

Gebze ve Darıca'nın Derinliklerinde Yeni Bir Hayat

Adem COŞKUN



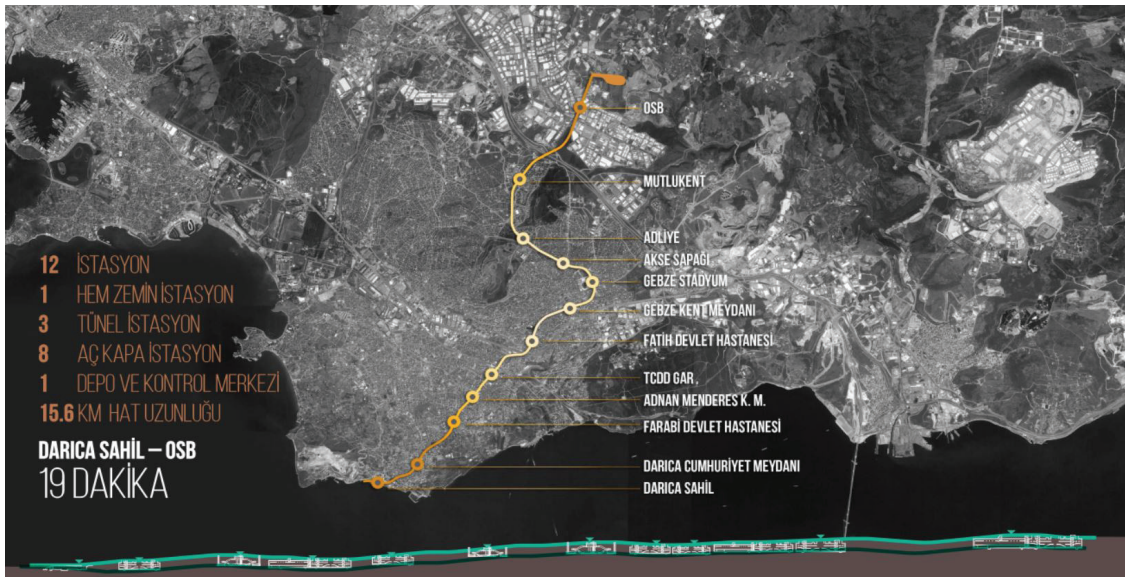
Gebze-Darıca Metro Projesi

“Sevgili Moskovalılar ve kent sakinleri! Moskova Metrosu, olağanüstü tehlikeleri göze almanız gereken bir ulaşım aracıdır.” Dmitry Glukhovsky “Metro 2033” adlı romanına Moskova Metrosu’nun vagonlarından birinde bulunan bu ilanla başlar. Kitabın isminden de anlaşılacağı üzere 2033 yılında geçen hikayede nükleer savaş sonrası insanlar Moskova’nın derinliklerinde yer alan metro istasyonlarında saklanarak yeni bir hayata başlamışlardır. Zamanla metro istasyonlarına sığınan insanlar kendi istasyonlarını sahiplenerek buralara isimler vererek yerin metrelerce altında yerel bir kentleşme başlatmışlardır. Her metro istasyonunun bir kasaba gibi pazarının kurulduğu günler oluyordu. Bu örnek belki abartılı olacak ama Gebze ve Darıca’nın metrelerce altında ulaşım merkezli yeni bir yaşamın başlaması için de temeller atıldı.

Resim 1: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ile Ove Arup & Partners International Ltd. + Arup Mühendislik ve Müşavirlik İş Ortaklığı'nın beraber tasarladığı Gebze-Darıca Metro Projesi

Kocaeli'nin İşletmeye Açılacak İlk Metrosu

Darıca'nın sahilinden başlayıp Gebze'nin Organize Sanayi Bölgesi'nde sonlanan ve bu iki ilçe merkezinin önemli lokasyonlarında istasyonları bulunan, aynı zamanda Marmaray'ın Gebze istasyonunda İstanbul'un raylı sistem hatları ile entegre olmasını sağlayan 15,6 km (14,7 km yeraltı, 0,9 km hemzemin) uzunluğunda ve 12 istasyona sahip Kocaeli'nin işletmeye açılacak ilk metro hattının projelendirme aşaması tamamlanmıştır. Böylece Darıca'nın sahilinden metroya binerek Gebze OSB'ye 19 dakikada konforlu ve kesintisiz bir ulaşımın önü açılmış olacak.



Resim 2: Gebze-Darica Metro Hattı

2018 Yılında inşaatı başlaması hedeflenen bu metro hattının işletmeye açılması 2022 yılı olarak planlanmıştır. Açılış yılında günlük çift yönde yaklaşık 115 bin yolcu taşınması beklenmektedir. Projeksiyon yılı olan 2035 yılında ise günlük çift yönde 335 bine yakın yolcu taşınması, bu yıllarda şehir nüfusu yaklaşık 4 milyon olarak öngörülen Kocaeli için gerçekçi bir hedef olarak karşımıza çıkmaktadır. Tabi bu hedefte sadece şehir nüfusunun artışı değil, ileride hizmete açılması planlanan diğer raylı sistem hatları ve İstanbul ile entegrasyonun daha geniş kapsamda sağlanması da belirleyici özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul ile Entegrasyon

Hattın fonksiyonunu arttıran en önemli hizmetinin başında İstanbul'a bağlantı sağlaması olacak. 3. Havalimanından metroya binen bir yolcu tamamen raylı sistem hatları ile aktarma yaparak Gebze'nin Organize Sanayi Bölgesi'ne ulaşabilecek. Yenikapı'dan Marmaray'a binecek olan yolcu tek bir aktarma ile Darıca'nın sahiline, merkezine veya Gebze'nin merkezine ve de Organize Sanayi Bölgesi'ne ulaşabilecek. Bunlara ilaveten İstanbul'un Tuzla ve Sabiha Gökçen Havalimanı metro hatlarına da entegre olma imkanı sağlayacak.

Kentsel Dönüşüm için Fırsat

Metro hattının bir şehre katacağı konforlu ve kesintisiz ulaşımın yanında istasyonlar etrafındaki ihmal edilemez boyuttaki değişimin de bir gerçek olduğudur. Metro istasyonları imalatı yapılırken üstündeki alanların da eş zamanlı olarak dönüşüm yaşaması, yani alt yeni inşa edilirken üstün de kendisini yenilemesi şehrin gelişimi için önemli bir adım olacaktır. Tabi bunu söylerken istisnaları gözardı etmememiz gerekir. Metro istasyonunun üstünde tarihi bir doku varsa bu sefer roller değişir. Üst alta değil de alt üste kendini benzetmesi gerekir. Bu projede özellikle Gebze Kent Meydanı istasyonunda bu konuda gerekli hassasiyet gösterilmiştir.

Topoğrafik Zorluklar

Gebze ve Darıca, hatta Çayırova bölgeleri bir metro hattının kuzey güney doğrultuda yapılması için o kadar zor fiziki şartlara sahip ki, metronun geometrik tasarım standartlarını yakalamak için çok ciddi bir mücadele vermek zorunda kalıyorsunuz. Bunu yaparken bazen hattın mesafesinde, kurplarında bazen de hattın eğimi ile ilgili sınır değerlere ulaşabiliyorsunuz. Ancak, bölgeye getireceği fayda/maliyet oranını düşününce söz konusu metro hattının hayata geçmesi için her türlü zorluğu aşmanız gerektiğini düşünüyorsunuz.

Alternatif Öneri

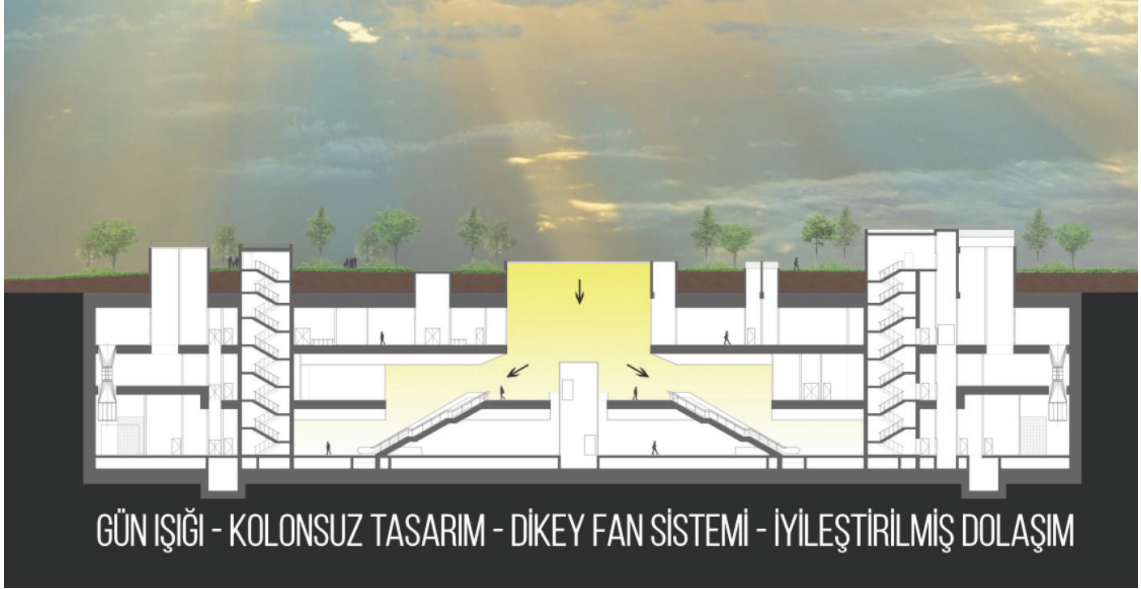
Projeyi sahiplendikçe ve geleceğe yönelik düşününce hattın fonksiyonlarını arttırıcı fikirler geliştiriyorsunuz. Belki de Gebze OSB'den Darıca'nın sahiline, hat, gece yolculu işletmeye kapalıyken, limanlarla entegre olunarak yük taşımacılığı bile yapılabilir. Yanılmıyorsa son zamanlarda Marmaray için böyle bir haber de yapılmıştı.

İstasyonlarda Modern Tasarım

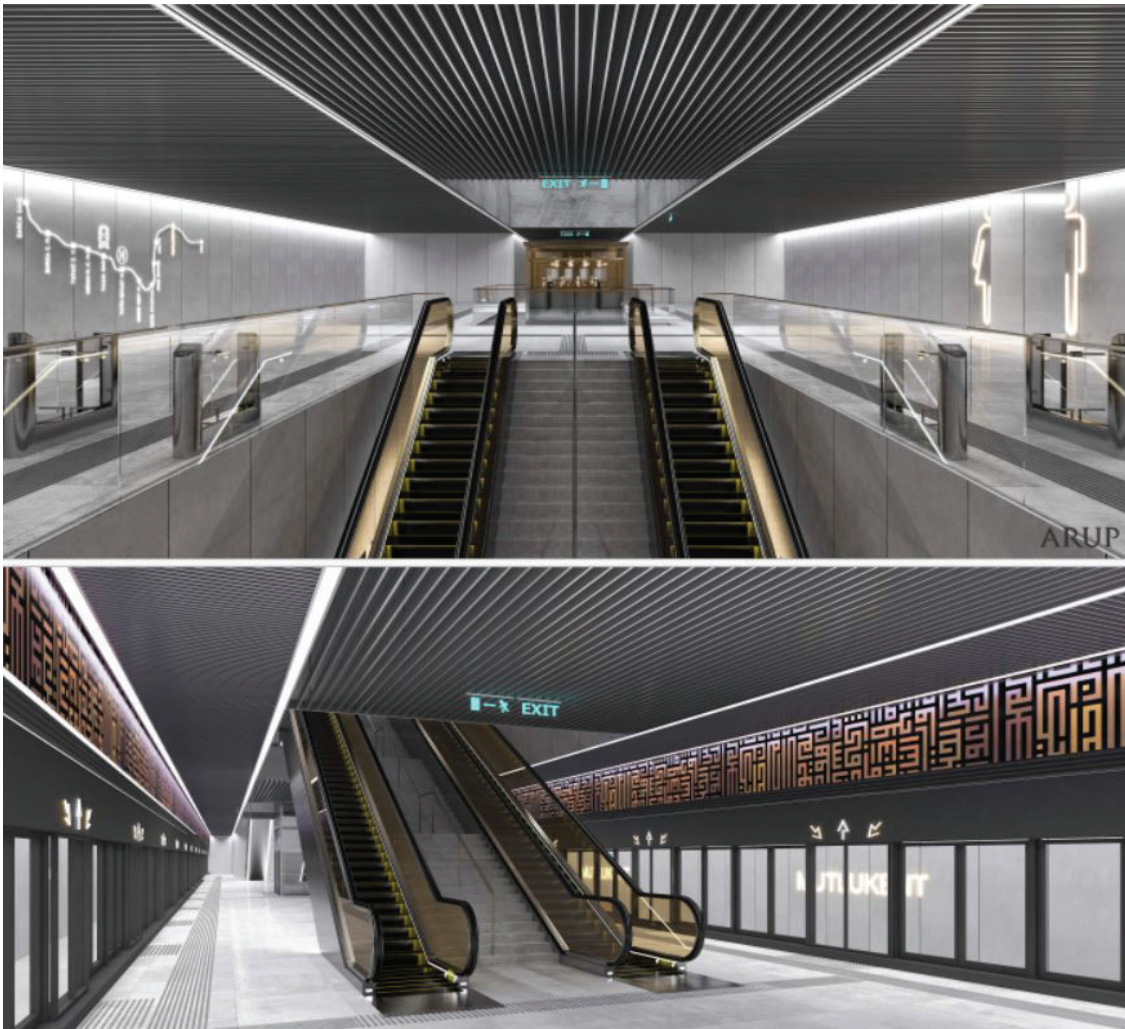
Gün ışığından yararlanacak şekilde doğal ışıklı olarak tasarlanmış metro istasyonlarında dikey fan sistemi de dikkat çekici bir diğer unsurlar arasında yer almaktadır. Topoğrafik

zorluklardan dolayı 3 istasyonun 50 metreye yakın derinliklerde olması her ne kadar yayanın perona erişim süresini arttırmış olsa da iyileştirilmiş dolaşım sistemi kullanılarak bu dezavantajlar da minimize edilmiştir.

Bunlara ek olarak, peron katında yolcunun görüş alanını engelleyen kolonlar da ortadan kaldırılarak modern istasyon tasarımlarında yer alan kolonsuz istasyon çözümü ortaya koyulmuştur. Son zamanlarda çok fazla yaygınlaşan "Park and Ride" (park et devam et) alanları TCDD Gar istasyonu ile Adliye istasyonunda en az 500 araçlık otoparklarla verimli bir hizmet vermesi öngörülmektedir.



Resim 3: Aç-Kapa İstasyon Tipolojisi



Resim 4: Gebze-Darica Metro Hattı Mutlukent İstasyonu

Sonuç

Gebze – Darıca Metro Hattı bölgenin gelişimine çok büyük katkı sağlayacak ve kuzey-güney aksında ulaşımın ana omurga hattını oluşturacaktır. Halkın beklentilerini karşılayabilecek derecede yüksek kalitede, güvenilir ve kolay erişilebilir, diğer ulaşım sistemleriyle entegre, şehrin yeniden yapılandırılmasında katalizör görevi üstlenebilecek, verimli ve uluslararası standartlara uygun, kent tarihi dokusuyla uyumlu bir metro hattı artık hayal olmaktan çıkıyor.



Adem COŞKUN

1984 Yılında Trabzon'un Çaykara ilçesinde doğdu. İlk öğrenimini Çaykara'da, orta öğrenimini Trabzon'da, lisans eğitimini de Karadeniz Teknik Üniversitesi Harita Mühendisliği bölümünde tamamladı. 2009-2010 yılları arasında askerlik hizmetini yedek subay olarak tamamladıktan sonra kısa bir süre özel sektörde çalışmış ve 2010 yılında Kocaeli Valiliği İl AFAD Müdürlüğü'nde kamu hizmeti görevine başlamıştır. 2013 Yılından itibaren Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı'nda harita mühendisi olarak görev yapmaktadır. Ayrıca Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi bölümünde yüksek lisansını tamamlamış olup, "Kocaeli İlinde Raylı Sistem Projelerinin Kent İçi Ulaşım Etkilerinin İncelenmesi" konulu tez çalışması bulunmaktadır.