'ya da taşıdı. 1855 yılında Paris'te hizmete giren atlı tramvaylar, 1860 yılında İngiltere'nin Birkenhead kasabasında, 1862'de Cenevre ve Londra'da, 1863'te Kopenhag ve Peşte'de, 1865 yılında Berlin ve Viyana'da, 1869 yılında Brüksel ve Liverpool'da, 1871 yılında da İstanbul'da şehir içi toplu taşıma aracı olarak kullanılmaya başlandı⁷.

Atlı tramvaylar özellikle Avrupa kıtasında oldukça rağbet gördüler. Örneğin, 1873 yılına gelindiğinde sadece Paris'te 22 tane atlı tramvay hattı kurulmuştu. Ancak atlı tramvayın birçok yönden dezavantajları da mevcuttu. Tramvayların hareketi atların güçleriyle sınırlıydı. Dik yokuşlarda atlar zorlandığından tramvaylar son derece yavaş ilerliyordu. Tramvaylarda çalışan atlar bir süre sonra düz zeminde bile zorlanıyor, birkaç yıl içinde değiştirilmeleri gerekiyordu. Ayrıca atların bakımı da fazladan personel gerektiren ve oldukça masraflı bir işti. Bu durum tramvay müteşebbislerini yeni arayışlara sevk etti. Önceleri buhar, basınçlı hava, gaz ve benzinli motorla çalışan tramvaylar denendi ancak elektriğin tramvayları hareket ettirmek için bir enerji kaynağı olarak ortaya çıkmasıyla tüm bu denemelerden vazgeçildi⁸. 1875 yılında Saint Petersburg yakınlarında bulunan Sestroretsk'de işletilen dünyanın ilk elektrikli tramvayı, mucit Fyodor Pirotsky tarafından icat edilip test edildi. Dönemin çeşitli fuarlarında boy gösteren Pirotsky, icadına ilgi gösteren uzmanlarla fikir alışverişlerinde bulundu⁹. Bu bilgi paylaşımlarının bir sonucu olarak elektrikli tramvayı şirket anlamında dünyada ilk tanıtan şirket Alman Siemens & Halske Şirketi oldu. Dr. C. Werner Siemens, 1879 yılında Uluslararası Berlin Ticaret Fuarı'nda, saatte 4 mil (6,4 km) hız yapabilen elektrikli tramvayın tanıtımını yaptı ve tramvayı fuar alanının etrafına döşenen raylar üzerinde yürüttü¹⁰. 1881 yılında Siemens & Halske tarafından Gross-Lichterfeld ile Berlin arasında kurulan ilk elektrikli tramvay hattı ile elektrikli tramvay ilk kez toplu taşımada hizmete girdi. 12 Mayıs

⁶ D. Kinnear Clark, *Tramways, Their Construction and Working*, Crosby Lockwood and Co, London, 1878, s. 6.

⁷ Vahdettin Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011, s. 17-19, 51; Ertan Ünal, "İlk Tramvay Son Tramvay", *Hayat Tarih Mecmuası*, Yıl: 4, Cilt: 2, Sayı: 10, (1 Kasım 1968), s. 67; Theo Barker - Dorian Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, The Macmillan Press, London, 1993, s. 68-69.

⁸ Yves Boquet, "The Renaissance of Tramways and Urban Redevelopment in France", *Miscellanea Geographica - Regional Studies On Development*, Vol. 21, No. 1, (2017), s. 6.

⁹ C. N. Pyrgidis, *Railway Transportation Systems: Design, Construction and Operation*, CRC Press, 2016, s. 156; Massimo Guarnieri, "Electric Tramways of the 19th Century", *IEEE Industrial Electronics Magazine*, 14 (1), 2020, s. 72.

¹⁰ David Goodman, *The European Cities & Technology Reader*, London, 1999, s. 214.

1881'de Berlin'in Lichterfeld bölgesinde elektrikli tramvay deneme sürüşlerine başlandı ve yolcuların ücretsiz katılımıyla yapılan bu denemeler esnasında yağmur nedeniyle ıslanan pek çok yolcu elektrik akımına maruz kaldılar¹¹. Gerekli önlemler alındıktan sonra hat 16 Mayıs 1881 tarihinde tekrar hizmete açıldı¹². İngiltere'de ise ilk elektrikli tramvay 1895 yılında Bristol'de faaliyete alındı. Londra'daki ilk elektrikli tramvay hattı, 1901 yılında London United Tramways Company tarafından hizmete açıldı¹³. Fransa'da ilk hat, 1890 yılında Clermont-Ferrand'da ve yine aynı yıl Hollanda'nın Hague şehrinde kullanıma başlandı ve bu elektrikli tramvaylar, atlı tramvayların yerini aldılar¹⁴. Tramvay teknolojisindeki bu değişim atlı tramvaylara göre daha az maliyetli ve daha yüksek hızlı olan elektrikli tramvayların popülaritesini artırdı. XX. yüzyılın başlarında, Avrupa ve ABD şehirlerindeki neredeyse tüm atlı tramvayların elektrikli tramvaya dönüşümü başladı¹⁵. 1884 yılında Frankfurt'ta, 1886 yılında Münih'de, 1890 yılında Clermont-Ferrand'da, 1891 yılında Halle'de, 1892 yılında Bremen, Paris ve Marsilya'da, 1893 yılında Hannover'da, 1894 yılında Dortmund'da, 1895 yılında Bristol'de, 1896 yılında Brighton'da ve Dublin'de, 1898 yılında Liverpool'da, 1900 yılında Paris'te, 1901 yılında da Birmingham, Manchester ve Londra'da, elektrikli tramvayların kullanımına geçildi¹⁶. Osmanlı Devleti'ndeki ilk elektrikli tramvaylar ise 1907 yılında Şam, 1908 yılında Selanik ve Beyrut'ta, 1914 yılında ise İstanbul'da hizmete girdi¹⁷.

XX. yüzyılın başlarında tramvaylara alternatif olarak otobüsler de kullanıma girdi ve trolleybüsler de yaygınlaşmaya başladı. Bu gelişmelerden sonra çoğu yerde mevcut demiryolu hatlarının uzatılması ya da hasar gören hatların onarılması yerine daha ucuz ve hareket kabiliyeti daha yüksek olan otobüsler tercih edildi. 1920'li yıllarda özellikle Fransa ve Büyük Britanya'daki tramvay hatları sökülmeğe başlandı. Bu gelişmelere rağmen tramvaylardan tamamiyle vazgeçilmedi. 1930'ların ortalarında ABD'de modern otobüslerle karşılaştırılabilir yüksek kapasite,

¹¹ Teltower Kreisblatt. 18 Mayıs 1881, s. 2.

¹² Ralf Roth, "Interactions Between Railways and Cities in Nineteenth Century Germany; Some Case Studies", *The City and the Railway in Europe*, Edited: Ralf Roth-Marie Polino, London, 2003, s. 24.

¹³ "Trams and Trains", <https://www.nationalarchives.gov.uk/pathways/census/living/move/trams.htm> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

¹⁴ Louis Figuier - Émile Gautier, *L'Année scientifique et industrielle*, Volume 34, L. Hachette et cie., 1891, s. 135.

¹⁵ Dejan Petkov, *Tramway Renaissance in Western Europe, A Socio-technical Analysis* Springer Fachmedien Wiesbaden; Springer VS, Darmstadt, 2019, s. 53; Carlos Lopez Galviz, *Cities, Railways, Modernities, London, Paris, and The Nineteenth Century*, Routledge, London, 2019, s. 187.

¹⁶ Barbara Schmucki, "The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramways in Britain And Germany, 1870-1915", *Journal of Urban History*, 38(6), (2012), s. 1077; H. Price, "London's First Electric Tramway", *The Journal of Transport History*, Volume: 3, Issue: 4, (1 November 1958), s. 205; Petkov, a.g.e., s. 151; Melek Çolak, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 22, (2003), s. 180.

¹⁷ Mesut Ayar, "Osmanlı'da İlk Elektrikli Tramvay ve Şehir Elektriği İşletme: Şam'da Elektrikli Tramvay ve Şehir Aydınlatması", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 29, (2013), s. 143; Ayşe Eryaman, "İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı", *Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 11/1, (Yaz 2016), s. 161; Engin, a.g.e., s. 177.

kalite ve performans seviyelerine sahip yeni bir tramvay tasarlandı. Bu tramvaylar, 1940'larda ve 1950'lerdeki tramvay gelişmeleri için model oldu. Böylece tramvay sistemlerinin hizmette kalması için bir temel oluştu. Birkaç on yıl sonra tramvayların yıldızı yeniden parladı ve günümüzde bile kullanılan modern bir ulaşım aracı halini aldı¹⁸.

Raylı toplu taşıma sistemlerinin bir türü olan metroların tarihi de tramvaylar gibi XIX. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Metrolar, yer altında, hemzemin veya yükseltilmiş yapılar üzerinde inşa edilmiş yüksek kapasiteli kentsel raylı sistemlerdir. Tarihteki ilk metro hattı, 10 Ocak 1863'te buharla işletilen yer altı demiryolu sistemi olarak Londra'da açıldı. 1890'da yeni hatlarla genişletilen bu metro sistemi, elektrikle çalışır hale getirilerek, elektrikli trenlerin kullanıldığı ilk metro özelliği de taşımaktadır. Dünya'daki ikinci, kıta Avrupa'sındaki birinci metro hattı ise, 17 Ocak 1875'te İstanbul'da açılmıştır. İstanbul'un iki önemli merkezi olan Galata ve Beyoğlu'nu birbirine bağlayan bu hat, "Tünel" olarak adlandırılmaktadır. Tünelin içinden geçen demiryolunun uzunluğu 626 metre olup, bu demiryolu çift hat olarak inşa edilmiştir. İstanbul'daki Tünel göz ardı edildiği için bazı kaynaklarda tarihteki ikinci metro sistemi olarak belirtilen Budapeşte Metro Hattı, 2 Mayıs 1896'da kullanıma açılmıştır. Bu metro da Londra Metrosu gibi elektrik kullanılan bir sistemdir. Tarihte ilk defa "metro" kısaltma adıyla nitelendirilen Paris Metrosu ise 19 Temmuz 1900'de açılmıştır¹⁹.

Tarihsel serüvenine değindiğimiz raylı sistemlerden atlı tramvay, elektrikli tramvay, metro, banliyö treni ve modern tramvayların kent içi ulaşımında hizmet verdiği şehirlerden biri de İzmir olmuştur. Bu çalışmada kronolojik sıra takip edilerek bu sistemlerin kuruluşları ve gelişimi incelenerek tarihsel süreçteki kopuşlar tespit edilecek ve günümüzdeki mevcut durum üzerine değerlendirmeler yapılacaktır. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e atlı tramvay ile devralınan mirasın elektrikli tramvaya evrimi, banliyö hatlarının kurulması, İzmir metrosu, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) ve İzmir Büyükşehir Belediyesi ortaklığında işletilen İzmir Banliyö Sistemi (İZBAN) trenleri ile modern tramvay hatlarının kuruluşundan günümüze kadar uzanan süreçteki değişim kronolojik sıra takip edilerek irdelenecek, böylelikle kentin ulaşım hafızasını oluşturmak ve kent belleğine katkıda bulunmak adına bir adım atılacaktır.

¹⁸ Petkov, a.g.e., s. 54.

¹⁹ Ela Babalık Sutcliffe, "Toplu Taşıma Sistemleri", *Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıma-Planlama-Politikalar*, Derleyen: Tülay Kılınçaslan, Nivona Yayınları, İstanbul 2012, s. 138; Vahdetin Engin, *Tünel'den Füniküler'e (Kabatlaş-Taksim)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007, s. 73, 75-76; "The 10 Oldest Subways in the World", 05/04/2021, <https://www.civitatis.com/blog/en/10-oldest-subways-world/> (Erişim Tarihi: 10.08.2022); "Sustainable Mobility", 26/08/2020, <https://www.webuildvalue.com/en/infrastructure/oldest-subways-in-the-world.html> (Erişim Tarihi: 10.08.2022); "Metro Rail: Facts & History", 15/12/2014, <https://www.indiatimes.com/culture/travel/metro-rail-facts-history-313969.html#:~:text=The%20idea%20of%20an%20underground,carriages%20hailed%20by%20steam%20locomotives> (Erişim Tarihi: 10.08.2022); "Subway", <https://www.britannica.com/technology/subway> (Erişim Tarihi: 10.08.2022)

1.Bölüm

İZMİR'İN ATLI TRAMVAYLARI

Raylar üzerinde giden tramvay vagonun atla çekildiği bir toplu taşıma aracı olan atlı tramvaylar ilk olarak 1832 yılında ABD'nin New York şehrinde hizmete girmiş, kısa bir süre sonra Avrupa kıtasında da yaygınlaşmıştır. XIX. yüzyıldan itibaren dünya üzerindeki teknolojik gelişmeleri yakından takip eden ve kendi hakimiyeti altındaki topraklarda da uygulama gayreti içine giren Osmanlı Devleti, ulaşım alanındaki bu yeniliği de göz ardı etmemiştir. 1871 yılında İstanbul'daki ilk atlı tramvay hattı hizmete girmiştir²⁰. Atlı tramvayların hizmet verdiği Osmanlı şehirlerden biri de İzmir olmuştur. İstanbul'da atlı tramvayların hizmete girmesinden sekiz yıl sonra Kordon üzerindeki ilk atlı tramvaylar görünmüş ve İzmir, Osmanlı Devleti'nde atlı tramvayların kullanıma girdiği ikinci şehir olmuştur. İlerleyen yıllarda sırasıyla Göztepe ve Karşıyaka'da kurulan yeni hatlar ile atlı tramvay ağı genişletilmiştir. İlk kurulan hattan son kaldırılan hatta kadar geçen 68 yıl boyunca İzmirlilerin gündelik hayatının sıradan bir parçası olan atlı tramvaylar, İzmir'in kent içi ulaşımında aktif bir rol oynamış ve kent belleğindeki yerlerini almışlardır.

1.A. KORDON (RIHTIM) ATLI TRAMVAYI

İzmir'in ilk tramvay hattı Alsancak'tan Konak'a kadar uzanan rıhtım üzerine kurulmuştur. Aydın ve Kasaba (Turgutlu) demiryollarının hizmete girmesi İzmir ile hinterlandı arasındaki ulaşımı kolaylaştırmış, ticari malların İzmir limanına nakli hızlanmıştır. Ticaret hacmindeki genişleme hava koşullarından çok fazla etkilenmeyen modern bir rıhtım inşası fikrini gündeme getirmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaret potansiyeli artan İzmir'de büyük tonajlı gemilerin yanaşabileceği korunaklı bir rıhtım bulunmuyordu. Yükler mavnalarla kıyıya taşınıyor, bu da navlun bedelini oldukça artırıyordu. 1860'lı yıllara gelindiğinde bu sorunların çözümü için gerekli adımlar atılmaya başlanmış, modern bir rıhtım inşasına başlanmıştır. Yapımına başlanan rıhtım sadece şehrin çehresini değiştirmekle kalmamış, şehir içi ulaşımında da bazı yenilikleri beraberinde getirmiştir²¹. Rıhtım imtiyazı, 1 Aralık 1867 tarihinde imzalanan on iki maddelik sözleşme ile John Charnaud, Alfred Barker ve George Guarracino isimli üç İngiliz yatırımcıya verilmiştir. Sözleşmeye ek olarak yirmi beş maddelik bir de şartname hazırlanmış, şartnamenin birinci maddesinde rıhtımın

²⁰ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 51; Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul Kitaplığı, Kitapçılık ve Tic. Ltd. Şti., İstanbul, 1989, s. 13

²¹ Sibel Zandi-Sayek, "Struggles Over the Shore: Building the Quay of İzmir, *City & Society*, 1867-1875", Vol. 12, No. 1, (2000), s. 62-63.

kullanım hakkının otuz yıl olduğu belirtilmiştir. Şartnamenin on ikinci maddesi, rıhtımın bir ucundan diğer ucuna döşenecek raylar üzerinde işletilecek tramvay imtiyazıyla ilgili olmuş, on üçüncü maddede ise rıhtım imtiyazıyla birlikte tramvay imtiyazının da bitmesi ve her türlü alet ve edevatın kullanılabilir bir halde devlete devredilmesi kararlaştırılmıştır²². Rıhtım imtiyazını alan İngiliz sermayedarlar 1868 yılında İzmir Rıhtım Şirketi adını taşıyan bir şirket kurmuşlardır. İzmir rıhtımının yapımı için Marsilya, Cherbourg ve Trieste gibi birçok limanın yapımını üstlenen uluslararası üne sahip mühendis Fransız Dussaud kardeşler ile anlaşmış, Dussaud kardeşlere İzmir Rıhtım Şirketi hisselerinden pay verilmiştir. İnşaatin başlamasından sonra şirket mali sıkıntılar içine girmiş, 6 Mayıs 1869'da İzmir Rıhtım Şirketi ile Dussaud kardeşler arasında imzalanan bir sözleşmeyle imtiyaz hakkı Dussaud kardeşlere geçmiştir²³.

Rıhtımın yapımı için verilen imtiyazda rıhtım yapımına tanınan süre beş yıl olarak belirlenmişti. 1872 yılına gelindiğinde rıhtım inşaatı henüz tamamlanamadığından şirkete iki yıl ek süre tanınmıştır. Ancak denizi doldurarak yapılan rıhtım inşaatı planlandığından daha geç bir tarihte 1876 yılı başında ancak tamamlanabilmiştir²⁴. Rıhtım, 1876 yılında kullanıma girdiği halde Alsancak-Konak arasında işleyecek olan atlı tramvayın hizmete girmesi daha geç bir tarihte gerçekleşmiştir. Bunun başlıca sebebi planda yapılan bir değişiklik olmuştur. 1867 yılında verilen imtiyazda rıhtıma döşenecek raylarda sadece tramvayların işlemesi kararlaştırılmıştı. Ancak 9 Nisan 1878 tarihinde yapılan bir ek sözleşme ile tramvay hattı demiryolu hattına çevrilmiştir. Raylar Alsancak Garı'na kadar uzatılarak Aydın Demiryolu hattı ile tramvay hattı birleştirilmiş, böylece gara gelen malların gemilere demiryolu ile taşınabilmesi sağlanmıştır. Hat üzerinde sabah 08:00'den gece yarısına (00:00'a) kadar tramvaylarla yolcu taşınmasına, gece yarısından sabah 08:00'a kadar ise yük vagonlarıyla gemilere mal taşınmasına karar verilmiştir²⁵. Ancak belirlenen bu saatlere her zaman bağlı kalınmadığını belirtmekte fayda vardır. Kordon tramvaylarının 1920'li yılların ortalarındaki yaz ve kış mevsimlerindeki sefer saatleri Tablo-1'de verilmiştir²⁶:

²² BOA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi), A.DVN.MKL. (Sadaret Divan Mukavelenameler), 74/15; *İmtiyazat ve Mukevelat*, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1302, s. 408-419.

²³ Elena Frangakis-Street, "The Making of an Ottoman Port, The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Volume 22, Issue 1, (March 2001), s. 25-28; Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman İzmir, The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 2012, s. 117.

²⁴ Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, Sayı: 32, (1979), s. 513.

²⁵ Çınar Atay, *Tarih İçinde İzmir*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, İzmir, 1978, s. 97.

²⁶ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistikî*, Hafız Ali Matbaası, İzmir, 1927. Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

Tablo-1: Kordon (Alsancak-Konak) Tramvay Hattı'nın 1920'li Yıllardaki Sefer Saatleri

Dönem	Sabah Seferi Başlangıç Saati	Akşam Seferi Bitiş Saati
Yaz Mevsimi	06:00	20:30
Kış Mevsimi	06:30	20:00

Tablo-1'de verilen sefer saatlerinden de anlaşılacağı üzere kordon tramvayı seferlerinde sabah 8:00 - gece 00:00 saatlerine bağlı kalınmadığı zamanlar da olmuş, seferlerin başlangıcı yazın 06:00, kışın 06:30'a, bitişi ise yazın 20:30, kışın ise 20:00 saatlerine çekilmiştir.

İzmir Rıhtım Şirketi'ne bağlı Kordon Tramvay Şirketi tarafından işletilen tramvaylar, 1879 yılında hizmete girmişlerdir. 1900'lü yılların başlarında kordon tramvay hattı üzerinde yirmi beş tramvay çalışıyordu²⁷. Tramvaylar dönemine göre lüks sayılabilecek kategoride olup koltukları meşin ile kaplıydı²⁸. Alsancak Garı'ndan başlayıp rıhtım boyunca Kışla önüne (Konak meydanındaki Sarı Kışla'ya) uzanan hattın ray uzunluğu 3688,5 metre idi²⁹. Başlangıçta Konak meydanına kadar gelen hat, Hacı Naşit Paşa'nın İzmir Valiliği (1883-1885) sırasında verdiği ilk resmi baloya atlı tramvaylarla gelecek davetlilerin doğrudan Vilayet Konağının önünde inmelerini sağlamak için saat kulesinin etrafında tam daire şeklinde dolanacak şekilde düzenlenmiştir³⁰.

Alsancak'tan hareket eden atlı tramvaylar, İleri (Banyo), Güzelyer (Vöker), Gündoğdu (Bella Vista), Ayyıldız (Alambra) ve Pasaport duraklarından geçip son durak olan Konak meydanına kadar gidiyorlardı³¹. Hattın İleri istasyonunun olduğu bölgede bir de tramvay deposu yer almaktaydı. Seferlerin tamamlanmasından sonra atlar ve tramvay arabaları bu depoya çekiliyor, sabah seferlerine kadar geçen süreyi bu depoda geçiriyorlardı³². Kordon tramvay hattının güzergâhını ve duraklarının yerlerini günümüzdeki harita üzerinde gösteren ve tarafımızca hazırlanan çizim Görsel 1'de verilmiştir:

²⁷ "Tramways at Smyrna", *The Street Railways Review*, Volume XV, No. 1, (15 January 1905), s. 42.

²⁸ İbrahim Cavid, *Aydın Vilâyet Sâlnâmesi R. 1307/H. 1308*, Hazırlayanlar: Murat Babuçoğlu, Cengiz Eroğlu, Abdülkerim Şahin, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010, s. 508.

²⁹ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistikî*, Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

³⁰ Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 20 Aralık 1988, s. 2.

³¹ Sadık Kurt, *İzmir'de Kamusal Hizmetler 1850-1950*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2012, s. 111.

³² George Poulimenos, *Smirna Seyahat Rehberi 1922*, Çeviren: Teodora Hacudi, Ayşen Tekşen - Yayına Hazırlayan: Çınar Atay, Yakın Yayınları, İzmir, 2022, s. 27.



Görsel 1: Kordon Tramvay Hattı Güzergâhı ve Duraklarının Haritalandırılması

Kordon üzerinde tek hat olarak döşenmiş raylar yokuşsuz düz bir zemin üzerinde olduğundan tramvaylar tek atla çekiliyordu. Ancak ray aralığı geniş olduğundan tramvaylar fazla yolcu aldığından atların tramvayı çekemeyip durduğu seferler de oluyordu. Bu gibi zamanlarda sürücü ve yolcular tramvaydan inerek tramvayı itiyorlar, hareket ettikten sonra tekrar tramvaya binerek yolculuğa devam ediyorlardı³³. Seferlerdeki bu aksama dönemin basınında da Kordon Atlı Tramvayı ile ilgili gündeme getirilen konulardan biri olmuştur. *Akşam* gazetesinde yer alan bir haberin ilgili kısmı aşağıda aynen verilmiştir:

“Atlı tramvaya binmek te ömürdür. Bir atlı tramvayın yürümesi yalnız önüne takılı olan zayıf beygire kalsa müşterilerin hali haraptır. Gene bereket versin biletçiye ve vatmana. İzmirde atlı tramvaylarda çalışan biletçi ve vatmanlar çok fedakar insanlardır. Vatman ince uzun kırbacını:

- Şırak, şırak!

Diye bir kaç kere beygirin sırtına vurur. Bu anda hayvanın inadı tutar, kişner, çifte savurmağa başlar, at çifte savururken vatman da yakası açılmamış küfürler savurur. Lâkin hayvan imkânı yok yürümeyince vatman ve biletçi arabadan atlarlar ve icabına göre hayvanı ya halim ve şefekatle yahut da cebrü şiddetle yola getirirler... Resimde bu sahnelerden birini görüyorsunuz.”³⁴

Haberde bahsi geçen sahnenin fotoğrafı Görsel 2’de verilmiştir:

³³ Nail Moralı, *Mütarekede İzmir*, (Yayına Hazırlayan: Erkan Serçe), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002, s. 15.

³⁴ *Akşam*, 13 Mart 1930, s. 5.



Görsel 2: Atlı Tramvayı Harekete Geçirmeye Çalışan Görevliler³⁵

Başlangıçta Alsancak - Konak arasında işleyen hat, 1903 yılına gelindiğinde Halkapınar'a kadar uzatılmıştır. Aydın Valisi Mehmet Kâmil Paşa, 1901 yılında Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği bir yazıda Alsancak ile Konak arasındaki tramvay hattının İzmir Belediyesi tarafından yapılacak yeni bir hat ile Halkapınar'a (Paralıköprü) kadar uzatılması için izin talep etmiştir. 250.000 kuruşluk bir bütçe ile yapılması planlanan hat, Alsancak ile Halkapınar arasındaki 1540 metrelik şose üzerine döşenecekti. Bu sayede Halkapınar bölgesindeki fabrikalarda çalışan işçiler de iş yerlerine gidip gelmek için tramvay kullanabileceklerdi³⁶. Gerekli iznin alınmasından sonra hattın inşasına başlanmış, kordon tramvay hattına bağlanan yeni hat 13 Temmuz 1903 günü hizmete açılmıştır. 1515 metre uzunluğundaki yeni hat için 210.000 kuruş harcanarak planlanandan daha ucuza mal edilmiştir³⁷. Darağacı Tramvay hattı olarak adlandırılan ve başlangıçta 1515 metre uzunluğunda olan bu hat, yapılan eklemelerle 1926 yılında 1946,5 metre uzunluğa ulaşmıştır. hatta çalışan tramvayların yaz ve kış mevsimlerindeki sefer saatleri Tablo-2'de, hattın güzergâhını gösteren harita ise Görsel 3'te verilmiştir³⁸:

³⁵ *Akşam*, 13 Mart 1930, s. 5.

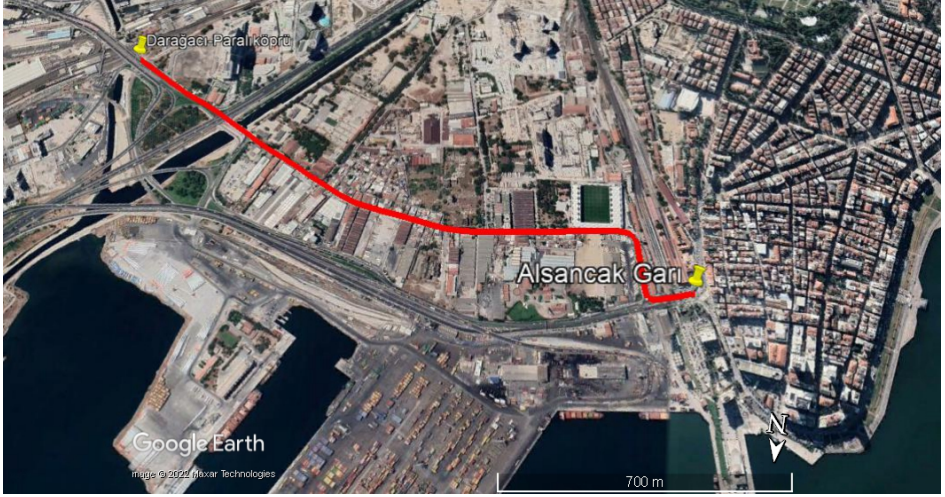
³⁶ BOA, ŞD. (Şura-yı Devlet Evrakı), 1216-54/4; BOA, BEO. (Babîlî Evrak Odası Evrakı), 1598/119814.

³⁷ *Ahenk*, 14 Temmuz 1903, s. 2; Kurt, a.g.e., s. 57.

³⁸ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistiki*, Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

Tablo-2: Darağacı (Alsancak-Halkapınar) Tramvay Hattı Sefer Saatleri

Dönem	Sabah Seferi Başlangıç Saati	Akşam Seferi Bitiş Saati
Yaz Mevsimi	06:00	19:30
Kış Mevsimi	06:30	18:30



Görsel 3: Darağacı Tramvay Hattı Güzergâhının Haritalandırılması

Hattın kullanımı ilk altı yıl için yıllık 250 lira, ikinci altı yıl için ise yıllık 300 lira kira bedeliyle on iki yıllığına Kordon Tramvay şirketine kiralanmıştır. Yeni hattın açılmasıyla tramvay bilet fiyatları da belirlenmiş, 3 yaş altı çocuklar için ücretsiz, halk için Konak'tan Alsancak'a 70 para, Alsancak'tan Halkapınar'a 40 para, iki hattın tek bilet fiyatı ise 2 kuruş 30 para, 3 ile 12 yaş arası çocuklarla subay ve askerler için ise bu fiyatların yarısı kadar olmuştur³⁹. 1920'li yıllarda Darağacı hattının bilet fiyatı 4 kuruş, indirimden yararlanan asker, öğrenci ve çocuklar için ise 2.5 kuruştur⁴⁰. Alsancak - Konak arası çalışan kordon tramvaylarının bilet fiyatı ise 1930'lu yıllarda 5 kuruş 10 paraydı⁴¹. Yolcuların yanlarında taşıdıkları koliler ve köpekler için 7 kuruş 20 para, gece saat 21:00'dan sonra ise sabit ücret uygulamasına geçilerek herkesten 7,5 kuruş alınıyordu⁴².

Kordon Tramvay Şirketi, İzmir Rıhtım Şirketi'ne bağlı bir şirket olduğundan tramvay işletme imtiyazı rıhtım kullanım imtiyazı ile aynı süreyi kapsıyordu. 1867 yılında verilen ilk imtiyaz otuz

³⁹ *Salname-i Vilayet-i Aydın 1326*, Vilayet Matbaasında Tab Olunmuştur, s. 197-198.

⁴⁰ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistiki*. Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

⁴¹ Orhan Rahmi, "Kordon Tramvayları Çalışma Sistemi", *Anadolu*, 28 Eylül 1924, s. 3.

⁴² *BCA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi)*, 230/133-8-9.

yıllığına verilmişti. 1891 yılında yeni bir anlaşma yapılarak imtiyaz süresi kırk yıl daha uzatılmış, Osmanlı Devleti'nin 1913 yılından itibaren tesisleri ve işletme hakkını satın alma hakkı saklı tutulmuştur⁴³. Osmanlı Devleti, 1914 yılında başlayan Birinci Dünya Savaşı'nda İngiltere, Fransa ve Rusya'dan oluşan Üçlü İtilaf Bloğunun karşı cephesinde yer almış, bu durum Osmanlı Devleti'nin bu ülkelerin vatandaşlarının kurduğu şirketlere ve bu ülkelerin vatandaşlarına bakışını olumsuz etkilemiştir. Örneğin, 29 Kasım 1916 tarihinde İzmir Valiliğine bir yazı gönderen Dâhiliye Nazırı Talat Paşa, Kordon Tramvay Şirketi direktörü Guiffray'ın da içinde bulunduğu bazı şahısların Fransız ve İngilizlere çalıştıklarını tespit ettiklerini bildirmiş, adları verilen şahısların gözaltında tutulmalarını istemiştir⁴⁴. 1916 yılında bir Fransız şirketi olan Kordon Tramvay Şirketi'nin devre dışı bırakıldığı ve kordon tramvaylarının Osmanlı Devleti'ne geçtiği görülmektedir. 3 Eylül 1916 tarihinde İzmir'deki demiryolları ile İzmir liman ve rıhtımının satın alınmasına dair geçici bir kanun çıkarılmış, 3 Ocak 1917'de alınan bir kararla seferberlik sonuna kadar bu kurumların Askeri Demiryolları ve Limanlar Genel Müdürlüğü'ne bağlanmalarına karar verilmiştir⁴⁵. Ancak İzmir Belediyesi kordon tramvaylarına el koyarak işletmeye başlamış, bu durum Harbiye Nezareti, Dâhiliye Nezareti, Nafia Nezareti ve İzmir Valiliği arasında aylar süren yazışmalara neden olmuştur. Harbiye Nezareti, tramvayların işletim hakkının Askeri Demiryolları ve Limanlar Genel Müdürlüğü'nde olduğunu savunmuş, İzmir Belediyesi ise Rüsum-i Belediye Kanunu'nun 21. maddesi ile Vilayet Kanunu'nun 78. maddesinin 3. fıkrasına dayanarak tramvayların işletim hakkının kendisine ait olduğunu iddia etmiştir⁴⁶. Taraflar arasında bir uzlaşma sağlanamadığından mesele net bir çözüme kavuşturulamamış, kordon tramvayları 1918 yılı sonlarına kadar İzmir Belediyesi tarafından işletilmiştir. Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra İzmir körfezine gelen Fransız zırhlısı komutanı, İzmir Valiliği'ne başvurarak rıhtım ve tramvayların İzmir Rıhtım Şirketi'ne iadesini talep etmiş, 26 Kasım 1918 tarihinde iade işlemi gerçekleşmiştir⁴⁷. İzmir'in Yunanistan tarafından işgal edildiği yıllarda da çalışmaya devam eden Kordon Atlı Tramvayları, hizmet verdikleri bölgenin İzmir yangınında büyük zarar görmesinden dolayı altı ay kadar hizmet verememişlerdir⁴⁸.

⁴³ BCA, 230/127-4-2.

⁴⁴ BOA, DH. ŞFR. (Dâhiliye Nezareti Şifre Kalemî), 70/140.

⁴⁵ BOA, MV. (Meclis-i Vükela Mazbataları), 205/57.

⁴⁶ BOA, DH. UMVM. (Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahallîye ve Vilayat Müdürlüğü), 153/93; BOA, DH. HMŞ. (Dâhiliye Nezareti Hukuk Müşavirliği), 5/9; BOA, BEO., 4494/336982; BOA, ŞD., 46/24; BCA, 230/129-12-1.

⁴⁷ BCA, 230/129-13-1.

⁴⁸ Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 21 Aralık 1988, s. 2.



Görsel 4: Kordonda İlerleyen Bir Atlı Tramvay⁴⁹

İzmir'in vitrini denilebilecek bir muhitte işletilen kordon tramvayları, 1920'li yıllardan itibaren çağının çok gerisinde kalmış, halkın ve basının şikâyet merkezi haline gelmiştir. Gazetelerde yer alan haberlerde orta çağdan kalma bir ulaşım aracı olarak betimlenen kordon tramvaylarından İzmirli de son derece şikayetçidir. *Cumhuriyet* gazetesinin 2 Mart 1935 tarihli nüshasında yayımlanan röportajlar bu durumu gözler önüne serdiğinden aşağıda aynen verilmiştir:

“Doktor Kâmrân Kenan: Atlı tramvay yarım asırlık köhne bir nakil vasıtasıdır. Atlı tramvaylar Gitre şirketinden alınmıştır. Bunlar niçin elektriklenmiyor? Bunun hukukî veya iktisadî bakımdan olan kısımlarını bilmiyorum. Fakat bizi Kordon boyunca ecnebi vapurlarına karşı iğrenc bir sardalye kutusu gibi teşhir ediyor. İzmirli, İzmir'i güzelleştirecek elektrikli tramvayın biran evvel hakikat olmasını sabırsızlıkla bekliyorlar.

Avukat İbrahim Etem: İzmir rıhtımı 1868 senesinde ecnebî bir şirkete verilmişti. Mukavele mucibince evvelâ rıhtımı, sonra da atlı tramvayları yaptılar. Bu, o zaman için bir yenilik eseri idi ve hoşla gitmişti. Bunların elektrikli tramvayla değiştirilememesi, şirketin mukavelesinde sadece atlı tramvay yapmak kaydı bulunmasından ileri gelmektedir. Şirket bugüne kadar daima bu noktayı siper itti haz etmiştir. Fakat şirket, hükûmet tarafından satın alınmıştır. Yakın bir zamanda bu köhne nakil vasıtalarının ortadan kaldırılmasını temenni edelim.

⁴⁹ Salt Araştırma, AHIZM006.

Mutahhara Hanım: İzmir gibi müterakki bir şehir için atlı tramvay çok geri bir vasıttır. Otobüsler meydana çıktıktan sonra atlı tramvaylara ihtiyaç kalmadı. Vaktile 16 kişilik tramvaylar 25-30 kişi taşıyorlardı. Bugün ise azami beş kişi taşıyorlar. Atlı tramvaylar İzmir'in bağrında senelerdenberi yerleşmiş bir derddir. Kordon tramvayı elektrikle işlediği gün İzmir bayram yaparsa çok yerinde olur.

Eczacı Kemal Aktaş: Geçen sene İstanbuldan geliyordum, vapur limana girmişti. İzmir'e ilk defa gelen İstanbullu bir ailenin çocukları vapurun güvertesinden kordonu seyreliyorlardı. Tek atla giden arabaları görünce hayret içinde kaldılar ve bunu çocuklar için zannederek "acaba para ile bizi bindirirler mi" diye sormağa başladılar. İşte çocuklarda bu hissi uyandıran bu köhne nakil vasıtasının ecnebiler üzerinde ne gibi tesir yapacağını siz hesap edin.⁵⁰

1926 yılında işletmeci şirkete başvuran Nafia Vekâleti, ilkel bir vasıta haline gelen atlı tramvayların kaldırılarak elektrikli tramvaylara geçilmesini talep etmiştir⁵¹. Kordonda elektrikli tramvay inşası meselesi İzmir basınında da yer bulmuştur. 15 Kasım 1927 tarihli *Yeni Asır* gazetesinde Behzat Arif Bey imzasıyla yayımlanan baş makalede İzmir Belediyesi'nin bir Türk Anonim Şirketi kurarak bu işi kendisinin yapması gerektiği savunulmuş, birinci kordondaki atlı tramvayların olduğu gibi bırakılarak ikinci kordona elektrikli tramvayların çalışacağı yeni hatlar döşenmesi fikri ileri sürülmüştür⁵². Elektrikli tramvay hattı için büyük bir sermaye gerektiğinden Kordon Tramvay Şirketi işe sıcak bakmamış, imtiyaz sözleşmesi ve şartlarında böyle bir madde bulunmadığını belirterek talebi reddetmiştir. Ancak 7 Mayıs 1928 tarihinde Nafia Vekâleti'nden bir ihtarnama alan şirket, atlı tramvayları kaldırmaya ve elektrikli tramvaya geçmeye mecbur edilmiştir⁵³.

⁵⁰ *Cumhuriyet*, 2 Mart 1935, s. 6.

⁵¹ *BCA*, 230/131-18-1.

⁵² *Yeni Asır*, 15 Teşrin-i sâni (Kasım) 1927, s. 1; *BCA*, 230/130-17-1.

⁵³ *BCA*, 230/130-17-5.



Görsel 5: Kordonda İlerleyen Bir Yazlık Vagon⁵⁴

Elektrikli tramvay için yeterli sermayesi olmayan İzmir Rıhtım Şirketi, gerekli sermayeyi sağlayabilmek için rıhtıma gelen mallardan alınan rıhtım vergisindeki oranı arttırmak istemiş, hükümetin bu talebi reddetmesi yıllarca süren bir anlaşmazlığa neden olmuştur⁵⁵. 1932 yılı başında İzmir Rıhtım Şirketi hakkında yolsuzluk ihbarları yapılması üzerine 9 Ocak 1932 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile şirket yönetimine hükümetçe el koyulmuştur⁵⁶. 30 Haziran 1932 tarihli bir kararla rıhtım ve müştemilatının⁵⁷, 15 Şubat 1934 tarihli bir başka kararla ise şirketin imtiyaz hakkının satın alınmasına karar verilmiştir⁵⁸. Hükümet ile şirket arasındaki anlaşmazlık, yolsuzluk nedeniyle şirket yönetimine el koyulması ve şirketin imtiyaz hakkının satın alınması gibi gelişmeler, kordondaki atlı tramvayların elektrikli tramvaya çevrilmesini bir türlü mümkün kılmamıştır. 31 Mart 1935 tarihinde alınan Bakanlar Kurulu Kararında İzmir kordonuna parke taşı döşenmesi kararlaştırıldığından kordondaki rayların sökülmesine ve kararda geçen ifadeyle “*iptidai halî[y]le memlekette çirkin bir manzara teşkil eden*” atlı tramvayların kullanımdan kaldırılmasına karar verilmiştir⁵⁹. 31 Nisan 1935 günü gece yarısına kadar seferlerine devam eden Kordon Atlı Tramvayları o günden sonra tarihe

⁵⁴ İBB Atatürk Kıtıplığı, Krt_026361.

⁵⁵ BCA, 230/131-18-4; BCA, 230/131-19-1.

⁵⁶ BCA, 30/18-1-2-25-3-10; Yolsuzluk ihbarlarını şirket ve İzmir Belediyesi çalışanları yapmış, ihbarların doğru çıkması üzerine bu kişilere mükâfat olarak ikramiye verilmiştir. BCA, 30/18-1-2-37-44-20; BCA, 30/18-1-2-37-47-17.

⁵⁷ BCA, 30/18-1-2-29-49-14.

⁵⁸ BCA, 30/18-1-2-42-7-8.

⁵⁹ BCA, 30/18-1-2-53-23-10.

karışmıştır. Atlı tramvayın yerini Konak ile Alsancak Stadyumu arasında işleyen yirmi iki adet otobüs almıştır⁶⁰.

1.B. GÖZTEPE ATLI TRAMVAYI

İzmir'de kurulan ikinci tramvay hattı Konak - Göztepe arasında sefer yapan tramvay hattı olmuştur. Harentz Kardeşler ile Piyer Giudici isimli sermayedarlar, Konak'tan başlayarak Urla'ya kadar uzanacak bir tramvay hattı imtiyazı için 28 Nisan 1883 tarihinde Osmanlı Devleti'ne başvurmuşlardır⁶¹. İmtiyaz başvurusunun uygun görülmesi üzerine 15 Mayıs 1883 tarihinde otuz maddelik bir sözleşme ve sözleşmeye bağlı otuz maddelik bir şartname imzalanmıştır. İmtiyazda Konak - Göztepe arasındaki kısmın yapımı zorunlu tutulmuş, Göztepe - Urla arasındaki kısmın yapımı ise isteğe bağlı bırakılmıştır. İmtiyaz süresi kırk beş yıl olarak belirlenmiş, imtiyaz sahiplerinin kuracağı şirkete, çalışmalara başlaması için bir yıl, İzmir - Göztepe hattını tamamlaması için iki yıl, Göztepe - Urla hattını tamamlaması için ise altı yıl süre verilmiştir⁶².

İmtiyazın alınmasından sonra İzmir Göztepe Tramvay Şirketi adını taşıyan bir şirket kurulmuş ve 1886 yılında hattın 3200 metrelik kısmı tamamlanarak hizmete açılmıştır⁶³. Tramvayların hizmete girdiği ilk yıllarda şirket işleri iyi gitmemiş, Şura-yı Devlet'e (Danıştay) gönderilen 26 Ocak 1888 tarihli bir dilekçede şirket hissedarlarına şirketin kârından pay verilmediği yönünde bir şikâyetle bulunulmuştur⁶⁴. Aynı yıllarda *Hizmet* gazetesinde yer alan bir haberde ise şirketin borç içinde olduğu ve borçların faizini bile ödeyemediği belirtilmiş, şirket el değiştirmedikçe sorunların çözülmemeyeceği ifade edilmiştir⁶⁵. Hissedarlar arasında çıkan anlaşmazlıklar üzerine 1889 yılında hükümet tarafından şirket idaresine el koyulmuş ve geçici bir idare heyeti oluşturulmuştur⁶⁶. Saffet Bey isimli bir memurun müdür olarak atandığı geçici idare heyeti, bir buçuk yıldan fazla bir süre şirketi idare etmiştir⁶⁷. Harentz kardeşlerden Nişan Harentz'in 1890 yılı Temmuz'unda şirketin bütün hisselerini alması üzerine hissedarlar arasındaki anlaşmazlık ortadan kalmış ve şirket idaresi Nişan Harentz'e geçmiştir⁶⁸. 1900 yılında hisseler halka açılarak şirkete anonim şirket kimliği kazandırılmıştır. 1908 yılına gelindiğinde şirket yönetimi hisse senetlerini toplayan Belçikalıların eline geçmiştir⁶⁹.

⁶⁰ *Anadolu*, 1 Mayıs 1935, s. 1; *Yeni Asır*, 1 Mayıs 1935, s. 10; *Yeni Asır*, 2 Mayıs 1935, s. 2.

⁶¹ BOA, A.DVN.MKL., 23/26.

⁶² BOA, İMMS. (İrade Meclis-i Mahsus), 75/3366; BOA, A.DVN.MKL., 24/6; *İmtiyazat ve Muvevelat*, Cild-i Sani, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1302, s. 1338-1361.

⁶³ "Tramways at Smyrna", s. 42.

⁶⁴ BOA, ŞD., 2925/10.

⁶⁵ *Hizmet*, 7 Mayıs 1889, s. 1.

⁶⁶ Zafer Atar, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Manisa, 2012, s. 307.

⁶⁷ BOA, DH. MKT. (Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemî), 125/45.

⁶⁸ BOA, Y.PRK.TNF. (Yıldız Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı), 2/66.

⁶⁹ Kurt, a.g.e., s. 138.

1890 yılı haziran ayında iki ayrı hat halinde Konak meydanına gelen kordon ve Göztepe tramvayların birleştirilmesine karar verilerek çalışmalara başlanmış, iki tramvay durağı arasındaki 70-80 metrelik mesafeye ray döşenerek hatlar birbirine kavuşturulmuştur. Ancak iki hattın ray aralıkları eşit olmadığından iki hattın birbirine bağlanması mümkün olmamış, asıl birleştirilen hatlardan ziyade Konak'taki iki ayrı tramvay durağı olmuştur. Aktarma durağı haline gelen Konak durağında bir bekleme salonu yapılmaması İzmir basınında eleştiri konusu olmuş, yolcuların yazın güneşe, kışın ise soğuğa ve yağmura maruz kalmalarından şikâyet edilmiştir. 1892 yılı Kasım ayında iki hattın birleştiği Konak durağında bir bekleme salonu yapımına başlanarak aktarma sırasında çekilen bu sıkıntılar ortadan kaldırılmıştır⁷⁰.

1886 yılında hizmete giren hatta 1905 yılına gelindiğinde 20 tramvay arabası çalışıyordu⁷¹. Tramvay araçlarındaki koltukların birkaçı kordon tramvaylarında olduğu gibi meşin ile kaplıysa da çoğunluğu kadife kaplıydı⁷². Şirketin Belçikalıların eline geçtiği 1908 yılında hattın uzunluğu 5310 metreye ulaşmış, hatta çalışan tramvayların sayısı ise 22'ye yükselmiştir. İki atla⁷³ çekilen tramvay araçlarının 5'i açık (yazlık), 2'si ise iki katlıydı. Şirkette 2 kâtip, 4 kontrol memuru, 14 biletçi, 14 sürücü ve 3 kılavuz olmak üzere 37 kişi çalışıyordu⁷⁴. 1914 yılına gelindiğinde hatta işleyen tramvay sayısı 10 açık, 19 kapalı olmak üzere 29 araca, şirket çalışanlarının sayısı ise 10'u memur olmak üzere 120 - 130 kişiye çıkmıştır⁷⁵. Şirketin sahip olduğu at sayısı 1900 yılında 50, 1913 yılında 137, 1914 yılında 110, 1915 yılında 81, 1916 yılında 85, 1926 yılında ise 158'di⁷⁶.

Her on dakikada bir Konaktan hareket eden tramvaylar, Karataş, Salhane, Karantina, Köprü ve Göztepe duraklarından geçerek Güzelyalı'ya (Kokaryalı/Reşadiye) kadar giderlerdi. Seferler sabahın erken saatlerinde başlayıp gece geç saatlere kadar devam eder, pazar günleri gece yarısına kadar ek seferler koyulurdu. Konak - Göztepe tramvay hattının 1920'li yılların ortalarındaki sefer saatleri Tablo-3'de, hattın günümüz haritası üzerindeki güzergâhını ve durakların yerlerini gösteren harita ise Görsel 6'da verilmiştir⁷⁷:

⁷⁰ *Hizmet*, 21 Haziran 1890, s. 1; *Hizmet*, 19 Teşrîn-i sâni 1892, s. 2.

⁷¹ "Tramways at Smyrna", s. 42.

⁷² İbrahim Câvid, *Aydın Vilâyet Sâlnâmesi R. 1307/H. 1308*, s. 508.

⁷³ Ahenk gazetesinde çıkan bir haberdan edindiğimiz bilgilere göre ilk yıllarda bazı tramvaylar tek atla çekiliyordu. Bkz. *Ahenk*, 9 Teşrîn-i evvel (Ekim) 1900, s. 2; 1900'lü yılların başlarından itibaren şirketin sahip olduğu at sayısında gözle görülür bir artış yaşanmış, tüm tramvaylar çift atla çekilmeye başlanmıştır.

⁷⁴ *Salname-i Vilayet-i Aydın 1326*, s. 196-197.

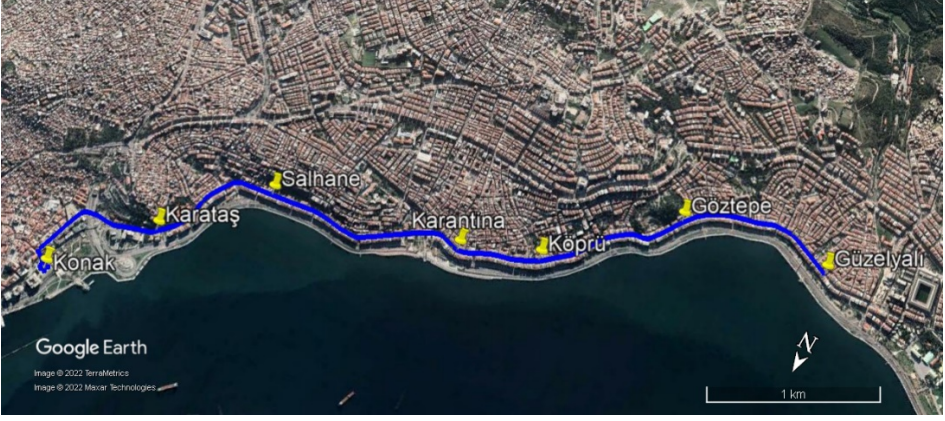
⁷⁵ Hüseyin Rifat, *Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi*, t.y., s. 82.

⁷⁶ *BCA*, 230/133-7-1; *BCA*, 230/134-11-1; *Ahenk*, 9 Teşrîn-i evvel 1900, s. 2.

⁷⁷ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistikî*. Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

Tablo-3: Konak - Göztepe Tramvay Hattı Sefer Saatleri

Dönem	Sabah Seferi Başlangıç Saati	Akşam Seferi Bitiş Saati
Yaz Mevsimi	04:30	23:30
Kış Mevsimi	05:00	22:30



Görsel 6: Göztepe Tramvay Hattı Güzergâhı ve Duraklarının Haritalandırılması

Bilet fiyatları Konak'tan Karataş ve Salhane'ye kadar 20 para, Karantina ve Köprü'ye kadar 30 para, Göztepe ve Güzelyalı'ya kadar 40 paraydı. 3 ile 12 yaş arası çocuklara bu fiyatlar üzerinden yüzde elli indirim uygulanırdı. Subay ve askerler için ise sabit fiyat uygulanır, nereden nereye gittiklerine bakılmaksızın 20 para alınırıdı⁷⁸. Ancak şirketin bu bilet fiyatlarına bağlı kaldığını söylemek güçtür. *İttihat* gazetesinde çıkan bir haberde bu durum gündeme getirilmiş, biletçilerin gündüz saat 13:00'dan itibaren Karataş için 40 para - normal tarifinin iki katı - bilet ücreti aldıklarından şikâyet edilmiştir⁷⁹. 1920 yılına gelindiğinde bilet fiyatlarına fahiş derecede zam yapıldığı göze çarpılmaktadır. Yeni fiyatlara göre, Konak'tan Karantina'ya kadar olan duraklar için 5 kuruş, sonraki duraklar için ise 7.5 kuruş alınmış, zammın yapıldığı ilk yıl öğrencilere yüzde elli indirim uygulanmıştır⁸⁰.

⁷⁸ *Salname-i Vilayet-i Aydın* 1326, 197.

⁷⁹ *İttihat*, 2 Ağustos 1909, s. 3.

⁸⁰ BOA, BEO., 4625/346829.



Görsel 7: Göztepe Atlı Tramvayı Türk Ocağı Binasının Önünde İlerlerken⁸¹

Göztepe Atlı Tramvayı, hizmet verdiği bölgenin sosyal yaşamında da önemli bir yere sahipti. Geçtiği semtleri cazibe merkezi haline getiren tramvaylar, eğlence hayatının da bir parçası olmuşlardı. Göztepe'de atlı tramvayın hizmet verdiği yıllarda tramvay alemleri diye anılan bir eğlence kültürü gelişmişti. Özellikle Ispartalı Salim Bey isimli bir İzmir sakininin tramvay alemleri ün yapmıştı. Yatsı vaktinden sonra bir atlı tramvay kiralayan Salim Bey, ahablarıyla birlikte bindiği tramvayda saz alemleri yapardı. Özellikle ayın 14. günlerinde yapılan alemleri yalı caddesi sakinleri de pencerelerinden dinlerlerdi⁸².

Göztepe Tramvay Şirketi, 1913 yılında İzmir'in elektrikle aydınlatılması ve elektrikli tramvay işletilmesi imtiyazına talip olmuş, talebin uygun görülmesi üzerine 24 Eylül 1913 tarihinde hükümet ile şirket arasında bir sözleşme ve şartname imzalanmıştır. Konak merkez olmak üzere yirmi kilometre yarıçapındaki alanın aydınlatılması ve elektrikli tramvay işletilmesi imtiyazı Göztepe Tramvay Şirketi'ne verilmiş, şirketin imtiyaz süresi elli yıl daha uzatılarak atlı tramvayların yerini elektrikli tramvayların alması için ilk adım atılmıştır⁸³.

İzmir'de elektrikli tramvay hattı inşası ve işletmesi için imtiyaz alındığı halde hattın tesisi ve hizmete girmesi uzun yıllar sürüncemede kalmıştır. Şirketin verdiği taahhüde göre, 1916 yılında elektrikli tramvaya geçilecekti. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, akabinde İzmir merkez olmak üzere Batı Anadolu'nun Yunan işgaline uğraması, işgalin son bulmasından sonra İzmir'de

⁸¹ İBB Atatürk Kitaplığı, Krt_016575.

⁸² Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 20 Aralık 1988, s. 2.

⁸³ BOA, A.DVN.MKL., 56/25; BCA, 30/133-9-2.

yaşanan büyük yangın gibi gelişmeler elektrikli tramvaya geçişi yıllarca geciktirmiştir⁸⁴. Elektrik imtiyazını kaybetmek istemeyen şirket, 1922 yılında Ankara'ya bir temsilci göndererek hükümet yetkilileriyle görüşmelere başlamıştır. Müzakereler sırasında imtiyazın feshedilmesi gündeme gelince Belçika Büyükelçiliği dahi devreye girmiş, nihayetinde yeni bir imtiyaz antlaşması imzalanarak uzlaşma sağlanmıştır⁸⁵.

17 Mart 1925 tarihinde imzalanan bir ek sözleşme ile 1913 yılında tanınan imtiyazın geçerliliği kabul edilmiş, elli yıl olarak belirlenen imtiyaz süresinin 1925 yılından itibaren hesaplanmasına karar verilmiştir. Böylece şirketin imtiyaz süresi 1975 yılına kadar uzatılmıştır. Şirketin hazırlayacağı projeleri Nafia Vekâleti'ne sunması için üç ay süre tanınmış, projelerin onaylanmasından sonra azami altı ay içinde çalışmalara başlanması ve iki buçuk yıl içinde işlerin tamamlanması kararlaştırılmıştır⁸⁶. Sözleşmenin şartlarına uyan Göztepe Tramvay Şirketi, 18 Ekim 1928'de altı adet elektrikli tramvayı hizmete sokmuştur. Sabah saat 10:00'da şirketin Güzelyalı'daki deposunda yapılan açılış törenine Vali Kazım (Dirik) Paşa, İzmir milletvekilleri, İzmir Polis Müdürü, askeri ve sivil erkan ile halktan birçok kişi katılmış, açılış töreninin ardından saat 11:00'da elektrikli tramvay seferleri başlamıştır. Elektrikli tramvayların hizmete girmesiyle atlı tramvaylar hemen kaldırılmamış, elektrikli tramvaylarla birlikte bir süre daha hizmet vermeye devam etmişlerdir⁸⁷. Bu durumun İzmir basınında şikâyet konusu olması üzerine İzmir Nafia Komiserliği tarafından Göztepe Tramvay şirketine bir uyarıda bulunulmuş, atlı tramvayların kullanımdan kaldırılması istenmiştir. 31 Ekim 1928 tarihinde son seferlerini yapan atlı tramvaylar o tarihten itibaren kullanımdan kaldırılmışlardır⁸⁸.

1.C. KARŞIYAKA ATLI TRAMVAYLARI

Atlı tramvayların İzmir sokaklarında hizmet verdiği son bölge Karşıyaka olmuştur. Karşıyaka'da tramvay hattı tesis etme fikri, ilk kez 1903 yılında gündeme gelmiş, İzmir'in sayfiye yerlerinden biri olan Karşıyaka'nın en işlek cadde ve sokaklarında tramvay işletmek isteyen özel bir şirket vilayete başvuruda bulunmuştur. Ancak Karşıyaka tramvay hattının belediye tarafından yapılacağı cevabı verilerek teklif reddedilmiştir⁸⁹. Vilayet İdare Meclisi'nden Karşıyaka'da tramvay hattı kurma ve işletme imtiyazını alan İzmir Belediyesi, 1904 yılı Ekim ayında hatların geçeceği

⁸⁴ Sadık Kurt, "Cumhuriyet Döneminde İzmir'de Altyapı", *İzmir Kent Ansiklopedisi Tarih*, İkinci Cilt, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2013, s. 244-245.

⁸⁵ Memet Yetişgin - Toroshan Özdamar, "Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 37, Sayı: 64, (2018), s. 291.

⁸⁶ BCA, 230/133-9-2.

⁸⁷ *Anadolu*, 18 Teşrin-i evvel 1928, s. 1; *Anadolu*, 19 Teşrin-i evvel 1928, s. 1; *Hizmet*, 18 Teşrin-i evvel 1928, s. 1; *Hizmet*, 21 Teşrin-i evvel 1928, s. 1.

⁸⁸ *Hizmet*, 2 Teşrin-i sâni 1928, s. 2; *Anadolu*, 2 Teşrin-i sâni 1928, s. 2.

⁸⁹ *Ahenk*, 8 Ağustos 1903, s. 1.

güzergâhları belirleyerek harita ve projelerini hazır hale getirmiştir⁹⁰. Ancak tramvay imtiyazını alan İzmir Belediyesi hattın yapımını kendisi üstlenmemiş, işi yapmak isteyen şirketler için 29 Mart 1905 tarihine kadar başvuruların devam edeceği bir ihale açmıştır⁹¹. İhaleyi, hattın yapımı ile altısı açık, altısı kapalı on iki tramvay arabası için 485.000 kuruş teklifte bulunan Göztepe Tramvay Şirketi Direktörü Agop Harentz Efendi kazanmıştır⁹². Tramvay hattının yapımını ihale yoluyla özel bir şirkete veren İzmir Belediyesi, hattın işletme hakkını da özel bir teşebbüse devretmiştir. İzmir Su Şirketi Genel Müdürü Kindorf, ilk beş yıl için 360, ikinci beş yıl için 415 Osmanlı lirası kira bedeliyle 26 Mayıs 1906 tarihinden itibaren hatların işletmesini on yıllığına devralmıştır⁹³.

17 Haziran 1906 sabahı Karşıyaka iskelesi ile Soğukkuyu arasındaki hat teslim alınmış, Alaybey ile Bostanlı istikametlerine uzanan diğer hatların ise geçici kabulleri yapılmıştır⁹⁴. 1906 yılında hizmete giren Karşıyaka tramvayları üç hattan oluşuyordu. İlk hat, Karşıyaka iskeleden başlıyor, Kasaba demiryolunun Karşıyaka istasyonundan geçerek Soğukkuyu'ya kadar gidiyordu. Soğukkuyu'da ayrıca tramvayların merkezi ve atların ahırları bulunuyordu⁹⁵. Karşıyaka İskele'den hareket eden atlı tramvay, Karşıyaka Tren İstasyonu ve Osmanpaşa Camii duraklarında geçerek Soğukkuyu'ya varırdı. İkinci hat, Karşıyaka iskelesinden başlayıp, Alaybey'den geçerek Kasaba demiryolunun Naldöken istasyonuna, üçüncü hat ise Karşıyaka iskelesinden başlayarak sahil boyunca Penetti Köşkü, İplikçizade Köşkü, Reşadiye girişi, ve Osmanzade iskelesi duraklarına uğrarak Belom mevkiinden Bostanlı'ya (Papaz Karyesi) ulaşıyordu⁹⁶. Karşıyaka - Naldöken hattının uzunluğu 1687,5 metre, Karşıyaka - Soğukkuyu hattının uzunluğu 1662,5 metre, Karşıyaka - Bostanlı hattının uzunluğu 2387,5 metreydi⁹⁷. Toplam uzunluğu 5780 metreyi bulan hatta çalışan tramvaylar, Kordon tramvaylarında olduğu gibi tek atla⁹⁸ çekiliyordu. Tramvayları işleten şirkette 3 kontrol memuru, 8 biletçi ve 8 sürücü çalışıyordu. Tramvay seferleri Şirket-i Hamidiye vapurlarının Karşıyaka, Osmanzade ve Alaybey iskelelerine gelen vapurları ile Kasaba demiryolunun tren

⁹⁰ Ahenk, 22 Teşrin-i evvel 1904, s. 3.

⁹¹ Ahenk, 26 Mart 1904, s. 3.

⁹² Ahenk, 30 Mart 1905, s. 3.

⁹³ Ahenk, 27 Mayıs 1906, s. 2; *Salname-i Vilayet-i Aydın 1326*, s. 198.

⁹⁴ Ahenk, 17 Haziran 1906, s. 2.

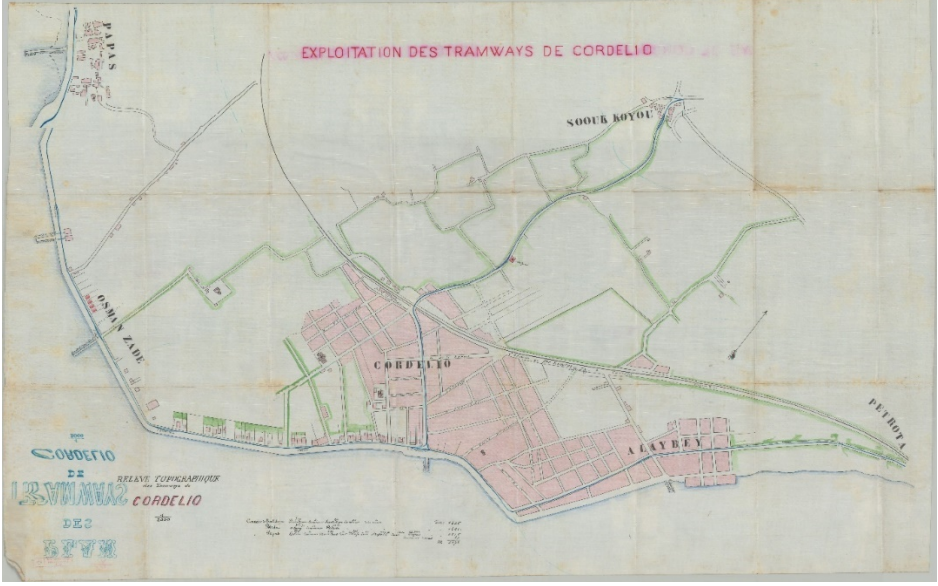
⁹⁵ *Dünden Bugüne*, Eshot Genel Müdürlüğü 70. Yıl Anısına, 2013, s. 9. https://www.eshot.gov.tr/CKYuklenen/yayinlar/dunden_bugune_eshot_web.pdf ()

⁹⁶ *Salname-i Vilayet-i Aydın 1326*, s. 198; Yaşar Aksoy, *İzmir'i Sevmeye Sanatı*, İleri Kitabevi Yayınları, İzmir, 1994, s. 105.

⁹⁷ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistiki*. Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

⁹⁸ Karşıyaka atlı tramvaylarının yer aldığı Cumhuriyet döneminde çekilmiş bazı fotoğraflarda tramvayların iki atla çekildiği görülmektedir. Bu uygulamaya tam olarak ne zaman geçildiği bilinmemektedir. Kordon atlı tramvaylarının 1935 yılında kaldırılmasından sonra bu hatta çalışan atların Karşıyaka atlı tramvaylarına devredildiği bilinmektedir. 1935 yılından sonra at sayısındaki artış ile bazı tramvayların iki atla çekilmeye başlanmış olması ihtimali oldukça yüksektir.

seferlerine göre ayarlanıyordu. Yarım saatte bir düzenli seferler yapan tramvaylar, vapurların ilk seferlerinden son seferlerine kadar işliyorlardı⁹⁹. Yazın açık vagonlu, kışın ise kapalı vagonlu tramvaylar kullanılıyor, son seferlerini yapan tramvaylar Soğukkuyu'daki tramvay deposuna çekiliyorlardı¹⁰⁰. Karşıyaka tramvaylarının güzergâhlarını gösteren çizim Görsel 8'de, hatları günümüzdeki harita üzerinde gösteren ve tarafımızca hazırlanan çizim ise Görsel 9'da verilmiştir:



Görsel 8: Karşıyaka Tramvaylarının Güzergâhlarını Gösteren Çizim¹⁰¹

⁹⁹ *Salname-i Vilayet-i Aydın* 1326, s. 198.

¹⁰⁰ Turan Muşkara, *İzmir ve Karşıyaka Anıları*, (Yayına Hazırlayan: Ahmet Mehmetefendioğlu), Tükelmat A.Ş., İzmir, 1998, s. 10.

¹⁰¹ *BCA*, 230/134-15-1.



Görsel 9: Karşıyaka Tramvay Hatları Güzergâhları ve Duraklarının Haritalandırılması

1911 yılına gelindiğinde, Karşıyaka tramvaylarından elde edilen gelir, Karşıyaka Belediyesi ile İzmir Belediyesi'ni karşı karşıya getirmiştir. İzmir Belediyesi'ne bağlı bir şube tarafından yönetilen Karşıyaka, 1909 yılı şubat ayından itibaren müstakil bir belediye olmuştur¹⁰². Vilayet İdare Meclisi'nin 1910 yılında aldığı bir kararla tramvay hatları Karşıyaka Belediyesi'ne bırakılmış, hâsılat gelirleri ise Karşıyaka Belediyesi ile İzmir Belediyesi arasında eşit olarak paylaştırılmıştır¹⁰³. 1911 yılı haziran ayında bu duruma itiraz eden İzmir Belediyesi, tramvayların tesisi ve inşası sırasında Karşıyaka halkının tramvayların yapımı sırasında ne derece katkıda bulunduğunun tespit edilmesini istemiş, meselenin çözümü için Şura-yı Devlet'e (Danıştay) başvurmuştur¹⁰⁴. Yapılan araştırmalar sonucunda tramvay hatlarının inşası için İzmir Belediyesi tahsisatından 535.326 kuruş, Karşıyaka'da yaşayan halktan gelen gelirlerden ise 334.216 kuruş harcandığı tespit edilmiştir. 6 Mayıs 1912 tarihinde verilen kararda, İzmir Belediyesi'nin tramvay hatları Karşıyaka'nın İzmir Belediyesi'nden ayrılmasından önce yapıldığı için İzmir Belediyesi'ne ait olması gerektiği yönündeki iddiası kabul edilmemiş, hâsılatın her iki belediyenin de yapmış oldukları masraf nispetinde paylaştırılması kararlaştırılmıştır¹⁰⁵.

¹⁰² Engin Berber, *Karşıyaka Belediyesi Tarihi (1887-1923)*, Karşıyaka Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2005, s. 31.

¹⁰³ BOA, ŞD., 1443/1.

¹⁰⁴ BOA, ŞD., 1440/8.

¹⁰⁵ BOA, DH.İD. (Dâhiliye Nezareti İdare), 38-2/18.



Görsel 10: Karşıyaka İskelesi Önünde Yazlık Vagonla İlerleyen Bir Atlı Tramvay¹⁰⁶

Karşıyaka tramvayları, Yunan ordusunun İzmir'i işgal ettiği 1919-1922 yılları arasında da işlemeye devam etmiştir. İşgal yıllarında bir müteahhide kiralanan tramvaylar, Türk ordusunun İzmir'e girmesine kadar bu müteahhit tarafından işletilmiştir. İzmir'in geri alınmasından sonra zarar ettiğini öne süren müteahhit, sözleşmenin feshi için mahkemeye başvurmuştur. Uzun bir yargı sürecinin ardından taraflar arasında anlaşma sağlanmış, sözleşme feshedilmiştir. 1923 yılı Ekim ayında tramvaylar Karşıyaka Belediyesi'ne devredilmiş, sabah altıdan gece yarısını geçen saatlere kadar hizmet vermişlerdir. Rayların büyük ölçüde tamire muhtaç olması, tramvayları çeken atların eksik olması, atların beslenmesinde kullanılan arpa fiyatlarının yüksek olması gibi sebeplerden tramvay hatları 1924 yılı mart ayına kadar zararına işletilmiş, tamirat işleminin tamamlanarak hattın işlevsel hale getirilmesi Karşıyaka Belediye'sine 10.000 liranın üzerinde bir meblağa mâl olmuştur¹⁰⁷.

Tramvayların hizmete girdiği ilk yıllarda Soğukkuyu ve Naldöken yönüne giden tramvaylardan 20 para, Bostanlı yönüne giden tramvayda ise Belom'a kadar 20 para, Belom'dan Bostanlı'ya kadar 10 para bilet ücreti alınır, asker ve subaylar ile 3 yaşından 12 yaşına kadar olan çocuklara yüzde elli indirim uygulanırdı¹⁰⁸. 1926 yılında bilet fiyatları her üç hat için de 5 kuruş,

¹⁰⁶ Salt Araştırma, AHIZM136.

¹⁰⁷ Berber, a.g.e., s. 75; Kurt, a.g.e., s. 62.

¹⁰⁸ Salname-i Vilayet-i Aydın 1326, s. 198.

asker, subay, öğretmen ve öğrenciler için ise 1.5 kuruştu¹⁰⁹. Bilet fiyatları 1930'lu yıllarda da 5 kuruş olarak kalmıştır. Bu yıllarda 20 binişlik karneler oluşturularak 70 kuruştan satışa koyulmuş, böylece karne alanların bilet fiyatları 3.5 kuruşa düşmüştür¹¹⁰.

1935 yılında Alsancak kordonunda çalışan atlı tramvayların kaldırılması üzerine Belediye Meclisi'nin aldığı bir kararla Kordon tramvay hattında çalışan 22 tramvay arabası ve 52 at ile kordondan sökülen rayların Karşıyaka'da kullanılmasına karar verilmiştir. 1935 yılında tramvay filosu büyüyen Karşıyaka tramvaylarının çalışan sayısının da arttığı gözlemlenmektedir. Tramvayların ilk açıldığı yıllarda 19 olan çalışan sayısı 1930'lu yıllarda 39 kişiye çıkmıştır¹¹¹. İzmir Belediye Meclisi'nin 27 Nisan 1939 tarihli toplantısında Karşıyaka tramvaylarının 1939 yılı ek bütçesine ait bir kararname çıkarılmış, Karşıyaka'daki yolların yapımı sırasında tramvayların işlemesine imkân kalmadığı takdirde tramvayların kaldırılarak yerlerine otobüs işletilmesine karar verilmiştir¹¹². 1939 yılında Soğukkuyu caddesine parke taşı döşenerek tramvay hattı kaldırılmış, tramvayların yerine Mareşal Voroşilof tarafından İzmir Belediyesi'ne hediye edilen otobüsler işlemeye başlamıştır. 1940 yılında Naldöken hattı da kaldırılmıştır¹¹³. Bu tarihten sonra Karşıyaka'da hizmet veren tek atlı tramvay hattı Bostanlı hattıdır. Bazı kaynaklarda 1940 yılında Bostanlı hattının da kaldırıldığı belirtilmektedir. Ancak bu bilgi yanlış bir bilgidir. 1943 yılında yayımlanan *T.C. İzmir Belediyesi Otobüs ve Tramvay İdaresi Dahili Talimatnamesi* de bu bilgiyi yanlışlamaktadır. Talimatnamede, Karşıyaka İskele - Bostanlı Atlı Tramvayı ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Talimatnamede Karşıyaka İskele - Bostanlı Atlı Tramvayının 1943 yılında sabah 6:30'dan 00:00'a kadar hizmet vermeye devam ettiği belirtilmektedir¹¹⁴. 1947 yılına gelindiğinde Bostanlı hattı da kaldırılmış, Karşıyaka Atlı Tramvayları tamamen hizmet dışı bırakılmıştır¹¹⁵.

1.D. ATLI TRAMVAYLARIN İŞLEYİŞİ SIRASINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI

Şehir içi ulaşım sorununu büyük ölçüde çözen atlı tramvaylar, kuruldukları ilk yıllarda halk tarafından memnuniyetle karşılanıp büyük rağbet görmüşlerdir. Ancak bu memnuniyete rağmen

¹⁰⁹ *İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistikî*. Eserde sayfa numaraları bulunmadığından kullanılan bilgilerin yer aldığı sayfa numaraları verilememiştir. Kullanılan bilgiler "Tramvaylara Mahsus Fiyat Tarifesi" bölümünde yer almaktadır.

¹¹⁰ Kurt, a.g.e., s. 62.

¹¹¹ Sadık Kurt, "19. ve 20. Yüzyılda Karşıyaka'nın Ulaşımı", *Karşıyaka Kültür ve Çevre Sempozyumu 22-23 Aralık 2005*, Karşıyaka Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2006, s. 38.

¹¹² *İzmir Belediye Meclisi Karar Tutanakları*, 1939 Nisan Meclis Zabıtları, s. 154.

¹¹³ Engin Berber - Erkan Serçe, *Karşıyaka Tarihi*, İzmir Karşıyaka Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2011, s. 184.

¹¹⁴ *T.C. İzmir Belediyesi Otobüs ve Tramvay İdaresi Dahili Talimatnamesi*, İzmir Cumhuriyet Matbaası, İzmir, 1943, s. 4.

¹¹⁵ Kurt, a.g.e., s. 63.

birçok sorunu da beraberinde getirmişleridir. İlk yıllarda karşılaşılan en önemli sorun, İslam inancı gereği yabancı erkeklerle aynı ortamlarda bulunmamaya özen gösteren Müslüman kadınlar için tramvaylarda ayrı bir bölüm tahsis edilmemesi olmuştur. Bu durumun yerel basında sık sık gündeme getirilmesi üzerine 1889 yılı Ekim ayında tramvaylarda kadınlarla erkeklerin oturacağı bölümleri ayıran bir perde asılarak meseleye bir çözüm getirilmiştir¹¹⁶. Perdeler tramvaya binen kadın ve erkek yolcuların sayısına göre ayarlanmış, kadınların ön kapıdan, erkeklerin arka kapıdan inip binmeleri sağlanmıştır¹¹⁷. Ancak 29 Temmuz 1891 tarihli *Hizmet* gazetesinde çıkan bir haberde tramvaylarda kadınlar için ayrılmış bir bölüm olmamasından şikâyet edilmesi perde uygulamasının sürekli ve kalıcı olmadığını göstermektedir¹¹⁸. Dönem dönem terk edildiği gözlemlenen perde uygulaması, İzmir'in işgal yıllarına kadar devam etmiş, işgal yıllarında perdeler kaldırılarak haremlik selamlık uygulamasına son verilmiştir¹¹⁹. İzmir'in Yunan işgali altında bulunduğu dönemde Göztepe Tramvay şirketinde biletcî olarak çalışan Beyşehirli Mehmet Emin Bey'in hatıraları da işgal yıllarında bu uygulamanın terk edildiği bilgisini doğrulamaktadır. Emin Bey'in, 18 Şubat 1926 tarihinde *Ahenk* gazetesine verdiği bir mülakatta aktardığı, İzmir'in işgalinin on beşinci - takribi 30 Mayıs 1919 - günü tramvaya binen Yunan subaylarının tramvaydaki Müslüman kadınlara yaptığı tacizlerin karma bir vagona yaşandığına şüphe yoktur¹²⁰. Tramvaylarda kadınların oturduğu bölümlerin perdeyle ayrılması uygulamasına son verilse de kadınlar için ayrı bir bölüm tahsis edilmesi uygulaması erken Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir. Tramvay araçlarına asılan bir ilandan edindiğimiz bilgilere göre, açık tramvaylarda üç sıra, kapalı tramvaylarda altı kişilik bir alan kadınlara ayrılmış, yolcuların bu bölümleri işgal etmemeleri rica edilmiştir¹²¹.

Atlı tramvayların basında eleştiri konusu olmasına sebep olan bir başka mesele ise kapasitelerinin üstünde yolcu taşımaları olmuştur. 23 Mayıs 1923 tarihinde durak harici noktalarda indi bindi yapmak ve kapalı tramvaylarda basamaklarda, açık tramvaylarda ise kenarlarda yolculuk yapmak yasaklanmıştır. 1923 yılı Ekim ayında İzmir Merkez Kumandanlığı ve İzmir Polis Müdürlüğü'nün İzmir basınına verdiği ortak bir tebligatta tekrar aynı uyarılarda bulunulmuş, kurallara uymayanların cezalandırılacağı duyurulmuştur¹²². Basında çıkan haberlerden takip edebildiğimize göre yasaklara aldırış edilmemiş, tramvaylardaki izdiham sonraki yıllarda da devam etmiştir. 1926 yılında *Ahenk* gazetesinde yer alan bir habere göre 24 kişilik Göztepe tramvaylarına 60-70 kişi binmektedir¹²³. 1927 yılında yine *Ahenk* gazetesinde yayımlanan bir baş makalede

¹¹⁶ *Ahenk*, 13 Teşrîn-i evvel 1889, s. 2; *Ahenk*, 24 Teşrîn-i evvel 1889, s. 2.

¹¹⁷ A.Şahabettin Ege, *Eski İzmir'den Anılar*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002, s. 30.

¹¹⁸ *Hizmet*, 29 Temmuz 1891, s. 2.

¹¹⁹ Kurt, a.g.e., s. 112.

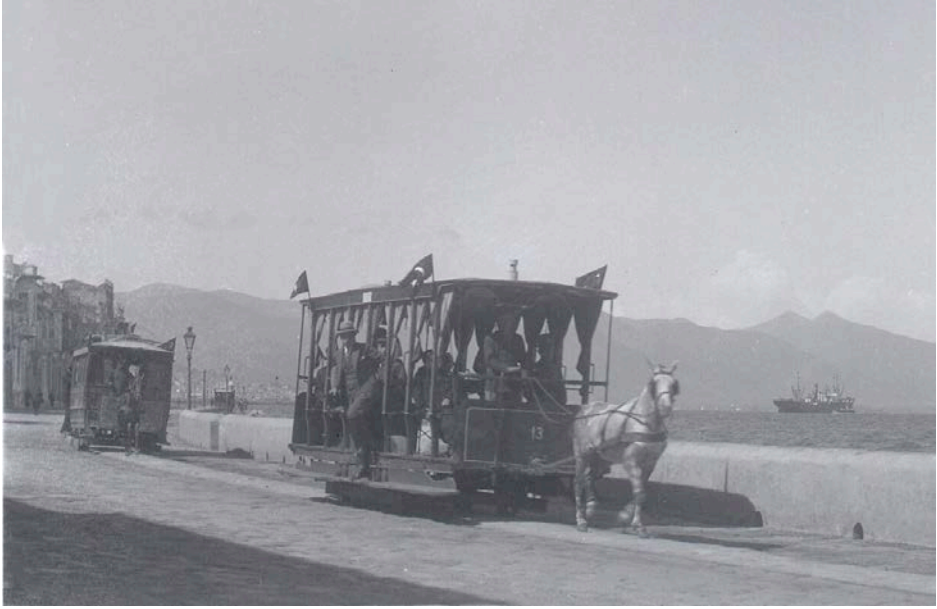
¹²⁰ *Ahenk*, 18 Şubat 1926, s. 1.

¹²¹ *BCA*, 230/133-8-9.

¹²² *BCA*, 230/133-8-9. *Ahenk*, 7 Teşrîn-i evvel 1339, s. 3.

¹²³ *Ahenk*, 11 Teşrîn-i sâni 1926, s. 1.

tramvaylardaki izdihama dikkat çekilmiş, 1928 yılı Haziran'ında yayımlanan bir haberde ise 24 kişilik Göztepe tramvaylarına takribi 80 kişinin bindiği belirtilmiştir¹²⁴. 1928 yılı haziran ayında meseleye kesin bir çözüm getirmek için birtakım düzenlemelerde bulunan Nafia Vekâleti, belediye memurları ve polisler tramvayları durdurarak denetleme ve fazla yolcu taşıyan tramvayları bağlama yetkilerini vermiş, Nafia Vekâleti'nin kararı Temmuz ayı başlarında İzmir basını vasıtasıyla halka duyurulmuştur¹²⁵. Ancak tüm bu düzenlemelere rağmen tramvayların fazla yolcu almalarının önüne geçilememiştir. 1928 Haziran'ında yapılan düzenlemelerden birkaç ay sonra yayımlanan bir makalede yine tramvayların haddinden fazla yolcu aldığından şikâyet edilmiş, birçok kişinin tramvayların arka ve yan kısımları ile basamaklarda yolculuk yaptığı belirtilmiştir¹²⁶.



Görsel 11: Kordonda İlerleyen Biri Yazlık Diğeri ise Kışlık Vagon Çeken Atlı Tramvaylar¹²⁷

Tramvaylardaki doluluktan en fazla etkilen şüphesiz ki tramvayları çeken atlar olmuştur. Atların içler acısı durumu İzmir basınında sık sık gündeme gelmiş, tramvay sürücülerinin atlara zulüm ve işkence yaptığından ve atların yeteri kadar beslenmediğinden şikâyet edilmiştir¹²⁸. Hatıratında İzmir'deki atlı tramvaylara değinen dönemin şahitleri de tramvay şirketlerinin atları

¹²⁴ Mehmet Şevki, "Yine Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 17 Ağustos 1927, s. 1; *Ahenk*, 4 Haziran 1928, s. 1.

¹²⁵ *BCA*, 230/135-22-3; *Anadolu*, 12 Temmuz 1928, s. 1; *Hizmet*, 12 Temmuz 1928, s. 4.

¹²⁶ Mehmet Şevki, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 13 Eylül 1928, s. 1.

¹²⁷ *Salt Araştırma*, EOZH0006.

¹²⁸ *Ahenk*, 23 Mart 1900, s. 2; *Ahenk*, 5 Teşrin-i evvel 1900, s. 2; *İttihat*, 23 Ağustos 1909, s. 2; Mehmet Şevki, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 1 Şubat 1341 (1925), s. 1.

yeteri kadar beslemediklerinden ve yolcu sayısının fazlalığı nedeniyle atların tramvayları çekemeyip durduklarından bahsetmektedirler¹²⁹. Şahabettin Ege, sıcak havalarda atların başlarına büyük hasır şapkalar geçirildiğinden ve yolun yarısında atların değiştirildiğinden veya sulandığından bahsetmektedir¹³⁰. Ancak dönemin basınında yer alan atlarla ilgili haberler bu uygulamanın sürekli bir uygulama olmadığını göstermektedir.

Özel şirketler tarafından işletilen tramvaylar kamu hizmetinden ziyade kâr odaklı çalıştırlarından fazla yolcu taşımama, atları dinlendirme ya da daha fazla at satın alma gibi kâr düşürecek masraflı işlerden kaçınmışlardır. Kâr odaklı çalışma sistemi, şirket çalışanlarının çalışma koşullarını da olumsuz etkilemiştir. İzmir basınında çıkan haberlere göre, Cumhuriyet'in ilk yıllarında tramvay çalışanlarının çalışma koşulları son derece ağırdır. Çok çalıştırılıp - günde 15 saatten fazla - az para verilen çalışanlar adeta esir olarak tasvir edilmişlerdir¹³¹. İzmir basınına sıkça konu olan bu durum, 22 Kasım 1924 tarihinde Zonguldak Mebusu Tunalı Hilmi Bey tarafından TBMM gündemine taşınmıştır. Ticaret Vekâleti'nin cevaplaması için sözlü bir önerge veren Tunalı Hilmi Bey, İzmir'de tramvay şirketleri çalışanlarının günde 16-18 saat arası çalıştırıldıklarını belirtmiş, hükümetin bu duruma neden göz yumduğunu sormuştur¹³². TBMM Zabıtları ile Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi'nde yaptığımız taramada Tunalı Hilmi Bey'in sorusuna verilmiş bir cevaba rastlanmamıştır. Sözlü olarak sorulan sorunun cevabının da sözlü olarak verilmiş olup bu yüzden kayıtlara geçmemiş olma ihtimali yüksektir. Ancak meselenin TBMM gündemine taşınmasının herhangi bir etkisi olmadığını söylemek mümkündür. Basından takip edebildiğimiz kadarıyla şirket çalışanlarının durumu sonraki yıllarda da pek değişmemiştir.

¹²⁹ Ulvi Olgaç, *Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu*, Meşher Basımevi, İzmir, 1939, s. 10; Ege, a.g.e., s. 30; Morali, a.g.e., s. 15.

¹³⁰ Ege, a.g.e., s. 30.

¹³¹ Mehmet Şevki, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 1 Şubat 1341, s. 1; Mehmet Şevki, "İki Şirket", *Ahenk*, 25 Nisan 1926, s. 1; Mehmet Şevki, "Yine O Dert", *Ahenk*, 10 Haziran 1928, s. 1; *Anadolu*, 19 Ağustos 1341, s. 2.

¹³² *BCA*, 30/10-6-38-26; *TBMM Zabıt Ceridesi*, Cilt: 10, Devre: II, İçtima Senesi: II, TBMM Matbaası, Ankara, 1975, s. 357.



Görsel 12: Kordonda İlerleyen Atlı Tramvaylar¹³³

Tramvaylardaki doluluğun yol açtığı bir başka sorun ise kazalar olmuştur. Özellikle basamaklarda, açık vagonların yanlarında ya da arkalarında asılarak yolculuk yapan yolcular düşme tehlikesiyle burun buruna yolculuk yapıyorlardı. Tek hat şeklinde döşenmiş raylar bazı noktalarda makaslar ile ikiye ayrılıyor, karşılıklı seyrüsefer yapan tramvaylar birbirleriyle karşılaşmamak için bu makasları kullanıyorlardı. Tramvay şirketlerinin makasların bakımını ihmal etmeleri kazaların bir başka nedenini oluşturuyordu. Tüm bunlara tramvayları çeken atlar ile sık sık değiştirilen sürücülerin acemiliği de eklendiğinde ölümle sonuçlanan kazalar dahi yaşanıyor, bu gibi durumlarda tramvay şirketleri yüklü tazminatlar ödemek zorunda kalıyorlardı¹³⁴. Kazaların önüne geçmek için tramvay şirketlerince birtakım tedbirlere başvurulmuştur. Örneğin, İstanbul'daki atlı tramvaylarda kazaların önünü almak için vardacı adı verilen görevliler çalıştırılıyordu. Ellerinde taşıdıkları boruları öttürerek “varda, varda” nidalarıyla tramvayın önü sıra koşan vardacıların görevi kalabalığı yararak tramvayların önünü açmak ve kazalara engel olmaktı¹³⁵. İzmir'deki atlı tramvaylarda vardacı çalıştırıldığına dair herhangi bir kayda rastlanmadıysa da tramvay sürücülerinin vardacıların gördüğü görevi görmek için kalabalık yerlerde düdüğü çalarak ahaliyi

¹³³ Salt Araştırma, AHİZM140.

¹³⁴ Hizmet, 27 Temmuz 1887, s. 1; Hizmet, 17 Temmuz 1888, s. 1; Ahenk, 4 Kânûn-ı evvel (Aralık) 1906, s. 2; Ahenk, 31 Temmuz 1907, s. 2; Hizmet, 10 Kânûn-ı evvel 1908, s. 3; Mehmet Şevki, “Kabahat Şirketindir”, Ahenk, 22 Nisan 1928, s. 1.

¹³⁵ Ünal, a.g.m., s. 68; Ercüment Ekrem Talu, “Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?”, Hayat Tarih Mecmuası, Yıl: 14, Sayı: 12, (1 Aralık 1978), s. 24-25.

uyardıkları bilinmektedir¹³⁶. Ancak bu uyarının etkili bir uygulama olduğunu söylemek güçtür. *Ahenk* gazetesinde yer alan bir haberde kordon tramvaylarının güzergâhı üzerinde bulunan Pasaport ile Hamidiye iskelesi arasında kalan bölgede tramvayların önü sıra giderek boru öttürecek ve kalabalığı uyaracak görevlilerin çalıştırılması istenmiş, son derece kalabalık olan bu bölgedeki kazaların ancak bu surette önlenilebileceği belirtilmiştir¹³⁷.



Görsel 13: Pasaport Civarında Birbirinin Zıttı İstikamette İlerleyen Atlı Tramvaylar¹³⁸

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde kazaları önlemek için daha etkili adımların atıldığı göze çarpmaktadır. 13 Nisan 1925 tarihinde basında duyurulan Belediye Meclisi kararlarına göre, tramvayların fren, tekerlek ve tramvay hatlarındaki makasların durumları üç haftada bir İzmir Belediyesi Makine Mühendisliği Dairesi tarafından düzenli olarak kontrol edilecekti. Ayrıca tramvay sürücülerine üç hafta içinde belediyeye başvurarak ehliyet ve sertifika alma zorunluluğu getirilmiş, ehliyet ve sertifika almayanlara tramvay sürücülüğü yaptırılmayacağı duyurulmuştu¹³⁹.

¹³⁶ *Ahenk*, 17 Kânûn-ı evvel 1312 (1896), s. 2.

¹³⁷ *Ahenk*, 23 Teşrîn-i evvel 1907, s. 1.

¹³⁸ *Library of Congress, NYWTS - SUBJ/GEOG--Turkey—İzmir*.

¹³⁹ *Ahenk*, 12 Nisan 1341, s. 4.

Tramvaylarda fazla yolcu taşınmasını önlemek için polis ile belediye memurlarına verilen tramvayları durdurma ve bağlama yetkileri de kazaların önünü almak için başvuru olan tedbirlerdendir. Cumhuriyet devrinde kazaları önlemek için alınan tedbirlerinden son göze çarpanı ise kaza sırasında kazazedelerin tramvay tekerlekliğinin altında kalmasını önlemek için tramvayların yanlarına eklenen siperler olmuştur. İzmir Belediyesi 1926 yılında aldığı bir kararla tramvayların yan taraflarına siper eklenmesini zorunlu tutmuştur. Kordon Tramvay Şirketi'nin bu karara uyduğu, Göztepe Tramvay Şirketi'nin ise uymadığı gözlemlenmektedir¹⁴⁰. Göztepe Tramvay Şirketi bu kararın alındığı dönemde elektrikli tramvay altyapısıyla meşgul olduğundan atlı tramvaylar için masraf yapmaktan kaçınmış olma ihtimali oldukça yüksektir. Gerek tramvay şirketlerinin kendi tedbirlerine gerekse idari birimlerin zorunlu düzenlemelerine rağmen tramvay kazalarının önü tamamiyle alınamamış, ancak önceki yıllara göre azaltılmıştır.

1920'li yıllarda basında çıkan haberler incelendiğinde atlı tramvayların bakımsızlığının tüm haberlerin ortak konusu olduğu göze çarpmaktadır. Bu dönemde çıkan haberlerde atlı tramvaylar, berbat durumda, camları kırık, kapıları, lambaları ve frenleri bozuk, pis kokan araçlar olarak tasvir edilmişlerdir¹⁴¹. 1920'li yıllarda tramvaylara asılan ilanların çoğunda yerlere çöp atılmaması ve tramvayların pisletilmemesi uyarıları yer almaktadır¹⁴². İzmir Belediyesi'nin Ocak 1927'de aldığı bir kararla tramvaylarda sigara içilmesi de yasaklanmıştır¹⁴³. Nafia Vekâleti'ne sunulan bir raporda da gazetelerde çıkan haberlerin haklılığına değinilmiş, İzmir'in en güzel yerlerinde işletilen atlı tramvayların dünyada eşi benzeri olmayan Ortaçağı andıran ilkel araçlar oldukları belirtilmiştir¹⁴⁴. 1929 yılında kordon tramvaylarını teftiş eden İzmir Nafia Komiseri Emin Bey'in ifadelerine göre Kordon Atlı Tramvayları tamiri mümkün olmayacak derecede eskimişlerdir. Beş tramvay aracı sefer yapamayacak durumda olduğu halde tramvayların yetersizliği yüzünden işlemlerine izin verildiği belirtilmiştir¹⁴⁵.

Şikâyet konusu olan bir başka mesele ise seferlerin azlığı ve tramvayların yavaşlığı olmuştur. XX. yüzyılın başlarına kadar geçen dönemde böyle bir şikâyete rastlanmamıştır. Tramvayların 1905 yılındaki durumu hakkında bilgi veren bir eserde, seferlerin sabahın erken saatlerinde başlayıp, gece geç saatlere kadar sürdüğü, sefer sayılarının az denemeyecek kadar sık olduğu ve herhangi bir duraktan tramvaya binmek istendiğinde bekleme süresinin 10 dakikayı

¹⁴⁰ BCA, 230/134-12-3; *Ahenk*, 11 Teşrin-i sâni 1926, s. 1.

¹⁴¹ Mehmet Şevki, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 1 Şubat 1341, s.1; Mehmet Şevki, "İki Şirket", *Ahenk*, 25 Nisan 1926, s. 1.

¹⁴² BCA, 230/133-8-9.

¹⁴³ BCA, 230/134-14-7.

¹⁴⁴ BCA, 230/130-17-5.

¹⁴⁵ BCA, 230/131-18-4.

bulmadığı belirtilmiştir¹⁴⁶. Tramvay hatlarının 1914 yılındaki durumları hakkında bilgi veren bir başka eserde ise, iki hattın da (Kordon ve Göztepe hatları) İzmir'in ihtiyaçlarını hiçbir surette karşılamadığı ifade edilmiş, tramvayların yolcuları adeta sürükleyerek götürdükleri belirtilmiştir¹⁴⁷. Ferit Eczacıbaşı'nın anılarında aktardığına göre Konak'tan kalkan atlı tramvayların Güzelyalı'ya varması bir buçuk saati buluyordu¹⁴⁸. Ulvi Olgaç'ın anılarında da aynı süreden bahsedilmektedir¹⁴⁹. 1920'li yıllarda basında çıkan haberlerde ise sefer saatlerinin düzenli olmadığı ve Konak'tan kalkan bir tramvayın Güzelyalı'ya varmasının iki saati bulduğu belirtilmektedir¹⁵⁰.

Atlı tramvaylar genelde olumsuz yönleriyle ele alınıp hatırlansa da anılarda hoş yerleri de yok değildir. Örneğin, Umur Sönmezdağ'a atlı tramvaylar hakkında hatırladıklarını anlatan 1930 doğumlu Enrico Aliotti, Karşıyaka tramvayları ile ilgili şöyle bir anısını aktarmıştır: *"Çocukluğumuzda komşu evlerin çocuklarıyla oynarken aspirin büyüklüğünde, sert bir yere sürtünce çıtır-pıtır diye ses ve kıvılcım çıkartan maddeleri tramvay rayına koyardık. Atlı tramvay üstünden geçince patlar ve at ürkütüğü için ani hareket ederdi. Bizler de tramvaydaki panik anını izlerdik. Ama akşam gelen şikâyetler üzerine babamız da kulağımızı güzelce çekerti."*¹⁵¹. Özdemir Hazar'ın kordon tramvaylarıyla ilgili; *"Önce Konak-Punta (Alsancak) arasında başladı tramvay. Bunlar tek atlı açık vagonlardı. Büyük rağbet gördü. Levantenler işlerine tek atlı araba ile gelirken hepsi bu yeni taşıta binmeye başladı. Öyle ki, sabah ve akşamları bu tramvaylarda yer bulmak güçleşiyordu. Dussaud Kardeşler abone ve yer tutma programı düzenlediler. Belirli kişilerin belirli saatlerdeki tramvaylarda yerleri ayrılırdı. Kimse oturtulmadı o yerler. Parası peşin alınmıştı. Müşteri gelmediğinde yer boş kalıyordu."*¹⁵². Atlı tramvayların hizmette olduğu yıllarda yaşamış kişilerin cümlelerinden anlaşıldığına göre kullanımda oldukları son yıllarda oldukça fazla şikâyet alan ve İzmir'e yakışmadığı belirtilen kordon tramvayları, bir zamanlar İzmir'in süsü olarak görülüyor ve oldukça rağbet görüyorlardı.

Avrupa'da atlı tramvayların terk edilip elektrikle çalışan tramvayların kullanımına geçildiği bir dönemde hizmete giren İzmir atlı tramvayları, hizmete girdiği ilk yıllarda şehre modern bir görünüm kazandırmış ve oldukça rağbet görmüşlerdir. Özellikle kordon tramvayları İzmir'in sembolü haline gelmişler, XIX. yüzyılın sonlarında ve XX. yüzyılın başlarında çekilen birçok fotoğrafın değişmez teması olmuşlardır. Ancak zaman her şeyi eskittiği gibi atlı tramvayları da

¹⁴⁶ Cevat Sami - Hüseyin Hüsnü, *İzmir 1905*, (Hazırlayan: Erkan Serçe), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2000, 159.

¹⁴⁷ Rıfat, a.g.e., s. 78.

¹⁴⁸ Yaşar Aksoy, *Bir Kent, Bir İnsan, İzmir'in Son Yüzyılı*, S. Ferit Eczacıbaşı'nın Yaşamı ve Anıları, Dr. Nejat F. Eczacıbaşı Vakfı Yayını, İstanbul, 1986, s. 41.

¹⁴⁹ Olgaç, a.g.e., s. 9.

¹⁵⁰ *Ahenk*, 4 Haziran 1928, s. 1; Mehmet Şevki, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 13 Eylül 1928, s. 1.

¹⁵¹ Umur Sönmezdağ, "İzmir'in Eski Tramvayları", *KNK*, Sayı: 33, (Sonbahar 2017), s. 12-13.

¹⁵² Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 19 Aralık 1988, s. 2.

eskitmiştir. Özel şirketler tarafından işletilen atlı tramvaylara yeteri kadar bakım yapılmaması, yeterli personel çalıştırılmaması ve atlara iyi bakılmaması gibi nedenlerle, hizmete girdiği ilk yıllarda oldukça revaçta olan atlı tramvaylar, 1920'li yıllardan itibaren gözden düşmüşlerdir. Böylece, elli yıldan uzun bir süre İzmir sokaklarında hizmet veren atlı tramvaylar peyderpey kaldırılmışlar ve yerlerini daha modern taşıtlara bırakarak İzmir tarihindeki yerlerini almışlardır¹⁵³.

¹⁵³ Semih Çınar, "Horse Tramway in İzmir Through Ottoman to Rebutican Period", *İzmir: Search of the Past*, Editor: Cihan Özgün, Ege University Press, İzmir, 2020, s. 200-202.

2. Bölüm

İZMİR'İN ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARI (1928-1954)

Hızlı şehirleşmenin getirdiği yolcu sayısındaki artış ve hayvan gücü kullanımının sakıncaları ve yükü bir süre sonra yeni bir çekim gücü kullanımı ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bir tramvay hattının ekonomik olması için hem çok yolcu taşınması hem de çekim gücü için yapılan masrafların düşük olması gerekmektedir. Hayvanların beslenme ve bakım masraflarının yüksek olması, kısa sürede yıpranmaları, salgın hastalıklardan etkilenmeleri, hayvan gücünün yüklü vagonları özellikle yokuşlarda hareket ettirmek için yetersiz kalması gibi nedenler tramvay şirketlerini daha ekonomik ve avantajlı olan bir çekiş gücü kullanmaya sevk etmiştir¹⁵⁴. XIX. yüzyılın sonlarında elektrik enerjisinin tramvayları hareket ettirmek için kullanıma girmesi tramvay taşımacılığında yeni bir devir açmıştır. Yüzyılın sonlarında Avrupa'da faaliyete geçen elektrikli tramvayları birkaç on yıl gecikmeyle Osmanlı Devleti'nde de kullanıma girmiştir. Bu yeni teknolojinin doğal olarak öncelikle başkentte faaliyete geçirilmiş olması beklenirken, ülke topraklarında elektrikle işleyen tramvayların ilk kullanıldığı şehir Şam olmuştur. Bununla birlikte, tramvaylar için üretilen enerjinin sağlandığı santralden elde edilen elektrikle şehrin cadde aydınlatması da sağlanmıştır. Şam bu yönüyle de Osmanlı şehirleri arasında ilk olma özelliğine sahiptir. 1907 yılında Şam elektrik tramvayını ilk seferini yapmıştır¹⁵⁵. Şam'da kullanıma giren elektrikli tramvayı, 1908 yılında kullanıma giren Selanik elektrikli tramvayı ve Beyrut elektrikli tramvayı izlemiş, 1914 yılında İstanbul'da da elektrikli tramvaylar kullanıma girmiştir¹⁵⁶,

2.A. GÖZTEPE ELEKTRİKLİ TRAMVAYI

İzmir için ilk elektrik imtiyaz başvurusu 1889 yılında, Siemens & Halske şirketi adına Alman Ferdinand Reiser tarafından yapılmıştır. Bu imtiyaz istenirken hükümet yetkilileri İstanbul'un da elektriğe kavuşması hususunu dile getirmişlerdir. Taraflar arasında mukavelemler dahi hazırlanmış ancak hükümetin elektrik teknolojisi konusundaki görüş değişikliği imtiyazın askıya

¹⁵⁴ Çolak, a.g.m., s. 179.

¹⁵⁵ Ayar, a.g.m., s. 143.

¹⁵⁶ Eryaman, a.g.m., s. 161; Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 177.

alınmasına neden olmuştur¹⁵⁷. 1898 yılında ise İngiliz parlamento üyesi Sir Ellis Bartlett'in imtiyaz için başvurması İzmir elektrik imtiyazını Alman-İngiliz rekabet alanına dönüştürmüştür. Devamında, Temmuz 1899'da Bartlett'e İzmir ve Selanik şehri elektrik imtiyazı verilmiştir. Bartlett, imtiyaz haklarını Paris merkezli Company General de Traction isimli şirkete devredince bu satış işlemi İzmir'in elektrik imtiyazı meselesini karmaşık bir hale getirmiş, Bartlett ve ona verilen imtiyazlar hakkında kuşku uyandırmıştır. Fransız şirketi, 1905 yılında Selanik ve İzmir Elektrik Anonim Şirketi'ni teşkil ederek çalışmalara başlamıştır. Sonrasında Belçika-Fransız ortaklığına giren şirket, Selanik şehri için gerekli altyapı elemanlarını 3 yıl içerisinde kurarken İzmir için herhangi bir teşebbüste bulunmamıştır. Bu durum söz konusu imtiyazın 1911 yılına kadar etkisiz kalmasına sebep olmuştur. Göztepe Tramvay Şirketi, İzmir'in elektrikle aydınlatılması ve elektrikli tramvay işletilmesi imtiyazına talip olmuş, talebin uygun görülmesi üzerine 1913 yılında hükümet ile şirket arasında bir sözleşme ve şartname imzalanmıştır¹⁵⁸.

İzmir'de tramvay hattı kurulması için Konak'tan Göztepe'ye ve daha sonrasında Urla'ya kadar verilen hat imtiyazı, İzmir'de söz konusu döneme kadar kent içi toplu ulaşım adına verilmiş ve faaliyet alanı en geniş olan tramvay imtiyazıdır. İmtiyazın verildiği hat, Konak'tan başlayarak Mithatpaşa Caddesi (Göztepe Caddesi, İnönü Caddesi) üzerinden Karataş, Karantina, Göztepe semtlerini geçerek Kokaryalı'da (Güzelyalı, Reşadiye) son bulmaktadır. Başlangıçta tek hat olarak Konak'la Göztepe arasında döşenen hattın Konak-Hapishane önü, 1906'da çift hatta dönüştürülmüştür. Bu hattın Göztepe ile Güzelyalı arasındaki 1 kilometrelik kısmı 1911'de İzmir Belediyesi tarafından yaptırılmıştır. Makas (durak) sayısının, 1893'te beşten sekize çıkarılması üzerine tramvaylar, bu makaslardan 10 dakika yerine, 6 dakikada bir geçmeye başlamıştır. 1926-1927 yıllarında, bu hat 6.065 metre uzunluğunda çift hat olarak fakat daha dar ray aralığında yeniden döşenmiştir. Yeni hatlar üzerinde, 23 Kasım 1927 günü atlı tramvaylar işlemeye başlamıştır¹⁵⁹.

1927 yılının haziran ayında İzmir'de yayımlanan *Havadis* ve *Doğru Ses* gazetelerinde çıkan elektrikle ilgili haberlerde atlı tramvayların sebep olduğu tramvay kazalarından bahsedilerek elektrikli tramvaya duyulan ihtiyaç dile getirilmiştir¹⁶⁰. Elektriğin bir enerji birimi olarak yaygınlaşmasını takiben İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi'ne tramvayları elektrikle işletmesi yönünde hem yerel idarelerce hem de basın yoluyla baskılar yapılmaya başlanmıştır. Bu

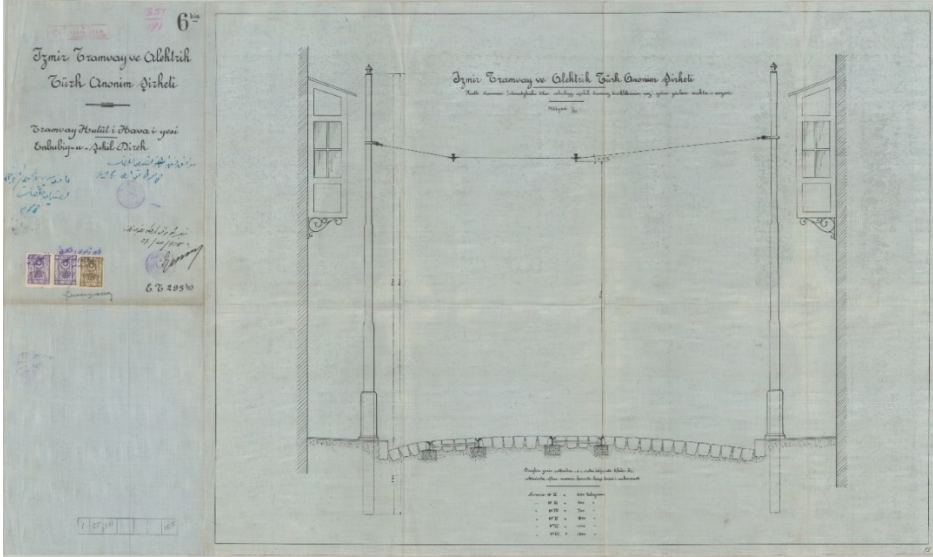
¹⁵⁷ BOA. MV., 57/41; BOA, Y.A.HUS (Yıldız Hususi Maruzat), 225/45; BOA. ŞD., 1190/11. Ferdinand Reiser ile sonuca ulaşmayan İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazına daha sonra İngiliz Parlementer Sir Ellis Ashmead Bartlett talip olmuştur. Bkz. BOA. BEO., 1312/98358; BOA. Y.A.RES. (Yıldız Resmi Maruzat), 100/38; BOA. Y.A.RES., 101/46.

¹⁵⁸ Yetişgin - Özdamar, a.g.m., s. 290-291.

¹⁵⁹ Kurt, a.g.e., s. 150.

¹⁶⁰ BCA, 230/29-28-14.

durum üzerine 18 Ekim 1928 tarihinde Güzelyalı - Konak tramvay hattı elektrikli hale getirilmiştir. Aynı gün, 12 Mayıs 1926 tarihinde temeli atılan Darağaç'taki elektrik fabrikası da tramvaylara söz konusu altyapıyı sağlamak üzere hizmete açılmıştır¹⁶¹. Aslında 1928 yılında İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin tramvay hattı tesisine ait planlara bakıldığı zaman şirketin tramvayları elektrikleştirmek için ray standartlarına yoğunlaştığı görülmektedir. Buna göre Görsel 14 ve Görsel 15'te de görüleceği üzere başta ray standartları olmak üzere ray aralığından, hatta ait kataner direklerine ve rayların birleşim yerlerinde bulunan cebire (joint bar) kısımlarına kadar elektrikli tramvaya giden süreçte hattın modernizasyonun önemsendiği görülmektedir¹⁶².

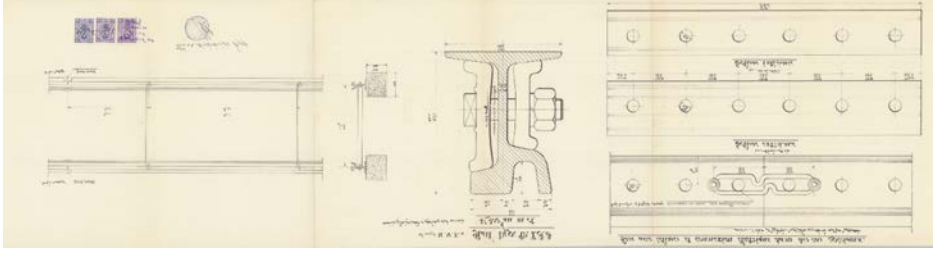


Görsel 14: Elektrikli Tramvay İçin Kataner Standartını Belirler Plandır¹⁶³

¹⁶¹ Sönmezdağ, a.g.m., s. 11; Hasan Hüseyin Genç, 1929 *İzmir'in Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapısı*, Dokuz Eylül Üniversitesi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2010, s. 34; Naziye Özdemir, *Türkiye'de Elektrik Tarihsel Gelişimi 1900-1938*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara TİTE, 2011, s. 70.

¹⁶² BCA, 230/134-15-1.

¹⁶³ BCA, 230/134-15-1.



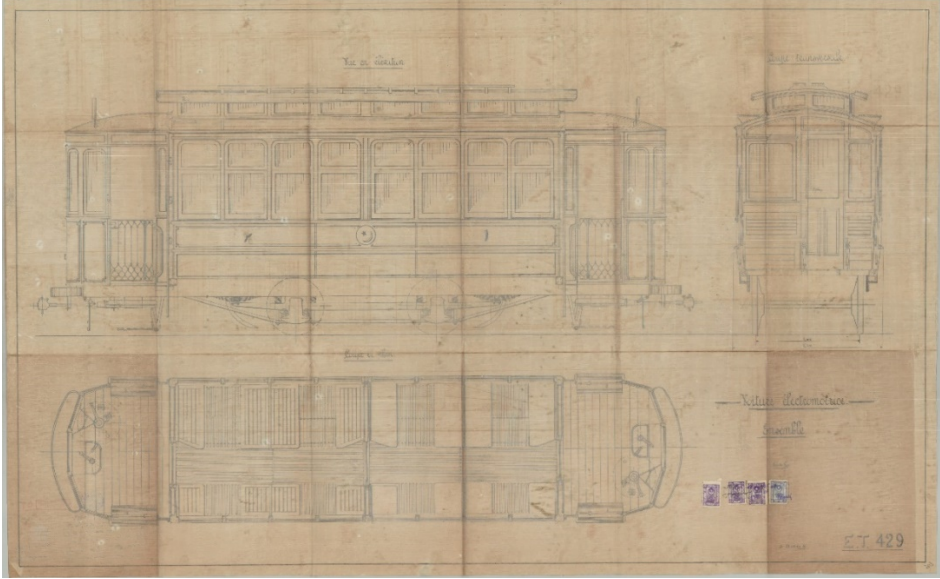
Görsel 15: Ray Açıklığı, Ray Tipi ve Joint Barların Standartlarını Belirten Çizimdir¹⁶⁴

Konak - Güzelyalı atlı tramvayları ise İzmir caddelerindeki ömürlerini artık doldurmuş ve 31 Ekim 1928 tarihinde hizmet dışı bırakılmışlardır¹⁶⁵. 18 Ekim 1928 tarihinden itibaren Konak - Güzelyalı arasında, elektrikli tramvaylar hizmet vermeye başlar. Bu tramvaylar ikişer vagonluk setler halinde çalışır. Birinci mevkide deri kaplama, ikinci mevkide ise tahta oturma yerleri vardır. Bu nedenle birinci mevki biletlerinin 10 kuruş olmasına karşın ikinci mevki biletleri 5 kuruştur. Hatta Görsel 16'da görülen plana göre ilgili vagonların otururken sırt dayama kısımları döndürmeli olup 4 yolcuya karşı karşıya ya da haremlik-selamlık oturabilme imkânı tanımaktadır. Koltukların bu özelliğine elektrikli tramvaylarda yolculuk yapan İzmirlilerin anılarında da rastlamak mümkündür. *Yeni Asır* gazetesinde İzmir tramvayları hakkında bir yazı dizisi kaleme alan Özdemir Hazar, "Gündüzleri İzmirli bayanlar, üç beşi birleşir, tramvay gezisi düzenlerdi. Koltuklar oynaktı. Arkalığı ters dönebilir, dört bayan karşılıklı oturabilirdi."¹⁶⁶ cümleleri bu bilgileri doğrulamaktadır.

¹⁶⁴ BCA, 230/134-15-1.

¹⁶⁵ Sönmezdağ, a.g.m., s. 11; "İzmirin İlk tramvay hatları", 22/12/2013, <https://rayhaber.com/2013/12/izmirin-ilk-tramvay-hatlari/> (Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2022)

¹⁶⁶ Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 18 Aralık 1988, s. 2.

Görsel 16: Elektrikli Tramvay Vagon Planı¹⁶⁷

İzmirliiler eksiz, tek vagon olarak sefer yapan tramvaylara “Tüysüz” adını takarlar. Tramvayların son durağı, günümüzde Ahmet Adnan Saygun Sanat Merkezi'nin bulunduğu garaj alanıdır. Tramvaylarda korna yerine minik çan türü bir zil kullanılmıştır¹⁶⁸. 1928'de şirketçe belirlenen ve belediyece onaylanan elektrikli tramvay durakları şunlardır: Kışla Meydanı (Konak), Belediye, Üçüncü Mıntıka binası karşısı, Hastane mevkii, Türk Ocağı karşısı, Asansör, Salhane vapur iskelesi, Askeri Hastane karşısı, Karantina vapur iskelesi, Sadık Bey bahçesi, Duneşbey Sokağı ağızı, Göztepe vapur iskelesi, 760 numaralı hanın önü, Reşadiye (Güzelyalı) vapur iskelesi karşısı, Bahriye Mektebi, Tramvay Son Durağı. Bu duraklardan Kışla Meydanı (Konak), Karantina ve Güzelyalı'daki son durak (Depo durağı) ana (mecburi), diğerleri ise ara (ihtiyari) duraklardır¹⁶⁹. 1930 yılı büyük sel baskınında tramvay deposu yanından geçen Poligon Deresi üzerindeki köprü selden gördüğü hasar nedeniyle bakım ve onarıma alınınca tramvayların depoya rahatça giriş çıkış yapmalarını sağlamak için o noktaya geçici bir makas yapılmıştır. Ancak köprünün onarılmasına karşın, makas yerinde bırakılınca semt halkının yoğun şikayetine neden olmuş, makas değiştirme

¹⁶⁷ BCA, 230/134-15-1.

¹⁶⁸ Bu çan nedeniyle İzmirli çocuklar arasında bir tekerleme dilden dile yayılır: “Dandini... Dan... Dan... Çekilin yoldan! Geliyor vatman...” “İzmir’de elektrikli tramvayın serüveni”, 24 Haziran 2020, <https://kentyasam.com/2020/06/24/izmirde-elektrikli-tramvayin-seruveni/> (Erişim Tarihi: 29.07.2022)

¹⁶⁹ Kurt, a.g.e., s. 151.

büyük gürültüye neden olduğundan gece geç ve sabah erken saatlerde tramvayların giriş çıkışları sorun yaratmıştır. Sorun büyüyünce söz konusu yerdeki geçici makas kaldırılmıştır¹⁷⁰.

1892 yılında İstanbul'da Galata semtine taşınan İzmir Göztepe Tramvayı şirket yönetim merkezi, 1898 yılında İzmir'de Güzelyalı semtine, Mütareke döneminde de oradan Frenk Mahallesi'ne, Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeniden Güzelyalı'ya ve son olarak da 1928 yılında Karataş'a taşınmıştır. Genel merkez ise şirket Belçika sermayesine geçtiğinden beri Brüksel'dedir. Karataş'taki yönetim merkezi binası, o dönemde Milli Emlak'a ait dört binanın kamulaştırılması ile kazanılmıştır. 1928-1945 yılları arasında, İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin yönetim kurulu üyeliklerinde şu kişiler bulunmuşlardır: Josse Amor, Baron Ed Rulin Jaguemyns, Sol Gormezano, Le Baron Josse Louis Allard, Robert Bette, Leon Kinet, Albert Duquenne, Ali Fikri Altay, Mustafa Nuri Devres, Charles Giraud, Dr. Ali Ağâh Dinel ve Joseph Sellekaers. Yönetim kurulu üyelerine, 1930-1935 yıllarında, toplantı başına 40 lira "hakk-ı huzur" (huzur hakkı) verilirdi. Huzur hakkı 1936 yılında toplantı başına 50 liraya, 1940'ta 60 liraya, 1941'de 70 liraya ve 1943'te ise 100 liraya yükseltilmiştir. Ancak üyelerin alacakları huzur hakları, 1936'da yıllık 400 lirayı, 1940'ta 480 lirayı, 1941'de 560 lirayı ve 1943'te ise 800 lirayı aşamamıştır. Bu ücretler brüt olduğu için ayrıca kesinti de yapılmıştır¹⁷¹.



Görsel 17: Konak Güzelyalı Hattında İlerleyen Bir Elektrikli Tramvay¹⁷²

¹⁷⁰ "İzmir'de Elektrikli Tramvayın Serüveni", 24 Haziran 2020, <https://kentyasam.com/2020/06/24/izmirde-elektrikli-tramvayin-seruveni/> (Erişim Tarihi: 29.07.2022)

¹⁷¹ *Yeni Asır*, 8 Nisan 1935, s.10; *Yeni Asır*, 14 Haziran 1939, s. 8; Kurt, a.g.e., s.141- 142.

¹⁷² *İBB Atatürk Kitaplığı*, Krt_014663.

1928 yılında elektrikli tramvay ücretleri; Konak - Güzelyalı birinci mevki için 10, ikinci mevki için 7.5, Konak-Karantina birinci mevki için 7.5, ikinci mevki için 5 kuruş olarak saptanmıştır. Elektrikli tramvay ücretlerinin atlı tramvay ücretlerine göre çok yüksek olarak belirlendiği görülmektedir. Bilet ücretleri, 1930'lu yıllarda, otobüs rekabetinin de etkisiyle ucuzlama eğilimine girmiştir. 1933 Şubat'ında şirket, 10 ve 7.5 kuruşluk 25 biletlik karnelere %15 indirim uygulamıştır. Bunun yeterli olmadığı görülünce tramvayların çoğu ikinci mevki yolcularına ayrılmıştır. 1935 yılında indirimli bilet karnesi yöntemini uygulamaya başlayıp karneleri satışa sunmuştur. Buna göre Konak - Güzelyalı arası birinci mevki 7 kuruş 30 para, ikinci mevki 5 kuruş 30 para, Konak - Karantina arası birinci mevki 5 kuruş 30 para, ikinci mevki 3 kuruş 30 para olarak belirlenmiştir¹⁷³. İkinci Dünya Savaşı, elektrikte zamma neden olunca doğal olarak bilet ücretlerinde de büyük artışlara yol açmıştır. Ayrıntılar Tablo-4'te yer almaktadır¹⁷⁴:

Tablo-4: Çeşitli Yıllarda Elektrikli Tramvay Bilet Fiyatları

Birinci Mevki								
	Konak- Karantina				Konak- Güzelyalı			
Yıl	Sivil	Subay	Öğrenci-Er	Zabıta	Sivil	Subay	Öğrenci-Er	Zabıta
1928-1933	7,5				10			
1934	6,30				9			
1937-1939	5,5				7,5			
1941	6,5				8,75			
1942	8		4		11		7	
1943	8 10	4,5	3,5	4	13,5 15,5	7,5	6,5	7
1945	8,75		4,5		12,5		6,25	
İkinci Mevki								
	Konak- Karantina				Konak- Güzelyalı			

¹⁷³ "İzmir'de Elektrikli Tramvayın Serüveni", 24 Haziran 2020, <https://kentyasam.com/2020/06/24/izmirde-elektrikli-tramvayin-seruveni/> (Erişim Tarihi: 29.07.2022).

¹⁷⁴ *Yeni Asır*, 5 Ağustos 1934, s. 2; *Yeni Asır*, 31 Temmuz 1937, s. 2; *Yeni Asır*, 18 Haziran 1942, s. 2; Kurt, a.g.e., s. 159.

Kuruluşundan Günümüze İzmir Kent İçi Ulaşımında Raylı Sistemlerin Tarihi

Yıl	Sivil	Subay	Öğrenci- Er	Zabıta	Sivil	Subay	Öğrenci- Er	Zabıta
1928- 1933	5				7,5			
1934	4,5				6			
1937- 1939	3,75				5,5			
1941	4,5				6,5			
1942	5		2,5		7		3	
1943	6 8	3,5	4,5	3	9,5 11,5	5,5	4,5	5
1945	6,75		3		8,75		4,5	

Tablo-4'te görüldüğü üzere, elektrikli tramvaylarda ikinci mevkiinin ücretleri, birinci mevkiye göre yaklaşık olarak %30 daha ucuzdur. Bilet fiyatlarının ikinci mevkide daha ucuz olması, halkın ikinci mevkiyi tercih etmesine sebep olmuştur. 1928 yılında tramvayların boş gidip gelmesini önlemek için hat Konak - Karantina ve Karantina - Güzelyalı olarak iki kısma ayrılmıştır. Bunun üzerine tramvayların bir kısmı Karantina - Güzelyalı, büyük çoğunluğu da Konak - Karantina arasında işlemeye başlamıştır¹⁷⁵. Elektrikli tramvayların deposunda çekilmiş ve Görsel 18'de verilmiş olan fotoğrafta yer alan tramvay araçlarında Karantina - Reşadiye ve Konak - Karantina levhalı tramvayları yan yana görmek mümkündür.

¹⁷⁵ Kurt, a.g.e., s. 156.



Görsel 18: Tramvay Deposunda Çekilmiş Bir Fotoğraf, Arkada 10, 11 ve 12 Numaralı Tramvaylar ile Levhalarında Sefer Yaptıkları İstikametler Görülmekte¹⁷⁶

Tramvayların Konak - Karantina ve Karantina - Güzelyalı olarak iki güzergâhta çalıştırılmaya başlanmasıyla birlikte hattı kullanan yolcu sayısında önemli bir artış olmuştur. Şirket 1929'da bu hat üzerinde 4.725.989 yolcu taşımayı başarmıştır. Şirket en çok yolcu 7.990.744 kişi ile 1942'de taşımıştır¹⁷⁷. Cumhuriyet'in ilk yıllarında, sunulan hizmet yeterli olmamakla birlikte şirket, yine de yılda ortalama üç milyondan fazla yolcu taşımıştır. Nafia Vekaleti memuru Mehmet Emin Bey'in açıklamasına göre yolcuların %75-80'i Konak'la Karantina, %20-25 Karantina ile Güzelyalı arasında taşınmaktadır. Bu uygulamadan şirketin kârlı çıktığını söylemek mümkündür. Elektrikli tramvayların işlemeye başlamasıyla birlikte taşınan yolcu sayısında önemli artış olmuştur. Şirket 1929'da bu hatta 4.725.989 yolcu taşımayı başarmıştır. 1930, 1933 ve 1937 yıllarında birinci mevkide toplam 2.443.895 kişi yolculuk yapmışken, ikinci mevkide ise 9.140.809 kişi yolculuk yapmıştır. Şirketin çeşitli yıllarda elektrikli tramvaylarla taşıdığı yolcu sayısı Tablo-5'te gösterilmiştir¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Proje Ekibi Kişisel Arşivi

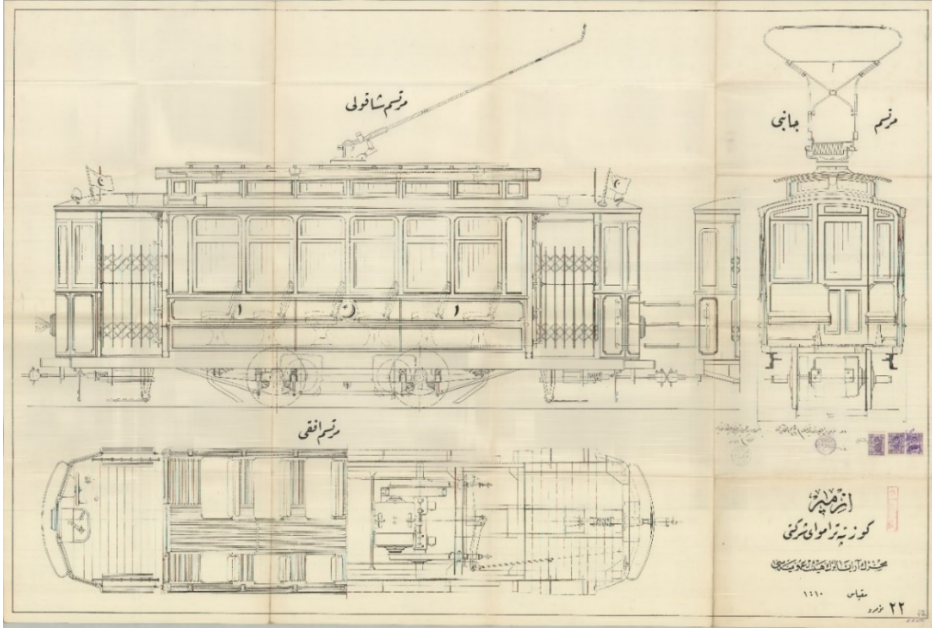
¹⁷⁷ Esra Yıldız, *İzmir Tramvay Hattı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, s. 51.

¹⁷⁸ Kurt, a.g.e., s. 156-157.

Tablo-5: Çeşitli Yıllarda Elektrikli Tramvaylarla Taşınan Yolcu Sayısı

Mevki	1930	1933	1937	1940	1943
Birinci Mevki	1.641.122	549.043	253.730	-	-
İkinci Mevki	3.052.643	2.732.794	3.355.372	-	-
Toplam	4.693.765	3.281.837	3.608.102	5.854.265	7.744.966

Elektrikli tramvaylar ilk yıllarda 20-30 dakika arayla sefer yaparken, bu süre 1932'de, Ramazan gecelerinde 15 dakikaya, 1938'de de 7-8 dakikaya inmiştir¹⁷⁹. Elektrikli tramvaylar birinci (motorris, muharrik) ve ikinci (römork, müteharrik) mevki olmak üzere iki türlü üretilmiştir¹⁸⁰.

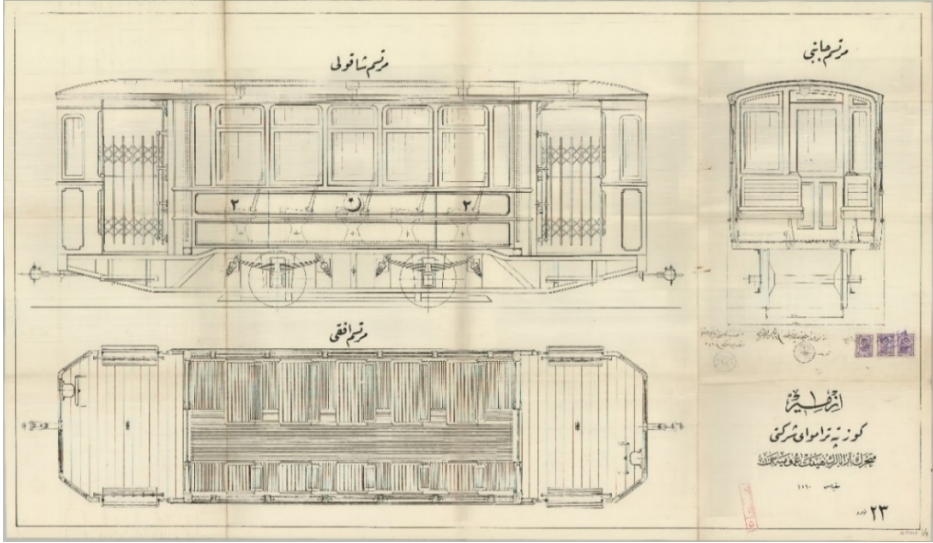


Görsel 19: Birinci Kısım Motorris, Muharrik¹⁸¹

¹⁷⁹ Yeni Asır, 16 İkteşrin [Ekim] 1938 Pazar, s. 8; Kurt, a.g.e., s. 155.

¹⁸⁰ BCA, 230/134-15-1.

¹⁸¹ BCA, 230/134-15-1.

Görsel 20: İkinci Kısım Römork, Mütiharrik¹⁸²

Şirketin çeşitli tarihlerde sahip olduğu elektrikli tramvay sayıları Tablo-6'da gösterilmiştir¹⁸³.

Tablo-6: 1928-1937 Yılları Arasında Elektrikli Tramvay Sayıları

Yıl	Birinci Mevki	İkinci Mevki	Toplam
1928-31	15	13	28
1932	5	23	28
1933-36	15	13	28
1937	-	-	28

Güzelyalı'dan hareket eden elektrikli tramvaylar Milli Kütüphane'nin önünden geçip Hükümet Konağı'nın yanından kıvrılarak Saat Kulesi'nin çevresinde bir tur attıktan sonra Konak'taki ana durağa gelmektedirler. Buradaki kavis, 1930'lu ve 1940'lı yıllarda, diğer ulaşım araçlarının geliş gidişlerini zorlaştırmıştır¹⁸⁴. Şirket, Göztepe Caddesi dışında yalnızca Konak'la Basmane arasında, Gazi Bulvarı üzerinde ray döşemiş, fakat otobüs rekabeti yüzünden burada tramvay işletmeye

¹⁸² BCA, 230/134-15-1.

¹⁸³ Kurt, a.g.e., s. 152.

¹⁸⁴ Tramvayların Milli Kütüphane önünden geri dönmesi düşünülse de bu noktanın tramvay yolcularına rahatsızlık vereceği anlaşılmaktadır. *Yeni Asır*, 6 Eylül, 12 Sontesrin [Kasım] 1941, s.2; Atlı tramvaylar zamanında burada kavis yoktu. 1890'da Kordon tramvayları ile bağlantı bile kurulmuştur. Kurt, a.g.e., s. 150.

yanaşmamıştır. 1932 yılında, bu hattın Kemer'e kadar uzatılması kararlaştırılmış ancak belediyenin kamulaştırma işlemlerini bitirememesi ve Kervan Köprüsü'nü genişletmemesi ile "döviz ve kontenjan" sorunları yüzünden planları dahi çizilen bu hat tamamlanamamıştır¹⁸⁵. Otobüs rekabetinin başladığı 1932'den sonra şirketin taşıdığı yolcu sayısında önemli bir azalma olmuştur. Bu yüzden şirket 1936'da ancak 2.956.319 yolcu taşıyabilmiştir. Bu tarihten sonra bilet ücretlerinde yapılan indirim ve özellikle 1939'dan sonra bu hatta işletilen otobüs sayısındaki azalmanın da etkisiyle tramvayla taşınan yolcu sayısında büyük artışların olduğunu görmekteyiz. Şirket, en çok yolcuyu 7.997.744 kişi ile 1942'de taşımıştır¹⁸⁶.

1930'lu yıllarda, tramvayların işlediği cadde üzerinde otomobillerin yanı sıra otobüslerin de çalışmaya başlaması ölüm ya da yaralanmayla biten kazalarda artışlara yol açmıştır. Bu arada tramvayların işledikleri dönemde, gördükleri toplumsal işlevler konusunda Özdemir Hazar'ın yazdıkları da oldukça dikkat çekicidir: *"İzmirlinin bir parçası gibiydi tramvaylar. Güzelyalı'ya Depo Durağı'na kadar gidip gelmek, tüm sıkıntılardan kurtarırdı İzmirliyi. Gündüzleri İzmir'li bayanlar üç beşi birleşir, tramvay gezisi düzenlerdi. Koltuklar oynaktı. Arkalığı ters dönebilir, dört bayan karşılıklı oturabilirdi. Sekiz buçuk kuruşu verip biletlerini alırlardı. Karantina'dan Güzelyalı'ya 20 dakikada gider, 20 dakikada döner, 10 dakika da depoda bekler, alın size 50 dakika. Bu tramvay gezilerini başlatan Musevi vatandaşlarıydı. En ucuz gezi ve eğlenceydi bu"*. Gerçekten de tramvaylar, kent içi ulaşım sorunu çözmenin yanı sıra yeni bir toplumsal kaynaşma aracı olarak da kent kültürüne katkı sağlamıştır¹⁸⁷.

¹⁸⁵ BCA, 230/135-17-1.

¹⁸⁶ Kurt, a.g.e., s. 156.

¹⁸⁷ Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 18 Aralık 1988, s. 2; Kurt, a.g.e., s.157.



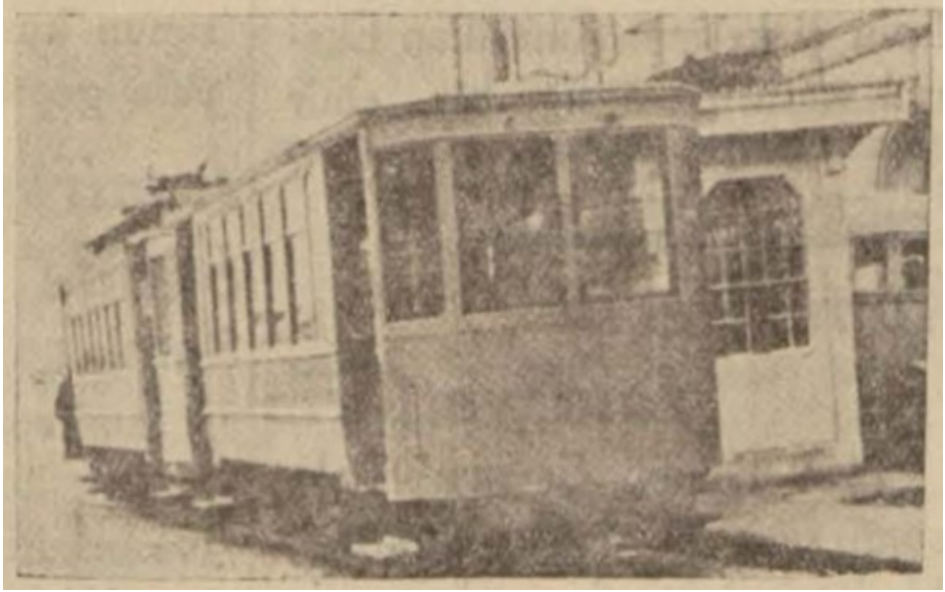
Görsel 21: Konak Meydanındaki Kavsi Dönerek Konak Durağına Yaklaşan Bir Tramvay¹⁸⁸

1931 Temmuz'unda İzmir'de yapılan elektrik satış tarife hesabında kwh bazında konutlarda 24 kuruş, sanayide 12 kuruş olarak belirlenmiştir. Fiyatlardaki değişiklikler her defasında büyük anlaşmazlıklarla sonuçlanırken, ortaklar bunu neden göstererek yükümlülüklerini yerine getirmemiş, bazı eski tesisleri ufak tefek onarımlarla yürütmeye çalışarak görünüşte teknik gereklerle uydukları bahanesiyle ilgilileri yanıltma yolunu seçmişlerdir. Bu uygulamanın bir sonucu da enerji bulamayan ya da yüksek fiyat ödemekten kaçınan birçok sanayi kuruluşunun ekonomik olmayan bir yöntemi yeğleyerek kendi enerjilerini üretmek yolunu seçmeleridir. Öte yandan İzmir'de kentteki elektrik şebekesinin genişletilmesi (Karşıyaka, Buca, Bornova) ve Kordon tramvaylarının elektrikli olmasına yönelik ayrıcalıklı şirketin çalışmasının bulunmaması, Kemer'e tramvay raylarının dahi döşenmemesi tartışmaları, basının gündeminden düşmemiştir. Sözgelimi kentteki özel şirket aracılığı ile görülmekte olan hizmetin yetersizliği konusunda *Yeni Asır* gazetesi başyazısında şu görüşleri dile getiriyordu: "*Müşterinin çoğalması tüketimin artması ucuzluğun temin edilmesi demektir. Eğer biz bugün elektrik cereyanını çok pahalı kullanıyorsak bunun sorumlusu ne elektrik şirketi ve ne de başka bir makamdır. Bizatihi tüketimin azlığıdır. Bunun sebebi şehrin fakirliğidir. Koskoca fabrikanın ancak 7-8 kilometrelik bir tramvayı ve 5000 rakamı ile ifade olunacak müşteri için işletmesidir. Bu vaziyet karşısında yapılacak en tabii iş, bütün vatandaşlara cereyan alabilmek imkanlarını hazırlamaktır. Yani tesisat masraflarını kolaylaştırmak, cereyanı bütün sokaklardan geçirmektir. Bu kısımlar şirketin yükümlülüğünde olan görevlerdir.*" Belediyenin

¹⁸⁸ Salt Araştırma, AHIZM252.

bu dönemde ciddi bütçe sıkıntıları içine düşmesi nedeniyle yabancı sermayeli şirketin baskı ve oyunlarına göz yummak zorunda kaldığı gözlenmektedir¹⁸⁹.

1937 yılına gelindiğinde ise yoğun olarak kullanılmaya devam eden tramvaylar konusunda belediye ile şirket arasında birtakım anlaşmazlıklar basına yansımıştır. Örneğin, tramvayı kullanan halkın yazın sıcağtan, kışın da soğuktan veya yağmurdan korunması için belediye, tramvay şirketinden ihtiyari (ara) duraklarda 5-10 kişilik, mecburi (ana) duraklarda ise 15-20 kişilik betonarme bekleme salonları inşa etmesini istemiştir. 1929'da dahi Rıhtım Şirketi'nin Konak'ta bekleme salonu varken böylesine bir güzergahta İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi'ne ait bir bekleme salonunun bulunmaması dikkat çekicidir. Konak'taki atlı tramvay döneminde yapılan bekleme salonunun ısklandırılması da belediye tarafından talep edilmiştir. Ayrıca sabah, öğlen ve akşam tramvay sayılarının ve seferlerinin artırılarak halkın mağdur edilmemesi de rica edilmiştir. Tramvay şirketi de bu isteklerin hiçbirinin yerine getirilemeyeceği yanıtını verince durum Nafia Vekâlet'ine bildirilmiştir. Vekâlet ise şirketten söz konusu istekleri yerine getirmesini istemiştir¹⁹⁰.



Görsel 22: Bir Tramvay Arabası ve Konak'taki Bekleme Salonu¹⁹¹

¹⁸⁹ Ahmet Becerik, "İzmir'e Hoşgeldin Elektrik 18 Ekim 1928", *EMO Dergisi*, (2008), s. 26-27.

¹⁹⁰ *Anadolu*, 28 Kânûn-ı sâni 1937, s. 1.

¹⁹¹ *Anadolu*, 28 Kânûn-ı sâni 1937, s. 1.

Bütün bu gelişmelere karşın şirket, Belediye Başkanı Behçet Uz'un da açıkladığı gibi 1938 yılına kadar ana duraklarda bile yolcular için bekleme yerleri yapmamıştır. Bu yüzden halk, tramvaya binmek için yazın sıcak ve güneşte, kışın da rüzgâr, yağmur ve soğukta açıkta beklemek zorunda bırakılmıştır. Daha sonraları yapılan duraklar, Özdemir Hazar'ın ifadesiyle "çok şirin görünümdeydi"¹⁹². Elektrikli tramvayların kapasitelerine göre sınırlandırılmak istenmesine rağmen, özellikle sabah ve akşam saatlerinde ya da bayram günleri gibi özel günlerde oluşan yoğunluğu karşılamak adına birinci mevki olanları 39, ikinci mevki olanları ise 46 kişiyle sınırlandırılmaya çalışılmıştır. Fakat 1938 yılının mart ayında çıkan bir habere göre tramvayda çalışan vatmanlara kapasitenin üstünde yolcu almalarından dolayı belediye memurları tarafından cezalar kesilmeye başlayınca vatmanlar durumdan şikâyet etmeye başlamışlardır¹⁹³.

2.B. GÖZTEPE ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARININ MİLLİLEŞTİRİLMESİ

1940'lı yıllara gelindiğinde hükümetin elektrikli tramvayları satın alma girişimlerini başlattığı gözlemlenmektedir. Bu girişimin başlıca sebepleri aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır:

- Şirket, idare binası ile Basmahane - Kemer tramvay hattının inşası, tramvay arabalarını yenilenmesi ve tramvay raylarının kenarlarına kaldırım döşenmesi gibi işleri çeşitli bahaneler ile sürekli ertelemiştir.
- Şirket tramvay hattı üzerinde bulunan elektrik şebekesini, yer altına indirme taahhüdünü yerine getirmemiştir.
- 1937 yılında işletmenin satın alınmasının gündeme gelmesiyle birlikte şirket, tramvay hattının ve elektrik şebekesinin bakım işlerini aksatmaya başlamıştır.
- Şirket, tramvay hattı ve elektrik şebekesinin inşaatı esnasında, en iyi malzemeleri kullanma mecburiyetinde iken bunu yapmamış ve en ucuz malzemelerle tesisatı inşa etmiştir. Her ne kadar geçici ve kesin kabuller yapılmışsa da, şirket tesisatı hüsnü halde muhafaza etmemiş ve ucuz malzeme kullanımından kaynaklanan önemli arızaların yaşandığı tespit edilmiştir. Bu durum şirkete bildirildiğinde ise, şirket mukavele ve şartnameden doğan yükümlülüklerini yerine getirdiği cevabını vermiştir.

¹⁹² *Yeni Asır*, 30 Kânunusani 1937, s. 2; Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 18 Aralık 1988, s. 2; Kurt, a.g.e., s. 151.

¹⁹³ *Anadolu*, 11 Mart 1938, s. 9.

- Şirket hesapları üzerine yapılan incelemelerde, mevzuata ve usullere aykırı birçok işlem yapıldığı tespit edilmiştir. Şirket, ticaret kanunun emrettiği şekilde muhasebe defterlerini ve kayıtlarını tutmamış, bir takım masrafları ilk tesisat hesabına geçirmiş, ilk tesisatın kıymetlerini, faiz, komisyon, umumi masraf hissesi gibi bir takım masraflarla yüksek gösterdiği, gerçekte var olmayan kur farklarını tesisat hesabına aksettirdiği, büyük inşaat masraflarını zamanın rayicine oranla pek fahiş fiyatlar tahtında defterlere geçirdiği velhasıl birçok yolsuz ve usulsüz muamelelerle ilk tesisat kıymetini hakiki kıymetin fevkinde gösterdiği anlaşılmıştır.

- Şirket, tesisatın bakım ve onarımı için gerekli olan yedek parça, alet ve edevatı yurtdışından getirecek durumda olmadığı için, tesisatın bakımı yapılamamakta, dolayısıyla tesisat günden güne yıpranmaktadır. Ayrıca şirket, abonelerin enerji taleplerini karşılamakta yetersiz kalmaktadır¹⁹⁴.

İzmir Belediyesi'nin 1937'deki ilk teşebbüsünün ardından, çeşitli nedenlerden dolayı şirketin satın alınma süreci 7 yıl uzamış ve nihayetinde şirket yetkilileri ile hükümetin anlaşması neticesinde, 24 Haziran 1943 tarihinde, İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin satın alınmasına dair sözleşme imzalanmıştır. 1940'lı yıllara gelindiğinde ise "İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi Tesisatı" Hükümet adına Nafia Vekili ve Trabzon Mebusu Sırrı Day ile Şirket adına Müdür M.S. Gormezano arasında imzalanan anlaşmaya göre hükümete devredilmiştir. Şirketin bütün imtiyaz hakları ve menfaatleri ile İzmir, Karşıyaka, Buca Bornova'da şirketin mülkiyet ve tasarrufu altında bulunan tüm elektrik tesisatı aksam ve yeraltı ve üstü dağıtım şebekeleri ile Darağaç'taki merkez fabrika satın alınmıştır¹⁹⁵. 1942'de, Belediye Meclisi'nin Kemer'e tramvay hattı uzatılmasını Cumhuriyet Bulvarını ve Gaziler Caddesini genişletmeyi oldukça masraflı bulması, Bayındırlığın da bu görüşleri paylaşması üzerine, bu hatta tramvay işletilmesinden vazgeçilmiş, Konak Hükümet Konağı önündeki kavsin kaldırılacağı bildirilirken, ilerleyen zamanlarda ise elektrikli tramvayın komple kaldırılması amaçlanacağı belirtilmişti¹⁹⁶.

¹⁹⁴ BCA., 30/10-157-105-5.

¹⁹⁵ Kurt, a.g.e., s. 166; Özdemir, a.g.t., s. 70.

¹⁹⁶ Yeni Asır, 27 Şubat 1942, s. 2.



Görsel 23: Karataş'ta Seyir Halinde Bir Tramvay¹⁹⁷

2.C. GÖZTEPE ELEKTRİKLİ TRAMVAYLARININ KALDIRILMASI

Tramvayların hız açısından yetersiz kalması ve rayların ulaşımında bazı sorunlara yol açması tramvayların kaldırılması meselesini gündeme getirmiştir. İzmir Belediye Meclisi'nin 13 Şubat 1952 tarihli toplantısında Mithatpaşa Caddesi'nin Karataş gibi daraldığı bölgelerde trafik akışının sıkıntıya uğradığı, bu caddeden yaz mevsiminde başta İnciraltı'na gidenler olmak üzere çeşitli otobüs seferlerinin güçlükle yapıldığı ve yüksek semtlerden inen seller yüzünden yola akan çamurun rayları tıkamasından dolayı yolun sık sık kapandığı belirtilerek tramvayların kaldırılması istenmiştir. Öte yandan konuya ilişkin toplantılarda durumun bir de ekonomik yönüne dikkat çekilmiştir. Kullanılan elektrik enerjisi bedeli de hesaba katılınca tramvay şirketinin yıllık zararının 390.000 lirayı bulduğu, o dönemde artık iyice bozulan rayların bakım ve onarımı için de 300.000 liraya yakın bir ödeneye gereksinim olduğu belirtilmiş, buna karşın tramvaylar kaldırıldığında satışa çıkarılacak olan 1.200 ton hurda ray, 200 ton yeni ray, 100 ton çeşitli ek parça, 300 direk, 100 ton bakır ile "Araba" olarak adlandırılan tramvay vagonları ve diğer malzemeden 720.000 lira gelir elde edileceğinin altı çizilmiştir. Böylelikle boşaltılacak olan garaj ve tamirhane alanı otobüsler için kullanılabilecek ve tramvay hattından tasarruf edilecek olan 1.200.000 kilovatlık bir enerjinin şehre

¹⁹⁷ Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi, 2582_122357.

aktarılabileceğine dikkat çekilmiştir. Ayrıca tramvayların bir gidişi elli dört dakika gibi uzun bir zamanda tamamlaması da zaman açısından ayrı bir sorun olmuştur. 1952'li yıllara gelinceye kadar, İzmir Belediye Meclisi tramvayların kademeli olarak kaldırılması konusunda yukarıda bahsedilen nedenleri konu alan bir dizi toplantı yapmıştır. Uzun tartışmalar sonucu İzmir Belediye Meclisi, Rauf Onursal'ın başkanlığında gerçekleştirdiği 19 Şubat 1952 tarihli toplantıda yaptığı oylamada Konak - Güzelyalı tramvaylarının kaldırılmasını oy çokluğuyla kabul etmiştir. Ancak 1954 yılına girildiğinde trolleybüs tesisleri için Almanya'dan teknik uzmanlar henüz gelmediği için tramvaylar hala kaldırılamamıştır. Bu nedenle hattın montajına aynı yılın mart ayı başında başlanmıştır. Bu arada yeni malzemeyi getiren Yolaç vapurunun Cezayir'de tahminlerden fazla beklemesi işlerin iyice aksamasına neden olurken ESHOT yönetimini bazı önlemler almaya itmiştir. Bunlardan biri de hatta çalışan tramvay seferlerinin 21:00'den sonra kaldırılarak otobüs çalıştırılmasıdır. Bu arada ilk parti MAN trolleybüs 15 Mayıs 1954 tarihinde İzmir limanına ulaşmıştır. Sonuç olarak 2 yıllık bir geçiş süreci ile tramvaylar İzmir caddelerindeki son seferini 7 Haziran 1954 tarihinde yaparak kaldırılmıştır¹⁹⁸.

¹⁹⁸ Özdemir, a.g.t., s.70; "Bir Belgenin Işığında Göztepe Tramvayları", 19 Temmuz 2009, <http://www.goztepelist.org/goztepe-kategori/haberler/8004-bir-belgenin-nda-goeztepe-tramvaylar> (Erişim Tarihi: 28.07.2022); "İzmir'de Elektrikli Tramvayın Serüveni", 24 Haziran 2020, <https://kentyasam.com/2020/06/24/izmirde-elektrikli-tramvayin-seruveni/> (Erişim Tarihi: 29.07.2022)

3. Bölüm

İZMİR METROSU

Metrolar günümüz dünyasında büyük kentlerde toplu taşıma ihtiyacının karşılanması için sıklıkla kullanılan raylı sistemlerdendir. Çoğu diğer raylı sistemlerde olduğu gibi metrolarda kullanılan araçlar da elektrik enerjisi ile çalışmaktadır. Metrolar, genellikle 1435 mm ray açıklığındaki hatlarda, 600-750 V doğru akım (DC) veya 1500 V alternatif akım (AC) ile beslenen sistemlerdir. Metro sisteminde kullanılan trenler, elektrik enerjisini 3. raydan veya kataner hattın alırlar. Demiryolları boyunca uzanmış iki tür gerilim hattının birisi olan kataner hat, trenlere direkler veya taşıyıcı sistemler vasıtasıyla elektrik enerjisi sağlayan cer hava hattıdır. Kataner sistemin bir türü olan Rijit kataner sistemi, 750 V DC ve 1500 V DC hafif raylı ve metro sistemlerinde kullanılan havai hat elektrikli besleme sistemidir. Bununla birlikte modern metrolarda kullanılan trenler elektrik enerjisini 3. ray sistemi ile alırlar. Bu sistem adından da anlaşılacağı gibi trenin üzerinde ilerlediği rayların haricinde, hemen yanına ayrı bir enerji hattı çekilerek yapılır ve tren enerjisini hemen yanındaki bu 3. ray ile bağlantısıyla alır. Metroları diğer raylı toplu taşıma sistemlerinden ayıran temel farklardan biri güzergâhın sadece metroda işleyen trenlere ayrılmış olması ve trenlerin sadece bu özel hatta yol almasıdır. Yani metro güzergâhı, kendisini çevreleyen alandan %100 oranında ayrılmıştır ve farklı raylı sistemler de dahil diğer taşıt trafiğinin metro güzergâhıyla kesişmesi söz konusu değildir. Metrolar, yolcu taşıma kapasitesi fazla, yüksek hız yapabilme özelliğine sahip toplu taşıma araçlarıdır. Genellikle 2-10 vagona oluşan katarlarla saatte 60.000 yolcuyla taşıyarak yüksek kapasiteli çalışan, ancak o oranda da yatırım maliyeti fazla olan sistemlerdir. Bununla birlikte, yüksek düzeyde otomasyon gerektiren işletmecilikte bu yüksek yatırım maliyetine karşılık en düşük işletme giderleriyle çalışmaktadırlar. Hat esnekliğinin kısıtlı olması sebebiyle düşük kapasiteli sistemlerin besleyici olarak bütünleşmesinin sağlanması sonucu verimli bir işletmecilik elde edilebilmektedir¹⁹⁹.

¹⁹⁹ Aslan, a.g.t., s. 26, 35; "Raylı Sistemlerde Enerji", 27/07/2013, <https://www.elektrikport.com/teknik-kutuphane/rayli-sistemlerde-enerji/8657#ad-image-0> (Erişim Tarihi: 10.08.2022); Sutcliffe, "Toplu Taşıma Sistemleri", s. 132.

3.A. İZMİR METROSU'NUN (1. AŞAMA) KURULUŞU'NA YÖNELİK İLK ÇALIŞMALAR VE METRONUN HİZMETE GİRMESİ

1960'larda bir milyona ulaşan İzmir nüfusunun yoğun göçler nedeniyle takip eden 30 yıl içinde üç katına çıkacağıının öngörülmesi, 1980'lerin sonunda İzmir Büyükşehir yönetimini ulaşım planı hazırlamaya yönlendirmiştir. 1990 yılına doğru mevcut ulaşım ağının artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayamayacağı anlaşılmıştır. Her gün 400-600 bin arası yolcunun şehir merkezinden geçtiği, 2010 yılında ise bu sayının 1,6 milyona ulaşacağı hesaplanmıştır. Toplu taşıma sistemi çerçevesinde 1989 yılında İzmir'de otobüs ile taşınan günlük yolcu sayısı 800,000 iken bu sayı demiryolu ile 28.900, feribot ile 30,480 kişi idi. Esasen otobüse dayalı olarak tehlikeli ve verimsiz olan, ekonomik ve konforlu olmaktan uzak durumdaki mevcut toplu ulaşım sistemi, İzmir'in ulaşım ihtiyacını karşılayamamaktaydı. Bu nedenle İzmir Büyükşehir Belediyesi yönetimi, şehrin mevcut yapısına uyumlu hale getirecek şekilde, modern teknoloji kullanan yüksek kapasiteli şehir içi raylı sisteme dayalı etkili bir toplu taşıma sistemine geçilmesi kararı aldı²⁰⁰. İzmir Metro su için ilk çalışmalar, 1989 yılında başlatıldı. Raylı sistem araçları imal eden İtalyan Transystem firması ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında bir anlaşma imzalandı. Transystem firmasının sağladığı hibe ile Büyükşehir Belediyesi Alman Heusch und Bosefeldt adlı bir mühendislik firmasına İzmir Hafif Raylı Sisteminin mühendislik çalışmaları kapsamında 1990 yılı Ocak ayında ulaşım etüdü çalışmalarını başlattı. Bu firmanın kentin ana arterlerinde trafik sayımları yaparak gerçekleştirdiği çalışma sonunda 1992 yılı Nisan ayında, Kentsel Ulaşım Etüdü ve Hafif Raylı Sistem Fizibilite Etüdü kapsamıyla İzmir Ulaşım Master Planı hazırlandı²⁰¹.

İzmir Ulaşım Master Planı'nda 2010 yılı için 50 km'lik, kentin dört uç noktasına ulaşan (Bornova, Buca, Narlıdere, Çiğli) ve sırt sırta iki hiral biçiminde bir metro sistemi önerilmekteydi. Sistemin en yoğun olan bölümüne öncelik tanındı ve Yüksel Çakmur yönetimindeki (1989-1994) İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 1992 yılı Haziran ayında acil olan bölümün ihalesi duyuruldu. İhaleye Alman Siemens, İtalyan Breda ve Yapı Merkezi-ABB²⁰² Konsorsiyumu katıldı. İhaleyi kazanan Yapı Merkezi-ABB Konsorsiyumu ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında 15 Ocak 1993'te sözleşme imzalandı. İhale sonrası 1993 yılında Devlet yatırım programına alınma ve kredi

²⁰⁰ Emre Aykar, "İzmir Metro: Story of A Successful Engineering Project", *Japan Railway & Transport Review*, No. 38, (March 2004), s. 26; Ömer Selvi, *Efficiency Analysis of İzmir Metro in Its Current State*, (Unpublished Master of City Planning), İzmir Institute of Technology, İzmir, 2002, s. 49.

²⁰¹ *İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı*, 2015-2019, s. 8; <https://www.codatu.org/wp-content/uploads/Fidan-ASLAN-v16.pdf> (Erişim Tarihi: 11.05.2022); Musa Özalp, *Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2007, s. 46, 81-82.

²⁰² Asea Brown Boveri (ABB), İsveçli Asea ve İsviçreli Brown Boveri firmalarının ortaklığı ile 1988 yılında İsviçre'de kurulan bir şirkettir. Bkz., "ASEA Brown Boveri", <https://global.abb/group/en/about/history/heritage-brands/asea-brown-boveri> (Erişim Tarihi: 15.05.2022)

onayları süreçlerinde gecikmeler nedeniyle proje inşaatına başlanamadı. 27 Mart 1994 yerel seçimleri ile ikinci kez İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı seçilen Burhan Özfatura döneminde (1994-1999) güzergâhın yeniden değerlendirilmesi gündeme geldi ve projedeki Fahrettin Altay'a uzanan bölüm iptal edilerek projenin Üçyol-Bornova arasıyla sınırlandırılmasına karar verildi. Konak-Basmane arasının viyadükler üzerinde geçilmesi tercih edilmişti. Sonunda Anıtlar Yüksek Kurulu'nun, Konak bölgesini birinci derece sit bölgesi ilan etmesiyle raylı sistemin yer altına alınması ve kritik zemindeki tünel kazısının "Zemin Basıncı Dengesi" yöntemiyle çalışan tünel açma makinasıyla yapılması kararı alındı. Kredi onaylarının alınmasındaki gecikmeler ve raylı sistemin yeraltından mı yoksa viyadükler üzerinden mi işletileceği konusundaki tartışmalardan sonra inşaat 14 Aralık 1994'te başladı. Basmane-Bornova hattında yer alan demiryolu, 50 yıllığına Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)'den devralındı. Gecikmeler nedeniyle İzmir Metrosu'nun güncel durumuna yönelik güzergâh değişikliği anlaşması ve işin fiili olarak başlama tarihi Ekim 1995 olarak gerçekleşti²⁰³.

İzmir Hafif Raylı Sistemi olarak nitelendirilen İzmir Metrosu'nun güzergâhının Üçyol-Konak istasyonları arasındaki bölümü, yaklaşık 70 metrelik kot farkı olması ve yoğun yerleşim alanında bulunması nedenlerine bağlı olarak "Derin Tünel" olarak inşa edildi. Derin tünel bölgesinde kaya yapısının sertliğinden çok, fay kırıklarının varlığı çalışmaların çok daha özenle sürdürülmesini gerektirdi. 1,7 kilometre uzunluğundaki tünel, Yeni Avusturya Metodu (NATM) ile çift hat tek tüp olarak inşa edildi. Türk inşaatçılığında zor tünellere tarihi kişiliği olan kadınların isimlerinin verilmesi geleneğinden hareketle bu derin tünele Nene Hatun adı verildi. Tünel kazısına Üçyol tarafında shaftın tamamlanmasından sonra 26 Aralık 1996'da, Bahri baba tarafından ise 3 Haziran 1997'de başlanmış ve karşılıklı olarak yürütülmüştür. 28 Ağustos 1998 tarihinde tünelin 808. metresinde kazı aynalarının buluşmasıyla tamamlanmıştır. Üçyol derin tünel istasyonu ise yerin 32 metre altında inşa edilmiştir²⁰⁴.

²⁰³ İzmir Metro A. Ş. *Stratejik Planı*, 2015-2019, s. 8; "İzmir İkibinli Yıllara Metro ile Girecek", (Yapı Merkezi Şirketi Genel Müdür Yardımcısı Başar Arıoğlu ile Söyleşi), Söyleşi: Muzaffer Tunçağ, *Türkiye Mühendis Haberleri*, Sayı: 384, (Temmuz 1996), s. 112; "İzmir Büyükşehir Belediyesi Raylı Sistem Projesi", *Türkiye Mühendis Haberleri*, Sayı: 384, (Temmuz 1996), s. 110; "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür s. 12, 14; https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf, (Erişim Tarihi: 11.05.2022)

²⁰⁴ İzmir Metro A. Ş. *Stratejik Planı*, 2015-2019, s. 9; Başar Arıoğlu, Ali Yüksel, Sezgin Kurtuldu ve Ergin Arıoğlu, "İzmir Metro Projesinde Yeni Avusturya Tünel Açma Metodu, Zemin Basıncı Dengeleme Tünel Metodu ve Aç-Kapa Tünel Uygulamaları", s. 1, 3 https://web.archive.org/web/20180620071507/http://www.ym.com.tr/Files/UserFiles/Arge/Tunel_Teknolojileri/13.%20%C4%B0ZM%C4%B0R%20METRO%20PROJES%C4%B0NDE%20YEN%C4%B0%20AVUSTURYA%20T%C3%9CNEL%20A%C3%87MA%20METODU.pdf (Erişim Tarihi: 15.05.2022); B. Arıoğlu - A. Yüksel - Ergin Arıoğlu, "İzmir Metro Projesi Nenehatun Tünelindeki Geoteknik Çalışmalar ve



Görsel 24: Tünel Kazı Çalışmaları Sırasında Çekilmiş Bir Fotoğraf²⁰⁵

İzmir Metrosu'nun Konak-Çankaya-Basmane istasyonları arasında yoğun yapılaşmanın, ana trafik arterlerinin bulunmasıyla birlikte su, pis su kanal hatları ve telefon hatları gibi altyapıların yüksek yer değiştirme maliyetleri dikkate alınarak bu bölümün yan yana, yani birbirine paralel ikiz tünellerle geçilmesi tercih edilmiştir. Ayrıca buranın tünelle geçilmesi kararıyla güncel dolgu tabakası içerisinde bulunan arkeolojik kalıntılara zarar verilmesi de önlenmiştir. Aç-kapa yöntemiyle yapılması kararlaştırılan Konak-Çankaya-Basmane yeraltı istasyonlarının kazı derinlikleri, Konak ve Çankaya'da 15 ila 18 metre arasında, Basmane'de ise 12 ila 16 metre arasında değişmektedir. 1400 metre uzunluğunda olan ve 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in annesinin adı kullanılarak ismine "Ümmühan Ana Tüneli" verilen ikiz tüneller, İzmir Metrosu'nun bu ilk hattının en zor bölümünü oluşturmaktadır. Mühendisler, yüksek yeraltı su seviyesi ve çok gevşek-yumuşak zemin koşulları sebebiyle istasyonların yapısal sisteminin tasarımında değişik taşıyıcı sistemleri araştırmak durumunda kalmışlardır. İkiz tüneller, yumuşak zeminlerde tünel açabilmek için özel olarak geliştirilmiş büyük bir makina tarafından, yerin 18 metre altından delinerek açılmıştır. İzmir'in tarihi dokusuna zarar vermemek amacıyla hemen hemen bataklık olarak tarif edilebilecek bir dip katmanda tünel açmak üzere Manş Denizi'nin altından geçebilmek için kullanılan teknolojiyle aynı

Değerlendirilmesi", *ECAS2002 Uluslararası Yapı ve Deprem Mühendisliği Sempozyumu*, 14 Ekim 2002, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, s. 359.

²⁰⁵ "17. Gurur Yılımız", 21/05/2017, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/2656> (Erişim Tarihi: 07.06.2022)

niteliklere sahip özel bir makina tasarlanmıştır. Bu doğrultuda Yapı Merkezi firmasında görev alan Türk mühendislerin katkılarıyla, 80 metre uzunluğunda, 6,45 metre çapında olan büyük bir kazı makinası, İzmir Metrosu için Almanya'da özel olarak üretilmiştir. Bu kazı makinası ile çalışmalar 25 Ağustos 1997'de başlatılmış ve ikiz tüneller EPBM (Zemin Basıncı Dengeleme Tünel Metodu) ile açılmıştır. İzmir'in birinci derece deprem bölgesinde yer alması sebebiyle bu tünel kazma yöntemi sayesinde Metro'ya deprem sırasında esneme kabiliyeti de kazandırılmıştır²⁰⁶.



Görsel 25: Ümmühan Ana Tüneli²⁰⁷

İzmir Metrosu güzergâhının Basmane-Halkapınar-Bornova istasyonlarını kapsayan kalan bölümündeki çalışmalar, TCDD arazisi içinde raylı sisteme ayrılan kısımda bulunan TCDD

²⁰⁶ Başar Arıoğlu - Ali Yüksel - Sezgin Kurtuldu - Ergin Arıoğlu, "İzmir Metro Projesinde Yeni Avusturya Tünel Açma Metodu, Zemin Basıncı Dengeleme Tünel Metodu ve Aç-Kapa Tünel Uygulamaları", s. 3, 5-6, 8; https://web.archive.org/web/20180620071507/http://www.ym.com.tr/Files/UserFiles/Arge/Tunel_Teknolojileri/13.%20%C4%B0ZM%C4%B0R%20METRO%20PROJES%C4%B0NDE%20YEN%C4%B0%20AVUSTURYA%20T%C3%9CNEL%20A%C3%87MA%20METODU.pdf (Erişim Tarihi: 15.05.2022); Arıoğlu - Yüksel - Arıoğlu, a.g.m., s. 359.

²⁰⁷ "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür s. 13, https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf (Erişim Tarihi: 11.05.2022)

raylarının ve tesislerinin nakledilmesi ve arazinin metro sistemine hazır hale getirilmesiyle başlatılmıştır. Basmane-Halkapınar-Bornova istasyonlarına kadar uzanan güzergâhın 3,1 kilometresi hemzemin, 2,1 kilometresi viyadük ve 0,9 kilometresi de “U” yapısı (yarma) olarak inşa edilmiştir. Sistemin atölye ve depo sahası Halkapınar’daki sebze ve meyve halinin bulunduğu alan olarak belirlendiği için burada bulunan hal, 1996’da proje bütçesi kapsamında inşa edilen Buca-Kaynaklara taşınmıştır²⁰⁸.

İzmir Metrosu 1. Aşamasının inşası devam ederken 1997 yılında Boğaziçi Üniversitesi Yapı Teknolojisi Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından 1992 tarihli İzmir Ulaşım Master Planı’nın revize edilmesi ve güncelleştirilmesine dönük bir çalışma yapılmış ve bu çalışma “İzmir Ulaşım Master Planı Güncelleştirme Etüdü” başlığıyla 1997’nin Kasım ayında tamamlanmıştır. İzmir Master Planı’nda güncelleştirmeye gidilmesinin ana sebebi, bu planda 1990 öncesi verilerin kullanılmış olmasıdır. Zira 1997 yılına gelindiğinde İzmir’in nüfusu ve kentsel dinamiklerinde önemli değişimler yaşanmış, Büyükşehir sınırları genişlemiş, toplu konut projeleri uygulanmış ve yeni iş merkezleri ile sanayi siteleri hizmete açılmıştır. Kısacası İzmir kent merkezi yapısal olarak gelişmiştir. İzmir Ulaşım Master Planı Güncelleştirme Etüdü’nde 1992 çalışmasında önerilen raylı sistem hatları korunmakla birlikte raylı sistemin öncelikleri yeniden değerlendirilmiş ve ileride gerçekleştirilecek hat ilaveleri yapılmıştır²⁰⁹.

Yüksel Çakmur döneminde ihalesi ve yapım sözleşmesi yapılan, temel atması ve işin fiili olarak başlatılması Burhan Özfatura döneminde gerçekleştirilen ve 18 Nisan 1999 Yerel Seçimleri sonucunda İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığına seçilen Ahmet Piriştina döneminde inşası devam ettirilen İzmir Metrosu’nun 1. Aşaması, Nisan 2000’de bitirilerek teslim edilmiştir. 600 milyon dolara mal olan İzmir Metrosu’nun 1. Aşaması, 22 Mayıs 2000 tarihinde 4 bakanın katıldığı resmi bir törenle İzmirliilerin hizmetine sunulmuştur. Metro’nun 22 Mayıs-26 Ağustos 2000 tarihleri arasındaki deneme ve tanıtım seferleri, pazar günleri hariç sabah 07:00-09:00, akşam 17:00-20:00 saatleri arasında günde 5 saat olarak gerçekleştirilmiştir. 26 Ağustos 2000 tarihinden sonra da sefer sıklığı sabah ve akşam saatlerinde 5 dakikaya düşecek şekilde tam gün seferleri, 06:00-00:00 saatleri arasında başlatılmıştır²¹⁰.

²⁰⁸ “İzmir Büyükşehir Belediyesi Raylı Sistem Projesi”, *Türkiye Mühendis Haberleri*, Sayı: 384, (Temmuz 1996), s. 111; “Avrupa Standartında Bir Hal İstiyoruz”, 10/07/2012, <https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2012/07/10/avrupa-standartinda-bir-hal-istiyoruz> (Erişim Tarihi: 17.05.2022)

²⁰⁹ Özalp, a.g.t., s. 83-84.

²¹⁰ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2000 Yılı Faaliyet Raporu*; “Metroluyuz”, 18/05/2000, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/metroluyuz-39155285> (Erişim Tarihi: 25.05.2022); “Tarihi gün”, 23/05/2000, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/tarihi-gun-39156386> (Erişim Tarihi: 26.05.2022)

İzmir Metrosu'nun 26 Ağustos 2000'de tam gün seferleri başlatılan Üçyol-Bornova arasındaki 1. Aşaması 11,6²¹¹ km hat uzunluğundadır ve 10 adet istasyondan oluşmaktadır. Bu istasyonlar, ilk inşaat çalışmalarının başlatıldığı Üçyol istasyonundan itibaren şehrin doğu yönüne doğru sırasıyla Üçyol, Konak, Çankaya, Basmane, Hilal, Halkapınar, Stadyum, Sanayi, Bölge ve Bornova'dır. Halkapınar istasyonu yanında 1 merkez yönetim ve atölye binası bulunmaktadır. İstasyonların dördü (Üçyol, Konak, Çankaya, Basmane) yeraltında, ikisi viyadük üstünde (Hilal ve Stadyum), üçü yer seviyesinde (Halkapınar, Sanayi, Bölge) ve biri de (Bornova) üstü açık yarma tünel içinde yer almaktadır. Üçyol, Hilal ve Stadyum istasyonları "kenar peron", geri kalanlar ise "ada" tipi istasyonlardır.



Görsel 26: İzmir Metrosu 1. Aşama Haritası

²¹¹ İzmir Metrosu'nun 1. Aşaması olan Üçyol-Bornova hattının uzunluğuna ilişkin farklı rakamlar verilmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2006 faaliyet raporunda ve İzmir Metro A.Ş. 2015-2019 Stratejik Planında hat uzunluğu, 11,5 kilometre olarak gösterilmektedir. Bkz., *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu*, s. 420; *İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı, 2015-2019*, s. 8. İzmir Metronun 113. sayısında hat uzunluğu 11,7 kilometre olarak da verilmektedir. Bkz., *İzmir Metro*, Sayı: 113, s. 11. Bu hat uzunluğu "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşüründe ve İzmir Büyükşehir Belediyesi ve İzmir Metro A.Ş. Buca Metro Hattı Projesi Teknik Olmayan Özet'inde ise 11,6 kilometre gösterilmiştir. Bkz., "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür s. 4; https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf (Erişim Tarihi: 11.05.2022); *İzmir Büyükşehir Belediyesi ve İzmir Metro A.Ş. Buca Metro Hattı Projesi Teknik Olmayan Özet (Nisan 2021)*, s. 4. Muhtemelen bu uzunluk farkları istasyonların sonu veya başlangıcına göre yapılan hesaplamalardan kaynaklanmaktadır. Çalışmamızda hat uzunluğu 11,6 km olarak değerlendirilmiştir.

Metro sistemindeki yer altı istasyonlarının (Üçyol, Konak, Çankaya, Basmane) uzunluğu 4,5 km, viyadük istasyonlarının (Hilal, Stadyum) uzunluğu 2,8 km, hemzemin istasyonlarının (Halkapınar, Sanayi Bölge) hat uzunluğu 3,6 km ve açık yarma hat istasyonunun (Bornova) uzunluğu ise 0,7 km'dir. Üçyol-Bornova arası yolculuk 17 dakikada tamamlanabilmektedir. İstasyon peronlarının boyu 125 metredir ve beşli bir araç (vagon) dizisinin işleyişine olanak verecek kapasitedir. Rayların açıklığı 1435 mm'dir. Hafif raylı araç tipinde tasarımlanan İzmir Metrosu'nun 1. Aşamasında kullanıma sunulan ilk araçlar, altı aksı ve üç bojisi (bogie) olan körüklü bir ünitedir. Asea Brown Boveri (ABB) firması üretimi sürücü kabinli (MD) 30 adet ve sürücü kabinsiz (M) 15 adet olmak üzere toplam 45 adet araçtan oluşan bir filo ile hizmet sunmaktadır. Araçlar elektrik enerjisini 3. raydan almakta ve 750 V doğru akım (DC) ile beslenmektedir. Bu araçların her birinde 44 koltuk bulunmakta ve azami olarak her bir vagon 250 yolcuyu taşıyabilmektedir. Metro sistemi, 2,5 dakikalık sefer sıklığı ve üçlü araç dizileriyle günde 800 bin; 2,5 dakikalık sefer sıklığı ve beşli araç dizileriyle günde 1.7 milyon yolcuya hızlı ve güvenli ulaşım hizmeti verebilmektedir. Her araç, gidilen yönü, bir sonraki istasyonu ve varılan istasyonu bildiren görsel-işitsel yolcu bilgilendirme sistemiyle donatılmıştır. Araçlar her iki istikamette de hareket ettiği için koltukları 2 yönlü olarak tasarlanmıştır. Metro sisteminin hizmete başladığında istasyonlarında 16 bilet gişesi, 42 yürüyen merdiven, 87 turnike bulunmaktadır²¹². Bu sayılar zamanla artırılmıştır. Bu verdiğimiz bilgilerle birlikte İzmir Metrosu'nun 1. Aşamasının ana özellikleri Tablo-7'de verilmiştir:

Tablo-7: İzmir Metrosu'nun 1. Aşamasının Ana Özellikleri

Toplam Hat Uzunluğu	11,6 km.
İstasyon Sayısı	10 Adet
Yeraltı İstasyonları (4,5 km)	Üçyol, Konak, Çankaya, Basmane
Viyadük İstasyonları (2,8 km)	Hilal, Stadyum
Hemzemin İstasyonlar (3,6 km)	Halkapınar, Sanayi, Bölge
Yarma İstasyon (0,7 km)	Bornova
İstasyon Peron Boyu	125 metre (5 Araçlık dizi)
Pik Saatte Kapasite	45.000 kişi/saat/yön
Maksimum Kapasite	1.700.000 kişi/gün
Fizibilite Kapasitesi	400.000 kişi/gün

²¹² "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür s. 6-9; https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf (Erişim Tarihi: 11.05.2022); *İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı, 2015-2019*, s. 10, 13-14; "Tarihi gün", 23/05/2000, <https://www.hurriyet.com.tr/egge/tarihi-gun-39156386> (Erişim Tarihi: 22.06.2022); *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu*, s. 420.

Azami Hız	80 km/saat
Ticari Hız	40 km/saat
Araç Sayısı	45 Adet (30 adet MD, 15 adet M)
Enerji	750 V Doğru Akım
Besleme	3. Ray
İşletme Saatleri	06:00-00:00

Yukarıda da ortaya konulduğu gibi, İzmir Metrosu 1. Aşamasının Basmane'den sonraki Bornova yönlü kesimi TCDD'nin eski tren yolu üzerinde inşa edilmiştir. Bu durum, hattın inşa döneminde arazi maliyetleri açısından olumlu gibi gözüksede hattın işletme döneminde istasyonlara erişilebilirlik sınırlı kaldığı için metro sistemini kullanan yolcu sayısının öngörülenden daha az olmasına sebebiyet vermiştir. Metronun güzergâhı olarak TCDD tren yolunun kullanılması nedeniyle, Ankara-İzmir hızlı tren projesinin Basmane Garı'na nasıl ulaşacağı konusu ayrı bir sorun teşkil etmektedir. Hattın Bornova kesimi, yüksek yoğunluklu yerleşim alanlarına uzak olması nedeniyle konut çıkışlı yolculuk taleplerini yeterince karşılayamadığı için konut bölgelerindeki yolcuları taşımak amacıyla raylı sistem güzergâhına paralel otobüs ile toplu taşıma sistemin işletilmesi gerekmiştir. Kentin iş, ticaret, alışveriş, eğlence, kültür ve eğitim bölgesi olan Alsancak'ın hizmet kapsamı dışında kalması ve buraya toplu ulaşımın otobüsle yapılabilmesi de sisteme yönelik temel eleştiri alanları olmuştur²¹³.



Görsel 27: İzmir Metrosu ABB Tipi Tren Seti²¹⁴

²¹³ Özalp, a.g.t., s. 88-89.

²¹⁴ "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür s. 8,

İzmir Metrosu, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin kuruluşu olarak ticaret sicile 28.03.1997 tarihinde tescil ettirilerek faaliyete başlamış olan İzmir Metro A.Ş. tarafından işletilmektedir. İzmirli yolcuların hızlı, güvenli, emniyetli ve konforlu yolculuk gereksinim ve beklentilerini hizmet kalitesinden ödün vermeden, yüksek verimlilik düzeylerinde karşılamak amacı ve misyonuyla kurulmuş bir şirkettir²¹⁵.

İzmir Metro A.Ş., İzmir Metrosu'nun 1. Aşamasının işleme alınmasını takiben hizmet kalitesini artırmaya yönelik çalışmalarda bulunmuştur. 3 Aralık 2001 Dünya Engelliler Günü'nde İzmir Metrosu'ndan engelli yolcuların da faydalanabilmesi için istasyonlarda eksik olan yürüyen merdivenler ve asansörler ilk etapta Konak İstasyonu'nda faaliyete geçirilmiş ve 2002 yılının Nisan ayı sonunda tüm istasyonlardaki çalışmalar tamamlanmıştır. Görme engellilerin istasyon girişlerindeki asansörleri daha rahat bulabilmeleri amacıyla asansörlere sesli ikaz sistemi takılmıştır²¹⁶. Metro'daki hizmet geliştirme çalışmaları İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanı Ahmet Piriştina'nın 15 Haziran 2004'te vefat etmesi üzerine İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevine getirilen Aziz Kocaoğlu döneminde²¹⁷ de devam ettirilmiştir. Yolculuk konforunu artırmak amacıyla araçlara klima takılması için 2002 yılında başlatılan araştırma ve deneme çalışmaları, 2006 yılında sonuçlandırılmış ve 45 araçlık filoya klima takılması işlemi başlatılmış ve Temmuz 2007 itibarıyla tüm araç filosu klimalı hale getirilmiştir²¹⁸. 2006 yılı içinde jetonla geçiş yapacak yolcuların gişe önlerinde beklemesini önlemek, böylece yolcu memnuniyetini artırmak amacıyla 10 istasyona toplam 14 jeton otomatının monte edilmesi çalışmaları tamamlanmış ve hizmete sokulmuştur. İzmir Metrosu'nda, kentteki diğer toplu ulaşım sistemlerinde olduğu gibi aktarma uygulamasının geçerli olduğu Kentkart da yaygın olarak kullanılmıştır. Metro yolcuları, Kentkart ile ilk binişten sonra 90 dakika boyunca diğer toplu ulaşım sistemlerinde yolculuk yapılabilme imkânına kavuşturulmuştur. Metro istasyonlarında 2, 3 ve 5 kullanımlık seyahat kartları da satılmakta ancak bunlar aktarma uygulamasından muaf tutulmaktadır. İzmir Metro A.Ş., istasyon gişelerinde beklemelerin önüne

https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf (Erişim Tarihi: 11.05.2022)

²¹⁵ "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür, s. 2; https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf (Erişim Tarihi: 11.05.2022); *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2000 Yılı Faaliyet Raporu*; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2005 Yılı Faaliyet Raporu*.

²¹⁶ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2002 Yılı Faaliyet Raporu*; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2003 Yılı Faaliyet Raporu*.

²¹⁷ Aziz Kocaoğlu, 29 Mart 2009 ve 30 Mart 2014 yerel seçimlerini Cumhuriyet Halk Partisi adayı olarak kazanarak İzmir Büyükşehir Belediye başkanlığı görevini 2019 Nisan ayına kadar sürdürmüş, 31 Mart 2019'da yapılan yerel seçimlerde aday olmayarak, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevini 8 Nisan 2019'da bu göreve Cumhuriyet Halk Partisi adayı olarak seçilen Tunç Soyer'e bırakmıştır.

²¹⁸ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2006 Yılı Faaliyet Raporu*, s. 406; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2007 Faaliyet Raporu*, s. 442.

geçmek ve daha hızlı işlem yapılmasını sağlamak için 2010 yılından itibaren “Yüklematik” olarak adlandırılan otomatik Kentkart dolum makinalarını devreye sokmuştur. 1 adet Konak, 1 adet Bornova istasyonunda olmak üzere yolcuların kredi kartlı dolum yapabilmeleri için “Yüklematikler” konulmuştur. 2014 Nisan ayı itibarıyla tüm istasyonların girişlerinde en az 2 adet olmak üzere ve istasyonun yoğunluğuna göre daha fazla sayıda “Yüklematik” makinaları devreye alınmıştır²¹⁹.

İzmir Büyükşehir Belediyesi yetkililerine göre, 90 dakika uygulaması ile toplu taşıma daha ucuz, daha hızlı hale gelmiş ve toplu taşımacılık özendirilmiştir. 1 Ocak-31 Aralık 2010 tarihleri arasında 6776 kişi ile gerçekleştirilen anket çalışmasına göre, metro yolcularının verilen hizmetten memnun oldukları tespit edilmiştir. Anket katılımcılarına göre metro ulaşımının en önemli özelliğinin “hızlı” olması, metronun tercih edilme sebebi de “zamanında ulaşım” olarak gösterilmiştir. Metro ulaşımıyla ilgili sorun “yolcu yoğunluğu” olarak ifade edilirken, metro ulaşımından “sefer sıklığının artırılması” konusundaki beklentiler de dile getirilmiştir. İzmir Metrosu 1. Aşaması Üçyol-Bornova Hattı seyahat süreleri Tablo-8’de verilmiştir²²⁰:

Tablo-8: İzmir Metrosu 1. Aşaması Üçyol-Bornova Hattı Seyahat Süreleri

İstasyon	Seyahat Süresi (Saniye)	İstasyonda Kalış Süresi (Saniye)
Üçyol-Konak	116	40
Konak-Çankaya	76	30
Çankaya-Basmane	64	30
Basmane -Hilal	84	20
Hilal-Halkapınar	97	20
Halkapınar-Stadyum	96	20
Stadyum-Sanayi	81	20
Sanayi-Bölge	81	20
Bölge-Bornova	79	20
Toplam	774	220

²¹⁹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2006 Yılı Faaliyet Raporu, s. 409; İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı, 2015-2019, s. 11.

²²⁰ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2010 Faaliyet Raporu, s. 336, 417.

3.B. İZMİR METROSU'NUN 2. AŞAMASI: ÜÇYOL-ÜÇKUYULAR (FAHRETTİN ALTAY) HATTI İLK ÇALIŞMALARI

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin mevcut metro ağını genişletme çalışmaları, şehrin batı aksı yönünde Üçyol-Üçkuyular hattının inşa edileceğini 2004 yılının Aralık ayında duyurmasıyla başlatılmıştır. Tamamen yer altından geçecek olan yeni hat projesi çerçevesinde, hattın Üçyol-Üçkuyular arasında İnönü Caddesi altından 5,5 km. boyunca ilerlemesi ve bu yeni metro hattında, İzmirspor, Hatay, Göztepe, Poligon, Güzelyalı ve Fahrettin Altay olmak üzere 6 istasyonun yer alması planlanmıştır. Proje uyarınca metro inşaatı İnönü Caddesi'nin 20 metre altında inşa edileceği için çalışmalar sırasında caddenin trafiğe açık tutulması tasarlanmıştır. Yeni metro hattının devreye girmesi ile İnönü Caddesi'nde sefer yapan belediye otobüslerinin sayısının azaltılması, araç trafik yoğunluğunun ciddi oranda hafifletilmesi ve metro hattının bitirilmesiyle kentin bir ucunda olan Bornova ile diğer ucundaki Fahrettin Altay ve ikisinin ortasındaki kent merkezi Konak'ın çağdaş toplu ulaşım sistemi ile birbirine bağlanması öngörülmüştür. Fahrettin Altay Ana Aktarma Merkezi ile Balçova, Güzelbahçe, Narlıdere ve Yarımada bölgesindeki yerleşim birimlerine ulaşımın kolaylaşacağı ve boşa çıkacak çok sayıda otobüsün de ilçe ve beldelere kaydırılacağı belirtilmiştir²²¹.

Bu beklenti ve planlamalar çerçevesinde Üçyol-Üçkuyular hattının ilk ihalesi Mart 2005'de gerçekleşti. İhaleyi en düşük teklifi veren Bayındır inşaat firması 90.898.248 YTL bedelle aldı ve hattın temeli 3 Haziran 2005'de CHP Genel Başkanı Deniz Baykal ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın katılımıyla atıldı. Hattın 24 ayda yani 3 Haziran 2007'de tamamlanması hedeflendi. Ancak Bayındır İnşaat'ın yaşadığı finansal sorunlar nedeniyle inşaat durdu ve 4 Şubat 2006 tarihinde Büyükşehir Belediyesi Bayındır İnşaat'a ihtar çekti. Kasım 2006'da ihale iptal edildi ve 23 Ocak 2007'de ikinci kez ihaleye çıkıldı. 3 Nisan 2007'de ihaleyi daha önce metro inşa etmemiş olan Ankara merkezli Bozoğlu İnşaat 136.493.246 YTL bedelle aldı. İtirazlar nedeniyle Bozoğlu ile sözleşme ancak 8 Mayıs 2007'de imzalanabildi. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu, ihaleyi metro inşaatı alanında tecrübesi olmayan bir firmaya verdiği için eleştirildi. 31 Ekim 2008'de bitirilmesi gereken iş, verilen 15 aylık süre uzatımı ile 2010 Ocak ayına ertelendi. Ancak ihaleyi alan Bozoğlu İnşaat da bir süre sonra sıkıntılar yaşayarak çalışmaları durdurunca Büyükşehir Belediyesi, 13 Ağustos 2009'da bu firmayla yaptığı sözleşmeyi feshederek yeni ihale sürecini başlattı. Bu gelişmeler üzerine İzmir Büyükşehir Belediyesi, 5,5 km uzunluğundaki Üçyol-Üçkuyular hattı yapım projesini 2 ayrı paket haline dönüştürerek 5 Ekim 2009'da ilk etabı oluşturan İzmirspor

²²¹ "Üçyol-Üçkuyular Metrosunda Yeni Dönem Başladı", 01/05/2007, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/ucyol-uckuyular-metrosunda-yeni-donem-basladi/2615/156> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "Metro İnşaatı Yılan Hikayesine Döndü", 10/11/2009, <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/metro-insaati-yilan-hikayesine-dondu,DhhtuoE3rkmJZMELQTzQbQ> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

ve Hatay istasyonları için ihaleye çıktı. İhalede ön elemeyi geçen firmalardan ikinci tekliflerinin alınması sonrasında İzmirspor ve Hatay istasyonları yapım işini, Öztaş İnşaat aldı ve işin tamamlanması için bu firmaya 510 günlük süre tanındı²²².

3.C. İZMİR METROSU'NUN 3. AŞAMASI: BORNOVA (EGE ÜNİVERSİTESİ HASTANESİ)-EVKA 3 HATTI

Aslında İzmir Metrosu'nun 3. Aşaması, 3,2 km uzunluğunda Ege Üniversitesi Hastanesi önündeki mevcut son istasyondan Bornova merkeze (Üniversite, Evka 3, Bornova Merkez) ve 4,5 km uzunluğunda Halkapınar istasyonundan Kamil Tunca Bulvarı altından Otogara (Halkapınar, Vakıf, Çamdibi, Altındağ, Otogar) ulaşacak şekilde projelendirilmiştir²²³. Halkapınar-Otogar hattı inşasına yönelik herhangi bir gelişme gerçekleşmemiştir. 3,4 km uzunluğunda olacak şekilde revize edilen Ege Üniversitesi Hastanesi-Bornova Merkez hattının temeli ise CHP Genel Başkanı Deniz Baykal'ın katılımıyla 25 Haziran 2007'de atılmıştır²²⁴.

Evka 3 İstasyonundan sonra Bornova Merkez İstasyonu'nun yapılacağı Bornova Meydanı yönüne yapılan kazılar sırasında inşaat bölgesindeki bazı binalarda yaşayan vatandaşlar, evlerinde çatlaklar oluşması nedeniyle Asliye Ticaret Mahkemesi'ne tespit davası açmışlardır. Mahkemenin atadığı bilirkişi heyeti binalardaki çatlakların tünel inşaatından kaynaklanmadığını ancak yine de binaların güçlendirilmesi gerektiğini ortaya koyan bir rapor hazırlamış, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Dokuz Eylül Üniversitesi'nden uzmanlar da hat yakınındaki binalarda yaşayanların taşınması önerisinde bulunmuştur. Bornova Merkez yönünde zeminin killi ve kumlu olmasının zemin üzerindeki binalar için risk oluşturacağına ilişkin raporlar üzerine firmadan uygulama projesi yapması istenmiştir. Firma bunu üstlenmeyince hattın yaklaşık 800 metre olan Evka 3 ile Bornova

²²² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2006 Yılı Faaliyet Raporu; "Üçyol-Üçkuyular Metrosunda Yeni Dönem Başladı", 01/05/2007, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/ucyol--uckuyular-metrosunda-yeni-d0nem-basladi/2615/156> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "Metro 3. Kez İhale Edildi", 06/10/2009, https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2009/10/06/metro_3_kez_ihale_edildi (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "İzmirspor ve Hatay Açılış İçin Gün Sayıyor", 20/06/2012, <https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2012/06/20/izmirspor-ve-hatay-acilis-icin-gun-sayiyor> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "İzmir'de Metro Yapımı Komediye Döndü", 05/12/2013, <https://www.sabah.com.tr/gundem/2013/12/05/izmirde-metro-yapimi-komediye-dondu> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

²²³ "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür, s. 4, https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf (Erişim Tarihi: 11.05.2022)

²²⁴ "Bornova Metro'da Temel Atılıyor", 25/06/2007, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/bornova-metroda-temel-atiliyor/2757/156> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "Bornova Metrosu'nda Mutlu Son", 16/08/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/332> (Erişim Tarihi: 16.07.2022)

Merkez arasındaki bölümünün inşaatı 2008'in Ocak ayında durmuştur. Bornova-Evka 3 hattının inşaatının bitirilmesine yönelik yasal süre de 12 Ocak 2009'da sona ermiştir. İzmir Büyükşehir Belediyesi yüklenici firmaya yarım kalan işleri tamamlaması için 11 Temmuz 2009'a kadar ek süre tanımıştır. Yüklenici Bozoğlu firmasının işi tamamlayamaması üzerine Ağustos 2009'da sözleşmesi feshedilmiş ve İzmir Büyükşehir Belediyesi 22 Nisan 2010'da İzmir Metrosu 3. Aşama Bornova Hastane-Evka 3 istasyonlarının tamamlanması için ihaleye çıkmış ancak bu ihaleye yapılan itirazlar sonucunda ihale süreci uzamıştır. Sonunda İzmir Büyükşehir Belediyesi, itirazlar nedeniyle iptal edilen ihalelerin 4.'süne çıkmış, Evka 3 ile Bornova Merkez arasında yer alan yaklaşık 800 metrelik bölüm çalışmalarına dahil edilmeyerek, Ege Üniversitesi Hastanesi-Evka 3 hattının yarım kalan işlerinin tamamlanmasına yönelik ikmal (tamamlama) inşaatı ihalesini en düşük ikinci teklifi 43.823.879 TL ile veren Borege-Sigma Ortak Konsorsiyumu kazanmıştır. Bornova (Ege Üniversitesi Hastanesi)-Evka 3 hattının inşaatına 19 Ağustos 2010'da yeniden başlanmıştır²²⁵.

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu, mevcut Üçyol-Bornova Metro hattına ilave olarak inşa edilen bu ek hattın İzmirliyle sunacağı yararları ilişkin değerlendirmesini İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Yılı Faaliyet Raporu'nun önsözünde şu şekilde ortaya koymuştur: *"Mevcut metro şu anda 11 km. üzerinde hizmet veriyor. Bunu 20 km'ye çıkartıyoruz. Bornova-Evka 3 metro hattındaki 2250 metrelik tünel ve iki istasyonu tamamladık. Ege Üniversitesi-Evka 3 hattının işletime açılmasıyla Üniversite Hastanesi önündeki trafik yükü büyük ölçüde hafifleyecek. Üniversite öğrencilerimiz ve öğretim görevlilerimiz, artık kampüs durağında inerek okullarına daha kolay gidecek. Ayrıca son durağı Evka 3'e çekerek şu andaki mevcut hastane istasyonu yükünü çok ciddi oranda hafifleteceğiz. Dolayısıyla hem hastane kavşağı ve istasyon rahatlayacak, hem de buradan Manisa ve Kemalpaşa istikametine daha kolay bir şekilde ulaşılabiliriz. Evka 3 İstasyonu'nda ESHOT ve civardan gelecek olan ulaşım araçları için bir semt garajı da yaptık. Orası önemli bir besleme, indirme-bindirme ve semt garajı hüviyeti görecek(...) İzmir'de vatandaşlarımız tek kart okutarak 90 dakika içerisinde vapur, otobüs, metro ve raylı sistemi sınırsız kullanabiliyorlar. Tek amacımız hizmet çıtamızı ve kalitemizi yükselterek, İzmirliyle hızlı, kaliteli ve konforlu ulaşım hizmeti vermek".*

²²⁵ "Bornova Merkez'e 8 Yıl Rötarlı Metro: İzmir Metrosu Bornova Hattı", 10/10/2014, <https://rayhaber.com/2014/10/bornova-merkeze-8-yil-rotarli-metro-izmir-metrosu-bornova-hatti/> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "Metro İnşaatı Yılan Hikayesine Döndü", 10/11/2009, <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/metro-insaatı-yılan-hikayesine-dondu,DhhtuoE3rkmJZmELQTzQbQ> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "İzmir Metrosu Evka 3 ve Ege Üniversitesi İstasyonları Yarın (30 Mart Cuma) Saat 11.00'de Törenle Açılıyor", 29/03/2012, <https://rayhaber.com/2012/03/izmir-metrosu-evka-3-ve-ege-universitesi-istasyonlari-yarin-30-mart-cuma-saat-11-00de-torenle-aciliyor/> (Erişim Tarihi: 13.07.2022); "E.Ü. Hastane-Evka 3 Metrosu'na 5 Teklif", 22/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/294> (Erişim Tarihi: 16.07.2022); "Bornova Metrosu'nda Mutlu Son", 16/08/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/332> (Erişim Tarihi: 16.07.2022); "İzmir'de Metro Coşkusu", 30/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/383> (Erişim Tarihi: 01.08.2022)



Görsel 28: Evka 3 Metro İstasyonunda Yapılan Açılış Töreni²²⁶



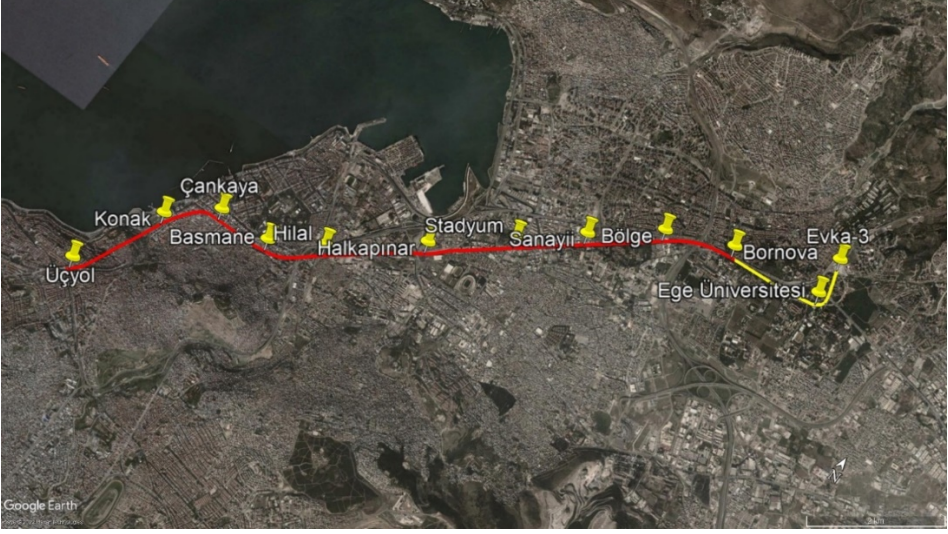
Görsel 29: Evka 3 Açılış Töreni Seferi²²⁷

²²⁶ "İzmir'de Metro Coşkusu", 30/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/383> (Erişim Tarihi: 01.08.2022)

²²⁷ "İzmir'de Metro Coşkusu", 30/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/383> (Erişim Tarihi: 01.08.2022)

Mevcut Bornova (Ege Üniversitesi Hastanesi) istasyonundan başlayarak doğu yönünde Ege Üniversitesi ve Evka 3 (son istasyon) istasyonlarından oluşan yeni hat, 2,25 km'lik aç-kapa tünel ile geçilerek tamamlanmış ve 26 Ocak 2012'de, 20:00-06:00 saatleri arasında test sürüşlerine başlanmıştır. 20 Mart 2012 tarihinden itibaren Çin'de üretilen yeni vagonlarla yolculu işletim seferleri başlatılmış ve hattın resmi açılışı, Evka 3 istasyonunda CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu'nun katıldığı törenle 30 Mart 2012'de gerçekleştirilmiştir. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu törende yaptığı konuşmada; açılışını gerçekleştirdikleri iki istasyon ve tünel için 90 milyon liranın üzerinde yatırım yaptıklarını, sadece üzerinde bulundukları alanın kamulaştırma bedelinin 22 milyon lirayı bulduğunu, tamamı Haziran ayında işleme alınacak olan yeni vagonların maliyetinin ise 95 milyon lira olduğunu ve 2001 yılında metrodaki yolcu sayısının günlük ortalama 75 bin iken bugün bu sayının 170 binlere ulaştığını açıklamıştır. Ege Üniversitesi ve Evka 3 istasyonlarının 30 Mart 2012'de resmi açılışıyla İzmir Metrosu 12 istasyon ile hizmet vermeye başlamış ve 11,6 km olan hat, yeni eklenen istasyonlar ile 14 km'ye ulaşmıştır. Yolcular Halkapınar istasyonunda, kentin doğu-batı aksında yer alan İzmir Metrosu'ndan kuzey güney aksında işletim yapan İZBAN'a, 90 dakika aktarma sistemi ile geçiş yapabilmektedir. Yeni hatta yolculu ön işletme seferlerinin başlamasıyla birlikte ESHOT, bazı otobüslerin aktarma noktasını Bornova Metro'dan Evka 3'e alarak Ege Üniversitesi Hastanesi bölgesindeki trafik yükünü azaltmıştır. Ege Üniversitesi ve Evka 3 istasyonlarının peron uzunlukları, diğer istasyonlarda olduğu gibi 125 metre ve 5 vagonlu dizilere uygun olarak inşa edilmiş, Ege Üniversitesi İstasyonu çelik-cam, Evka 3 istasyonu ise prefabrik kırıştır. Her iki istasyon da Üçyol, Hilal ve Stadyum istasyonları gibi "kenar peron" tipi istasyonlardır²²⁸.

²²⁸ "İzmir'in Yeni Metrosunda Test Seferleri Başladı", 26/01/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/501> (Erişim Tarihi: 20.07.2022); "İzmir'de Metro Coşkusu", 30/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/383> (Erişim Tarihi: 01.08.2022); *İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı*, 2015-2019, s. 9-10.



Görsel 30: İzmir Metrosu 3. Aşama Haritası

Resmi açılışı 30 Mart 2012'de yapılan Ege Üniversitesi ve Evka 3 istasyonlarında, yolculu deneme işletim seferlerinin başlatılmasından itibaren Çinli CSR (China South Railway) firmasının İzmir Metrosu için imal ettiği ve ilk setlerinin 16 Kasım 2011'de İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne teslim edildiği yeni trenler kullanılmıştır. Bu trenler İzmir Metrosu'nun genişleyen ulaşım ağına yeni araç ihtiyacını doğurması nedeniyle İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Çin merkezli CSR (Zhuzhou Electric Locomotive Co. Ltd.) firması ile 26 Ekim 2009'da gerçekleştirdiği araç alım sözleşmesi sonucunda üretilen ve gönderilen ilk tren setleridir. Bedeli 33 milyon 677 bin 871 Euro olarak açıklanan bu sözleşme kapsamında her biri 4 vagonlardan oluşan 8 yeni tren seti, CSR firmasının Çin'in Zhuzhou kentindeki fabrikasında üretilmiştir. İç ve dış tasarımları, merkezi Almanya'da bulunan Tricon tasarım ofisi tarafından yapılan İzmir Metrosu'nun bu yeni araçları, her biri klimalı olan 4'er vagonlu 8 setten (toplam 32 vagon) oluşmaktadır. 32 vagonun 16'sı MD (sürücü kabinli) tipindedir. Son tren setinin genişletilen İzmir Metro depo alanına 6 Haziran 2012'de teslim edildiği bu yeni araçlar, son teknoloji ürünü olup sürücü panelindeki TCMS (Tren Kontrol ve İzleme Sistemi) ekranından dokunmatik olarak kontrol edilebilmekte, ekran üzerindeki renk değiştiren veya yanıp sönen şematik görsellerden fren ve iklimlendirme gibi sistemlerin durumu canlı olarak izlenmektedir. Diğer yandan sürücü paneli üzerindeki CCTV (Kapalı Devre Televizyon Sistemi) ekranından trendeki tüm araçların iç görüntüsü izlenebilmekte ve kayıt altına alınmaktadır. Yolcu bilgilendirme ise araç içinde bulunan toplam 8 adet LCD ekran ile işitsel ve görsel olarak yapılmaktadır. Bu yeni 32 vagonun eklenmesiyle İzmir Metrosu araç filosundaki araç sayısı, 2012

yılı itibariyle 77 araç olmuştur. Bu araçlardan 2, 3, 4 ve 5 vagonlu tren setleri oluşturulabilmektedir²²⁹.



Görsel 31: İzmir Metrosu CSR Tipi Tren Seti²³⁰

3.D. İZMİR METROSU'NUN 2. AŞAMASI: ÜÇYOL-FAHRETTİN ALTAY HATTI'NIN TAMAMLANMASI

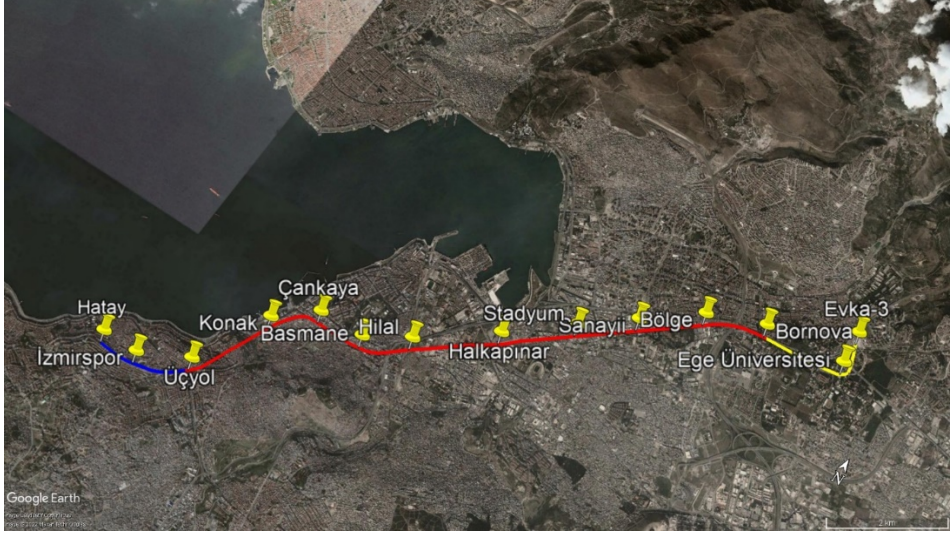
“Üçyol-Üçkuyular (Fahrettin Altay) Hattı İlk Çalışmaları” alt başlıklı kısımda aktarıldığı gibi, İzmir Metrosu'nun 2. Aşamasını oluşturan Üçyol-Üçkuyular (Fahrettin Altay) hattının temeli 3 Haziran 2005'te atılmıştı. Ancak yüklenici firma ile yaşanan sorunlar nedeniyle hat, 2 ayrı paket

²²⁹ İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı, 2015-2019, s. 14; “İzmir’de Metro Coşkusu”, 30/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/383> (Erişim Tarihi: 01.08.2022); “İzmir Metrosu İçin 85 Adet Vagon Alınacak”, 16/12/2014, <https://www.subconturkey.com.tr/izmir-metrosu-icin-85-adet-vagon-alinacak/> (Erişim Tarihi: 02.08.2022); “Metro’nun Yeni Vagonları İçin İmzalar Atıldı”, 28/10/2009, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/metronun-yeni-vagonlari-icin-imzalar-atildi-5663/156> (Erişim Tarihi: 02.08.2022); “İzmir Metrosu'nun Yeni Vagonları Çin’de Üretiliyor”, 02/02/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/386> (Erişim Tarihi: 03.08.2022)

²³⁰ “İzmir Metrosu'nun Yeni Vagonları Çin’de Üretiliyor”, 02/02/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/386> (Erişim Tarihi: 04.08.2022)

haline dönüştürülerek hattın 1. etabını oluşturan İzmirspor ve Hatay istasyonlarının inşaatı 2009 yılında Öztaş İnşaat tarafından başlatılmıştı. Yüklenici firma olan Öztaş İnşaat'ın çalışmalarını tamamlaması sonrasında 2012'nin Haziran ayında Üçyol-Üçkuyular hattının İzmirspor ve Hatay istasyonlarında yolcusuz test sürüşleri uygulamasına geçilmiştir. Test seferlerinin tamamlanması akabinde Üçyol-Üçkuyular hattının yapımı tamamlanan İzmirspor ve Hatay istasyonları 29 Aralık 2012'de açılmıştır. Üçyol istasyonundan şehrin batı yönünde Fahrettin Altay'a doğru yer alan İzmirspor ve Hatay istasyonlarını bağlayan tüneller Yeni Avusturya Metodu (NATM) ile inşa edilmiş olup İzmirspor-Hatay istasyonları aç-kapa prefabrik kiriştir. Her iki istasyon da yer altında olup kenar peron tipindedir. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu'nun sürpriz yaparak tören düzenlemeden açtığı hat, 1 kilometre 570 metre (stratejik planlarda 1,7 km olarak belirtilmektedir) uzunluğundadır. Proje uyarınca metro inşaatı İnönü Caddesi'nin 20 metre altında inşa edileceği için çalışmalar sırasında caddenin trafiğe açık tutulması planlansa da hattın inşası sürecinde bölgedeki trafik akışında sıkıntılar yaşanması sonucu cadde üzerindeki esnaf eleştirilerde bulunmuştu. Aziz Kocaoğlu hattın açılışı sırasında basın mensuplarına; “(Bugün itibarıyla) *yolculu ön işletmeye geçtikleri, bu süreçte Hatay ve İzmirspor istasyonlarından metroya binecek yolculardan ücret alınmayacağını, bunu yıllardır çektikleri sıkıntılar nedeniyle Hatay bölgesinde yaşayanların bir anlamda gönlünü alma olarak değerlendirebiliriz*” açıklamasında bulunmuştur. Kocaoğlu ayrıca iki istasyon için tören yapmadıklarını, hattın tamamının inşaatı bittiğinde açılış töreni gerçekleştirileceklerini de belirtmiştir. 29 Aralık 2012'de hizmete açılan ve ücretsiz olarak binişlerin yapıldığı Hatay ve İzmirspor istasyonlarında ücretsiz biniş dönemi 24 Haziran 2013'de sona ermiş ve yolcular Hatay ve İzmirspor duraklarından indirimli 90 kuruş, tam 1.75 lira ödeyerek ulaşımını sağlamaya başlamışlardır²³¹.

²³¹ İzmir Metro A. Ş. *Stratejik Planı*, 2015-2019, s. 8, 10; İzmir Metro A. Ş. *Stratejik Planı*, 2020-2024, s. 3, 5, 7; “Üçyol-Üçkuyular Metrosu'nun Birinci Etabı İzmirspor ve Hatay İstasyonları Arasında Test Sürüşleri Başladı”, 20/06/2012, <https://rayhaber.com/2012/06/ucyol-uckuyular-metrosunun-birinci-etabi-izmirspor-ve-hatay-istasyonlari-arasinda-test-surusleri-basladi/> (Erişim Tarihi: 13.08.2022); “Hatay'da Metro Tepkisi”, 26/11/2009, https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2009/11/26/hatayda_metro_tepkisi (Erişim Tarihi: 14.08.2022); “İzmir Metrosu İzmirspor Ve Hatay İstasyonu Açıldı”, 30/12/2012, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/izmir-metrosu-izmirspor-ve-hatay-istasyonu-acildi-22257786> (Erişim Tarihi: 15.08.2022); “Hatay ve İzmirspor'da Ücretsiz Binış Sona Erdi”, 25/06/2013, <https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2013/06/25/hatay-ve-izmirsporda-ucretsiz-binis-sona-erdi> (Erişim Tarihi: 16.08.2022)



Görsel 32: İzmir Metrosu 2. Aşama 1. Etap Haritası

İzmir Metrosu'nun Üçyol-Üçkuyular (Fahrettin Altay) Hattı 2. etabını oluşturan Göztepe, Poligon ve Fahrettin Altay istasyonlarının tünel delme ve istasyon inşaatları işleri için açılan ihaleyi İzmirli Borege ve Ankara merkezli Ceylan Holding'e bağlı Sigma şirketinin oluşturduğu konsorsiyum kazanarak inşaat çalışmalarına 2010 yılında başlamıştır. Bu 3 istasyonun ray döşeme ve elektrifikasyon işleri ise Öztaş İnşaat'a verilmiştir. Aynı süreçte Ege Üniversitesi-Evka 3 istasyonlarının inşaatını da üstlenen Borege-Sigma Ortak Konsorsiyumu, işleri bitiremeyince İzmir Büyükşehir Belediyesi'nden Mayıs 2012'ye kadar ek süre istemiştir. Ancak işler yine bitirelemeyince, konsorsiyuma 31 Aralık 2012'ye kadar 7 ay daha ek süre tanınmıştır. Özellikle İzmir Körfezi'ne yüksekte bakan konumu nedeniyle jeolojik yapısı çetin özellikler taşıyan Poligon istasyonu zemininin öngörülemeyen ölçüde kötü çıkması, projenin bitiş süresini olumsuz etkilemiş, tünel delme ve istasyon inşaatları işleri bitirilemediği için Öztaş İnşaat da yüklendiği ray döşeme ve elektrifikasyon işlerine başlayamamıştır. Ek imalatlar ve gecikmelerin maliyetleri artırması nedeniyle mevcut ihale bedeli yarım kalan işlerin tamamlanmasına yetmemiş ve %40'lık keşif artışı için Bakanlar Kurulu'na başvurulmuştur. Alınan onay sonucunda İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1 Ağustos 2013 tarihi itibarıyla yüklenici firmaya yarım kalan işleri tamamlaması için 7 Mart 2014'e kadar ek süre vermiştir. Bu süreç sonunda yüklenici firma önce Göztepe istasyonu inşaatını tamamlamış ve Göztepe istasyonunu 25 Mart 2014'de hizmete açılmıştır. Yerin 26 metre altında bulunan Göztepe istasyonunu, 3 katlı olup 10.500 metrekare inşaat alanı ile İzmir Metro sisteminin

en büyük istasyonlarından birisidir. Yol seviyesine bağlantıyı sağlayan 3 yolcu girişi, 18 yürüyen merdiveni ve ikisi engelli asansörü olmak üzere 5 asansör ile hizmet vermektedir²³².



Görsel 33: İzmir Metro su Göztepe İstasyonu²³³

İzmir Metro su'nun Üçyol-Üçkuyular (Fahrettin Altay) Hattı 2. etabının son iki istasyonu olan Poligon ve Fahrettin Altay istasyonları da tamamlanarak 30 Nisan 2014'de deneme seferlerine başlanmış ve nihayetinde bu iki istasyon da "İzmirliyle bayram sürprizi" tanımlamasıyla Ramazan Bayramı arife günü, 27 Temmuz 2014'de resmi tören yapılmadan hizmete açılmıştır. Aziz Kocaoğlu, İzmir metro ağı uzunluğunu 20 km'ye çıkaran Poligon ve Fahrettin Altay istasyonlarının açılması sırasında "2005 yılında temelini attığımız Üçyol-Üçkuyular Metro hattı birçok sıkıntılar, üzüntüler yaşayarak, işi bırakan yüklenici firmalara rağmen devam ettirmeye çalıştık. Nihayet bugün, Arife günü yani Ramazan ayının son günü Ramazan Bayramı hediyesi olarak İzmirli hemşehrilerimizle birlikte ilk seferimizi yaptık. Saat 11.00'de Evka 3 İstasyonu'ndan çıktığımız

²³² "İzmirliilerin Metro sunu Ankaralılar Tamamlayacak", 02/06/2010, https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2010/06/02/izmirliilerin_metro sunu_ankaralilar_tamamlayacak (Erişim Tarihi: 25.08.2022); "İzmir'de Metro Yapımı Komediye Döndü", 05/12/2013, <https://www.sabah.com.tr/gundem/2013/12/05/izmirde-metro-yapimi-komediye-donddu> (Erişim Tarihi: 12.07.2022); "İzmir Metro su "Göztepe"Ye Uzadı", 25/03/2014, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/436> (Erişim Tarihi: 27.08.2022); İzmir Büyükşehir Belediyesi 2014 Faaliyet Raporu, s. 410; İzmir Metro, Sayı: 26, s. 1.

²³³ İzmir Metro, Sayı: 27, s. 8.

yolculuk 30 dakika sonra Fahrettin Altay İstasyonu'nda bitti. Hayırlı uğurlu olsun" şeklinde konuşmuştur. Poligon ve Fahrettin Altay istasyonlarının devreye girmesiyle kent ulaşımının en önemli dar boğazının aşıldığını belirten Kocaoğlu, "Hatay Caddesi üzerinde ve bu bölgede yaşayan hemşehrilerimize 9,5 sene çok büyük sıkıntılar verdik, hepsinden özür diliyoruz. Elimizde olmayan nedenlerle oldu" şeklinde bir özelleştiride de bulunmuştur. Fahrettin Altay istasyonunun da devreye alınmasıyla İzmirli, 27 Temmuz 2014 tarihi itibarıyla doğudan batıya uzanan 20 km uzunluğunda 17 istasyondan oluşan bir metro sistemiyle toplu taşıma hizmetine kavuşturulmuştur. Metro hattının batı ucundaki son istasyonu olan Fahrettin Altay, 26 metre derinlikte 11.626 metrekare inşaat alanı ile sistemin en büyük istasyonu olma özelliğine sahiptir. 5 Adet yolcu girişi, 2 adet engelli asansörü, 16 turnike ve 13 yürüyen merdiven ile hizmet vermektedir²³⁴.



Görsel 34: İzmir Metrosu 2. Aşama 2. Etap Haritası

²³⁴ *İzmir Metro*, Sayı: 27, s. 8; *İzmir Metro*, Sayı: 34, s. 8-9; "İzmir Metrosu'nda Nihayet Mutlu Son", 27/07/2014, <https://www.milliyet.com.tr/gundem/izmir-metrosunda-nihayet-mutlu-son-1917709> (Erişim Tarihi: 05.09.2022)



Görsel 35: İzmir Metrosu Fahrettin Altay İstasyonu Açılışı²³⁵

3.E. İZMİR METRO SİSTEMİNİN ANA ÖZELLİKLERİ VE SİSTEMDE YAPILAN İYİLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

22 Mayıs 2000 tarihinde faaliyetine başlayarak 3 aşama halinde 20 km'lik bir hat uzunluğuna ulaşan ve günümüze kadar da (Ekim 2022 tarihi itibarıyla) İzmirlilere hizmet veren mevcut metro hattında, İzmir Metro A.Ş. tarafından bu süreç içinde hizmet kalitesini artırmaya yönelik bazı adımlar ve çalışmalar yapılmıştır. İzmir Metrosu'nun, İZBAN ile Halkapınar istasyonundan sonra ikinci aktarma noktası olan Hilal İstasyonu 4 Ağustos 2013'de hizmete girmiştir. Ulaşımda büyük bir rahatlığın sağlanmış olduğunu gösterir şekilde Hilal Aktarma İstasyonu'nu iki ayda 500 bine yakın İzmirli kullanmıştır. 2013'ün Kasım ayında işitme engelliler için dünyada sadece Londra, Hong Kong, Paris ve Sydney metrolarında bulunan "Akıllı İşitme Sistemi", Türkiye'de ilk kez İzmir Metrosu'nda uygulanmaya başlanmıştır. Bu çerçevede işitme engelli yolcular için çok önemli olan 'İndüksiyon Devresi' veya 'Akıllı İşitme Sistemi' olarak bilinen ses ayırıcı bir sistem devreye alınmıştır. Bu sistem, tüm istasyonlardaki uyarı ve bilgilendirme anonslarını ortamdaki diğer seslerden ve uğultulardan yalıtarak doğrudan işitme engellinin kullandığı cihaza vermekte ve böylece engelli yolcuların sesleri net duyabilmesini, her türlü uyarı ve anonsu algılamasını sağlamaktadır. Ayrıca görme engelli yolcular için Braille alfabesiyle hazırlanan 50 adet harita da istasyonlara konulmuştur. İstasyonlardaki sefer aralıkları

²³⁵ İzmir Metro, Sayı: 34, s. 8.

16 Eylül 2013 tarihinden itibaren ilk kez 3,5 dakikaya kadar indirilmiş ve trenlerin 4 vagonluk diziler halinde öngörülen işletim planı dahilinde 3,5, 4 ve 5 dakikalık sefer aralıkları günün büyük kısmına yayılmıştır. 13 Aralık 2015 tarihinden itibaren de sefer aralıkları genele yayılacak şekilde 3,5 dakikaya indirilmiştir. Metro sistemi ile birlikte toplu ulaşımında kullanılan “kentkart” adıyla tanımlanan akıllı kartlar, 1 Haziran 2015 tarihinden itibaren “İzmirim Kart”a dönüştürülmüştür. İzmirim Kart ile metro yolcuları turnikeden geçtikten sonra 90 dakika boyunca diğer toplu ulaşım sistemlerinde yolculuk yapılabilmektedir. Ayrıca istasyonlarda Bilet35 (3, 5 veya 10 binışlik bilet) seyahat kartları da satılmakta ancak bunlar aktarma uygulamasından muaf tutulmaktadır²³⁶.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Metro sisteminin doğu aksından Evka 3 istasyonuna, batı aksından ise Üçyol istasyonundan Fahrettin Atay istasyonuna doğru hatların uzatılması ve banliyö sisteminden Hilal ve Halkapınar istasyonlarından metro sistemine transfer olan yolculuk taleplerinin karşılanması için araç filosunu genişletmeye karar vermiş ve yapılan ihaleyi Çin firması CNR (China North Railway) Corporation Ltd., bedeli 71 milyon 400 bin 375 Euro olan teklifiyle kazanmıştır. Bu firma ile 6 Mart 2015'te 85 vagonluk tren seti alımı için bir sözleşme yapılmış, sözleşme imza töreninde Aziz Kocaoğlu, İzmir Metrosu'nda şu anda 77 vagonun çalıştığını, 10 yeni vagonun daha hizmete gireceğini ve sözleşmesi imzalanan 85 vagonla birlikte taşıma gücünün yüzde 20 artacağını söylemiştir. Ayrıca, *“Şu anda bu sistemle 350 bin yolcu günlük kapasiteye ulaştık. Yeni vagonlar geldiğinde 1,5 dakikada bir yolcu taşıyacak ve yolcu potansiyelimizi 750 bine çıkaracağız”* açıklamasında da bulunmuştur.

²³⁶ “Raylı Sisteme 2. Aktarma İstasyonu”, 02/08/2013, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/425> (Erişim Tarihi: 17.09.2022); “İzmir Hilal’i Sevdî”, 04/10/2013, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/431> (Erişim Tarihi: 22.09.2022); “İzmir Metrosu Artık ‘Kırmızı Bayraklı’”, 02/12/2013, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/izmir-metrosu-artik-%E2%80%98kirmizi-bayrakli/9937/156> (Erişim Tarihi: 01.10.2022); *İzmir Metro*, Sayı: 14, s. 12; “İzmir Metrosunda Sefer Aralıkları 3,5 Dakikaya İndi”, 15/12/2015, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/592> (Erişim Tarihi: 05.10.2022); *İzmir Metro*, Sayı: 49, s. 2; *İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı*, 2020-2024, s. 7.



Görsel 36: İzmir Metrosu CRRC Tipi Tren Setleri²³⁷

İzmir Büyükşehir Belediyesi, metro sistemi için daha önce sipariş verdiği ve Çin'deki fabrikada yapımı tamamlanan 10 adet vagondan sonra satın aldığı 85 vagonluk sözleşmeyi revize ederek vagon miktarına 10 vagon daha ilave etmiş ve 79.8 milyon Euro bedel ile vagon sayısını 95'e çıkarmıştır (Haber kaynaklarında ve Aziz Kocaoğlu'nun açıklamalarında, 85 vagon satın

²³⁷ İzmir Metro, Sayı: 78, s. 3.

almaya yönelik sözleşme yapılması sonrasında aynı firma ile 95 vagonun satın alınmasına ilişkin başka bir sözleşmeye de sıklıkla vurgu yapılması ve ihale bedelinin değişmesi bu şekilde belirtmemize neden olmuştur). Bu arada sözleşme yapılan Çinli firma olan CNR (China North Railway), CSR (China South Railway) firması ile birleşerek CRRC ismini almıştır. Sözleşme çerçevesinde satın alınan 95 vagon (5 vagonlu 19 adet tren seti) CRRC Tangshan firmasının Çin'deki tesislerinde imal edilmiş, imalat, montaj ve fabrika testleri tamamlanan birinci parti 15 vagon 9 Eylül 2016'de İzmir'e getirilmiş ve testleri tamamlanarak metro hatlarında kullanılmaya başlanmıştır. Yatırım tutarı 390 milyon lira olan 95 vagonun 80 vagonluk kalan kısmı 40'ar vagonluk 2 parti halinde 2017 yılı içinde teslim edilerek metro siteminde işleme alınmıştır. Böylece İzmir Metrosu'nda hizmete giren vagon sayısı 2017 yılı itibarıyla 4 kat artarak 182'ye ulaşmıştır. Tamamı klimalı olarak imal edilen İzmir Metro Sistemi'nin yeni araçlarının tasarımında, İzmir'in denizi ve yaşam dolu sokaklarından esinlenilmiş, parlak metal ile ahşap görünüm uyumlu bir şekilde kullanılmıştır. İzmirililerin vagon içinde dokunacağı öğeler için sıcak renkler ve malzemeler tercih edilmiş, özel malzemeden tasarlanan ahşap desenli tavan duvarlara da monte edilmiş, renk ve malzeme seçiminde denizcilik atmosferinden ilham alınmış ve tasarımda "yat konsepti" ön plana çıkarılmıştır. Yeni tren setlerinin her kapısına, Trafik Kontrol Merkezi'nin vagonların doluluk oranlarını görebilmesine imkân sağlayan ve yolcu giriş sayısını hesaplayan Yolcu Sayım Sistemi (YSS) konulmuştur. Bir diğer yenilik ise kapıların kapanmasından hemen önce devreye girerek arada kalan bir cisim olup olmadığını gören ve gelen verilere göre kapıyı komuta edebilen "Işık Perdesi" adı verilen bir sistemdir²³⁸. İzmir Metrosu'nun duraklar arası mesafeleri, varış, bekleme ve seyahat süreleri Tablo-9'da, hizmette olan metro araçlarının türlerine göre özellikleri ise Tablo-10'da verilmiştir:

²³⁸ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu*, s. 125; "İzmir Metrosu'na Yeni Vagonlar Geliyor", 14/01/2015, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/503> (Erişim Tarihi: 07.10.2022); "İzmir'de Destan Yazıyoruz", 07/03/2015, <https://www.haberhurriyeti.com/haber/3346031/izmirde-destan-yaziyoruz#> (Erişim Tarihi: 08.10.2022); "İşte Yeni Metro Vagonlarımız", 31/07/2015, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/569> (Erişim Tarihi: 10.10.2022); "Ekim'de Geliyorlar", 29/01/2016, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/599> (Erişim Tarihi: 11.10.2022); "CSR, CNR ve MNG Güçlerini Türkiyede Birleştirdi", 01/07/2016, <https://rayhaber.com/2016/07/csr-cnr-mng-guclerini-turkiyede-birlestirdi/> (Erişim Tarihi: 12.10.2022) <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/1632> (Erişim Tarihi: 14.10.2022); *İzmir Metro*, Sayı: 72, s. 6; *İzmir Metro*, Sayı: 78, s. 2.

Tablo-9: İzmir Metrosu'nun Duraklar Arası Mesafeleri, Varış, Bekleme ve Seyahat Süreleri²³⁹

Kalkış İstasyonu	Varış İstasyonu	Mesafe (m)	Varış süresi (sa:dak:sn)	Bekleme süresi (sa:dak:sn)	Seyahat Süresi (sa:dak:sn)
F. Altay	Poligon	1.265	00:01:47	00:00:15	00:02:02
Poligon	Göztepe	693	00:01:27	00:00:15	00:01:42
Göztepe	Hatay	889	00:01:50	00:00:20	00:02:10
Hatay	İzmirspor	681	00:01:16	00:00:20	00:01:36
İzmirspor	Üçyol	990	00:01:25	00:00:25	00:01:50
Üçyol	Konak	1.546	00:02:03	00:00:25	00:02:28
Konak	Çankaya	1.048	00:01:33	00:00:25	00:01:58
Çankaya	Basmane	775	00:01:22	00:00:20	00:01:42
Basmane	Hilal	1.036	00:01:35	00:00:25	00:02:00
Hilal	Halkapınar	1.630	00:02:01	00:00:25	00:02:26
Halkapınar	Stadyum	1.364	00:02:08	00:00:25	00:02:33
Stadyum	Sanayi	1.175	00:01:34	00:00:15	00:01:49
Sanayi	Bölge	1.205	00:01:38	00:00:25	00:02:03
Bölge	Bornova	1.053	00:01:35	00:00:25	00:02:00
Bornova	Ege Üniversitesi	1.446	00:01:50	00:00:20	00:02:10
Ege Üniversitesi	Evka 3	879	00:01:47	00:00:00	00:01:47
Toplam					00:32:16

Tablo-10: İzmir Metrosu'nda Hizmette Olan Metro Araçlarının Türlerine Göre Özellikleri²⁴⁰

Özellik	ABB Araçları	CSR Araçları	CRRC Araçları
Araç Gövde Genişliği	2.650 mm	2.650 mm	2.650 mm
Araç Yüksekliği (Ray üstünden)	3.920 mm	3.750 mm	3.760 mm
Oturan Yolcu Sayısı	44 kişi	40 kişi	42 kişi

²³⁹ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 8.²⁴⁰ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 13.

Ayakta Yolcu Sayısı (6 yolcu/m2)	204 kişi	210 kişi	218 kişi
Cer Motorları Sayısı (Tipi)	4 adet (DC)	4 adet (AC)	4 adet (AC)
Cer Gücü	300 kW	400 kW	460 kW
Enerji Besleme Tipi ve Voltajı	3.Ray-750 VDC	3.Ray-750 VDC	3.Ray -750VDC
Acil Frenleme İvmesi	1,7 m/sn ²	1,7 m/sn ²	1,7 m/sn ²
Maksimum Hız	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Araç Gövde Malzemesi	Çelik	Alüminyum alaşım	Alüminyum alaşım

2000 yılında faaliyete başlayan İzmir Metrosu'na eklenen yeni hatlar, araç filosunun artırılması ve en önemlisi Üçyol-Fahrettin Altay hattının yoğun yerleşim yerlerinden geçmesi, metro sisteminin taşıdığı yolcu sayısının süreç içinde katlanarak artmasına neden olmuştur. 2000-2021 yılları arasında İzmir Metrosu'ndaki yolcu sayıları Tablo-11'deki gibidir:

Tablo-11: İzmir Metrosunun Yıllara Göre Sefer ve Yolcu Sayıları ²⁴¹

Yıl	Sefer Adeti	Sefer Km Uzunluğu	Ek Sefer Adeti	Taşınan Yolcu Sayısı
2000	-	-	-	10.660.698
2001	101.487	1.068.459	-	25.970.398
2002	-	-	-	-
2003	-	-	-	25.124.686
2004	-	-	-	25.704.006

²⁴¹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2000 yılı Faaliyet Raporu; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2001 yılı Faaliyet Raporu; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2003 yılı Faaliyet Raporu; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2004 yılı Faaliyet Raporu; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2005 yılı Faaliyet Raporu; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2006 yılı Faaliyet Raporu, s. 407; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2007 Faaliyet Raporu, s. 439; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2008 Faaliyet Raporu; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu, s. 421; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2010 Faaliyet Raporu, s. 417; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 453; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 442; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu, s. 417; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2014 Faaliyet Raporu, s. 410; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 469; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu, s. 292; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 259; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu, s. 207; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 220; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu, s. 230; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu, s. 257.

2005	-	-	-	24.820.227
2006	98.942	1.048.241	417	26.354.222
2007	99.684	1.056.723	152	27.579.566
2008	-	-	-	27.147.796
2009	106.827	1.141.404	241	36.136.064
2010	114.346	1.207.856	363	37.680.809
2011	126.100	1.348.301	283	46.470.735
2012	135.812	1.665.906	817	52.243.350
2013	156.692	2.122.649	413	65.100.439
2014	158.243	2.556.088	396	86.493.421
2015	153.123	2.880.894	277	101.086.197
2016	153.505	2.817.235	259	97.136.240
2017	162.669	2.886.959	427	94.534.924
2018	166.356	3.024.624	567	99.042.043
2019	172.728	3.356.439	266	100.538.305
2020	162.752	2.975.053	2.290	54.493.580
2021	165.248	3.034.832	701	60.425.203
Toplam	2.234.514	34.191.663	7.869	1.124.742.909

Tablo-11 incelendiğinde İzmir Metro'nun taşıdığı yolcu sayısı, sefer kilometre uzunlukları, gerçekleştirdiği sefer sayıları ve ek sefer bilgilerinin metronun işletmeye girdiği ilk yıllarda sağlıklı bir şekilde tutulmadığı gözlemlenmektedir. Bu durum 2009 yılına kadar devam etmiş, 2009 yılından itibaren İzmir Metro'sunun sayısal istatistikleri İzmir Büyükşehir Belediyesi yıllık faaliyet raporlarında daha düzenli bir şekilde verilmiştir. 2002 yılı faaliyet raporunda İzmir metrosu ile ilgili bilgilere yer verildiği halde sayısal istatistiklere değinilmemiştir. Bu sebepten hazırlanan tabloya 2002 yılına ait herhangi bir bilgi girilememiştir. 2004 yılına kadar olan süreyi kapsayan veriler serbest geçiş kartları ile yapılan binişleri kapsamadığından verilen yolcu sayıları tam kullanımı yansıtmamaktadır. 2005 yılından itibaren serbest geçiş kartlarının Kentkart'a dönüştürülmesi sağlanmış, yolcu sayıları daha sağlıklı bir şekilde tespit edilmeye başlanmıştır. Ayrıca gerek 2015'de İzmirim Kart'ın kullanılmaya başlanması, gerekse CRRC araçlarının tamamının 2017'de işleme alınması ve bu araçlarda Yolcu Sayım Sistemi'nin bulunması, metro sistemini kullanan İzmirli yolcu sayısının eksiksiz tespit edilmesi imkânını vermektedir. Yukarıdaki tabloda verdiğimiz bilgilere göre, İzmir Metro'nun hizmete girdiği 2000 yılından 2021 yılına kadar geçen süreçte en az 1.124.742.909 yolcu taşınmıştır. Bu sayı 2022 yılı dünya nüfusuna oranlandığında dünya

nüfusunun yaklaşık yedide birine tekabül etmektedir. Başka bir ifadeyle İzmir Metrosu, hizmete girdiği yıldan 2021 yılına kadar geçen süreçte dünya nüfusunun yedide biri kadar yolcu taşımıştır. Yine hizmete girdiği yıldan 2021 yılına kadar geçen süreçte en az 2.234.514 sefer ve 7.869 ek sefer yapmış, 34.191.663 km yol kat etmiştir. Yıllara göre taşınan yolcu sayıları incelendiğinde genel anlamda bir önceki yıla göre artış yaşandığı gözlemlenmektedir. Ancak 2020 ve 2021 yılları bu durumun istisnaları olmuştur. 11 Mart 2020'de Türkiye'de de ilk vakasının tespit edildiği küresel Kovid-19 salgını, sefer adeti ve yapılan kilometre uzunluğu gibi parametreleri çok fazla etkilemezken taşınan yolcu sayısında ciddi bir düşüş yaşatmıştır. Bu durumun başlıca sebebi Kovid-19 salgını sürecinde uygulanan tam ve kısmi kapanmalar, uzaktan/evden çalışma uygulaması ve eğitim kurumlarında uzaktan eğitime geçilmesidir.

Hizmete girdiği 2000 yılından itibaren kesintisiz bir şekilde çalışan İzmir Metrosu şehrin diğer toplu taşıma sistemleri ile entegre bir şekilde çalışmaktadır. Metronun Halkapınar ve Hilal istasyonlarından şehir içi toplu taşımada hizmet veren bir başka toplu ulaşım aracı olan İZBAN'a aktarma yapmak mümkündür. Yine Halkapınar, Konak ve Fahrettin Altay istasyonlarından Konak Tramvay hattına aktarma yapılabilir. Metroyu tramvaya bağlayan Konak istasyonu aynı zamanda metronun deniz ulaşımına bağlantısını sağlamaktadır. Konak durağında inen yolcular metro istasyonundan çıktıkları Konak meydanından Konak- Karşıyaka/Bostanlı vapurlarına aktarma yapabilmektedir. Bunun yanı sıra metronun birçok istasyonundan kara toplu taşıma araçları ile bağlantı sağlanmaktadır. Evka 3, Bornova, Halkapınar, Konak ve Fahrettin Altay istasyonları doğrudan ESHOT hareket merkezlerine açılmaktadır. Bu istasyonların yanı sıra metro hattındaki diğer istasyonların çıkışlarında da ESHOT vb. kara taşıtlarının durakları mevcuttur.

İzmir Metrosu'nun 1. Aşaması (Üçyol-Bornova hattı) tamamlandığında, bu hattın Bornova yönlü kesiminin ve özellikle de Bölge, Sanayi, Halkapınar ve Hilal istasyonlarının, TCDD'nin eski güzergâhı üzerinde ilerlemesine bağlı olarak, yüksek yoğunluklu yerleşim alanlarına uzak kalmış oldukları ve bu nedenle konut çıkışlı yolculuk taleplerini yeterince karşılayamadıkları bir gerçekliktir. Bununla birlikte aynı güzergâhta metro hattının açılması, zamanla bir çekim merkezi oluşturarak bu istasyonların yakınında üniversite kampüsü (Yaşar Üniversitesi) ve yüksek katlı rezidansların yapılmasında belirleyici bir faktör haline gelmiştir. Üçyol-Bornova hattına hem Evka 3 yönlü hem de Fahrettin Altay yönlü yeni hat eklemeleri, bu hatların yoğun nüfusun yer aldığı bölgelerden geçmesinin yanında Ege Üniversitesi, Dokuz Eylül İlahiyat Fakültesi ve Demokrasi Üniversitesi'ne doğrudan erişim imkânı sağlaması bağlamında yolculuk taleplerinin karşılanmasında etkin ve verimli hale gelmelerini artıran gelişmeler arasındadır. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yapımı devam eden ve planlanan yeni metro hatlarının Balçova-Narlidere yönünde, Karabağlar-Gaziemir yönünde ve Buca yönünde güzergâhlara sahip olması nedeniyle şehrin yoğun konut alanlarından geçecek olması, İzmir metro sistemin gelecek yıllarda toplu taşıma ihtiyacını daha verimli bir şekilde

karşılmasına olanak sağlayacaktır. Bu yeni hatların Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe Kampüsü'ne ve Adnan Menderes Havalimanı'na erişim sağlaması, öğrenciler ile hava yoluyla ülke içi ve ülke dışına çıkacak yolculara için etkin ve konforlu bir ulaşım imkânı sunacak, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin "Çevre Dostu, Kesintisiz ve Kaliteli Ulaşımla Erişimi Kolaylaştıran Kent İzmir" başlıklı stratejik amacını gerçekleştirmesine katkı verecektir.

3.F. YAPIMI DEVAM EDEN VE PLANLANAN YENİ METRO HATLARI

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Hafif Raylı Sistem olarak adlandırılan ve İzmir Metrosu'nun 4. Aşaması olarak planlanan Fahrettin Altay-Narlidere Kaymakamlık arasındaki bölümün yapımı için 4 Haziran 2018'de Gülermak Ağır San. İnş. Ve Taah. A.Ş ile sözleşme imzalamış ve gerçekleştirilen temel atma töreninin ardından hattın yapım çalışmalarına başlanmıştır. İhale bedeli 1 milyar 27 milyon TL olan işin süresi 3,5 yıl olarak planlanmıştır. Fahrettin Altay-Narlidere Metro Hattı Balçova, Çağdaş, Dokuz Eylül Üniversitesi Hastanesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Narlıdere, Şehitlik ve Kaymakamlık olmak üzere 7 istasyondan oluşmaktadır. 7,2 kilometrelik hattın inşaatı, büyük TBM (tünel açma makinesi) kullanılarak derin tünel kazma çalışmaları ile birlikte klasik tünel açma yöntemi olan Yeni Avusturya Tünel Metodu (NATM) ile başlatılan kazılarla da sürdürülmektedir. Haziran 2022'de hattın yapım işinin ilerleme yüzdesi %89'a ulaşmıştır. NATM yöntemi ile 5271 metre, TBM ile de 9231 metre tünel açılarak tüm tünel çalışmaları tamamlanmış olan hattın istasyon inşaatları ile elektro-mekanik işleri ve ray döşeme çalışmaları devam etmektedir. 1922'nin Eylül ayı sonunda İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer, en geç 30 Mart 2023'de deneme seferlerine başlanacağını dile getirerek, hattı hizmete sokmak için hedeflenen tarihin 30 Ağustos 2023 olduğunu açıklamıştır²⁴².

²⁴² İzmir Metro A. Ş. *Stratejik Planı*, 2020-2024, s. 17; *İzmir Metro*, Sayı: 96, s. 9; *İzmir Metro*, Sayı: 112, s. 11; "İzmir HRS 4. Aşama F. Altay - Narlıdere Kaymakamlık Arası Metro Hattı Yapım İş", 09/08/2022, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Projeler/izmir-hrs-4-asama-f-altay---narlidere-kaymakamlık-arası-metro-hattı-yapım-isi/2663/4> (Erişim Tarihi: 15.10.2022); "Başkan Soyer Tarih Verdi... Narlıdere Metrosu'nda Deneme Seferleri Başlıyor", 30/09/2022, <https://www.egedesonsoz.com/haber/Baskan-Soyer-tarih-verdi-Narlıdere-Metrosu-nda-deneme-seferleri-basliyor/1117083> (Erişim Tarihi: 15.10.2022)



Görsel 37: Fahrettin Altay - Narlıdere Hattı Tünel İçi Ray Döşeme Çalışmaları²⁴³



Görsel 38: Balçova - Narlıdere Metro Güzergâhı²⁴⁴

²⁴³ "İzmir HRS 4. Aşama F. Altay - Narlıdere Kaymakamlık Arası Metro Hattı Yapım İş'i", 09/08/2022, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Projeler/izmir-hrs-4-asama-f-altay---narlidere-kaymakamlık-arası-metro-hattı-yapım-isi/2663/4> (Erişim Tarihi: 15.10.2022)

²⁴⁴ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 17.

Ege Üniversitesi Hastanesi-Bornova Merkez hattının inşaatının temeli 25 Haziran 2007'de atılmış olmasına rağmen bu hattın son istasyonu olan Bornova Merkez yönünde yaşanan zemin sorunları nedeniyle inşaat Ocak 2008'de durdurulmuştu. İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2014'ün Ağustos ayı başlarında metro hattını yeniden Bornova merkeze ulaştırabilmek için uygulama projelerini hazırlamaya başlamış ve hattın yapım ihalesine 2015 yılı içinde çıkacağını duyurmuştur. Bornova Merkez Metro Projesi kapsamında Evka 3 ile Bornova merkez arasındaki 1,16 km'lik tünel ve yapılacak istasyon ile Evka 3'den Bornova merkeze gidişin 1,5 dakika, Fahrettin Altay Meydanı'ndan Bornova merkeze gidişin ise 33 dakikada gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Ancak projenin fiili olarak inşasına yönelik bir faaliyette bulunulmamıştır. Proje, 23.06.2017 tarih ve 165700 sayılı Başkanlık oluru ile 2017 yılı yatırım programından çıkarılmış ve bu tarihten sonra da yeni bir çalışma başlatılmamıştır²⁴⁵.



Görsel 39: Evka 3 - Bornova Metro Güzergâhı²⁴⁶

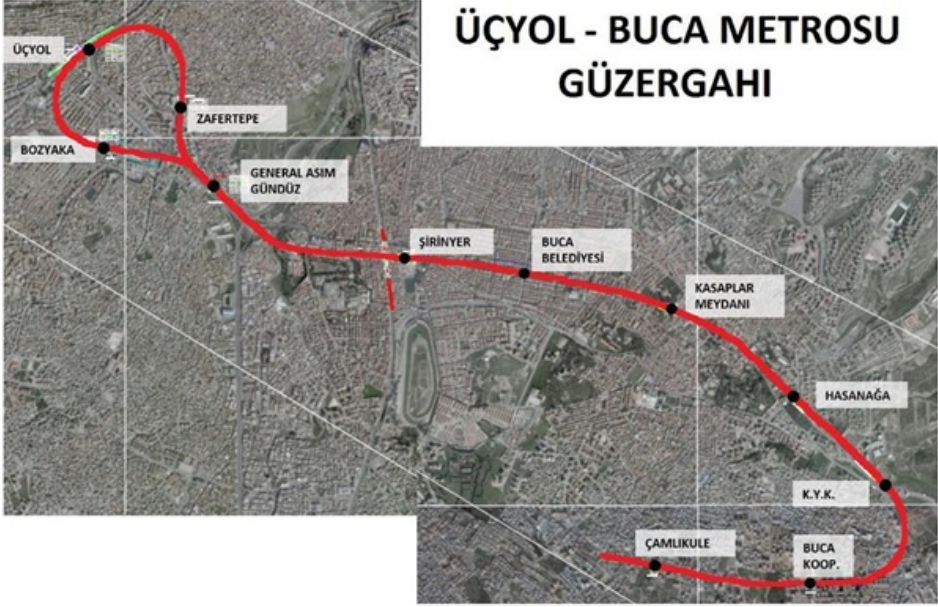
²⁴⁵ "Metroda Yeni Rota "Bornova Merkez", 04/08/2014, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/470> (Erişim Tarihi: 27.09.2022); "Bornova Merkez'e 8 Yıl Rötarlı Metro İzmir Metrosu Bornova Hattı", 10/10/2014, <https://rayhaber.com/2014/10/bornova-merkeze-8-yil-rotarli-metro-izmir-metrosu-bornova-hatti/> (Erişim Tarihi: 28.09.2022); İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 18; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 118.

²⁴⁶ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 18.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Hafif Raylı Sistem olarak nitelendirilen İzmir Metrosu'nun 5. Aşaması olan Üçyol-Buca Metro Projesi'nin yatırım programına alınması için Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'na 2017 yılının Aralık ayında başvuruda bulunmuştur. 11 Aralık 2019'da EBRD (Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası) ile 80 milyon Euro tutarında finansman yetkilendirme sözleşmesi imzalayarak hattın yapım işi ihalesi için gerekli çalışmaları başlatmıştır. İlerleyen süreçte İzmir Büyükşehir Belediyesi, Üçyol-Buca Metro hattı için 2021'in Temmuz ayında Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD), 2021'in Kasım ayında da Fransız Kalkınma Ajansı (AFD) ile toplam 250 milyon Euro değerinde dış finansman sözleşmesi imzalamıştır. Finansman arayışları devam ederek, Asya Altyapı Yatırım Bankası (AIIB) ile 125 milyon Euro, Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası (BSTDB) ile de 115 milyon Euro tutarında bir yetkilendirme anlaşması da imzalanmıştır.

Birçok firma ve konsorsiyumun Buca Metrosu'nun yapımı için teklif verdiği ihalede Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş., 3 milyar 921 milyon 498 bin TL bedel ile tünel ve istasyonların yapım işini üstlenmiştir. Sistemde işleme alınacak trenlerle beraber 765 milyon Euro'ya mal olması öngörülen Buca Metrosu, yaklaşık 12 milyar TL'lik maliyetiyle (döviz kurlarındaki değişkenlik nedeniyle yaklaşık maliyet sürekli olarak değişmektedir) İzmir'in en büyük raylı sistem yatırımı olacaktır. Temeli 14 Şubat 2022'de CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu'nun katıldığı törenle atılan İzmir Metrosu'nun 5. Aşamasını oluşturan hattın uzunluğu 13,5 kilometredir ve 11 istasyondan oluşmaktadır. Üçyol ile başlayan hatta sırasıyla Zafertepe, Bozyaka, General Asım Gündüz, Şirinyer, Buca Belediyesi, Kasaplar, Hasanağa Bahçesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Buca Koop ve Çamlıkule istasyonları yer alacaktır. Buca hattı, Fahrettin Altay-Bornova arasında çalışan mevcut hat ile Üçyol istasyonunda, İZBAN hattı ile de Şirinyer istasyonunda entegre olacaktır. Bu hat üzerindeki tren setleri sürücüsüz olarak hizmet verecek olup Buca Metrosu projesinin 4 yıl içinde tamamlanması öngörülmektedir²⁴⁷.

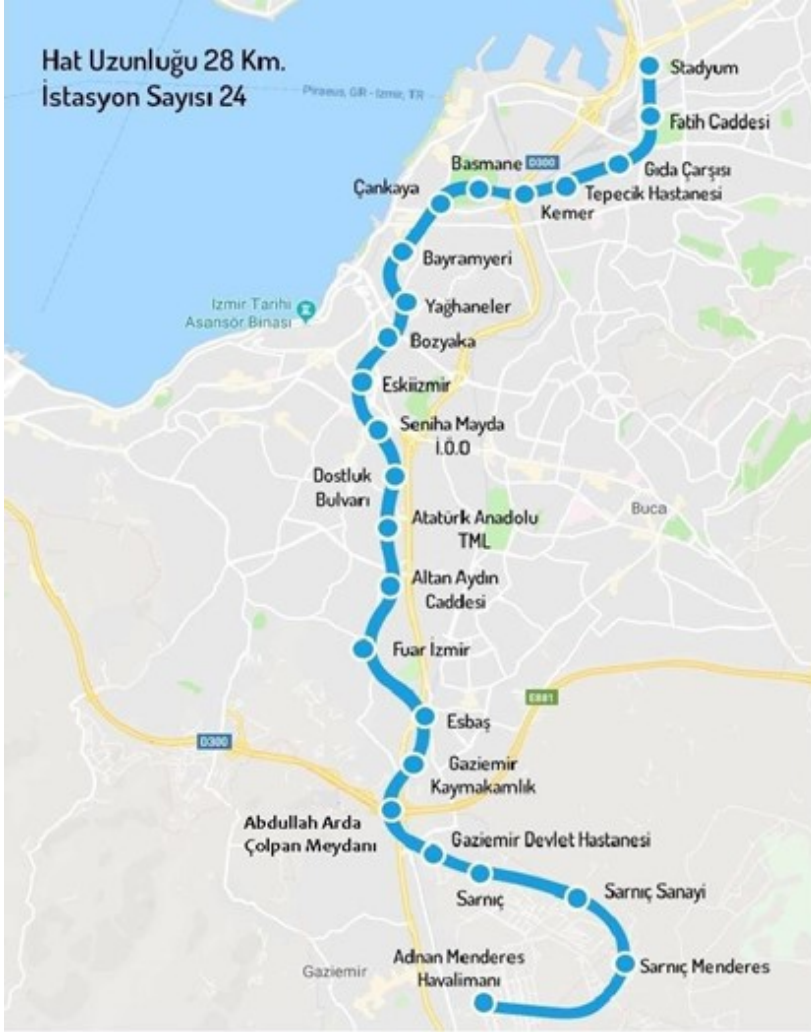
²⁴⁷ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 19; İzmir Metro, Sayı: 110, s. 10; İzmir Metro, Sayı: 114, s. 11; "İzmir 14 Şubat'taki Büyük Buluşmaya Hazırlanıyor", 11/02/2022, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/izmir-14-subat-taki-buyuk-bulusmaya-hazirlaniyor/46240/156> (Erişim Tarihi: 16.10.2022); "İzmir'de Tarihi Gün... Buca Metrosu'nun Temeli Atıldı", 11/02/2022, <https://www.egedesonsoz.com/haber/izmir-de-tarihi-gun-buca-metrosu-nun-temeli-atildi/1093687> (Erişim Tarihi: 16.10.2022)

Görsel 40: Üçyol-Buca Metrosu Güzergâhı²⁴⁸

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin metro projelerinin sonuncusu, yine Hafif Raylı Sistem olarak anılan İzmir Metrosu'nun 6. Aşaması-Eskiizmir Hattı'dır. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin kent içi trafiği rahatlatmak için hazırladığı 2030 Ulaşım Ana Planı'nda mevcut metro hatlarından bağımsız olarak projelendirilmiştir. Son teknolojik sistemlerden faydalanarak tren setleri sürücüsüz olacak şekilde planlanmış olup Stadyum-Adnan Menderes Havalimanı istasyonları arasındaki metro hattı, bölgedeki yoğun nüfusun olumsuz etkilenmemesi için derin tünel teknolojisiyle inşa edilecektir. 24 istasyondan oluşan proje güzergâhının uzunluğu 28 km olup mevcut metro hattının Stadyum istasyonuna entegre edilerek bağımsız bir güzergâhta ilerleyecektir. Yeni metro hattı sırasıyla Fatih Caddesi, Gıda Çarşısı, Tepecik Hastanesi, Kemer, Basmane, Çankaya, Bayramyeri, Yağhaneler, Bozyaka, Eskiizmir, Seniha Mayda İlköğretim Okulu, Dostluk Bulvarı, Atatürk Anadolu Ticaret Meslek Lisesi, Altan Aydın Caddesi, Fuar İzmir, Esbaş, Gazimir, Kaymakamlık, Abdullah Arda Çolpan Meydanı, Gazimir Devlet Hastanesi, Sarnıç, Sarnıç-Sanayi, Sarnıç-Menderes istasyonlarından geçerek Adnan Menderes Havalimanı İstasyonu'nda son bulacaktır²⁴⁹.

²⁴⁸ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 19.

²⁴⁹ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 20; "İzmir'e Bir Metro Hattı Daha Geliyor" 25/06/2019, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/4772> (Erişim Tarihi: 16.10.2022)



Görsel 41: İzmir Metrosu'nun 6. Aşaması-Eskiizmir Hattı ²⁵⁰

İzmir Büyükşehir Belediyesi, inşaatı tamamlanmak üzere olan, temeli atılan ve projelendirilen bu metro projeleri ile 2019-2021 faaliyet raporlarında ortaya konulan “İzmir’i Yaşam Kalitesi Yüksek ve Ulaşım Ağı Gelişmiş Bir Kente Dönüştürmek” stratejik amacı ve “Toplu Ulaşım, Ekonomik, Enerji etkin, Adil, Konforlu, Yaygın ve Herkes için Erişilebilir Hale Getirilecek” stratejik hedefi doğrultusunda hareket etmeye yönelmiştir. “Kaliteli Ulaşımla Erişimi Kolaylaştıran Kent İZMİR” mottosuyla metro projeleri tamamlanmaya çalışılmaktadır.

²⁵⁰ İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024, s. 19.

4. Bölüm

ŞEHİR İÇİ ULAŞIMDA BİR DEVRİM: İZMİR BANLİYÖ SİSTEMİ (İZBAN)

XIX. yüzyıl ile birlikte Avrupa'da yaygınlık kazanan demiryolu ulaşımı, o dönem Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı Devleti için de öncelikli olarak düşünülen yatırımlardan biriydi. Bu düşüncelerin ilk meyveleri, o tarihte Osmanlı toprağı olan Mısır'da kendini gösterdi. 1851-1856 tarihleri arasında İskenderiye-Kahire arasında inşa edilen demiryolu hattı, Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattı oldu. Aynı tarihlerde Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa ile birlikte Rusya'ya karşı savaşıması, Osmanlı topraklarında nüfuz elde etme arzusu güden bu iki müttefiki, henüz yeni bir sektör olan demiryolu yatırımlarına yöneltti. İngilizlerin başını çektiğı Batılı sermaye çevreleri, Osmanlı topraklarında demiryolu inşaatı yapmak için başvurularda bulunmaya başladılar. Bu konuda en çok ilgi gösterilen bölgelerin başında, coğrafi konumu itibarıyla Anadolu'nun dünyaya açılan kapısı olan İzmir ve çevresi geliyordu. Bu bakımdan, bir İngiliz şirketinin Aydın ve İzmir arasında bir demiryolu hattı inşa etme imtiyazı alması uzun sürmedi. 23 Eylül 1856'da alınan imtiyazın ardından başlayan inşaatın tamamı, hattın Aydın'a uzandığı 1866'da tamamlanabildi. Bu hat, Anadolu'da, bir başka ifadeyle bugünkü Türkiye topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattıydı²⁵¹.

Devam eden süreçte yabancı yatırımcılar, Balkanlar başta olmak üzere diğer yerlerde de demiryolu inşa etmek üzere imtiyazlar almayı sürdürdüler. Fakat İzmir, diğer tüm bölgelerden daha cazip görünüyordu. İngilizler ve Fransızlar başta olmak üzere çok sayıda yabancı kişi ve grup, İzmir'de yeni bir demiryolu inşaatı imtiyazı almak için fırsat kolluyordu. Neticede, İzmir-Aydın demiryolu inşaatının sürdüğü sıralarda (1863'te) İngiliz Edward Price, İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hattını inşa etme imtiyazını aldı. İmtiyazın elde edilmesinin ardından, merkezi İzmir'de olmak kaydıyla İzmir-Kasaba arasında bir demiryolu inşa ve işletmesi için "Smyrna&Cassaba Railway Company" (İzmir'den Kasaba'ya Kadar Olan Demiryolu Şirketi) adlı bir şirket kuruldu. 800 bin lira sermaye ile kurulan şirket, Osmanlı hükümetine kârdan %5 pay vermeyi vaadediyordu. Girişimci Price, demiryoluyla ilgili imtiyazı başta olmak üzere tüm haklarını bu şirkete devretti ve demiryolu inşaatı kısa süre sonra, 19 Nisan 1864'te başladı. 1865 Haziran'ına gelindiğinde İzmir-

²⁵¹ Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu: İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2019, s. 235.

Bornova arası ile İzmir-Menemen arasındaki demiryolu inşaatı tamamlandı. Bu iki hat, 20 Temmuz 1865'te geçici olarak işletmeye açıldı. Menemen'den Manisa'ya ve Kasaba'ya kadar olan hattın da kısa süre sonra tamamlanmasıyla, İzmir-Kasaba demiryolu hattı 23 Ocak 1866 tarihinde görkemli bir törenle hizmete açıldı. Böylelikle İzmir-Turgutlu hattı, inşaatı daha önce başlayan ve o tarihte devam eden İzmir-Aydın demiryolu hattından farklı olarak, Anadolu'da, bir başka ifadeyle Türkiye topraklarında "işletmeye açılan" ilk demiryolu hattı olarak tarihe geçti²⁵².

Demiryollarının işletmeye açılmasının ardından İngilizlerin İzmir'deki bir diğer planı, hattı aynı anda hem Karşıyaka'ya hem de Bornova'ya ulaştırmaktı. Aslında her iki semt aynı tarihte (1865) demiryoluna kavuşmuştu. Her iki yerde aynı anda başlayan demiryolu inşaatı bir yılda Mersinli istasyonuna ulaşmıştı; fakat oradan itibaren ayrılıyordu. Bu amaçla Doğu Batı ekseninde uzanan Kasaba hattı ile Kervanlar Köprüsü'nün olduğu yerde Punta (Alsancak) istikametinden gelen Aydın Demiryolu hattı kesişerek adeta bir "Haç" işaretini andıracak ve bu sebeple "İstavroz" olarak anılacaktır. Cumhuriyet döneminde "Hilal" olarak değiştirilecek olan bu nokta, ileride İzmir kent içi ulaşımının da kesişim noktalarından biri olacaktır²⁵³.

İzmir-Aydın demiryolu hattının inşaatının başlamasıyla birlikte Türkiye'de ilk tren, 1860 yılı Aralık ayında Punta (Alsancak) Garı ile Aydın Demiryolu hattı üzerinde bulunan Paradiso (Kızılçullu/Şirinyer) istasyonu arasında işlemeye başlamıştır²⁵⁴. Bu tarihten sonra İzmir'in merkezi ile çevredeki banliyöler arasında bağlantı kurulmak üzere ara raylar döşenmeye başlanmıştır. Bornova ve Karşıyaka'yı merkeze bağlamak üzere döşenen rayların başlangıç noktası Basmene, Buca ve Gaziemir'i merkeze bağlamak üzere döşenen rayların başlangıç noktası ise Alsancak Garı olmuştur.

İzmir'in merkezine bağlanan ilk demiryolu hattı, İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının yapımını üstlenen İzmir Kasaba Demiryolu Şirketi'nin yaptığı Bornova hattıdır. 20 Temmuz 1865 tarihinde bitirilen Bornova hattının ray uzunluğu 7798 metredir²⁵⁵. İngiliz sermayeli bu hat, Alman mühendis Mölhausen'e yaptırılmıştır²⁵⁶. O yıllarda İzmirli Levantenlerin yoğun olarak yaşadığı bir köy olan Bornova'nın istasyon binası, köyden 3 kilometre uzaklıktaki bir yere kurulmuştur. Köy yerleşimin epeyce uzağına kurulan istasyonun Bornova'da ikamet eden Levantenlerin köşklarine 5-10 dakika yürüme mesafesindeki yakınlığı istasyonun yerinin seçiminde gözetenil kısıtı açıklar niteliktedir.

²⁵² Kolay, a.g.e., s. 236; A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İBB Ahmet Pirıştına Kent Arşivi Müzesi Yayınları, İzmir, 2014, s. 139.

²⁵³ Atilla, a.g.e., s. 140-142.

²⁵⁴ Kurt, "Cumhuriyet Döneminde İzmir'de Altyapı", s. 235.

²⁵⁵ *Aydın Vilayeti Salnamesi 1312*, Vilayet Matbaası, tarih yok, s. 137.

²⁵⁶ Karl von Scherzer, *İzmir 1873*, (Çev: İlhan Pınar), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2001, s. 45-46.

Hüseyin Rifat'a göre bu hat Bornova'da yaşayan İngilizler için yapılmıştır²⁵⁷. Buna rağmen Basmane-Bornova arası döşenen demiryolunu sıradan yolcuların da kullanmasına müsaade edilmiştir²⁵⁸. Ancak İngilizlerin vagonu ayrı tutulmuş ve bu özel vagona yabancıların binmesine müsaade edilmemiştir²⁵⁹.

Basmane-Bornova hattında hizmet veren trenler saatte 20 mil (32,18688 km) yol alıyorlardı²⁶⁰. Basmane Garı'ndan hareket eden tren sırasıyla İstavroz (Hilal), Halkapınar ve Mersinli İstasyonlarına uğrayarak 20 dakikada Bornova'ya ulaşıyordu. Ekspres trenler ise bu yolu 15 dakikada alıyordu. Seferler sabah saat 5:00/6:00'da başlıyor ve akşam 20:00/21:00'a kadar sürüyordu. Hat boyunca günde ortalama 7-9 karşılıklı sefer yapılıyordu. Tatil ve bayram gibi özel günlerde ve yaz aylarında sefer sayıları artırılırken, olağandışı dönemlerde (iklime bağlı durumlar vs.) sefer sayıları azaltılırdı²⁶¹.

Karşıyaka İstasyonu, Bornova İstasyonu ile aynı gün -20 Temmuz 1865- açılmıştır. İstasyonun açılmasıyla Basmane Garı ile Karşıyaka arasındaki 12 kilometrelik demiryolu, Karşıyaka'yı İzmir'in merkezine bağlayan en yakın yol konumuna gelmiştir²⁶². Karşıyaka İstasyonu, ilk zamanlar sadece Manisa'ya giden trenlerin uğradığı bir istasyon konumundadır. Ancak demiryoluna gösterilen ilginin zamanla artmasıyla Basmane Garı'ndan hususi seferlerin başlatıldığı bir istasyon haline gelmiştir. Hattın yolcular tarafından yoğun ilgi görmesi üzerine seferler Bostanlı, Hacıhüseyinler (Şemikler) ve Çiğli'ye, hatta bazı zamanlar Menemen'e kadar uzatılmıştır.

Basmane'den hareket eden tren 30 dakikada Karşıyaka'ya, 40 dakikada Hacıhüseyinler'e ulaşırdı. 1889 yılında bir işçinin trenden düşerek hayatını kaybetmesi neticesinde güvenlik yönünden yeterli tedbirlerin alınmadığı gerekçesiyle Nafia Nezareti'nin tren seferlerini yasaklamasına neden olmuştur. Ancak gösterilen tepkiler sonucunda 2 yıl süren yasağa son verilerek 1891 yılında hattın tekrar faal duruma geçmesine izin verilmiştir²⁶³.

1890'lı yıllarda Basmane-Karşıyaka hattında karşılıklı 10-11 sefer yapılırdı. Birinci Dünya Savaşı ve Mütareke yıllarında 5'e düşürülen sefer sayıları, Cumhuriyetin ilk yıllarında 7-8'e

²⁵⁷ Hüseyin Rifat, *Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi*, tarih yok, s. 84.

²⁵⁸ Mübeccel Kıray, *Örgütlemeyen Kent İzmir*, Bağlam Yayınları, Ankara, 1972, s. 54.

²⁵⁹ Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, Ankara, 1976, s. 29.

²⁶⁰ *Aydın Vilayeti Salnamesi 1301*, Vilayet Matbaası, tarih yok, s. 68.

²⁶¹ Kurt, a.g.e., s. 52.

²⁶² Atilla, a.g.e., s. 141.

²⁶³ Atilla, a.g.e., s. 143.

çıkarılmış, 1930'lu yıllarda işletme devlet tarafından satın alındıktan sonra kârdan ziyade hizmet amacı güdüldüğü için sefer sayıları tekrar 10-11'e çıkarılmıştır²⁶⁴.

İzmir'i Aydın'a bağlayan demiryolu hattının imtiyazı İngilizlerce alındıktan sonra bu demiryolunun duraklarından biri olan Kızılçullu (Şirinyer) İstasyonu'ndan Buca'ya bir hat çekmek üzere imtiyaz istenmiş, ancak imtiyazın alınması yaklaşık 10 yıl sürmüştür. İzmir-Aydın Demiryolunun yan hattı olan Buca hattının imtiyaz hakkı Aydın Demiryolu Şirketi'nin vekili ve aynı zamanda müdürü olan Edward Purser'a ayrı bir şirket kurması koşuluyla 18 Şubat 1869 tarihinde verilmiştir²⁶⁵. 1869 yılında imtiyaz hakkı alınan hattın Alsancak'tan Buca'ya uzunluğu 5 kilometredir²⁶⁶. 5 km'lik bu hattın Şirinyer'e kadar olan kısmındaki raylar Aydın'a uzanan hat için döşenmiş olduğundan geriye Şirinyer-Buca arasındaki 2740 metrelik rayların döşenmesi kalmıştır²⁶⁷. Ray döşenecek mesafe her ne kadar kısa olsa da kişisel bir girişim olması sebebiyle hattın yapımı yaklaşık üç buçuk yıl sürmüş; bu sebeple Buca'nın trenle tanışması Eylül 1872 tarihinde olmuştur²⁶⁸. Özel bir girişim olarak işletilen Buca hattı 1902 yılında Aydın Demiryolu Şirketi tarafından satın alınmıştır²⁶⁹.

Kıray'a göre Buca hattı da tıpkı Bornova hattı gibi bölgede yaşayan zengin yabancı aileler için yaptırılmıştır. 1900 yılına kadar Buca-Alsancak arasında işleyen hatta son derece sınırlı -günlük iki- seferler yapılmakta, tren başka hiçbir durakta durmamaktadır. Belirli kişiler dışında yolcu kabul edilmeyen bu trende bilet kontrolü dahi yapılmamaktadır. İstasyon binası Levanten ailelerden üçünün konağı ile iç içe olup, diğer zenginlerin kısa süreli araba yolculuğu ile konaklarına gidebildikleri bir mesafededir²⁷⁰.

Alsancak-Buca hattında çalışan trenler saatte 25 mil (40,23 km) yol alıyorlar, yani 40 km hıza çıkıyorlardı²⁷¹. Alsancak Garı üzerinden çalışan trenlerin sürati Basmane Garı üzerinden çalışan trenlerle karşılaştırıldığında Alsancak trenlerinin daha hızlı oldukları göze çarpmaktadır. Nail Moralı "Mütarekede İzmir" adlı kitabında Alsancak üzerinden çalışan trenlerin vagonlarının da Basmane üzerinden çalışan trenlerin vagonlarından daha üstün olduğunu belirtmektedir²⁷².

²⁶⁴ Kurt, a.g.e., s. 53.

²⁶⁵ Kurt, "Cumhuriyet Döneminde İzmir'de Altyapı", s. 235.

²⁶⁶ Aydın Vilayet Salnamesi 1312, s. 134.

²⁶⁷ Atilla, a.g.e., s. 119.

²⁶⁸ Aydın Vilayet Salnamesi 1312, s. 135.

²⁶⁹ Kurt, "Cumhuriyet Döneminde İzmir'de Altyapı", s. 235.

²⁷⁰ Kıray, a.g.e., s. 53.

²⁷¹ Aydın Vilayeti Salnamesi 1301, s. 65.

²⁷² Moralı, a.g.e., s. 49.

Alsancak-Buca arasında günde 6-11 sefer yapılırdı. Kış günlerinde ve savaş yıllarında sefer sayısı 6-7'ye kadar düşerken, yaz mevsiminde ve pazar günlerinde ise 10-11'e kadar çıkardı. Bayram ve at yarışlarının olduğu günler gibi özel günlerde ek tren seferleri konulurdu. Alsancak'tan kalkan tren Kemer ve Şirinyer istasyonlarına uğrayarak Buca'ya ulaşırdı. Tren Buca'ya tırmanarak gittiği için Alsancak'tan Buca'ya gidiş 40-45 dakika, dönüş yolu ise yokuş aşağı olduğundan Buca'dan Alsancak'a dönüş 25-30 dakika sürerdi. 1930'lu yıllarda bu hatta "havalı trenleri" de denilen ray otobüsleri kullanılmaktaydı²⁷³. Günümüzde rayların büyük bölümünün halen kullanılabilir durumda olduğu hat âtil bir vaziyette bulunmakta, Buca istasyonu ise metruk bir bina olarak ayakta durmaktadır.

Bir diğer önemli demiryolu hattı olan Alsancak-Seydiköy hattı ise 1876 yılında hizmete açılmıştır²⁷⁴. Hattın imtiyaz hakkı Mösyö Fotiyadis'e verilmiş, Seydiköy istasyonundan köy merkezine yaklaşık 1600 metre uzunluğunda ray döşenmiştir²⁷⁵. Fotiyadis ile Purser ailelerinin imtiyazında bulunan 1600 metre uzunluğundaki bu hat, 1907 yılında 6000 lira karşılığında Aydın Demiryolu Şirketi tarafından satın alınmıştır²⁷⁶.

Çağının en ileri ulaşım sistemi olan demiryollarına Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulmasından sonra da özel bir ilgi gösterilmiş, kurulan yeni hatların yanı sıra, yabancıların imtiyazındaki eski hatlar da satın alınarak demiryolları millileştirilmiştir. İzlenen bu politika çerçevesinde 1934 yılında İzmir-Kasaba, 1935 yılında ise İzmir Aydın Demiryolu Şirketleri devlet tarafından satın alınmıştır²⁷⁷. Yabancı şirketler de eskimiş, bakımı için büyük harcamalar gereken bu hatları satmak için gönüllü davranmışlar, satış sırasında hiçbir anlaşmazlık çıkarmamışlardır²⁷⁸. Hatların satın alınmasından sonra İzmir banliyö hatlarında kârdan çok hizmet politikası güdülmüş, ekonomik kaygılarla düşürülen sefer sayıları tekrar arttırılmıştır²⁷⁹. 1970'li yıllarda ihtiyaca göre dönem dönem arttırılıp, dönem dönem azaltılan banliyö trenlerinin sefer sayıları Tablo-12'de verilmiştir:

²⁷³ Kurt, a.g.e., s. 51.

²⁷⁴ *Aydın Vilayet Salnamesi* 1312, s. 135.

²⁷⁵ Kurt, a.g.e., s. 49-50.

²⁷⁶ Atilla, a.g.e., s. 122.

²⁷⁷ Memduh Yaşa - vd., *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul, 1980, s. 84.

²⁷⁸ Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Yurt Yayınevi, Ankara, 1986, s. 177.

²⁷⁹ Kurt, a.g.e., s. 53.

Tablo-12: 1970'li yıllarda Banliyö Sefer Sayıları²⁸⁰

Güzergâh	Sefer Sayısı
Basmane - Çiğli	14
Basmane - Menemen	3
Basmane - Bornova	12
Alsancak - Buca	14
Alsancak - Seydiköy	10

Karşıyaka, Bornova, Gaziemir ve Buca'ya sefer yapan banliyö trenleri yakın geçmişe kadar hizmet vermeye devam etmişlerdir. Bornova treni, modern Bornova metrosunun yapımına başlanan 1996 yılına kadar hizmet vermiştir. Bu tarihten sonra metro inşaatı nedeniyle hizmetine son verilmiş, rayların büyük kısmı İzmir Metrosu'nun kullanımına tahsis edilmiştir. Karşıyaka, Gaziemir ve Buca trenleri ise modern banliyö hattının yapımından dolayı iptal edilmiştir. Buca'dan Alsancak'a giden banliyö trenine çok yakın geçmişte son verilmiş, 2005 yılında sabah ve akşam olmak üzere sınırlandırılan seferler 2006 yılında kaldırılmıştır²⁸¹.

4.A. İZMİR BANLİYÖ SİSTEMİ'NİN (İZBAN) KURULUŞU

Türkiye topraklarında ilk defa İzmir'e inşa edilen demiryolu hatları, bu kenti Anadolu'nun diğer bölgelerinden çok ayrı bir yere koymuştur. Demiryolu, hemen her alanda pek çok şehre göre erken tarihlere tekabül eden önemli değişimlerin tetikleyicisi olmuş, bölgenin kalkınması kısa sürede hız kazanmıştır. İzmir'de modern bir belediye sisteminin kurulması, ticari malların hızlı sevk edilmesi sayesinde ürün fiyatlarının düşmesi, ticaretin canlanmasıyla ticaret mahkemesinin kurulması, yatırımların artmasıyla bankacılığın gelişmesi, turizmin artması, şehrin genişlemesiyle sigortacılığın gelişmesi, yeni meslek dallarının oluşması, iletişim ihtiyacı sebebiyle telgraf hatlarının kurulması, demiryollarının yayılmasıyla kırsal nüfusun kente göç etmesi, demiryollarından gelen ürünlerin taşınması için rıhtım inşa edilmesi, demiryolu sendikaları ve daha pek çok önemli gelişme buna örnek olarak gösterilebilir²⁸². Yukarıda da dikkat çekildiği üzere, 1930'lar ile birlikte yabancı şirketlerden satın alınarak devletleştirilen demiryolları, uzun yıllar önemini muhafaza etmiştir.

²⁸⁰ Cemal Saran, *İzmir, Birlik Matbaası*, İzmir, 1973, s. 22.

²⁸¹ "Buca Tren İstasyonu - Buca", <https://www.erolsasmaz.com/?oku=1398> (Erişim Tarihi: 17.07.2022)

²⁸² Atilla, a.g.e., s. 179-184.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında otomobillerin yaygınlaşmasıyla birlikte demiryollarının yerini yavaş yavaş otoyollar almaya başlamıştır. Fakat demiryolu, şehir içi ulaşımında önemini yitirmemiştir. Ankara'nın başkent olmasıyla birlikte Türkiye'nin üçüncü büyük ili konumunda bulunan ve bu konumunu günümüze kadar muhafaza eden “Güzel İzmir” için demiryolu ulaşımı önemini sürdürmüştür. Ticaretin, eğitimin, sanatın ve kültürün Batı Anadolu'daki merkezi olan İzmir, 2000'li yıllara geldiğinde yoğun ve düzensiz göç başta olmak üzere pek çok etken sebebiyle şehir içi ulaşımında daima yeni çözümler üretmek durumunda kalan bir büyük şehir konumundadır. Demiryolu ulaşımı, ona pek de yabancı olmayan İzmir için öncü çözümlerden biri olmuştur.

Günümüzde yoğun bir şekilde kullanılan İzmir Metrosu, bu soruna cevap vermek amacıyla hayata geçirilmiştir. Bu amaçla ilk adımları 1989 yılında atılan İzmir Metro sistemi, doğu-batı yönünde uzanan 20 kilometre uzunluğundaki güzergâhta 18 istasyonda hizmet vermeyi sürdürmektedir. İzmir Metro'nun hizmete girmesiyle şehir içi ulaşım ağı 100 kilometreye ulaşmıştır. Kurulduğu ilk ay 660 bin 58 yolcuyla taşıyan İzmir metro, 2014 Haziran'ında 5 milyon 321bin 437 yolcu taşıyarak büyük bir eksikliği kapattığını göstermiştir. Daha sonra mevcut hatta Ege Üniversitesi Kampüs, Evka 3, Hatay, İzmirspor, Poligon ve Fahrettin Altay durakları da eklenerek yolcu kapasitesi artırılmıştır²⁸³.

İzmir Metrosu'nun açılması İzmir'e bir can suyu olsa da hattın doğu-batı yönünde uzanarak yalnızca merkezi yerlerden geçiyor olması, dışarıda kalan ilçeler için ulaşım sorununun devam etmesi anlamına geliyordu. Cumaovası'ndan Aliağa'ya kadar uzanan 80 kilometrelik kuzey-güney hattı boyunca gerçekleştirilecek olan bir girişim, bu sorunu çözebilirdi. Bu amaç doğrultusunda bir araya gelen İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD, Aliağa-Cumaovası hattı olarak da bilinen demiryolu hattını işletmek amacıyla %50'şer hisseyle ortak oldukları bir anonim şirket kurma kararı aldılar. İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi Anonim Şirketi (İZBAN) adı altında²⁸⁴ 14 Kasım 2006 tarihinde kurulan şirket, İzmir ulaşım ve demiryolu tarihinde bir dönüm noktası olmuştur²⁸⁵. Böylelikle Türkiye'de ilk defa bir yerel yönetim ile bir hükümet, toplu taşıma projesinde iş birliği yapmıştır. Ayrıca ilk defa bir şirket (İZBAN), TCDD'ye ait demiryolu hattı üzerinde işletme hakkına sahip olmuştur. Bu bakımdan İZBAN projesi, Türkiye topraklarındaki ilk demiryolu ağına ev sahipliği yapan İzmir'de bir ilke daha imza atmıştır.

²⁸³ Atilla, a.g.e., s. 255-260.

²⁸⁴ İZBAN projesi “Egeray” ismiyle de anılmıştır. Bkz. “Şehiriçi Ulaşım: İzban”, <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/IZBAN?/content/93> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁸⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 452; Atilla, a.g.e., s. 260.

4.B. KURULUŞUNDAN GÜNÜMÜZE İZBAN

2006'da İZBAN A.Ş.'nin kurulmasının ardından mevcut banliyö hattı üzerinde altyapı ve yenileme çalışmaları başlamıştır. İki yıllık bir sürenin ardından projenin ikinci adımı ise envantere girecek olan trenlerin siparişi olmuştur. Trenler için açılan ihalede teklifler 14 Ocak 2008 günü alınmıştır. İhaleye yalnızca iki firma katılmış; İspanyol Firması CAF (Construcciones Auxiliar Defers) 123.039.414 Euro, Kore firması Hyundai Rotem Company ise 157.111.020 Euro teklifte bulunmuşlardır. İhale komisyonunun yaptığı inceleme sonunda vagonların İspanyol firması CAF tarafından yapılmasına karar verilmiş ve karar İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu tarafından kamuoyuna duyurulmuştur. Plana göre ihalenin bedeli İZBAN'ın Vakıflar Bankası'ndan alacağı 120.000.000 Euro'luk kredi ile ödenecek, firma da vagonları 18 ay gibi bir sürede tamamlayarak İzmir'e gönderecektir. İhalede son noktayı TCDD'nin vereceği onay koyacaktır. Fakat geline nokta vagonların tesliminin Aliğa-Menderes banliyö hattının hizmete giriş tarihine yetişemeyeceğini öngören TCDD, daha önce Kore'den sipariş ettiği üçerli 32 set vagonu geçici olarak İzmir'e kaydırmayı ve 2008 Haziran'ından itibaren iki aylık bir deneme seferi başlatmayı planlamıştır²⁸⁶. Bu arada Aliğa-Menderes hattı boyunca inşaat çalışmaları tüm hızıyla sürmüştür. 2010'un ilk günlerine gelindiğinde Sarnıç, Esbaş, Semt Garajı, Koşu, Kemer, İnkılâp, Gaziemir, Demirköprü, Çiğli, Egekent, Şemikler, Mavişehir, Atasanayi ve Bayraklı istasyonları; Sarnıç, Gaziemir, Gediz, Kemer, İnkılâp ve Bayraklı çevresindeki alt-üst geçitleri, karayolları ve Karşıyaka-Şirinyer tünelleri tamamlanmış; Aliğa, Biçerova, Hatundere, Egekent-2 ve Alsancak'taki mevcut istasyonlar da yenilenmiştir. Bunların yanında, Cumaovası'nda yaklaşık 40 kilometrekarelik alandaki istasyon, depo alanı ve kısmi altgeçit inşaatları da tamamlanmış, istasyonların enerji temini için enerji nakil hatlarının yapımı da bitirilmiştir²⁸⁷.

Artık İZBAN için geriye kalan, inşaatı süren istasyonları (Alaybey, Karşıyaka, Nergiz ve Naldöken) tamamlamak ve İspanya'dan gelecek olan trenleri beklemek olmuştur. 2010 Şubat'ında yaptığı bir konuşmada projenin takvimini açıklayan Aziz Kocaoğlu, Aliğa-Menderes hattında hayata geçirilecek olan projede nisan ayında Güney (Alsancak'tan Menderes'e kadar olan kısım), temmuz ayında da Kuzey (Alsancak'tan Aliğa'ya kadar olan kısım) hattında deneme seferlerine başlanacağını müjdelemiştir. "Yüzdük yüzdük kuyruğuna geldik" diyen Kocaoğlu, İzmir'e büyük kazanımlar sağlayacağını ifade ettiği bu projeye 600.000.000 TL'lik bir yatırım yaptıklarını açıklamış ve şöyle demiştir: *"Biz 5 yılda sadece bir proje için 600 milyon TL harcadık. Bu işte yöneticilik var, işbirliklik var, halkın güvenine layık olmak var, bürokratların çalışması var. İşten korkmadan*

²⁸⁶ "Vagon İhalesi İspanyolların", 17/03/2008, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/vagon-ihalesi-istryanollarin-8472311> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁸⁷ "Aliğa-Mendereste Son İki İstasyon", 12/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/276> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

yaptığımızın arkamıza alarak yolumuza çalışarak devam ediyoruz. İzmirli bize gösterdiği güvene layık olmaya çalışarak, bir gün daha fazla hizmet vermek üzere ilerliyoruz. Her şey İzmirli için". Konuşmasının devamında Kocaoğlu, Aliğa-Menderes arasında 31 istasyon bulunduğunu ve her bir istasyonun maliyetinin yaklaşık 8-9 milyon TL olduğunu, bu süre zarfında bazıları yürüyen merdivenli ve asansörlü olmak üzere 8-10 tane alt-üst geçit yapıldığını ve bu rakamın 45'e çıkarılacağını da eklemiştir²⁸⁸.

Kocaoğlu İzmir halkının heyecanla beklediği müjdeyi verirken, İspanya'da inşa edilen tren setlerinin ilk kısmı tamamlanmıştır. Setlerin üretimini yerinden incelemek üzere 2010'un Ocak ayında İspanya'ya giden İZBAN yetkilileri, gerek dış görünüşünü gerekse teknolojik özelliklerini yakından inceledikleri trenler hakkında olumlu görüş beyan etmişlerdir²⁸⁹. 3'er vagonlardan oluşan 33 tren seti siparişinin ilk kısmı (3'er vagonlardan oluşan 6 tren seti) mart ayının ilk günlerinde İstanbul'a ulaşmış ve gümrük işlemlerinin ardından bir süre fabrika içi ön teste tabii tutulmuştur²⁹⁰. Daha sonra da, İzmir'e göndermeden önce, kapsamlı test için Ankara'ya gönderilmiştir. Setlerin ikinci kısmı ise 2010 Mayıs'ında İzmir limanına varmış ve limandaki gümrük işlemlerinin ardından test edilmek üzere Alsancak Tren Garı'na çekilmiştir²⁹¹.

²⁸⁸ "Aliğa-Menderes Deneme Seferleri Nisan Ayında Başlıyor", 17/02/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/281> (Erişim Tarihi:08.07.2022)

²⁸⁹ "İşte İzmir'in Yeni Trenleri", 04/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/385> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹⁰ "İlk Tren Geldi, İlk Kadrolar Oluşturuluyor", 03/03/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/286> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹¹ "İşte İzmir'in Yeni Trenleri", 04/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/385> (Erişim Tarihi: 08.07.2022); "Trenler İzmir'e geldi", 30/05/2010, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/trenler-izmir-e-geldi-14884613> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹¹ "İşte İzmir'in Yeni Trenleri", 04/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/385> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)



Görsel 42: Kamuoyu ile Paylaşılan İlk İZBAN Treni Fotoğraflarından Biri²⁹²

Trenlerin gelmesiyle birlikte sona doğru yaklaşan İZBAN da teknik kadrosunu oluşturmak için çalışmalara başlamıştır. İlk aşamada 20 makinist, işletme müdür, teknik bakım müdürü, trafik işletme şefi, muhasebe şefi, insan kaynakları şefi, üst düzey yönetici asistanı, elektrik teknikeri ve makine teknikeri pozisyonlarına alım yapılacağını duyuran İZBAN, araç temini, personel eğitimi ve inşası yeni tamamlanan istasyonların teslim alınarak gerekli hazırlıkların yapılması konularına yoğunlaşmıştır²⁹³.

Bu arada Aliağa-Menderes hattında kullanılmak üzere İspanya'dan getirtilen ve Ankara'da teste tabii tutulan trenler gerekli aşamaları tamamlamıştır. Ankara-Sincan tren hattında yapılan deneme seferi, İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ve TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın katıldığı törenle yapılmıştır. Ankara'dan trene binen Yıldırım, Kocaoğlu ve Karaman, Sincan'da İlçe Belediye Başkanı Mustafa Tuna tarafından karşılanmıştır²⁹⁴. Bu deneme seferiyle birlikte, daha önce basına sınırlı şekilde yansıyan trene ait bilgilerin ayrıntıları hakkında fikir edinilebilmiştir. Trenin genel özellikleri şu şekildedir:

²⁹² “İşte İzmir’in Yeni Trenleri”, 04/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/385> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹³ “İlk Tren Geldi, İlk Kadrolar Oluşturuluyor”, 03/03/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/286> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹⁴ “Trenler Deneme Seferinde”, 08/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/292> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

- Kapalı devre televizyon sistemi ile izleme.
- Olası durumlarda treni durduran otomatik sistem.
- Kapılarda sıkışmayı önleyen sistem.
- Engelli alanı.
- Kaza durumlarında vagonların üst üste binmelerini önleyen sistem.
- Yangın algılama sistemi.
- Klima sistemi.
- Vagonlar arası geçiş.
- Vagonlarda LCD monitör ile bilgilendirme.
- Engelli yolcular için gerekli donanımlar ve özel alan.
- Saatte 140 kilometreye varan hız²⁹⁵.



Görsel 43: Binali Yıldırım ve Aziz Kocaoğlu Ankara'da Test Sürüşünde²⁹⁶

Ankara'da başarıyla sonuçlanan testin ardından İZBAN'ın raylardaki yerini alması için geri sayım başlamıştır. Haziran ayında, Atatürk'ün 1934'te ziyaret ettiği ve bu ziyareti sırasında yöre halkına yapılmasını önerdiği geleneksel Bergama Kermesi'nde konuşan İBB Başkanı Kocaoğlu, 29

²⁹⁵ "Trenler Deneme Seferinde", 08/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/292> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹⁶ "Trenler Deneme Seferinde", 08/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/292> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

Ekim 2010 tarihine kadar sefere başlamayı planladıklarını ve projenin kuzeyde Bergama'ya, güneyde ise Efes'e kadar uzatılmasını planladıklarını müjdeleyerek şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bunu gerçekleştirelim ki, İzmir'e gelen turistler; hızlı, güvenli ve konforlu bir şekilde Bergama'ya ve Efes'e gidip tarihi yerleri gezebilsin. Bildiğiniz gibi Türkiye'nin kent içerisindeki en büyük ulaşım projesini TCDD ile ortaklaşa yapıyoruz. Bu projenin Halkapınar'dan Cumovası'na kadar olan güney ayağı bitti. 1 Temmuz'da deneme seferlerine başlıyoruz. İki aylık bir işimiz kaldı. En geç 29 Ekim'de de Aliağa ile Menderes arasında seferler başlayacak. TCDD Bölge Müdürü ile bu sistemin Torbalı'ya uzatılmasını konuştuk. Yürürlüğe girdikten sonra hattı Menderes'ten Efes'e ve Aliağa'dan da Bergama'ya uzatmayı konuşup projelendireceğiz. Bunu gerçekleştirelim ki; İzmir'e, Konak'a, Alsancak'a, limana, havaalanına gelen yerli veya yabancı turistler, metro ya da raylı sisteme bindiğinde hızlı, güvenli ve konforlu bir şekilde Bergama'ya, Efes'e gidip tarihi yerleri gezebilsin. Bunu gerçekleştirecek projenin takipçisiyiz. İlk 80 kilometrelik ana aksı başardıktan sonra, önümüzde hiçbir engel kalmayacak. Sanıyorum 2011 yılında buranın projeleri de biter ve hızlı bir şekilde gerçekleştiririz”²⁹⁷.



Görsel 44: Binali Yıldırım ve Aziz Kocaoğlu Ankara'daki Denemelerde²⁹⁸

²⁹⁷ “İzmir Turizmine “Raylı Sistem Dopingi””, 09/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/301> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

²⁹⁸ “Trenler Deneme Seferinde”, 08/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/292> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

İzmir'deki olumlu hava Ankara'da da karşılık bulmuş, Kocaoğlu'nun Bergama'daki konuşmasından kısa bir süre sonra İzmir'e gelen Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, çok sayıda üst düzey bürokratin da katılımıyla 80 kilometrelik banliyö hattında incelemelerde bulunmuştur. Alsancak Garı'ndan başlayarak yapımı yeni tamamlanmış olan Çiğli depo tesislerine kadar uzanan hat boyunca incelemelerde bulunan Yıldırım, daha sonra Alsancak Limanı'nda katılımcılarla gerçekleştirdiği toplantının ardından İzmirliyle müjdeyi vermiştir: *"Alt ve üst yapıdaki eksiklikler tamamlanıyor, son aşamaya gelindi. İstasyon binaları ve elektrifikasyon çalışmaları halen devam ediyor. 6 tren seti de İzmir'e ulaştı. Bir süre önce de İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu'nun katılımıyla bu setlerden birinin test sürüşlerini Ankara'da gerçekleştirdik. Projenin tamamı en geç Ekim ayında hayata geçecek ve Aliağa-Menderes arasında seferler başlayacak. İzmirliyle şimdiden hayırlı olsun diyorum. Proje tamamlanınca, İzmir'in toplu ulaşımı büyük oranda rahatlayacak. İzmirliğin bu beklentisini karşılamak için Devlet Demiryolları, Bakanlık ve İzmir Büyükşehir Belediyesi elbirliğiyle çalışıyor"*²⁹⁹.



Görsel 45: Aziz Kocaoğlu ve Binali Yıldırım³⁰⁰

Merkez-yerel iş birliğinde Türkiye'de bir ilke imza atan İZBAN projesinde hem yerelden hem de merkezden gelen söylemlerin oldukça olumlu ve birbirine paralel olduğu görülmektedir. Her iki

²⁹⁹ "Mutlu Son Ekim'de", 21/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/451> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰⁰ "Trenler Deneme Seferinde", 08/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/292> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

taraf da önceliğin İzmir halkının refah ve mutluluğu olduğunu dile getirmekte ve aralarındaki iş birliğini vurgulamayı sürdürmektedir. Bu olumlu hava içerisinde sona yaklaşırken, Aliağa-Menderes tren yolu hattının güney kısmında (Alsancak-Cumaovası hattı) deneme seferleri, İBB Başkanı Kocaoğlu ve çok sayıda üst düzey bürokratin katılımıyla 1 Temmuz 2010'da başlamıştır³⁰¹. Hattın ulaşımına açılması, İzmirliilerin bazı alışkanlıklarında değişime gitmelerine sebep olmuş, bazı yollar trafiğe kapatılarak alternatif rotalar belirlenmiştir. Bu sebeple, ilk olarak 22 kilometrelik güney hattı boyunca 5 hemzemin geçit 27 Haziran 2010 itibariyle trafiğe kapatılmış ve alternatif rotalar vatandaşlara duyurulmuştur³⁰². Bu amaç doğrultusunda İBB Fen İşleri Daire Başkanlığı tarafından 14 istasyonda ESHOT (otobüs) aktarma noktası oluşturulmuştur³⁰³.



Görsel 46: Aziz Kocaoğlu İzmir'deki Deneme Seferinde³⁰⁴

³⁰¹ "Aliağa-Menderes'te Deneme Seferleri Başladı", 02/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/482> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰² "Aliağa Menderes'te Mutlu Sona Az Kaldı", 24/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/327> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰³ "Aliağa-Menderes'te Deneme Seferleri Başladı", 02/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/482> (Erişim Tarihi: 08.07.2022); "Aliağa- Menderes İçin 14 Aktarma Merkezi Kuruluyor", 12/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/309> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰⁴ "Aliağa-Menderes'te Deneme Seferleri Başladı", 02/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/482> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

Vatandaşlardan gelebilecek tepkiler karşısında bir açıklama yapma ihtiyacı hisseden Kocaoğlu, kısa süre önce müjdesini verdiği banliyö hattının vatandaşların ulaşım alışkanlıklarında değişimler yaratmasının doğal olduğunu fakat bu noktada kimsenin mağdur olmaması için de çalışacaklarını dile getirerek *“Biraz sabır ve anlayış”* demiş ve şu ifadeleri kullanmıştır: *“Hemşerilerimizin onlarca yıldır gidip geldikleri güzergâhta zorunlu değişiklikler yapmak, alışkanlıklarını değiştirmelerini istemek elbette kolay değil. Bu süreçte hemşerilerimizin mağdur olmaması için pek çok üst geçit daha yapacağız. İzmir’in ulaşımında çağ atlatmak hedef ve arzusundaysak, biraz daha sabır göstererek, biraz daha anlayışlı olarak, bu sıkıntılı süreci el birliğiyle atlatmak zorundayız. Bugün yapım çalışmaları sırasında sıkıntılarımızı paylaşan İzmirli hemşerilerimiz, hat işleme açıldığında da bu gururumuza ortak olacaktır. Bugüne kadar 535 milyon lira harcadığımız Alağa-Menderes Raylı Sistem projesi, sadece İzmir’in değil, Türkiye’nin en önemli kent içi ulaşım projesidir. TCDD ile bir yerel yönetimin birlikte yürüttüğü ilk ve tek projedir. Bugün yapım çalışmaları sırasında sıkıntılarımızı paylaşan İzmirli hemşerilerimiz, hat işleme açıldığında da bu gururumuza ortak olacaktır. Anlayış ve destekleri için hepsine müteşekkirimiz”*³⁰⁵.

Kocaoğlu, açılacak olan hatların bulunduğu rotalar üzerindeki kara trafiğinde alışkanlıkların değişeceğini ifade etmesiyle hızlı davranan İBB, güney hattında kalan Buca ve Gaziemir üzerinde yapılacak olan alt ve üst geçitler için ihaleye çıkmış ve kazanan firmalarla sözleşme imzalayarak süreci başlatmıştır. Bunun dışında belediye; Konak, Bayraklı, Menemen ve Karşıyaka’da çok sayıda mahalleyle yaya üst geçitleri yapılacağını duyurmuş ve ihale çalışmalarına başlamıştır³⁰⁶.

İZBAN’ın güney hattında deneme seferleri başlamış olmasına rağmen hattının tamamında seferlerin başlaması için daha önce belirlenen 29 Ekim 2010 tarihi beklenmiştir. Bu süre zarfında, İzmir tarihinin en büyük projelerinden gösterilen İZBAN hattını daha da ileriye taşımak istediğini dile getiren Belediye Başkanı Kocaoğlu, Torbalı istasyonunu ziyareti sırasında basına yaptığı açıklamada, deneme seferlerinin yapıldığı güney hattını Torbalı’ya ve hatta Selçuk’a kadar uzatmak istediklerini dile getirmiştir. İzmir’in eski demiryolu hattı Torbalı üzerinden geçtiği için aslında bu hedefin gerçekleştirilmesi zor görünmemektedir. Nitekim Kocaoğlu, hattı Torbalı’ya uzatmak için iki yıllık bir süreyi öngördüklerini dile getirerek *“İlk kazma vurulduktan sonra hedefimiz, 2 yıl içinde bu projeyi tamamlamaktır”* demiş, güney hattında 79 kilometre hedefine ulaştıklarını ve kalan 26 kilometreyi de tamamlayacaklarını söyleyerek, *“Torbalı daha acildi. Çünkü bütün Küçük Menderes’i Selçuk’u, Tire’yi, Ödemiş’i ve Beydağ’ı burada toplamak, oradan İzmir’e aktarmak mümkün”*

³⁰⁵ “Başkan Aziz Kocaoğlu: Ulaşımında Çağ Atlıyoruz, Biraz Daha Sabır”, 30/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/307> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰⁶ “Başkan Aziz Kocaoğlu: Ulaşımında Çağ Atlıyoruz, Biraz Daha Sabır”, 30/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/307> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

ifadelerini kullanmıştır. Kocaoğlu'nun bu açıklamasını Torbalı için olumlu bir gelişme olduğunu dile getiren İlçe Belediye Başkanı İsmail Uygur da şu şekilde yanıt vermiştir: *"Torbalı, İzmir'in en hızlı büyüyen ilçesi. Yaptığımız araştırmalar, halkımızın en yoğun yaşadığı sorunun İzmir'e ulaşım olduğunu gösteriyor. Bu nedenle hattın Torbalı'ya uzanması büyük önem taşıyor. Sevgili Başkanımız Aziz Kocaoğlu'na teşekkür ediyoruz"*³⁰⁷.

Banlıyö hattının güney kısmında başlayan deneme seferlerinin ardından 30 Ağustos 2010 tarihinden itibaren 24 vagonla³⁰⁸ "Yolculu Ön İşletme" seferleri başlamış ve İzmir halkı İZBAN trenleri ile tanışmıştır. İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu, Ulaştırma Bakanı Binalı Yıldırım, CHP Genel Sekreteri Önder Sav, İzmir Valisi M. Cahit Kıracı, TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, İzmir milletvekilleri, İş dünyası temsilcileri ve çok sayıda üst düzey bürokratın katıldığı törenin ardından ilk resmi sefer Cumaovası istasyonundan başlamıştır. Törenin öncesinde kısa bir konuşma yapan Binalı Yıldırım, projenin İBB ve TCDD ortaklığı ile hayata geçirildiğini vurguladıktan sonra şu ifadeleri kullanmıştır:

*"Aliağa-Menderes Banliyö Sistemi, bugün güney kesiminde yolculu seferlere başlıyor. İzmirliyle hayırlı olsun, güzel hizmetlere vesile olsun. (...) Şüphesiz İzmir trafiği önemli ölçüde rahatlayacaktır. Aynı zamanda İzmir'in mevcut metro altyapısı ile de entegre sağlayacak bir projedir. İzmirliyle daha rahat ve konforlu seyahat edecekler. Projede emeği geçen herkese TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne çok güzel ve uyumlu çalışma gösterdikleri için teşekkür ediyorum. Zamanla yarıştılar. Projenin kuzey kısmı da 2,5 ay sonra hizmete girecek. Büyükşehir Belediye Başkanı'na ve TCDD Genel Müdürü'ne teşekkür ediyorum. Hayırlı uğurlu olsun"*³⁰⁹.

CHP Genel Sekreteri Önder Sav da yerel yönetim ile merkezi hükümet arasındaki iş birliğinin önemine dikkat çekerek şöyle demiştir: *"Siyasal iktidarlar ve yerel yönetimler değişik siyasi partilerden olabilir, ama önemli olan hizmetin halka ulaşmasıdır. Burada bunun çok güzel bir örneğini görüyoruz. Aynı siyasi partilerde olan insanların hizmette nasıl birleştiklerini, kamu yönetiminin sağlıklı bir iş birliğiyle nasıl bir eser meydana getirdiğini görüyoruz. (...) TCDD'ye ve İzmir Büyükşehir*

³⁰⁷ "İstikamet Torbalı", 13/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/329> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰⁸ "İZBAN'dan çift katlı tren", 28/10/2017, <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/izmir/izbandan-cift-katli-tren-40625563> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁰⁹ "İzmir'in Gözü Aydın", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/316> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

*Belediye Başkanı'na iş birliği ve halkın hizmetinde olacak başarılı çalışmalar için teşekkür ediyorum*³¹⁰.

*Törenin ardından Cumaovası'ndan kalkan trene binen heyet, Halkapınar Aktarma Merkezi'ne ulaşmıştır. Burada yaptığı konuşmada, halkın yaya geçitleri yapılması yönündeki taleplerini kısa sürede hayata geçireceklerini dile getiren Kocaoğlu, proje için 1.300.000.000 TL harcadıklarını söyleyerek şöyle demiştir: "Bu bir sistemdir. Ben bu iş için ekibimle birlikte 4,5 seneden beri gece gündüz çalışıyorum. Ama biraz daha sabretmek gerekli(dir). (...) Biz altgeçidi yeğlemiyoruz. İstedığınız yere istediğiniz kadar üstgeçit yapılacak. Proje kapsamında üç tane üst geçit yaptık, 14 tanesinin de ihalesine çıktık"*³¹¹.



Görsel 47: Yolculu Ön İşletme Açılışında Binali Yıldırım, Önder Sav ve Aziz Kocaoğlu³¹²

³¹⁰ "İzmir'in Gözü Aydın", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/316> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³¹¹ "İzmir'in Gözü Aydın", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/316> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³¹² "İzmir'in Gözü Aydın", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/316> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

30 Ağustos 2010 tarihiyle birlikte İZBAN'ın güney hattında resmen başlayan seferler, İBB'nin daha önceki test sürüşü sırasında aldığı tedbirler sayesinde sorunsuz başlamıştır. Bu süre zarfında İBB, daha önce hayata geçirdiği otobüs aktarma noktalarının dışında, bazı otobüs hatlarında da yeni düzenlemelere giderek yeni hatlar oluşturmuştur. Ayrıca mevcut otobüs hatlarında son duraklarda değişikliğe giden belediye, aktarma hatlarındaki sefer saatlerini de tren geldikten sonra hareket edecek şekilde güncellemiştir³¹³.



Görsel 48: İlk Defa İZBAN'ı Kullanan İzmirli³¹⁴

İZBAN'ın güney hattındaki (Cumaovası-Alsancak arası) ilk iki günlük bilançosuna bakıldığında, trenle ulaşımın yoğun bir ilgi gördüğü söylenebilir. Fakat basına yansıyan görüntüler, İZBAN'ı ihtiyaçtan ziyade meraktan kullananların sayısının hiç de az olmadığını göstermiştir. İngilizce ve Türkçe anonslar, LCD ekranla takip, klimalı ve geniş vagonlar İzmirliye konforlu bir yolculuk deneyimi sunmuştur. Öyle ki, yolcular arasında koltuklar üzerinde iskambil kâğıtları ile

³¹³ "Otobüse Hızlı Tren Ayarı", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/314> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³¹⁴ "İzmir'in Gözü Aydın", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/316> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

oyun oynayanlara dahi rastlanmıştır³¹⁵. 30 Ağustos'taki açılıştan sonraki yaklaşık bir aylık süre zarfı incelendiğinde, günlük yolcu sayısının 15 bine ulaştığı görülmüş, halkın yoğun tercihinin ise “hız ve dakiklık” olduğu anlaşılmıştır. Yoğun ilgi, özellikle Halkapınar ve Şirinyer gibi önemli geçiş noktalarında bulunan istasyonlarda beklenmeyen yoğunluklara sebep olmuştur. İzmir Metro'nun resmi sitesinde bu durum şu şekilde açıklanmıştır:

“Hattın en yoğun yolcu trafiği, Halkapınar ve Şirinyer istasyonlarında yaşanıyor. Halkapınar, aynı zamanda aktarma istasyonu olarak da hizmet veriyor ve aynı istasyon içinde metro ile bağlantı da sağlanabiliyor. Şirinyer'den trene binen bir yolcu, 10 dakika içinde Halkapınar İstasyonu'na ulaşıyor. Burada trenden inilerek metroya binildiği takdirde, aktarma süresi ile birlikte Şirinyer-Bornova arasındaki mesafe en fazla 20 dakika içinde kat ediliyor. Aynı istikametteki otobüs yolculuğu ise özellikle trafikteki araç yoğunluğu nedeniyle sabah ve akşam saatlerinde 1 saati buluyor. Trenle Alsancak Garı'ndan Şirinyer'e 12 dakikada ulaşmak mümkünken, otobüsle bu süre 30 dakika ile 45 dakika arasında değişiyor. Aliğa-Menderes Banliyö Sistemi'nin sunduğu en büyük avantajlardan biri de karayolu ve metronun yanı sıra hava ulaşımı ile de entegre olması. Adnan Menderes Havalimanı'nın içinden geçen demiryolu ve buradaki istasyon sayesinde kente şehir veya ülke dışından gelenler de, bu hattı yoğun olarak kullanmaya başladı. Havaalanı'ndan Halkapınar Aktarma İstasyonu'na 1.55 TL'lik ücret karşılığında sadece 27 dakikada ulaşılabilir. 90 dakika uygulaması nedeniyle buradan yapılacak ikinci binişlerden ise ücret alınmıyor”³¹⁶.

Görülebileceği üzere yerel ve merkezi hükümetin iş birliği neticesinde Türkiye'de bir ilk olarak hayata geçirilen İZBAN projesi, İzmirliilerin yoğun bir ilgisiyle karşılaşmıştır. İlk başlarda demiryolu ulaşımının kara ulaşımını olumsuz etkileyeceği yahut yaya geçişlerinde sıkıntılar yaşanacağı şeklinde tereddütler olsa da İBB bu konuda kısa sürede önlem alarak mağduriyetleri en aza indirmeye çalışmıştır. İzmirliilerin projeye olan yoğun ilgisi daha çok alternatif ve hızlı bir ulaşım aracı olmasından kaynaklanmaktadır. Metro ve otobüs ile aktarma özelliği, dakiklığı, sürati ve rahatlığı, İZBAN'ı kısa sürede ilgi odağı yapmış ve en azından ilk ay için, yalnızca güney hattında, günlük 15 bin yolcu gibi önemli bir rakama ulaşılmıştır. Ayrıca İZBAN, belediyenin sunduğu “ücretsiz aktarma” özelliği ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı'na doğrudan ulaşım sağlamasıyla

³¹⁵ “İzmirliiler, Yeni Trenlerini Çok Beğendi”, 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/317> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³¹⁶ “İzmirliiler Bu Treni Çok Sevdii”, 12/10/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/336> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

da ön plana çıkmıştır. Proje, Türkiye’de bir havalimanına doğrudan ulaşan ilk demiryolu olması itibarıyla da bir ilktir³¹⁷.



Görsel 49: Cumaovası Yönüne Giden Bir İZBAN Treni³¹⁸

Aliağa-Menderes hattı boyunca uzanan İZBAN banliyö sistemi yalnızca havalimanına ulaşım noktasında değil, İzmir ile özdeşleşen bir anlayışla da ön plana çıkmış ve kısa sürede bir ilki gerçekleştirmiştir. İBB ve TCDD ortaklığı ile kurulan İZBAN’ın kısa sürede kurduğu kadrosu Türkiye’nin ilk kadın makinistlerini de bünyesinde barındırarak bir ilke daha imza atmıştır. İZBAN’ın yaptığı sınavları geçerek gerek İspanya’daki gerekse Ankara’daki eğitimlere katılan kadın makinistler, 10 bin kilometrelik sürüş tecrübesinin ardından görevlerine başlamışlardır. Kadın makinistlerden Ebru Katiç, yaptığı açıklamada, “*Dışarıdan çok kolay gibi görünen bir meslek, ancak çok ciddi bir eğitim gerektiriyor. Başlangıçta bize farklı bir gözle bakıp bu işi başaramayacağımızı düşünenler vardı. Şimdi tüm bu olumsuz düşünceler ortadan kalktı*” derken; Aysun Mutlutürk de şu ifadeleri kullanmıştır: “*Türkiye’de banliyöyü kullanan ilk kadın makinistleriz. Dolayısıyla bir ilke imza atmanın heyecanını da taşıyoruz. Bayan makinist olarak anılmak heyecan ve gurur verici. Makinistlik, çok büyük sorumluluk gerektiren, aynı zamanda cesaret isteyen bir iş. Ebru ile birlikte*

³¹⁷ Atilla, a.g.e., s. 261.

³¹⁸ “Otobüse Hızlı Tren Ayarı”, 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/314> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

çok ciddi ve uzun süren bir eğitimden geçtik. Demiryollarının kuralları çok farklı, trafik kurallarına benzemiyor. İnanılmaz dikkat isteyen bir görev bu"³¹⁹.

30 Ağustos Zafer Bayramı ile birlikte Alsancak-Cumaovası hattında (Güney hattı) seferlere başlayan İZBAN, bir diğer önemli gün olan 29 Ekim 2010'da hattın kuzey kısmına tekabül eden Alsancak-Aliağa arasında yolcusuz bir şekilde deneme seferlerine başlamıştır. Aslında Aziz Kocaoğlu daha önceki söylemlerinde tam teşekküllü sefer başlangıcı için 29 Ekim'i işaret ederken seferlerin yolcusuz bir şekilde başlamış olması bir gecikme olduğunun işaretiydi.

İBB Başkanı Kocaoğlu ve TCDD Genel Müdür Süleyman Karaman'ın katılımıyla Cumaovası'nda yola çıkan ilk tren önce Alsancak'a, oradan da Aliağa'ya ulaşmış, böylelikle 80 kilometrelik banliyö hattının (o tarih için 31 istasyonun) tamamını kat etmiştir. 75 dakika süren yolculuk boyunca trenin hızı zaman zaman 120 kilometreyi bulmuştur. Basına yaptığı açıklamada mutluluğunu dile getiren Kocaoğlu, gecikmeye dikkat çekerek şu ifadeleri kullanmıştır: *"2006 yılında Karşıyaka'da attığımız temelden bugün 80 kilometrelik hattın yolcusuz deneme seferini yapacak duruma geldik. Bu bizim için övünç kaynağıdır. Yaptığımız koordineli çalışmaların faydasını İzmir gördü. Türkiye Cumhuriyeti'nin kent içindeki en büyük raylı sistem projesinin sonuna geliyoruz. Aliağa-Menderes için 29 Ekim tarihini hedeflemiştik. Yolcusuz deneme seferiyle de olsa bu hedefimizi gerçekleştiriyoruz. Hepimizin arzusu büyük bir devlet töreniyle bu büyük projenin açılışını İzmir'de bir şölen havasında gerçekleştirmek. Bu onuru ve gururu yaşamak istiyoruz. Aliağa - Menderes projesi tüm kentimize hayırlı olsun*"³²⁰.

Konuşmasının devamında TCDD ile İBB arasındaki iş birliğinin devam edeceğinin sinyalini veren Kocaoğlu, şöyle devam etmiştir:

"80 kilometrelik hattın Cumaovası'ndan Torbalı'ya kadar 26 km. daha uzatılması için protokol imzalayarak proje çalışmalarına başladık" ifadelerini kullanarak şöyle devam etti: "Projeyi başararak okyanusu, Ege'yi, Akdeniz'i, İzmir Körfezi'ni geçtik. Boğulmadan bütün bu zorlu etapların hepsini geçerek dereye kadar geldik. Yaya üst geçidi, asansör, araç alt - üst geçidi bunların hiçbirisi toplam harcamanın binde hatta on binde biri bile değil. Hem TCDD hem de Büyükşehir Belediyesi bunları yapacak güçte(...) Çıkan aksaklıkları gereken yerlerde yapmaya muktediriz. Menderes-Aliağa'daki hattın yolculara açılması deneme seferlerinden

³¹⁹ "İzmir'in Trenleri Kadınlara Emanet", 06/10/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/335> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³²⁰ "Cumaovası'ndan Aliağa'ya Yolculuk Mutluluğu", 01/11/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/340> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

sonra belli olacak. İki hat arasındaki bazı yerlerde ufak tefek tadilatlar var. Bu tadilatlar yarın da olacaktır. Tam 160 sene önce temeli atılan ve 130-140 sene önce devreye giren İzmir'de 49-50 yerde karayolunu kesen hattın buraya kesintisiz ulaşım hattı haline gelmesini konuşuyoruz. Burada mutlaka çocukluk hastalıkları olacaktır. Onlar da sırası geldikçe çözülecektir. Hedefimiz korkusuz, endişesiz, maksimum süratle, hızlı, konforlu ve güvenli bir ulaşımı sağlamaktır. Hedef de 550 bin yolcunun taşınmasıdır. Biz bunu taşıyabileceğimizi Güney'deki deneyimimizle gördük. Bu gerçekten İzmir ulaşımında sıçramadır. Burada birçok otobüs hatları, güzergâh yeri değişecektir. Burada halkımızın anlayışlı olmasını bize süre vermelerini, destek vermelerini istiyoruz”³²¹.



Görsel 50: Hattın Kuzey Kısımında Başlayan Deneme Seferinden Bir Görüntü³²²

³²¹ “Türkiye’ye Örnek Oldu”, 01/11/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/341> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³²² “Cumaovası’ndan Aliğa’ya Yolculuk Mutluluğu”, 01/11/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/340> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

İBB Başkanı Kocaoğlu'nun açıklamalarını destekleyen TCDD Başkanı Karaman, belediye ile TCDD arasındaki iş birliğinin önemini vurguladığı konuşmasında, kuzey hattında beklenmeyen aksaklıklardan ötürü bir gecikme yaşandığını kabul etmiş ve Belediye'yi işaret edencesine şu ifadeleri kullanmıştır: *"Hattın yapımı demiryollarına ait, istasyonların tünellerin altgeçitlerin yapımı Belediye'ye ait. Kazanırsak da kaybedersek de bölüşeceğiz. Burada maliyet önemli değildir. Böyle bir hat şimdi yapılmak istense 2 milyar doları geçer. Ulaştırma Bakanımızın, Başbakanımızın talimatıyla burada ortak proje gerçekleştirdik (...) Birçok kentten İzmir'deki bu sistemi yapmamız için müracaatlar gelmeye başladı. Diyarbakır, Gaziantep, Konya burada yaptığımıza benzer ortak projeyi gerçekleştirmek istiyorlar. Böylesine ortaklaşa bir projeyi yapmaktan dolayı gurur duyuyoruz. Bu konuda İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu'na tekrar teşekkür ediyorum. Hükümetimizin verdiği destek, CHP genel başkanı, başbakanımızın, ulaştırma bakanımızın projeye özel destek vermesi de demiryolları olarak bizi mutlu etmiştir. Diğer büyükşehirlere ya da raylı sistem ihtiyacı olan şehirlere de benzer projeler yapabiliriz. Türkiye bu sayede bütün şehirlerde toplu ulaşımına açılan bir projeyi kazanmış olacak"*³²³.

Görülebileceği üzere, 30 Ağustos'ta güney hattında başlayan seferin ardından, 29 Ekim'de de kuzey hattındaki seferler başlamıştır; fakat beklenenin aksine bu bir resmi başlangıç değil, yolcusuz deneme seferidir. Bir başka ifadeyle, İBB'nin tam açılış için açıkladığı takvimde gecikme yaşanmıştır. Her iki taraf da birtakım aksaklıkların yaşandığını kabul etmekte, bu tür aksaklıkların olabileceğini dile getirmektedirler. Kocaoğlu, siyasi bir edayla, rakamlar üzerinden daha önce yapılan ve ileride yapılacak olan yatırımlara dikkat çekerken, bir bürokrat edasıyla olaylara yaklaşan TCDD Başkanı Karaman ise rakamların önemli olmadığını işaret ederek ortaklığın önemine dikkat çekmiş ve projenin örnek alındığını ifade etmiştir.

Hem güney hem de kuzey hattında deneme seferlerini başarıyla tamamlayan ve bu doğrultuda gerek aktarma gerekse yaya geçitleri noktasında eksikliklerini tamamlayan İZBAN için gözler, resmi açılış için 6 Mart 2011 Pazar gününe çevrilmiştir. Bu tarihin seçilmesinin nedeni, sipariş edilen 33 set trenin tamamının İzmir Çiğli Bakım ve Onarım Tesisleri'ne getirilmiş olması³²⁴ gösterilebilir. Geline nokta Cumhuriyet tarihinin en büyük toplu taşıma projesi olarak gösterilen İZBAN'ın 80 kilometrelik hattın tamamı, 6 Mart 2011 tarihinde İzmir'de gerçekleştirilen devlet töreniyle açılmıştır. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ve Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu'nun katılımıyla gerçekleşen açılıшта Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu, Devlet Bakanı Mehmet Aydın, Çevre ve Orman Bakanı Veysel Eroğlu, Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, Sağlık Bakanı Recep Akdağ, İzmir milletvekilleri ve TCDD Genel

³²³ "Türkiye'ye Örnek Oldu", 01/11/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/341> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³²⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 452.

Müdürü Süleyman Karaman da hazır bulunmuştur. Tarihsel sürece atıf yaparak Türkiye'nin demiryolu ile yine İzmir'de, 1856 yılında İzmir-Aydın hattında kurulan hat sayesinde tanıştığını dile getiren Erdoğan şu ifadeleri kullanmıştır:

“155 yıl sonra Türkiye'nin ilk tren hattının döşendiği İzmir'de metro standartlarında bir banliyö hattını inşa etmiş olmanın haklı gururunu hep birlikte yaşıyoruz. Açılışını yaptığımız bu büyük proje Türkiye'nin en büyük şehir içi toplu taşıma projesi olma özelliğini taşıyor. Aliğa'dan başlayıp kuzeyde Menemen Çiğli Karşıya Alsancak güneyde Şirinyer, Gaziemir Adnan Menderes Havaalanı ve Cumaovası'na kadar uzanan bir hatta günde 550 bin yolcu güvenle ve konforla seyahat edecek. Toplam 31 istasyon ve 79 kilometrelik çift hattan oluşan bu sistem Alsancak ile Aliğa arasını 60 dakikaya, Alsancak ile Cumavası'nı arasını 26 dakikaya düşüyor. Elbette bununla kalmıyoruz. Banliyö hattını Cumavası'ndan Torbalı'ya kadar uzatıyoruz. Bunun da çalışmaları başladı. Hattı Torbalı'dan Selçuk'a kadar uzatmayı planlıyoruz. Daha sonra kuzeydeki hattı Menemen'den Manisa'ya, Aliğa'dan da Bergama'ya kadar uzatacak böylece sadece İzmir'in şehir içi ulaşımının değil bölgenin tamamının ulaşım sorununun köklü şekilde çözeceğiz”³²⁵.

³²⁵ “İzmir, Türkiye'ye Örnek Oldu”, 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)



Görsel 51: İZBAN Hattının Resmi Açılış Töreni³²⁶

“Birlikten kuvvet doğar” diyen CHP lideri Kılıçdaroğlu ise projeye katkıda bulunanları kutlayarak iş birliğinin dikkatini çekmiş ve şu ifadeleri kullanmıştır:

“Sayın Başkanımız Aziz Kocaoğlu müjde verdi. İzmir’in kuzeyi ile güneyini birleştiren bu projeden sonra doğu-batı aksını buluşturan metro hattı da yıl sonuna kadar devreye girecek. İzmir, daha şimdiden toplu ulaşımın en çağdaş, en konforlu ve en ucuz yapıldığı metropol olarak örnek gösterilmeye başlandı(...) Bu kentte yapılan işleri görmezden gelmek, başarıları gölgelemeye çalışmak, İzmir gibi kente yapılacak en büyük haksızlık olacaktır. Cumhuriyet Halk Partisi olarak, Cumhuriyet’in simge kenti İzmir ile gurur duyuyoruz(...) Ben İzmir’e bakınca, herkesin yaşam tarzını, kültürünü, değerlerini, inancını özgürce yaşadığı bir kent görüyorum. Ben İzmir’e bakınca, hukukun üstünlüğünü, basın özgürlüğünü, insan haklarını, hoşgörüyü görüyorum. Ben İzmir’e bakınca, Türkiye’nin dört bir yanından gelmiş insanların hoşgörü içinde, birlikte yaşayabildiği bir kent görüyorum. Ben İzmir’e bakınca, doğayı, denizi, havayı seven insanları görüyorum. Ve ben İzmir’den bakınca, gazetelerinde özgürce yazan gazetecilerin, kürsülerinde

³²⁶

“İZBAN Resmi Açılış Alsancak Garı’nda Gerçekleşti”
<https://www.izban.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=63&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

düşüncelerini özgürce açıklayan öğretim üyelerinin, sokaklarında, meydanlarında özgürce gösteri yapabilen insanların yaşadığı bir Türkiye istiyorum. Ben İzmir'den bakınca, istisnasız her vatandaşının, ülkede yaratılan zenginlikten hak ettiği payı alabildiği bir Türkiye istiyorum. İzmir'in bu tarihi gününe tanıklık etmek, İzmirlilerin bu sevincine ortak olmak, beni fazlasıyla mutlu etti, onurlandırdı. Projede emeği geçen herkesi tekrar kutluyorum”³²⁷.



Görsel 52: Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ve CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu İZBAN'da³²⁸

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım da projenin ilklerine dikkat çekerek şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bunun ilk olmasının birkaç sebebi var. Şehri kuzeyden güneye boydan boya geçen 31 istasyonu ile ve diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonu sağlanan ve hatta havaalanına da raylı sistem bağlantısı olan ve devam eden bir proje. Bu yönüyle bir ilk. Türkiye’de en büyük raylı toplu taşıma sistemi içerisinde yer alıyor

³²⁷ “İzmir, Türkiye’ye Örnek Oldu”, 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³²⁸ “İzmir, Türkiye’ye Örnek Oldu”, 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

*İstanbul için Marmaray ise Ankara Başkentray ne ise İzmir için EGERAY da aynı şeyi ifade ediyor. Farklı siyasi partilere mensup merkezi idare ile yerel yönetimin konu millete halka hizmet olunca ne güzel iş birliği yapabildiklerini bunu nasıl başarabildiklerini gösteren örnek bir projedir bu. Bu yönüyle de bir ilktir*³²⁹.

İBB Başkanı Kocaoğlu da yerel ve merkezi yönetim arasındaki iş birliğine dikkat çekerek şu ifadeleri kullanmıştır:

*“Birbirimize kuşkuyla değil güvenle yaklaşarak; yakalarımızdaki rozetlere bakmadan, hasım değil hısım olduğumuzu hatırlayarak, yani el ele vererek neler yapabileceğimizi, buradan cümle aleme ilan ediyoruz(...) Ne mutlu bize ki, İzmir’in güneyi ile kuzeyini, metro kalitesindeki 80 kilometrelik hatla birleştirdik(...) İzmir Büyükşehir Belediyesi olarak, Aliğa-Menderes Banliyö Sistemi çalışmaları çerçevesinde, 4’ü yeraltında olmak üzere 23 istasyon, toplam 5.2 kilometrelik iki tünel, 10 adet karayolu alt geçidi, 15 adet karayolu üst geçidi ve toplam 77 bin metrekairelik alana yayılan depo, araç bakım ve onarım tesislerinin imalatını gerçekleştirdik. Mevcut 8 istasyonu sisteme uyarladık. Tünellerin üstünde kalan 56 bin metrekairelik alanı, her yaş grubunun yararlanabileceği sosyal ve kültürel yaşam yerleri olarak yeniden düzenledik. Banliyö sisteminin diğer toplu ulaşım sistemleri ile entegrasyonunu sağlayabilmek için 16 adet aktarma merkezi oluşturduk. Aliğa-Menderes Banliyö Sistemi’yle İzmir’deki ulaşım kalitesini, konforunu, hızını ve güvenliğini büyük ölçüde artırdık”*³³⁰.

Konuşmasının ardından İZBAN ulaşımının ucuzluğuna dikkat çeken Kocaoğlu, hedeflerinin günde 550 bin yolcu taşımak olduğunu ve Torbalı, Selçuk ve Bergama istasyonlarının inşası için de düğmeye bastıklarını dile getirmiştir. Liderlerin konuşmalarının ardından İZBAN’ın açılış kurdelesi kesilmiş ve liderlerin trene binmesiyle İZBAN banliyö hattının tamamı resmi olarak açılmıştır³³¹.

³²⁹ “İzmir, Türkiye’ye Örnek Oldu”, 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³³⁰ “İzmir, Türkiye’ye Örnek Oldu”, 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³³¹ “İzmir, Türkiye’ye Örnek Oldu”, 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)



Görsel 53: Binali Yıldırım ve Aziz Kocaoğlu İZBAN Hattının Resmi Açılışında Bir Arada³³²

Resmi açılıştan kısa süre sonra İzmirlilerden yoğun ilgi gören İZBAN'ın sefer sayısı 126'dan 170'e çıkarılmış, sefer sıklığı da 15 dakikadan 12 dakikaya indirilmiştir. İlk hafta 50 bin yolcu taşıyan İZBAN, resmi açılışının ardından haftalık 600 bin yolcu rakamına ulaşmıştır. 30 Ağustos'ta 66 sefer ile yolculuğuna başlayan İZBAN, resmen açıldığı 6 Mart 2011 itibarıyla 170 sefere ulaşmıştır. Bu süre zarfında en çok Halkapınar, Karşıyaka, Şirinyer, Çiğli ve Menemen istasyonları kullanılmıştır. Bunda, İZBAN ile ESHOT arasında tam entegrasyonun sağlanması ve böylelikle oluşturulan aktarma merkezleri ile olan ilişkisi etkili olmuştur³³³.

³³² "İzmir, Türkiye'ye Örnek Oldu", 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³³³ "İzmirli İZBAN'a Çabuk Alıştı, 6 Ayda 6 Milyon Yolcu Taşındı", 04/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/499> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

Hattın tamamının resmen açılmasıyla birlikte İZBAN'ın ilk ve genel işleyişi de belli olmuştur. 80 kilometrelik hat boyunca, ilk başta 31 istasyon ile başlayan sefer boyunca herhangi bir tren, Aliağa'dan başladığı yolcuğunda önce Biçerova-Hatundere istasyonları üzerinden Menemen'e ulaşmaktadır. Menemen istasyonundan ise Egekent2-Ulukent-Egekent-Sanayi istasyonları üzerinden Çiğli'ye, Çiğli'den de sırasıyla Mavişehir-Şemikler-Nergis istasyonları üzerinden Karşıyaka istasyonuna varmaktadır. 3260 metre uzunluğundaki Karşıyaka tüneline geçerek, tünel boyunca sırasıyla Alaybey-Karşıyaka-Nergis-Naldöken istasyonları boyunca devam eden tren, sırasıyla Naldöken-Turan-Bayraklı-Salhane istasyonlarını geçerek Halkapınar aktarma merkezine varmakta ve buradan güney hattına devam etmektedir. Halkapınar üzerinden sırasıyla Alsancak-Kemer-Şirinyer-Koşu-İnkılâp-Semt Garajı-Esbaşı-Gaziemir-Sarnıç-Havalimanı-Menderes-Cumaovası şeklindeki hattı takip eden trenin 80 kilometrelik yolculuğu Cumaovası'nda son bulmaktadır. 80 kilometrelik hatta ilk tren, hattın açıldığı 6 Mart 2011 günü Aliağa'dan Çiğli istikametine doğru sabah saat 06.09'da, Çiğli'den Aliağa yönüne ise saat 07.01'de hareket etmiş ve hat boyunca sırasıyla Ata Sanayi, Egekent, Ulukent, Egekent-2, Menemen, Hatundere ve Biçerova istasyonlarından geçmektedir. Güney uçtaki Cumaovası'ndan Çiğli'ye kadar uzanan kısımda ise 15'er dakika arayla seferler gerçekleşirken, Çiğli-Aliağa arasında ise seferler "saatte bir" olarak gerçekleşmiştir. Aliağa'dan Çiğli'ye son sefer ise akşam 20.15'te gerçekleşmektedir³³⁴.

6 Mart 2011 tarihinde resmen açılmasının ardından İZBAN³³⁵, gerek altyapı çalışmaları gerek yeni istasyonların yapımı gerekse kadrosuna yeni trenler eklemek amacıyla harekete geçmiştir. İlk olarak, Kuzey-Güney hattının resmen kullanıma açılmasıyla birlikte görevli personel giderleri, yolcu ulaşımı ile ilgili ek otobüs tahsisi ve banliyö yatırımlarında aciliyet gerektiren sorunların çözümüne gidilmiştir³³⁶. Bunun yanında, Aliağa, Biçerova, Menemen, Hatundere, Alsancak, Ulukent ve Egekent-2 istasyonlarında bakım ve onarım çalışmaları yapılmış³³⁷; 4 Ağustos 2011'de Cumaovası-Tepeköy arasında bulunan Tekeli, Pancar, Torbalı ve Tepeköy istasyonları ve 7 adet karayolu geçidinin projelerinin hazırlanması için yüklenici firma ile sözleşme imzalanarak yer teslimi yapılmış ve inşaatla başlanmıştır. Bunların yanında, 2011 yılı boyunca tren setlerinin denetlenmesi ve projelendirilmesi yapılmıştır³³⁸. Ayrıca pek çok mahallede daha önce yapımına başlanan yaya alt ve üst geçitleri tamamlanarak halkın hizmetine sunulmuş; ihtiyaç görülen diğer mahallelerde de yaya geçitlerinin yapılması için ihalelere çıkmıştır. 6 Haziran 2011'de, raylı sistemin en önemli istasyonlarından olan Halkapınar'da iki adet yaya üst geçidi yapılması için de ihaleye çıkmış; Evka-5'te de Egekent Kavşağı'nın yapımına başlanmıştır. Tüm

³³⁴ "Menderes Aliağa'ya Kavuşuyor", 28/01/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/352> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³³⁵ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu*, s. 338.

³³⁶ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu*, s. 194.

³³⁷ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu*, s. 193.

³³⁸ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu*, s. 196.

bu süreçler TCDD onayı ile hayata geçirilmiş ve trafiği aksatmamak adına özellikle geceleri çalışılmıştır. Bu durum, yer yer işlerin planlanandan yavaş ilerlemesine sebep olabilmektedir³³⁹.

İBB'nin 2011 yılındaki en önemli yatırımlarından birini Hilal Aktarma İstasyonu'nun yapımına başlanması olmuştur. Metro hattı ile tren hattının çapraz bir şekilde kavuştuğu bu nokta, metro ile İZBAN'ın entegrasyonu bakımından büyük önem arz etmektedir. 2011 yıllık raporunda *“İzmir Ulaşım Ana Planı çerçevesinde, alternatif ulaşım türleri arasında entegrasyonu sağlayan raylı taşıma sistemleri oluşturularak kentsel erişimin kolaylaştırılmasını”*³⁴⁰ hedeflediğini dile getiren İBB, bu amaç doğrultusunda, banliyö sistemi ile hafif raylı sistem (metro) arasında yolcu aktarımını sağlayan Halkapınar istasyonundaki yoğunluğun azaltılması için Hilal aktarma istasyonunun projesini hazırlamıştır. Gerekçe olarak İBB, bahsi geçen raporda şu ifadelere yer vermektedir: *“Banliyö Sistemi ile İzmir Hafif Raylı Sistem arasında yolcu aktarımını sağlayacak Hilal istasyonu 2. Aktarma istasyonu olacaktır. Böylece Halkapınar istasyonunda yaşanan yoğunluk azaltılacaktır”*³⁴¹.

Görüleceği üzere resmi faaliyete başladığı ilk yılında özellikle altyapı ve bakım çalışmalarına ağırlık veren İZBAN, uzun vadeli planları da hayata geçirmeye başlamıştır. 2010-2017 Stratejik Plan'ında, *“Kentlinin ihtiyacına karşılık verecek güvenli, konforlu ve çevre dostu teknolojiyi benimseyen alternatif ulaşım yapısıyla bireysel seyahat kalitesini artırmayı”*³⁴² ve *“ulaşım entegrasyonunun geliştirilmesi ve kentin dokusuna uygun alternatif toplu ulaşımın çeşitlendirilmesini”* hedeflediğini belirten İBB, 2011 yılında 33 adet yeni tren seti ve yedek parçalarının alınması projesi için düğmeye basmıştır³⁴³. Bunun yanında, raylı sistemin açılışından önce 80 kilometrelik mevcut hattı Torbalı'ya uzatarak toplam uzunluğu 115 km'ye çıkarmak için de çalışmalar başlamıştır. Bu konuda, *“Banliyö'de 80 km. hattı üzerinde Kuzey-Güney bağlantısını gerçekleştirdik, ardından Torbalı'ya uzanıyoruz. İZBAN hattı yaklaşık 115 km. ye uzanacak. Hedefimiz toplam kilometrede raylı sistemin ağırlığını ortaya çıkarmak”* amacıyla hareket ettiklerini dile getiren Kocaoğlu³⁴⁴ yönetimindeki İBB, bu amaç doğrultusunda dört adet yeni istasyon ve yedi adet karayolu geçidi yapmayı 2011 yıllık raporunda vadetmiştir³⁴⁵.

³³⁹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 194.

³⁴⁰ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 196.

³⁴¹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 194-195.

³⁴² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2010-2017 Stratejik Planı, s. 292.

³⁴³ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 452.

³⁴⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, Aziz Kocaoğlu'nun önsözü.

³⁴⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu, s. 196.

İZBAN'ın ilk yılında İzmir halkından yoğun bir ilgi gördüğü söylenebilir. Gerek otobüs ve metro ile entegre bir şekilde aktarma imkânı sunması gerekse hızı İZBAN'ı kısa sürede İzmirliilerin vazgeçilmez bir ulaşım vasıtası olarak öne çıkarmıştır. İBB Başkan Vekili Sırrı Aydoğan ve TCDD Başkanı Süleyman Karaman'a göre o tarihte günlük yolcu sayısı 120 bine ulaşmıştır. Bu sebeptendir ki, günlük 550 bin yolcu taşımayı öngören ve bu yoğun talebe karşılık vermek isteyen İZBAN yönetimi, ilk olarak 40 yeni tren seti satın almak için ihaleye çıkma kararı almış³⁴⁶, bu süre zarfında geçici bir çözüm olarak da TCDD'den yeni trenler kiralama yoluna gitmiştir. TCDD'nin az kullandığı hatlardaki yedek araçlardan oluşturduğu 3'er vagonlu 10 adet tren seti, 18 Ağustos 2011 günü Alsancak Garı'nda düzenlenen törenle teslim alınmıştır. Törene Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Dr. Sırrı Aydoğan, TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, İZBAN A.Ş. Genel Müdürü Selçuk Sert ve Genel Müdür Yardımcısı Sönmez Alev katılmıştır. İBB Başkan Vekili Sırrı Aydoğan, törende yaptığı açıklamada, eylül ayına kadar 10 adet tren seti daha alındığı takdirde ulaşımında büyük bir rahatlık sağlanabileceğini dile getirmiş³⁴⁷, 40 yeni setin alımı için de ihaleye çıkıldığını ve uzun vadede filolarını 73 sete çıkarmayı hedeflediklerini söylemiştir. Bu bile tek başına İzmirliilerin İZBAN'a olan ilgisini açıklamak için yeterlidir. Törende söz alan Yıldırım da İBB-TCDD ortaklığının tüm şehirler için örnek bir iş birliği olduğunu ve bu yeni kiralama ile birlikte İZBAN'ın yolcu kapasitesinin %30 artacağını dile getirmiştir. Törenin ardından gerekli protokoller imzalanmış ve İBB Başkan Vekili Aydoğan ve Ulaştırma Bakanı Yıldırım trenle Karşıyaka istasyonuna kadar yolculuk yapmışlardır³⁴⁸.

³⁴⁶ "İZBAN'a 10 Vagon", 18/08/2011, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-a-10-vagon-18514342> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁴⁷ "Raylı Sisteme Yeni Soluk", 19/08/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/458> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁴⁸ "Raylı Sisteme Yeni Soluk", 19/08/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/458> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)



Görsel 54: Binali Yıldırım ve İBB Başkan Vekili Sırrı Aydoğan³⁴⁹

2011 yılı boyunca 39.539.584 yolcu taşıyan İZBAN³⁵⁰, 2012 yılına gelindiğinde günlük 550 bin yolcu taşıma hedefine biraz daha yaklaşmıştır. Bu yıl zarfında İZBAN, 2011 yılında olduğu gibi altyapı ve bakım çalışmalarına ağırlık vermiştir. Bu noktada, İZBAN'ın 2012 yılı için öngördüğü hedeflerin hayata geçirildiği görülmektedir. Öncelikle, daha önce yapımına başlanan ve 2011 yıllık raporunda³⁵¹ da 2012 yılında tamamlanması hedeflenen Çiğli depo atölyesinin makine ve ekipmanlarının büyük bir bölümünün teslimatı tamamlanmıştır³⁵². 2011 yılında Aziz Kocaoğlu tarafından dile getirilen "80 kilometrelik mevcut hattın Torbalı'ya uzatılması" projesi için de somut adımlar atılmıştır. 7 Ekim 2011'de³⁵³ atılan temelin ardından, Tepeköy'e kadar uzanan hatta yapılacak olan 4 adet istasyonun (Tekeli, Pancar, Torbalı ve Tepeköy) ve 7 adet karayolu geçidinin

³⁴⁹ "Raylı Sisteme Yeni Soluk", 19/08/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/458> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁵⁰ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu*, s. 291.

³⁵¹ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu*, s. 452.

³⁵² *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu*, s. 441.

³⁵³ "Torbalı'da İZBAN Kardeşliği", 03/02/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalı39da-IZBAN-kardesligi-h544.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

uygulama projelerinin hazırlığı 20 Nisan 2012'de tamamlanmıştır³⁵⁴. Daha sonra Torbalı ve Tepeköy istasyonlarının yapılması için ilk olarak 23 Temmuz 2012'de ihaleye çıkmış, 24 Eylül 2012'de yer teslimi yapılmış³⁵⁵, 7 Aralık 2012 tarihinde Torbalı tren istasyonunun temel atma töreni gerçekleştirilmiştir³⁵⁶. Bu arada, Torbalı'ya uzanan hatta inşa edilmesi düşünülen Develi, Tekeli ve Pancar istasyonlarının yapılması için 31 Ağustos 2012'de ihaleye gidilmiş, ihalenin sonuçlanmasını takiben 8 Ekim 2012'de yer teslimleri yapılmıştır³⁵⁷. Bununla da kalmayan İBB, TCDD ile hattın güneyde Selçuk, kuzeyde ise Bergama'ya uzatılması için ön protokol hazırlıklarına başlamıştır³⁵⁸. 2012 yıllık raporunda İBB, ilgili ön protokolün imzalanmasının ardından ilave istasyon ve karayolu geçitlerinin uygulama projelerinin hazırlanacağını ifade etmektedir³⁵⁹.



Görsel 55: İZBAN'ın 2011 Yılında Yayımladığı Bir Bilgilendirme Görseli³⁶⁰

İZBAN'ın 2012 yılındaki en önemli atılımlarından biri, 2011 yılında duyurulan Hilal aktarma istasyonu için somut adımların atılması olmuştur. O tarihe kadar aktarma yükünü öncelikle Halkapınar istasyonu çekerken, Hilal aktarma istasyonu ile birlikte yolcuların metro ile daha rahat ve hızlı aktarma yapabilmeleri, böylelikle Halkapınar'ın yükünün hafifletilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda İBB, Kahramanlar Akıncılar'a karayolu altgeçidi ve Hilal aktarma istasyonunun

³⁵⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 187.

³⁵⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 187.

³⁵⁶ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 326.

³⁵⁷ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 187.

³⁵⁸ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 378.

³⁵⁹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu, s. 187.

³⁶⁰ "Çifte Bayram Günümüz", 30/08/2017, <https://www.izban.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3401&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

yapımı için 13 Nisan 2012 tarihinde ihaleye çıkmıştır. 300 günde yapılması planlanan projenin inşaat çalışmaları 10 Haziran 2012 tarihinde başlamıştır. Bu süre zarfında yolcuların sorun yaşamaması için Halkapınar-Alsancak arasında eşzamanlı olarak ring seferleri ayarlanmıştır. Böylelikle İZBAN'ın sefer sayısı günde 176'dan 192'ye çıkarılmış, Aliağa-Cumaovası arasındaki süre de 97 dakikadan 87 dakikaya düşürülmüştür. Ayrıca, önemli istasyonlarda son tren kalkış saatleri de esnetilerek yolcuların mağduriyetleri giderilmeye çalışılmıştır³⁶¹. 2012 yılı boyunca İZBAN, 55.154.721 yolcu taşıyarak bir önceki yılı neredeyse ikiye katlamıştır³⁶². Hilal istasyonunun kısa sürede yakaladığı ile İBB'nin resmi kaynaklarında şu şekilde ifade edilmektedir: *"İZBAN'ın 32. istasyonu olarak 4 Ağustos'ta açılan Hilal Aktarma İstasyonu, iki ay gibi kısa bir sürede yolcu akınına uğradı. Şirinyer-Konak yönündeki aktarmayı çok daha hızlı hale getiren ve İZBAN ile İzmir Metrosu'nun Halkapınar'dan sonraki ikinci kesişme noktası olan Hilal Aktarma İstasyonu'nu iki ayda 500 bine yakın İzmirli kullandı. Şu anda günde 12 bin 500 yolcunun giriş yaptığı istasyon, ulaştığı yolcu sayısı ile İZBAN'ın en yoğun istasyonlarından biri oldu. Şirinyer-Konak yönündeki ulaşım süresini kısaltan Hilal Aktarma İstasyonu, İzmir Metrosu'nun Hilal İstasyonu'ndaki yolcu sayısını da olumlu etkiledi. Daha önce ayda sadece 40 bin yolcunun giriş-çıkış yaptığı İzmir Metrosu Hilal İstasyonu, 4 Ağustos'tan bu yana 500 binin üzerinde İzmirliye hizmet verdi. Hilal'in İzmir Metrosu istasyonları arasındaki yolcu payı yüzde 0,9'dan yüzde 5,4'e yükseldi. İzmirli, Basmane bölgesindeki özel hastaneler, Yenışehir tarafındaki resmi daireler ve İzmir Fuarı'na ulaşmak için de Hilal'i tercih ettiler"*³⁶³.

³⁶¹"İZBAN ile Metroya İkinci Aktarma İstasyonu Geliyor", 10/04/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/490> (Erişim Tarihi: 08.07.2022); "İZBAN Seferlerine "Hilal Ayarı", 08/06/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/405> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁶² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu, s. 291.

³⁶³ "İzmir Hilal'i Sevdi", 04/10/2013, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/431> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)



Görsel 56: İZBAN'ın Hilal Aktarma İstasyonunun Önemini Vurgulamak İçin Hazırladığı Bilgilendirme Görseli³⁶⁴

Altyapı çalışmalarının yanında İZBAN, yoğun talebi karşılamak için somut adımlar atmayı sürdürmüştür. 2011 Ağustos'unda TCDD'den kiraladığı trenlere ek olarak, asıl hedef olan 40 adet yeni tren seti için 10 Ekim 2011 tarihinde ihaleye çıkmıştı. İhalede yalnızca Hyundai Rotem, CAF ve CSR Zhuzhou firmaları teklif vermiş; ihale komisyonunun incelemeleri neticesinde en düşük teklifin Güney Kore'den Hyundai Rotem firmasının verdiği (179.000.998.812 dolar) görülmüş ve Ocak 2012'de 40 adet trenin Hyundai Rotem firmasınca yapılacağı kesinleşmişti³⁶⁵. Takvimler 17 Mart 2012'yi gösterdiğinde İBB, TCDD ve Hyundai Rotem firması arasında törenle sözleşme imzalanmış ve İZBAN'ın kapasitesinin artırılması noktasında önemli bir adım atılmıştır³⁶⁶. İmzalanan sözleşmeye göre trenler, imzayı takip eden 20. ayda 3, sonraki 7 ayda 17, sonraki 7 ayda ise 20 set olacak şekilde İZBAN'a teslim edilecekti. 40 set banliyö treni için ayrıca 45.000.000 dolarlık yerli yan sanayi malzemesinin kullanılması da öngörülmüştür. 70'er metrelik 3'er vagonlardan oluşan ve 750 yolcu kapasitesine sahip olan setler 2.300 beygir gücünde olup, saatte 140 kilometre

³⁶⁴ "İzmir Hilal'i Sevd'i", 04/10/2013, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/431> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁶⁵ "İZBAN Büyüyor", 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁶⁶ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu*, s. 325.

hıza ulaşabilme özelliği ile dikkat çekmektedir. İleri teknolojik sistemlerle donatılacak olan trenlerle İZBAN'ın tren setinin 73'e yükselmesi planlanmıştır³⁶⁷.



Görsel 57: Çevre ve Şehircilik Bakanı Erdoğan Bayraktar ve İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu Törende³⁶⁸

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Çevre ve Şehircilik Bakanı Erdoğan Bayraktar, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu, İzmir Vali Yardımcısı Haluk Tunçsu, TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman, Güney Kore Ankara Büyükelçisi Sangkyu Lee ve Hyundai Rotem CEO'su Min-Ho Leenin yanı sıra milletvekilleri ve çok sayıda üst düzey bürokratin katıldığı imza töreninde konuşan Aziz Kocaoğlu, “Çok meşakkatli çok çileli yollardan geçtik. Bunları belki bir gün hatıralarımızda yazarız” ifadelerini kullanmıştır. Konuşmasının devamında, İZBAN'ın günlük ortalama 150 bin yolcu taşıma kapasitesine ulaştığına ve son zamanlarda ilk kez 160 bin yolcu sınırına ulaştıklarına dikkat çekerek, projenin aksayan yönleri olduğunu ve bunların “çocuk hastalıkları” olarak adlandırılabilirliğini belirtmiş ve şu şöyle devam etmiştir: “Kâğıt üzerinde olmayan sıkıntılarımız var. Bunları aynı minval üzerinde çözmek zorundayız. Örneğin projede

³⁶⁷ “İZBAN Büyüyor”, 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁶⁸ “İZBAN Büyüyor”, 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

atlanan Hilal İstasyonu'nun bir an önce tamamlanması gerekiyor. Projesi bitti, ihaleye çıkıyoruz. Ege Mahallesi'nde yapılacak altgeçidi de aynı anda ihale ediyoruz. (...) Bu problemler çıktıkça giderilmeye çalışılacak. Sistem mükemmelleşinceye kadar, 150 yıl önce yapılan bu hatta daha çok iş yapacağız”³⁶⁹.

Bunların yanında, seferlerin sıklaştırılması gerektiğini ve bu konuda TCDD'den beklentileri olduğunu dile getiren Kocaoğlu, TCDD'den beklediği desteği şu ifadelerle dile getirdi: *“Bu konuda Demiryolcu arkadaşların banliyöye ağırlık vermelerini, bu sistemi kabullenmelerini rica ediyorum. Ulaşımın ağırlığının banliyöye ayrılması çok büyük önem taşımaktadır. Bu sisteme çekerlerle beraber ayrılan para 1 milyar doları geçmektedir. Bunun geriye dönmesi gerekir. İstanbul'dan takviye çekerlerin gelişinin hızlandırılması ve sefer sıklığının 12 dakikanın altına inmesi bizim 2-3 ay içinde günde 300 bin yolcuya ulaşmamızı sağlayacaktır. Çekerlerin maliyetlerinin faizleriyle birlikte ödenebilmesi için sistemdeki yolcu sayısının günlük 300 bine çıkması zorunluluk haline gelmiştir. Artık un, yağ, her şey vardır. Bizlere helvayı karmak kalmaktadır”³⁷⁰.*

Kocaoğlu'nun ardından söz alan Binali Yıldırım, projenin herkese örnek olduğunu bir kere daha dile getirerek, TCDD'nin gerekli alanlarda çalışmalar yapacağını sözünü vermiş ve trenlerin Türkiye'de üretilmesi için de adımlar atacaklarını dile getirerek şu ifadeleri kullanmıştır: *“Başından beri gerçekleştirilmesi için uyumlu bir çalışma gösteren İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TCDD Genel Müdürlüğü'ne İzmirliiler adına teşekkür ediyorum”.* Kocaoğlu ve Yıldırımın ardından Hyundai Rotem CEO'su Min-Ho Lee de söz alarak, İZBAN için üretilen trenlerin İzmir'in simgesi olacağını dile getirmiştir. Güney Kore'nin Ankara Büyükelçisi Sangkyu Lee de imza töreninin iki ülke arasındaki birliğin bir yansıması olduğunu ifade etmiştir³⁷¹.

2013 yılına gelindiğinde üçüncü yılını geride bırakan İZBAN, 2013 yılı boyunca gerçekleştirdiği 70.810 sefer ile günlük 200.000'in üzerinde yolcu taşıma kapasitesine ulaşarak bir anlamda kendi rekorunu da kırmış; buna rağmen hedeflenen günlük 550 bin yolcu rakamına ise henüz ulaşamamıştır.

2013 yılında en dikkat çekici gelişme, İZBAN'ın 32. istasyonu olan Hilal aktarma istasyonunun açılması, böylelikle yolcu sirkülasyonunun artmasıdır³⁷². 2013 yılı için bir diğer önemli gelişme, güneyde Tepeköy'e Selçuk'a, kuzeyde de Aliğa'ya uzanan demiryolu hattının

³⁶⁹ “İZBAN BÜYÜYOR”, 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁷⁰ “İZBAN Büyüyor”, 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁷¹ “İZBAN Büyüyor”, 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁷² “İZBAN'da Hilal Aktarması 4 Ağustos Pazar'a Açılıyor”, 02/08/2013, <https://www.mynet.com/İZBANda-hilal-aktarmasi-4-agustos-pazara-aciliyor-180100997309> (Erişim Tarihi: 09.07.2022)

Bergama'ya uzatılması projesi için somut adımların atılması olmuştur. Bu amaç doğrultusunda ilk olarak 13 Şubat 2013 tarihinde ön sözleşme imzalanmıştır³⁷³.

Bunların dışında resmi raporlara bakıldığında, İZBAN'ın 2011 ve 2012 yılında başladığı diğer pek çok istasyon ve altyapı çalışmalarının 2013 yılında nihayete erdirilemediği, sonraki yıllar için bitirilmesinin planlandığı göze çarpmaktadır. Bu konuda İBB, 2013 yılına ait yıllık raporda ileriye dönük olarak şu ifadeleri kullanmaktadır:

“İZBAN-İzmir Banliyö Taşımacılığı Sistemi Ticaret A.Ş. 14/11/2006 tarihinde, yolcu taşıma hizmeti vermek için kurulmuştur. 30 Ağustos 2010 tarihinde, “Uzun yolun kısıası” diyerek, “güvenli, konforlu, hızlı, ekonomik, temiz, zamanında ulaşım” sağlamak anlayışını misyon edinerek İzmirliyle toplu taşımacılık hizmeti vermeye başlayan İZBAN A.Ş. 3. Yılıni geride bırakmıştır. Günde ortalama 200.000'in üzerinde kişinin yolculuk ettiği banliyö sistemi, yapımı devam eden yeni hatlar ve önümüzdeki yıllarda hayata geçirilecek yeni projelerle, İzmir'de toplu taşımacılığın omurgası olma yolundadır. Türkiye'nin havalimanı bağlantılı ilk ve en büyük banliyö hattıdır. Kullanılan 80 kilometrelik İZBAN hattının Selçuk ve Bergama'ya uzaması ile birlikte hattın toplam uzunluğu 191 Km'ye ulaşacaktır. 4'ü yer altında olmak üzere 32 adet istasyon, 16 adet aktarma merkezi, 2 adet tren deposu ve toplam uzunluğu 5,2 km olan tünellerde 43 tren setiyle İzmir Büyükşehir Belediyesi ile birlikte yüksek standartta banliyö işletmeciliği yapmaktadır. İZBAN, 2016 yılı itibarıyla set sayısını 73'e yükseltecektir. 2013 yılının 2. Yarısına gelindiğinde günde 200 bin yolcu taşıyan İZBAN'ın güneyde Torbalı ve Selçuk, kuzeyde Bergama'ya kadar uzanması ve yolcu sayısını günde 550 bine çıkarılması çalışmaları başlamıştır³⁷⁴”.

2011 ve 2012 yılları kadar hareketli geçmese de İZBAN'ın yakaladığı ivme 2013 yılında da sürmüştür. İBB'nin ilk defa 2013 yılı raporlarında yer verdiği yıllık istatistikler, bize İZBAN'ın faaliyetleri hakkında fikir vermektedir. 2013 yılında 70.810 sefer gerçekleştiren İZBAN, yıl boyunca 61 milyon yolcu taşımıştır, ki bu rakam Büyük Britanya'nın ya da İspanya'nın toplam nüfusuna yakındır. Çalışan ve sefer başına yolcu sayıları ise bizlere ileriye dönük olarak İZBAN istatistiklerini kıyaslamak ve bu surette İZBAN'ın işleyişi hakkında fikir edinmemizi sağlayabilecek olan önemli bilgilerdir³⁷⁵.

Her halükârda, dördüncü yılında İZBAN'ın İzmir halkı tarafından sıklıkla kullanılan bir toplu taşıma aracı haline geldiği rahatlıkla söylenebilir. Pek çok kişi tarafından Türkiye'ye ve hatta

³⁷³ “İZBAN Açılışına Yurt Dışı Rötari”, 03/02/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/egre/İZBAN-acilisina-yurt-disi-rotari-40048809> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁷⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu, s. 415-416.

³⁷⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu, s. 416.

dünyaya örnek bir iş birliği projesi olarak gösterilen İZBAN'ın istikrarlı yükselişi dünyanın da gözünden kaçmamıştır. Bu bağlamda İZBAN, ulaşım sektöründe dünyanın en büyük kuruluşlarından olan Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) tarafından 2013 yılında “En iyi iş birliği” kategorisinde birinciliğe layık görülmüştür. Bu kapsamda 60. Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği dünya kongresi ve kent içi ulaşım fuarına İBB Başkanı Kocaoğlu ve beraberindeki heyet katılım sağlamıştır³⁷⁶.



Görsel 58: Aziz Kocaoğlu ve Heyeti 60. Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği Dünya Kongresinde Ödüllerini Alıyor³⁷⁷

İZBAN'ın 2013 yılındaki bu başarısının ardından İBB, 2014 yılına gelindiğinde altyapı çalışmalarında önemli ilerlemeler kat etmiştir. 2012 yılında çalışmaların başlandığı Torbalı, Tepeköy, Develi, Tekeli, Pancar ve Kuşçuburnu istasyonlarının mimari, elektronik ve mekanik işleri tamamlanmıştır. Akabinde, yapımına devam edilen Cumaovası-Tepeköy arasındaki istasyonlarda

³⁷⁶ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu, s. 231.

³⁷⁷ “Çifte Bayram Günümüz”, 30/08/2017, <https://www.İZBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3401&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

kamera, yolcu bilgilendirme, saat, acil çağrı, anons, telsiz, yangın algılama ve telefon sistemlerinin montajları bitirilmiştir. Ayrıca, Tepeköy'e uzanan hatta yapılması planlanan Sağlık İstasyonu için de 19 Aralık 2014 tarihinde yer teslimi yapılmıştır. Bunlara ek olarak İBB, 2014 yıllık raporunda, hattın Tepeköy'den Selçuk'a, Aliağa'dan da Bergama'ya uzatılması planının geçerli olduğunu ve bu plan doğrultusunda 80 kilometrelik demiryolu hattının 188 kilometreye ulaşacağını öngörmektedir³⁷⁸.

Altyapı çalışmalarıyla daha da büyüyen İZBAN'ın 2014 yılı istatistikleri incelendiğinde, 2013 yılına oranla hatırı sayılır bir değişiklik göze çarpmaktadır. Öncelikle yıllık sefer adeti yaklaşık iki katına çıkmış, yolcu sayısı yaklaşık 25 milyon artışla 86,5 milyona ulaşmıştır. Bir yıllık bir sürede bu denli bir artışın yaşanması akla ilk olarak şehrin yoğun bir nüfus artışına maruz kaldığını akla getirirse de, resmi anlamda 2014 yılında İzmir'in nüfusu bir önceki yıla oranla yalnızca %12 artmıştır³⁷⁹. Bu durum iki şekilde açıklanabilir: Öncelikle, 2012'de Güney Kore'den sipariş edilen 120 vagonluk 40 adet tren seti, 2013 Haziran'ında Adapazarı'nda Eurotem fabrikasında montaj işlemi yapıldıktan ve gerekli testten geçirildikten sonra 2014 Temmuz'unda İzmir'de faaliyete başlamıştır. Her seti tek seferde 2.250 yolcu taşıyabilen yeni trenler, İZBAN'ın taşıma kapasitesini de büyük ölçüde artırmıştır³⁸⁰. Ayrıca, yeni açılan istasyonlarla (Hilal aktarma istasyonu 32. istasyon olarak 2013 Ağustos'unda açılmıştır) birlikte mevcut İzmir nüfusunun giderek İZBAN'ı daha fazla tercih etmeye başladığı söylenebilir. Yeni trenlerle birlikte İZBAN'ın sefer sayısı ve taşıma kapasitesi, Hilal istasyonu ile da İZBAN hattına erişim artmıştır. Böylelikle sefer başına düşen yolcu sayısındaki yoğunluk azalmıştır. Yolcu sayısı ciddi oranda artmasına rağmen çalışan başına düşen yolcu sayısı üçte bir oranda azalmıştır; bu durum İZBAN'ın 2014 yılında ciddi manada personel alımı yaptığına ve büyümeye gittiğine de işaret etmektedir. Bu bakımdan 200.000.000³⁸¹ yolcu rakamına ulaşılması şaşırtıcı olmamalıdır.

³⁷⁸ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2014 Faaliyet Raporu*, s. 160; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu*, s. 183.

³⁷⁹ "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2014", 28/01/2014, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuc-lari-2014-18616> (Erişim Tarihi: 09.07.2022)

³⁸⁰ "Merhaba Körfez Yunusu", 01/09/2014, <https://www.izban.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=352&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022); "Öncü Yunuslar Geldi", 18/04/2014, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/439> (Erişim Tarihi: 08.07.2022). 2.95 metre genişlik ve 3.85 metre yükseklikte olan bu trenler, ön görüntülerinin Yunus balıklarını andırmaları sebebiyle İzmirli tarafından "Körfez Yunusu" olarak adlandırılmıştır. "İZBAN Açılışına Yurt Dışı Rötari", 03/02/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/izban-acilisina-yurt-disi-rotari-40048809> (Erişim Tarihi: 08.07.2022). Güney Kore'den gelen yeni trenlerle birlikte, daha önce TCDD'den kiralanan 10 adet set geri gönderilmiştir. Bkz. "Dünya'nın Çevresini 500 Kez Dolaştılar", 29/01/2015, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/dunyanin-cevresini-500-kez-dolastilar-28068570> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

³⁸¹ "İZBAN 7 Yaşında", 30/08/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/izban-7-yasinda-h18376.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

2014 yılında hatırı sayılır bir büyümeye gittiği anlaşılan İZBAN, daha önce planlarını gerçekleştirdiği yeni istasyonların inşaat çalışmalarını da sürdürmüştür. Tepeköy yönünde yapılması planlanan ve 2014 Aralık'ında yer teslimi yapılan Sağlık İstasyonu'nun inşaatına, İBB'nin iddiasına göre TCDD'den kaynaklanan aksaklıklar sebebiyle 2015 Şubat'ında başlanmış ve 2016 yılının ikinci yarısında tamamlanması öngörülmüştür. Bir diğer önemli proje olan Selçuk İstasyonu'nun inşaatı ise, yine TCDD'den kaynaklandığı öne sürülen sebeplerden ötürü, 2015 Mart'ında başlayabilmiş ve 2016'nın ikinci yarısında bitirilmesi öngörülmüştür³⁸². Bu süre zarfında İBB, istasyonların çevresinde çok sayıda alt ve üst geçit ile çevre düzenlemeleri yapmıştır³⁸³. Bunların yanında dijitalleşmeye ayak uyduran İZBAN, yeni bir web sitesi için altyapı ve tasarım çalışmalarını tamamlamış ve 2015 yılında web sitesi yayın hayatına başlamıştır³⁸⁴.



Görsel 59: 2014 Yılında Faaliyete Başlayan ve İzmirli Tarafından "Körfez Yunusu" Olarak Adlandırılan Yeni Tren Alsancak İstasyonunda³⁸⁵

³⁸² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 183.

³⁸³ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 123, 144-148, 170, 183.

³⁸⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2014 Faaliyet Raporu, s. 411; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 470.

³⁸⁵ "Merhaba Körfez Yunusu", 01/09/2014, <https://www.İZBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=352&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

2015 yılına gelindiğinde İZBAN'ın İzmir'deki toplu taşıma içerisindeki rolünün %0,2'den %14,5'e çıktığı görülmektedir. İZBAN'ın bu yükselişi, İBB'nin İZBAN hakkında yaptığı kamuoyu anketlerine de yansımıştır³⁸⁶. İzmir'de orta gelir ağırlıklı bir grup üzerinde yapılan ankete göre İZBAN'dan “çok memnun” olduğunu dile getirenler %35,7, “memnun olduğunu” dile getirenler %48, “ne memnunum ne memnun değilim” diyenler %8,8, “memnun değilim” diyenler %5,8, “hiç memnun değilim” diyenler ise %1,7 olmuştur. En çok bilgi sahibi olunan ve en çok desteklenen projenin, %89,8 ile “İZBAN Ağına Genişletilmesi” olması dikkat çekicidir³⁸⁷. İzmir genelinde muhtarlar üzerinde yapılan benzer ankete ise İZBAN çalışmaları, yeşil alan ve sokak düzenlemeleri ile altyapı çalışmalarının ardından üçüncü öncelikli faaliyet olarak görülmüştür³⁸⁸. Genel olarak bakıldığında, İnternet anketi, Stklar anketi, İBB personeli anketi, İzmir geneli muhtarlar anketi, İBB meclis üyeleri anketi ve sokak anketi bir araya getirildiğinde, hemen her kesimin İZBAN başta olmak üzere raylı sistem yatırımlarını (İZBAN dışında metro, tramvay vs.) en önemli yatırımlar olarak gördükleri açıktır. Yalnızca muhtarlar altyapı ve yeşillendirme çalışmalarını daha önemli görmüştür³⁸⁹.

2015 yılı istatistiklerine bakıldığında İZBAN'ın yıllık sefer sayısı bir önceki yıla oranla yarı yarıya azalmıştır. Yolcu sayısı ise 2013-2014 arasındaki astronomik (yaklaşık 25 milyonluk) artışın ardından oldukça düşük bir seviyede (yaklaşık bir milyon) kalmıştır. Bu durum, İzmirli için İZBAN'ın önemli ve bir o kadar da istikrarlı bir alışkanlık haline geldiğini göstermektedir. Çalışan başına yolcu sayısı ise astronomik bir artışla 272 bin rakamına ulaşmıştır. Bu artış, sefer sayısının da yarı yarıya düştüğü göz önüne alındığında, yolcu yoğunluğunun arttığına işaret etmektedir³⁹⁰.

2016 yılına gelindiğinde İZBAN, beş yıllık süre zarfında 340 milyon yolcu taşımış bulunuyordu³⁹¹. Açılacak olan her yeni istasyon, o günlerde günde yaklaşık 270 bin yolcu taşıyan³⁹² İZBAN'ın hedeflediği günlük 500 bin yolcu rakamına ulaşmak için önemli bir basamaktı, ki bunun için hattın hedeflenen yönde, güneyde ve kuzeyde ilerletilmesi gerekiyordu. 2016 yılına girildiğinde bu hedef açısından en önemli gelişme, güneyde Torbalı istasyonunun açılması olmuştur. 6 Şubat 2016 günü faaliyete başlayan, resmi açılış töreni ise Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın Kazakistan

³⁸⁶ “İZBAN, 63 Sete Ulaştı”, 11/01/2015, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-63-sete-ulasti-27936727> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁸⁷ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı*, s. 128, 129

³⁸⁸ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı*, s. 133.

³⁸⁹ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı*, s. 134.

³⁹⁰ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu*, s. 468.

³⁹¹ “İZBAN Açılışına Yurt Dışı Rötari”, 03/02/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-acilisina-yurt-disi-rotari-40048809> (Erişim Tarihi: 29.08.2022); “Torbalı'da İZBAN Kardeşliği”, 03/02/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalı39da-İZBAN-kardesligi-h544.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

³⁹² “İZBAN Açılışına Yurt Dışı Rötari”, 03/02/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-acilisina-yurt-disi-rotari-40048809> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

ziyareti sebebiyle³⁹³ bir haftalık bir ertelemeye, 14 Şubat 2016 tarihinde gerçekleşen Torbalı istasyonu³⁹⁴, aynı gün açılan Tekeli, Pancar ve Tepeköy ile birlikte güney hattının Selçuk'a uzatılması projesinde önemli bir basamak olmuştur. İBB ve İZBAN, Torbalı istasyonunun açılması ve hattın Selçuk'a uzanmasıyla birlikte günlük yolcu sayısının kısa sürede 300.000'i geçeceği tahmininde bulunmuştur³⁹⁵. Ayrıca bu istasyon, hızlı bir büyüme gösteren Torbalı ilçesinin gelişimi bakımından da oldukça önemli görülmüştür. İlçe Belediye Başkanı Adnan Yaşar Görmez, istasyonun açılışında şu ifadeleri kullanarak memnuniyetini dile getirmiştir: *"Torbalı'nın tarihinde ikinci bir sıçrama yaşayacağına inanıyoruz. Kentin tarihindeki ilk sıçrama bundan 150 yıl kadar önce inşa edilen İzmir-Aydın Demiryolu hattı ile olmuştur. Türkiye tarihinin bu ilk demir yolu hattının faaliyete girmesiyle Torbalı, küçük bir kasaba iken bugünün yüz altmış bin nüfuslu metropol ilçesine dönüşmüştür. Şimdi de İZBAN'ın hızlı tren faktörünün Torbalı tarihinde önemli bir aktör olacağını düşünüyoruz"*³⁹⁶.



Görsel 60: Aziz Kocaoğlu Torbalı İstasyonunda İncelemelerde Bulunuyor³⁹⁷

³⁹³ "Torbalı'da İZBAN Kardeşliği", 03/02/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalı39da-İZBAN-kardesligi-h544.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

³⁹⁴ "İZBAN 7 Yaşında", 30/08/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-7-yasinda-h18376.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

³⁹⁵ "İZBAN Torbalı Seferleri Yarın Başlıyor", 05/02/2016, <https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/16146/tr> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

³⁹⁶ "Torbalı'da İZBAN Heyecanı", 30/01/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalida-İZBAN-heyecani-h414.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

³⁹⁷ "İstikamet Torbalı", 13/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/329> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım da Torbalı istasyonunun açılışı öncesi yaptığı konuşmada, bu projenin Torbalı'nın her anlamda canlanmasına katkı sağlayacağını, bölgedeki sanayi tesislerine gelen 60 bin İzmirli işçinin ulaşımının rahatlayacağını belirtmiş ve şu ifadeleri kullanmıştır:

"Bizim bu projeyi tek başıma yapma imkânımız ve hakkımız olmasına rağmen projenin verimliliği ve iş birliğine örnek model olması için hükümetimiz dönemin Başbakanı şimdiki Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın yönlendirmesiyle böyle bir karar aldık. Bu kararın ne kadar isabetli olduğunu şimdi görüyoruz. Bu birlikteliğin örnek olmasını isterim. Biz hep ne dedik, 'mesele İzmir'e hizmetse siyaset teferruattır. İZBAN hattı hakikaten İzmir halkı için yüz akı bir projedir. Torbalı tarım ve sanayi ilçesi. Yıllık 800 milyon dolarlık ihracatla 61 ili geride bırakan, 800 fabrika, 46 bin işçisiyle ekonominin lokomotifi bir ilçe. Torbalı'nın bu başarısını İZBAN'la taçlandıracağız. İZBAN iki sanayi bölgesi Torbalı ile Aliağa'yı birbirine bağlayacak. Üniversite öğrencileri artık ailelerinin yanında kalabilecek. Torbalı'da ekonomik ve sosyal hayat canlanacak. Metropolis antik kentine, yörenin güzel köyleri dolup taşacak. Torbalı'da yaşayan yaklaşık 150 bin kişinin İzmir kent merkezine ulaşımı kolaylaşacak. Ucuz, kaliteli ve emniyetli ulaşım imkânı olacak. Ulaşımda İzmir merkez ve merkeze bağlı ilçelerle arasında ayrıca Aliağa-Pancar-Torbalı OSB'lerinin bağlantısı da sağlanmış olacak. İzmir'in Aliağa'dan başlayan kuzey aksı ile Torbalı'da sonlanan güney aksının birleşmesi ile birlikte günlük yolcu sayısının yaklaşık 30 bin artması bekleniyor. Sanayi bölgelerine yoğunluğu İzmir'den gelen yaklaşık 60 bin işçinin ulaşımı kolaylaşacak"³⁹⁸.

İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu da altı istasyondan oluşan 30 kilometrelik hattın inşaatının tamamlanmasıyla birlikte demiryolu hattının 80'den 110 kilometreye ulaşacağına dikkat çekerek, Torbalı'nın gerek sanayi gerekse diğer alanlarda barındırdığı potansiyelin açığa çıkacağını ifade etmiştir:

"İZBAN, Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) Dünya Kongresi kapsamında düzenlenen yarışmada 'En İyi İş Birliği' kategorisinde birinciliğe layık görülen bir proje. Zaten Bakanlık ve Belediye arasındaki bu iş birliği kurulmasaydı, böyle bir projenin hayata geçmesi de mümkün değildi. Bu projeyi yaparken, bir kurum daha fazla iş yapmış, bir kurum daha az yapmış olabilir. Biz bir kader

³⁹⁸ "Torbalı'da İZBAN Kardeşliği", 03/02/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalı39da-İZBAN-kardesligi-h544.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

birlikteliği yapmışız. Gerisi lafı güzafır. Doğru olan, bu kente yakışan bu projelerin gerçekleştirilmesidir. Her bir etabı başlı başına dev bir proje niteliği taşıyan bu yatırımın 26 km'lik Selçuk ayağındaki çalışmalarımız da tüm hızıyla devam ediyor. Bizim için bu projenin olmazsa olmaz diye tanımlayacağımız son noktası Bergama'dır. Böylece İzmir'in kuzey ve güneyindeki iki antik kent ve iki büyük turistik merkezi Efes ve Bergama'yı raylı sistemle birbirine bağlamış olacağız. İnaniyorum ki, bu konuda da önemli adımlar atılacaktır. İzmir'in raylı sistem ulaşımındaki genel fotoğrafına baktığımızda ise bizim için gerçek bir gurur tablosu oluştuğunu söyleyebilirim. Torbalı hattı ve metro ile birlikte şu an çalışır durumda 130 km. uzunluğunda raylı sistem ağına sahibiz. Selçuk hattı devreye girdiğinde 156 km'ye ulaşacağız. Konak ve Karşıyaka tramvaylarının yapımı sürüyor. Sırada Narlıdere ve Buca metroları var. Bergama hattı için de bir an önce ihaleye çıkılması gerekiyor. Kısacası İzmir Büyükşehir Belediyesi olarak önümüzde kentin toplam raylı sistem ağını 250 kilometreye çıkaracak bir hedef var ve buna ulaşacağız³⁹⁹.

Torbalı'nın istasyonunun açılmasıyla birlikte 38 istasyona ve 110 kilometre hat uzunluğuna ulaşan İZBAN⁴⁰⁰, yolcu yoğunluğu sebebiyle yeni düzenlemelere gitmek durumunda kalmıştır. Bu bağlamda yoğunluğun en fazla olduğu sabah ve akşam saatlerinde Tepeköy-Menemen ile Aliağa-Cumaovası arasında, 17 Nisan 2016 tarihinden itibaren yeni bir sefer takvimine başlanmıştır. Buna göre Torbalı-Menemen arasında toplamda 13 treni her sabah 05.30-08.15'e kadar 20 dakikada bir olacak şekilde işletilmeye başlanmıştır; aynı güzergahta akşam akşam 16.00-19.00 saatleri 10 direkt tren karşılıklı olarak aynı tarife üzerinden sefer yapmıştır. Aliağa-Cumaovası hattında ise aynı saatlerde sabah 15, akşam 13 karşılıklı direkt tren seferi yapılmaya başlanmıştır. Bunlara ek olarak sabah ve akşam saatlerinde uç istasyonlardaki direkt tren sıklığı 20 dakikada 1 olacak şekilde düzenlenmiş, ayrıca her gün günün son 3 treni doğrudan (uçtan uca) gidecek şekilde ayarlanmıştır⁴⁰¹.

Torbalı'da açılan istasyonun yerelde yarattığı etkileri görmek uzun sürmemiştir. Torbalı istasyonunun açılmasından birkaç ay sonra Torbalı'daki konut satışlarında adeta "patlama" yaşanmıştır. Torbalı Ticaret Odası Başkanı Abdulvahap Olgun'un açıklamalarına göre, 2016'nın Ocak ayında, yani Torbalı istasyonu açılmadan bir ay önce ilçede yalnızca 357 ev satılırken, istasyonun açıldığı şubat ayında 450, mart ayında ise 504 ev satılmıştır. Nisan ayına gelindiğinde

³⁹⁹ "Torbalı'da İZBAN Kardeşliği", 03/02/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalı39da-İZBAN-kardesligi-h544.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁰⁰ "İZBAN'ın Çifte Bayramı", 31/08/2017, <https://www.milliyet.com.tr/eg/İZBAN-in-cifte-bayrami-2511496> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁰¹ "İZBAN, Direkt Seferler İçin Hazır", 15/04/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-direkt-seferler-icin-hazir-h3381.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

bu rakamın 600'e çıkacağını öngören Olgun, konuyla alakalı şunları söylemiştir: “*Satılan konutların yüzde 70’ini İzmirli alıyor. İzmirli hem yatırım hem de oturmak için Torbalı’yı tercih ediyor. İZBAN henüz ilçeye gelmeden bile birçok İzmirli tarafından ilçede konut alımı gerçekleşiyordu. Seferler başladı ve hareketlilik arttı. Konut satışlarının ilerleyen aylarda daha da yükselmesini bekliyoruz*”⁴⁰².

Torbalı örneği üzerinden gidildiğinde, İZBAN’ın tek başına hem bölgenin kalkınmasına katkı sağladığı söylenebilir. İZBAN istasyonunun açıldığı yerler vatandaşlar tarafından bir yatırım merkezi olarak görülmüş, bu istasyonun bulunduğu yerlerde emlak piyasasını yükseltmiştir. İZBAN’ın istasyon açıldıktan sonraki dört ay içerisinde Torbalı’ya 500.000 yolcu taşınması⁴⁰³ dahi İZBAN’ın ilçeyi merkeze bağlama, bir başka ifadeyle ilçedeki sirkülasyonu artırmaya sunduğu katkıyı göstermektedir.

Torbalı istasyonunun kullanıma açılmasının yanında İBB, banliyö hattının kuzey kısmında, Aliağa’da son bulan hattın Bergama’ya uzatılması projesi için çalışmalara başlamıştır. Fakat İBB’nin iddiasına göre proje genel hatlarıyla TCDD tarafından teslim edilmediği için çalışma yapılamamıştır. Bu konuda İBB, 2017 yılını işaret etmekte ve 2 adet proje çizim çalışması planladığını dile getirmektedir. Ayrıca, 2016 yılında herhangi bir projede yapım aşamasına geçilememiş, bu sebeple herhangi bir alt ya da üst geçit inşa edilememiştir⁴⁰⁴. Bu bakımdan İZBAN projesinin daha önce belirlediği hedeflerden bazılarının 2016 yılında sekteye uğradığı ve gecikmelerin yaşandığını söylemek mümkündür. 2016 yılı istatistiklerine bakıldığında ise sefer sayısının yeniden artış gösterdiği görülmektedir. Buna rağmen yolcu sayısı ve çalışan başına düşen yolcu sayısı ise neredeyse sabit kalmıştır⁴⁰⁵.

2016 yılının bir diğer özelliği, kadın çalışan sayısının geçmiş yıllara oranla artmasıdır. “Ray Melekleri” adı verilen İzmirli kadın makinistler basında da yer bulmuştur. 2016’ya gelindiğinde İZBAN’da 6 kadın makinist (toplam makinist sayısı o tarihte 120’dir) görev yapmaktadır. Hatice Can, Gamze Koyun, Aslı Kızak, Pınar Tüğ, Ebru Katiç ve Sibel Demir adlı bu makinistler İzmir demiryolculuğunun yüzleri olurken, İZBAN İşletme Müdürü Ayfer Uslu, “Öncü Kent” olarak adlandırdığı İzmir’in kadın makinistleriyle de öncü olduğunu dile getirmiştir⁴⁰⁶.

⁴⁰² “İZBAN Konut Satışını Uçurdu”, 27/04/2016, <https://www.izgazete.net/ekonomi/İZBAN-konut-satisini-ucurdu-h3915.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁰³ “İZBAN Yeni Hattında 500 Bin Yolcu Taşındı”, 15/06/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/İZBAN-yeni-hattinda-500-bin-yolcu-tasidi-h6409.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁰⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu, s. 111, 126.

⁴⁰⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu, s. 290.

⁴⁰⁶ “Ray Melekleri”, 05/08/2016, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/1626> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

2017 yılına gelindiğinde İZBAN, İzmir ulaşımın önemli bir öznesi olmayı sürdürmüştür. Demiryolu ulaşımı 2010 yılında şehirdeki ulaşımın %10,2'sini oluştururken, 2017'de bu oran %37,5'e çıkmıştır⁴⁰⁷. Bu durum İZBAN'ın gelişimi ile paralellik arz etmektedir. 2017 yılında günlük 550 bin yolcu taşıma hedefini yineleyen İBB⁴⁰⁸, aynı yıl 2016 yılında ertelenen iki adet projenin çizim çalışmasını tamamlamış; 2018 yılı için de dört adet çizim çalışmasının çalışmasını planlamıştır⁴⁰⁹. 2017 yılının İZBAN açısından en önemli gelişmesi, Tepeköy'de son bulan İZBAN hattının 26 kilometre daha uzatılarak Selçuk'a ulaştırılmasını amaçlayan ve kamulaştırma hariç olmak üzere 32 milyon liraya mal olan⁴¹⁰ inşaatın tamamlanması olmuştur. Selçuk istasyonunun 8 Eylül 2017 günü açılmasıyla birlikte İZBAN'ın istasyon sayısı 40'a çıkmıştır. Bir başka ifadeyle İBB ve TCDD, altı yılda dokuz istasyon daha inşa etmiştir. Böylelikle İZBAN hattının uzunluğu 136 kilometreye ulaşmıştır⁴¹¹.

Başbakan Binali Yıldırım ile birlikte açılışa katılan İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu, konuşması sırasında kalabalıktan yükselen protestolar karşısında, projenin İzmir Büyükşehir Belediye'sine ait olduğunu, uygulayıcısının ise Başbakan (Binali Yıldırım) olduğunu, protestolara da bir anlam veremediğini söylemiş ve tören alanından ayrılmıştır⁴¹².

2017 yılı istatistiklerine bakıldığında, 73 tren setine ulaşan İZBAN filosunun⁴¹³ sefer sayısının bir önceki yıla oranla azaldığı, buna rağmen yolcu sayısının geçmiş tüm yılların en üst seviyesine çıkarak 97 buçuk milyona ulaştığı, bir başka ifadeyle 100 milyon sınırına yaklaştığı görülmektedir⁴¹⁴. Bu durum, o tarihe kadar İZBAN'ın bir günde taşıdığı en çok yolcu sayısının 2017 yılına tekabül etmesini açıklamaktadır. 2017 Mart'ında tüm zamanların rekorunu kırarak 8 Milyon 349 bin 151 yolcu⁴¹⁵ taşıyan İZBAN, aynı yıl günlük bazda da rekorlar kırmıştır. 20 Ağustos 2017 günü 330.963 yolcu İZBAN'ı kullanırken, bu rekor 6 Ekim 2017 günü bir kere daha kırılmış ve bir günde taşınan yolcu sayısında İZBAN 340.072 sayısına ulaşmayı başarmıştır. Kasım ayına

⁴⁰⁷ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 117.

⁴⁰⁸ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 258.

⁴⁰⁹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 112.

⁴¹⁰ "İZBAN Selçuk'ta Tarih Belli Oldu", 01/06/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-selcukta-tarih-belli-oldu-40111843> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

⁴¹¹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 258.

⁴¹² "İzmir'deki İZBAN Açılışında Aziz Kocaoğlu Tören Alanını Terk Etti", 08/09/2017, <https://www.haberturk.com/gundem/haber/1624968-basbakan-istanbul-un-marmaray-i-var-da-izmir-in-olmaz-mi> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

⁴¹³ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 258.

⁴¹⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 258.

⁴¹⁵ "Toplu Ulaşım Rekortmeni İZBAN", 09/04/2017, <https://www.izgazete.net/genel/toplu-ulasim-rekortmeni-İZBAN-h14889.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

gelindiğinde ise kurulduğu günden bu yana toplam 500 milyon yolcu taşımış olan İZBAN, 500 milyonuncu yolcusunu hediyelerle ödüllendirmiştir⁴¹⁶.

2018 yılına gelindiğinde İBB, aynı yıl bir istasyonun tamamlanmasını öngörmüş, fakat çift hat olarak işletim yapılması sebebiyle güvenliği göz önüne alarak trenlerin geçmediği zamanlarda çalışma yapılmasından dolayı yapım işi gecikmiştir. Bu sebeple bahsi geçen bir adet istasyon inşa hedefi 2019 yılına ertelenmiştir. 2019 yılı istatistiklerine bakıldığında İZBAN'ın sefer sayısında kayda değer bir değişme olmadığı, yalnızca yolcu sayısında göze çarpan bir düşüş (yaklaşık 13 milyon) dikkati çekmektedir⁴¹⁷.

2018 yılında İZBAN açısından yaşanan önemli değişikliklerden biri, binişlerde “artı para” sistemine geçiş olmuştur. 15 Şubat 2018’de yürürlüğe giren “artı para” sistemine göre, yolcular, “kentkart” adı verilen ve bakiye yükleme usulü ile çalışan toplu taşıma kartlarında, tüm İZBAN hattını kullanacakmış kadar (6,43 TL) bakiye bulunduracak; indikleri duraklarda kartı tekrar okuttukları zaman, gitmedikleri yolun parası karta geri yüklenecektir. Bir başka ifadeyle, Aliağa’dan Selçuk’a kadar olan hat boyunca yolcular, 25 kilometreye kadar olan seyahatlerinde, daha önceki gibi (bir binişe tekabül eden) 2,86 TL ödeme yapacak, 25 kilometreden sonra gidilen mesafeler için ise ekstra ücret (her km başına tam bilete 7 kuruş, öğrenci ve 60-65 yaş kartlarında 4 kuruş ve öğretmen kartlarında ise 5 kuruş) ödeyeceklerdir.

⁴¹⁶ “İZBAN 500 Milyonuncu Yolcusunu Çiçekle Karşıladı”, 03/11/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-500-milyonuncu-yolcusunu-cicekle-karsiladi-h19956.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴¹⁷ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu*, s. 206.



Görsel 61: İZBAN'ın "Artı Para Sistemi" İle İlgili Olarak Resmi Web Sitesinde Yayımladığı Görsel⁴¹⁸

Yeni sistem İzmirlilerin tepkisiyle karşılaşmıştır. Sosyal medyada imza kampanyaları başlatan, yer yer eylemlerde bulunan ve hatta İZBAN'ı boykot eden vatandaşların yanı sıra, kartlarında İZBAN'a binmek için gerekli olan bakiye bulunmayan ve bu sebeple güvenlik görevlileri ile gerginlik yaşayan vatandaşlara da rastlanmıştır⁴¹⁹. "Artı Para" sistemi en çok Aliğa ve Selçuk gibi uç istasyonlardan trene binen yolcuları mağdur etmiştir. Kentkart'ta banliyö hattının tamamını

⁴¹⁸ "İZBAN'da Artı Para Dönemi 15 Şubat'ta Başlıyor", 09/02/2018, <https://www.izban.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3412&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

⁴¹⁹ "İZBAN'da 'Artı Para' Dönemi", 13/02/2018, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-da-arti-para-donemi-kime-kazandiriyor-h22539.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN Zammı Ulaşım Hakkının Gaspıdır", 11/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-zammi-ulasim-hakkinin-gaspidir-h22488.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN'da 'Artı Para'; CHP'ye 'Eksi' Yazıyor", 19/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBANda-arti-para-chpye-eksi-yaziyor-h22688.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN'da 'Artı Para'ya Karşı İZYAYABAN", 20/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-da-arti-para-ya-karsi-izyayaban-h22699.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "Bucalılar İZBAN'da Eylem Yapacak", 16/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/bucalilar-İZBAN-da-eylem-yapacak-h22605.html>, (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN'da Gizli Zamma Tepki Gösteren Yurttaşlara Görevliler Saldırdı", 16/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-da-gizli-zamma-tepki-gosteren-yurttaslara-gorevliiler-saldir-di-h22601.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İzmirli İZBAN Artı Para Uygulamasını Boykota Gidiyor", 01/03/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/izmirli-İZBAN-arti-para-uygulamasini-boykota-gidiyor-h22960.html> (Erişim Tarihi: 22.07.2022)

kat edecekmişçesine bir bakiye bulundurulmasını gerektiren bu sistem, özellikle bu iki istasyonu kullanan yolcuların tepkisi ile karşılaşmıştır. Bu konuda bir vatandaş, “Ben cebimde 10 lira ile İzmir’e işlerimi halletmeye gidiyorum. Şimdi bu sistem yüzünden evimden çıkamaz hale geliyor. Bu hiç adil bir sistem değil, bir an evvel vazgeçilmeli” derken başka bir vatandaş ise şöyle demiştir: “Beş liram var Menemen’e gidip geleceğim, 10 liram olmadığı için gidemiyorum”. Aliağa’da öğrenci olan bir vatandaş da Karşıyaka’dan geldiğini ve bu sistem yüzünden kartında sürekli 5,5 lira tutmak zorunda olduğunu dile getirmiştir. Başka bir vatandaş ise “Artık 5 lira ödeyecekmişim, önceden 2.60’tı, bu sistemi değiştirmelerini istiyorum” demiştir. Aliağa’nın bir işçi kenti olduğunu dile getiren bir başka vatandaş ise şu ifadeleri kullanmıştır: “Başkan Kocaoğlu açıklamasında sistemin daha adil hale getirildiğini söylemiş. Bu mu adil olan sistem? Bugün asgari ücretle çalışan bir kişinin bu tutarda yol parası vermesi mümkün değil. Toplu taşımada kâr etmek isteyen bir belediye anlayışı istemiyoruz”. Hattın uç noktalarındaki diğer istasyonlarda da benzer manzaralara rastlamak mümkündür. Bir vatandaş bu konuda şu ifadeleri kullanmaktadır: “Bergama’dan Dikili’den gelen öğrenciler çok zor durumda kalıyor, Demirköprü’den Aliağa’ya gelen öğrenciden 4 lira kesiliyor. Sabahları gerçekten çok eziyet, kimisi aktarmaya yetişmek için fazla alınan ücreti yüklemeye zaman bulamıyor”. Karşıyaka’da oturan bir başka kadın ise, “Sırf 50 kuruş eksik diye hiçbir özel güvenlik insanların geçmesine izin vermedi. Gecenin o saatinde parası yok diye bir sürü insan beklemek zorunda kaldı. Cebimizdeki bozuk paraları insanların kartındaki paraya tamamlamak için uğraştık” ifadelerini kullanmıştır. Bir lise öğrencisi de şunları söylemiştir: “Biz, yeri geliyor 50 kuruşun hesabını bile yapıyoruz. Şimdi düşünmeden 10 lira yüklememizi istiyorlar. Yemek paramızı da kent karta yükler olduk. En şanslımız zaten günlük 10 lira harçlık alıyor. Bunun 9 lirası karta gidince, 1 lira ile de bize ‘Çubuk kraker yiyin’ diyorlar”⁴²⁰.

2019 yılı raporlarına bakıldığında bu yıla ilgili, son iki yıla oranla daha çok gelişme yaşandığı görülmektedir. Öncelikle 2018’de tamamlanamayan istasyon (Belevi) inşası tamamlanmıştır⁴²¹. 8 Nisan 2019 tarihinde açılan istasyon ile birlikte Tepeköy-Selçuk arasındaki istasyon sayısı 3’e, toplam istasyon sayısı ise 41’e çıkmıştır. 2019 yılının dikkat çeken özelliği, tüm İZBAN envanterinin genel bakım ve kontrolden geçirilmiş olmasıdır. Öncelikle tüm trenler Çiğli depo bakım tesislerinde teknik bakımdan geçirilmiştir. Bu süre zarfında 12.687 arızanın giderimi, 1.191 adet de bakım yapılmıştır. İstasyonlarda bulunan 145 yürüyen merdiven ve 134 asansörün de bakımı gerçekleştirilmiş, tesislerde bulunan iki adet orta gerilim trafosunun da kontrolleri yapılmıştır. Bunları diğer teknik bakımlar izlemiştir⁴²². 2019 yılı istatistiklerine bakıldığında, sefer sayısının önceki iki yıla sabit kaldığı, yolcu sayısının ise bir önceki yıla oranla az da olsa azaldığı

⁴²⁰ O tarihte üniversite öğrenim kredisinin/bursunun 400 lira olduğu unutulmamalıdır. Bkz. “İZBAN’daki Yeni Sistem Liselilere Okul Değiştiriyor”, 10/03/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-daki-yeni-sistem-liselilere-okul-degistirtiyor-h23211.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴²¹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 158.

⁴²² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 219.

görülmektedir. Önceki iki yıla ait istatistiklerde belirtilmese de, 2016 yılı ile kıyaslandığında çalışan başına düşen yolcu sayısında düşüş yaşanmıştır⁴²³. Yolcu sayılarının birbirine yakın olduğu göz önünde bulundurulduğunda, İZBAN'ın personel alımı yaptığı düşünülebilir. İBB, 2019 raporlarında bu istatistiklere ek olarak bazı yüzdeler de vermekte ve belirlenen hedeflere yaklaşıldığını ifade etmektedir: *“2019 yılında toplam 85.726 adet sefer gerçekleştirilmiş, yıllık hedef değeri %99,5 olarak belirlenmiş olan sefer planı gerçekleştirme hedefimiz %91 olmuştur. %99,5 olan zamanında kalkış hedefimiz ise %95 olarak gerçekleşmiştir”*⁴²⁴.

2019 yılında yapılan ankete göre İZBAN başta olmak üzere raylı sistem projeleri (metro ve tramvay da dahil), İBB il ve ilçe çalışanları, Meclis üyeleri, İZSU ve ESHOT çalışanları arasında en olumlu ve gerekli görülen yatırımlar arasında ikinci sırada yer almıştır. İlk sırada altyapı çalışmaları gelmekte olup, raylı sistemleri sırasıyla imar ve şehir planlama, yeşil alan ve cadde/sokak düzenlemeleri, çevre koruma faaliyetleri, körfez temizleme çalışmaları ve kentsel dönüşüm takip etmektedir⁴²⁵.

2020 yılına gelindiğinde, günlük 500 bin yolcu⁴²⁶ taşıma hedefine gün be gün yaklaşan İZBAN için bazı şeyler hiç olmadığı kadar değişmiştir. Çin'de ortaya çıkarak tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisinin mart ayında Türkiye'de görülmesiyle birlikte pek çok alanda tedbir alma yoluna gidilmiştir. Bunların başında, insanların sıklıkla bir arada bulundukları ulaşım gelmiştir. Gerek alınan tedbirler, gerekse sokağa çıkma yasakları sebebiyle, pek çok alanda olduğu gibi, İZBAN projelerinde de aksamalar meydana gelmiştir. Örneğin 2020 yılında bitirilmesi planlanan bir istasyon, pandemi sebebiyle tamamlanamamıştır⁴²⁷. Pandeminin olumsuz etkilerini İZBAN'ın yıldan yıla artış gösteren yolcu taşıma sirkülasyonunda da görmek mümkündür. Bir önceki yıla yakın bir orana, 2020 yılında toplam 80.298 sefer gerçekleştiren İZBAN'ın yıllık belirlediği hedef değeri %99,5 iken, 2020 yılı sonunda bunun ancak %83'4'ü gerçekleştirilebilmiştir. Pandeminin etkisi en çok yolcu sayısında kendini göstermektedir. 2020 yılında İZBAN'ın taşıdığı yolcu sayısı yaklaşık yarı yarıya bir düşüşle, 49.180.410 olmuştur. Bu durum, doluluk oranının %32,3'e kadar düştüğüne işaret eder⁴²⁸.

2021 yılına gelindiğinde İZBAN'ın oldukça durgun geçen 2020 yılına oranla altyapı çalışmalarına ağırlık vermeye başladığı söylenebilir. Bu yılda, 2022'de tamamlanmak üzere, 42. istasyon olarak Şirinyer ve Kemer istasyonları arasında yapılması düşünülen Lale Mahallesi İZBAN

⁴²³ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 219.

⁴²⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 219.

⁴²⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı, s. 34-37.

⁴²⁶ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu, s. 228.

⁴²⁷ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu, s. 157.

⁴²⁸ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu, s. 228.

hattı istasyonu işinin ihalesi (27 Eylül 2021) yapılmış⁴²⁹; Gaziemir ve Buca ilçelerindeki İZBAN hatları üzerinde birer tane de üst geçit inşaatı tamamlanmıştır⁴³⁰. İstatistikler incelendiğinde, pandemi devam etmesine rağmen 2020 yılına oranla İZBAN'ın yıllık hedeflerine daha fazla yaklaştığı görülmektedir. 2021 yılında toplam 80.621 sefer gerçekleştiren ve bu bağlamda %99,5'lik bir oran hedefleyen İZBAN'ın bu hedefi tamamlama oranı %91,53 olmuştur. 2021 boyunca toplam 55.556.673 yolcu taşıyan İZBAN'ın aynı şekilde 2021'e oranla yolcu sayısını artırdığı, fakat pandemiden önceki rakamlara (yaklaşık 80 milyon) ulaşmakta güçlük çektiği görülmektedir. Bu yıl doluluk oranı 2021'e oranla artmış, fakat %36,6 gibi düşük bir rakamda kalmıştır. Bir başka ifadeyle pandeminin etkisi 2021 yılında da sürmüş, fakat toplum nezdinde ilk yılı olumsuz etkiler yavaş yavaş atlatılmaya başlanmıştır⁴³¹. 2013 yılından 2021 yılına kadar geçen süreçte İZBAN'ın yıllara göre sefer sayıları, sefer uzunlukları, taşınan yolcu sayısı ve sefer başına taşınan yolcu sayısı Tablo-13'te verilmiştir:

Tablo-13: Yıllara Göre İZBAN Verileri⁴³²

Yıl	Sefer Sayısı	Sefer Uzunluğu (Km)	Taşınan Yolcu Sayısı	Sefer Başına Yolcu Sayısı
2013	70.810	5.664.800	61.038.918	862
2014	158.243	2.566.088	86.493.421	542
2015	70.333	4.888.143	87.441.755	1.243
2016	122.083	5.782.106	87.593.368	717
2017	88.008	6.626.469.	97.452.240	1.174
2018	85.437	5.542.747	84.450.567	988
2019	85.726	5.820.152	81.552.748	951
2020	80.298	5.504.569	49.180.410	587
2021	80.261	5.610.567	55.556.673	692
Toplam	755.762	48.005.641	690.760.100	861,77 (Ort.)

⁴²⁹ "İZBAN'a Yeni İstasyon Geliyor", 24/09/2021, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/%E2%80%8BİZBAN-a-yeni-istasyon-geliyor/45607/156> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

⁴³⁰ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu, s. 94, 98.

⁴³¹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu, s. 225.

⁴³² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu, s. 416; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2014 Faaliyet Raporu, s. 410; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 468; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu, s. 290; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 258; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu, s. 206; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 219; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu, s. 228; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu, s. 225.

Tablo-13'ten de görüldüğü üzere 2013 yılından 2021 yılına kadar geçen süreçte toplam 755.762 sefer gerçekleşmiştir. 48.005.641 km yol kat edilmiş, toplam 690.760.100 yolcu taşınmıştır. Sefer başına ortalama 861,77 yolcu taşınmıştır.

2021 raporları incelendiğinde İZBAN'ın Covid-19 sürecindeki faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi edinmek mümkündür. Öncelikle merkezi hatta seferler 6 dakikada bir olacak şekilde sıklaştırılmış⁴³³, istasyonları periyodik olarak dezenfekte edilmiş, maske ve sosyal mesafeyle ilgili bilgi afişleri asılmış ve pek çok yerde sosyal mesafeyi hatırlatan işaretlemeler yapılmıştır. Havalimanı istasyonuna yolcuların ateşlerinin ölçüldüğü ve izlendiği termal kameralar; diğer tüm istasyonlarda da ücretsiz dezenfektan cihazları konmuştur. Bunun yanında, bazı İZBAN istasyonlarında Covid-19 aşı noktaları kurulduğu da olmuştur. 2021 yılı içerisinde 1.308.281 sağlık çalışanı İZBAN'ı ücretsiz bir şekilde kullanarak yolculuk etmiştir⁴³⁴. Her ne kadar İBB pandemi döneminde alınan sıkı tedbirlere işaret etse de uygulamada çok farklı manzaraların yaşandığı basına sıklıkla yansımıştır. Fakat bunun yalnızca İZBAN ile alakalı olmadığı, Türkiye'nin hemen her ilindeki toplu taşımada benzer manzaraların yaşandığı unutulmamalıdır. Toplu taşımalardaki yoğunluğun temel sebebi, pek çok metropolde olduğu gibi, şehir nüfusu ile şehir kapasitesi arasındaki ters orantının yarattığı yoğunluktur.

2021 raporlarında İzmir'in merkezi yerlerinde yaygın bir ulaşım aracı olarak kullanılan bisiklet tutkunu vatandaşların da İZBAN'ı yaygın olarak kullandığını göstermektedir (daha önceki yıllara ait istatistiklerde bu yönde bir bilgi yoktur). 2021 yılı boyunca 66.692 yolcu bisikletiyle İZBAN'a binmiş ve bu şekilde yolculuk etmiştir. Bu bilgilerin yanında raporlarda İZBAN'ın teknik bakımı hakkında da bilgiler mevcuttur. 2021 yılı boyunca İZBAN tesislerinde oluşan 10.675 arıza giderilmiş, 1.136 adet bakım çalışması yapılmıştır. Bunların yanında personele teknik eğitim verilmiş, tesislerde çok sayıda kontrol (örneğin trafo ve yangın tüpleri) kontrol edilmiş, istasyonlarda bulunan toplam 145 yürüyen merdiven ve 134 asansörün de bakım ve onarımı için yüklenici firma ile yapılan anlaşma sürdürülmüştür⁴³⁵.

2022 yılına gelindiğinde İZBAN 12. yılını doldurmuştur. 12 yıllık süreçte 1 milyona yakın sefer yapmış ve toplam 827 milyon yolcu taşımış olan İZBAN, pandemi kısıtlamalarının azalmasıyla birlikte 2022 yılında yeniden yüksek yolcu sayılarına ulaşmaya başlamıştır⁴³⁶. 12. yılını kutladığı günlerde İZBAN'ın web sitesinden yayımlanan şu ifadeler, adeta kısa bir özet niteliğindedir:

⁴³³ "İZBAN'daki TİS Krizi", 22/04/2021, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-daki-tis-krizi-3-yillik-tam-uzlasma-ile-bitti-h64427.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴³⁴ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu*, s. 225.

⁴³⁵ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu*, s. 225.

⁴³⁶ "İZBAN 1 Milyon Sefer Sayısına Ulaştı", 20/07/2022, <https://www.egemeclisi.com/izmir/İZBAN-1-milyon-sefer-sayisina-ulasi-h130450.html> (Erişim Tarihi: 21.07.2022)

“Ülkemizin havalimanı bağlantılı en büyük kent içi banliyö sistemi, ilk yolcusunu taşıdığı 30 Ağustos 2010'dan bu yana 12 yılı geride bıraktı. 30 Ağustos 2010 tarihinde ilk yolcusunu taşıyan İZBAN, 12 yaşını geride bırakmanın gururunu yaşıyor. 12 yıl önce 24 vagon ve 31 istasyonuyla 80 kilometrelik Aliağa-Cumaovası hattında çok stratejik bir toplu taşıma hizmeti sunmaya başlayan İZBAN, kısa sürede Avrupa'nın en hızlı büyüyen raylı sistem işletmecisi konumuna yükseldi. 4 Ağustos 2013 tarihinde Hilal İstasyonu'nun açılmasıyla, İzmir Metro ile Halkapınar'dan sonraki ikinci aktarma sağlandı. 6 Şubat 2016'da Torbalı, 9 Eylül 2017'de Selçuk hatları açıldı, 8 Nisan 2019'da Belevi'nin hizmete girmesiyle 136 kilometrelik hat ve 42 istasyona ulaşıldı. Ülkemizin havalimanı bağlantılı en büyük kent içi banliyö sistemi unvanını alan İZBAN, 28 Mayıs 2013 tarihinde, Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) tarafından “En İyi İş Birliği” kategorisinde “Büyük Ödül” e layık bulundu. 24 vagonluk filo, 17 Mart 2012'de Körfez Yunusu setlerinin imalatının başlamasıyla beraber hızla büyüdü. Körfez Yunus setlerinin tamamı 30 Ağustos 2014 tarihinde raylardaki yerini aldı ve vagon sayısı 219'a yükseldi. Böylelikle artan yolcu sayısının meydana getirdiği ihtiyaçlar birer birer giderildi. İZBAN, geride kalan 12 yıllık süreçte 840 milyon yolcu taşıdı, 66 milyon kilometre yol kat edip, 1 milyon sefer sayısına ulaştı”⁴³⁷.

Yolcu taşıma ve sefer bağlamında rakamsal olarak büyük ilerleme kat eden İZBAN, pandemi şartlarına rağmen İzmirliilerin en önemli ulaşım vasıtalarından biri olmayı sürdürmüştür. Fakat yıllardır dillendirilen “günlük 550 bin yolcu” hedefine 2022 yılında da ulaşamamıştır⁴³⁸.

2022 yılında İZBAN'ın önündeki en önemli hedef mevcut hattı kuzeyde Aliağa'dan Bergama'ya uzatmak olmuştur. 13 Şubat 2013'te imzalanan ön sözleşme ile ilk adımı atılan⁴³⁹ bu hedefin gerçekleştirilmesi, 2019 yılında hazırlanan “2020-2024 Stratejik Planı” içerisinde de belirtilmiştir. Buna göre İZBAN'ın 2022 yılında 7 yeni istasyona kavuşması öngörülmüştür⁴⁴⁰. İZBAN'ın Bergama'ya ulaşması, daha önce dünyanın önde gelen tarihi miraslarından olan Efes'e

⁴³⁷ “İZBAN 12 Yaşında”, <https://www.İZBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3456&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

⁴³⁸ 2022 Temmuz'unda İZBAN'ın günde 250 bin civarı yolcu taşıdığı belirtilmektedir. Bkz. “İZBAN 1 Milyon Sefer Sayısına Ulaştı”, 20/07/2022, <https://www.cnnturk.com/yemel-haberler/izmir/İZBAN-1-milyon-sefer-sayisina-ulasti>

1816463#:~:text=%C3%9Cİlkemizin%20havaliman%C4%B1%20ba%C4%9Flantı%C4%B1%C4%B1%20en%20b%C3%BCy%C3%BCk,250%20binin%20%C3%BCzerinde%20yolcu%20ta%C5%9F%C4%B1yor. (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

⁴³⁹ “İZBAN Açılışına Yurt Dışı Rötarı”, 03/02/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-acilisina-yurt-disi-rotari-40048809> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

⁴⁴⁰ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı, s. 73.

ev sahipliği yapan Selçuk'a uzanması ile birlikte düşünüldüğünde çok daha farklı bir anlam ifade etmektedir. Hattın Bergama'ya uzanması, UNESCO Dünya Mirası Kalıcı Listesi'ndeki iki kent olan Bergama ile Selçuk'un birbirine bağlanması anlamına gelecek ve 180 kilometre uzunluğa ulaşacak olan İZBAN'ı kültürel anlamda da çok farklı bir yere koyacaktır⁴⁴¹. Ayrıca hattın Bergama'ya ulaşması, İZBAN'ı Türkiye'nin en büyük kent içi raylı toplu taşıma sistemi haline getirecektir⁴⁴². Bunun yanında 2024'e kadar uzanan stratejik hedeflerde, şehir merkezinde artan kişi ve araç nüfusu dolayısıyla alt ve üst geçitlerin artırılması yönünde halktan yoğun bir talep geldiği ve bu noktada çalışmalar yapılacağı öncelikli hedef olarak belirlenmiştir⁴⁴³. İZBAN'ın ileriye dönük olarak tasarladığı bir diğer proje, ilk defa 2017'de gündeme gelen "çift katlı tren" projesidir. 2017'de İZBAN'ın web sitesine yansıyan habere göre çift katlı tren alımı için iki yıllık bir süre öngörülmüştü: *"İZBAN yönetimi, 9'u çift katlı olmak üzere toplam 75 vagon dan oluşan 25 yeni setin daha satın alınmasına yönelik ihale yapılmasına karar verdi. Setler; ihale, tasarım, imalat ve test sürüşlerinin ardından 'Türkiye'nin ilk çift katlı trenleri' olarak hizmete alınacak. Böylelikle Aliağa, Tepeköy, Selçuk ve açıldığında Bergama gibi uzak hatlardan binen yolcular, üst kattaki oturma alanlarını kullanıp çok daha konforlu bir yolculuk şansını yakalayacak. İhale sürecinin kısa sürede sonuçlandırılması, ilk setlerin üretim aşamasının ise 2 yıl gibi bir süreçte tamamlanması öngörülmüyor"*⁴⁴⁴.

Basında büyük ses getiren bu proje⁴⁴⁵ 2022 yılına gelindiğinde İBB, TCDD ve İZBAN açısından şimdilik rafa kaldırılmış görünmektedir. Sonraki yıllar için gerçekleştirilmesi öngörülen projeler hakkında ayrıntılı bilgi, İBB'nin 2022 yıllık raporu ve 2024 sonrası için stratejik planların yayımlanması ile birlikte edinilebilecektir.

4.C. İZBAN'DA GREVLER

Yüzlerce personele istihdam sağlayan İZBAN'da hemen her sektörde olduğu gibi grevler de yaşanmıştır. 2010-2022 yılları arasındaki dönem incelendiğinde, İZBAN çalışanlarının iki defa tam kapsamlı greve gittikleri, bir defa da greve gitmek üzereyken son anda uzlaşmanın sağlandığı

⁴⁴¹ "İZBAN 7 Yaşında", 30/08/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-7-yasinda-h18376.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁴² "Toplu Ulaşım Rekortmeni İZBAN", 09/04/2017, <https://www.izgazete.net/genel/toplu-ulasim-rekortmeni-IZBAN-h14889.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁴³ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı*, s. 75.

⁴⁴⁴ "İZBAN'dan Bir İlk Daha: Çift Katlı Tren", 28/10/2017, <https://www.izBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3404&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022); "İZBAN'dan Bir İlk: Çift Katlı Tren", 28/10/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBANdan-bir-ilk-cift-katli-tren-h19788.html> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

⁴⁴⁵ "Türkiye'nin İlk Çift Katlı Treni İzmir'e Geliyor", 29/10/2017, <https://tr.railturkey.org/2017/10/29/turkiyenin-ilk-cift-katli-treni-izmire-geliyor/> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

görülmektedir. Bu grevler, yıl sonuna doğru İZBAN ile işçileri temsilen Demiryol-İş Sendikası arasındaki toplu iş sözleşmeleri görüşmelerinin ardından yaşanmıştır. İlk grev 2016 yılında yapılmış olup, İzmir halkını olumsuz etkilemiştir. Grev, ancak İBB Başkanı Kocaoğlu'nun Ankara'ya gitmesi ve böylelikle üst mercilerin araya girmesiyle çözülebilmiştir. İkinci İZBAN grevi ise 2018 Aralık'ında başlamış ve İzmir halkının gündelik yaşantısını bir kez daha olumsuz etkilemiştir. Bu ikinci grevde İBB, İZBAN'daki ortağı TCDD'nin de inisiyatif alarak sorunu çözmesi gerektiğini dile getirince grev süreci uzamış, ancak 2019 Ocak'ında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın yayımladığı kararname ile grev ertelenebilmiştir. Her iki grevde de İBB ek otobüs, metro, vapur ve dolmuş seferleri koyma yoluna giderken, İZBAN da taşeron işçiler aracılığıyla belirli istasyonlar arasında kısmi tren seferleri başlatmıştır. Her iki adım da grevi bitirmekte etkili olamadığı görülmüştür. 2021'in Ocak ayına gelindiğinde ise İZBAN ve Demiryol-İş sendikası yeni toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde uzlaşmamış ve sendika grev tehdidinde bulunmuştur. Uzayan pazarlık süreci karşılıklı uzlaşma ile sonuçlanmış ve yeni bir grevin kapısından dönülmüştür.

İZBAN'da ilk grev 8-15 Kasım 2016 tarihleri arasında olmuştur. 2016 yılında İZBAN'da çalışan 340 personelden 304'ü Demiryol-İş Sendikası üyesiydi⁴⁴⁶. Sendikanın iddiasına göre işçilerin 105'i asgari ücretin altında kazanırken, ortalama maaşları 1.800 liraydı. İşçilerin talebi, İBB'nin %12 olarak düşündüğü maaş zammının %22'ye, ikramiyelerinin de 70 günden 90 güne çıkarılmasıydı⁴⁴⁷. Ekim ayının son günlerine gelindiğinde Demiryol-İş Sendikası ile İZBAN arasında 6 Haziran 2016'da başlayan toplu iş sözleşmeleri görüşmelerinden bir sonuç çıkmamış, bunun üzerine Demiryol-İş grev kararı almıştır. Basına açıklama yapan Demiryol-İş sendikası, İzmir Metro A.Ş. personelinden %33 daha az maaş aldıklarını ve İZBAN'ın kendilerine yalnızca enflasyon oranında zam teklif ettiğini ifade etmiştir. Bu açıklamanın ardından sendika, 8 Kasım 2016 tarihinden başlamak üzere grev kararı almıştır⁴⁴⁸. Basına açıklama yapan işçiler, greve çıkacaklarını ifade ederek destek talep etmişlerdir⁴⁴⁹. Grevce cevaben İZBAN, otobüs ve vapur

⁴⁴⁶ "İZBAN Grevinde, 7. Günde De Anlaşma Yok", 14/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/İZBAN-grevinde-7-gunde-de-anlasma-yok-h11307.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁴⁷ "İZBAN'da Grev Var Metro'da Pazarlık", 11/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN39da-grev-var-metro39da-pazarlik-h11223.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁴⁸ "Demiryol-İş, İZBAN'da Grev Kararı Aldı", 25/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/demiryol-is-İZBANda-grev-karari-aldi-h10687.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022); "Dikkat! O Gün İZBAN Çalışmayacak", 27/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/dikkat-o-gun-İZBAN-calismayacak-h10735.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁴⁹ "İZBAN İşçileri, İzmirilileri Duyarlılığa Çağırıyor", 27/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-iscileri-izmirilileri-duyarligiga-cagirdi-h10764.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022) "İZBAN çalışanları olarak yasa gereği grev kararı almak zorunda kaldığımızı, insanca yaşamak için makul olan bu taleplerimizin işverenimizce karşılanmaması halinde almış olduğumuz grev kararının 8 Kasım 2016 Salı günü uygulanmaya başlanacağını değerli İzmir halkına saygılarımızla duyururuz" ifadeleri yer aldı. Sabah saat 5'te mesaiye başlayarak günde ortalama 300.000 kişiye ulaşım hizmeti sunduklarını söyleyen işçiler şöyle devam etti: "İnsanca yaşamak adına başka çaremiz kalmaması nedeniyle yaptığımız mücadelemizde siz değerli İzmir halkından destek bekliyoruz".

seferlerinin artırılacağını ifade ederek, vatandaşlara erken saatlerde yola çıkma tavsiyesinde bulunmuş; işçileri de bir an önce grevden vazgeçmeye davet etmiştir⁴⁵⁰. Grevin başladığı gün ek seferleri harekete geçiren İZBAN'a cevap olarak Demiryol-İş İzmir başkanı Hüseyin Ervüz, “Büyükşehir’in bütün araçlarını üst üste koysanız ilave araç 20 bin kişiden fazlasını taşıyamaz. Biz 350 bin civarı yolcu taşıyoruz. Bunu bir yerdeki depoda yedekte tuttuğu araçlar hem bu sayıyı kaldırmaz hem de İzmir trafiği bu yükü kaldırmaz” diyerek İBB’nin ek sefer koyma çabalarının boşa çıkacağını öne sürmüştür⁴⁵¹.

Grevin ardından aynı açıklama yapan Aziz Kocaoğlu ise daha önce %12 olarak belirledikleri zam oranını %15’e çıkardıklarını, fakat buna rağmen greve gidildiğini ifade ederek, yeni bir zammın Türkiye’deki bütün dengeleri bozacağına dikkat çekmiş ve şu ifadeleri kullanmıştır:

“Sabahtan itibaren görüldü ki, ESHOT-İZDENİZ-METRO koordinasyonuyla, ilk günden önemli bir problem yaşamadan hemşerilerimizi işine ve okuluna taşıyabildik. Yarın aksayan yerleri daha da düzeltereğiz. Önümüzdeki günlerde sanıyorum iyice rayına oturacak. İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin güçlü bir otobüs, vapur ve metro sistemi var. Birinden birinde zafiyet olursa, diğeriyle destekleyip yaşamı büyük oranda etkilemeden toplu ulaşımı gerçekleştirme gücüne sahibiz(...) İZBAN 2008 yılında başladı. Metro ise 17 yıllık bir şirket. Tabii ki kıdem arttıkça alınan ücret de artacaktır. Zaten Metro’da vereceğimiz rakam, bizim İZBAN’a önerdiğimiz bu rakamın en az yüzde 5-6 altında olacaktır. Bu zamlarla İZBAN’a daha fazla vererek zaman içinde Metro’nun rakamlarına ulaşılması mümkün. Ama bir gün içinde, tek bir toplu sözleşmeyle aradaki mesafenin kapatılması mümkün değildir”⁴⁵².

İZBAN grevi ikinci gün etkisini daha da hissettirmeye başlamıştır. Grevin ilk günü gidecekleri yerlere geç kalan vatandaşlar, otobüs ve metro gibi vasıtaları kullanmak için erken saatlerinde evlerinden ayrılmak durumunda kalmışlardır. Trafik sıkışıklığı başta olmak üzere pek çok aksaklık, İzmirlilerin gündelik yaşantısını olumsuz etkilemiştir. Grevin ikinci günü yaşanan aksaklıklar neticesinde açıklama yapan Ervüz, “(Yarın) İzmir halkının yüzüne bakacağız. Onların hizmetinde olacağız. İzmir halkına eziyet çekirme gibi niyetimiz yok. Eziyet çekirmek isteyen, arkadaşlarımızı asgari ücret ve biraz üzerinde, yoksulluk sınırının da altında bir ücretle

⁴⁵⁰ “İZBAN’da En Yüksek Maaş 1600 Lira”, 08/11/2016, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN39da-en-yuksek-maas-1600-lira-h11089.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁵¹ “İZBAN Grevine Katılım Yüzde Yüz”, 08/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/İZBAN-grevine-katilim-yuzde-yuz-h11095.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁵² “Aziz Kocaoğlu’ndan İZBAN Grevi Açıklaması”, 08/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/aziz-kocaoğlu39ndan-İZBAN-grevi-aciklamasi-h11099.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

çalıştıranlardır. İzmir halkına bu işin müsebbibi olmadığımız belirtmek istiyoruz. İzmirliiler şundan emin olsun; biz bu işin kötü tarafı değiliz. İnşallah en kısa sürede işveren bizim taleplerimizi görür ve haklılığımızı anlar. Aksi takdirde biz istemeden de olsa çıktığımız bu grev yolunda haklarımızı alıncaya kadar mücadeleye devam edeceğiz” diyerek hem üzüntüsünü hem de grevdeki kararlılığını dile getirmiştir⁴⁵³.

Grevin üçüncü günü tam katılımı ile devam etmiştir. Ek otobüs ve metro seferleriyle grevi kırmakta etkili olamayan İBB ve İZBAN, 20 taşeron işçi ve makinistle Çiğli-Aliağa arasında tren seferlerine başlamıştır. 20 dakika arayla gerçekleştirilen ve gece saat 00.00'a kadar süren seferler, vatandaşın sıkıntılarına bir nebze de olsa çare olabilmıştır⁴⁵⁴. İZBAN'ın taşeron işçileri devreye sormasına tepki gösteren Ervüz, şu açıklamada bulunmuştur: “İZBAN'da çalışan 304 arkadaşımızın gerçekleştirdiği grevimiz kararlı bir şekilde devam edecek. Henüz yetkililerin bizimle bir teması yok. Ancak temas kuracakları yolunda ümidimiz var. TCDD'den emekli 12 makinist, şu an Çiğli-Aliağa'da 4 set trenle 20 dakika aralarla sefer yapıyor. Bu makinistler, daha önce grev yapan arkadaşlarımıza eğitim vermişlerdi, şimdi grev kırıcılık yapıyorlar”⁴⁵⁵.

Grev çeşitli sendika, siyasi parti ve sivil toplum kuruluşlarından destek görürken⁴⁵⁶, pek çok şeyi kendi imkânlarıyla hayata geçirdiklerini ifade eden Kocaoğlu, İzmirliileri gerçekleri görmeye ve sabırlı olmaya davet etmiştir⁴⁵⁷. Grevin devam ettiği her gün, o tarihte günde 300 bin TL kazandığı öne sürülen⁴⁵⁸ İZBAN için büyük bir zarar anlamına geliyordu. Grevin başladığı 8 Kasım 2016'dan beri Torbalı-Çiğli arasında (ki hattın büyük bir bölümüne tekabül etmektedir) tek bir tren dahi hareket etmemiştir. Bir haftalık sürenin ardından karşılıklı mesajlar devam etse de bir çözüme ulaşılamamıştır⁴⁵⁹. Bunun üzerine İBB Başkanı Kocaoğlu Ankara'ya giderek greve son verilmesi

⁴⁵³ “İZBAN İşçilerinden ‘Uslu Çocuk Primi’ Tepkisi”, 09/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-iscilerinden-39uslu-cocuk-primi39-tepkisi-h11150.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁵⁴ “İZBAN Grevi, 3. Gününde Kırılmaya Çalışıldı”, 10/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevi-3-gununde-kirilmaya-calisildi-h11175.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁵⁵ “İZBAN'da Grev Var Metro'da Pazarlık”, 11/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN39da-grev-var-metro39da-pazarlik-h11223.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

⁴⁵⁶ “Grevdeki İZBAN İşçilerine, KESK'ten Ziyaret”, 11/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/grevdeki-IZBAN-iscilerine-kesk39ten-ziyaret-h11227.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); “DİSK'ten İZBAN Grevine Destek”, 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/disk39ten-IZBAN-grevine-destek-h11316.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁵⁷ “Şimdi İZBAN, Yarın Metro, Öbür Gün ESHOT”, 13/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/39simdi-IZBAN-yarin-metro-obur-gun-eshot39-h11277.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁵⁸ Demiryol-iş İzmir başkanı Ervüz, İZBAN'ın günde 300 bin liraya yakın bir kazanç sağladığını ve grev sebebiyle bir haftada yaklaşık 1.6 milyon lira zarar ettiğini açıklamıştır. Bkz. “İZBAN Grevi Hakkında Bilinmeyen Gerçekler”, 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevi-hakkinda-bilinmeyen-gercekler-h11323.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁵⁹ “İZBAN Grevinde, 7. Günde De Anlaşma Yok”, 14/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevinde-7-gunde-de-anlasma-yok-h11307.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

için girişimlerde bulunmuştur⁴⁶⁰. 15 Kasım 2016 günü Ankara'da düzenlenen zirvenin ardından, Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan ve İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu önünde İZBAN ve Demiryol İş sendikası arasında uzlaşma metni imzalanmıştır⁴⁶¹. Yaptığı açıklamada Kocaoğlu, ilgililere teşekkür ederek şu ifadeleri kullanmıştır: *"İZBAN grevini sonlandırdık. Emeği geçen herkese İzmirli hemşerilerim adına teşekkür ediyorum. Trenler yarından itibaren yeniden çalışacak"*⁴⁶².

Bir hafta süren grevin sonlandırılmasının ardından İzmirli rahat bir nefes almıştır. Sosyal medyada "İZBAN" etiketiyle paylaşımlarda bulunan çok sayıda İzmirli şu ifadeleri kullanmıştır: *"İZBAN grevi yüzünden şehrin diğer yakasında oturan arkadaşım ile mektuplaşmaya başladık. Evlenmiş bir de çocukları olmuş", "Elbet bir gün buluşacağız bu böyle yarım kalmayacak koyun kokulum", "Özledik İZBAN Bey", "Oldu mu şimdi bırakıp gitmen?", "Gelmiyor, gönlümün efendisi".* Basına yansıyan görseller de İzmirli ile İZBAN arasındaki bağı yansıtan cinstendir. Grevin sona ermesinin ardından bir hafta sonra ilk defa İZBAN'a binen kimi yolcular koltuklara sarılmış ve ilginç görüntüler oluşturmuşlardır⁴⁶³.

İZBAN'da ikinci grev 10 Aralık 2018-20 Ocak 2019 tarihleri arasında gerçekleşmiştir. 2018'in ikinci yarısında geldiğinde, tıpkı 2016 yılında olduğu gibi, Yaklaşık 400 işçiye yakından ilgilendiren toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde bir anlaşma sağlanamamıştır. Sendika %28 zam, 112 gün ikramiye ve makinistler için sürüş tazminatı talep ederken; İZBAN yetkilileri %12-14 arasında zam ve 90 gün ikramiye teklifinde bulunmuşlardır⁴⁶⁴. Bunun üzerine "pasif direniş" kararı alan işçiler, "anlaşma sağlanana kadar sakallarını kesmeme" kararı almışlar, grev kartını da masada tutmayı sürdürmüşlerdir. 26 Ekim 2018 günü yaptığı açıklamada "Sakalları uzatarak Hacı Baba olduk" diyen Ervüz, grev sinyali vererek şu ifadeleri kullanmıştır: *"Biz iyi niyetimizi ortaya koyabilmek için görüşmeyi açık tutuyoruz. Önceki gün arabulucu raporu geldi. Şimdi gün sayıyoruz. 58 gün içinde, 6 gün önceden bildirmek koşuluyla grev kararı alabileceğiz"*⁴⁶⁵. Buna karşılık olarak

⁴⁶⁰ "İZBAN Grevi Bitecek Mi?", 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/İZBAN-grevi-bitecek-mi-h11310.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶¹ "Uzlaşma Sağlandı, İZBAN'daki Grev Sona Erdi", 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/uzlasma-saglandi-İZBAN39daki-grev-sona-erdi-h11339.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶² "İZBAN'da Grev Sona Erdi", 16/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/İZBAN39da-grev-sona-erdi-iste-anlasma-h11341.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022) Yapılan anlaşmaya göre İZBAN işçileri ilk yıl %15 zam alacaktı. Ayrıntılar için bkz. "İZBAN'da Grev Sona Erdi", 16/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/İZBAN39da-grev-sona-erdi-iste-anlasma-h11341.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶³ "İZBAN'da Grev Bitti", 16/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN39da-grev-bitti-39geliyor-koyun-kokulum39-h11349.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶⁴ "İZBAN'da Yine Grev Mi Olacak?", 17/09/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-yine-grev-mi-olacak-h28200.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶⁵ "İZBAN Görüşmeleri Sonuçsuz Kaldı", 26/10/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-gorusmeleri-sonuc-suz-kaldi-h29345.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

İBB meclisinde açıklama yapan Kocaoğlu, 2016'daki grevde belediye olarak aktif bir rol üstlendiklerini, bu sefer de "*ortağımız olan TCDD'nin*" bir şeyler yapması gerektiğini ifade etmiş ve sessizliğini korumuştur⁴⁶⁶.

Yaklaşık 126 gün süren toplu iş sözleşmesi görüşmelerinden bir karar çıkmaması üzerine, hâlihazırda "pasif direniş" halinde olan İZBAN işçileri, 13 Kasım 2018 günü, 10 Aralık 2018 gününden itibaren olacak şekilde grev kararı aldıklarını duyurmuşlar ve Alsancak Garı'nın kapısına greve çıkacaklarına dair afiş asmışlardır⁴⁶⁷. Buna cevaben otobüs, metro ve vapur seferlerini sıklaştırma kararı alan İBB, hizmet verecek olan yeni hatların 13 Kasım sabahı saat 06.00'da başlayacağını kamuoyuna duyurmuştur⁴⁶⁸. Grev kararı karşısında harekete geçen TCDD, 7 Aralık günü İZBAN işçilerine ortalama %20 zam teklifinde bulunmuş, bunun üzerine Demiryol-İş sendikası da işçilerin kararını öğrenmek için Alsancak garında sandık kurmuştur⁴⁶⁹. İşçilerin yeni teklifi kabul etmemeleri durumunda greve gideceklerini ifade eden Ervüz, "*Greve çıkarsak, İzmir çok kötü etkilenir. Biz bunu istemiyoruz ama mecbur bırakıyorlar. İzmir trafiği şu anda zaten felç durumunda, greve çıkarsak bu daha da kötü bir hal alacak. Belediyenin otobüsleri yetersiz kalıyor*" ifadelerini kullanmıştır⁴⁷⁰. Beklediği üzere TCDD'nin teklifinin reddedilmesi üzerine 343 işçi, 10 Aralık 2018 Pazartesi günü seferleri durdurarak greve başlamıştır⁴⁷¹.

Grevin başlamasının ardından yaptığı açıklamada bir kez daha TCDD'yi inisiyatif almayarak suçlayan İBB Başkanı Kocaoğlu, daha önce %22 zam teklif ettiklerini ve bunun büyük bir fedakârlık olduğunu, İzmirli için en doğrusunun bu zam miktarını kabul ederek grevi

⁴⁶⁶ "Kocaoğlu: Büyükşehir, İZBAN Grevine Müdahil Olmayacak", 13/11/2018, <https://www.izgazete.net/politika/kocaoğlu-buyukşehir-İZBAN-grevine-mudahil-olmayacak-h29815.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶⁷ "İZBAN'da TİS Sonuç Vermedi", 14/11/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-tis-sonuc-vermedi-sakal-birakacaklar-h29867.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN'da Grev Tarihi Belli Oldu", 20/11/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-da-grev-tarihi-belli-oldu-h30074.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶⁸ "İzmir Dikkat: Yarın Grev Başlıyor, İZBAN Yok!", 09/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/izmir-dikkat-yarin-grev-basliyor-İZBAN-yok-h30713.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN Grevi İle İlgili Büyükşehir'den Açıklama", 08/12/2018, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-grevi-ile-ilgili-buyuksehir-den-aciklama-h30696.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁶⁹ "İZBAN Personeli TCDD'nin Zam Teklifi İçin Sandık Başına Gitti", 07/12/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-personeli-tcdd-nin-zam-teklifi-icin-sandik-basina-gitti-h30650.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁰ "İZBAN Personeli TCDD'nin Zam Teklifi İçin Sandık Başına Gitti", 07/12/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-personeli-tcdd-nin-zam-teklifi-icin-sandik-basina-gitti-h30650.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷¹ "İZBAN'da Grev Başladı", 10/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-grev-basladi-h30720.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

sonlandırmak olduğunu dile getirmiştir⁴⁷². Bunun yanında İZBAN, az sayıda personelle (sendika il başkanı Ervüz'e göre taşeron işçilerle)⁴⁷³ Çiğli ile Adnan Menderes Havalimanı istasyonları arasında, sabah saat 06.00-11.00, akşam da 16.00-22.00 arasında 24 dakikada bir olmak üzere tren seferleri başlatmıştır. Fakat trenler çok az sayıda vatandaş tarafından tercih edilmiştir. Aralıklı seferlerden haberdar olmayan ve İBB'nin yönergelerine uyan vatandaşlar, metro, tramvay, vapur ve otobüsleri yoğun olarak kullanmıştır. Tüm bunlara rağmen İzmirliğin geneli, İZBAN grevi sebebiyle mağduriyetler yaşamıştır. Çok sayıda vatandaş, otobüslerde yer bulamadıklarını, işe geç kaldıklarını ve eve de geç döndüklerini dile getirerek yoğun tepki göstermiştir⁴⁷⁴. Vatandaşların mağduriyeti karşısında önlemlerini artıran İBB, İZBAN hattına paralel olacak şekilde Çiğli-Şirinyer istasyonları arasında üç yeni minibüs hattı oluşturmuştur. 06.00-24.00 saatleri sırasında beş dakika arayla kalkan minibüsler için binış ücreti 3 TL olarak belirlenmiştir⁴⁷⁵.

Grev boyunca maaş alamayan işçiler, yedinci güne girildiğinde, mevcut maaş bordrolarını Alsancak garının önüne asarak, halkın tepkilerini yatıştırmaya çalışmıştır⁴⁷⁶. Her gün işe gider gibi Alsancak garına giden işçiler, bu süre zarfında aileleri, bazı sivil toplum kuruluşları ve siyasi partilerden destek görmüşlerdir⁴⁷⁷. Takvimler 20 Aralık 2018'i gösterdiğinde ise işçiler, İZBAN'ın taşeron işçileri kullanarak 24 dakikada bir tren çalıştırdığı ve bu suretle "grev kırcılığı" yaptığı iddiasıyla mahkemeye başvurmuşlardır⁴⁷⁸. Ertesi gün karar veren mahkeme, trenlerin çalıştırılmasının grevi etkisiz kılacağına hükmederek seferlerin durdurulmasına karar vermiş⁴⁷⁹ ve

⁴⁷² "Kocaoğlu İZBAN Grevini Eleştirdi", 11/12/2016, <https://www.izgazete.net/politika/kocaoğlu-İZBAN-grevini-elestirdi-h30753.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷³ "İZBAN'da Grev Kırcılığı Yargıda", 14/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBANda-grev-kirciligi-yargida-h30887.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁴ "İZBAN Grevi İkinci Gününde", 11/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-grevi-ikinci-gununde-h30776.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İzmir'deki İZBAN Grevi Üçüncü Gününde", 12/10/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/izmir-deki-İZBAN-grevi-ucuncu-gununde-h30798.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN Grevinin Üçüncü Gününde İstasyonlardan Döndüler", 12/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-grevinin-ucuncu-gununde-istasyonlardan-donduler-h30822.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁵ "İZBAN hattına minibüs takviyesi yapıldı", 13/12/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-hattina-minibus-takviyesi-yapildi-h30833.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁶ "İZBAN işçilerinden maaş tepkisi: Bordrolarını sergilediler", 18/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-iscilerinden-maas-tepkisi-bordrolarini-sergilediler-h30978.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁷ "Grevdeki İZBAN Çalışanları Para Alamayacak", 18/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/grevdeki-İZBAN-calisanlari-para-alamayacak-h30996.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁸ "İZBAN'da Keşif Yapılacak", 20/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-kesif-yapilacak-h31065.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁷⁹ "Son Dakika: İZBAN'da Son Çalışan Trenler Durdu", 24/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/son-dakika-İZBAN-da-son-calisan-trenler-durdu-h31211.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022); "İZBAN'da 'Grev Kırcılığı' Davasında Karar: 'Seferler Durdurulsun'", 25/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-grev-kirciligi-davasinda-karar-h31217.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022).

tüm İZBAN istasyonları yolculara kapatılmıştır⁴⁸⁰. Bunun üzerine 25 Aralık akşamı sendikayla son bir kez masaya oturan İZBAN yönetimi, daha önce %22 olarak yaptığı zam teklifini %26'ya çıkarma kararı almıştır⁴⁸¹. Fakat bu teklif de işçiler tarafından kabul edilmemiştir. Alsancak Garı'nda açıklama yapan sendika il başkanı Ervüz, asgari ücrete %26 zam geldiğini ve kendilerine de asgari ücret oranında zam teklif edildiğini, fakat bu teklifi de kabul edemeyeceklerini dile getirmiştir⁴⁸². Bunun üzerine yazılı bir açıklama yapan İZBAN yönetimi, %26'lık teklifi geri çektiklerini açıklamıştır⁴⁸³. Ayrıca İZBAN, mahkemenin seferleri durdurma kararına da itiraz etmiştir⁴⁸⁴.

2019'un Ocak ayına gelindiğinde birinci ayına girmek üzere olan İZBAN grevine metro ve tramvayların da katılacağına dair haberler çıkmaya başlamıştır. Buna göre metro ve tramvay çalışanları da greve gitmek için hazırlanıyorlardı⁴⁸⁵. Geline noktanın İBB açısından ne denli zorlayıcı olacağı açığa çıkınca, 2016'daki grevde olduğu gibi, çözüm Ankara'da bulunmuştur. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nun 63'üncü maddesine dayanarak 8 Ocak 2019 tarihinde aldığı kararla, İzmir'de uygulanmakta olan grevin “şehir içi toplu taşıma hizmetlerini bozucu nitelikte görüldüğünden” 60 gün süreyle ertelenmesine karar vermiştir⁴⁸⁶. Bunun üzerine grev bozulmuş ve 8 Ocak sabah saat 11.30 itibarıyla Çiğli-Alsancak arasındaki seferler yeniden başlamıştır. Tüm hat boyunca seferler ise 9 Ocak 2019 akşamı normale dönebilmiştir. Yaklaşık bir aylık bir sürenin ardından İZBAN'a “kavuşan” İzmirli, basına verdikleri demeçlerde grevin bitmesinden duydukları memnuniyeti dile getirmişlerdir⁴⁸⁷. Tarihler 22 Ocak 2019'u gösterdiğinde Demiryol-İş Sendikası ile İZBAN yönetimi arasında devam eden görüşmeler, toplu iş sözleşmesinin imzalanması ile sonuçlanmıştır. Buna

⁴⁸⁰ “İZBAN'da Uzlaşma Yok”, 25/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-da-uzlasma-yok-h31237.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022).

⁴⁸¹ “İZBAN'dan Sendikaya Yüzde 26'lık Teklif”, 26/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBANDan-sendikaya-yuzde-26lik-teklif-h31263.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁸² “İZBAN İşçileri Grev Devam Etme Kararı Aldı”, 26/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-iscileri-greve-devam-etme-karari-aldi-h31297.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁸³ “İZBAN Yönetimi %26 Olan Zam Teklifini Geri Çekti”, 27/12/2018, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-yonetimi-26-olan-zam-teklifini-geri-cekti-h31302.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁸⁴ “İZBAN'dan Ek Seferlerin Durdurulması Kararına İtiraz”, 29/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBANDan-ek-seferlerin-durdurulmasi-kararina-itaraz-h31384.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁸⁵ “İZBAN Kördüğüm! Grev Sırası Metro ve Tramvayda”, 03/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-kordugum-grev-sirasi-metro-ve-tramvayda-h31527.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁸⁶ “İZBAN'daki Grev, Cumhurbaşkanı Kararı ile Ertelendi”, 08/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-daki-grev-cumhurbaskani-karari-ile-ertelendi-h31653.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁸⁷ “İZBAN'da Seferler Başladı”, 08/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-da-seferler-basladi-h31674.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

göre sendika, İZBAN'ın önerdiği %26'lık teklifi kabul etmiş ve ertelenen greve çıkmama kararı almıştır⁴⁸⁸.

2020 yılı sona ererken, Covid-19 pandemisinin ve getirilen kısıtlamaların tüm ülkeyi etkilediği günlerde İZBAN yönetimi ile 330 İZBAN çalışanının bulunduğu sendika arasındaki toplu iş sözleşmesi görüşmeleri, İzmir'de ulaşımın aksamaması bakımından büyük önem arz ediyordu. İBB'nin diğer personelinden daha az maaş aldıklarını ve şartlarının düzeltilmesi gerektiğini ifade eden sendika yetkilileri, görüşmelerden sonuç alınamaması halinde önce arabulucuya gideceklerini, o da sonuçsuz kalırsa 60 gün içerisinde greve gideceklerini açık bir şekilde ilan etmiştir. 24 Ocak 2021 tarihinde sona eren görüşmelerde bir anlaşmaya varılamamış ve 5 Şubat itibarıyla arabulucu süreci başlamıştır⁴⁸⁹. Nisan ayına kadar uzayan görüşmeler neticesinde İZBAN ile Demiryol-İş Sendikası arasındaki görüşmeler 23 Nisan 2021 günü olumlu sonuçlanmış ve son dört toplu iş sözleşmesi masasından iki defa (2016 ve 2018-2019) grev kararıyla ayrılan İZBAN işçileri, 2021'deki son görüşmelerden uzlaşa ile ayrılmışlardır⁴⁹⁰.

4.D. İZBAN'DA GÜVENLİK VE ASAYİŞ

Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olan ve günden güne göç alarak nüfusunu katlayan İzmir'de hizmet veren İZBAN demiryolu hattı, doğal olarak çok sayıda kazaya ve asayiş sorununa sahne olmuştur. 2019 yılı raporlarında istasyonlarda 479, tren içinde 145 olmak üzere toplamda 625 olayı acil durum olayı yaşandığının dile getirilmesi, İZBAN'ın büyük bir şehirde yaşanabilecek pek çok olaya sahne olabileceğini göstermektedir⁴⁹¹. İZBAN'daki asayiş ve güvenlik olaylarına dair örneklerin yerel gazetelere yansıyan örnekler üzerinden incelenmesi konu hakkında fikir verici olacaktır. Bu örnekleri kazalar, çeşitli sebeplerden yaşanan aksamalar, intiharlar ve asayiş olayları olarak ayırmak mümkündür.

⁴⁸⁸ "İZBAN'da Uzlaşma Sağlandı", 22/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-da-uzlasma-saglandi-h32102.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁸⁹ "İZBAN'da Kritik Süreç: Sendikadan Grev Sinyali", 19/01/2021, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-da-kritik-surec-sendikadan-grev-sinyali-h59954.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022); "İZBAN'da TİS Görüşmelerinde Sona Gelindi, Anlaşma Sağlanamadı", 22/01/2021, <https://www.izgazete.net/genel/IZBANda-tis-gorusmelerinde-sona-gelindi-anlasma-saglanamadi-h60192.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022); "İZBAN'da TİS Uzlaşmazlığı Sürüyor", 12/02/2021, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-da-tis-uzlasmazligi-suruyor-sendika-dan-tcdd-h61293.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁹⁰ "Demiryol-İş, İZBAN'da Grev Kararı Aldı", 25/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/demiryol-is-izbanda-grev-karari-aldi-h10687.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁴⁹¹ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu*, s. 219. Ayrıca 2019 yılında istasyonlarda toplam 3.630 kayıp eşya tespit edilmiş, bunların 2.902 tanesi sahiplerine iade edilmiştir. Böylelikle kayıp eşyaların sahiplerine iade edilme oranı %79,94 olmuştur. Bkz. Aynı yer.

İZBAN demiryolu hatlarında meydana gelen tren kazaları incelendiğinde, genellikle üst geçitlerin olmadığı yerlerde rayları kullanarak karşı karşıya geçmek isteyen vatandaşların ölümlü kazalara sebebiyet verebildikleri görülmektedir. 11 Aralık 2016 gecesinde Menemen-Aliağa seferini yapan bir İZBAN treni, Yenifoça Kavşağı mevkiinde tren raylarında bakım-onarım yapmakta olan bir işçiye çarpmış ve işçi hayatını kaybetmiştir. Olay yerine çok sayıda ambulans ve jandarma gönderilirken, yolcular trenden indirilerek başka bir trene alınmıştır⁴⁹². 29 Mart 2019 günü Egekent istasyonu yakınlarında emekli bir erkek, rayların üzerinden karşıya geçmek isterken Çiğli'den Menemen yönüne giden İZBAN'ın kendisine çarpmasıyla hayatını kaybetmiştir. Kaza sebebiyle İZBAN seferleri sarkarken, trenin makinisti ifadesinin ardından serbest bırakılmıştır⁴⁹³. 9 Ekim 2017 tarihinde Esbaş istasyonu yakınlarında rayların üzerinde durmakta olan 47 yaşında bir erkek, Aliağa yönüne giden trenin çarpması sonucu hayatını kaybetmiştir. Makinist ise ifadesi alınmak üzere karakola götürülmüştür⁴⁹⁴. 1 Kasım 2017 gecesinde Halkapınar istasyonunda bir erkek, bilinmeyen bir nedenle İZBAN treninin altında kalmış ve yaşamını yitirmiştir. Polis, olayın intihar olabileceği üzerinde durmuştur⁴⁹⁵. 3 Ocak 2018 akşamı Hilal istasyonu yakınlarında rayların karşısına geçmeye çalışan madde bağımlısı bir genç, seyir halindeki trenin çarpması sonucu hayatını kaybetmiştir⁴⁹⁶. 14 Nisan 2020 akşamında Tepeköy-Aliağa seferini yapan bir İZBAN treni İnkılâp durağında raylarda yürüyen bir erkeğe çarpmış ve kişi çarpmanın etkisiyle hayatını kaybetmiştir. Makinistin verdiği ifadeye göre trenin çarptığı kişi bir anda raylarda belirmiş ve çarpma kaçınılmaz olmuştur⁴⁹⁷.

İZBAN tren seferleri yer yer kaza, olumsuz hava şartları ya da asayiş gibi sorunlardan ötürü aksamıştır. Örneğin 26 Aralık 2016'da Konak ilçesinde İZBAN hattının geçtiği bir mevkide bulunan iki mutfak tüpü tedirginlik yaratmış ve alınan tedbirler neticesinde İZBAN seferleri yarım saat aksamıştır⁴⁹⁸. 7 Ocak 2017'de sabah saatlerinde başlayan şiddetli kar yağışı neticesinde Menemen-Aliağa makaslarının donması, tren seferlerinin geçici olarak durmasına sebep

⁴⁹² "İZBAN'da İş Cinayeti", 12/12/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN39da-is-cinayeti-bakim-yapan-isciyetren-carpti-h12123.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁹³ "İZBAN'da Korkunç Olay", 26/03/2019, <https://www.izgazete.net/asayis/IZBAN-da-korkunc-olay-h34077.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁹⁴ "İZBAN Treninin Çarptığı Kişi Yaralandı", 09/10/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-treninin-carptigi-kisi-yaralandi-h19338.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁹⁵ "İZBAN Treninin Altında Kalarak Yaşamını Yitirdi", 01/11/2017, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-treninin-altinda-kalarak-yasamini-yitirdi-h19903.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁹⁶ "İZBAN Treninin Altında Kalan Adam Öldü", 04/01/2018, <https://www.izgazete.net/asayis/IZBAN-treninin-altinda-kalan-adam-öldu-h21553.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁹⁷ "İzmir'de Feci Ölüm", 15/04/2020, <https://www.izgazete.net/genel/izmir-de-feci-olum-raylarda-yurumeye-kalkti-IZBAN-carpti-h46140.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁴⁹⁸ "Şüpheli Tüpler Tedirginlik Yarattı: İZBAN Seferleri Durdu", 29/12/2016, <https://www.izgazete.net/genel/supheli-tupler-tedirginlik-yaratti-IZBAN-seferleri-durdu-h12528.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

olmuştur⁴⁹⁹. 21 Eylül 2017'de Hilal istasyonunun altında bulunan TCDD'ye ait depo alanında çıkan yangın neticesinde İZBAN seferleri yaklaşık bir saat durdurulmuştur⁵⁰⁰. 27 Ocak 2021'de İzmir'de etkili olan şiddetli rüzgar sebebiyle İZBAN hattı üzerine ağaç devrilmiş, bu sebeple Adnan Menderes Havalimanı ile Selçuk istasyonları arasındaki seferler geçici olarak durdurulmuştur⁵⁰¹. İlerleyen günlerde diğer istasyonlarda da seferler aynı sebeple durdurulmuştur⁵⁰². 1 Temmuz 2019'da başlayan bir onarım çalışma nedeniyle sefer saatleri değiştirilmiştir⁵⁰³. 2 Ağustos 2021'de trenlerde oluşan bir arıza sebebiyle Kemer-Gaziemir istasyonları arasındaki seferler aksamıştır⁵⁰⁴. 7 Ağustos 2021'de Turan istasyonu yakınlarında 4 vagonun raydan çıkması sebebiyle Halkapınar-Çiğli arasında İZBAN seferleri geçici süreyle gerçekleştirilememiştir⁵⁰⁵. 27 Nisan 2022'de sinyalizasyon sisteminde meydana gelen bir arıza sebebiyle birkaç sefer iptal olmuş, diğer seferler de gecikmeli olarak devam edebilmiştir⁵⁰⁶.

Yukarıda da sıklıkla vurgulandığı üzere, Türkiye'nin üçüncü büyük şehrinde hayata geçirilen İZBAN projesi, kazalar, aksamalar ve asayiş sorunlarının dışında intiharlara da sahne olabilmektedir. Bu konuda gazetelere yansıyan pek çok örnek, İZBAN trenlerinin bir intihar vasıtası olarak görülebildiğini de göstermektedir. 8 Ekim 2016 tarihinde Nergiz durağında bir kadın, tren istasyona yaklaştığı esnada raylara atlayarak intihar etmiştir. Daha sonra yapılan incelemede, hayatını kaybeden kişinin 13 yaşında bir lise öğrencisi olduğu tespit edilmiştir⁵⁰⁷. Bu hadiseden 10 gün sonra, 62 yaşındaki bir kişi, Karşıyaka'dan geçmekte olan İZBAN treninin önüne atlayarak

⁴⁹⁹ "İzmir'de Kar İZBAN Seferlerini Aksatıyor", 07/01/2017, <https://www.izgazete.net/genel/izmir39de-kar-izban-seferlerini-aksatiyor-h12735.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁵⁰⁰ "İZBAN'da Korkutan Yangın", 21/09/2017, <https://www.izgazete.net/genel/izban-da-korkutan-yanigin-h18911.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁵⁰¹ "İZBAN'da Korkutan Yangın", 21/09/2017, <https://www.izgazete.net/genel/izban-da-korkutan-yanigin-h18911.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁵⁰² "İzmir'deki Yoğun Yağış İZBAN ve Tramvay Seferlerini Vurdu", 02/02/2021, <https://www.izgazete.net/genel/izmir-deki-yogun-yagis-izban-ve-tramvay-seferlerini-vurdu-h60729.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵⁰³ "İZBAN Hattı Üzerine Ağaç Devrilmişti", 27/01/2021, <https://www.izgazete.net/genel/izban-hatti-uzerine-agac-devrilmisti-o-iki-istasyon-arasinda-isletim-h60449.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵⁰⁴ "İZBAN'dan Açıklama: Seferler Normale Döndü", 02/08/2021, <https://www.izgazete.net/genel/izban-dan-aciklama-seferler-normale-dondu-h69137.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵⁰⁵ "İZBAN Seferlerinde Aksama: Yük Treninin 4 Vagonu Raydan Çıktı", 07/08/2021, <https://www.izgazete.net/genel/izban-seferlerinde-aksama-yuk-treninin-4-vagonu-raydan-cikti-h69453.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵⁰⁶ "İZBAN'da Sinyalizasyon Arızası", 20/04/2016, <https://www.izgazete.net/genel/izban39da-sinyalizasyon-arizasi-h3582.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵⁰⁷ "İZBAN İstasyonunda Trenin Altına Atlayıp Canına Kıydı", 26/02/2019, <https://www.izgazete.net/genel/izban-istasyonunda-trenin-altina-atlayip-canina-kiydi-h33235.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022); "İZBAN'da İntihar Eden Kişinin Kimliği Belirlendi", 27/02/2019, <https://www.izgazete.net/genel/izban-da-intihar-eden-kisinin-kimligi-belirlendi-h33237.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

hayatına son vermiştir⁵⁰⁸. 23 Kasım 2017'de bir üniversite öğrencisi, Egekent-2 durağında yavaşlamakta olan İZBAN treninin önüne atlamış ve çarpmanın etkisiyle hayatını kaybetmiştir⁵⁰⁹. 26 Şubat 2019'da genç bir kız, Karşıyaka'da seyir halindeki İZBAN treninin önüne atlayarak yaşamına son vermiştir. Son iki yıldır psikolojik tedavi gören genç kızın ailesine bir de mektup bıraktığı anlaşılmıştır⁵¹⁰. 26 Kasım 2019'da üniversite öğrencisi genç bir kadın, Nergiz durağında seyreden İZBAN treninin önüne atarak yaşamına son vermiştir. Genç kızın olaydan bir saat önce sosyal medyadan "*Hoşçakalın*" mesajı paylaştığı anlaşılmıştır⁵¹¹. 21 Aralık 2019'da bir kez daha Nergiz'de gerçekleşen intihar vakasında genç bir erkek İZBAN treninin yavaşladığı sırada raylara atlayarak yaşamına son vermiştir⁵¹². 12 Ağustos 2020'de ise genç bir erkek, Kemer istasyonunda yavaşlamakta olan trenin önüne atlamış ve hayatını kaybetmiştir⁵¹³.

İzmir'i güneyden kuzeye saran İZBAN demiryolu hattı aynı zamanda çok sayıda asayiş vakasına da sahne olmuştur. Örneğin 12 Nisan 2017'de Aliağa-Cumaovası seferini yapan bir İZBAN treninde şüpheli bir paket olduğunu fark eden yolcular jandarmaya haber vermişlerdir. Bunun üzerine tren Pancar Mahallesi'ndeki durakta durmuş, yolcular da tahliye edilmiştir. Bomba imha uzmanlarının açtığı şüpheli paketten yumurta kolisi çıkması üzerine İZBAN seferi 1,5 saat sonra yeniden başlamıştır⁵¹⁴. 25 Nisan 2017'de madde bağımlısı olduğu düşünülen bir grup genç, seyir halindeki İZBAN treninde tartışma çıkarmış ve yolcuların şikayeti üzerine Kemer istasyonunda güvenlikler tarafından trenden indirilmiştir. Trenden inerken çevresindekileri bıçakla yaralayan grup istasyondan hızla uzaklaşmıştır⁵¹⁵. 12 Kasım 2017'de bir İZBAN treni, Alsancak istasyonu yakınlarında taşlı saldırıya uğramıştır. Kimliği belirsiz kişilerce atılan taşlar trenin camlarını kırarken,

⁵⁰⁸ "Alaybey İZBAN Durağında İntihar", 18/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/alaybey-izban-duraginda-intihar-h10431.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵⁰⁹ "İZBAN Treninin Önüne Atladığı İddia Edilen Üniversiteli Öldü", 24/11/2017, <https://www.izgazete.net/asayis/izban-treninin-onune-atladigi-iddia-edilen-universiteli-oldu-h20515.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

⁵¹⁰ "İZBAN'da Korkunç Olay", 26/03/2019, <https://www.izgazete.net/asayis/izban-da-korkunc-olay-h34077.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹¹ "İZBAN Durağında Korkunç Olay: Genç Kadın Kendini Trenin Önüne Attı", 26/11/2019, <https://www.izgazete.net/genel/izban-duraginda-korkunc-olay-genc-kadin-kendini-trenin-onune-h41586.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹² "İZBAN Durağında İntihar", 21/12/2019, <https://www.izgazete.net/genel/izban-duraginda-intihar-h42333.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹³ "Konak'ta Korkunç Olay! İZBAN'ın Önüne Atlayarak İntihar Etti", 12/08/2020, <https://www.izgazete.net/asayis/konakta-korkunc-olay-izbanin-onune-atlayarak-intihar-etti-h51093.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹⁴ "İZBAN'da Bomba Paniği", 12/04/2017, <https://www.izgazete.net/genel/izban39da-bomba-panigi-h14982.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹⁵ "İZBAN Treninde Bıçaklı Kavga" 28/08/2017, <https://www.izgazete.net/genel/izban-treninde-bicakli-kavga-h18272.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

yolcular arasında kısa süreli paniğe sebep olmuştur⁵¹⁶. 20 Şubat 2018 günü Alsancak istasyonunda (alkollü olduğu düşünülen) bir genç, kartındaki bakiye yetmediği için sinir krizi geçirmiş ve maket bıçağı ile intihara kalkışmıştır. Zorlukla sakinleştirilen genç, polis tarafından karakola götürülmüştür⁵¹⁷. 12 Ekim 2020 günü İZBAN treninde çevreye rahatsızlık veren bir grup genç, yolcuların tepkisini çekmiştir. Trende sigara içen gençlere kabahat kanunu gereği para cezası verilmiştir⁵¹⁸. 27 Temmuz 2022'de seyir halindeki İZBAN treninde bir taciz olayı yaşanmış, tacize maruz kalan kadın, fotoğraflarını çektiğini iddia ettiği kişiden şikâyetçi olmak üzere karakolun yolunu tutmuştur⁵¹⁹.

⁵¹⁶ "Alsancak'ta İZBAN Taşlandı", 12/11/2017, <https://www.izgazete.net/genel/alsancak-ta-izban-taslandi-h20201.html> (Erişim Tarihi: 02.08.2022)

⁵¹⁷ "İZBAN'a Bakiyesi Yetmeyen Genç Kendini Kesmek İstedi", 20/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBANa-bakiyesi-yetmeyen-genc-kendini-kesmek-istedi-h22713.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹⁸ "Şehir Magandaları İZBAN'da Şarkı Söyleyip, Sigara İçti", 12/10/2020, <https://www.izgazete.net/genel/sehir-magandaları-izban-da-sarki-soyleyip-sigara-icti-h54313.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022); "İZBAN'da Şarkı Söyleyip, Sigara İçenlere Ceza Yağdı", 13/10/2019, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-da-sarki-soyleyip-sigara-icenlere-ceza-yagdi-h54366.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

⁵¹⁹ "İZBAN'da Kendisini Taciz Eden Adamı Böyle İfşa Etti", 27/07/2022, <https://www.izgazete.net/asayis/IZBANda-kendisini-taciz-eden-adami-boyle-ifsa-etti-bunlar-benim-h85144.html> (Erişim Tarihi: 05.08.2022)

5. Bölüm

İZMİR'İN MODERN TRAMVAYLARI

Tramvaylar, mevcut kent yolları üzerine döşenen hatlarda elektrikle çalışan, yol ve trafik durumuna göre bir sürücü tarafından kumanda edilen ve daha çok bir adım atılarak binilebilen alçak zeminli toplu taşıma araçlarıdır. Elektrik enerjisi ile çalışan ve elektrik gücünü havai hattan (katanerden) alan tramvayların raylarında elektrik bulunmadığından kara taşıtlarına ve yayalara açık olan yollarda kullanımı mümkündür. Bu özelliği nedeniyle tramvaylar son derece yaygın olarak kullanılan toplu taşıma araçlarıdır. Türkiye'de İstanbul, Antalya, Bursa, Gaziantep, Eskişehir, Kayseri Kocaeli, Konya ve Samsun gibi illerde tramvaylara rastlamak mümkündür⁵²⁰. Son yıllarda tramvayın şehir içi toplu taşımada kullanıma girdiği şehirlerden biri de İzmir olmuştur. Aslında Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde kurulan atlı tramvaylar ve Cumhuriyetin ilk yıllarında kurulan elektrikli tramvaylar İzmir'de tramvay işletiminin ilk örnekleridir. Ancak 1950'li yıllarda elektrikli tramvayın terk edilip tramvay hatlarının sökülmesinden sonra tramvay teknolojisindeki gelişmeler takip edilmemiştir. 1994 yılında basılan bir eserinde tramvayların kaldırılmasından bahseden Yaşar Aksoy, tramvaylarla ilgili şu satırları kaleme almıştır:

“Şimdi herkesin kafasında sorular büyüyor. Yeniden tramvaya “merhaba” diyemez miyiz? İstanbul bunu başardı ve tramvay bazı hatlarda devreye girdi bile. Şöyle bir düşünelim. “Sahil Yolu” boyunca deniz kıyısından salına salına akıp giden tramvaylar, hem ulaşım sorununa bir ek çözüm, hem de kentin soğuk yüzünde sıcacık bir “nostaljik motif” olarak daha renkli bir İzmir kazanılmasında bir araç olamaz mı?

Güzelyalı'dan Konak'a...

Karşışaka İskele'den Bostanlı'ya doğru niçin tramvaylar çalışmasın?”⁵²¹.

Yaşar Aksoy'un 1990'lı yılların başında kaleme aldığı satırlarından da anlaşılacağı üzere 2010'lu yılların ortalarına kadar İzmir'de toplu taşımada tramvaylar görülmemişse de kent hafızasındaki yerini korumaya devam etmiştir. Motorlu taşıtların neden olduğu trafik ve çevre

⁵²⁰ Astan, a.g.t., s. 10; Sutcliffe, a.g.m., s. 135-136.

⁵²¹ Aksoy, *İzmir'i Sevmek Sanatı*, s. 107.

kirliliğinin günbegün artması İzmir'de kent içi ulaşımında tramvayların tekrar gündeme gelmesine neden olmuş, İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, 2009 yılında İzmir ulaşım ana planına tramvayı da dahil etmek için çalışmalara başlamıştır. 2009 yılı aralık ayında “İzmir Tramvay Hatları Ön Etütleri” başlıklı 23 sayfalık bir taslak rapor hazırlanmıştır. Bu raporda Karşıyaka, Bornova, Buca, Konak, Narlıdere (Narlıdere-Urla arası) ilçelerinde tramvay hatları kurmak için ön çalışmalar yapılmıştır⁵²². 2010 yılına gelindiğinde Bornova ve Narlıdere Tramvay hatlarının yapımından vazgeçildiği, sadece Karşıyaka, Konak ve Buca Tramvay hatları için çalışmalar yapıldığı gözlemlenmektedir. 2010 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce, Konak, Karşıyaka ve Buca Tramvay Sistemlerinin projeleri ve fizibilite raporları hazırlatılarak onaylanmak üzere Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)'ne gönderilmiştir⁵²³. DLH, 30 Haziran 2011 tarihinde Konak Tramvay Projesi için gerekli onayı vermiştir. Onayın alınmasından sonra projenin yatırım programına alınması için Devlet Planlama Teşkilatı'na gerekli başvuru yapılmıştır. Yapım maliyeti yüksek olan bu proje için gerekli olan ödeneği sağlamak üzere İller Bankası'na da kredi başvurusunda bulunulmuştur⁵²⁴. 2012 yılı Nisan ayında DLH, Karşıyaka Tramvay Hattı Projesini de onaylamıştır⁵²⁵. Aynı yıl İBB, Buca tramvay hattının yapımından vazgeçmiş, Buca tramvayının TCDD Genel Müdürlüğü'nce yapılmasına karar vermiştir⁵²⁶. 24 Haziran 2013 tarihinde 2013/5013 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Konak ve Karşıyaka tramvay hatları yapım işi yatırım programına alınmıştır. Bu tarihten sonra Uluslararası Finans Kurumu (IFC) ile de kredi görüşmelerine başlanarak dış finansman arayışına girilmiştir⁵²⁷. Uluslararası Finans Kurumu (IFC), Fransız Kalkınma Ajansı (AFD) ve INGBank ile 165 milyon Euro'luk kredi sözleşmesi imzalanarak Konak ve Karşıyaka Tramvaylarının finansmanı sağlanmıştır. 26 Şubat 2014 tarihinde Konak ve Karşıyaka Tramvayları Yapım İşinin ihalesi yapılmış ve 26 Haziran 2014 tarihinde yüklenici firma ile İBB arasında sözleşme imzalanmıştır⁵²⁸. Tramvay hatlarının ihalelerinin de yapılmasından sonra 2015 yılında tramvayların inşaatına başlanmıştır. 2017 yılında hizmete giren Karşıyaka Tramvay hattı ile 2018 yılında hizmete giren Konak Tramvay hattının işletme hakları İzmir Metro A.Ş.'ye verilmiştir⁵²⁹.

⁵²² *İzmir Tramvay Hatları Ön Etütleri*, Aralık 2009. (Erişim Tarihi: 31.06.2022); http://www.izmir.bel.tr/CKYuklenen/EskiSite/file/Tram_Raporu.pdf (Erişim Tarihi: 31.06.2022)

⁵²³ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2010 Faaliyet Raporu*, s. 173.

⁵²⁴ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu*, s. 196.

⁵²⁵ “Karşıyaka Tramvayına Onay Geldi”, 06/04/2012, <https://www.haberekspres.com.tr/izmir/karsiyaka-tramvayina-onay-geldi-h31389.html> (Erişim Tarihi: 01.07.2022)

⁵²⁶ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu*, s. 187.

⁵²⁷ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu*, s. 194-195.

⁵²⁸ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu*, s. 161.

⁵²⁹ *İzmir Metro*, Sayı: 92, s. 8.

5.A. KARŞIYAKA TRAMVAY HATTI

Karşıyaka Tramvay hattının inşaat çalışmalarına 13 Nisan 2015 tarihinde başlanmıştır. Tramvay depoları ve tramvay hattının geçeceği güzergahtaki çevre düzenlemeleri de rayların döşenmesiyle eş zamanlı olarak sürdürülmüştür⁵³⁰. 28 Aralık 2016 tarihinde Karşıyaka Tramvay hattında deneme seferlerine başlanmıştır⁵³¹. Mavişehir - Bostanlı arasında gerçekleşen ilk seferin yolcuları dönemin İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu ve basın mensupları olmuştur⁵³². 27 Mart 2017 tarihinde tüm hattı kapsayan ilk deneme seferi gerçekleşmiş, 11 Nisan 2017'de kadın makinist Sabiha Şen'in kullandığı tramvay aracı ile ücretsiz yolcu taşıma seferlerine başlanmıştır. Sabah 06:00 ile 00:00 saatleri arasında ve 20 dakikada bir gerçekleşen seferlerin ilk haftasında günlük ortalama 15.000 olmak üzere toplam 100.000 yolcu Karşıyaka Tramvayını kullanmıştır. 1 Temmuz 2017 tarihi itibarıyla ücretli seferlere başlanmıştır. Alaybey ile Ataşehir arasında işleyen Karşıyaka Tramvayında Türkiye'de bir raylı sistem hattında ilk kez uygulanan yer ışıklandırması kullanılmıştır. Araç ve yaya trafiğinin yoğun olduğu Karşıyaka iskelesi önüne yerleştirilen yer sinyalleri tramvay iskele bölgesine yaklaştığında kırmızı, iskele bölgesinden uzaklaştığında ise yeşil yanarak yayaların her mesafeden ve her açıdan uyarılmalarını sağlamaktadır. Hat boyunca ve depo sahasında toplam 40 adet makas yer almaktadır. Depo sahası; atölye, destek ve yönetim binalarından oluşmakta olup Mavişehir'de inşa edilmiştir⁵³³.

8,8 kilometrelik Karşıyaka Tramvayı hattında 14 durak bulunmaktadır. Bu duraklar; Ataşehir, Çevre Yolu, Mavişehir, Mustafa Kemal Atatürk Spor Salonu, Bilim Müzesi, Atakent, Selçuk Yaşar, Vilayet Evi, Çarşı, Bostanlı İskele, Yunuslar, Nikah Sarayı, Karşıyaka İskele ve Alaybey'dir. Ataşehir - Alaybey arasında işleyen bu hatta 17 tramvay aracı çalışmaktadır⁵³⁴. Ataşehir durağından başlayan tramvay, Cahar Dudayev Bulvarı'na çıkıp, Selçuk Yaşar ve Cengiz Topel Caddelerini ve İsmail Sivri sokağı geçerek Bostanlı Deresi Köprüsü üzerinden Suat Taşer Tiyatrosu'nun yanından sahil kesimine geçip sahil boyunca devam ederek Alaybey durağında son bulmaktadır. Tramvay hattını ve durakların yerlerini gösteren ulaşım haritası Görsel 62'de görülmektedir.

⁵³⁰ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 184.

⁵³¹ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu, s. 127.

⁵³² İzmir Metro, Sayı: 75, s. 16.

⁵³³ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 120; İzmir Metro, Sayı: 80, s. 2-5; İzmir Metro, Sayı: 81, s. 2-3.

⁵³⁴ İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 6.



Görsel 62:Karşıyaka Tramvay Hattı Haritası⁵³⁵

Alaybey - Karşıyaka İskele arası tek hat olarak, Karşıyaka İskele - Suat Taşer açık hava tiyatrosu arası çift hat olarak devam etmektedir. Suat Taşer Tiyatrosu - Bostanlı Köprüsü arası kara ve deniz tarafı olmak üzere iki ayrı hat olarak ilerleyen güzergâh, Bostanlı Köprüsünde hatlar birleşerek çift hat olarak devam etmektedir⁵³⁶. Durak peronları mevcut durumda 30 metre olarak (tek araçlık) inşa edilmiş olsa da ileriki dönemde peron uzunlukları (2 araç için) arttırılabilecek şekilde tasarlanmıştır. Duraklarda yer alan yolcu bilgilendirme ekranlarından gelecek iki tramvayın kaç dakika sonra durağa varacağı takip edilebilmektedir. Sabah saat 06:00'da başlayan seferler 00:20'ye kadar devam etmektedir. Hafta içi ve Cumartesi günler 06:00 - 07:00 saatleri arasında 15 dakikada bir, 07:00 - 20:00 saatleri arasında 7.5 dakikada bir, 20:00 - 00:20 saatleri arasında ise 10 dakikada bir sefer yapılmaktadır. Pazar günleri 06:00 - 07:00 saatleri arasında 15 dakikada bir, 07:00 - 00:20 saatleri arasında ise 10 dakikada bir sefer yapılmaktadır. Duraklar arası mesafeleri ve yolculuk sürelerini gösteren tablo Tablo-14'te verilmiştir⁵³⁷:

⁵³⁵ <https://www.tramizmir.com/Content/img/karsiyaka.jpg> (Erişim Tarihi: 09.08.2022)

⁵³⁶ İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 6.

537 İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 10; "İzmir Tramvayı Sefer Planları", <https://www.tramizmir.com/tr/SeferPlanlari/83> (Erişim Tarihi: 09.08.2022)

Tablo-14: Karşıyaka Tramvayı Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Kalkış Durağı	Varış Durağı	Mesafe (m)	Varış süresi (sa:dak:sn)	Bekleme süresi (sa:dak:sn)	Seyahat Süresi (sa:dak:sn)
Alaybey	Karşıyaka İskele	978	00:04:30	00:00:30	00:05:00
Karşıyaka İskele	Nikah Sarayı	920	00:02:45	00:00:15	00:03:00
Nikah Sarayı	Yunuslar	628	00:01:45	00:00:15	00:02:00
Yunuslar	Bostanlı İskele	576	00:01:45	00:00:15	00:02:00
Bostanlı İskele	Çarşı	618	00:02:45	00:00:15	00:03:00
Çarşı	Vilayet Evi	468	00:02:15	00:00:15	00:02:30
Vilayet Evi	Selçuk Yaşar	509	00:01:45	00:00:15	00:02:00
Selçuk Yaşar	Atakent	451	00:01:15	00:00:15	00:01:30
Atakent	Bilim Müzesi	839	00:01:45	00:00:15	00:02:00
Bilim Müzesi	M. Kemal Atatürk Spor Salonu	659	00:01:30	00:00:30	00:02:00
M. Kemal Atatürk Spor Salonu	Mavişehir	599	00:01:45	00:00:15	00:02:00
Mavişehir	Çevre Yolu	522	00:01:45	00:00:15	00:02:00
Çevre Yolu	Ataşehir	673	00:03:00	00:00:00	00:03:00
Toplam					00:32:00

Karşıyaka İskele ve Bostanlı İskele durakları ile İzmir deniz taşımacılığıyla entegrasyonu sağlanan Karşıyaka Tramvay hattı, karayolu toplu taşımasıyla da entegre bir şekilde işlemektedir. Tramvay duraklarının bulunduğu birçok noktada kara toplu taşıma araçlarının durakları da mevcuttur. Ayrıca Alaybey durağından Alaybey İZBAN ve Mavişehir durağından Mavişehir İZBAN durağıyla İZBAN'a ulaşım da sağlanmaktadır. Karşıyaka Tramvay hattının İZBAN bağlantılarının doğrudan bağlantılar olmayıp bir miktar yürüme mesafesi sonrasında tramvay ve İZBAN durakları

arasındaki bağlantının kurulabildiğini belirtmekte fayda vardır. Alaybey İZBAN ile Alaybey tramvay durağının doğrudan bağlantısı şehirleşme ve trafik yüzünden sağlanamamıştır. Mavişehir İZBAN durağı ile Ataşehir tramvay durağının doğrudan bağlantısı ise mülkiyet problemleri yüzünden sağlanamamıştır⁵³⁸.



Görsel 63: Karşıyaka Tramvayı⁵³⁹

Tramvay araçları, “deniz kenti İzmir” teması esas alınarak mavi, turkuaz ve beyaz tonlarında seçilmiş, Kocaeli’ndeki Hyundai EURotem fabrikasında üretilmiştir. Üretilen araçlar, Hyundai Rotem firmasının Güney Kore’deki üretim tesislerinde yük dayanım testlerine tabi tutulmuştur. Tüm aşamaları başarıyla geçen yerli malı araç gövdesi ilk kez İzmir tramvayıyla birlikte üretime geçmiş oldu. Gövdenin yanı sıra, dış giydirmeler, koltuk ve döşemeler ile klima gibi ekipman ve malzemeler de yurt içinden temin edildi. Tramvayın her iki ucunda da sürücü kabini, iki yanda ise dörder adet olmak üzere toplam 8 adet kapı bulunmaktadır⁵⁴⁰. Araçlar gidilen yönü, bir sonraki istasyonu ve varılan istasyonu bildiren görsel - işitsel yolcu bilgilendirme sistemiyle

⁵³⁸ Bahsi geçen mülkiyet problemleri çözülmüş olup, Çiğli Tramvayının yapımı sırasında Mavişehir İZBAN durağı ile Ataşehir Tramvay durağı arasındaki yaklaşık 1 kilometrelik mesafeye de raylar döşenerek İZBAN ve Karşıyaka Tramvayı arasındaki doğrudan bağlantı sağlanacaktır. Bkz. “Soyer: ‘İzmir’i Demir Ağlarla Örmeye Devam Ediyoruz”, 22/12/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/soyer-izmir-i-demir-aglarla-ormeye-devam-ediyoruz/44487/156> (Erişim Tarihi: 09.09.2022)

⁵³⁹ <https://www.tramizmir.com.tr/FotoGaleri/63> (Erişim Tarihi: 09.09.2022)

⁵⁴⁰ *İzmir Metro*, Sayı: 50, s. 1; “Takım Tamamlandı”, 17/02/2017, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/2647> (Erişim Tarihi: 31.07.2022); “İzmir’in Gözü Yolda”, 02/05/2016, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/618> (Erişim Tarihi: 31.07.2022)

donatılmıştır. Tek şeritli dijital panoların yanı sıra, yolcu bilgilendirme ekranları ve genel anons sistemiyle yolculara her an bilgilendirme yapılmaktadır. Tramvayların gövde genişliği 265 cm, uzunluğu 3222 cm, ray üzerinden yüksekliği ise 340 cm'dir. Araçlardaki oturan yolcu kapasitesi 48, ayakta yolcu kapasitesi ise 237 kişidir⁵⁴¹. Karşıyaka Tramvaylarının yıllara göre yapılan sefer adetleri ve taşınan yolcu sayıları gibi bilgiler Tablo-15'te verilmiştir⁵⁴²:

Tablo-15: Karşıyaka Tramvay Hattının Yıllara Göre Sefer ve Yolcu Sayıları

Yıl	Sefer Adeti	Sefer Km Uzunluğu	Ek Sefer Adeti	Taşınan Yolcu Adeti
2017	41.395	367.381	212	3.726.646
2018	90.089	799.540	134	9.335.525
2019	97.310	856.328	139	10.760.068
2020	82.143	722.858	899	5.456.492
2021	80.393	707.458	977	5.582.123
Toplam	391.330	3.453.565	2.361	34.860.854

Tablo-15 incelendiğinde Karşıyaka Tramvayının faaliyete girdiği 2017 yılından 2021 yılı sonuna kadar geçen süreçte toplam 391.330 sefer gerçekleşmiştir. Bu seferler toplamında 3.453.565 km yol kat edilmiştir. İncelenen beş yıl zarfında 2.361 ek sefer gerçekleştirilmiş ve toplam 34.860.854 yolcu taşınmıştır. 2017 yılından 2019 yılına kadar geçen ilk üç yıl boyunca gerçekleşen sefer adedi, gerçekleşen sefer km uzunluğu ve taşınan yolcu sayısı her yıl bir önceki yıla göre artmıştır. 2020 ve 2021 yıllarında ise bahsi geçen bu parametrelerde bir düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir. Bu durumun başlıca sebebi küresel Covid-19 salgını olmuştur. Salgın süresinde yaşanan tam ve kısmi kapanmalar, sefer adetlerinin ve yolcu sayılarının düşmesinde etkili olmuştur. Bu süreçte evden çalışma uygulamasına ve eğitim-öğretimde uzaktan eğitime geçilmiş, bu durum tramvay seferlerinin azaltılmasına ve taşınan yolcu sayısının düşmesine neden olmuştur.

⁵⁴¹ İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 13.

⁵⁴² İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu, s. 259; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu, s. 207; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu, s. 220; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu, s. 230; İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu, s. 257.

5.B. KONAK TRAMVAY HATTI

Şehit Binbaşı Ali Resmi Tufan Caddesi'nden başlayan, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nda ilerleyen ve sırasıyla Cumhuriyet Bulvarı - Gazi Bulvarı - Şair Eşref Bulvarı - Ali Çetinkaya Bulvarı - Ziya Gökalp Bulvarı - Şehitler Caddesi (gidiş) - Liman Caddesi (dönüş) ve en son Metro A.Ş. atölye binasının yanındaki Halkapınar depo sahasında son bulan Konak Tramvayının çalışmalarına 2015 yılı Kasım ayında başlanmıştır⁵⁴³. 2018 yılında tüm hattın ve depo sahasının imalatları tamamlanmıştır. Konak Tramvayının depo sahası Halkapınar'da inşa edilmiş olup, atölye, destek ve yönetim binalarından oluşmaktadır. 2018 yılı şubat ayında tüm hattı kapsayan test sürüşlerine, 24 Mart 2018 tarihinde ise ücretsiz seferlere başlanmıştır. Fahrettin Altay'dan başlayıp Halkapınar'da son bulan ve vatman Yusuf Kabadayı'nın kullandığı tramvayla yapılan ilk seferin yolcuları dönemin İBB Başkanı Aziz Kocaoğlu, ilçe belediye başkanları, belediye meclis üyeleri ve basın mensupları olmuştur. 2 Temmuz 2018 tarihi itibarıyla ise ücretli seferlere başlanmıştır⁵⁴⁴. Fahrettin Altay ile Halkapınar arasında 12.8 km uzunluğundaki hatta 19 durak ve toplam 36 adet makas yer almaktadır⁵⁴⁵.

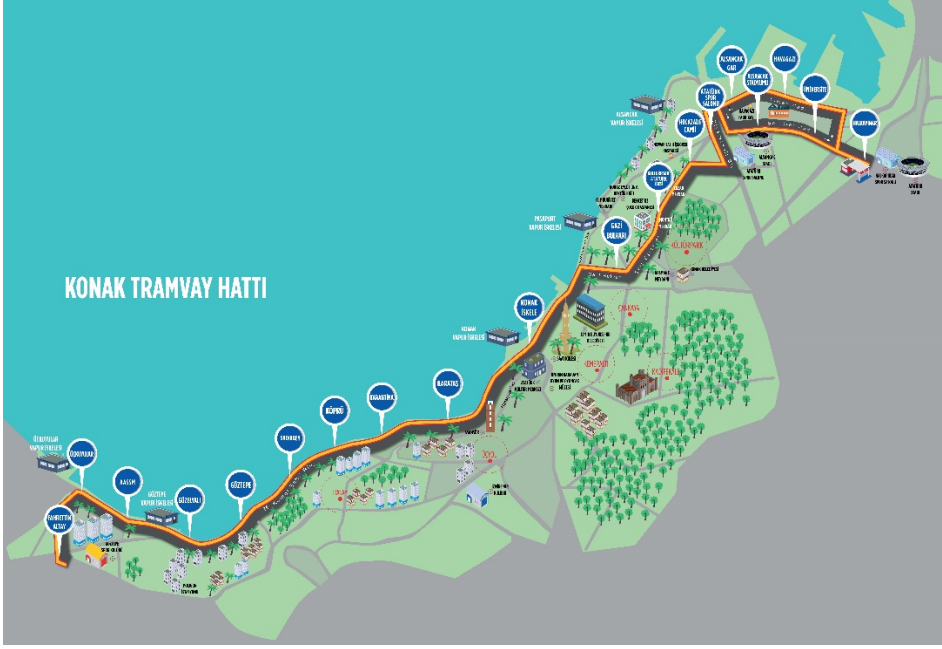
Halkapınar'dan hareket eden tramvay, Havagazi, Alsancak Gar, Atatürk Spor Salonu, Hocaade Camii, Kültürpark Atatürk Lisesi, Gazi Bulvarı, Konak İskele, Karataş, Karantina, Köprü, Sadıkbey, Göztepe, Güzelyalı, Ahmet Adnan Saygun Sanat Merkezi (A.A.S.S.M.) ve Üçkuyular duraklarını geçerek Fahrettin Altay'a ulaşmaktadır. Fahrettin Altay'dan hareket eden tramvay ise Halkapınar'dan gelen tramvayın seferinin tam tersi istikamette başlayıp, Alsancak Gar durağından sonra Alsancak Stadyumu ve Üniversite duraklarından geçerek Halkapınar'da son bulmaktadır. Fahrettin Altay Meydanından başlayan hat, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nda kara ve deniz tarafı olmak üzere iki ayrı hat olarak sahil boyunca devam edip Küçükyalı'da birleşmektedir. Bu noktadan sonra deniz tarafında çift hat olarak Konak Meydanına ulaşarak, Cumhuriyet Bulvarı'nın Alsancak gidiş yönüne doğru en sol şeritten Gazi Bulvarı'na varmaktadır. Gazi Bulvarı'na çift hat olarak dönen güzergâh burada bulunan çınar ağaçlarına zarar vermeden çınar ağaçlarının arasında ilerleyerek, Şair Eşref Bulvarı'na erişmektedir. Şair Eşref Bulvarı'ndan Alsancak Gar'a kadar çift hat olarak devam eden hat, gidiş istikametini Şehitler Caddesi'nden, geliş istikametini ise Liman Caddesi'nden yaparak Halkapınar Tramvay Depo Alanı'nda son bulmaktadır⁵⁴⁶. Tramvay hattını ve durakların yerlerini gösteren ulaşım haritası Görsel 64'te görülmektedir.

⁵⁴³ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu, s. 184; İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 6.

⁵⁴⁴ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu, s. 95; İzmir Metro, Sayı: 90, s. 2; İzmir Metro, Sayı: 92, s. 8.

⁵⁴⁵ İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu, s. 95.

⁵⁴⁶ İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 6.

Görsel 64: Konak Tramvay Hattı Haritası⁵⁴⁷

Durak peronları tıpkı Karşıyaka Tramvay hattında olduğu gibi 30 metre olarak (tek araçlık) inşa edilmiş ve ileriki dönemde peron uzunlukları (2 araç için) artırılabilir şekilde tasarlanmıştır. Duraklarda yer alan yolcu bilgilendirme ekranlarından gelecek iki tramvayın kaç dakika sonra durağa varacağı takip edilebilmektedir. Sabah saat 06:00'da başlayan seferler 00:20'ye kadar devam etmektedir. Hafta içi ve Cumartesi günleri 06:00 - 07:00 saatleri arasında 7.5 dakikada bir, 07:00 - 20:00 saatleri arasında 5 dakikada bir, 20:00 - 00:20 saatleri arasında ise 7.5 dakikada bir sefer yapılmaktadır. Pazar günleri yapılan seferler ise 7.5 dakikada bir gerçekleşmektedir. Duraklar arası mesafeleri ve yolculuk sürelerini gösteren tablolar Tablo-16 ve Tablo-17'de verilmiştir⁵⁴⁸:

⁵⁴⁷ <https://www.tramizmir.com/Content/img/konak.jpg> (Erişim Tarihi: 09.08.2022)

⁵⁴⁸ İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024, s. 11-12; "İzmir Tramvayı Sefer Planları", <https://www.tramizmir.com/tr/SeferPlani/83> (Erişim Tarihi: 09.08.2022).

Tablo-16: Konak Tramvayı Sağ Hat (Fahrettin Altay - Halkapınar Yönü Tramvay Hareketi için) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Kalkış Durak	Varış Durak	Mesafe (m)	Varış süresi (sa:dak:sn)	Bekleme süresi (sa:dak:sn)	Seyahat Süresi (sa:dak:sn)
Fahrettin Altay	Üçkuyular	694,0	00:02:02	00:00:20	00:02:22
Üçkuyular	A.A.S.S.M.	574,9	00:01:14	00:00:20	00:01:34
A.A.S.S.M.	Güzelyalı	720,7	00:01:38	00:00:20	00:01:58
Güzelyalı	Göztepe	663,9	00:01:37	00:00:20	00:01:57
Göztepe	Sadıkbey	496,1	00:01:24	00:00:20	00:01:44
Sadıkbey	Köprü	394,9	00:01:00	00:00:20	00:01:20
Köprü	Karantina	682,2	00:01:36	00:00:20	00:01:56
Karantina	Karataş	1192,9	00:02:32	00:00:20	00:02:52
Karataş	Konak İskele	1209,7	00:02:23	00:00:20	00:02:43
Konak İskele	Gazi Bulvarı	1215,3	00:04:41	00:00:40	00:05:21
Gazi Bulvarı	Kültürpark Atatürk Lisesi	726,5	00:02:35	00:00:40	00:03:15
Kültürpark Atatürk Lisesi	Hocazade Camii	482,4	00:02:02	00:00:40	00:02:42
Hocazade Camii	Atatürk Spor Salonu	439,3	00:01:58	00:00:40	00:02:38
Atatürk Spor Salonu	Alsancak Gar	574,2	00:02:00	00:00:20	00:02:20
Alsancak Gar	Alsancak Stadyumu	477,0	00:01:39	00:00:20	00:01:59
Alsancak Stadyumu	Üniversite	798,3	00:02:35	00:00:20	00:02:55
Üniversite	Halkapınar	1093,3	00:03:34	00:00:00	00:03:34
Toplam					00:43:10

Tablo-17: Konak Tramvayı Sol Hat (Fahrettin Altay-Halkapınar Yönü Tramvay Hareketi için) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Kalkış Duracağı	Varış Duracağı	Mesafe (m)	Varış süresi (sa:dak:sn)	Bekleme süresi (sa:dak:sn)	Seyahat Süresi (sa:dak:sn)
Halkapınar	Havagazı	1608,31	00:04:55	00:00:20	00:05:15
Havagazı	Alsancak Gar	906,13	00:02:40	00:00:20	00:03:00
Alsancak Gar	Atatürk Spor Salonu	585,99	00:02:03	00:00:40	00:02:43
Atatürk Spor Salonu	Hocazade Camii	439,14	00:02:08	00:00:20	00:02:28
Hocazade Camii	Kültürpark Atatürk Lisesi	490,22	00:01:38	00:00:40	00:02:18
Kültürpark Atatürk Lisesi	Gazi Bulvarı	710,29	00:03:10	00:00:40	00:03:50
Gazi Bulvarı	Konak İskele	1219,68	00:03:45	00:00:40	00:04:25
Konak İskele	Karataş	1208,15	00:03:06	00:00:40	00:03:46
Karataş	Karantina	1220,64	00:02:14	00:00:20	00:02:34
Karantina	Köprü	678,82	00:01:46	00:00:20	00:02:06
Köprü	Sadıkbey	422,97	00:00:51	00:00:20	00:01:11
Sadıkbey	Göztepe	441,37	00:01:08	00:00:20	00:01:28
Göztepe	Güzelyalı	871,22	00:01:36	00:00:20	00:01:56
Güzelyalı	A.A.S.S.M.	444,27	00:01:29	00:00:20	00:01:49
A.A.S.S.M.	Üçkuyular	632,74	00:01:31	00:00:20	00:01:51
Üçkuyular	Fahrettin Altay	701,44	00:02:30	00:00:20	00:02:50
Toplam					00:43:10

Konak Tramvay hattı kara toplu taşıma, İzmir Metrosu, İZBAN ve İzmir deniz taşımacılığı ile entegre bir şekilde çalışmaktadır. Hattın Halkapınar ve Alsancak Gar duraklarından İZBAN'a aktarma yapılabilir. Yine Halkapınar, Gazi Bulvarı, Konak İskele ve Fahrettin Altay duraklarından İzmir Metro'ya aktarma yapmak mümkündür. Konak İskele, Güzelyalı ve Üçkuyular

durakları ise deniz ulaşımını kullanmak isteyen tramvay yolcularının aktarma istasyonlarıdır. Bunun yanı sıra hattın duraklarının çoğu, kara toplu taşıma araçlarının duraklarıyla aynı konumda ya da yürüme mesafesindeki yakın bir konumda yer almaktadır.



Görsel 65: Konak Tramvayı⁵⁴⁹

Konak Tramvay hattında da Karşıyaka Tramvay hattında kullanılan tramvay araçları ile aynı modelde tramvay araçları kullanılmakta olup 21 tramvay aracı hizmet vermektedir⁵⁵⁰. Dolayısıyla Karşıyaka Tramvay Hattı başlığı altında Karşıyaka Tramvay araçları ile ilgili verdiğimiz renk, ebat ve kapasite gibi teknik bilgiler Konak Tramvay hattında çalışan tramvaylar için de geçerlidir. Konak Tramvaylarının hizmete girdiği tarihten 2021 yılı sonuna kadar geçen süreçte yaptıkları sefer adetlerini ve taşınan yolcu sayılarını gösteren bilgiler Tablo-18'de verilmiştir⁵⁵¹.

⁵⁴⁹ *İzmir Metro Dergisi*, Sayı: 92, s. 9.

⁵⁵⁰ *İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planı 2020-2024*, s. 13.

⁵⁵¹ *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu*, s. 207; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu*, s. 221; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu*, s. 231; *İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu*, s. 257.

Tablo-18: Konak Tramvay Hattının Yıllara Göre Sefer ve Yolcu Sayıları

Yıl	Sefer Adeti	Sefer Km Uzunluğu	Ek Sefer Adeti	Taşınan Yolcu Adeti
2018	55.885	698.563	276	10.627.892
2019	124.885	1.598.528	629	26.667.025
2020	119.385	1.528.128	3.087	26.667.025
2021	118.975	1.522.880	433	15.385.009
Toplam	419.130	5.348.099	4.425	79.346.951

Konak Tramvayının faaliyete girdiği 2018 yılından 2021 yılı sonuna kadar geçen dönemde 419.130 sefer gerçekleşmiştir. Bu seferler toplamında 5.348.099 km yol kat edilmiştir. Bu dört yıl zarfında 4.425 ek sefer gerçekleştirilmiş toplam 79.346.951 yolcu taşınmıştır. Tramvayın hizmete girdiği ilk iki yıl zarfında gerçekleşen sefer adedinin, gerçekleşen sefer km uzunluğunun ve yolcu sayısının arttığı görülmektedir. 2020 yılı ve 2021 yıllarında ise bahsi geçen bu parametrelerde bir önceki yıla göre düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir. Bu durumun da tıpkı Karşıyaka Tramvay hattında olduğu gibi küresel Covid-19 salgınından kaynaklanmaktadır.

Görsel 66: Konak Tramvayı Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nda⁵⁵²

⁵⁵² <https://www.tramizmir.com/tr/FotoGaleri/63> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

Covid-19 salgını sürecinde önemi ortaya çıkan meselelerden biri de temizlik meselesi olmuştur. Karşıyaka Tramvay araçları Alaybey durağında, Konak Tramvay araçları da Halkapınar durağında, her seferden sonra dezenfekte edilmektedir. Tramvay depolarındaki fırçalı yıkama ünitesinde otomatik olarak dış temizlikleri yapılan araçların iç temizlikleri, insan sağlığına olumsuz etkisi olmayan temizlik malzemeleriyle temizlendikten sonra, dezenfeksiyon sıvısı pulverize edilerek işleme hazır hale getirilmektedir. Araçlar her gün yapılan rutin temizliğin yanında periyodik olarak da koltuk, tutamak gibi malzemelerin tamamen sökülüp detaylı temizlenmesi işlemlerinden geçirilmektedir. Ayrıca araçların iklimlendirme ünitelerindeki filtreler, bakım talimatları doğrultusunda periyodik olarak değiştirilmektedir. İstasyonlarda ise günlük rutin yüzey temizlik işlemleri yapılırken, gece işletim dışı saatlerde makineli yıkama, detaylı temizlik ve dezenfekte çalışmaları gerçekleştirilmektedir⁵⁵³.

5.C. ÇİĞLİ TRAMVAY HATTI

Karşıyaka Tramvay hattına entegre bir şekilde çalışacak olan Çiğli Tramvay hattı İzmir'in üçüncü tramvay hattı olacaktır. 2020 yılı şubat ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Çiğli Tramvay Hattı Projesi'ni onayladı. Projenin Cumhurbaşkanlığı tarafından da onaylanmasının ardından inşaat ihalesi ve yapım sürecine geçilmiştir⁵⁵⁴. 2020 yılı temmuz ayında Çiğli Tramvayının inşaat ihalesine çıkılmış, aynı yılın Kasım ayında ihaleyi kazanan firma belli olmuştur. Aralık ayında ihaleyi kazanan firmayla sözleşme imzalanmıştır⁵⁵⁵.

14 istasyondan oluşacak olan 11 km uzunluğundaki hattın büyük bölümü mevcut cadde ve yolların orta refüjlerinden geçecek şekilde çift hat olarak işleyecektir. Karşıyaka Tramvayının devamı niteliğindeki Çiğli Tramvayı, Karşıyaka Çevreyolu İstasyonundan başlayarak Ataşehir, Çiğli İstasyonaltı Mahallesi'ne, Çiğli İZBAN Durağı'na ve Çiğli Bölge Eğitim Hastanesi'ne, Ata Sanayi ile Katip Çelebi Üniversitesi'ne ve Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'ne hizmet verecek şekilde planlanmıştır. Bu hattın yapımıyla Ataşehir'den Mavişehir İZBAN istasyonuna da tramvay hattı döşenmiş olacak Karşıyaka Tramvay hattı ile İZBAN'ın doğrudan entegrasyonu sağlanacaktır⁵⁵⁶.

⁵⁵³ *İzmir Metro*, Sayı: 111, s. 2; *İzmir Metro*, Sayı: 112, s. 2-3.

⁵⁵⁴ "Çiğli Tramvayı'na Ulaştırma Bakanlığı'ndan Onay", 19/02/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-na-ulasirma-bakanligi-ndan-onay/41319/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

⁵⁵⁵ "Çiğli Tramvayı'nın İhalesi Yapıldı", 05/11/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-nin-ihalesi-yapildi/44275/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022); "Çiğli Tramvayı İhalesinde Kazanan Firma Belli Oldu", 13/11/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-ihalesinde-kazanan-firma-belli-oldu/44322/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022); "Soyer: "İzmir'i Demir Ağlarla Örmeye Devam Ediyoruz", 22/12/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/soyer-izmir-i-demir-aglarla-ormeye-devam-ediyoruz/44487/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

⁵⁵⁶ "Çiğli Tramvayı Yola Çıkıyor", 13/07/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-yola-cikiyor/43835/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

2017 yılında hizmete giren 8,8 kilometrelik Karşıyaka ve 2018 yılında hizmete giren 12,8 kilometrelik Konak hattıyla 21,6 kilometrelik İzmir tramvay hatlarının uzunluğu 11 kilometre uzunluğundaki Çiğli Tramvay hattının da hizmete girmesiyle 32,6 kilometreye ulaşacaktır⁵⁵⁷. Yapım çalışmaları devam eden Çiğli Tramvay hattının duraklarını ve güzergâhını gösteren harita Görsel 67'de verilmiştir:



Görsel 67: Çiğli Tramvay Hattı Güzergâh Planı⁵⁵⁸

⁵⁵⁷ "Çiğli Tramvayı'nın İhalesine 17 Firma Katıldı", 28/07/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-nin-ihalesine-17-firma-katildi/43885/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

⁵⁵⁸ http://www.izmir.bel.tr/YuklenenDosyalar/Haberler/Buyuk/13072020_104822_0.jpg (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

SONUÇ

XIX. yüzyılın başlarında demiryollarının icadı ulaşım tarihi açısından son derece önemli bir gelişme olmuştur. Başlangıçta madenlerden çıkarılan maddeleri taşımak için kullanılan rayların sağladığı pratiklik görüldükten sonra raylardan yolcu taşımacılığında da yararlanma fikri ortaya çıkmıştır. Şehirler arası ulaşım da ilk kez İngiltere'de kullanılan demiryolları kısa bir süre sonra Avrupa kıtası ve ABD'de de yaygınlaşmaya başlamıştır. Döneminin en modern ulaşım biçimi olan demiryolları sadece uzak şehirleri birbirine bağlamakla kalmamış, şehirler ile banliyölerini de birbirine bağlayarak kent içinde bir ulaşım ağı da kurmuştur. Raylardan kent içi ulaşım da faydalanma fikri, kent içi ulaşım açısından yeni bir dönemin habercisi olmuştur. Ancak şehirlerarası ulaşım da demiryolları üzerinde giden treni hareket ettirmek için kullanılan kömür, kent içi ulaşım için uygun olmadığından vagonların hareketini sağlamak için yeni bir çözüm bulmak gerekmiş, sonuçta insanoğlunun binlerce yıldır ulaşım da yararlandığı atlardan faydalanılarak hareket sorunu halledilmiştir. Raylar üzerinde hareket eden bir vagonu atların çektiği bu yeni ulaşım aracına tramvay adı verilmiştir. Rayların zemine yarattığı çıkıntı insanları ve diğer ulaşım araçlarını olumsuz etkilediğinden yapılan ilk denemeler başarısız olmuştur. ABD'de yaşayan Fransız bir mühendisin rayları zemine gömmek fikri tramvaylara yeniden işlevsellik kazandırmış ve zemine gömülü ilk rayların başarılı olmasıyla atlı tramvaylar hem ABD'de hem de Avrupa'da yaygınlaşmışlardır.

Atlı tramvaylar kent içi ulaşım da önemli bir gelişme olarak ortaya çıksa da birçok olumsuz yanları da bulunmaktadır. Bunların başında hayvan gücüne bağımlılık ve bunun getirdiği yüksek maliyet gelmektedir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren tramvayları hareket ettirecek yeni yöntemler denenmiş, elektriğin tramvayları hareket ettirmede kullanımıyla beraber diğer alternatiflerden vazgeçilerek 1880'li yıllardan itibaren atlı tramvaylar elektrikli tramvaylara çevrilmeye başlanmıştır. XIX. yüzyılda raylı ulaşım da yaşanan bir diğer gelişme de kazılan tüneller sayesinde rayların yer zemininden alınarak bu tünellerden geçirilmesi sonucunda ortaya çıkan metro araçları olmuştur. XIX. yüzyılda yaşanan bu gelişmeler XX. yüzyılda daha da modernize edilmiştir. Böylece tramvay, metro, banliyö trenleri vb. raylı sistemler günümüz dünyasında bile en modern toplu taşıma araçları olarak kullanılmaya devam etmiştir.

Kent içi ulaşım da raylı sistemlerden faydalanılan şehirlerden biri de İzmir olmuştur. Günümüzde İzmir'de kullanılan raylı sistemler içerisinde en eskisi olan İzmir Metrosu'nun İzmir kent içi ulaşım da hizmete girme tarihi sadece 22 yıl geriye uzanmaktadır. Benzer şekilde günümüzde aktif olarak hizmet veren İZBAN'ın kullanıma girmesi ise 12 yıl, Konak ve Karşıyaka'da hizmet veren tramvayların ise 4-5 yıl kadar geriye gitmektedir. Halihazırda kullanılan raylı sistemler üzerinden

bakıldığında İzmir kent içi ulaşımında raylı sistemlerin tarihinin çeyrek asrı dahi bulmayan bir geçmiş olduğu düşünülebilir. Ancak İzmir kent içi ulaşımında raylı sistemlerin kullanımı çok daha eski tarihlere uzandığı görülmektedir. Günümüzde işletimde olan raylı sistem hatları da XIX. yüzyıldan itibaren kurulan raylı sistemlerin gerek tarihsel gerekse fiziksel bakiyeleri üzerine kurulmuştur. İzmir’de kent içi ulaşımında raylı sistemin ilk kullanımı 1879 yılına kadar geriye gitmektedir. Bu tarihte kordon üzerinde çalışan ve Alsancak Garı ile Konak meydanı arasında işleyen ilk atlı tramvayları, 1886 yılında hizmete giren Göztepe Atlı Tramvayı izlemiştir. İlerleyen yıllarda Kordon Atlı Tramvay hattının Halkapınar’a, Göztepe Atlı Tramvay hattının ise Güzelyalı’ya uzatıldığı, 1906 yılından itibaren ise Karşıyaka’da kurulan hatların hizmete alındığı görülmektedir. Bu hatların bir kısmının müteşebbislerce bir kısmının ise belediyenin kendi imkânları ile inşa edildiği tespit edilmiştir. Atlı tramvaylar İzmir’in kent içi ulaşımı sorununa ciddi anlamda çözüm getirmişlerdir. Dönemin en zengin iş ve ticaret insanları olan İzmirli Levantenlerin dahi işlerine gidip gelmek için atlı tramvayları tercih etmeleri, atlı tramvayların kent içi ulaşımında yarattığı olumlu etkiyi göstermesi bakımından önemlidir. Ancak atlı tramvayların İzmir’de kullanıma girmesi, Avrupa ve ABD’deki şehirlere kıyasla çok geç sayılabilecek bir tarihte gerçekleşmiştir. Bu durum İzmir’de kurulan raylı sistemlerin neredeyse tamamında görülen bir durumdur.

Avrupa’da atlı tramvayların terk edilip elektrikle çalışan tramvayların kullanımına geçildiği bir dönemde hizmete giren İzmir atlı tramvayları, hizmete girdiği ilk yıllarda şehre modern bir görünüm kazandırmış ve oldukça rağbet görmüşlerdir. Özellikle kordon tramvayları İzmir’in sembolü haline gelmiş, XIX. ve XX. yüzyıllarda çekilen birçok fotoğrafın değişmez teması olmuşlardır. Ancak zaman her şeyi eskittiği gibi atlı tramvayları da eskitmiştir. Özel şirketler tarafından işletilen atlı tramvaylara yeteri kadar bakım yapılmaması, yeterli personel çalıştırılmaması, atlara iyi bakılmaması gibi nedenler, hizmete girdiği ilk yıllarda oldukça revaçta olan atlı tramvayların gözden düşmelerine neden olmuştur. Atlı tramvayların Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerindeki işlevsellikleri karşılaştırıldığında Osmanlı döneminde daha az sorunla karşılaşıldığı ve memnuniyetsizliğin daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Bunun ilk sebebi tramvayların henüz eskimemiş olmalarıdır. Osmanlı döneminde basında çıkan haberlerde tramvay araçlarının fiziksel yetersizliklerinden bahsedilmemektedir. Bu dönemde şikâyet konusu olan meseleler; Müslüman kadınların tramvayları kullanamamaları, atların bakımsızlığı, tramvayların yavaşlığı ve zaman zaman yolda kalmaları gibi meselelerdir. Cumhuriyet döneminden itibaren şikâyetlerin hem nicelik hem de nitelik olarak arttığı gözlemlenmektedir. Bu dönemde tramvay araçlarının fiziksel yetersizlikleri hat safhaya ulaşmış, bilet fiyatları fahiş derecede artmış ve tramvay çalışanlarının çalışma koşulları ağırlaşmıştır. Tramvayların eskiliğinin ve tramvay şirketlerinin fazla yolcu taşıyarak daha çok kazanma politikalarının da etkisiyle Osmanlı döneminde de görülen kazalar, Cumhuriyet döneminde daha sık yaşanır olmuştur. Cumhuriyet döneminde artan hoşnutsuzluk İzmir ekonomisinde ortaya çıkan durgunlaşmayla da ilgilidir. Birinci Dünya

Savaşı'nın akabinde üç yılı aşkın bir süre Yunan işgaline uğrayan İzmir'de ekonomik durum büyük oranda bozulmuştur. Yunan işgalinin son bulduğu günlerde İzmir'de çıkan büyük yangın ise şehrin en latif semtlerini adeta harabeye çevirmiştir. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin en önemli görevlerinden biri harabe haline gelen İzmir'i - hatta Batı Anadolu'yu - tekrar imar etmek olmuştur. Yunan işgali ve yangın dönemlerinden tramvay şirketleri de olumsuz etkilenmiş, atlı tramvayların durumlarını iyileştirmek yerine sürekli tasarruf etmek ve kazançlarını arttırmak için yeni yollar aramışlardır. 1920'li yıllara gelindiğinde atlı tramvayların çağın çok gerisinde kaldıkları ve gelişmiş şehirlerin tamamına yakınında atlı tramvayların yerini elektrikli tramvayların aldığı da bilinen bir gerçektir. Çağdaş dünya düzenini yakından takip eden Cumhuriyet İdaresi, atlı tramvayların yerine elektrikli tramvaylar kullanılması için girişimlerde bulunmuştur. Ancak tramvay şirketlerinin iyi olmayan ekonomik durumları bu değişimi ya geciktirmiş ya da gerçekleştirmeye yetmemiştir. Toplu taşıma aracı olarak kullanılan otobüslerin gelişimi ve yaygınlaşması da aynı yıllara denk gelmiş, bu gelişme elektrifikasyonu sağlayamayan atlı tramvayların sonunu getirmiştir. Elli yıldan uzun bir süre İzmir sokaklarında hizmet veren atlı tramvaylar peyderpey kaldırılarak yerlerini daha modern taşıtlara bırakmışlar ve İzmir tarihindeki yerlerini almışlardır.

İzmir'de atlı tramvaydan elektrikli tramvaya dönüşümü sağlayabilen tek hat Konak-Göztepe hattı olmuştur. Bu hat üzerinde 1928 yılında hizmete giren elektrikli tramvaylar, 1954 yılına kadar İzmir kent içi ulaşımında hizmet vermiştir. Ancak eski tramvay hattı üzerinde işletilen bu hat, İzmir'in artan nüfusunun ihtiyaçlarını karşılamak bir yana aynı güzergahta işleyen diğer taşıtların hareketini kısıtlar bir hal almıştır. Eskimiş rayların ve tramvayların bakımı, güzergahın bir türlü genişletilememesi gibi sebeplerden dolayı da İzmirililerin tramvaya olan ilgisi iyice azalmıştır. Üzerine bir de trolleybüs gibi toplu taşıma araçlarının da yaygınlaşması ile 1930'lu yılların sonlarından itibaren şikayetlere konu olup İzmir Belediyesi'nin gündemini meşgul eden elektrikli tramvaylar 1954 yılında kaldırılmış ve İzmir'de 75 yıllık bir geçmişi olan tramvaylar İzmir sokaklarına veda etmişlerdir. Bu tarihten sonra İzmir kent içi ulaşımında yararlanılan yegâne raylı sistem banliyö trenleri olmuştur. Kullanım tarihi İzmir'de ilk demiryollarının kurulmasına kadar dayanan banliyö trenleri, sınırlı sayıda seferlerle de olsa İzmir'in kent içi ulaşımında bir vasıta olarak hizmet vermişlerdir. Gaziemir, Buca, Bornova ve Karşıyaka gibi XX. yüzyılın son çeyreğine kadar İzmir'in banliyöleri sayılan ilçeler ile bağlantıyı sağlayan bu banliyö trenleri, 90'lı yılların sonları ve 2000'li yılların başlarına kadar işletimde kalmıştır. Bu süre zarfında Basmane Gar'ından Bornova ve Karşıyaka'ya, Alsancak Gar'ından ise Buca ve Gaziemir'e kalkan banliyö trenleri kent içi ulaşımında kullanılmıştır. 2000'li yıllarda raylı sistemler ile ilgili yeni yatırımlar banliyö trenlerinin de kullanımdan çıkarılmasına neden olmuş, banliyö trenlerinin yerini metro ve elektrikle çalışan modern banliyö treni (İZBAN) almıştır.

Günümüzde kullanımda olan raylı sistemler tarihsel süreçte hizmet veren ve zamanla kaldırılan raylı sistemlerin bakileri üzerinde kurulmuştur. Her ne kadar tek bir hat olmasa da 1903-1935 yılları arasında atlı tramvaylarla Halkapınar'dan Güzelyalı'ya kadar yolculuk etmek mümkündü. Google Earth programı üzerinden oluşturduğumuz Kordon ve Göztepe tramvay hatlarının güzergâh haritaları incelendiğinde, günümüzde Konak'ta çalışan modern tramvay hattının da benzer bir güzergâh takip ederek Halkapınar'dan Fahrettin Altay'a kadar sefer yaptığı görülecektir. Atlı tramvaylar Alsancak kordonu üzerinden gidip Konak'tan sonra ikinci kordon olarak tanımlayabileceğimiz Mithat Paşa Caddesi üzerinden işlerken, modern tramvay Konak'a kadar iç sokak ve caddelerden ilerleyip atlı tramvayın aksine Konak'tan sonra birinci kordondan yani Mustafa Kemal Sahil Bulvarı üzerinden devam etmektedir. Benzer bir durum Karşıyaka Tramvayı için de geçerlidir. Karşıyaka'da biri Bostanlı, biri Alaybey-Naldöken, diğeri ise Soğukkuyu istikametlerinde işleyen üç ayrı atlı tramvay hattı hizmet vermiştir. 1906 yılında faaliyete giren bu tramvayların sonuncusu 40 yılı geçen bir süre hizmet verdikten sonra 1947 yılında kaldırılmıştır. Google Earth programı üzerinden hazırladığımız Karşıyaka tramvay hatları güzergâhlarını gösteren haritalar incelendiğinde, günümüzde kullanımda olan modern tramvay hattının büyük oranda Karşıyaka Atlı Tramvay hatlarıyla benzer bir güzergâh takip ettikleri görülecektir. Karşıyaka İskelesi ile Alaybey istikametinde ilerleyerek Naldöken'e giden atlı tramvay hattı ile Karşıyaka İskelesi'nden başlayarak Bostanlı'ya giden atlı tramvay hattı, günümüzde kullanılan modern tramvay hattının neredeyse yarısını oluşturmaktadır. Günümüzde Alaybey ile Ataşehir arasında çalışan modern tramvay, Bostanlı'ya kadar atlı tramvayların izlediği güzergâhı takip edip Bostanlı'dan sonra günümüz İzmirliilerinin ulaşım ihtiyaçlarını karşılayacak bir güzergâhta devam etmektedir. Bu durum İzmir'in kent belleğindeki yerini koruyan atlı tramvayların günümüz İzmir'inin ulaşım ihtiyaçlarına dahi cevap verebilecek güzergâhlarda işlediğini göstermektedir. Tramvay teknolojisindeki değişim masraflı olduğundan tramvaylar kaldırılarak bu bölgelerdeki toplu ulaşım otobüs ve trolleybüslere bırakılmış ancak 60-70 yıl sonrasında geline nokta bu bölgelerin toplu ulaşım sorununu çözmek için tekrar tramvaylara dönüldüğü tespit edilmiştir.

Tramvaylarda görülen bu durumu İZBAN'da da aynı şekilde izlemek mümkündür. Tarihsel süreçte banliyö trenleri ile ulaşım sağlanan Buca, Gaziemir, Karşıyaka, Menemen gibi yerlere günümüzde şehrin kuzey-güney yönündeki bağlantısını sağlayan İZBAN ile gidilebilmektedir. Türkiye'nin üçüncü büyük şehri olan ve günden güne büyüyen İzmir'in ulaşım sorununa çözüm bulmak amacıyla işletmeye açılan İZBAN, Anadolu topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hatları olan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu hatları üzerinde TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin iş birliğinde ortaya çıkmıştır. 80 kilometrelik Aliağa-Cumaovası hattını işletmesi öngörülen İZBAN A.Ş., yerel yönetim ile merkezi yönetim arasındaki iş birliğinin ilk ve en güçlü örneklerinden biri olarak 2006 yılında kurulmuştur. Gerekli altyapı çalışmalarının tamamlanmasının ardından ilk tren setlerini 2008 yılında İspanya'dan sipariş eden İZBAN, trenlerin gelmesiyle birlikte

2010 yılında faaliyete başlamıştır. İlk olarak hattın Cumaovası-Alsancak (güney) kısmında kısmen başlayan seferler, kısa süre sonra Alsancak-Aliağa (kuzey) hattının da açılmasıyla resmen başlamıştır. 80 kilometrelik hat üzerinde 31 istasyonla işletmeye alınan İZBAN, gerek yeni istasyonların ve aktarma merkezlerinin açılması gerekse yeni trenlerin sipariş edilmesiyle kısa sürede büyümüştür. İzmirililerin de yoğun bir ilgi gösterdiği bu demiryolu işletmesi, birkaç yıl içerisinde günde yüzbinlerce yolcuyu taşıyabilecek bir kapasiteye erişmiştir. İZBAN istasyonlarının açıldığı yerde emlak piyasası yükselmiş, ticari hayat canlanmış ve nüfus dolaşımı artmıştır. İZBAN'ın şehir içi ulaşımındaki bu başarısı dünyanın da gözünden kaçmamış ve 2013'te demiryolu alanında prestijli bir ödüle layık görülmüştür. İBB ve TCDD iş birliği sayesinde İZBAN'ın yatırımları her yıl artmış gerek personel istihdamı gerekse tren envanteri bakımından yakalanan ivme, bazı ufak aksaklıklar dışında sürdürülmüştür. Birkaç yıl içerisinde 80 kilometrelik hat güneyde Selçuk'a kadar uzatılmış, kuzeyde Bergama'ya uzatma planları ise henüz hayata geçirilememiştir. Bugün 41 istasyonu ve İzmir'i güneyden kuzeye kat eden 136 kilometrelik uzunluğu ile İzmir'i birbirine bağlayan İZBAN, otobüs ve metro taşımacılığı ile entegre olması sayesinde İzmirililer için vazgeçilmez bir ulaşım aracı haline gelmiştir.

Kesintisiz olarak 22 yıldır İzmirililerin toplum ulaşım ihtiyacını karşılayan ve bu haliyle İzmir kent içi raylı sistemlerinden en eski olan İzmir Metro'su da tramvay ve İZBAN örneklerinde olduğu gibi tarihsel süreçte kullanılan bir hattın bakiyesi üzerinde kurulmuştur. XIX. yüzyılın sonlarından itibaren Basmane Garı ile Bornova istasyonu arasında çalışan banliyö trenleri ile aynı güzergâhı kullanan İzmir Metrosu, 2000 yılında hizmete girmiştir. Başlangıçta Üçyol-Bornova arasında çalışan İzmir Metrosu'nun Basmane'den Üçyol'a kadar olan kısmı tünel içinden devam etmektedir. 2012 yılında Ege Üniversitesi ve Evka 3 ile İzmir Spor ve Hatay istasyonlarının açılmasıyla hat uzunluğu artırılan İzmir Metro, 2014 yılında Fahrettin Altay'a kadar ulaşmıştır. Özellikle Üçyol ile Fahrettin Altay arasında nüfusun yoğun olduğu bölgelerden geçen İzmir Metrosu, şehrin toplu taşımadaki yükünü büyük oranda rahatlatmaktadır. Basmane-Bornova banliyö treninin bakiyesi üzerine kurulduğunu belirttiğimiz İzmir Metrosu'nun bu güzergâhı kullanması Hilal, Halkapınar, Stadyum, Sanayi ve Bölge gibi istasyonların yerleşim yerlerine olan uzaklığı nedeniyle başlangıçta eleştiri konusu olmuştur. Ancak metronun geçtiği güzergâhta emlak piyasasının yükselmesi ve yeni yapılaşmaların başlaması, ticari hayatın canlanması ve nüfus dolaşımının artması zamanla bu eleştirileri ortadan kaldırmıştır. Öyle ki günümüzde geline nokta İzmir Metrosu ile dört üniversiteye ulaşım mümkündür. Bunlardan ilki hem Bornova istasyonundan hem de üniversitenin içindeki Ege Üniversitesi istasyonundan ulaşım sağlanan Ege Üniversitesi'dir. İkincisi ana giriş kapısının önünde İzmir Metrosu'nun Bölge istasyonu yer alan Yaşar Üniversitesi'dir. Üçüncüsü Göztepe istasyonundan ulaşılan Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi'dir. Dördüncüsü ise Fahrettin Altay istasyonuna yürüme mesafesinde olan İzmir Demokrasi Üniversitesi'dir. Başlangıçta kullanılan hattın büyük bir kısmı yer üstünden ilerlerken yeni kurulan ve planlanan

metro hatlarının yer altında açılan tünellerden ilerledikleri ve böylece tam anlamıyla metro sistemi özelliği taşıdıkları gözlemlenmektedir. Bu anlamda İzmir metro sisteminin gelişiminin olumlu bir yönde gerçekleştiği ve ilerlediği izlenmektedir.

XIX. yüzyılın son çeyreğinde İzmir kent içi ulaşımındaki yerini alan raylı sistemler, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e intikal eden altyapısal miraslardan biri olmuştur. Tarihsel süreç içerisinde İzmir kent içi ulaşımında hizmet vermiş olan tramvay hatlarının güzergâhları ve durakların tam yerleri Devlet Arşivleri Başkanlığı'nda yer alan belgeler/krokiler, dönemin resmi yayınları olan salnameler ve döneme şahitlik etmiş olan kişilerin yazdıkları ikinci el kaynaklar üzerinden tespit edilerek Google Earth programında günümüz haritası üzerinde çizilmiştir. Güzergâhlar çizilirken bahsi geçen kaynaklardan tespit edilen hatların uzunluk ölçüleri de göz önünde bulundurulmuştur. Böylece çeşitli kaynaklarda güzergâhları tarif edilen tramvay hatlarının tam güzergâhları ve isimleri zikredilen durakların tam yerleri tespit edilerek çeşitli kaynaklarda yer alan bilgiler bir araya getirilmiş ve harita üzerinde görselleştirilmiştir. Osmanlı'nın son döneminde olduğu gibi Cumhuriyetin ilk yıllarında da istisnasız şehir içi toplu taşıma aracı olma vasfını koruyan tramvaylar, toplu taşımada kullanılan lastikli taşıtların yaygınlaşması -otobüs, dolmuş, taksi gibi- ile kent içi ulaşımındaki yerini kaybetmiş, modern bir ulaşım aracı olmaktan çıkarak kullanımı terk edilmiştir. 1930'lu ve 1940'lı yıllar, Konak ve Karşıyaka gibi ilçelerde rayların sökülüp kara üzerindeki toplu taşımının otobüs ve trolleybüslerle sağlanmaya başladığı yıllar olmuştur. XX. yüzyılın ikinci çeyreğinde demode ulaşım araçları olarak görüldüğü için kaldırılan raylı sistemlerin yüzyılın sonlarından itibaren raylı sistemlerdeki teknolojik gelişmelerin katkısıyla tekrar modern bir ulaşım aracı olarak görülmeye başlandığı ve işleme alındıkları tespit edilmiştir. Bir bakıma İzmir kent içi ulaşımının erken döneminde raylı sistemlerin kaldırılmalarına neden olan lastikli kara taşıtları, yarım asır sonra raylı sistemlerin tekrar kuruluş sebeplerinden biri olmuşlardır. Motorlu taşıtların yarattığı trafik sorunu, bu trafik sorunu nedeniyle bir yerden bir yere ulaşım sürelerindeki artış ve yüksek yürütme maliyetleri, trafik sorunundan etkilenmeyen raylı sistemlere tekrar dönüşün sebeplerinden biri olmuştur. Çağdışı bir vasıta olduğu için terk edilen ve gelişmeleri takip edilmeyen raylı sistemlerin tekrar çağın en modern kent içi toplu taşıma aracı olduğunun anlaşılmasıyla, İzmir'deki raylı sistemlerin nitelik ve niceliklerine yönelik yatırımlar yapılarak yeni bir raylı sisteme dayalı ulaşım ağı kurulmuştur. Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'nın 11. maddesine de uygun düşen bu dönüşümle, toplu taşıma sistemleri geliştirilmekte, güvenli, erişilebilir ve sürdürülebilir bir ulaşım sistemi haline getirilmektedir.

KAYNAKÇA

1- Arşivler

A- Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, 230/133-8-9.

BCA, 230/127-4-2.

BCA, 230/129-12-1.

BCA, 230/131-18-1.

BCA, 230/130-17-1.

BCA, 230/130-17-5.

BCA, 230/131-18-4.

BCA, 230/131-19-1.

BCA, 30/18-1-2-25-3-10.

BCA, 30/18-1-2-37-44-20.

BCA, 30/18-1-2-37-47-17.

BCA, 30/18-1-2-29-49-14.

BCA, 30/18-1-2-42-7-8.

BCA, 30/18-1-2-53-23-10.

BCA, 230/133-7-1.

BCA, 230/134-11-1.

BCA, 30/133-9-2.

BCA, 230/135-22-3.

BCA, 30/10-6-38-26.

BCA, 230/134-12-3.

BCA, 230/134-14-7.

BCA, 230/134-15-1.

BCA, 230/29-28-14.

BCA, 230/135-17-1.

BCA. 30/10-157-105-5.

B- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

Babîâlî Evrak Odası Evrakı: BOA, BEO., 1598/119814; BOA, BEO., 4494/336982; BOA, BEO., 4625/346829; BOA. BEO. 1312/98358.

Dâhiliye Nezareti İdare: BOA, DH.İD., 38-2/18.

Dâhiliye Nezareti Hukuk Müşavirliği: BOA, DH. HMS., 5/9.

Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi: BOA, DH. MKT., 125/45.

Dâhiliye Nezareti Şifre Kalemi: BOA, DH. ŞFR., 70/140.

Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü: BOA, DH. UMVM., 153/93.

İrade Meclis-i Mahsus: BOA, İMMS., 75/3366.

Meclis-i Vükela Mazbataları: BOA, MV., 205/57; BOA. MV. 57/41.

Sadaret Divan Mukavelenameler: BOA, A.DVN.MKL., 74/15; BOA, A.DVN.MKL., 23/26; BOA, A.DVN.MKL., 24/6; BOA, A.DVN.MKL., 56/25.

Şura-yı Devlet Evrakı: BOA, ŞD., 1216-54/4; BOA, ŞD., 46/24; BOA, ŞD., 2925/10; BOA, ŞD., 1443/1; BOA, ŞD., 1440/8; BOA. ŞD., 1190/11.

Yıldız Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı: BOA, Y.PRK.TNF., 2/66.

Yıldız Hususi Maruzat: BOA, Y.A.HUS, 225/45.

Yıldız Resmi Maruzat: BOA. Y.A.RES.,100/38; BOA. Y.A.RES.,101/46.

C- Salt Araştırma

Salt Araştırma, AHIZM006.

Salt Araştırma, AHIZM136.

Salt Araştırma, EOZH0006.

Salt Araştırma, AHIZM140.

Salt Araştırma, AHIZM252.

D- İBB Atatürk Kitaplığı

İBB Atatürk Kitaplığı, KRT_026361.

İBB Atatürk Kitaplığı, KRT_016575.

İBB Atatürk Kitaplığı, KRT_014663.

E- Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi

Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi, 2582_122357.

F- Library of Congress

Library of Congress, NYWTS - SUBJ/GEOG--Turkey—İzmir.

2- Resmi Yayınlar

Aydın Vilayeti Salnamesi 1301, Vilayet Matbaası, tarih yok.

Aydın Vilayeti Salnamesi 1312, Vilayet Matbaası, tarih yok.

İzmir Belediye Meclisi Karar Tutanakları, 1939 Nisan Meclis Zabıtları.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2000 Yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2001 yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2002 Yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2003 Yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2004 yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2005 Yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2006 Yılı Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2007 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2008 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2010 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2010-2017 Stratejik Planı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2011 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2012 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2014 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2017 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2018 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2019 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi 2021 Faaliyet Raporu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi ve İzmir Metro A.Ş. Buca Metro Hattı Projesi Teknik Olmayan Özet (Nisan 2021).

İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2015-2019.

İzmir Metro A. Ş. Stratejik Planı, 2020-2024.

İzmir Vilayeti 1926 Senesi İstatistikî, Hafız Ali Matbaası, İzmir, 1927.

Salname-i Vilayet-i Aydın 1326, Vilayet Matbaasında Tab Olunmuştur.

TBMM Zabıt Ceridesi, Cilt: 10, Devre: II, İçtima Senesi: II, TBMM Matbaası, Ankara, 1975.

T.C. İzmir Belediyesi Otobüs ve Tramvay İdaresi Dahili Talimatnamesi, İzmir Cumhuriyet Matbaası, İzmir, 1943.

3- Süreli Yayınlar*

Ahenk

Akşam

Anadolu

Cumhuriyet

Hizmet

İttihad

İzmir Metro

Teltower Kreisblatt

Yeni Asır

4- Kitaplar ve Tezler

AKSOY, Yaşar, *Bir Kent, Bir İnsan, İzmir'in Son Yüzyılı, S. Ferit Eczacıbaşı'nın Yaşamı ve Anıları*, Dr. Nejat F. Eczacıbaşı Vakfı Yayını, İstanbul, 1986.

_____, *İzmir'i Sevmek Sanatı*, İleri Kitabevi Yayınları, İzmir, 1994.

ASLAN, Cihan, *İzmir'deki Raylı Sistemlerin Kent İç Trafiğe Etkileri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir 2005.

ATAR, Zafer, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Manisa, 2012.

ATAY, Çınar, *Tarih İçinde İzmir*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, İzmir, 1978.

ATİLLA, Nedim, A., *İzmir Demiryolları*, İBB Ahmet Piriştina Kent Arşivi Müzesi Yayınları, İzmir, 2014.

BARKER, Theo - Gerhold, Dorian, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, The Macmillan Press, London, 1993.

* Süreli Yayınların kullanılan nüshalarının tarihleri dipnotlarda verilmiştir.

BERBER, Engin, *Karşıyaka Belediyesi Tarihi (1887-1923)*, Karşıyaka Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2005.

BERBER, Engin - SERÇE, Erkan, *Karşıyaka Tarihi*, İzmir Karşıyaka Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2011.

BOWOOD, Richard, *The Story of Railways*, Wills & Hepworth Ltd., Loughborough, 1961.

CAVİD, İbrahim, *Aydın Vilâyet Sâlnâmesi R. 1307/H. 1308*, Hazırlayanlar: Murat Babuçoğlu, Cengiz Eroğlu, Abdülkerim Şahin, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010.

CLARK, D. Kinnear, *Tramways, Their Construction and Working*, Crosby Lockwood and Co, London, 1878.

EGE, A. Şahabettin, *Eski İzmir'den Anılar*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002.

ENGİN, Vahdettin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011.

_____, *Tünel'den Füniküler'e (Kabataş-Taksim)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007.

FIGUIER, Louis - GAUTIER, Émile, *L'Année scientifique et industrielle*, Volume 34, L. Hachette et cie., 1891.

GALVIZ, Carlos Lopez, *Cities, Railways, Modernities, London, Paris, and The Nineteenth Century*, Routledge, London, 2019.

GENÇ, Hasan Hüseyin, *1929 İzmir'in Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapısı*, Dokuz Eylül Üniversitesi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2010.

GOODMAN, David, *The European Cities & Tecnology Reader*, London, 1999.

GRUBLER, Arnulf, *The Rise and Fall of Infrastructures*, Physica-Verlag Heidelberg, 1990.

GÜLERSOY, Çelik, *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul Kitaplığı, Kitapçılık ve Tic. Ltd. Şti., İstanbul, 1989.

İmtiyazat ve Mukevelat, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1302.

İmtiyazat ve Mukevelat, Cild-i Sani, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1302.

KIRAY, Mübeccel, *Örgütlemeyen Kent İzmir*, Bağlam Yayınları, Ankara, 1972.

- KOLAY, Arif, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu: İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2019.
- KURT, Sadık, *İzmir'de Kamusal Hizmetler 1850-1950*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2012.
- MORALI, Nail, *Mütarekede İzmir*, (Yayına Hazırlayan: Erkan Serçe), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002.
- MURAT, Sedat-ŞAHİN, Levent, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 2010.
- MUŞKARA, Turan, *İzmir ve Karşıyaka Anıları*, (Yayına Hazırlayan: Ahmet Mehmetefendioğlu), Tükelmat A.Ş., İzmir, 1998.
- RIFAT, Hüseyin, *Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi*, t.y.
- O'BRIEN, Patrick, *Railways and the Economic Development of Western Europe 1830-1914*, The Macmillan Press, London, 1985.
- OLGAÇ, Ulvi, *Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu*, Meşher Basımevi, İzmir, 1939.
- ÖZALP, Musa, *Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2007.
- ÖZDEMİR, Naziye, *Türkiye'de Elektriğin Tarihsel Gelişimi 1900-1938*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara TİTE, 2011.
- POULIMENOS, George, *Smirna Seyahat Rehberi 1922*, Çeviren: Teodora Hacudi, Ayşen Tekşen - Yayına Hazırlayan: Çınar Atay, Yakın Yayınları, İzmir, 2022.
- PETKOV, Dejan, *Tramway Renaissance in Western Europe, A Socio-technical Analysis*, Springer Fachmedien Wiesbaden; Springer VS, Darmstadt, 2019.
- PYRGIDIS, C. N., *Railway Transportation Systems: Design, Construction and Operation*, CRC Press, 2016.
- RIFAT, Hüseyin, *Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi*, tarih yok.
- SAMİ, Cevat – HÜSNÜ, Hüseyin, *İzmir 1905*, (Hazırlayan: Erkan Serçe), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2000.
- SARAN, Cemal, *İzmir*, Birlik Matbaası, İzmir, 1973.

SCHERZER, Karl von, *İzmir 1873*, (Çev: İlhan Pınar), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2001.

SELVİ, Ömer, *Efficiency Analysis of İzmir Metro in Its Current State*, (Unpublished Master of City Planning), İzmir Institute of Technology, İzmir, 2002.

TEZEL, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Yurt Yayınevi, Ankara, 1986.

VARLIK, Bülent, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, Ankara, 1976.

YAŞA, Memduh, - vd., *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul, 1980.

YILDIZ, Esra, *İzmir Tramvay Hattı*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.

ZANDI-SAYEK, Sibel, *Ottoman Izmir, The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 2012.

5- Makale ve Bildiriler

“İzmir İkibinli Yıllara Metro ile Girecek”, (Yapı Merkezi Şirketi Genel Müdür Yardımcısı Başar Arioğlu ile Söyleşi), Söyleşi: Muzaffer Tunçağ, *Türkiye Mühendis Haberleri*, Sayı: 384, (Temmuz 1996), ss. 112-114.

“İzmir Büyükşehir Belediyesi Raylı Sistem Projesi”, *Türkiye Mühendis Haberleri*, Sayı: 384, (Temmuz 1996), ss. 110-111.

AYAR, Mesut, “Osmanlı'da İlk Elektrikli Tramvay ve Şehir Elektrikliği İşletme: Şam'da Elektrikli Tramvay ve Şehir Aydınlatması”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 29, (2013), ss. 107-144.

ARIOĞLU, B. - YÜKSEL, A. - ARIOĞLU, Ergin, “İzmir Metro Projesi Nenehatun Tünelindeki Geoteknik Çalışmalar ve Değerlendirilmesi”, *ECAS2002 Uluslararası Yapı ve Deprem Mühendisliği Sempozyumu*, 14 Ekim 2002, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, ss. 358-368.

AYKAR, Emre, “İzmir Metro: Story of A Successful Engineering Project”, *Japan Railway & Transport Review*, No. 38, (March 2004), ss. 26-29.

BECERİK, Ahmet, “İzmir'e Hoşgeldin Elektrik 18 Ekim 1928”, *EMO Dergisi*, (2008), s. 25- 28.

- BOQUET, Yves, "The Renaissance of Tramways and Urban Redevelopment in France", *Miscellanea Geographica - Regional Studies On Development*, Vol. 21, No. 1, (2017), ss. 5-18.
- ÇINAR, Semih, "Horse Tramway in Izmir Through Ottoman to Rebulican Period", *Izmir: Search of the Past*, Editor: Cihan Özgün, Ege University Press, İzmir, 2020, ss. 179-205.
- ÇOLAK, Melek, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 22, (2003), ss. 177-189.
- ERYAMAN, Ayşe, "İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı", *Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 11/1, (Yaz 2016), ss. 157-176.
- FRANGAKIS-STREET, Elena, "The Making of an Ottoman Port, The Quay of Izmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Volume 22, Issue 1, (March 2001), ss. 23-46.
- GUARNIERI, Massimo, "Electric Tramways of the 19th Century", *IEEE Industrial Electronics Magazine*, 14 (1), 2020, ss. 71-77.
- KILINÇASLAN, Tülay, "Kentsel Ulaşımda Tarihsel Gelişim", *Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıma-Planlama-Politikalar*, Derleyen: Tülay Kılınçaslan, Ninova Yayınları, İstanbul 2012, ss. 2-48.
- KURT, Sadık, "19. ve 20. Yüzyılda Karşıyaka'nın Ulaşımı", *Karşıyaka Kültür ve Çevre Sempozyumu 22-23 Aralık 2005*, Karşıyaka Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2006, ss. 23-44.
- _____, "Cumhuriyet Döneminde İzmir'de Altyapı", *İzmir Kent Ansiklopedisi Tarih*, İkinci Cilt, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2013, ss. 234-255.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, Sayı: 32, (1979), ss. 495-558.
- Mehmet Şevki, "İki Şirket", *Ahenk*, 25 Nisan 1926, ss. 1.
- _____, "Kabahat Şirketindir", *Ahenk*, 22 Nisan 1928, ss. 1.
- _____, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 1 Şubat 1341, ss. 1.
- _____, "Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 13 Eylül 1928, ss. 1.
- _____, "Yine O Dert", *Ahenk*, 10 Haziran 1928, ss. 1.

_____, "Yine Vesait-i Nakliye", *Ahenk*, 17 Ağustos 1927, ss. 1.

Orhan Rahmi, "Kordon Tramvayları Çalışma Sistemi", *Anadolu*, 28 Eylül 1924, ss. 3.

Özdemir Hazar, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 18 Aralık 1988, ss. 2.

_____, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 19 Aralık 1988, ss. 2.

_____, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 20 Aralık 1988, ss. 2.

_____, "Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya", *Yeni Asır*, 21 Aralık 1988, ss. 2.

PRICE, H., "London's First Electric Tramway", *The Journal of Transport History*, Volume: 3, Issue: 4, (1 November 1958), ss. 205-211.

Roth, Ralf, "Interactions Between Railways and Cities in Nineteenth Century Germany; Some Case Studies", *The City and the Railway in Europe*, Edited: Ralf Roth-Marie Polino, London, 2003, ss. 3-27.

SCHMUCKI, Barbara, "The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramways in Britain And Germany, 1870-1915", *Journal of Urban History*, 38(6), (2012), ss. 1060-1093.

SÖNMEZDAĞ, Umur, "İzmir'in Eski Tramvayları", *KNK*, Sayı: 33, (Sonbahar 2017), ss. 6-13.

SUTCLIFFE, Ela Babalık, "Toplu Taşıma Sistemleri", *Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıma-Planlama-Politikalar*, Derleyen: Tülay Kılınçaslan, Ninova Yayınları, İstanbul 2012, ss. 127-178.

ŞENLİK, İrfan, "Kent İçi Raylı Ulaşım Sistemleri", *Elektrik Mühendisliği Dergisi*, Sayı: 458, (Eylül 2016), ss. 37-39.

TALU,ERCÜMENT EKREM, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?", *Hayat Tarih Mecmuası*, Yıl: 14, Sayı: 12, (1 Aralık 1978), ss. 22-25.

"Tramways at Smyrna", *The Street Railways Review*, Volume XV, No. 1, (15 January 1905), ss. 42.

ÜNAL, ERTAN, "İlk Tramvay Son Tramvay", *Hayat Tarih Mecmuası*, Yıl: 4, Cilt: 2, Sayı: 10, (1 Kasım 1968), ss. 67-75.

YETİŞGİN, Mehmet, TOROSHAN, Özdamar, "Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 37, Sayı: 64, (2018), ss. 273-308.

ZANDI-SAYEK, Sibel, "Struggles Over the Shore: Building the Quay of Izmir, *City & Society*, 1867-1875", Vol. 12, No. 1, (2000), ss. 55-78.

6- İnternet Kaynakları

"Alaybey İZBAN Durağında İntihar", 18/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/alaybey-izban-duraginda-intihar-h10431.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

"Alsancak'ta İZBAN Taşlandı", 12/11/2017, <https://www.izgazete.net/genel/alsancak-ta-izban-taslandi-h20201.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

"ASEA Brown Boveri", <https://global.abb/group/en/about/history/heritage-brands/asea-brown-boveri> (Erişim Tarihi: 15.05.2022)

"Aziz Kocaoğlu'ndan İZBAN Grevi Açıklaması", 08/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/aziz-kocaoglu39ndan-izban-grevi-aciklamasi-h11099.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

"Başkan Soyer Tarih Verdi... Narlıdere Metrosu'nda Deneme Seferleri Başlıyor", 30/09/2022, <https://www.egedesonsoz.com/haber/Baskan-Soyer-tarih-verdi-Narlidere-Metrosu-nda-deneme-seferleri-basliyor/1117083> (Erişim Tarihi: 15.10.2022)

"Bornova Merkez'e 8 Yıl Rötarlı Metro İzmir Metrosu Bornova Hattı", 10/10/2014, <https://rayhaber.com/2014/10/bornova-merkeze-8-yil-rotarli-metro-izmir-metrosu-bornova-hatti/> (Erişim Tarihi: 28.09.2022)

"Bucalılar İZBAN'da Eylem Yapacak", 16/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/bucalilar-izban-da-eylem-yapacak-h22605.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

"CSR, CNR ve MNG Güçlerini Türkiyede Birleştirdi", 01/07/2016, <https://rayhaber.com/2016/07/csr-cnr-mng-guclerini-turkiyede-birlestirdi/> (Erişim Tarihi: 12.10.2022) <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/1632> (Erişim Tarihi: 14.10.2022)

"Demiryol-İş, İZBAN'da grev kararı aldı", 25/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/demiryol-is-izbanda-grev-karari-aldi-h10687.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

"Dikkat! O Gün İZBAN Çalışmayacak", 27/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/dikkat-o-gun-izban-calismayacak-h10735.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

"İZBAN 1 Milyon Sefer Sayısına Ulaştı", 20/07/2022, <https://www.egemeclisi.com/izmir/izban-1-milyon-sefer-sayisina-ulasti-h130450.html> (Erişim Tarihi: 21.07.2022)

- “İZBAN 500 Milyonuncu Yolcusunu Çiçekle Karşıladi”, 03/11/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-500-milyonuncu-yolcusunu-cicekle-karsiladi-h19956.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN 7 Yaşında”, 30/08/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-7-yasinda-h18376.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Açılışına Yurt Dışı Rötarı”, 03/02/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/IZBAN-acilisina-yurt-disi-rotari-40048809> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- “İZBAN Durağında İntihar”, 21/12/2019, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-duraginda-intihar-h42333.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN Durağında Korkunç Olay: Genç Kadın Kendini Trenin Önüne Attı”, 26/11/2019, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-duraginda-korkunc-olay-genc-kadin-kendini-trenin-onune-h41586.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN Görüşmeleri Sonuçsuz Kaldı”, 26/10/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-gorusmeleri-sonucsuz-kaldi-h29345.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Grevi Bitecek Mi?”, 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevi-bitecek-mi-h11310.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Grevi İkinci Gününde”, 11/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-grevi-ikinci-gununde-h30776.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Grevi ile İlgili Büyükşehir’den Açıklama”, 08/12/2018, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-grevi-ile-ilgili-buyuksehir-den-aciklama-h30696.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Grevi, 3. Gününde Kırılmaya Çalışıldı”, 10/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevi-3-gununde-kirilmaya-calisildi-h11175.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- “İZBAN Grevinin Üçüncü Gününde İstasyonlardan Döndüler”, 12/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-grevinin-ucuncu-gununde-istasyonlardan-donduler-h30822.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Hattı Üzerine Ağaç Devrilmişti”, 27/01/2021, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-hatti-uzerine-agac-devrilmisti-o-iki-istasyon-arasinda-isletim-h60449.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)

- “İZBAN İstasyonunda Trenin Altına Atlayıp Canına Kıydı”, 26/02/2019, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-istasyonunda-trenin-altina-atlayip-canina-kiydi-h33235.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN İşçileri Greve Devam Etme Kararı Aldı”, 26/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-iscileri-greve-devam-etme-karari-aldi-h31297.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN İşçileri, İzmirliileri Duyarlılığa Çağdı”, 27/10/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-iscileri-izmirliileri-duyarligiga-cagirdi-h10764.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- “İZBAN İşçilerinden ‘Uslu Çocuk Primi’ Tepkisi”, 09/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-iscilerinden-39uslu-cocuk-primi39-tepkisi-h11150.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- “İZBAN Konut Satışını Uçurdu”, 27/04/2016, <https://www.izgazete.net/ekonomi/İZBAN-konut-satisini-ucurdu-h3915.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- “İZBAN Kördüğüm! Grev Sırası Metro ve Tramvayda”, 03/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-kordugum-grev-sirasi-metro-ve-tramvayda-h31527.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN Personeli TCDD'nin Zam Teklifi İçin Sandık Başına Gitti”, 07/12/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-personeli-tcdd-nin-zam-teklifi-icin-sandik-basina-gitti-h30650.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Seferlerinde Aksama: Yük Treninin 4 Vagonu Raydan Çıktı”, 07/08/2021, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-seferlerinde-aksama-yuk-treninin-4-vagonu-raydan-cikti-h69453.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN Selçuk'ta Tarih Belli Oldu”, 01/06/2016, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/İZBAN-selcukta-tarih-belli-oldu-40111843> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- “İZBAN Treninde Bıçaklı Kavga” 28/08/2017, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-treninde-bicakli-kavga-h18272.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN Treninin Altında Kalan Adam Öldü”, 04/01/2018, <https://www.izgazete.net/asayis/İZBAN-treninin-altinda-kalan-adam-oldu-h21553.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Treninin Altında Kalarak Yaşamını Yitirdi”, 01/11/2017, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-treninin-altinda-kalarak-yasamini-yitirdi-h19903.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

- “İZBAN Treninin Önüne Atladığı İddia Edilen Üniversiteli Öldü”, 24/11/2017, <https://www.izgazete.net/asayis/IZBAN-treninin-onune-atladi-iiddia-edilen-universiteli-oldu-h20515.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN Yönetimi %26 Olan Zam Teklifini Geri Çekti”, 27/12/2018, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-yonetimi-26-olan-zam-teklifini-geri-cekti-h31302.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN Zammi Ulaşım Hakkının Gaspıdır”, 11/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-zammi-ulasim-hakkinin-gaspidir-h22488.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN, Direkt Seferler İçin Hazır”, 15/04/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-direkt-seferler-icin-hazir-h3381.html> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- “İZBAN’a Bakiyesi Yetmeyen Genç Kendini Kesmek İstedi”, 20/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBANa-bakiyesi-yetmeyen-genc-kendini-kesmek-istedi-h22713.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN’da Grev Kırıcılığı Yargıda”, 14/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBANda-grev-kiriciligi-yargida-h30887.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN’da TİS Görüşmelerinde Sona Gelindi, Anlaşma Sağlanamadı”, 22/01/2021, <https://www.izgazete.net/genel/IZBANda-tis-gorusmelerinde-sona-gelindi-anlasma-saglanamadi-h60192.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İzban’dan Bir İlk Daha: Çift Katlı Tren”, 28/10/2017, <https://www.izBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3404&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)
- “İZBAN’dan Ek Seferlerin Durdurulması Kararına İtiraz”, 29/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBANdan-ek-seferlerin-durdurulmasi-kararina-itiraz-h31384.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN’dan Sendikaya Yüzde 26’lık Teklif”, 26/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBANdan-sendikaya-yuzde-26lik-teklif-h31263.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN’ın Çifte Bayramı”, 31/08/2017, <https://www.milliyet.com.tr/eg/IZBAN-in-cifte-bayrami-2511496> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- “İZBAN’da ‘Artı Para’ dönemi”, 13/02/2018, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-da-arti-para-donemi-kime-kazandiriyor-h22539.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

- "İZBAN'da 'Artı Para'; CHP'ye 'Eksi' Yazıyor", 19/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBANda-arti-para-chpye-eksi-yaziyor-h22688.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da 'Artı Para'ya Karşı İZYAYABAN", 20/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-da-arti-para-ya-karsi-izyayaban-h22699.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da En Yüksek Maaş 1600 Lira", 08/11/2016, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN39da-en-yuksek-maas-1600-lira-h11089.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- "İZBAN'da Gizli Zamma Tepki Gösteren Yurttaşlara Görevliler Saldırdı", 16/02/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-da-gizli-zamma-tepki-gosteren-yurttaslara-gorevliiler-saldiridi-h22601.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Grev Başladı", 10/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/IZBAN-da-grev-basladi-h30720.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Grev Bitti", 16/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN39da-grev-bitti-39geliyor-koyun-kokulum39-h11349.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Grev Sona Erdi", 16/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN39da-grev-sona-erdi-iste-anlasma-h11341.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Grev Tarihi Belli Oldu", 20/11/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-da-grev-tarihi-belli-oldu-h30074.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Grev Var Metro'da Pazarlık", 11/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN39da-grev-var-metro39da-pazarlik-h11223.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- "İZBAN'da İntihar Eden Kişinin Kimliği Belirlendi", 27/02/2019, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-da-intihar-eden-kisinin-kimligi-belirlendi-h33237.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- "İZBAN'da İş Cinayeti", 12/12/2016, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN39da-is-cinayeti-bakim-yapan-isciye-tren-carpti-h12123.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Korkunç Olay", 26/03/2019, <https://www.izgazete.net/asayis/IZBAN-da-korkunc-olay-h34077.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İZBAN'da Korkutan Yangın", 21/09/2017, <https://www.izgazete.net/genel/IZBAN-da-korkutan-yangin-h18911.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

- “İZBAN'da Kritik Süreç: Sendikadan Grev Sinyali”, 19/01/2021, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-da-kritik-surec-sendikadan-grev-sinyali-h59954.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'da Seferler Başladı”, 08/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-seferler-basladi-h31674.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022),
- “İZBAN'da Sinyalizasyon Arızası”, 20/04/2016, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN39da-sinyalizasyon-arizasi-h3582.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'da Şarkı Söyleyip, Sigara İçenlere Ceza Yağdı”, 13/10/2019, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-da-sarki-soyleyip-sigara-icenlere-ceza-yagdi-h54366.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'da TİS Sonuç Vermedi”, 14/11/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-tis-sonuc-vermedi-sakal-birakacaklar-h29867.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN'da TİS Uzlaşmazlığı Sürüyor”, 12/02/2021, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-tis-uzlasmazligi-suruyor-sendika-dan-tcdd-h61293.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'da Uzlaşma Sağlandı”, 22/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-uzlasma-saglandi-h32102.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'da Yine Grev Mi Olacak?”, 17/09/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-da-yine-grev-mi-olacak-h28200.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN'daki Grev, Cumhurbaşkanı Kararı ile Ertelendi”, 08/01/2019, <https://www.izgazete.net/sendika/İZBAN-daki-grev-cumhurbaskani-karari-ile-ertelendi-h31653.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'daki TİS Krizi”, 22/04/2021, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-daki-tis-krizi-3-yillik-tam-uzlasma-ile-bitti-h64427.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'daki Yeni Sistem Liselilere Okul Değiştiriyor”, 10/03/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBAN-daki-yeni-sistem-liselilere-okul-degistirtiyor-h23211.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “İZBAN'dan Açıklama: Seferler Normale Döndü”, 02/08/2021, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN-dan-aciklama-seferler-normale-dondu-h69137.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- “İZBAN'dan Çift Katlı Tren”, 28/10/2017, <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/izmir/İZBANdan-cift-katli-tren-40625563> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

- "İzmir Dikkat: Yarın Grev Başlıyor, İZBAN Yok!", 09/12/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/izmir-dikkat-yarin-grev-basliyor-izban-yok-h30713.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İzmir Hrs 4. Aşama F. Altay - Narlıdere Kaymakamlık Arası Metro Hattı Yapım İş", 09/08/2022, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Projeler/izmir-hrs-4-asama-f-altay---narlidere-kaymakamlık-arasi-metro-hattı-yapım-isi/2663/4> (Erişim Tarihi: 15.10.2022)
- "İzmir Metrosu Evka 3 Ve Ege Üniversitesi İstasyonları Yarın (30 Mart Cuma) Saat 11.00'de Törenle Açılıyor", 29/03/2012, <https://rayhaber.com/2012/03/izmir-metrosu-evka-3-ve-ege-universitesi-istasyonlari-yarin-30-mart-cuma-saat-11-00de-torenle-aciliyor/> (Erişim Tarihi: 13.07.2022)
- "İzmir Metrosu İçin 85 Adet Vagon Alınacak", 16/12/2014, <https://www.subconturkey.com.tr/izmir-metrosu-icin-85-adet-vagon-alinacak/> (Erişim Tarihi: 02.08.2022)
- "İzmir Metrosu İzmirspor ve Hatay İstasyonu Açıldı", 30/12/2012, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/izmir-metrosu-izmirspor-ve-hatay-istasyonu-acildi-22257786> (Erişim Tarihi: 15.08.2022)
- "İzmir Metrosu'na Yeni Vagonlar Geliyor", 14/01/2015, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/503> (Erişim Tarihi: 07.10.2022)
- "İzmir Metrosu'nda Nihayet Mutlu Son", 27/07/2014, <https://www.milliyet.com.tr/gundem/izmir-metrosunda-nihayet-mutlu-son-1917709> (Erişim Tarihi: 05.09.2022)
- "İzmir Metrosunda Sefer Aralıkları 3,5 Dakikaya İndi", 15/12/2015, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/592> (Erişim Tarihi: 05.10.2022)
- "İzmir'de Metro Yapımı Komediye Döndü", 05/12/2013, <https://www.sabah.com.tr/gundem/2013/12/05/izmirde-metro-yapimi-komediye-dondu> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)
- "İzmir'de Feci Ölüm", 15/04/2020, <https://www.izgazete.net/genel/izmir-de-feci-olum-raylarda-yurumeye-kalkti-izban-carpti-h46140.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İzmir'de Kar İZBAN Seferlerini Aksatıyor", 07/01/2017, <https://www.izgazete.net/genel/izmir39de-kar-izban-seferlerini-aksatiyor-h12735.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İzmir'de Tarihi Gün... Buca Metrosu'nun Temeli Atıldı", 11/02/2022, <https://www.egedesonsoz.com/haber/izmir-de-tarihi-gun-Buca-Metrosu-nun-temeli-atildi/1093687> (Erişim Tarihi: 16.10.2022)

- "İzmir'deki İZBAN Açılışında Aziz Kocaoğlu Tören Alanını Terk Etti", 08/09/2017, <https://www.haberturk.com/gundem/haber/1624968-basbakan-istanbul-un-marmaray-i-var-da-izmir-in-olmaz-mi> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- "İzmir'deki İZBAN Grevi Üçüncü Gününde", 12/10/2018, <https://www.izgazete.net/sendika/izmir-deki-IZBAN-grevi-ucuncu-gununde-h30798.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "İzmir'deki Yoğun Yağış İZBAN ve Tramvay Seferlerini Vurdu", 02/02/2021, <https://www.izgazete.net/genel/izmir-deki-yogun-yagis-IZBAN-ve-tramvay-seferlerini-vurdu-h60729.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- "İzmir'in Gözü Yolda", 02/05/2016, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/618> (Erişim Tarihi: 31.07.2022)
- "İzmir'in İlk Tramvay Hatları", 22/12/2013, <https://rayhaber.com/2013/12/izmirin-ilk-tramvay-hatlari/> (Erişim Tarihi: 17 Temmuz 2022)
- "Kocaoğlu İZBAN Grevini Eleştirdi", 11/12/2016, <https://www.izgazete.net/politika/kocaoglu-IZBAN-grevini-elestirdi-h30753.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "Kocaoğlu: Büyükşehir, İZBAN Grevine Müdahil Olmayacak", 13/11/2018, <https://www.izgazete.net/politika/kocaoglu-buyuksehir-IZBAN-grevine-mudahil-olmayacak-h29815.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "Konak'ta Korkunç Olay! İZBAN'ın Önüne Atlayarak İntihar Etti", 12/08/2020, <https://www.izgazete.net/asayis/konakta-korkunc-olay-IZBANin-onune-atlayarak-intihar-etti-h51093.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- "Metro İnşaatı Yılan Hikayesine Döndü", 10/11/2009, <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/metro-insaati-yilan-hikayesine-dondu,DhhtuoE3rkmJZmELQTzQbQ> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)
- "Metro Rail: Facts & History", 15/12/2014, <https://www.indiatimes.com/culture/travel/metro-rail-facts-history-313969.html#:~:text=The%20idea%20of%20an%20underground,carriages%20hailed%20by%20steam%20locomotives> (Erişim Tarihi: 10.08.2022)
- "Metroluyuz", 18/05/2000, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/metroluyuz-39155285> (Erişim Tarihi: 25.05.2022)
- "Sustainable Mobility", 26/08/2020, <https://www.webuildvalue.com/en/infrastructure/oldest-subways-in-the-world.html> (Erişim Tarihi: 10.08.2022)

- "Şehir Magandaları İZBAN'da Şarkı Söyleyip, Sigara İçti", 12/10/2020, <https://www.izgazete.net/genel/sehir-magandalari-IZBAN-da-sarki-soyleyip-sigara-icti-h54313.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- "Şimdi İZBAN, Yarın Metro, Öbür Gün ESHOT", 13/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/39simdi-IZBAN-yarin-metro-obur-gun-eshot39-h11277.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "The 10 Oldest Subways in the World", 05/04/2021, <https://www.civatis.com/blog/en/10-oldest-subways-world/> (Erişim Tarihi: 10.08.2022)
- "Toplu Ulaşım Rekortmeni İZBAN", 09/04/2017, <https://www.izgazete.net/genel/toplu-ulasim-rekortmeni-IZBAN-h14889.html> (Erişim Tarihi: 02.10.22)
- "Torbalı'da İZBAN Heyecanı", 30/01/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalida-IZBAN-heyecani-h414.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- "Torbalı'da İZBAN Kardeşliği", 03/02/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/torbalı39da-IZBAN-kardesligi-h544.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)
- "Trenler İzmir'e Geldi", 30/05/2010, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/trenler-izmir-e-geldi-14884613> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- "Türkiye'nin İlk Çift Katlı Treni İzmir'e Geliyor", 29/10/2017, <https://tr.railturkey.org/2017/10/29/turkiyenin-ilk-cift-katli-treni-izmire-geliyor> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)
- "Uzlaşma Sağlandı, İZBAN'daki Grev Sona Erdi", 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/uzlasma-saglandi-IZBAN39daki-grev-sona-erdi-h11339.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- "Üçyol-Üçkuyular Metrosu'nun Birinci Etapı İzmirspor Ve Hatay İstasyonları Arasında Test Sürüşleri Başladı", 20/06/2012, <https://rayhaber.com/2012/06/ucyol-uckuyular-metrosunun-birinci-etabi-izmirspor-ve-hatay-istasyonlari-arasinda-test-surusleri-basladi/> (Erişim Tarihi: 13.08.2022)
- "Vagon İhalesi İspanyolların", 17/03/2008, <https://www.hurriyet.com.tr/eg/vagon-ihalesi-ispnyollarin-8472311> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- "İZBAN'a Yeni İstasyon Geliyor", 24/09/2021, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/%E2%80%8BİZBAN-a-yeni-istasyon-geliyor/45607/156> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

“17. Gurur Yılımız”, 21/05/2017, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/2656> (Erişim Tarihi: 07.06.2022)

“Aliağa-Menderes İçin 14 Aktarma Merkezi Kuruluyor”, 12/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/309> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Aliağa-Menderes Deneme Seferleri Nisan Ayında Başlıyor”, 17/02/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/281> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Aliağa-Menderes’te Deneme Seferleri Başladı”, 02/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/482> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Aliağa-Mendereste Son İki İstasyon”, 12/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/276> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Avrupa Standartında Bir Hal İstiyoruz”, 10/07/2012, <https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2012/07/10/avrupa-standartinda-bir-hal-istiyoruz> (Erişim Tarihi: 17.05.2022)

“Başkan Aziz Kocaoğlu: Ulaşımında Çağ Atıyoruz, Biraz Daha Sabır”, 30/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/307> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Bir Belgenin Işığında Göztepe Tramvayları”, 19 Temmuz 2009, <http://www.goztepelist.org/goztepe-kategori/haberler/8004-bir-belgenin-nda-goeztepe-tramvaylar> (Erişim Tarihi: 28.07.2022)

“Bornova Metro’da Temel Atılıyor”, 25/06/2007, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/bornova-metroda-temel-atiliyor/2757/156> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

“Bornova Metrosu’nda Mutlu Son”, 16/08/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/332> (Erişim Tarihi: 16.07.2022)

“Buca Tren İstasyonu-Buca”, <https://www.erolsasmaz.com/?oku=1398> (Erişim Tarihi: 17.07.2022)

“Cumaovası’ndan Aliağa’ya Yolculuk Mutluluğu”, 01/11/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/340> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Çifte Bayram Günümüz”, 30/08/2017, <https://www.İZBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3401&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

“Çiğli Tramvayı İhalesinde Kazanan Firma Belli Oldu”, 13/11/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-ihalesinde-kazanan-firma-belli-oldu/44322/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

- “Çiğli Tramvayı Yola Çıkıyor”, 13/07/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-yola-cikiyor/43835/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)
- “Çiğli Tramvayı'na Ulaştırma Bakanlığı'ndan Onay”, 19/02/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-na-ulasirma-bakanligi-ndan-onay/41319/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)
- “Çiğli Tramvayı'nın İhalesi Yapıldı”, 05/11/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-nin-ihalesi-yapildi/44275/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)
- “Çiğli Tramvayı'nın İhalesine 17 Firma Katıldı”, 28/07/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/cigli-tramvayi-nin-ihalesine-17-firma-katildi/43885/156> (Erişim Tarihi: 10.09.2022)
- “DİSK'ten İZBAN Grevine Destek”, 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/disk39ten-izban-grevine-destek-h11316.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “Dünya'nın Çevresini 500 Kez Dolaştılar”, 29/01/2015, <https://www.hurriyet.com.tr/egedunyanin-cevresini-500-kez-dolastilar-28068570> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)
- “E.Ü. Hastane-Evka 3 Metrosu'na 5 Teklif”, 22/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/294> (Erişim Tarihi: 16.07.2022)
- “Ekim'de Geliyorlar”, 29/01/2016, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/599> (Erişim Tarihi: 11.10.2022)
- “Grevdeki İZBAN İşçilerine, KESK'ten Ziyaret”, 11/11/2016, <https://www.izgazete.net/genel/grevdeki-izban-iscilerine-kesk39ten-ziyaret-h11227.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)
- “Hatay ve İzmirspor'da Ücretsiz Biniş Sona Erdi”, 25/06/2013, <https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2013/06/25/hatay-ve-izmirsporda-uccretsiz-binis-sona-erdi> (Erişim Tarihi: 16.08.2022)
- “Hatay'da Metro Tepkisi”, 26/11/2009, https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2009/11/26/hatayda_metro_tepkisi (Erişim Tarihi: 14.08.2022)
- “İlk Tren Geldi, İlk Kadrolar Oluşturuluyor”, 03/03/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/286> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- “İstikamet Torbalı”, 13/07/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/329> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İşte İzmir’in Yeni Trenleri”, 04/01/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/385> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İşte Yeni Metro Vagonlarımız”, 31/07/2015, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/569> (Erişim Tarihi: 10.10.2022)

“İZBAN 1 Milyon Sefer Sayısına Ulaştı”, 20/07/2022, <https://www.cnnturk.com/yerel-haberler/izmir/IZBAN-1-milyon-sefer-sayisina-ulasi-1816463#:~:text=%C3%9Ckumuzun%20havaliman%C4%B1%20ba%C4%9Flant%C4%B1%C4%B1%20en%20b%C3%BCy%C3%BCK,250%20binin%20%C3%BCzerinde%20yolcu%20ta%C5%9F%C4%B1yor> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

“İZBAN Büyüyor”, 19/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/399> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İZBAN Grevi Hakkında Bilinmeyen Gerçekler”, 15/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevi-hakkinda-bilinmeyen-gercekler-h11323.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

“İZBAN Grevinde, 7. Günde De Anlaşma Yok”, 14/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevinde-7-gunde-de-anlasma-yok-h11307.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

“İZBAN Grevine Katılım Yüzde Yüz”, 08/11/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-grevine-katilim-yuzde-yuz-h11095.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

“İZBAN ile Metroya İkinci Aktarma İstasyonu Geliyor”, 10/04/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/490> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İZBAN Seferlerine “Hilal Ayarı”, 08/06/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/405> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İZBAN Torbalı Seferleri Yarın Başlıyor”, 05/02/2016, <https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/16146/tr> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İZBAN Treninin Çarptığı Kişi Yaralandı”, 09/10/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/IZBAN-treninin-carptigi-kisi-yaralandi-h19338.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

“İZBAN Yeni Hattında 500 Bin Yolcu Taşıdı”, 15/06/2016, <https://www.izgazete.net/belediye/IZBAN-yeni-hattinda-500-bin-yolcu-tasidi-h6409.html> (Erişim Tarihi: 29.08.2022)

“İZBAN’a 10 Vagon”, 18/08/2011, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/IZBAN-a-10-vagon-18514342> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

- "İZBAN'da Artı Para Dönemi 15 Şubat'ta Başlıyor", 09/02/2018, <https://www.İZBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=3412&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)
- "İZBAN'dan Bir İlk: Çift Katlı Tren", 28/10/2017, <https://www.izgazete.net/ulasim/İZBANDan-bir-ilk-cift-katli-tren-h19788.html> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)
- "İZBAN'da Bomba Paniği", 12/04/2017, <https://www.izgazete.net/genel/İZBAN39da-bomba-panigi-h14982.html> (Erişim Tarihi: 05.07.2022)
- "İZBAN'da Kendisini Taciz Eden Adamı Böyle İfşa Etti", 27/07/2022, <https://www.izgazete.net/asayis/İZBANDa-kendisini-taciz-eden-adami-boyle-ifsa-etti-bunlar-benim-h85144.html> (Erişim Tarihi: 05.08.2022)
- "İzmir 14 Şubat'taki Büyük Buluşmaya Hazırlanıyor", 11/02/2022, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/izmir-14-subat-taki-buyuk-bulusmaya-hazirlaniyor/46240/156> (Erişim Tarihi: 16.10.2022)
- "İzmir Hilal'i Sevd'i", 04/10/2013, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/431> (Erişim Tarihi: 22.09.2022)
- "İzmir Metro, İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.", Broşür, https://web.archive.org/web/20100705035754/http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_br osur_tur.pdf, (Erişim Tarihi: 11.05.2022)
- "İzmir Metrosu "Göztepe"Ye Uzadı", 25/03/2014, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/436> (Erişim Tarihi: 27.08.2022)
- "İzmir Metrosu Artık 'Kırmızı Bayraklı", 02/12/2013, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/izmir-metrosu-artik-%E2%80%98kirmizi-bayrakli/9937/156> (Erişim Tarihi: 01.10.2022)
- "İzmir Tramvayı Sefer Planları", <https://www.tramizmir.com/tr/SeferPlani/83> (Erişim Tarihi: 09.08.2022)
- "İzmir Turizmine "Raylı Sistem Dopingi", 09/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/301> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- "İzmir, Türkiye'ye Örnek Oldu", 07/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/484> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)
- "İzmir'de Destan Yazıyoruz", 07/03/2015, <https://www.haberhurriyeti.com/haber/3346031/izmirde-destan-yaziyoruz#> (Erişim Tarihi: 08.10.2022)

Kuruluşundan Günümüze İzmir Kent İçi Ulaşımında Raylı Sistemlerin Tarihi

“İzmir’de Metro Coşkusu”, 30/03/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/383> (Erişim Tarihi: 01.08.2022)

“İzmir’in Gözü Aydın”, 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/316> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İzmir’in Trenleri Kadınlara Emanet”, 06/10/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/335> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İzmir’in Yeni Metrosunda Test Seferleri Başladı”, 26/01/2012, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/501> (Erişim Tarihi: 20.07.2022)

“İzmir’de Elektrikli Tramvayın Serüveni”, 24 Haziran 2020, <https://kentyasam.com/2020/06/24/izmirde-elektrikli-tramvayin-seruveni/> (Erişim Tarihi: 29.07.2022)

“İzmir’e Bir Metro Hattı Daha Geliyor”, 25/06/2019, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/4772> (Erişim Tarihi: 16.10.2022)

“İzmirli İZBAN’a Çabuk Alıştı, 6 Ayda 6 Milyon Yolcu Taşındı”, 04/03/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/499>, (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İzmirliiler Bu Treni Çok Sevdii”, 12/10/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/336> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İzmirliiler İZBAN Artı Para Uygulamasını Boykota Gidiyor”, 01/03/2018, <https://www.izgazete.net/ulasim/izmirliiler-izban-arti-para-uygulamasini-boykota-gidiyor-h22960.html> (Erişim Tarihi: 02.07.2022)

“İzmirliiler, Yeni Trenlerini Çok Beğendi”, 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/317> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“İzmirliilerin Metrosunu Ankaralılar Tamamlayacak”, 02/06/2010, https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2010/06/02/izmirliilerin_metrosunu_ankaralilar_tamamlayacak (Erişim Tarihi: 25.08.2022)

“İzmirspor ve Hatay Açılış İçin Gün Sayıyor”, 20/06/2012, <https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2012/06/20/izmirspor-ve-hatay-acilis-icin-gun-sayiyor> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

“Karşıyaka Tramvayına Onay Geldi”, 06/04/2012, <https://www.haberekspres.com.tr/izmir/karsiyaka-tramvayina-onay-geldi-h31389.html> (Erişim Tarihi: 01.07.2022)

"Menderes Aliağa'ya Kavuşuyor", 28/01/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/352> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

"Merhaba Körfez Yunusu", 01/09/2014, <https://www.İZBAN.com.tr/Sayfalar/HaberDetay.aspx?Id=352&MenuId=51> (Erişim Tarihi: 11.07.2022)

"Metro 3. Kez İhale Edildi", 06/10/2009, https://www.yeniasir.com.tr/izmir/2009/10/06/metro_3_kez_ihale_edildi (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

"Metro'nun Yeni Vagonları İçin İmzalar Atıldı", 28/10/2009, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/metronun-yeni-vagonlari-icin-imzalar-atildi/5663/156> (Erişim Tarihi: 02.08.2022)

"Metroda Yeni Rota "Bornova Merkez", 04/08/2014, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/470> (Erişim Tarihi: 27.09.2022)

"Mutlu Son Ekim'de", 21/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/451> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

"Otobüse Hızlı Tren Ayarı", 01/09/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/314> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

"Öncü Yunuslar Geldi", 18/04/2014, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/439> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

"Ray Melekleri", 05/08/2016, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/1626> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

"Raylı Sisteme 2. Aktarma İstasyonu", 02/08/2013, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/425> (Erişim Tarihi: 17.09.2022)

"Raylı Sisteme Yeni Soluk", 19/08/2011, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/458> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

"Soyer: "İzmir'i Demir Ağlarla Örmeye Devam Ediyoruz", 22/12/2020, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/soyer-izmir-i-demir-aglarla-ormeye-devam-ediyoruz/44487/156> (Erişim Tarihi: 09.09.2022)

"Subway", <https://www.britannica.com/technology/subway>, (Erişim Tarihi: 10.08.2022)

"Şehirçi Ulaşım: İzban", <https://www.tcdd.gov.tr/projeler/İZBAN?/content/93> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Takım Tamamlandı”, 17/02/2017, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/2647> (Erişim Tarihi: 31.07.2022).

“Tarihi Gün”, 23/05/2000, <https://www.hurriyet.com.tr/ege/tarihi-gun-39156386> (Erişim Tarihi: 26.05.2022)

“Trams and Trains”, <https://www.nationalarchives.gov.uk/pathways/census/living/move/trams.htm> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

“Trenler Deneme Seferinde”, 08/04/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/292> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Türkiye’ye Örnek Oldu”, 01/11/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/341> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

“Üçyol-Üçkuyular Metrosunda Yeni Dönem Başladı”, 01/05/2007, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/ucyol--uckuyular-metrosunda-yeni-d0nem-basladi/2615/156> (Erişim Tarihi: 12.07.2022)

“Aliağa Menderes’te Mutlu Sona Az Kaldı”, 24/06/2010, <https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/327> (Erişim Tarihi: 08.07.2022)

Başar Arioğlu, Ali Yüksel, Sezgin Kurtuldu ve Ergin Arioğlu, “İzmir Metro Projesinde Yeni Avusturya Tünel Açma Metodu, Zemin Basıncı Dengeleme Tünel Metodu ve Aç-Kapa Tünel Uygulamaları”, s. 1, 3 https://web.archive.org/web/20180620071507/http://www.ym.com.tr/Files/UserFiles/Arge/Tunel_Teknolojileri/13.%20%C4%B0ZM%C4%B0R%20METRO%20PROJES%C4%B0NDE%20YEN%C4%B0%20AVUSTURYA%20T%C3%9CNEL%20A%C3%87MA%20METODU,.pdf (Erişim Tarihi: 15.05.2022)

http://www.izmir.bel.tr/YuklenenDosyalar/Haberler/Buyuk/13072020_104822_0.jpg (Erişim Tarihi: 10.09.2022)

<https://www.codatu.org/wp-content/uploads/Fidan-ASLAN-v16.pdf> (Erişim Tarihi: 11.05.2022)

“Raylı Sistemlerde Enerji”, 27/07/2013, <https://www.elektrikport.com/teknik-kutuphane/rayli-sistemlerde-enerji/8657#ad-image-0> (Erişim Tarihi: 10.08.2022)

<https://www.tramizmir.com/Content/img/karsiyaka.jpg> (Erişim Tarihi: 09.08.2022)

<https://www.tramizmir.com/Content/img/konak.jpg> (Erişim Tarihi: 09.08.2022)

<https://www.tramizmir.com/tr/FotoGaleri/63> (Erişim Tarihi: 09.09.2022)

“İzmir Metrosu'nun yeni vagonları Çin'de üretiliyor”, 02/02/2011,
<https://www.izmirmetro.com.tr/Haberler/386> (Erişim Tarihi: 03.08.2022)

İzmir Tramvay Hatları Ön Etütleri, Aralık 2009. (Erişim Tarihi: 31.06.2022);
http://www.izmir.bel.tr/CKYuklenen/EskiSite/file/Tram_Raporu.pdf (Erişim Tarihi: 31.06.2022)



E-ISBN:978-605-338-378-9



9 786053 383789