

İZMİR METRO A.Ş. STRATEJİK PLANI

2020-2024



İlk Yayınlanma Tarihi: 10/09/2019

Gözden Geçirme ve Güncelleme Tarihi: 12/12/2022

ÖNSÖZ

Sağlıklı ve yaşanabilir bir kent olan İzmir'e ve İzmirliye hizmet vermek için tüm gücünü ortaya koyan İzmir Metrosu, 2000 yılında başladığı işletmeciliğe, günden güne büyüyen ulaşım ağıyla sürdürmektedir. Bugün itibariyle Metro ve Tramvay sistemi filosundaki toplam 223 araç ile günde 500 binin üzerinde yolcuya emniyetli, güvenilir, hızlı, temiz, çağdaş, ekonomik ve çevreye duyarlı ulaşım hizmeti sunmaktadır.

Sahip olduğu; TS-EN-ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi, TS-EN-ISO 14001:2015 Çevre Yönetim Sistemi, TS-ISO-45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi, TS-ISO 10002:2014 Müşteri Memnuniyeti ve Şikâyet Yönetim Sistemi ve TS-EN-ISO 50001:2018 Enerji Yönetim Sistemi Standartları ve Sıfır Atık Belgeleri ile hizmet kalitesini tüm sistemlerinde iyileştirerek geliştirmeye devam etmektedir.

Çağdaş kent ve kentli bilinci ile daha az enerji tüketilmesi, doğal kaynakların verimli kullanılması, karbon salımının ve çevre kirliliğinin azaltılması için tüm faaliyetlerinde hassasiyetini sürdürmekte, Sürdürülebilir Toplu Taşımacılık İlkeleri doğrultusunda hareket etmektedir. 2011 yılında Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği-UITP ile imzalamış olduğu "Sürdürülebilir Gelişme Beyannamesi" bu çağdaş bilincin bir ifadesidir. Araçlarımızda uygulanan "Tasarruflu Sürüş Tekniği" ile de İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin, Sürdürülebilir Enerji Eylem Planı 2030 yılı hedeflerinden karbondioksit salımının yüzde 40 azaltılması hedefine destek olunmaktadır. Bu hedefe destek olunma aşamasında, İzmir Metro A.Ş. kullandığı elektrik enerjisini yüzde yüz yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlayarak enerji tüketimi kaynaklı karbon salımını sıfıra indirmiştir.

İzmir Metrosu, 2013 yılında almaya hak kazandığı 3 yıldızlı Kırmızı Bayrak ile toplumun her bireyine eşit ulaşım hizmeti sağlayabilme anlayışıyla engelli vatandaşlarımızın hareket özgürlüğünü arttıracak, sosyal ve ekonomik hayata dahil olmalarını sağlayacak bir köprü olma misyonunu da belgelemektedir.

Hayata geçirilen yeni projelerle sürekli büyümekte ve gelişmekte olan İzmir Metrosu, 2023 yılı ilk yarısında hizmete alınması planlanan Narlıdere Metrosu uzantısıyla 7 km daha uzayacaktır. Bir diğer proje de yapımı süren 13,5 km hat uzunluğundaki Tam Otomatik Sürücüsüz Buca Metrosu projesidir. Her iki projenin tamamlanmasıyla, İzmir Metrosu, 40 km'ye varan hat uzunluğuna ve 35 istasyona ulaşmış olacaktır. Tramvay hatlarında ise 11 km hat uzunluğu, 14 durağı ile Çiğli Tramvay Projesi 2023 yılı ilk çeyreğinde hizmete alınarak tramvay hatları uzunluğu 32,4 km ye ulaşacaktır. Bugün, entegre ulaşım sisteminin omurgasını oluşturan İzmir Metrosu, günden güne artan yolcu sayısı ile İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir Ulaşım Ana Planı - 2030 hedeflerine ulaşmasında en yüksek katkıyı sağlamaya devam edecektir.

Saygılarımla,

Sönmez Alev
Genel Müdür

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	iii
TABLolar LİSTESİ	iv
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	v
BİRİNCİ BÖLÜM	1
STRATEJİK PLAN ÇALIŞMASINDA UYGULANAN YÖNTEM	1
1.1. Yasal Çerçeve	1
1.2. Stratejik Plan Modeli	1
1.3. İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Amaçlarına Uyum.....	2
İKİNCİ BÖLÜM	3
MEVCUT DURUM ANALİZİ	3
2.1. İzmir Metrosu'nun Tarihçesi	3
2.2. İzmir Metrosu'nun Kuruluş Amacı, Yükümlülükleri ve Görevleri	5
2.2.1.Misyonumuz	5
2.2.2.Vizyonumuz.....	5
2.2.3.Değerlerimiz	5
2.2.4.Yönetim Sistemleri Politikamız.....	6
2.2.5.Stratejik Amaç-1 ve Hedefler	7
2.2.6.Stratejik Amaç-2 ve Hedefler	8
2.3. Mevcut Durum.....	8
2.3.1.Yapım Özellikleri.....	8
2.3.2.İstasyon/Durak Özellikleri	10
2.3.3.Araç Özellikleri.....	17
2.3.4.Sinyalizasyon Sistemi Özellikleri	18
2.3.5.Teknik Alt Yapı ve Yardımcı Ekipmanlar.....	21
2.3.6.Bilişim Alt Yapısı	24
2.4. İzmir Metrosu Yeni Hat Yapım Projeleri	24
2.4.1.2023 Yılında Hizmete Girecek Olan Raylı Sistem Projeleri	24
2.4.1.1.Narlıdere Metro Projesi	24
2.4.1.2.Çiğli Tramvay Projesi.....	25
2.4.2.Yapımı Devam Eden Raylı Sistem Projeleri	26
2.4.2.1.Buca Metrosu Projesi	26
2.4.3.Proje Aşamasında Olan Raylı Sistem Hatları	27

2.4.3.1.Bornova Merkez Metro Projesi	27
2.4.3.2.Karabağlar - Gaziemir Metro Hattı Projesi	27
2.5. İzmir Metrosu İnsan Kaynakları	29
2.6. Paydaş Analizi	31
2.7. Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsat ve Tehditler (GZFT) Analizi.....	34
2.8. Stratejik Konular	36
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	37
STRATEJİK AMAÇLAR, HEDEFLER ve AÇIKLAMALARI	37
EKLER	49

KISALTMALAR

ABB	: Asea Brown Boveri Ltd.
AYGM	: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
CCTV	: Kapalı Devre Televizyon Sistemi
CNR	: China North Railway Tangshan Railway Vehicle Co. Ltd
CSR	: China South Railway Zhuzhou Electric Locomotive Co. Ltd.
GZFT	: Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler Analizi
İBB	: İzmir Büyükşehir Belediyesi
KDTV	: Kapalı Devre Televizyon Sistemi
LRV	: Hafif Raylı Sistem Aracı (Light Rail Vehicle)
MDBF	: Arızalar Arası Ortalama Mesafe (Mean Distance Between Failures)
MDBSF	: Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (Mean Distance Between Service Failures)
MTBSF	: Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Süre (Mean Time Between Service Failures)
MTBF	: Arızalar Arası Ortalama Süre (Mean Time Between Failures)
ÖGG	: Özel Güvenlik Görevlisi
RTU	: Remote Terminal Unit
SP	: Stratejik Planlama
SPE	: Stratejik Planlama Ekibi
TPG	: Temel Performans Göstergesi
YPK	: Yüksek Planlama Kurulu

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1 : İnşaat Metodları	9
Tablo 2 : Metro İstasyonları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi	12
Tablo 3 : Metro İstasyonlarına İlişkin Genel Bilgiler	13
Tablo 4 : Karşıyaka Tramvayı Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi	14
Tablo 5 : Karşıyaka Tramvayı Duraklarına İlişkin Genel Bilgiler.....	15
Tablo 6 : Konak Tramvayı Sağ Hat (Fahrettin Altay-Halkapınar yönü) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi	15
Tablo 7 : Konak Tramvayı Sol Hat (Halkapınar-Fahrettin Altay yönü) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi	16
Tablo 8 : Konak Tramvayı Duraklarına İlişkin Genel Bilgiler	16
Tablo 9 : Nostaljik Tramvay Duraklarına İlişkin Genel Bilgiler	17
Tablo 10 : Nostaljik Tramvay Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi	17
Tablo 11 : Araçların Özellikleri	18
Tablo 12 : Teknik Alt Yapı (İşletme).....	21
Tablo 13 : Yardımcı Bakım Ekipmanları (2 sayfa).....	22
Tablo 14 : İzmir Ulaşım Ana Planı- 2030 (UPİ 2030)'da Yer Alan Orta ve Uzun Vadeli Gerçekleştirilmesi Planlanan Diğer Projeler	29
Tablo 15 : İzmir Metro A.Ş. Personeli	30
Tablo 16 : Dışardan Sağlanan Hizmetler	30
Tablo 17 : İzmir Metro A.Ş. Paydaş – Konusu Matrisi.....	31
Tablo 18 : İzmir Metro A.Ş. Öncelikli Paydaşları Listesi.....	33
Tablo 19 : GZFT Matrisi	35
Tablo 20 : İzmir Metro A.Ş. Stratejik Konuları	36
Tablo 21 : Metro İşletmesi Planlanan ve Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış, Sefer Planı Gerçekleştirme Oranları	37
Tablo 22 : Metro İşletmesi Planlanan ve Gerçekleşen Ortalama Doluluk Oranları.....	38
Tablo 23 : Metro İşletmesi km Başına Bir Aracın Planlanan ve Gerçekleşen Cer Enerji si Tüketim Değerleri	38
Tablo 24 : Karşıyaka ve Konak Tramvayları İşletmesi Planlanan ve Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış Oranı	39
Tablo 25 : Karşıyaka ve Konak Tramvayları Planlanan ve Gerçekleşen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı	39
Tablo 26 : Karşıyaka ve Konak Tramvayı Planlanan ve Gerçekleşen Ortalama Doluluk Oranı	40

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 : Narlıdere Metrosu.....	25
Şekil 2 : Çiğli Tramvayı.....	25
Şekil 3 : Buca Metrosu.....	26
Şekil 4 : Bornova Merkez Metrosu.....	27
Şekil 5 : Karabağlar – Gaziemir Metrosu	28
Şekil 6 : Metro Yolcularımızdan Gelen İstek, Şikayet ve Başvuruların Ortalama Cevaplanma Süresi (Saat)	40
Şekil 7 : Tramvay Yolcularımızdan Gelen İstek, Şikayet ve Başvuruların Ortalama Cevaplanma Süresi (Saat)	40
Şekil 8 : Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Sabit Ekipman Arızalarını Gidermede Geçen Ortalama Süre (saat).....	41
Şekil 9 : Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Tüm Sabit Ekipman Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km.....	41
Şekil 10 : Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Tüm Sabit Ekipman Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km.....	42
Şekil 11 : Metro Yolcu Bilgilendirme Sisteminin Emre Amadeliliği (%).....	43
Şekil 12 : Karşıyaka Tramvayı Yolcu Bilgilendirme Sisteminin Emre Amadeliliği (%).....	43
Şekil 13 : Konak Tramvayı Yolcu Bilgilendirme Sisteminin Emre Amadeliliği (%)	43
Şekil 14 : Metro Araçları Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBF)-km	44
Şekil 15 : Metro Araçları Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km. 44	
Şekil 16 : Karşıyaka Tramvayı Araç Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBF)-km.....	45
Şekil 17 : Konak Tramvayı Araç Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBF)-km	45
Şekil 18 : Karşıyaka Tramvay Araçları Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km	46
Şekil 19 : Konak Tramvay Araçları Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km	46
Şekil 20 : İşletime Verilen Metro Araçlarının Seferine Devam Etme Oranı (%).....	47
Şekil 21 : İşletime Verilen Karşıyaka Tramvay Araçlarının Seferine Devam Etme Oranı (%)	47
Şekil 22 : İşletime Verilen Metro Araçlarının Seferine Devam Etme Oranı (%).....	48

BİRİNCİ BÖLÜM

STRATEJİK PLAN ÇALIŞMASINDA UYGULANAN YÖNTEM

1.1. Yasal Çerçeve

Kamu Yönetimi Reformu kapsamında alınan YPK kararlarında ve 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununda, kamu kuruluşlarının SP'lerini hazırlamaları ve kuruluş bütçelerini bu plan doğrultusunda hazırlamaları öngörülmektedir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun ilgili maddeleri gereği, İzmir Metro A.Ş. olarak, 2008 yılından beri stratejik planlama çalışmaları sürdürülmektedir.

1.2. Stratejik Plan Modeli

İzmir Metro A.Ş.'nin stratejik planı çalışmalarında, T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayınlanan SP Kılavuzunda yer alan model ve yaklaşımlar esas alınmıştır.

İzmir Metro A.Ş.'nin uygulanan SP modelinin aşamaları sırasıyla aşağıdaki gibidir:

- Üst yönetim desteğinin sağlanması,
- SP'in hazırlanmasına karar verilmesi,
- Stratejik planlama ekibinin (SPE) oluşturulması,
- SPE'nin eğitilmesi ve çalışma normlarının oluşturulması,
- Durum Analizi çalışması,
 - ✓ Paydaş Analizi
 - ✓ Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) çalışması
 - ✓ Öneriler çalışması
- Stratejik Konular çalışması,
- Misyon,
- Vizyon,
- Stratejik Amaçlar, Hedefler ve Faaliyetler çalışması.

İzmir Metrosu'nda uygulanan yukarıdaki modelin her aşamasının uygulaması ve sonuçları ayrıntılı olarak ikinci ve üçüncü bölümlerde yer almaktadır.

1.3. İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Amaçlarına Uyum

İzmir Metrosu, çalışmalarında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Stratejik Plan Amaçları ile uyumu gözetir.

- İzmir Metrosu, işletimindeki Raylı Sistem ağı ile kentlinin iş ve sosyal yaşamında güvenli ulaşımını sağlayarak, İzmir'in yaşam kalitesinin yükselmesine katkı sağlar.

(İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Amaçlar-1)

- Yeni sistemlerin kurulması ve mevcut sistemlerde kapasitenin artırılması ile İzmir'in ekonomik ve kültürel yaşamına kentlinin mobilizasyonu yoluyla katkı sağlar.

(İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Amaçlar-2)

- İzmir Metrosu işletimindeki hatlarda, doğal kaynakları ve özellikle elektrik enerjisini en verimli şekli ile kullanarak yolcusuna hizmet eder.

(İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Amaçlar-5)

- İzmir'in büyük değerlerinden biri olan Raylı Sistem yapısının verimli, güvenilir, fonksiyonel işletimiyle ve bu hususta yolcusuyla iyi iletişim kurup memnuniyet seviyesini yükselterek, İzmir'in Ege ve Akdeniz'deki merkezî konumunu güçlendirmeye katkı sağlar.

(İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Amaçlar-7)

İKİNCİ BÖLÜM

MEVCUT DURUM ANALİZİ

2.1. İzmir Metrosu'nun Tarihçesi

İzmir Metro Projesi için ilk çalışmalar, 1989 yılında başlatıldı. Heusch und Bosefeldt (Almanya) kuruluşu, iki yıl boyunca kentin ana arterlerinde trafik sayımları yaparak, Ulaşım Ana Planı'nı hazırladı.

İzmir Ulaşım Ana Planı'nda 2010 yılı için 50 km'lik, kentin dört uç noktasına ulaşan (Bornova, Buca, Narlıdere, Çiğli) ve sırt sırta iki hilal biçiminde bir metro sistemi öneriliyor. Sistemin en yoğun olan bölümüne öncelik tanındı ve 1992 yılı Haziran ayında acil olan bölümün ihalesi duyuruldu. İhaleye Siemens, Breda (İtalyan) ve ABB-Yapı Merkezi Konsorsiyumu katıldı. 15 Ocak 1993'te ABB-Yapı Merkezi Konsorsiyumu ve İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında sözleşme imzalandı.

ABB-Yapı Merkezi bir 'design and built' konsorsiyumu olarak, yurt dışından proje finansmanını sağlamak yükümlülüğünü de taşıyordu. 1994 yılında güzergâhın yeniden değerlendirilmesi gündeme geldi ve düzenlenen projede Fahrettin Altay'a uzanan bölüm iptal edildi.

Basmane-Bornova hattı 50 yıllığına TCDD'den alındı ve İzmir Metrosu'nun güncel durumuna ilişkin sözleşme, 1,5 yıl gecikmeyle 1995 yılı Mart ayında imzalandı. Proje 2000 yılı Nisan ayında teslim edildi.

İlk etapta 10 istasyon ile işleme başlanan İzmir Metrosu'nda yeni projeler aralıksız devam etti. İlk etapta, 20 Mart 2012 tarihinde yolculu işleme başlayan, 30 Mart 2012 tarihinde resmi açılışı yapılan 2,25 km uzunluğundaki Evka 3 ve Ege Üniversitesi İstasyonları devreye alındı. İzmir Metro sisteminin 5,5 kilometrelik Üçyol-Fahrettin Altay güzergâhındaki ilk iki istasyon olan 1.700 metre mesafeli İzmirspor ve Hatay ise 29 Aralık 2012 sabahında işleme açıldı.

Bu güzergâhta İzmirspor ve Hatay istasyonlarından 25 Mart sabahı Göztepe istasyonu İzmir Metro yolcularına hizmet vermeye başladı. Bu istasyon ile birlikte sistemin uzunluğu 15,5 km ye ulaştı. Son olarak Metro ağının son iki durağı olan Poligon ve Fahrettin Altay istasyonları, 26 Temmuz 2014 günü işleme açıldı. Böylece 17 istasyondan oluşan Evka 3-Fahrettin Altay arasında yaklaşık 20 km'lik güzergâh tamamlanmış oldu.

Gelişen ve büyüyen raylı sistem ağının sonucu olarak, artan yolculuk ihtiyacının karşılanması amacı ile İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir Metrosu için 5'er vagonlu 19 set toplam 95 vagon metro aracı alımını 2016 yılında gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda atölye ve ambar sahasının genişletilmesi çalışmaları, 2018 yılının nisan ayında tamamlanmıştır. Artan tren sayısı ile birlikte tüm tren filosunun depolanması, mevcut depo hatlarının hareket ve park kapasitesi artırılması amacıyla yer altı depolama alanı yapılmaktadır.

Tram İzmir Projesi, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Ulaşım Ana Planında öngörülerek dört bölgede yapılması planlanmıştır. İlk olarak İzmir Metrosunu tamamlayıcı nitelikte uygulamaya alınan Konak Tramvayı ile Karşıyaka Tramvay hattının yapımı ve bu iki hatta çalışacak toplam 38 araç ve yedek parçalarının temini için ihale Şubat 2014'te gerçekleşmiştir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi bu iki proje için Gülermak Ağır San. İnş. ve Taah. A.Ş. ile sözleşme imzalamış ve firmaya yer teslimi yapılarak çalışmalara başlanmıştır. Proje için Dünya Bankası'nın alt kuruluşu olan IFC (Uluslararası Finans Kuruluşu), AFD (Fransız Kalkınma Ajansı), ve MİGA (Çok Taraflı Garanti Kurumu) garantili ING Bank ile toplam 165 Milyon Euro'luk kredi anlaşması imzalanmıştır.

Alaybey–Karşıyaka–Ataşehir arasında bulunan 8,8 km güzergâh üzerinde, 14 durak ve 17 araçlı tramvay hattında Nisan 2015'te başlayan yapım çalışmalarının tamamlanmasının ardından ilk deneme seferleri Aralık 2016'da başladı. Karşıyaka Tramvayı, ön işletim sürecinin tamamlanmasıyla birlikte 1 Temmuz 2017'de tam zamanlı işleme başlayarak ulaşım ağına katıldı.

Fahrettin Altay Meydanı–Konak–Halkapınar arasında bulunan 12,6 km güzergâh üzerinde, 19 durak ve 21 araçlı tramvay hattında ray döşeme çalışmaları Kasım 2015'de başladı, Ocak 2018 sonunda çalışmalar tamamlandı. Konak Tramvayı'nda yolculu ön işleme 24 Mart 2018'de başlandı. 2 Temmuz 2018'de tam zamanlı işleme geçildi.

9 Eylül 2020 tarihinde Alsancak Limanı ile Cumhuriyet Meydanı arasında yer alan 4 durak ve Boyoz isimli araç ile yolculu işleme başlayan Nostaljik Tramvay; Çiğdem ve Gevrek isimli araçların da katılmasıyla halen 30 dakikalık sefer aralığı ile hizmet vermektedir. Bununla birlikte, İzmir Enternasyonal Fuarı'nda da minyatür tren nostaljisini yeniden yaşatmak için tarihi güzergâhında fuar boyunca hizmet vermektedir.

2.2. İzmir Metrosu'nun Kuruluş Amacı, Yükümlülükleri ve Görevleri

İzmir Metrosu ulaşım ve toplu taşımacılık hizmetlerini yapmak, yaptırmak, işletmek ve işletirmek veya bu hizmetlere katkıda bulunmak amacı ile kurulmuştur. Bu amacına ulaşabilmek için konusu ile ilgili (hammadde, yarı mamul, mamul, makine, tesisat, hizmet, eleman alımı vb.) şirket ana sözleşmesinde yer alan tüm yükümlülükleri yerine getirmek görevlerini üstlenmiştir.

2.2.1. Misyonumuz

İzmir Metro A.Ş.'nin kuruluş misyonu, yolcuların hızlı, güvenli, emniyetli ve konforlu yolculuk gereksinim ve beklentilerini hizmet kalitesinden ödün vermeden, yüksek verimlilik düzeylerinde karşılamaktır.

2.2.2. Vizyonumuz

İzmir Metro A.Ş. vizyonunu, ulaşımda gecikmesiz, zamanında hizmet, hizmette yüksek kalite, çalışanlarda yüksek performans düzeyi, yolcularla sürekli ve anında iletişim ve bunların sonucunda ortaya çıkan "yolcuların memnuniyeti" olarak tanımlar.

2.2.3. Değerlerimiz

Başarı: İşletmeyi başarılı kılmak tüm çalışanların ortak hedefidir. Bu hedefe ulaşmanın İzmir'in marka değerine katkı sağlayacağını bilir, inançla, verimli, özverili çalışma performansı ortaya koyarız.

İstikrar: Başarıya ulaşmak kadar, bu çizgiyi istikrarla korumanın, güçlendirmenin önemini bilir ve bu anlayışla çalışmalarımızı sürdürürüz. Ekip çalışmasına değer verir, alınan kararlara belirlenen sürelerle uygun olarak hizmet üretiriz. Çalışmalarımızda istikrarlı, azimli ve güçlü olmayı amaçlar, hızlı ve tutarlı sonuç almayı prensip ediniriz.

Sorumluluk: Verdiğimiz hizmetin, yolcularımızın beklenti ve taleplerine uygun olarak gelişip güçlenmesi için yeni projelerle sürekli iyileştirmeyi sağlarken, topluma ve çevreye karşı sorumluluğumuzun gereklerini yerine getiririz.

Uzmanlık: Raylı sistemlerde uzmanlaşmış, ancak her türlü yenilenme ve öğrenmeye açık bir kadro ile toplu ulaşım hizmeti verir; edindiğimiz kazanımların paylaşımı ile işletmenin başarısı için uzman kadromuzu sürekli genişletiriz.

2.2.4. Yönetim Sistemleri Politikamız

- Yolcularımıza hızlı, güvenilir, emniyetli ve konforlu kent içi toplu ulaşım hizmeti sunmak adına; başvuru ve şikayetleri yolculuk ihtiyaç ve beklentilerini en iyi şekilde anlayarak ele almak, çözüm üretmek ve yolcularımızı zamanında bilgilendirmek,
- Sürdürülebilir Gelişme ilkeleri doğrultusunda, uluslararası standartlarda hizmet sunmak için teknolojik gelişmeleri takip ederek Yönetim Sistemlerinin sürekli iyileştirilmesini sağlamak,
- Stratejik Plan doğrultusunda belirlenen Yönetim Sistemleri amaç ve hedeflerine ulaşma faaliyetlerinde; çalışanlarımızın katılımını sağlamaya, bilincini arttırmaya ve sürekli gelişimlerini desteklemeye yönelik eğitimleri düzenlemek ve diğer tüm kaynakları sağlamak,
- Doğal kaynakları verimli kullanarak faaliyetlerimiz sonucu oluşan atıkları minimuma indirmek, kirliliği kaynağında önlemek ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri azaltmak için faaliyetler yapmak,
- Faaliyetlerimize etkisi olabilecek iç ve dış hususları göz önünde bulundurarak; Yasal ve diğer Şartlara Uygunluk Yükümlülüklerini yerine getirmek,
- Faaliyetlerimizin tümü ile ilgili risk ve fırsatları göz önünde bulundurarak, tüm belirsizlikleri kontrol altına almak,
- İş Sağlığı Güvenliği açısından tehlikeleri ortadan kaldırmak ve riskleri azaltmak, yaralanma ve sağlığın bozulmasını önlemek için güvenli ve sağlıklı çalışma ortamının sağlanması,
- Enerji performansının gözden geçirilmesi ve sürekli iyileştirilmesi için düzenlenen tasarım ve geliştirme faaliyetleri sırasında enerji verimliliği açısından uygun ürün ve hizmetleri tercih etmek,

taahhüdümüz altındadır.

2.2.5. Stratejik Amaç-1 ve Hedefler

Hızlı, güvenilir, emniyetli, konforlu ve ekonomik yolculuk hizmetini sürdürerek geliştirmek.

Hedef 1.1.: İzmir Metrosu'nda yıllık sefer planını %99,70' in üzerinde tam zamanında kalkış oranı ile gerçekleştirmek.

Hedef 1.2.: İzmir Metrosu'nda mevcut filo yapısıyla aylık ortalama araç içi ortalama doluluk oranını % 50 (en fazla) ile gerçekleştirmek.

Hedef 1.3.: İzmir Metrosu'nda Araç-Kilometre başına tüketilen cer enerji miktarını 2,5 kWh/araç-km'nin altında tutmak

Hedef 1.4.: Karşıyaka ve Konak Tramvayı'nda yıllık sefer planını %99,60'nin üzerinde tam zamanında kalkış oranı ile gerçekleştirmek.

Hedef 1.5.: Karşıyaka ve Konak Tramvayı'nda yıllık sefer planını %99.50'nin üzerinde bir oran ile gerçekleştirmek.

Hedef 1.6.: Karşıyaka ve Konak Tramvayı'nda uygun sefer sıklığı planlaması ile araç içi ortalama doluluk oranını % 50 (en fazla) ile gerçekleştirmek.

Hedef 1.7.: Metro, Karşıyaka Tramvayı ve Konak Tramvayı Yolcularından gelen istek, şikâyet ve başvuruların ortalama 1 saat içinde departmana iletme ve cevap verme süresini sağlamak.

Hedef 1.8.: Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Sabit Ekipman Arızalarını Gidermede Geçen Ortalama Süreyi 4,5 saatin altında tutmak.

Hedef 1.9.: Metro Tren işletimini etkileyen tüm sabit ekipman arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 20.000 km'nin üzerinde tutmak.

Hedef 1.10.: Metro Asansör ve yürüyen merdiven sistemlerini %99 oranında emre amade tutmak.

Hedef 1.11.: Metro, Karşıyaka ve Konak Tramvayları yolcu bilgilendirme sistemini %99 oranında emre amade tutmak.

Hedef 1.12.: Metro araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBF) 13.000 km ve üzerinde üzerinde tutmak.

Hedef 1.13.: Metro servisi etkileyen araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 45.000 km ve üzerinde tutmak.

Hedef 1.14.: Karşıyaka Tramvay araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBF) 2.200 km'nin üzerinde, Konak Tramvay araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBF) 3.000 km'nin üzerinde tutmak.

Hedef 1.15.: Karşıyaka Tramvay araçları servisi etkileyen arızalar arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 50.000 km'nin üzerinde, Konak Tramvay araçları servisi etkileyen arızalar arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 85.000 km'nin üzerinde tutmak.

Hedef 1.16.: İşletime verilen Metro araçlarını %94 oranında seferine devam edebilir tutmak.

Hedef 1.17.: İşletime verilen Tramvay araçlarını %95 oranında seferine devam edebilir tutmak.

2.2.6. Stratejik Amaç-2 ve Hedefler

Hizmet etkinliğini arttırmak amacıyla kaynakların doğru kullanımını sağlamak.

Hedef 2.1.: ABB üretimi Metro Araçlarında KDTV (Kamera) Sistemi kurulumu

Hedef 2.2.: ABB üretimi Metro Araçları 4 No'lu Bakımı (Revizyonist Bakım)

Hedef 2.3.: Metro Scada Sisteminin fiber altyapı üzerinden bilgi aktarımının sağlanması

Hedef 2.4.: Metro istasyonları kamera ve network altyapısının değişmesi

Hedef 2.5.: Ulusal Meslek Standartlarına uygun belgelendirme

2.3. Mevcut Durum

Fahrettin Altay – Evka 3 istasyonları arasında 20 km hat üzerinde bulunan 17 istasyon ile işletimine devam eden İzmir Metro A.Ş., Alaybey - Ataşehir durakları arasında 8,8 km hat üzerinde bulunan 14 durak ile Karşıyaka Tramvayı'nın ve Fahrettin Altay - Halkapınar durakları arasında 12,6 km hat üzerinde bulunan 19 durak ile Konak Tramvayı'nın da işletmelerini sürdürmektedir. Toplam 50 durakta, 41,4 km hat üzerinde 223 araçla kentiçi raylı sistem ulaşım hizmetini sürdürülmektedir.

2.3.1. Yapım Özellikleri

İzmir Metrosu'nun Konak, Çankaya ve Basmane istasyonları arasında yer alan “Ümmühan Ana” ikiz tünelleri, yumuşak zeminlerde tünel açabilmek için özel olarak geliştirilmiş dev bir makina tarafından, yerin 18 m altından delinerek açıldı. 1.400 m uzunluğunda birbirine paralel iki tünelden oluşan Ümmühan Ana Tüneli, İzmir Metro Projesi güzergâhının en zor bölümünü oluşturuyordu. İzmir'in tarihi dokusuna zarar vermemek için, aşağı yukarı bataklık denilebilecek bir dip katmanda tünel açmak üzere, Manş Denizi'nin altından geçebilmek için kullanılan teknolojiyle aynı niteliklere sahip özel bir makina tasarlandı. 80 m uzunluğunda, 6.45 metre çapındaki dev makina, Yapı Merkezi'ndeki Türk mühendislerin katkılarıyla, İzmir Metrosu için Almanya'da özel olarak üretildi. EPBM-Earth Pressure Balance Method denilen tünel kazma yönteminin bir üstünlüğü de İzmir'in birinci derece deprem bölgesinde yer almasından dolayı, Metro'ya deprem sırasında esneme kabiliyeti kazandırması. Sığ tünel denilen bu tünel üzerindeki zemin örtü kalınlığı, 6-13 m

arasında değişiyor. Tünelere Ümmühan Ana isminin verilmesini nedeni de, Türk inşaatçılığında zor tünellere tarihi kişiliği olan kadınların isimlerinin verilmesi geleneğinden kaynaklanıyor. Yapı Merkezi, bunun uğur getirdiğine ve inşaatı kolaylaştıracasına inanarak, tünelleri 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in annesinin ismiyle anıyor.

Konak-Üçyol arasındaki 1,7 km'lik Nene Hatun Tüneli ise, Yeni Avusturya Metodu (NATM) ile inşa edildi. Hattın Üçyol-Konak arasındaki bölümünde, kaya yapısının sertliğinden çok, fay kırıklarının varlığı çalışmaların çok daha özenle sürdürülmesini gerektiriyordu. Konak, Çankaya ve Basmane'deki istasyon birimlerinin bağlantısı ise aç-kapa yöntemiyle yapıldı. Yüzeyden 30-60 m aşağıda bulunan çift hatlı bölümün ana tünelinin genişliği 10 m devam ediyor. İstasyonların bulunduğu noktalarda 17 m'ye genişliyor. Yokuş aşağı %4 eğimle ilerleyen tünelin ortalama derinliği 25 m'ye ulaşıyor. Üçyol istasyonu ise yerin 32 m altında derin tünel olarak inşa edildi.

2012 yılında hizmete açılan Ege Üniversitesi - Evka 3 hattı, Bornova istasyonundan itibaren aç-kapa yöntemle imal edilmiş olup Ege Üniversitesi istasyonu çelik-cam, Evka 3 istasyonu prefabrik kiriştir. Üçyol istasyonundan sonra gelen İzmirspor ve Hatay istasyonlarını bağlayan tüneller Yeni Avusturya Metodu (NATM) ile imal edilmiş olup İzmirspor-Hatay istasyonları aç-kapa prefabrik kiriştir. Göztepe istasyonu derin tünel olarak imal edilmiş olup, Poligon ve Fahrettin Altay istasyonları Aç-Kapa tünel olarak yapılmıştır.

Tablo 1 : İnşaat Metodları

Fahrettin Altay-Poligon İstasyonları	Aç-Kapa Tünel	1.958 m
Göztepe İstasyonu	Derin Tünel	694 m
İzmirspor-Hatay İstasyonları	Aç-Kapa (diyafram duvar, çelik iksa, prefabrik kiriş)	300 m
Üçyol-Hatay İstasyonları Arası	Yeni Avusturya metodu (NATM)	1.219 m (Tünel)
Üçyol-Konak (Üçyol İstasyonu Dahil)	Yeni Avusturya Metodu (Nene Hatun)	1.700 m (Tünel)
Konak-Çankaya-Basmane İstasyonları Arası	EPBM (Ümmühan Ana)	2.800 m (İkiz Tüneller)
Konak-Çankaya-Basmane İstasyonları	Aç-Kapa (diyafram duvar, çelik iksa, prefabrik kiriş)	1.100 m
Bornova İstasyonu (İstasyon Dahil)	Kapa-Aç ve U(Yarma) yapıları (diyafram duvar, prefabrik kiriş)	1.000 m
Hilal ve Stadyum (İstasyonlar Dahil)	Viyadük (vibre kazık, ayaklar, U kesit prefabrik kiriş)	2.800 m
Halkapınar, Sanayi ve Bölge (İstasyonlar Dahil)	Hemzemin (çimento stabilizasyonlu dolgu)	3.600 m
Bornova-Evka 3 İstasyonları Arası (Ege Üniversitesi ve Evka 3 Dahil)	Aç-Kapa (diyafram duvar, çelik iksa, prefabrik kiriş, Ege Üniversitesi istasyonu çelik-cam)	2.259 m
Evka 3 kuyruk	Delme tünel	50 m (Tünel)

Tram İzmir Projesi'nin ilk ayağı olan **Karşıyaka Tramvayı'nın** yapımına Şubat 2015'te atölye binası zeminin fore kazık yöntemiyle iyileştirilmesi çalışmaları ile başlanmıştır. Nisan 2015'de, ray altı temel betonlarının dökülmeye başlanması ile birlikte Aralık 2016'da ilk etap olan Bostanlı Demir Köprüye kadar olan kısmın ray döşeme ve elektrik sistemleri (katener) çalışmaları tamamlanmıştır. Nisan 2017'de ikinci etabında tamamlanmasıyla birlikte 11 Nisan 2017'de yolculu ön işletim seferlerine başlanmıştır.

Karşıyaka Tramvayı, Alaybey-Karşıyaka İskele arası tek hat olarak, Karşıyaka İskele - Suat Taşer açık hava tiyatrosu arası çift hat olarak devam etmektedir. Suat Taşer Açık Hava Tiyatrosu-Bostanlı Köprüsü arası kara ve deniz tarafı olmak üzere iki ayrı hat olarak ilerleyen güzergâh, Bostanlı Köprüsünde hatlar birleşerek çift hat olarak devam etmektedir. Hat İsmail Sivri Sokak, Şehit Cengiz Topel Caddesi, Selçuk Yaşar Sokak ve Caher Dudayev Bulvarı'nı takip edip İzban Çiğli Depo tesisleri yanından geçerek Ataşehir durağında son bulmaktadır.

Konak Tramvayı hattında ilk temel betonu Kasım 2015 tarihinde dökülmüştür. Altyapı ve elektriksel çalışmaların tamamlanmasıyla beraber 24 Mart 2018 tarihinde yolculu ön işletim seferlerine başlanmıştır.

Konak Tramvayı, 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 Bulvarının Alsancak gidiş yönüne doğru en sol şeritten Gazi Bulvarına 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 istikameti Şehitler Caddesinden, geliş istikameti Liman Caddesinden olacak şekilde Halkapınar durağında son bulmaktadır.

2.3.2. İstasyon/Durak Özellikleri

İzmir Metrosu, Metro Projesi'nin ilk aşamasında 10 istasyon 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. 2012 yılında işleme açılan Ege Üniversitesi, Evka 3, İzmirspor-Hatay istasyonları ve 2014 yılında işleme açılan Göztepe, Poligon ve Fahrettin Altay istasyonları yer altında olup 7 istasyon da kenar perondur. İzmir

Metro sisteminde istasyon peronları, en fazla beşli dizilerle servis verebilecek uzunlukta (125 m) tasarlanmıştır.

İstasyonlara ve platformlara ulaşımı kolaylaştırmak ve engelli yolcularımızın erişimini sağlamak amacıyla, 17 istasyonumuzda toplam 133 adet yürüyen merdiven ve 64 adet engelli ve yaşlılar için asansörler yerleştirilmiştir.

İstasyon peronlarının uzunluğu 125 metredir ve beşli tren dizisinin işletimine olanak verecek kapasitededir. İstasyonların yapısına ve yolcu kapasitesine uygun olarak yeterli sayıda gişe tesis edilmiş olup gişe hizmetleri buradan verilmektedir İzmir Metrosu'nda, kentteki diğer toplu ulaşım sistemlerinde olduğu gibi aktarma uygulamasının geçerli olduğu İzmirkart kullanılmaktadır. İzmirkart ile ilk binişten sonra 120 dakika boyunca diğer toplu ulaşım sistemleri arasında indirimli aktarma yapılabilir. Ayrıca Bilet35 (e-bilet) seyahat kartları da satılmaktadır, bu kartlarda aktarma indirimi geçerli değildir.

Sürekli iyileştirme anlayışı ile hizmet veren İzmir Metrosu istasyon gişelerinde bekleme önüne geçmek ve daha hızlı işlem yapılmasını sağlamak için 2010 yılından itibaren YÜKLEMATİK olarak adlandırılan otomatik İzmirkart Dolum Makinalarını devreye almıştır. Şu anda mevcut istasyonlarımızdaki tüm girişlerimizde en az 2 adet olmak üzere istasyonun yoğunluğuna göre daha fazla sayıda YÜKLEMATİK bulunmaktadır.

İstasyonlar, yolcuların gitmek istedikleri yere en kısa sürede ve kolayca ulaşmalarını sağlayacak biçimde, açık, yalın ve açıklayıcı yönlendirme ve uyarı işaretleriyle donatılmıştır. Engelli yolcularımızın istasyonlardaki erişimlerini daha konforlu ve çağdaş hale getirecek hissedilebilir yüzey uygulamaları, akıllı işleme sistemi ve kabartma haritalar kullanıma sunulmuştur. Bu alanda İzmir Metrosu kırmızı bayrak almayı hak kazanan ilk işletme olmuştur.

Yolcular, peronlarda yer alan Bilgilendirme Panoları'ndan sefer saatleri, buldukları istasyonun çevre planı, aktarma yapabilecekleri diğer toplu ulaşım araçları ve İzmir Metrosu'nun hizmetlerine ilişkin bilgileri edinebilmektedirler. Peronlardaki dijital "Yolcu Bilgilendirme Ekranları"ndan gelecek iki trenin kaç dakika sonra istasyona varacağı yolculara bildirilmektedir.

İzmir Metrosu istasyonlarında İstasyon Şefi, İstasyon Operatörü, Gişe Görevlisi, Özel Güvenlik Görevlisi (ÖGG) bulunur. İstasyon personeli, yolcuların güvenli, emniyetle ulaşım yapabilmeleri için sabah ilk tren seferinden işletimin bitişine kadar görev başındadır. İstasyonların kritik noktalarına yerleştirilen güvenlik kameraları (CCTV) ile sistem emniyeti ve yolcu hareketleri sürekli olarak izlenmekte ve kaydedilmektedir. Peronlara, yolcuların acil durumlarda Trafik Kontrol Merkezi'yle doğrudan haberleşmesini sağlayan Acil Çağrı

Cihazları yerleştirilmiştir. Tüm Metro istasyonlarının, Trafik Kontrol Merkezi aracılığıyla, itfaiye, polis ve sağlık ekiplerine doğrudan haberleşme bağlantısı bulunması, her türlü riskli duruma anında müdahale olanağı yaratmaktadır. Trafik Kontrol Merkezi tüm istasyonlara aynı anda ya da istasyonları seçerek merkezi bir şekilde, istasyonlar ise yerel olarak istasyon içine otomatik ve manuel anons yaparak gerektiğinde yolcuları bilgilendirmektedir.

Güvenli bir tren işletimi sağlamak için Trafik Kontrol Merkezi ile diğer çalışanlar arasındaki haberleşme; telsiz, telefon, yangın dolaplarındaki telefonlardan sağlanabilmektedir. Tüm metro istasyonlarında yangın algılama ve sulu yangın söndürme sistemleri, Trafik Kontrol Merkezi'nde ve istasyonların bazı teknik odalarında gazlı yangın söndürme sistemi tesis edilmiştir.

Tablo 2 : Metro İstasyonları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Kalkış İstasyonu	Varış İstasyonu	Mesafe (m)	Varış süresi (sa:dak:sn)	Bekleme süresi (sa:dak:sn)	Seyahat Süresi (sa:dak:sn)
Fahrettin 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	Üniversite	1.446	00:01:50	00:00:20	00:02:10
Ege Üniversitesi	Evka 3	879	00:01:47		00:01:47
				TOPLAM	00:32:16

Tablo 3 : Metro İstasyonlarına İlişkin Genel Bilgiler

İSTASYON ADI	İNŞAAT TİPİ	HAT SAYISI	YÜRÜYEN MERDİVEN SAYISI	ASANSÖR SAYISI	PERON SAYISI (TİPİ)	BİLET GİŞESİ SAYISI	TURNİKE SAYISI (GİRİŞ/ÇIKIŞ)	GİRİŞ/ÇIKIŞ KAPI SAYISI
Fahrettin Altay	Aç-Kapa	2	14	6	2 (yan)	2	10 g / 8 ç	5
Poligon	Aç-Kapa	2	12	6	2 (yan)	2	8 g / 8 ç	4
Göztepe	Derin Tünel	2	22	5	2 (yan)	2	8 g / 8 ç	3
Hatay	Derin Tünel	2	12	4	2 (yan)	2	8 g / 8 ç	4
İzmirspor	Derin Tünel	2	12	4	2 (yan)	2	8 g / 8 ç	4
Üçyol	Derin Tünel	2	23	4	2 (yan)	2	11 g / 6 ç	5
Konak	Derin Tünel	2	7	5	1 (ada)	2	9 g / 8 ç	5
Çankaya	Derin Tünel	2	8	6	1 (ada)	2	9 g / 8 ç	4
Basmane	Derin Tünel	2	4	2	1 (ada)	2	9 g / 6 ç	1
Hilal	Viyadük	2	2	2	2 (yan)	1	5 g / 5 ç	1
Halkapınar	Yer Seviyesi	3	3	3	2 (ada)	2	10 g / 6 ç / 10 aktarma	2
Stadyum	Viyadük	2	2	2	2 (yan)	2	6 g / 4 ç	1
Sanayi	Yer Seviyesi	2	1	3	1 (ada)	1	3 g / 3 ç	2
Bölge	Yer Seviyesi	2	1	3	1 (ada)	1	4 g / 4 ç	2
Bornova	Aç-Kapa	2	2	2	1 (ada)	2	9 g / 8 ç	2
Ege Üniversitesi	Aç-Kapa	2	2	2	2 (yan)	2	8 g / 8 ç	2
Evka 3	Aç-kapa	2	6	4	2 (yan)	2	8 g / 6 ç	2
TOPLAM			133	63		31	133 g / 112 ç / 10 aktarma	49

Karşıyaka Tramvayı hattında, Alaybey'den tek hat olarak başlayıp Karşıyaka İskele'den sonra çift hata dönüp Bostanlı'ya kadar sahilden giden hat, Bostanlı'da iç yola girerek Atakent ve Mavişehir'den geçip Ataşehir İstasyonuna ulaşır. Ana hat yaklaşık 8,8 km uzunluğa sahip olup 14 adet tramvay durağından oluşmaktadır. Ataşehir, Çevre Yolu Mavişehir, M. Kemal Atatürk Spor Salonu, Bilim Müzesi, Atakent, Selçuk Yaşar, Vilayet Evi, Çarşı, Bostanlı İskele, Yunuslar, Nikah Sarayı, Karşıyaka İskele ve Alaybey durakları ada peron ve durakları kenar perondur. Ataşehir ile Çevre Yolu İstasyonları arasında tramvay depo sahası bulunmaktadır.

Konak Tramvayı hattında toplam 19 durak bulunmaktadır. Bu duraklar Halkapınar, Havagazı, Üniversite, Alsancak Stadyumu, Alsancak Gar, Atatürk Spor Salonu, Hocazade Camii, Kültürpark Atatürk Lisesi, Gazi Bulvarı, Konak İskele, Karataş, Karantina, Köprü, Sadıkbey, Göztepe, Güzelyalı, Ahmet Adnan Saygun Sanat Merkezi (A.A.S.S.M.), Üçkuyular ve Fahrettin Altay duraklarıdır. Bu duraklardan; Havagazı, Alsancak Stadyumu, Üniversite, Atatürk Spor Salonu, Gazi Bulvarı, Konak İskele, Karataş, Karantina, Köprü, Sadıkbey, Göztepe, Güzelyalı, Ahmet Adnan Saygun Sanat Merkezi, Üçkuyular durakları "kenar peron" olup Halkapınar, Alsancak Gar, Alsancak Hocazade Cami, Kültürpark Atatürk Lisesi, Fahrettin Altay durakları ise "ada peron" dur.

Kordon Nostaljik Tramvay hattı 1.660 metredir ve 4 duraktan oluşmaktadır. Bu duraklar Alsancak Liman, Alsancak İskele, Gündoğdu Meydanı ve Cumhuriyet Meydanı'dır. 3 adet Nostaljik Tramvay Aracının park ve bakımı için kullanılan depo alanı, Alsancak Liman durağına yakın bir noktada bulunmaktadır. Nostaljik Tramvay Araçlarının isimleri, İzmir ile özdeşleşen Boyoz, Çiğdem ve Gevrek'tir. Nostaljik Tramvay'a binişler İzmirkart ile gerçekleştirilmekte olup, tek tarife uygulanmaktadır. Ücretsiz/indirimli kartlar ve aktarma geçerli değildir.

Karşıyaka Tramvayı ve **Konak Tramvayı** hatlarında, kentteki diğer toplu ulaşım sistemlerinde olduğu gibi aktarma uygulamasının geçerli olduğu İzmirkartlar kullanılmaktadır. Her iki hat için durak peronları mevcut durumda 30 metre olarak (tek araçlık) inşa edilmiş olsa da ileriki dönemde peron uzunlukları (2 araç için) arttırılabilecek şekilde tasarlanmıştır. Duraklarımıza engelli yolcularımızın erişimini sağlamak amacıyla peron girişlerinde rampalar oluşturularak yaya yoluna bağlantısı yapılmıştır. İzmirkart ile ilk binişten sonra 120 dakika boyunca diğer toplu ulaşım sistemleri arasında indirimli aktarma yapılabilir. Duraklarda yer alan "Yolcu Bilgilendirme Ekranları"ndan gelecek iki tramvayın kaç dakika sonra durağa varacağı yolculara bildirilmektedir. Durakların kritik noktalarına yerleştirilen güvenlik kameraları (CCTV) ile sistem emniyeti ve yolcu hareketleri sürekli olarak izlenmekte ve kaydedilmektedir. Peronlarda yolcuların acil durumlarda Trafik Kontrol Merkezi'yle doğrudan haberleşmesini sağlayan Acil Çağrı Cihazları yerleştirilmiştir.

Tablo 4 : 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. K. Atatürk Spor Salonu	659	00:01:30	00:00:30	00:02:00
M. K. 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		00:03:00
TOPLAM					00:32:00

Tablo 5 : Karşıyaka Tramvayı Duraklarına İlişkin Genel Bilgiler

DURAK ADI	HAT SAYISI	PERON SAYISI (TİPİ)	TURNİKE SAYISI (GİRİŞ/ÇIKIŞ)
Ataşehir	2	1 (ada)	2 g/2 ç
Çevre Yolu	2	2 (yan)	2 g/2 ç
Mavişehir	2	1 (ada)	2 g/2 ç
M. Kemal Atatürk Spor Salonu	2	1 (ada)	2 g/2 ç
Bilim Müzesi	2	1 (ada)	2 g/2 ç
Atakent	2	2 (yan)	2 g/2 ç
Selçuk Yaşar	2	1 (ada)	2 g/2 ç
Vilayet Evi	2	2 (yan)	4 g
Çarşı	2	2 (ada)	2 g/2 ç
Bostanlı İskele	2	2 (yan)	2 g/2 ç
Yunuslar	2	1 (ada)	2 g/2 ç
Nikâh Sarayı	2	1 (ada)	2 g/2 ç
Karşıyaka İskele	1	1 (ada)	2 g/2 ç
Alaybey	1	1 (ada)	2 g/2 ç
TOPLAM			30 g/26 ç

Tablo 6 : Konak Tramvayı Sağ Hat (Fahrettin Altay-Halkapınar yönü) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Kalkış Durağı	Variş Durağı	Mesafe (m)	Variş 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		00:03:34
TOPLAM					00:43:10

Tablo 7 : Konak Tramvayı Sol Hat (Halkapınar-Fahrettin Altay yönü) Durakları Arası Mesafe ve Yolculuk Süresi

Kalkış Durağı	Variş Durağı	Mesafe (m)	Variş 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					00:43:30

Tablo 8 : Konak Tramvayı Duraklarına İlişkin Genel Bilgiler

DURAK ADI	HAT SAYISI	PERON SAYISI (TİPİ)	TURNİKE SAYISI (GİRİŞ/ÇIKIŞ)
Fahrettin Altay	2	1(ada)	3g/2ç
Üçkuyular	2	2 (yan)	2g/2ç
A.A.S.S.M. (sağ)	1	1(yan)	1g/1ç
A.A.S.S.M. (sol)	1	1 (yan)	1g/1ç
Güzelyalı (sağ)	1	1(yan)	1g/1ç
Güzelyalı (sol)	1	1 (yan)	1g/1ç
Göztepe (sağ)	1	1(yan)	1g/1ç
Göztepe (sol)	1	1 (yan)	1g/1ç
Sadıkbey (sağ)	1	1(yan)	1g/1ç
Sadıkbey (sol)	1	1 (yan)	1g/1ç
Köprü (sağ)	1	1(yan)	1g
Köprü (sol)	2	1 (yan)	1g/1ç
Karantina	2	2 (yan)	2g/2ç
Karataş	2	2 (yan)	2g/2ç
Konak İskele	2	2 (yan)	2g/2ç
Gazi Bulvarı	2	2 (yan)	2g
Kültürpark Atatürk Lisesi	2	1 (ada)	3g/2ç
Hocazade Camii	2	1 (ada)	3g/2ç
Atatürk Spor Salonu	2	2 (yan)	2g
Alsancak Gar	2	1 (ada)	2g/2ç
Alsancak Stadyumu	1	1(yan)	1g
Üniversite	1	1(yan)	1g
Havagazı	1	1(yan)	1g/1ç
Halkapınar	2	1 (ada)	3g/2ç
TOPLAM			39g/28ç

Tablo 9 : Nostaljik Tramvay Duraklarına İlişkin Genel Bilgiler

DURAK ADI	HAT SAYISI	PERON SAYISI (TİPİ)	TURNİKE SAYISI (GİRİŞ/ÇIKIŞ)
Alsancak Liman	1	1(yan)	-
Alsancak İskele	1	1(yan)	-
Gündoğdu Meydanı	1	1(yan)	-
Cumhuriyet Meydanı	1	1(yan)	-
TOPLAM			-

Tablo 10 : Nostaljik Tramvay 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)
Alsancak Liman	Alsancak İskele	410	00:06:00	00:00:30	00:06:00
Alsancak İskele	Gündoğdu Meydanı	600	00:06:00	00:00:30	00:06:00
Gündoğdu Meydanı	Cumhuriyet Meydanı	650	00:06:00	00:00:30	00:06:00
TOPLAM					00:19:30

2.3.3. Araç Özellikleri

İzmir Metro araçlar departmanında 45 ABB aracı, 42 CSR aracı ve 95 CNR aracından oluşan 182 araçlık LRV (Hafif Raylı Sistem Aracı) filosu ile Karşıyaka ve Konak Tramvay hatlarında toplam 38 set tramvay filosuyla hazır bulunurluk, güvenilirlik ve müşteri memnuniyetini sağlamak için bakım onarım, revizyon, iyileştirme, geliştirme ve temizlik faaliyetleri yapılmaktadır. Tüm araçlar yolculu işletimde aktif olarak kullanılmaktadır. Araçlar gidilen yönü, bir sonraki istasyonu ve varılan istasyonu bildiren görsel-işitsel yolcu bilgilendirme sistemiyle donatılmıştır. Tek şeritli dijital panoların yanı sıra, yolcu bilgilendirme ekranları ve genel anons sistemiyle yolculara her an bilgilendirme yapılmaktadır.

İzmir Metro araçlarındaki klima üniteleri Avrupa Birliği standardı olan “EN 14750-1 Demiryolu uygulamaları – kent içi ve banliyö demiryolu taşıtları havalandırması – Konfor parametreleri” gereklerini sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Yolcu havalandırma ve ısıtma sistemi; bölgemizin tüm iklim koşullarında, dahili sıcaklığı ve temiz hava miktarını standartta belirtilen konfor değerlerinde tutabilecek kapasiteye sahiptir. Sistem, yolcu yoğunluğuna bağlı olarak hava kalitesini algılayarak içerdeki temiz hava miktarını ve klima çalışma kademesini dolayısıyla enerji tüketimini otomatik olarak ayarlamaktadır.

En ağır hava şartlarında sürüş konforunu sağlamak için, sürücü kabinine ısıtma-soğutma ünitesi yerleştirilmiştir. Tüm araçlarda klima sistemi bulunmaktadır.

İzmir Metrosu işletmesinde 3 adet Nostaljik Tramvay aracı bulunmaktadır. Hazır bulunurluk, güvenilirlik ve müşteri memnuniyetini sağlamak için bakım onarım, revizyon,

iyileştirme, geliştirme ve temizlik faaliyetleri yapılmaktadır. Tüm araçlar yolculu işletimde aktif olarak kullanılmaktadır. Nostaljik tramvaylarımızın yolcu ve sürücü kabinlerinde, akaryakıt ile çalışan ısıtıcı sistemi (Webasto) bulunmaktadır.

Tablo 11 : Araçların Özellikleri

ÖZELLİK	ABB ARAÇLARI	CSR ARAÇLARI	CNR ARAÇLARI	TRAMVAY ARAÇLARI
Araç Gövde Genişliği	2.650 mm	2.650 mm	2.650 mm	2.650 mm
Kuplörler Arası Uzunluk	23.500 mm	23.600 mm	23.600 mm	32.220 mm
Araç Yüksekliği (Ray üstünden)	3.920 mm	3.750 mm	3.760 mm	3.400 mm
Yolcu Kapısı Açıklığı	1.400 mm	1.400 mm	1.400 mm	1.400 mm
Oturan Yolcu Sayısı	44 kişi	40 kişi	44 kişi	48 kişi
Ayakta Yolcu Sayısı (6 yolcu/m ²)	204 kişi	210 kişi	1090 kişi	237 kişi
Cer Motorları Sayısı (Tipi)	4 adet (DC)	4 adet (AC)	4 adet (AC)	8 adet (AC)
Cer Gücü	300 kW	400 kW	2300 kW	480 kW
Enerji Besleme Tipi ve Voltajı	3.Ray-750 VDC	3.Ray-750 VDC	3.Ray -750VDC	Katener-750 VDC
Hızlanma İvmesi	1,0 m/sn ²	1,0 m/sn ²	1,0 m/sn ²	1.1-1.2 m/sn ²
Frenleme İvmesi	1,1 m/sn ²	1,1 m/sn ²	1,1 m/sn ²	1.1-1.2 m/sn ²
Acil Frenleme İvmesi	1,7 m/sn ²	1,7 m/sn ²	1,7 m/sn ²	2.5-2.7 m/sn ²
Maksimum Hız	80 km/h	80 km/h	80 km/h	70 km/h
Dara Ağırlığı	31.550 kg	36.107 kg	191.336 kg	44.200 kg
Yolcu Kapısı Çalıştırma Sistemi	Pnomatik Tahrikli Kayar Döner Tip	Elektrik Tahrikli Kayar Döner Tip	Elektrik Tahrikli Kayar Döner Tip	Elektrik Tahrikli Kayar Döner Tip
Araç Gövde Malzemesi	Çelik	Alüminyum alaşım	Alüminyum alaşım	Alüminyum alaşım
Süspansiyon	Kauçuk Şevron +Amortisör +Hava Yastığı	Kauçuk Şevron +Amortisör +Hava Yastığı	Kauçuk Şevron +Amortisör +Hava Yastığı	Kauçuk Şevron +Amortisör
Fren Sistemleri	Rejeneratif +Disk+ Magnetik Ray	Rejeneratif +Disk+ Magnetik Ray	Rejeneratif +Disk+ Magnetik Ray	Rejeneratif +Disk+ Magnetik Ray

2.3.4. Sinyalizasyon Sistemi Özellikleri

Trafiğin bilgisayarlar aracılığıyla yönetildiği **İzmir Metrosu**'nda, araçların izleyeceği yol otomatik olarak belirlenmektedir. İzmir Metrosu'nda kullanılan "iç kilitleme" (Interlocking) ve (ATP) Otomatik Tren Koruma sistemleri, ulaşımın emniyetli bir biçimde gerçekleştirilmesini güvenceye almaktadır.

Elektronik interlocking sistemleri, trenlerin güvenli işleyişinin uzaktan yönetimine imkân veren makaslar, sinyaller, hat devreleri gibi hat boyu ekipmanlarını yönlendirir ve denetler. ATP Otomatik Tren Koruma Sistemi'yle de güvenli bir işleyiş için gerekli olan kurallara araçların, sürücülerin, kontrolörlerin uyması sağlanır. Seyir halindeki her araca maksimum hız sınırları, bir sonraki hattaki hız sınırları, sinyaller, makaslar gibi konularda sürekli bilgi akışı sağlanmaktadır ve sürücü tüm bu bilgileri paneldeki göstergeler aracılığıyla izler. Otomatik Tren Koruma Sistemi, izin verilen hız limiti aşıldığında sürücüyü uyarır ve

riskli bir durum söz konusuysa frenleri otomatik ve aşamalı olarak devreye sokar, gerektiğinde treni durdurur.

İzmir Metrosu'nun trafik yönetim sistemleri, aynı zamanda, güç kaynağı kontrol sistemleriyle de (SCADA-Supervision Control And Data Acquisition) desteklenmektedir. Güç kaynaklarının güvenli ve verimli bir biçimde çalışmasını denetleyen SCADA sayesinde güç dağıtımı trafiğin yoğunluğuna göre uzaktan kumandayla güç sistemi uzaktan kontrol donanımı sayesinde düzenlenebilmektedir.

İzmir Metrosu, sinyalizasyon sistemi sabit blok mantığına dayalıdır. Sabit Blok Sistemi, ray hattını birbirinden bağımsız bölümlere ayırır. Her hat bloğuna bir araç girmesine izin verilmektedir. Araç, bloğu terk etmeden ikinci bir aracın aynı bloğa girmesine izin verilmez.

MAN 900 sistemi Trafik Kontrolörü ile iç kilitleme sistemi arasında tren işletiminin yapılabilmesi için bir kullanıcı arayüzü temin eder. Sistem trafik kontrolörünün komutlarını alır ve işler, onları iç kilitleme bilgisayarına gönderir, ayrıca iç kilitleme bilgisayarından gelen bilgileri alır, işler ve bunları trafik kontrolörüne LCD ekranlarda görmesi için hazırlar.

İç kilitleme (Interlocking) bilgisayarı trafik emniyetine ilişkin tüm verileri hat boyu ekipmanlarına gönderilmeden önce kontrol eder. Nesne kontrolleri, hat boyu ekipmanlarının (sinyaller, makas motorları, hat devreleri, balisler...) kontrol ve denetlemesini yapar. Genel olarak sinyalizasyon ve emniyet sistemi tren işletimini denetler ve makasları hareket ettirir (otomatik veya kontrolörün komutlarıyla) sinyalleri tren işletimi için uygun konuma getirir.

Karşıyaka ve Konak Tramvayları sinyalizasyon sisteminde kullanılan teknoloji, tramvaylara özgü görerek sürüş modunda yapılan işletimler için emniyet işlevlerini yerine getirmektedir. Sinyalizasyon sisteminin temel görevleri aşağıda sıralanmıştır;

- Raylı Sistemin de kullanacağı karayolu kavşaklarını kontrol eden karayolu sinyalizasyon sistemi ile birlikte çalışarak tramvay aracının öncelikli geçişini sağlamak,
- Ana hat üzerindeki elektrikli uzaktan kumandalı makasları kontrol ve kumanda etmek,
- Depo'da lokal bir güzergah kurulması amacı ile makasları, Trafik Kontrol Merkezi'den veya Manuel Güzergah Talep Panelleri'nden kumanda etmek.
- Trafik Kontrol Merkezi'ndeki Sinyalizasyon ana işlemcisi ve iş istasyonları aracılığı ile ana hat ve depo alanındaki makas bölgeleri ve karayolu

kesişmelerindeki sinyalizasyon ekipmanlarının durum ve pozisyonlarını gözlemek ve kayıtlarını tutmak,

- Ana hatta, güzergah ve makas pozisyon taleplerinin otomatik olarak aktarılamaması durumunda, sürücülere özel anahtarlar ile bu taleplerini girmeleri için izin vermek.

Sinyalizasyon sistemi, temelde üç farklı bölümden meydana gelmektedir;

- Hemzemin geçit sinyalizasyonu (her bir sinyalizasyonlu yol kavşağında),
- Makas kumandası ve sinyalizasyonu (her bir elektrikli kumandalı makas bölgesinde),
- Trafik Kontrol Merkezinde bulunan merkez ekipmanları.

Sistemdeki ana hatlar hemzemin tipindedir. Hemzemin yapının sonucu olarak, yol trafiği ve yayalar gibi diğer trafik modları ile karşılaşma noktaları mevcuttur. Emniyetli ve etkin bir trafik işletimi sağlamak amacıyla, bu tip hemzemin geçitler sinyalizasyonlu olup raylı sistem aracının geçiş önceliği vardır.

Geçiş önceliği işlemi, raylı sistem aracı seyir halinde iken geçitten önce alıcı ray devresinin (loop'un) "ON/devrede" olması (Raylı Sistem Aracının varlığını algılaması) ile öncelikli geçiş talebi algılanması ve geçitten sonra alıcı ray devresi "OFF/devre dışı" bilgisinin alınması ile otomatik olarak yapılmaktadır. Hemzemin geçitten önce tramvay durağı olması durumunda, öncelikli giriş talebi sürücü tarafından manuel olarak hareket komutunu girmesi ile gerçekleşmektedir.

Nostaljik Tramvay, her iki yanının yeşil alan ve ağaçlar ile sınırlandırıldığı ve yol işaretlemelerinin yapıldığı asfalt zeminli bir işletme hattında serbest sürüş ile hizmet vermektedir.

2.3.5. Teknik Alt Yapı ve Yardımcı Ekipmanlar

Sistemimizde var olan; yaklaşık 20 km Metro tren hattı, 17 adet istasyon, 8,8 km Karşıyaka Tramvay hattı, 14 durak, 12,6 km Konak Tramvay hattı, 19 durak ve merkez binalarımızda tren ve yolcu işletimini sağlayan teknik alt yapı ve yardımcı ekipmanlar aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Tablo 12 : Teknik Alt Yapı (İşletme)

ADI	Metro (Adet)	Karşıyaka Tramvayı (Adet)	Konak Tramvayı (Adet)
İstasyon/Durak	17	14	19
Merkez bina-tamir/bakım atölyesi	2	1	1
Araç	182	14	24
Tren hattı (km)	18,4	8,8	12,6
Depo hattı (km) (tek hat)	4	1,5	2
Cer trafo merkezi	9	6	8
Yardımcı güç trafo merkezi	17		
Üçüncü ray (depo hattı dahil) (km)	35		
Katener hattı (depo hattı dahil) (km)		19,1	27,2
Yangın İhbar Sistemi	24	7	9
Yangından korunma sistemi (sulu)	18	1	1
Yangından korunma sistemi (gazlı)	18	1	1
Yolcu geçiş (turnike) sistemi (giriş-çıkış)	255	58	97
Yüklematik	73		
Kapı giriş güvenlik sistemi	18		
Kesintisiz Güç Kaynağı	39	22	33
Jeneratör	14	1	1
Atölye ısıtma-soğutma-havalandırma sistemi	2	1	1
Atölye basınçlı hava sistemi	1	1	1
Depo alanı sıhhi tesisat sistemi	1	1	1
Otefan sistemi	22		
Yürüyen merdivenler	133	2	
Asansörler	64	1	
İstasyon giriş-çıkış kapı sistemi (sarmal kapı)	62		
İstasyon drenaj sistemi	17		
Tünel drenaj sistemi	7		
İstasyon ve depo alanı sıhhi tesisat sistemi	18	1	1
Acil çağrı sistemi	65	19	30
Anons sistemi	17	15	35
Scada (güç denetimi ve kontrol sistemi)	1	1	1
Merkezi saat sistemi	18	1	1
Sinyalizasyon sistemi	1	1	1
İstasyon/Durak Kapalı Devre TV Sistemi	18	15	20
Telefon sistemi (LG Dijital santral)	1		
Telefon sistemi (IP)		1	1
Telsiz	310	44	128
Sürücü Peron İzleme Sistemi	8		
Alkolmetre			2
Maskematik	17		

Tablo 13 : Yardımcı Bakım Ekipmanları (2 sayfa)

ADI	Metro (Adet)	Karşıyaka Tramvayı (Adet)	Konak Tramvayı (Adet)
10 Ton' Luk Sabit Vinç	1	1	1
5 Ton' luk Mobil Vinç		1	1
ADK Test Cihazı	1		
Aks Maniplatörü	1		
Aks Rulmanı Sökme-Takma Makinası	1		
Araç Kaldırma Kriko Seti	1	1	1
Araç Kurtarma Ekipman Seti	1	1	1
Bakım Kamyoneti	1		
Bandaj Geçirme Presi	1		
Bogi Maniplatörü	1		
Distometre / Hilti Pd22	1		
Diz Üstü Bilgisayar	1	2	1
Eeprom Programlayıcı / Leaper-48	1		
El Kombine Sıkma-Sökme-Delme Makinası	1		
El Presi	1	1	1
Elektrik Ark Kaynak Makinası	1		
Elektrik Süpürgesi / KARCHER NT700	1		
Elektrik Süpürgesi / Sutaş 1400w 220v	1		
Elektrikli Buraj Mak./ STUMEC 684	1		
Forklift	1	1	1
Freze Tezgahı	1		
Giyotin	1	1	1
Hat Devresi Simülatörü	1		
Havalı 3.Ray Perçin Tabancası / Huck 245	1		
Husky El Bilgisayarı Ve Sarj Cihazı	2		
İndüksiyon Bandaj Isıtıcı	1		
Isıl İşlem Fırını	1		
İyonizasyon Hava Tabancası	1		
Jeneratör / STUMEC GE5	1		
Jeneratör /AKSA 1,7 kVa PORTATİF		1	1
Kablo İzolasyon Test Cihazı / SEW / 10kV	1		
Kaynak Jeneratörü / STUMEC 2035 L	1		
Kaynak Makinası / Çanta Tipi	1	1	
Kaynak Sıyırma Makinası / STUMEC ESN-2H	1		
Kaynak Taşlama Makinası / STUMEC MP12	1		
Kırcı/Delici Hilti Te76	1		
Kırcı/Delici Hilti (Benzinli)		1	1
Kısa Devre Cihazı / BRECKNELL WILLIS	1		
Kısa Devre Çubuğu		1	2
Voltaaj dedektörü		1	1
Kollu Vinç	3	3	3
Kompaktör / Karadeniz Mak / 4.000kg	1		
Kurutma Fırını	1		
LCR Metre / CHY41R	1	1	
Logic Analyzer / Hp 1664a	1		
Makas Dili Profil Ölçüm Aleti / ROBEL	1		
Makas Gabari Ölçüm Aleti / Robel	1		
Mekanik Testere Tezgâhı	1	1	1
Nivo / Sokhia	1		
Obje Kontrolörü (Sinyal)	3		
Osiloskop / Gould 100 ms / (DSD) 400	1		
Parça Yıkama Makinası	2		
PDKS Sistemi	1		
PTE BOX Ve SARJ CİHAZI	2		
Ray Altı Krikosu / ROBEL 7,5 Ton	1		
Ray Aşınma Barı / S49 R13	1		

ADI	Metro (Adet)	Karşıyaka Tramvayı (Adet)	Konak Tramvayı (Adet)
Ray Ayar Cihazı (Kaynak Mastarı)	1		
Ray Delme Makinası / STUMEC PR 7	1		
Ray Gabari Ölçüm Aleti (Dever) / Geismar /	1		
Ray Gerdirme Pompası / STUMEC TH 70	1		
Ray Kesme Makinası (Diskli) / HUSQVARNA	1		
Ray Krikosu (1 Adedi Arızalı)	1		
Ray Profil Ölçüm Aleti / Robel SKM2	1		
Ray Taşlama Makinası / RAILTECH	1		
Ray Testeresi / STUMEC / Testere	1		
Sütunlu Matkap	1	1	1
Şerit Testere Hızat	1		
Şönt Cihazı	1	1	1
Taşlama Tezgâhı	1	1	1
Teleskobik Projektör 2*500w	1		
Testere/Benzinli/30 Cm	1	1	
TIG Kaynak Makinası	1		
Toprak Direnci Test Cihazı / SEW	1		
Torna Tezgâhı	3	1	1
Tren Yıkama Tesisi	1	1	1
Unimog (Rayda-Karayolunda Giden Bakım Aracı)	1		
Üfleleyici / Makita 4014 Nv	1	1	
Yer Altı Tekerlek Torna Tezgâhı	1	1	1
Yuvarlak Testere/Ağaç İşleri	1		
Yüksek Basıncılı Yıkama Makinası	1	1	1
DC Motor Yol Verme Cihazı	1		
Dijital Fotoğraf Makinası	2		
Filtre Kondansatör Test Cihazı	1		
Kart Arıza Bulma Cihazı	1		
Lem Unit Akım Ölçme Cihazı	1		
Lem Unit Gerilim Ölçme Cihazı	1		
Rcl Metre	1		
Ses Düzeni	1		
Ses Kayıt Sistemi	1		
Sinyal Kayıt Cihazı	1		
Sinyalizasyon Sistemi Kayıt Bilgisayarı	1		
Ultrasonik Çatlak Dedektörü	1		
Gürültü Ölçüm Cihazı	1		
Natm Tünel Açma Makinası	1		
Ray Süpürme Ve Temizlik Aracı (TİSAN)		1	1
Havai Hat Bakım Aracı (İveco)		1	1
Kablo Test Aracı (BAUM)			1
Elektrikli Süpürge		1	1
Hidrolik Yağ Dolu Cihazı (Knorr-Bremse)		1	1
Kum Dolu Cihazı (Corail)		1	1
Teker Flanş Ve Profil Ölçme Aleti(PİE)		1	1
Klima Test Ve Dolu Cihazı(ELCİ)		1	1
Tramvay Araçlarını Kurtarma ve Acil Müdahale Aracı (Turkar)			1
ACC Seyyar Jeneratör		1	1
Kumpas	1	1	1
Lazermetre		1	1
Ray taşlama aracı (L&S)	1		
Ray taşlama aracı (moser)			1
Tsp panosu		35	52
Ses anons power modülü		16	25
Ses anons amfi modülü		16	25
Yolcu bilgilendirme panosu		28	35

2.3.6. Bilişim Alt Yapısı

İzmir Metro işletim hattında hali hazırda 17 istasyon, ana bina, Sabit Tesisler binası fiber backbone switch ile bağlı olarak ana omurga üzerinden network erişimi sağlanmaktadır.

Tüm işletme kurumsal kaynak yazılımı süreçlerine geçirilmesi planlanmış, uygulamaya geçilmiştir, ilgili kurumsal kaynak yazılımının güncelleme çalışmaları devam etmektedir. Entegrasyon ve döküman takip modüllerinin devreye alınması ile ilgili süreçler devam etmektedir.

Önümüzdeki yıllarda tüm sunucuların hibrit (fiziksel ve bulut teknolojisi) yapısına geçirilip, metro hattı içerisinde farklı bir lokasyonda veya Toros Bilgi Ağları sistem odasında bir yedeğinin konumlandırılması planlanmaktadır. Bu çalışma sonrasında, sunucuların yedekli bir şekilde kesintisiz hizmet vermesi hedeflenmektedir.

Karşıyaka Tramvayı hali hazırda 14, Konak Tramvayı 19 durağa sahiptir. Her durakta akıllı switchlerle fiber omurga üzerinden haberleşme sağlanmaktadır.

İzmir Metro ve Tramvayların, network altyapısıyla birlikte bir bütün halinde haberleşmenin sağlanması planlanmaktadır. Tramvay duraklarında kullanılan network switch'leri günümüz şartlarında eklenebilecek altyapı ve teknolojilere uygundur.

2.4. İzmir Metrosu Yeni Hat Yapım Projeleri

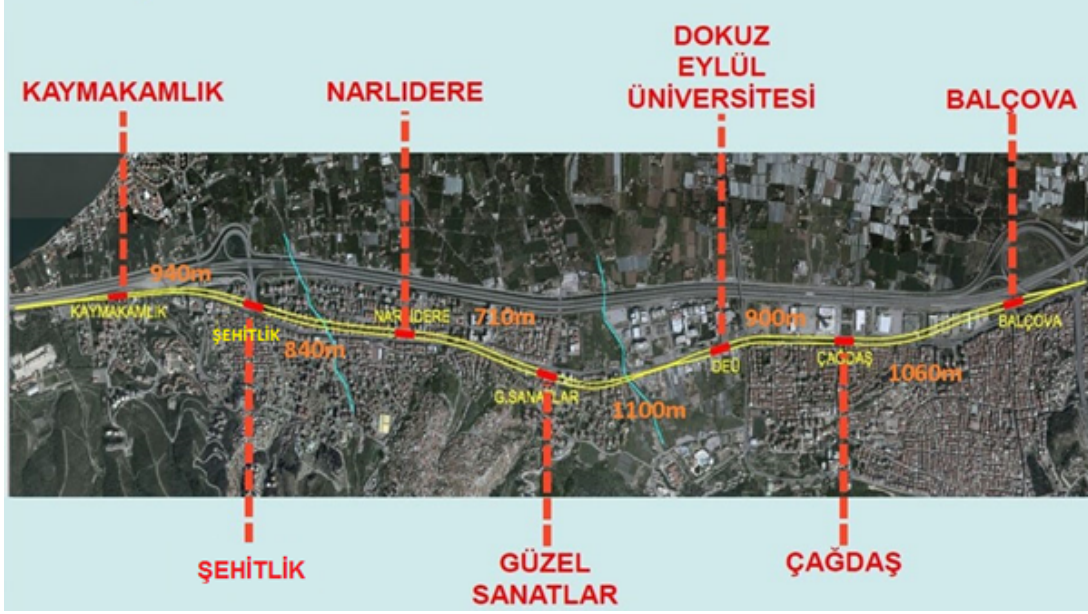
2.4.1. 2023 Yılında Hizmete Girecek Olan Raylı Sistem Projeleri

2023 yılında hizmete açılacak olan Narlıdere Metrosu ve Çiğli Tramvayı hatları için test, işletme, personel ve eğitim süreçleri Eylül 2022'de hazırlanan mobilizasyon planına uygun olarak gerçekleştirilmektedir.

2.4.1.1.Narlıdere Metro Projesi

İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir Hafif Raylı Sistemi'nin 4.aşaması olarak planlanan Fahrettin Altay - Narlıdere Kaymakamlık arasındaki bölümün yapımı için 4 Haziran 2018 tarihinde yüklenici Gülermak Ağır San. İnş. ve Taah. A.Ş. ile sözleşme imzalanmıştır.

İhale bedeli 1 milyar 27 milyon TL olan işin süresi yer teslimi sonrası 42 ay olarak planlanmıştır. 7,2 km uzunluğundaki Narlıdere Metro Projesinde, Balçova, Çağdaş, Dokuz Eylül Üniversitesi Hastane, Güzel Sanatlar Fakültesi (GSF), Narlıdere, Şehitlik ve Kaymakamlık isimlerinde toplam 7 istasyon bulunacaktır. Narlıdere Metro uzatma hattının test aşamaları sonrası 2023 yılının Ağustos ayında yolculu işleme açılması planlanmaktadır.



Şekil 1 : Narlıdere Metro

2.4.1.2.Çiğli Tramvay Projesi

11 km ve 14 duraktan oluşan Çiğli Tramvayı; Ataşehir - Çiğli İZBAN - Çiğli Bölge Eğitim Hastanesi - Ata Sanayi Sitesi -Katip Çelebi Üniversitesi ve Atatürk Organize Sanayi Sitesi güzergahından geçecek bir hat olup, yapılacak testler sonrasında 2023 yılının Mart ayında yolculu işleme açılacaktır.

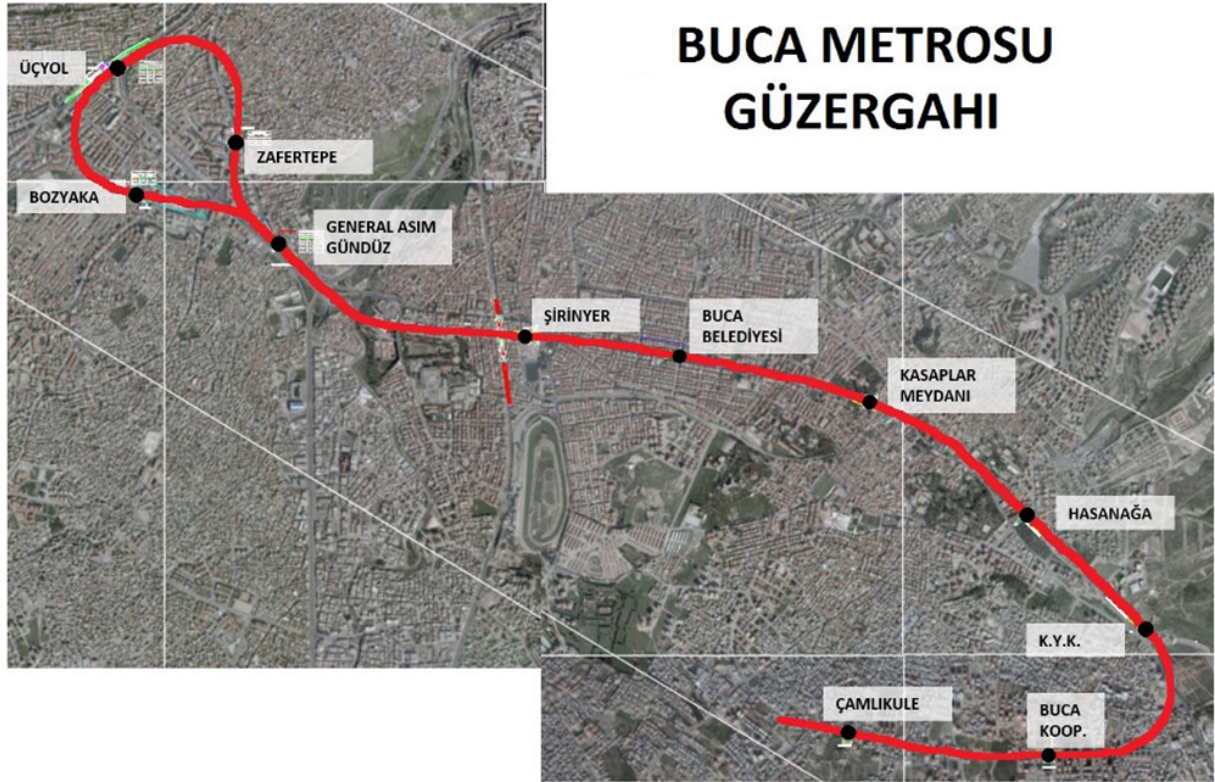


Şekil 2 : Çiğli Tramvayı

2.4.2. Yapımı Devam Eden Raylı Sistem Projeleri

2.4.2.1. Buca Metrosu Projesi

13,5 kilometrelik, 11 istasyondan oluşan Üçyol-Buca hattının proje çalışmaları tamamlanarak AYGEM onayı sonrası yatırım programına alınması için Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'na 2017 yılının Aralık ayında başvurusu yapıldı. Mevcut metro hattı ile Üçyol istasyonunda, İZBAN hattı ile de Şirinyer istasyonunda entegre olacak Buca Metrosu, Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe Kampüsünden, Çamlıkule'ye ulaşacak ve tam otomatik sinyalizasyon (GoA4) sistemi ile son teknoloji, sürücüsüz setler kullanılacaktır. 29 Kasım 2022 tarihinde ilk kazık çakılarak yapımına başlanan projenin 4 yıl içerisinde tamamlanması planlanmaktadır.



Şekil 3 : Buca Metrosu

2.4.3. Proje Aşamasında Olan Raylı Sistem Hatları

2.4.3.1. Bornova Merkez Metro Projesi

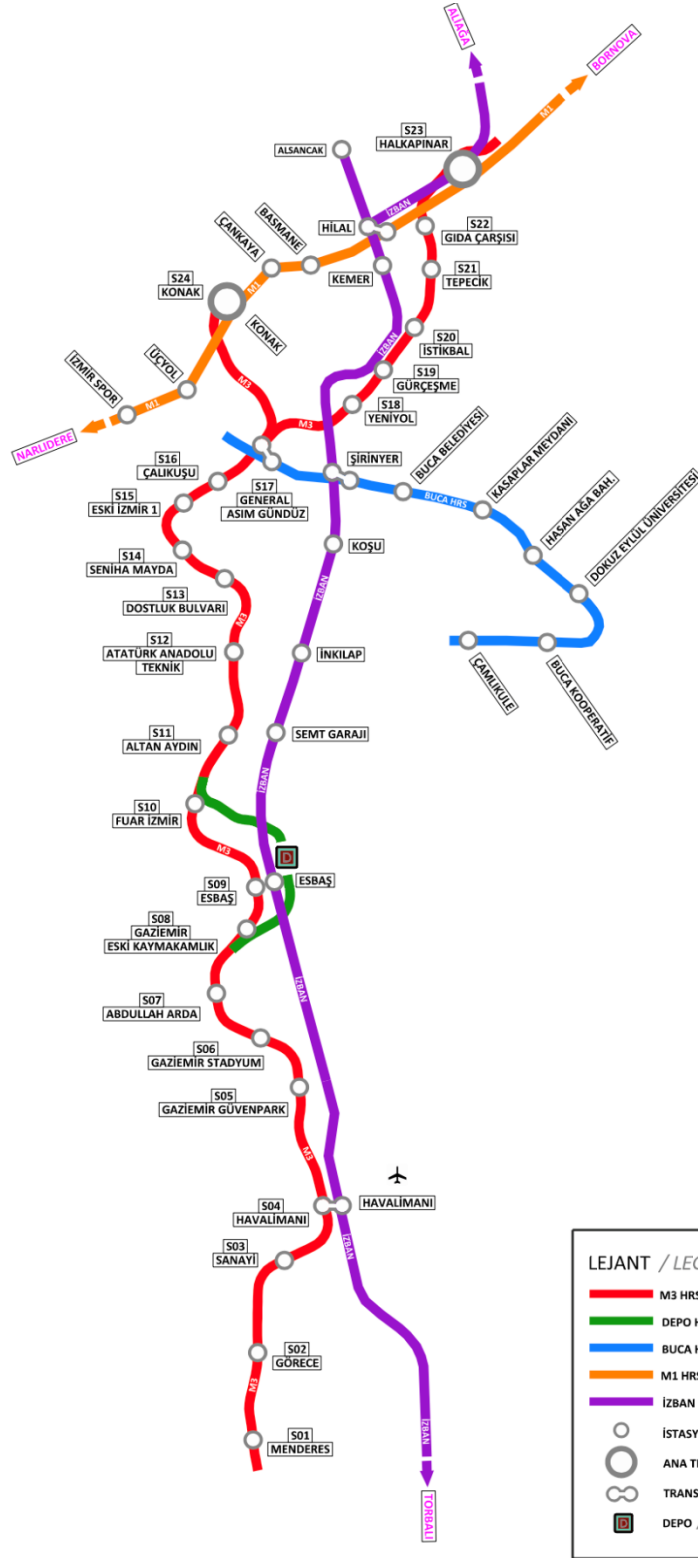
Evka 3 ile Bornova Merkez arasına 1,16 km'lik tünel ve yapılacak istasyon ile Evka 3'den Bornova Merkeze gidiş 1,5 dakika, Fahrettin Altay Meydanı'ndan Bornova Merkeze gidiş ise 33 dakika gibi kısa bir zamanda gerçekleşecek.



Şekil 4 : Bornova Merkez Metroyu

2.4.3.2. Karabağlar - Gazıemir Metro Hattı Projesi

İzmir HRS 6. Aşama "Karabağlar – Gazıemir Metro Hattı" adıyla ayrı bir hat olarak yer alan metro hattı, teknolojinin son sistemleri kullanılarak tren setleri sürücüsüz olacak şekilde planlandı. Karabağlar - Gazıemir metro hattı bölgedeki sosyal hayatın etkilenmemesi için derin tünel teknolojisiyle inşa edilecek. 30 km uzunluğunda ve 24 istasyona sahip proje güzergâhı mevcut metro hattının Konak ve Halkapınar istasyonlarına entegre edilecektir. Kentin Konak merkez üzerinden gelen yolcu yoğunluğunu Havaalanına bağlayan Aliğa-Torbalı İZBAN hattında ise ESBAŞ ve Adnan Menderes Havalimanı istasyonlarında aktarma yapılabilecektir. Yeni metro hattı sırasıyla; Halkapınar, Konak, Gıda Çarşısı, Tepecik, İstikbal, Gürçeşme, Yeni yol, General Asım Gündüz, Çalıkuşu, Eski İzmir, Seniha Mayda, Dostluk Bulvarı, Atatürk A.T.M.L., Altan Aydın, Fuar İzmir, ESBAŞ, Gazıemir Eski Kaymakamlık, Abdullah Arda, Gazıemir Stadyum, Gazıemir Güvenpark ve Adnan Menderes Havalimanı'nda geçerek Menderes ilçesinde son bulacak.



Şekil 5 : Karabağlar – Gazievir Metrosu

İzmir Metrosu Yeni Hat Yapım Projeleri ile ilgili bilgileri hazırlarken İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir Ulaşım Ana Planı- 2030 referans almıştır. Yukarıda bilgileri yer alan projelerin tamamının yapım çalışmaları veya proje çalışmaları başlatılmıştır. Bu

projelerin dışında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir Ulaşım Ana Planı- 2030 'da yer alan orta ve uzun vadeli gerçekleştirilmesi planlanan diğer projelerdeki (tablo 14) gelişmeler İzmir Metrosu tarafından takip edilmektedir ve projelerin tamamına İzmir Metrosu tarafından gerekli destek sağlanacaktır.

Tablo 14 : İzmir Ulaşım Ana Planı- 2030 (UPİ 2030)'da Yer Alan Orta ve Uzun Vadeli Gerçekleştirilmesi Planlanan Diğer Projeler

Hat Kodu	Hat Adı	Etap
T4	Girne Tramvayı	Bostanlı İskele-Onur Mah.
M1	Mevcut Hafif Raylı Sistem (HRS) Hattı	Etap3: Narlıdere-Güzelbahçe
M4a	Kuzey Hattı (Bornova)	Etap1: K. Çelebi Üni.- Çiğli- Karşıyaka-Bayraklı-Bornova
		Etap2: Menemen- K.Çelebi Üni.
M4b	Kuzey Hattı (Halkapınar)	K.Çelebi Üni.-Çiğli-Karşıyaka-Bayraklı-Halkapınar
		Menemen-Çiğli-Karşıyaka-Bayraklı-Halkapınar
M5a	Halkapınar-Kemalpaşa OSB Hattı	Etap1: Halkapınar-Otogar-Pınarbaşı
		Etap2: Pınarbaşı-Kemalpaşa OSB
M5b	Halkapınar-Kemalpaşa Merkez Hattı	Etap3: Kemalpaşa OSB-Kemalpaşa Merkez

2.5. İzmir Metrosu İnsan Kaynakları

İzmir Metro A.Ş.'nin İnsan Kaynakları Politikası, çalışanların verimlilik ve motivasyonlarının artırılması, kurum kültürünün tüm çalışanlarca benimsenmesi, kurum içi etkin iletişim ortamının oluşturulması, birimler ve kişiler arasında dayanışma, işbirliği ve çok yönlü iletişimin kurulmasını amaçlar.

İzmir Metro A.Ş.'nin ekip ruhunu destekleyen, dayanışmacı, samimi, açık ve çok yönlü iletişime dayanan, değişime ve yeniliğe açık, mükemmeliyetçi kurum kültürü, İnsan Kaynakları Politikasının temelini oluşturur.

İnsan Kaynakları Politikası;

- Bağlılık, iş güvencesi, açıklık, iş doyumunu,
- Şirket içi iletişimin sürekli geliştirilmesi,
- Hiyerarşi gözetilmeksizin bilgi ve görüş alışverişi,
- Takım çalışmasının özendirilmesinin yanı sıra, bireysel başarının ödüllendirilmesi,
- Araştırma, geliştirme ve eğitim ilkeleri çerçevesinde oluşturulur.

İzmir Metro A.Ş., Eğitim ve Geliştirme Politikası doğrultusunda,

- Çalışanlarına oryantasyon eğitimi verir.
- Kurum kültürüne, kurum amaç ve hedeflerine hizmet eden eğitim ve gelişim programları oluşturur.
- Her departmanın kendine özgü eğitim gereksinimlerinin belirlenerek, İnsan Kaynakları Bölümü'ne yönlendirilmesi ve gerekli girişimlerin başlatılmasını destekler.
- Her departmanda eğitimden sorumlu bir personel belirlenerek yetiştirilmesi ve bu kişilerin birer eğitmeni olarak hizmet vermesini sağlar.
- Eğitim çalışmalarının verimliliğinin artırılması için her departmanın eğitim sorumlusuyla toplantılar yapar.

İzmir Metro A.Ş. personel bilgileri aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Tablo 15 : İzmir Metro A.Ş. Personeli

Kadro	Miktar
Genel Müdür	1
Genel Müdür Yardımcısı	2
Departman Müdürü	8
Departman Müdür Yardımcısı	6
Departman Şefi	7
Mühendis	8
İdari Personel	37
Teknisyen - Tekniker	117
Sürücü - Sürücü Eğitmeni ve Vardiya Sorumlusu	216
Trafik Kontrolörü	30
Makasçı	2
İstasyonda Görevli Personel (İstasyon Şefi/Operatörü - Gişe Görevlisi)	72
Hazırlama ve Tamamlama İşçisi	26
Temizlik Görevlisi	127
Toplam	659 *

*2022 yılı Eylül ayı verileridir.

Tablo 16 : Dışardan Sağlanan Hizmetler

Kadro	Miktar
Güvenlik Görevlisi	309

*Güvenlik Hizmeti İZENERJİ firmasından hizmet alımı ile sağlanmaktadır.

2.6. Paydaş Analizi

İzmir Metro A.Ş. Stratejik Planının başarılı bir şekilde oluşturulması için, durum analizine baz teşkil etmek üzere, ilgili tüm tarafların görüşlerinin alınması ve plana dahil edilmesi gerekmiş ve bu amaçla paydaş analizi çalışması yapılmıştır.

Paydaş sözcüğü, kuruluşun kaynakları veya çıktıları üzerinde hak iddia eden ya da kuruluşun faaliyetlerini etkileyen veya faaliyetlerinden etkilenen kişi, grup veya kurumları ifade etmektedir. SP çalışmaları kapsamında gerçekleştirilen paydaş analizi ile iç ve dış ilgili tarafların belirlenmesi, bunların önemlerinin tespiti ve İzmir Metro A.Ş.'nin faaliyetlerini nasıl etkiledikleri analiz edilmiştir.

Stratejik Plan Ekibi tarafından yapılan çalışmayla paydaş analizinin ilk aşaması olan iç ve dış paydaşların belirlenmesi çalışması gerçekleştirilmiş bu kapsamda, İzmir Metro A.Ş.'nin toplam 48 paydaşı tespit edilmiştir.

Tablo 17 : İzmir Metro A.Ş. Paydaş – Konusu Matrisi

No	Paydaşın Adı	Konusu
1	İl Sağlık Müdürlüğü	İstasyonlarda/duraklarda ve hatlarda meydana gelen yolcu hastalanmalarında/yaralanmalarında ambulans servisi ve sağlık hizmetleri
2	Yüklenici Firmalar (yeni raylı sistem projeleri)	Satış sonrası hizmet, ihtiyaç olan yedek parça temini
3	Afet Koordinasyon Merkezi	Kriz durumlarında bilgi paylaşımı, kriz yönetimi ve koordinasyon
4	Bankalar	Finansal işlemler
5	Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü	Deprem bilgilerinin takibi
6	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı	İlgili kanunlara uyum
7	Çalışanlar	Hizmet ilişkisi
8	Tüm Raylı Sistem İşletmecileri Derneği	Kentiçi raylı sistemler faaliyetleri ile ilgili bilgi paylaşımı
9	İBB Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Dairesi Başkanlığı	Metro ile ilgili haberlerin kamuoyuna duyurulması, HİM aracılığı ile gelen yolcu başvurularının değerlendirilmesi
10	İBB Eshot Genel Müdürlüğü	Acil durumlarda alternatif servis talebi-sefer planları ile ilgili bilgi paylaşımı, Metro ve Tramvay güzergahlarında yolcu entegrasyonu
11	İBBŞirketler Koordinatörlüğü	Danışmanlık ve koordinasyon hizmeti
12	İBB Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığı	Düzenlenen etkinlik ve organizasyonlarda ortak çalışma yapılması
13	İBB İtfaiye Dairesi Başkanlığı	Tatbikat, yangın ve kurtarma hizmeti
14	İBB İZSU Genel Müdürlüğü	Su tüketimi ve kanalizasyon bağlantısı kalite kontrol takibi

No	Paydaşın Adı	Konusu
15	İzdoğa A.Ş.	Sıfır Atık kapsamında atıkların değerlendirilmesi
16	İzbeton A.Ş.	Yapı ve inşaat desteği, sermaye ortağı
17	İzelman A.Ş.	Sermaye ortağı, iş sağlığı hizmet alımı
18	İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı	İşletme protokollerinin imzalanması ve yürütülmesi
19	İBB Fen İşleri Dairesi Başkanlığı	Mevcut hattı etkileyen konuların paylaşımı
20	İBB Park ve Bahçeler Dairesi Başkanlığı	Çevre düzenlemesi
21	İBB Raylı Sistem Dairesi Başkanlığı	Yeni hatların, binaların ve araçların devreye alınması
22	İzulaş A.Ş.	Sermaye ortağı, Metro ve Tramvay güzergahlarında yolcu entegrasyonu
23	Asis Elektronik ve Bilişim Sistemleri A.Ş.	İzmirimkart dolun hizmeti
24	Yazılı ve görsel basın	İzmir Metro A.Ş. ile ilgili haberlerin basında yer alması
25	İlçe Belediyeleri	Güzergâh üzerindeki ilçe belediyelerle tren işletimini etkileyen konuların paylaşımı
26	Eğitim Kurum ve Kuruluşları	Mesleki stajlarını yapan öğrenciler, teknik gezi ve etkinlikler, personel eğitimleri
27	İzmir Tabip Odası	İlk yardım eğitimleri
28	İl ve İlçe Emniyet Müdürlükleri	İstasyonda/duraklarda/hatlarda meydana gelen polisiye olaylar,
29	Sivil Toplum Kuruluşları	İstasyonlarda ve araçlarda düzenlenen çeşitli kültürel ve sosyal faaliyetler
30	Gediz Elektrik Dağıtım A.Ş.	Elektrik enerjisi ile ilgili konular
31	İZETAŞ A.Ş.	Elektrik enerjisi tedarigi
32	Türkiye Elektrik Dağıtım A.Ş. (TEDAŞ)	EKAT eğitimleri
33	İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı- Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü (UKOME)	Taşıma ücretlerinin belirlenmesi ve trafik düzenlemeleri
34	İzmir İnovasyon ve Teknoloji A.Ş. (İZTEK)	Elektronik ücret toplama sisteminin yönetilmesi ve bilişim desteği
35	Yolcular	Toplu ulaşım hizmeti
36	Tedarikçiler	İdari ve Teknik şartnamelere uygun mal ve hizmet temini,
37	İBB Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı	İZMİRNET internet altyapısı hizmeti
38	İZBAN A.Ş.	Halkapınar, Hilal ve Alsancak istasyonlarında yolcu entegrasyonu
39	İZDENİZ A.Ş.	Üçkuyular, Göztepe, Karantina, Konak, Karşıyaka, Bostanlı İskelelerinde yolcu entegrasyonu

No	Paydaşın Adı	Konusu
40	İzmir Doğalgaz Dağıtım A.Ş.	Doğalgaz enerjisi tedariki
41	TCDD 3. Bölge Müdürlüğü	Alsancak ve Basmane Garlarında yolcu entegrasyonu
42	Hemzemin geçidi kullanan yayalar ve araçlar	Trafik kurallarına uyum
43	Sigorta Şirketleri	Sigorta hizmet alımı
44	Belgelendirme Kuruluşları	Yönetim Sistemi Standartlarına ve Ulusal Meslek Standartlarına göre belgelendirme faaliyetleri
45	Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı	Çevre Mevzuatına uyum
46	Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı	Enerji Mevzuatına uyum
47	Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP)	Uluslararası toplu taşımacılık faaliyetleri konusunda bilgi paylaşımı
48	Demiryol İş Sendikası	Toplu iş sözleşmesi

48 adet olarak belirlenen paydaşlardan, İzmir Metro A.Ş.'nin faaliyetlerini en fazla etkileyen kurum ve/veya kişilerin tespit edilmesi amacıyla bir önceliklendirme çalışması yapılmıştır. Bununla, diğerlerine göre daha fazla odaklanması gereken paydaşların belirlenmesi hedeflenmiştir. Öncelikli paydaş listesinin oluşturulması amacıyla oylama tekniği kullanılmıştır. SPE üyeleri tarafından vermiş olduğu oylarla aşağıdaki paydaşların diğerlerine göre kurumun faaliyetlerini etkileme veya faaliyetlerinden etkilenme açısından daha önemli olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 18 : İzmir Metro A.Ş. Öncelikli Paydaşları Listesi

No	Paydaş Adı
1	Yolcular
2	Çalışanlar
3	İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı
4	Tedarikçiler
5	İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı- Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü (UKOME)
6	İBB Raylı Sistem Dairesi Başkanlığı
7	İzmir İnovasyon ve Teknoloji A.Ş. (İZTEK)
8	İ.B.Ş.B. Eshot Genel Müdürlüğü
9	İl Sağlık Müdürlüğü
10	İl ve İlçe Emniyet Müdürlükleri

Böylece ilk başta 48 adet olarak belirlenen paydaşların içerisinde en fazla etkileşim içinde olunan 10 paydaş, öncelikli olarak belirlenmiştir.

2.7. Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsat ve Tehditler (GZFT) Analizi

İzmir Metro A.Ş. SPE’de yer alan departman müdürlüklerinin her biri faaliyetlerine yönelik ayrıntılı “mevcut durum analizi” çalışması gerçekleştirmiştir. Rapor haline getirilen bu çalışmalar değerlendirilerek, İzmir Metro A.Ş.’nin güçlü, zayıf yanlarının, fırsat ve tehditlerinin belirlenmesinde önem taşıyan GZFT analizini gerçekleştirmiştir.

GZFT Analizi sonucunda;

- Güçlü yönler ile fırsatların uyumlaştırılması, güçlü yönlerin fırsatlardan yararlanacak şekilde kullanılması
- Zayıflıkları güçlü yönlerle dönüştürecek stratejilerin geliştirilmesi
- Tehditlerin güçlü yanlar ile bütünleştirilebilecek fırsatlara dönüştürülmesi
- hedeflenmiştir.

Tablo 19 : GZFT Matrisi

Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar
<p>G1. Hızlı işletmecilik G2. Tasarruflu sürüş tekniğiyle enerji verimliliğinin artırılması G3. Sorun giderme tekniklerinin gelişmiş olması G4. Emniyetli taşımacılık G5. Eğitilmiş, deneyimli ve aidiyet duygusu yüksek personel G6. Sefer planına yüksek oranda uyum G7. Konforlu yolculuk G8. Optimum personel sayısı ile verimli çalışma G9. Yolcu ile hızlı iletişim G10. Güçlü teknolojik alt yapı G11. Sistemin doğrudan ve/veya dolaylı olumsuzluklardan en az derecede etkilenmesi G12. Kalite, Çevre, İş Sağlığı-Güvenliği, Müşteri Memnuniyeti, Enerji Yönetim Sistemleri ve Sıfır Atık belgelerine sahip olmak G13. Vandalizme karşı hızlı müdahale G14. Sürdürülebilir Gelişme ilkelerine uygun yönetim G15. Engelli Erişiminin Sağlanması G16. Trenlere belirli kurallarla bisikletli yolcuların alınması G17. Otomatik bilet satış sistemi G18. Yeni açılan tramvay hatlarının farklı güzergâhlardaki yolcu beklentilerini karşılaması G19. Yeni açılacak hatlara paralel diğer ulaşım modlarının düzenlenmesi G20. Artan araç filosu bakımını gerçekleştirebilecek atölye kapasitesinin olması G21. Mesleki eğitimlerin kurum içinde verilebilmesi G22. Ulusal ve uluslararası toplu taşıma örgütleriyle etkin iş birliği G23. Kullanılan elektrik enerjisinin yenilenebilir enerji kaynaklarından tedarik edilmesi</p>	<p>Z1. Raylı sistemlerde, yapısı gereği esnek güzergâh planlamasının mümkün olamayışı Z2. Taşıma ücretlerinin kurumumuz tarafından belirlenememesi Z3. Aktarma hatlarının kurumumuz tarafından belirlenememesi Z4. Bazı durakların/ istasyonların çevresinde otoparkların yetersiz kalması Z5. Tren park alanı kapasitesinin yetersizliği Z6. Sektörde tecrübeli eleman sayısının az olması</p>
Fırsatlar	Tehditler
<p>F1. Ödeme sisteminin entegre olması (diğer toplu ulaşım sistemleri ile) F2. Kentte yeni raylı sistem yatırımlarına önem veriliyor olması ve proje yatırımlarının yapılması F3. Sektöre eleman yetiştiren meslek okullarının mezun vermeye başlaması F4. Kent nüfusunun artması F5. Mevcut güzergâhın ve yeni yapılan yatırımların, kentin nüfus ve kent içi ulaşım yoğunluğunun yüksek olduğu yerlerden geçmesi F6. İzmir'in bir turizm ve fuarlar kenti olması F7. Uluslararası etkinliklerin artması F8. Raylı sistem yatırımlarının uzun yıllar kullanılabilir olması F9. Diğer ulaşım sistemleriyle olan entegrasyonun yolcu akışını arttırması</p>	<p>T1. Yedek parça tedarikinde dışa bağımlılık T2. Teknolojide kısmen dışa bağımlılık T3. Yüksek yatırım maliyeti T4. Raylı sistem projelerinin yapım sürecinin göreceli uzun olması T5. Yapım sürecinde kent yaşamının olumsuz etkilenmesi T6. Konjonktürel terör riski T7. Enerji maliyetinin artması T8. Personel devir hızının artması T9. Özel araç kullanımının artması T10. Yedek parça maliyetinin yüksek olması ve zaman içinde bakım onarım maliyetinin artması T11. Yasal olarak ücretsiz geçiş hakkı tanınan yolcu sayısının artması T12. Tramvay işletmelerinde karayolu taşıtlarının ve yayaların trafik kurallarına yeterince dikkat etmemesi nedeniyle kazaların meydana gelmesi T13. Salgın hastalıklar sebebiyle yolcu sayısının azalması</p>

2.8. Stratejik Konular

Daha önce gerçekleştirilen Paydaş/Hizmet Matrisi, Durum Analizi, GZFT Matrisi ve Öneriler çalışmaları göz önünde bulundurularak, oluşturulacak stratejik amaç ve hedeflere çerçeve oluşturması amacıyla “stratejik konular” çalışması gerçekleştirilmiştir. Stratejik konular çalışması İzmir Metro A.Ş.’nin çok sayıdaki görev ve sorumluklarını sistematize edebilmek ve stratejik amaç ve hedeflerin oluşturulmasında sınıflandırma imkânı tanımak açısından önem taşımaktadır. Bu çerçevede, Stratejik Plan Ekibi (SPE) tarafından belirlenen stratejik konular aşağıdaki tabloda yer almaktadır. SPE üyeleri ek-1’de listelenmiştir.

Tablo 20 : İzmir Metro A.Ş. Stratejik Konuları

No	Stratejik Konular
1	Yolcu ve çalışanların emniyetini sağlamak
2	Araçların ömrünü artırmak
3	Arıza sayısını azaltmak
4	Bakım maliyetlerini düşürmek
5	İşe uygun nitelikte personel alımı
6	Kurum kültürüne hizmet eden eğitim ve geliştirme programları
7	İşletme kaynaklı sorunları azaltmak
8	Donanım yetersizliği ve arızası kaynaklı sorunları azaltmak
9	Sistemlerin sürekli faal tutulmasını sağlayacak bakım onarım faaliyetlerini yürütmek
10	Teknolojik gelişmeleri takip ederek mevcut sistemi geliştirmek ya da değiştirmek
11	İstasyonlardaki/duraklardaki personel görünüm ve davranışlarını kulağa ve göze en iyi hitap eder duruma getirmek
12	Organizasyon yapısını ileriye dönük revize etmek
13	Mali kaynakları işletmeye en yüksek verimi sağlayacak şekilde kullanmak
14	Benzer hizmeti veren kuruluşlarla hizmet ve performans ölçümü faaliyetlerini yürütmek

Belirlenen 14 adet stratejik konu, ilgili oldukları alanlara uygun biçimde toplulaştırılarak, iki ana başlığa ayrılmış ve bu çerçevede;

- “Hızlı, güvenilir, emniyetli, konforlu ve ekonomik yolculuk hizmetini sürdürerek geliştirmek.” (bkz. Sayfa7)
- “Hizmet etkinliğini arttırmak amacıyla kaynakların doğru kullanımını sağlamak.” olmak üzere iki adet Stratejik Amaç belirlenmiştir. (bkz. sayfa sayfa 8)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

STRATEJİK AMAÇLAR, HEDEFLER ve AÇIKLAMALARI

3.1.Stratejik Amaç - 1 Hedeflerine İlişkin Açıklamalar

Hedef 1.1.: İzmir Metrosu'nda yıllık sefer planını %99,70' in üzerinde tam zamanında kalkış oranı ile gerçekleştirmek.

Tam zamanında kalkış oranı, planladığımız seferlerin çeşitli sebeplerden dolayı gerçekleştiremediğimiz ve tam zamanında kaldıramadığımız tüm seferleri göz önüne alarak hesaplandı. Bir başka deyişle standardımız olan maksimum 30 sn'lik gecikmeler haricindeki tam zamanında kalkışını gerçekleştiremediğimiz seferleri de işletmecilik anlayışımız gereği yapılmamış kabul ettik ve herhangi bir istenilmeyen durumu düzeltmek için yaptığımız ek seferleri ise dikkate almadık. Ancak yapılan ek seferleri bir başka performans kriteri olan planlana göre gerçekleşme oranı olarak takip etmekteyiz. Bunda da hedefimiz % 99,50'dir. Seferleri planlayıp muhtemel değişiklikleri büyük bir olasılıkla öngörmeyi hedeflemekteyiz.

Yıl bazında hedeflenen ve gerçekleşen değerler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 21 : Metro İşletmesi Planlanan ve Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış, Sefer Planı Gerçekleştirme Oranları

Yıl	Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış Oranı	Hedeflenen Tam Zamanında Kalkış Oranı	Gerçekleşen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı	Hedeflenen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı
2016	%99,21	%99,70	%99,08	%99,50
2017	%99,40	%99,70	%99,13	%99,50
2018	%99,69	%99,70	%99,48	%99,50
2019	%99,79	%99,70	%99,64	%99,50
2020	%99,83	%99,70	%97,88	%99,50
2021	%99,76	%99,70	%99,30	%99,50
2022*	%99,78	%99,70	%99,59	%99,50

*2022 yılı Ocak – Eylül ayları dahil edilmiştir.

Hedef 1.2.: İzmir Metrosu'nda mevcut filo yapısıyla aylık ortalama araç içi ortalama doluluk oranını % 50 (en fazla) ile gerçekleştirmek.

Sunmuş olduğumuz tüm yolcu taşıma kapasitesine karşılık fiilen taşınan yolcuların miktarına oranı olan bu performans göstergesi ile yapmış olduğumuz sefer planlamasının uygunluğunu ve yolcu yoğunluğumuzu takip etmekteyiz. Hedef olarak dünya standartları ve

yolcu konforu politikamız da göz önüne alınarak bu oran %50 olarak kabul edilmiştir. Yıl bazında hedeflenen ve gerçekleşen değerler aşağıda sunulmuştur.

2023 yılında işleme alınması planlanan Narlıdere Uzatma Hattı'nda mevcut filo ile yapılacak işletimde bu oranın %70 doluluğun üzerine çıkacağı öngörülmektedir.

Tablo 22 : Metro İşletmesi Planlanan ve Gerçekleşen Ortalama Doluluk Oranları

Yıl	Gerçekleşen Ortalama Doluluk Oranı	Hedeflenen Ortalama Doluluk Oranı
2016	%70,83	%70
2017	%67,97	%70
2018	%65,23	%70
2019	%65,64	%70
2020	%36,35	%50
2021	%41,38	%50
2022*	%54,58	%50

*2022 yılı Ocak – Eylül ayları dahil edilmiştir.

Hedef 1.3.: İzmir Metrosu'nda Araç-Kilometre başına tüketilen cer enerji miktarını 2,5 kWh/araç-km'nin altında tutmak

Yolcu konforu ve çevre bilinciyle, kaynaklarımızı en az tüketerek en çok verimi almak için enerji tüketimi kriterleri göz önünde bulundurularak geliştirmiş olduğumuz sürüş tekniği ile cer enerjisi tüketiminde tasarruf sağlamak amaçlanmıştır. Uygulanan sürüş tekniği manueeldir, sürücünün bu hususta yazılımsal olarak da desteklenmesi amacıyla çalışmalar yapılması planlanmıştır. Buna ilişkin hedef en fazla 2,5 kWh / araç km kabul edilmiştir.

Yıl bazında hedeflenen ve gerçekleşen değerler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 23 : Metro İşletmesi km Başına Bir Aracın Planlanan ve Gerçekleşen Cer Enerjisi Tüketim Değerleri

Yıl	Gerçekleşen Enerji Tüketimi (kWh/araç/km)	Hedeflenen Enerji Tüketimi (kWh/araç/km)
2016	2,81	Yaz-Kış döneminde en fazla 3,00 İlkbahar-Sonbahar döneminde en fazla 2,75
2017	2,59	Yaz-Kış döneminde en fazla 3,00 İlkbahar-Sonbahar döneminde en fazla 2,75
2018	2,47	Yaz-Kış döneminde en fazla 3,00 İlkbahar-Sonbahar döneminde en fazla 2,75
2019	2,27	en fazla 2,50
2020	2,14	en fazla 2,50
2021	2,34	en fazla 2,50
2022*	2,33	en fazla 2,50

*2022 yılı Ocak – Eylül ayları dahil edilmiştir.

Hedef 1.4.: Karşıyaka ve Konak Tramvayı'nda yıllık sefer planını %99,60'nin üzerinde tam zamanında kalkış oranı ile gerçekleştirmek.

Yıl bazında hedeflenen ve gerçekleşen değerler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 24 : Karşıyaka ve Konak Tramvayları İşletmesi Planlanan ve Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış Oranı

Yıl	Karşıyaka Tramvayı		Konak Tramvayı	
	Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış Oranı	Hedeflenen Tam Zamanında Kalkış Oranı	Gerçekleşen Tam Zamanında Kalkış Oranı	Hedeflenen Tam Zamanında Kalkış Oranı
2018	%99,60	%99,50	%98,09	%99,50
2019	%99,47	%99,50	%98,72	%99,50
2020	%99,84	%99,50	%99,59	%99,50
2021	%99,81	%99,50	%99,00	%99,50
2022*	%99,72	%99,60	%99,38	%99,60

*2022 yılı Ocak – Eylül ayları dahil edilmiştir.

Hedef 1.5.: Karşıyaka ve Konak Tramvayı'nda yıllık sefer planını %99.50'nin üzerinde bir oran ile gerçekleştirmek.

Yıl bazında hedeflenen ve gerçekleşen değerler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 25 : Karşıyaka ve Konak Tramvayları Planlanan ve Gerçekleşen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı

Yıl	Karşıyaka Tramvayı		Konak Tramvayı	
	Gerçekleşen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı	Hedeflenen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı	Gerçekleşen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı	Hedeflenen Sefer Planı Gerçekleştirme Oranı
2018	%99,45	%99,50	%97,73	%99,50
2019	%99,44	%99,50	%98,58	%99,50
2020	%98,67	%99,50	%95,91	%99,50
2021	%98,48	%99,50	%98,59	%99,50
2022*	%99,43	%99,50	%99,32	%99,50

*2022 yılı Ocak – Eylül ayları dahil edilmiştir.

Hedef 1.6.: Karşıyaka ve Konak Tramvayı'nda uygun sefer sıklığı planlaması ile araç içi ortalama doluluk oranını % 50 (en fazla) ile gerçekleştirmek.

Sunmuş olduğumuz tüm yolcu taşıma kapasitesine karşılık fiilen taşıdığımız yolcuların miktarına oranı olan bu performans göstergemizle bir anlamda yapmış olduğumuz sefer planlamasının uygunluğunu ve yolcu yoğunluğumuzu takip etmekteyiz.

Yıl bazında hedeflenen ve gerçekleşen değerler Tablo 26.'da sunulmuştur.

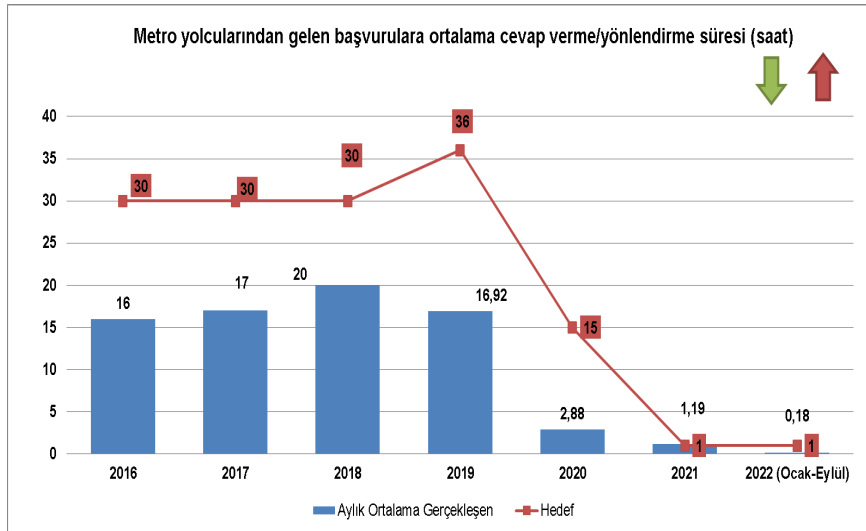
Tablo 26 : Karşıyaka ve Konak Tramvayı Planlanan ve Gerçekleşen Ortalama Doluluk Oranı

Yıl	Karşıyaka Tramvayı		Konak Tramvayı	
	Gerçekleşen Ort. Doluluk Oranı	Hedeflenen Doluluk Oranı	Gerçekleşen Doluluk Oranı	Hedeflenen Doluluk Oranı
2018	%37	%50	%63	%50
2019	%39	%50	%75	%50
2020	%22	%50	%43	%50
2021	%23	%50	%44	%50
2022*	%34	%50	%62	%50

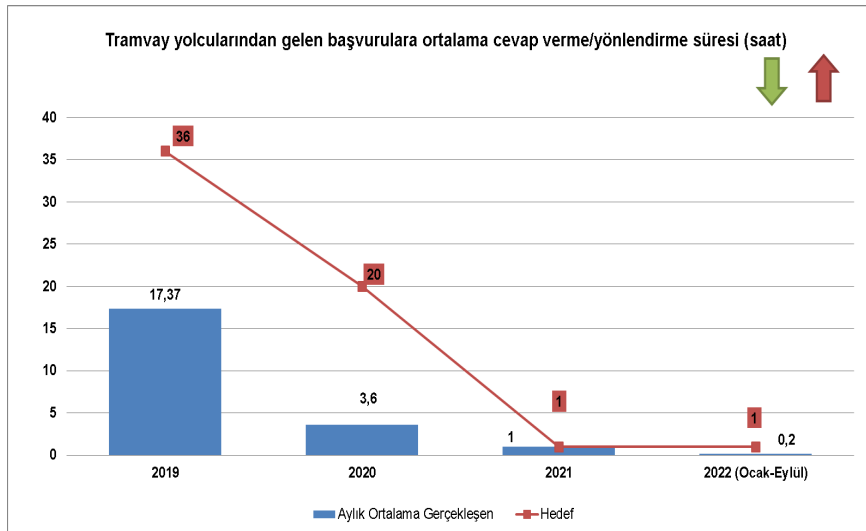
*2022 yılı Ocak – Eylül ayları dahil edilmiştir.

Hedef 1.7.: Metro, Karşıyaka Tramvayı ve Konak Tramvayı Yolcularından gelen istek, şikâyet ve başvuruların ortalama 1 saat içinde departmana iletme ve cevap verme süresini sağlamak.

Yolcularımızdan gelen başvuruların araştırılıp, incelenmesi ve sonuçlarının yolcuya aktarılması için geçen sürelerin yıl bazında aylık ortalama değerleri grafikte sunulmuştur.



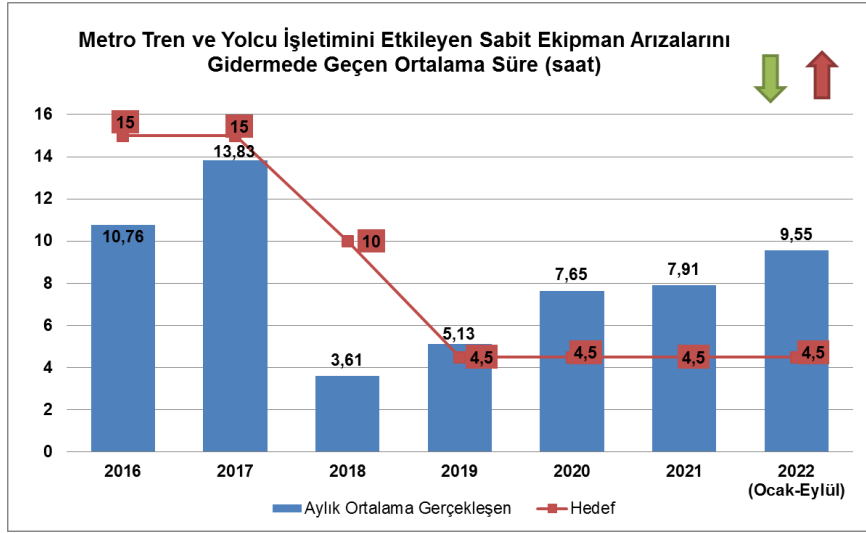
Şekil 6 : Metro Yolcularımızdan Gelen İstek, Şikâyet ve Başvuruların Ortalama Cevaplanma Süresi (Saat)



Şekil 7 : Tramvay Yolcularımızdan Gelen İstek, Şikâyet ve Başvuruların Ortalama Cevaplanma Süresi (Saat)

Hedef 1.8.: Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Sabit Ekipman Arızalarını Gidermede Geçen Ortalama Süreyi 4,5 saatin altında tutmak.

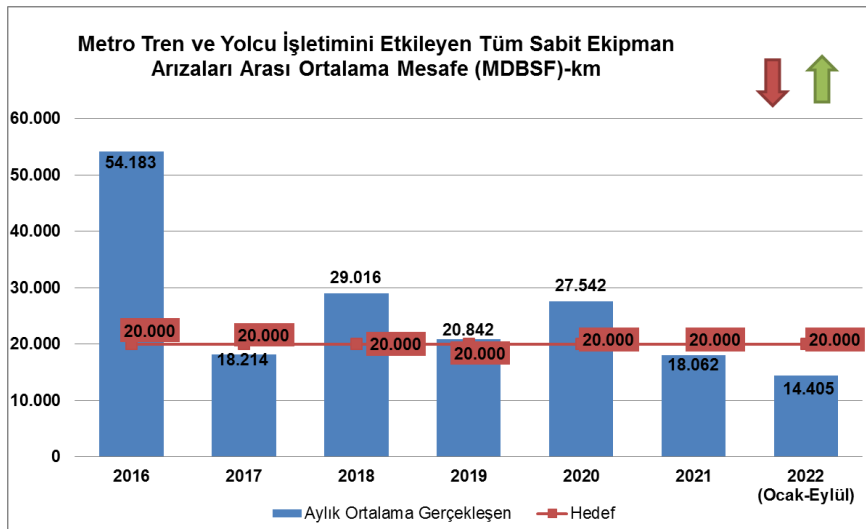
Tren işletimini etkileyen sistemlerimiz sinyalizasyon ve güç sistemleridir, yolcu işletimini etkileyen sistemlerimiz ise asansör, yürüyen merdiven, yüklematik, turnike, gişe dolmuş cihazları, yolcu bilgilendirme sistemleridir. Bu sistemlerde yaşanan arızalardan tren ve yolcu işletimini etkileyenler üzerinde değerlendirme yapılmaktadır.



Şekil 8 : Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Sabit Ekipman Arızalarını Gidermede Geçen Ortalama Süre (saat)

Hedef 1.9: Metro Tren işletimini etkileyen tüm sabit ekipman arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 20.000 km'nin üzerinde tutmak.

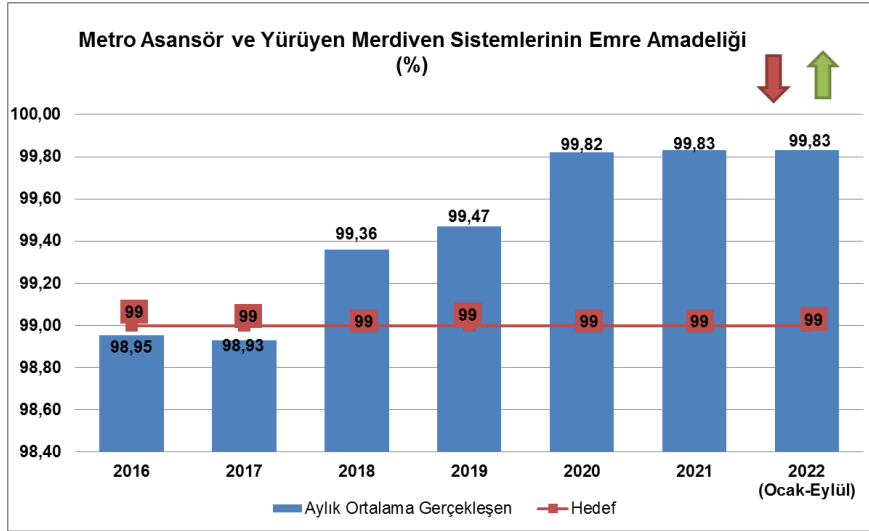
Tren işletimini etkileyen sinyalizasyon ve güç sistemlerinde meydana gelen arızalar arası mesafe azaldıkça arıza sıklığının arttığını görüyoruz ve bunun sonucunda arıza sıklığının yaşandığı konuyu inceleyerek iyileştirici faaliyetlerimizi başlatıyoruz.



Şekil 9 : Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Tüm Sabit Ekipman Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km

Hedef 1.10.: Metro Asansör ve yürüyen merdiven sistemlerini %99 oranında emre amade tutmak.

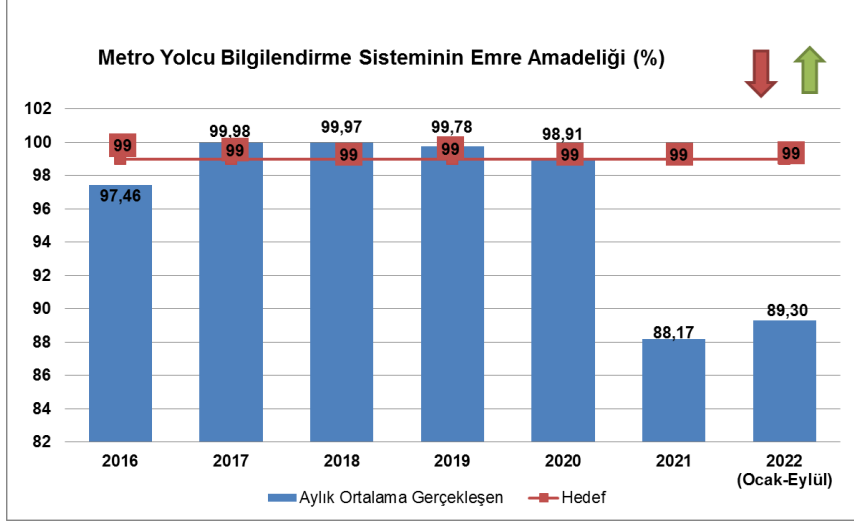
Sistemimizde engelli ve yaşlı yolcu erişimleri için büyük önem arz eden Asansör ve Yürüyen Merdiven ekipmanlarımızın arızalı kalma süreleri üzerinden değerlendirme yapılmaktadır. İşletim süresi boyunca tüm ekipmanların arızasız kalma sürelerini tamamen çalışmalarını gereken süreye oranlayarak gerçekleşen emre amadeliklerini ölçüyoruz.



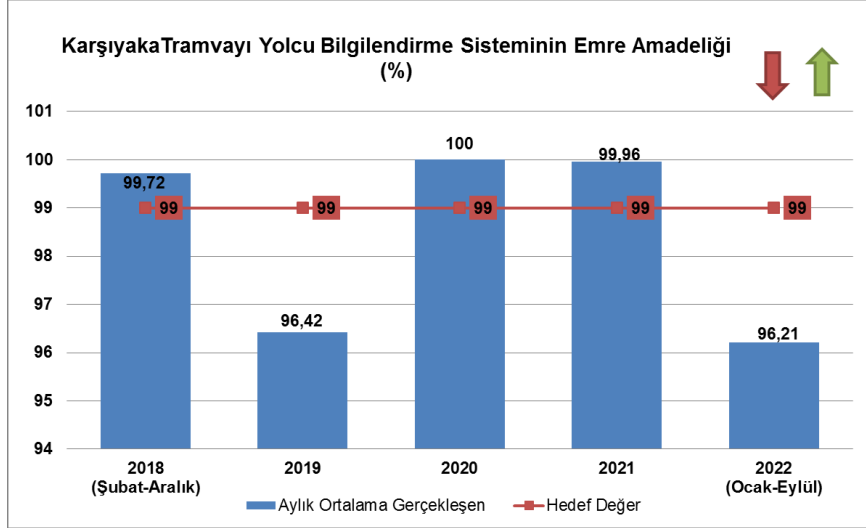
Şekil 10 : Metro Tren ve Yolcu İşletimini Etkileyen Tüm Sabit Ekipman Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km

Hedef 1.11.: Metro, Karşıyaka ve Konak Tramvayları yolcu bilgilendirme sistemini %99 oranında emre amade tutmak.

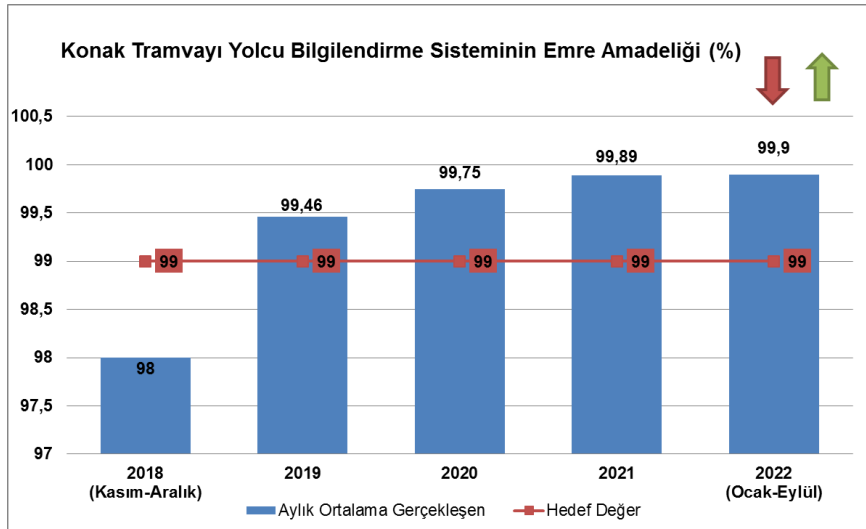
Yolcu bilgilendirme sistemi yolcularımıza direk temas eden bir başka ekipmanlarımızdan oluşmaktadır. Söz konusu ekipmanda meydana gelecek yanlış bilgilendirmeler yolcu memnuniyetinde düşüşe sebep olabilmektedir. İşletim süresi boyunca yolcu bilgilendirme sisteminin arızasız kalma sürelerini tamamen çalışmalarını gereken süreye oranlayarak, gerçekleşen emre amadelik durumunu ölçüyoruz.



Şekil 11 : Metro Yolcu Bilgilendirme Sisteminin Emre Amadeligi (%)



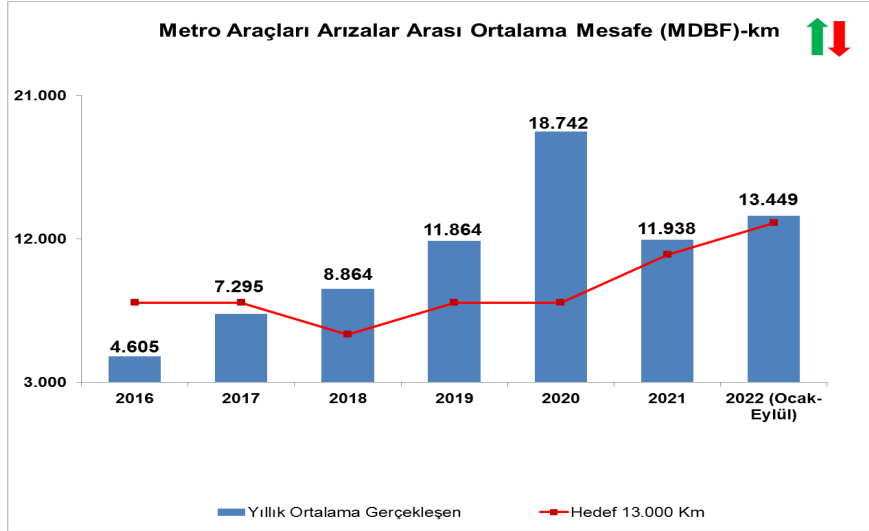
Şekil 12 : Karşıyaka Tramvayı Yolcu Bilgilendirme Sisteminin Emre Amadeligi (%)



Şekil 13 : Konak Tramvayı Yolcu Bilgilendirme Sisteminin Emre Amadeligi (%)

Hedef 1.12.: Metro araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBF) 13.000 km ve üzerinde tutmak.

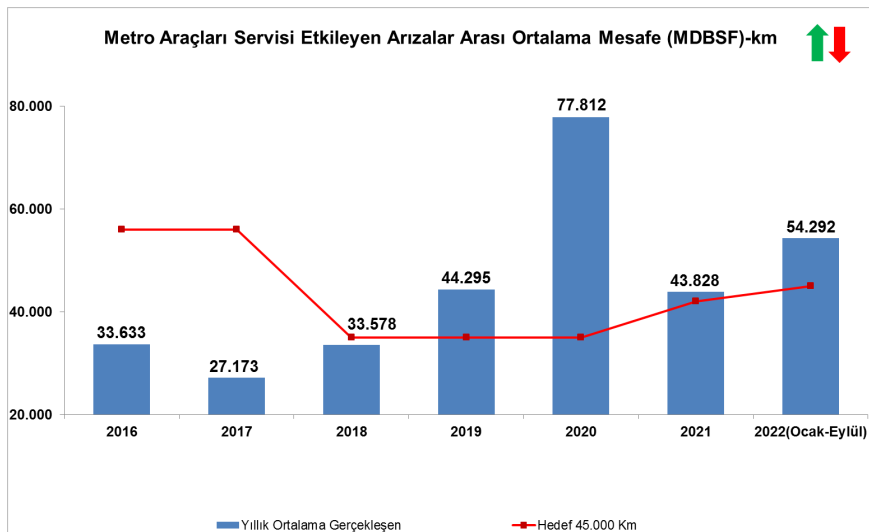
Bu Temel Performans Göstergesi'nde (TPG) amaç araç arızalarının sıklığını ölçmektir. Araçlar tarafından kat edilen km cinsinden toplam mesafenin toplam arıza sayısına bölünmesiyle hesaplanır.



Şekil 14 : Metro Araçları Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBF)-km

Hedef 1.13.: Metro servisi etkileyen araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 45.000 km ve üzerinde tutmak.

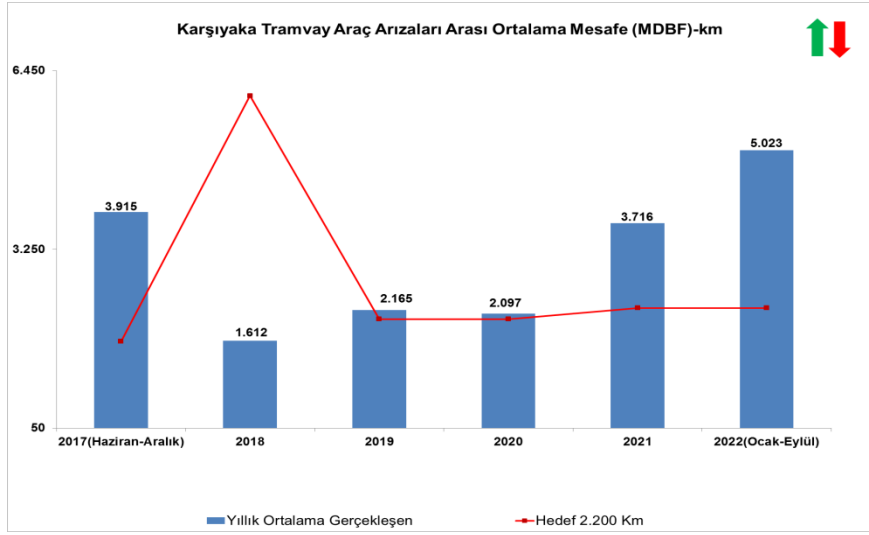
Bu TPG' de amaç servisi etkileyen araç arızalarının sıklığını ölçmektir. Araçlar tarafından kat edilen km cinsinden toplam mesafenin servisi etkileyen arıza sayısının toplamına bölünmesiyle hesaplanır.



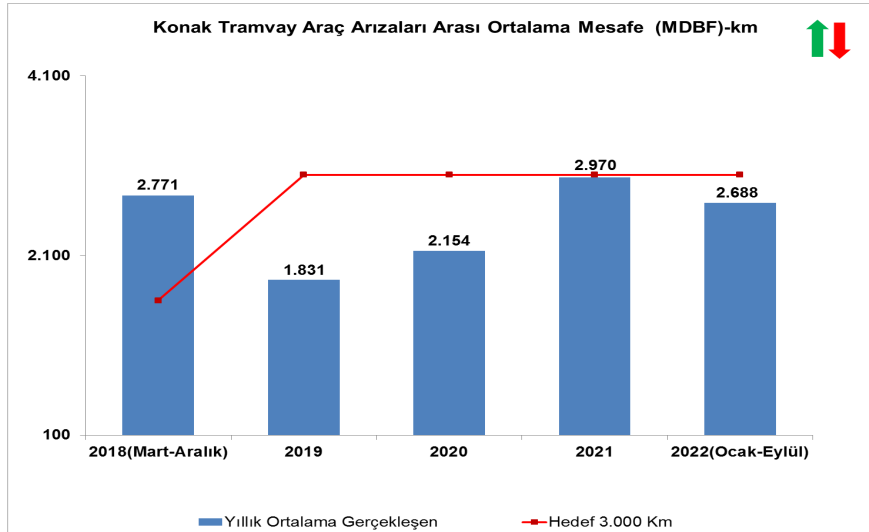
Şekil 15 : Metro Araçları Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km

Hedef 1.14.: Karşıyaka Tramvay araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBF) 2.200 km'nin üzerinde, Konak Tramvay araç arızaları arası ortalama mesafeyi (MDBF) 3.000 km'nin üzerinde tutmak.

Bu TPG' de amaç araç arızalarının sıklığını ölçmektir. Araçlar tarafından kat edilen km cinsinden toplam mesafenin toplam arıza sayısına bölünmesiyle hesaplanır.



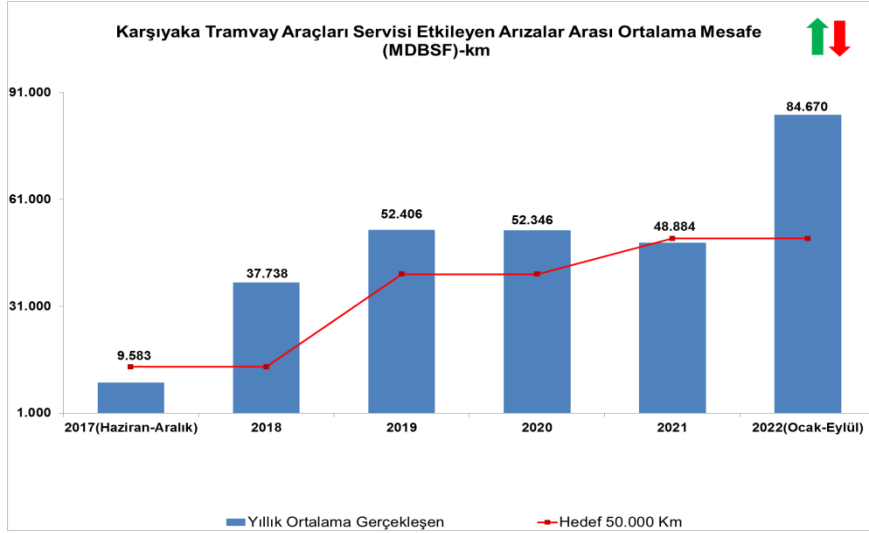
Şekil 16 : Karşıyaka Tramvayı Araç Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBF)-km



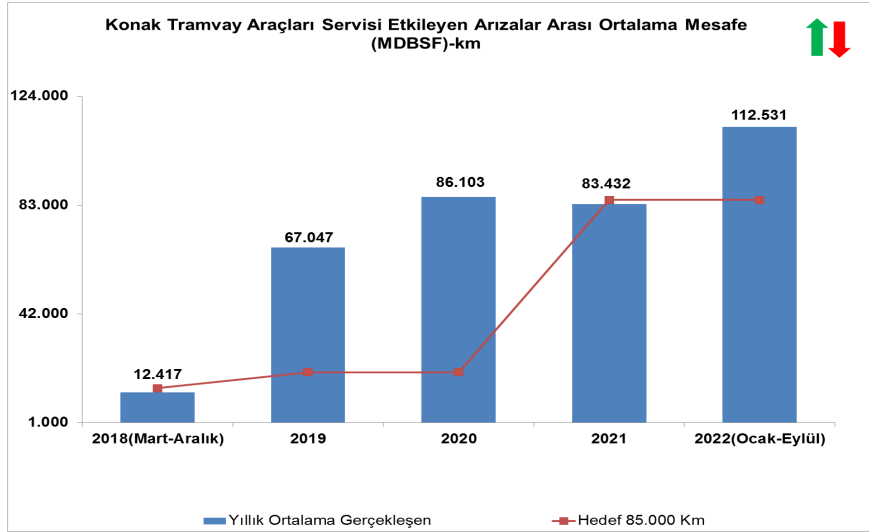
Şekil 17 : Konak Tramvayı Araç Arızaları Arası Ortalama Mesafe (MDBF)-km

Hedef 1.15.: Karşıyaka Tramvay araçları servisi etkileyen arızalar arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 50.000 km'nin üzerinde, Konak Tramvay araçları servisi etkileyen arızalar arası ortalama mesafeyi (MDBSF) 85.000 km'nin üzerinde tutmak.

Bu TPG' de amaç servisi etkileyen araç arızalarının sıklığını ölçmektir. Araçlar tarafından kat edilen km cinsinden toplam mesafenin servisi etkileyen arıza sayısının toplamına bölünmesiyle hesaplanır.



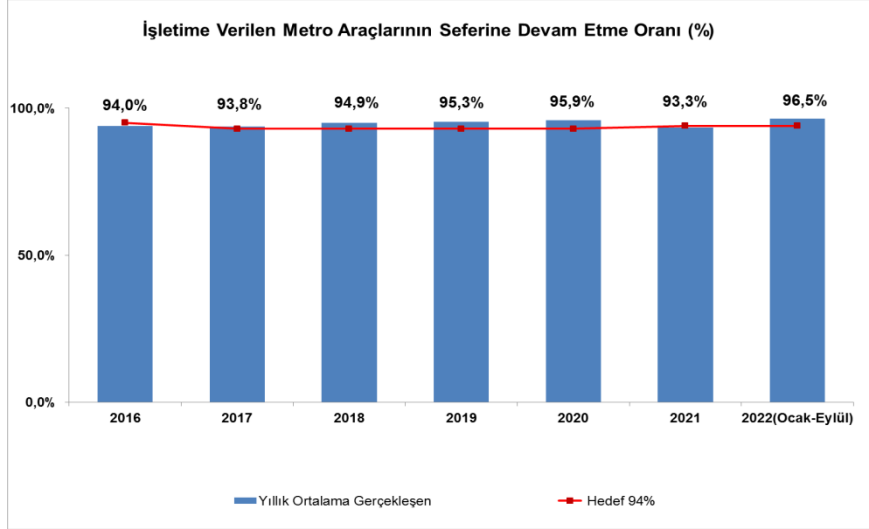
Şekil 18 : Karşıyaka Tramvay Araçları Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km



Şekil 19 : Konak Tramvay Araçları Servisi Etkileyen Arızalar Arası Ortalama Mesafe (MDBSF)-km

Hedef 1.16.: İşletime verilen Metro araçlarını %94 oranında seferine devam edebilir tutmak.

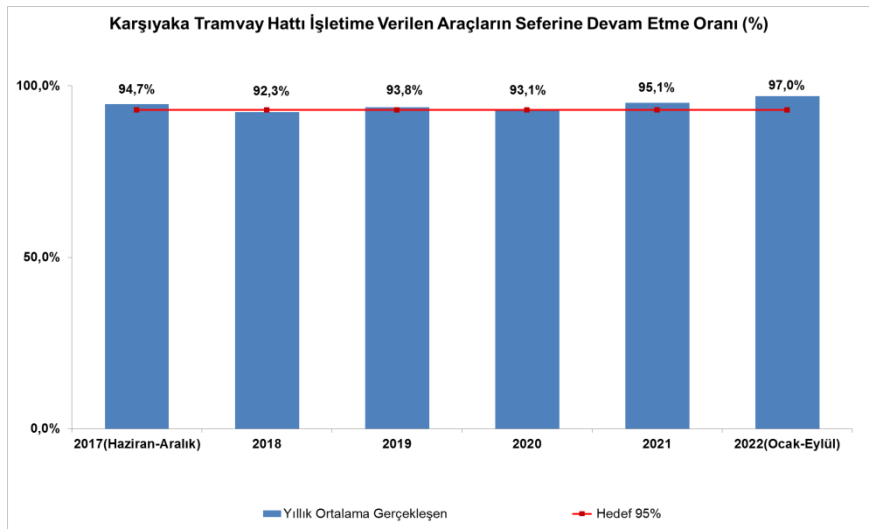
Bu TPG' de amaç araçların arızasız bir şekilde işletim planını ne kadar karşıladığını ölçmektir. İşletime verilen araç sayısı ile arıza nedeniyle işletime devam edemeyen araç sayısının oranlanmasıyla hesaplanır.



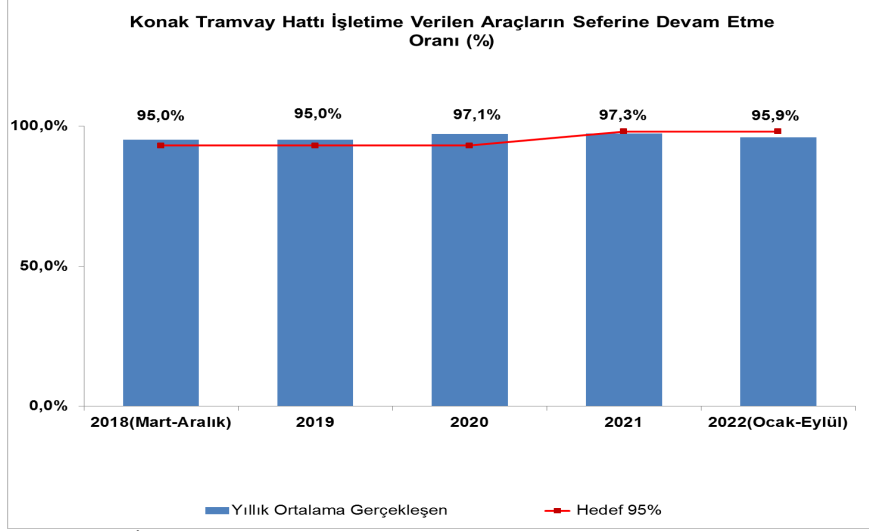
Şekil 20 : İşletime Verilen Metro Araçlarının Seferine Devam Etme Oranı (%)

Hedef 1.17.: İşletime verilen Tramvay araçlarını %95 oranında seferine devam edebilir tutmak.

Bu TPG' de amaç araçların arızasız bir şekilde işletim planını ne kadar karşıladığını ölçmektir. İşletime verilen araç sayısı ile arıza nedeniyle işletime devam edemeyen araç sayısının oranlanmasıyla hesaplanır.



Şekil 21 : İşletime Verilen Karşıyaka Tramvay Araçlarının Seferine Devam Etme Oranı (%)



Şekil 22 : İşletime Verilen Metro Araçlarının Seferine Devam Etme Oranı (%)

3.2.Stratejik Amaç - 2 Hedeflerine İlişkin Açıklamalar

Hedef 2.1.: ABB üretimi Metro Araçlarında KDTV (Kamera) Sistemi Kurulumu

ABB üretimi araçların modernizasyonu kapsamında tüm ABB üretimi araçlarda KDTV (Kamera) sistemi tesis edilecek.

Hedef 2.2.: ABB üretimi Metro Araçları 4 No'lu Bakımı (Revizyonist Bakım)

4 nolu bakım kapsamında ABB üretimi araçlarında yapılacak revizyonlar; Düşey ve yatay yolcu tutamaklarının yenilenmesi. Komple dış boyanın yenilenmesi.

Hedef 2.3.: Metro Scada Sisteminin fiber altyapı üzerinden bilgi aktarımının sağlanması

Metro hattı birinci aşama istasyonlarında bulunan 10,5kV RTU'ların haberleşmesinde kopmalar ve gecikmeler yaşanmaması adına mevcut altyapının fibere dönüştürülmesi çalışması planlanmıştır.

Hedef 2.4.: Metro istasyonları kamera ve network altyapısının değişmesi

Günümüz yenilenen teknoloji ile sistem emniyetinin artırılması için ip tabanlı kamera sistemine geçilerek, her noktanın izlenmesi ve kayıt altına alınması sağlanacaktır. Bu çalışma gereği olarak istasyon ve merkez arası fiber haberleşme altyapısı yenilenmesi gerekmektedir.

Hedef 2.5.: Ulusal Meslek Standartlarına uygun belgelendirme

Raylı Sistemler alanında yayınlanmış Ulusal Meslek Standartlarına uygun olarak ilgili personellerin belgelendirilmesi.

EKLER

EK - 1

İZMİR METRO A.Ş. STRATEJİK PLANLAMA EKİBİ

Adı Soyadı	Görevi
Sönmez Alev	Genel Müdür
Cemil Demirmen	Genel Müdür Yardımcısı (Mali ve İdari)
Ertan Sayılkan	Genel Müdür Yardımcısı (İşletme)
Ufuk Karagüney	Genel Müdür Yardımcısı (Teknik) /Enerji Yönetim Temsilcisi
Burcu Karadeniz	İnsan Kaynakları Müdürü/ İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Temsilcisi
Ebru Karadayı	Genel Müdür Yardımcısı Asistanı (Teknik)
Esra Seyyar	Sabit Tesisler Departmanı Planlama ve Performans Şefi /Kalite Yönetim Temsilcisi /Çevre Yönetim Temsilcisi
Figen Büyükoztürk	Trafik Departmanı Planlama ve Performans Şefi
M. Erkan Sözen	İş Geliştirme ve Bütçe Planlama Şefi

İZMİR METRO A.Ş. İLETİŞİM BİLGİLERİ

ADRES: İzmir Metro-İzmir Büyükşehir Belediyesi Metro İşletmeciliği Taşımacılık İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş

2844 sok.No:5 35110-01 Mersinli-İZMİR

TELEFON: 0(232) 461 54 45

FAX NUMARASI: 0(232) 461 47 69

WEB SİTESİ : www.izmirmetro.com.tr, www.tramizmir.com.tr

E-MAIL : info@izmirmetro.com.tr

EK - 2

İZMİR METRO A.Ş. ORGANİZASYON ŞEMASI

