

# Kent İçi Raylı Sistemler Üzerine ve Akçaray'la İlk Adım

Adem ÇOŞKUN

Batılıların "Asla yapamazlar" dediği Hicaz demiryolu Sultan Abdülhamid Han tarafından inşa edilmiş ve İslam dünyasında büyük bir heyecan ve sevince vesile olmuştur. Demiryolu kararının alınmasından sonra Yıldız Sarayı'na yağın tebrik telgrafları bu icraatın toplum üzerinde nasıl bir tesir uyandırdığını açıkça ortaya koymaktadır. Sultan'ın en muhteşem eseri olarak müslümanlar arasında şöhret bulan bu ray sistemi "mukaddes hat" olarak adlandırılmıştır.

Geçen yıl Londra'nın raylı sistem hatlarını incelemek üzere bu şehre teknik bir geziye katılmıştım. Şehirde beni en çok etkileyen durum şu olmuştı: Londra'da insanlar günlük uğraşlarını yerin üstünde, ulaşımını ise yerin altında sağlıyorlardı. Yerin altı örümcek ağı gibi raylı sistem hatlarıyla örülmüştü. Ve ilginç bir bilgi; 1863 yılında açılan Londra metro (Underground) ağının şu anda mevcutta işletilen hatlarının %80'i 1900'lü yılların başlarına kadar bitirilmişti.

Ortadoğu bölgesinin ilk kent içi raylı ulaşım sistemi, Dubai'de inşa edileceği zaman çalışmanın yapılacağı güzergahtaki taksiciler, gelecekte işlerinin azalması konusundaki endişelerini yetkililere aktarmışlardır. Hafif raylı sistem (HRS) çalışması tamamlanıp hat işletmeye alındıktan sonra taksicilerin uzun mesafeli işlerinde azalma, kısa mesafeli işlerinde de artış gözlenmeye başlanmıştır. Genel olarak bakıldığında da taksicilerin geçmişe oranla gelirlerini arttırdığı tespit edilmiştir. (Bu arada Dubai HRS hattı son derece modern sistemlerle donatılmasına rağmen güzergahın ve istasyonların konumlandırılması konusunda ciddi eleştiriler aldığı da söyleyelim) Aynı örneğin diğer lastik tekerlekli toplu taşıma hatları için de dünya genelinde benzer örnekleri vardır. Dünyanın gelişmiş birçok büyük şehirde raylı sistem hattı yüksek kapasiteli **ana ulaşım hattı**; taksiler, minibüsler, midi-büsler ise olması gerektiği gibi besleyici bir hat olarak **ara ulaşım hattı** olarak hizmet vermektedir.

2006 Yılında ikinci kez İstanbul'a gitmiştim. Edirnekapi'dan minibüs dolmuşlara binerek Sultangazi-cumhuriyet Mahallesi'ne gidiyordum. O zamanlar bu güzergahta şimdiki ismiyle T4 Tramvay hattının (Topkapı-Habipler) inşaatı yapılmaktaydı. İnşaatın dolay trafikte bir takım aksamalar meydana geliyordu. Dolmuşta şoförün bu durumdan içlerlenerek "Şimdi bunun zamanı mıydı" serzenişini daha dün gibi hatırlarım. Yolculuğum 1 saat sürmüştü. Aslında tramvay inşaatı olmasa da pik saatlerde 45 dakikayı buluyordu. Şimdi ise tramvaya binince 15-17 dakika sonra ulaşmak istediğim yerde oluyorum. (Bu sürenin bu kadar kısa olmasında, hattın tamamen tecritli olması, yani karayolu trafiği ile karışık gitmemesi doğrudan etkili olmuştur. Teknik olarak raylı sistemlerin etkinliği, kılavuzlanmış olma özelliklerine ilaveten kendilerine özel yola sahip olmaları ölçüsünde artar.) Ama bu hizmetin gelebilmesi için vatandaşın, esnafın, dolmuşçuların, fedakarlıklar yapıp biraz sabretmesi gerekiyordu. Belki de dolmuş şoförünün söylediğinin aksine şimdi birçok şeyin zamanı geldi de geçiyordu bile.

Aşağıda görmekte olduğunuz fotoğraf Kocaeli-İzmit'te çekildi. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşım yatırımlarından olan Akçaray inşaatından. Aslında klasik bir raylı sistem inşaatına ait bir görüntü. Fotoğrafı farklı

kılan ise çalışmanın yapıldığı sokak. Hanlı Sokak isminin tarihi bir geçmişi var mıdır bilmiyorum ama artık bir tarihi var diyebiliriz. Kocaeli'nin kent içi raylı sistem projelerinde rayların ilk döşendiği sokak burası. Yani kent içi raylı sistemler ağında bakacak olursak şehrin ilk raylarla tanışması bu sokaktan başladı. Sadece İzmit değil, Kocaeli'nin batısı Gebze ve güneyi Gölcük bölgelerinde de planlanan raylı sistem hatlarının temeli bu sokaktan atılmaya başlandı.



Şekil 1 : Akçaray İnşaatı-Hanlı Sokak (İzmit-Kocaeli)

### Akçaray Projesi

Söz konusu proje yaklaşık 7,3 km uzunluğunda ve 11 istasyondan oluşan bir güzergaha sahip olup batıda Bilim Merkezi'nin bulunduğu Batı Terminali noktasından başlayarak Müzeler bölgesinin içinden geçerek İzmit tren garında ikinci istasyona ulaşmaktadır. Buradan Merkez Bankası önündeki Hürriyet Caddesi üzerinden Gümürükçüler Caddesi'ne dönerek proje kapsamında kamulaştırılıp yıkılan Türk Telekom binası alanından geçerek Şehabettin Bilgisu Caddesi'nde (Ankara Caddesi) devam ederek Fevziye Cami ile Halkevi binasının arasında üçüncü istasyona ulaşmaktadır.



Şekil 2 : Akçaray Güzergahı-Merkez Bankası Önü



Şekil 3 : Akçaray Güzergahı Şehabettin Bilgisu Caddesi



Şekil 4 : Akçaray-Fevziye Cami İstasyonu

Aynı cadde üzerinde devam eden tramvay güzergahı Yenicuma Cami önündeki Uğur Mumcu Park'ında (Eski Valilik yanı) dördüncü istasyonuna ulaşmaktadır.



Şekil 5 : Akçaray - Yenicuma Cami İstasyonu

Buradan D-100 Karayolu Kuzey Yan Yolun kuzeyindeki yeşil alan üzerinden Turgut Özal Üst Geçidi'nin önünde beşinci istasyona ulaşmaktadır.



**Şekil 6 : Akçaray Güzergahı Kuzey Yan Yol Bölümü**

Buradan devam ederek Adliye binasının olduğu Hafız Binbaşı Caddesi'ne dönen tramvay güzergahı yürüyüş yolu üzerinden ilerleyerek Perşembe Pazarı önündeki kavşaktaki yeşil alanda altıncı istasyonuna ulaşmaktadır

**Şekil 7 : Akçaray Güzergahı Hafız Binbaşı Caddesi-Yürüyüş Yolu Kesişimi**



Buradan yeni Valilik binasının kuzey tarafındaki Şehit Rafet Karacan Caddesi üzerinden devam ederek Köse Sokak'a dönüş yaparak Doğu Kışla Gençlik Parkı içinde yedinci istasyonuna ulaşmaktadır. Köse Sokak üzerinden Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'na dönen güzergah bu bulvar üzerinde Namık Kemal Lisesi önünde sekizinci istasyonuna ulaşmaktadır. Güzergah buradan devam ederek Akçakoca Köprüsü Kavşağı'na (Yahya Kaptan Köprüsü Kavşağı) girmeden dokuzuncu istasyonuna ulaşmaktadır. Bu köprü'nün altından geçerek Necip Fazıl Caddesi üzerinde ilerleyen güzergah Yahya Kaptan Mahallesi'ndeki Anadolu Güzel Sanatlar Lisesi ve Yahya Kaptan Lisesi arasında onuncu istasyonuna ulaşmaktadır. Buradan Sarı Mimoza Caddesi'ne dönerek Salkım Söğüt Caddesi ve Hanlı Sokak üzerinden İzmit Şehirlerarası Otobüs Terminali'nde onbirinci ve son istasyon olmak üzere güzergah tamamlanmaktadır.

Şekil 8 : Akçaray Güzergahı ve istasyonları



### Transfer Merkezleri ile Entegrasyonu

Seka Park ile Otogar arasında yapılması planlanan tramvay hattı iki önemli transfer noktasını birbirine bağlamaktadır.

Tramvay hattının batı ucundaki başlangıç noktasını oluşturan Seka Transfer Merkezi D-100 Karayolu'nun güneyinde, mevcuttaki batı terminali ve yakın çevresini kapsayan bir konumdadır ve gerek şehir içi gerekse şehirler ulaşımın önemli bir entegrasyon noktası olacağı öngörülmektedir. Seka Transfer Merkezi, İzmit İskelesi'ne gelen deniz hatları, İstanbul ile bağlantı sağlayacak hızlı tren hattı ve kent içi ve ilçeler arası toplu taşıma hatları ile birlikte bisiklet ve özel araçlar için oluşturulan park alanları gibi birçok modu ve altyapı bünyesinde barındıran bir sistem konumunda olacaktır. Deniz ulaşımı, raylı sistem ulaşım ve kara ulaşımı sağlayan modların bir arada bulunup aktarma imkânı sağlanacağı bu noktanın TCDD Garı ile bağlantısı sağlanarak çekiminin artırılması hedeflenmektedir. D-100 Karayolu ile olan bisiklet ve yaya bağlantısı da yine transfer merkezinin kullanımını artıracak bir etkidir.



Şekil 9 : Tramvay – Batı Transfer Merkezi Entegrasyonu

Otogar alanı TEM Otoyolunun İzmit bağlantısının sağladığı noktada otoyolun güneyinde yer almaktadır. Batıda terminal alanından başlayan tramvay hattının son istasyonu konumunda kent otogarı bulunmaktadır. Kentler için önemli bir aktarma merkezi karakteri barındıran otogar noktalarının erişilebilir olması oldukça önemlidir.

Seka Transfer merkezinde olduğu gibi otogar alanı da hem kent içi hem de ilçeler ve kırsal alanlar arası ulaşım imkânının sağlandığı toplu taşıma altyapısının depolandığı bir nokta konumundadır. Tramvay bağlantısının gerçekleşmesi ile çok modlu bir transfer noktası kazanacak olan otogar alanının arka tarafında bununla birlikte tramvay araçları için parklanma, bakım ve onarım atölyesi inşa edilmektedir.



**Şekil 10 : Akçaray Depo Sahası ve Atölye Binası**

İnşaatı devam eden tramvay projesi ile beraber şehir içi ulaşımında yüksek kapasiteli toplu taşımaya geçiş sağlanarak, yolculuk konforu artırılıp seyahat süresinin kısaltılması hedeflenmektedir. Yolculuk hesaplamalarına dayanarak seçilen sistem, hem karayolu ile karışık hem de tecritli olarak karayolu trafiğine paralel devam eden, kavşaklarda karayolu trafiği ile kesişen ve bu bölgelerde öncelikli geçişlerle ulaşımına devam edilen sistemdir. Hattın verimliliğinin artırılması adına tecritli kısmı olabildiğince artırılarak hem yolculuk süresi azaltılmış hem de kaza oranı düşürülmüştür. Açılış yılında (2017) günlük çift yönlü 40 binin üzerinde yolcu taşınması beklenen tramvay hattı hem kent için önem teşkil eden iki transfer noktasını bağlayan hem de güzergah boyunca çeşitli ticari, rekreatif, sağlık ve eğitim tesisleri, ile birçok kamu kurumlarına ait alanlara hizmet eden bir lokomotif görevi üstlenecektir. Ayrıca güzergah etki alanının gelişmesinde de teşvik edici bir faktör olarak katkı sağlayacaktır.

Hollanda'da, **"Hiçbir şey yapmamak geriye gitmektir"** diye bir deyim vardır. Yani bir şeyler yapmayınca yerinizde saymıyorsunuz. Etrafınızdakiler bir şeyler yaptıkça siz daha da geriye düşüyorsunuz. **Kocaeli Büyükşehir Belediyesi** sadece bir şey yapmıyor, aynı zamanda şehrin ulaşım kültürünü değiştirecek temeller atıyor. Atılan bu adımlar söz konusu raylı sistem hatlarını zamanla şehrin ana ulaşım omurga hattı, lastik tekerlekli (minibüs, taksi vb.) hatları da ara ulaşım hatları (besleyici hatlar) olarak hizmet vermesini sağlayacaktır. Sonuç olarak da şehrin ulaşım kültürü, raylı toplu taşımacılık sistemi üzerine şekillenecektir.



**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 çalışmaya başladıktan 1 yıl sonra kurulan Raylı Sistemler Şube Müdürlüğü'nde proje şefi olarak görevlendirilmiştir. Ayrıca Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi bölümünde yüksek lisans öğrencisi olup, **"Kocaeli İlindeki Raylı Sistem Projelerinin İncelenmesi"** konulu tez çalışması devam etmektedir.