

İZMİR METRO

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

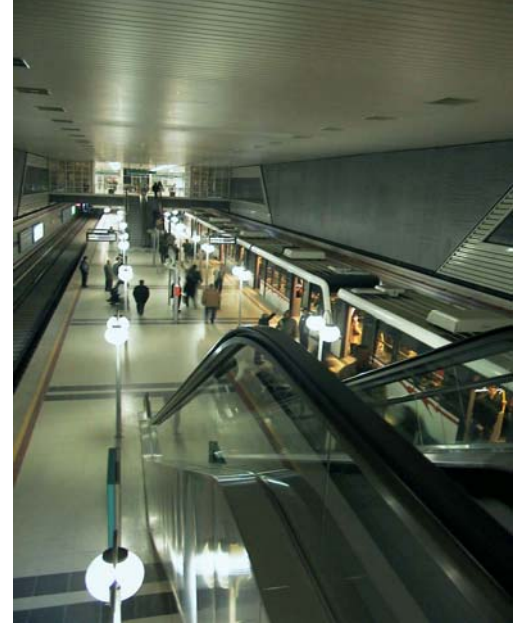


İZMİR METRO A.Ş.'NİN AMACI

İzmir Metro A.Ş., yolcuların **hızlı, güvenilir, emniyetli ve konforlu** yolculuk gereksinim ve beklentilerini hizmet kalitesinden ödün vermeden, yüksek verimlilik düzeylerinde karşılamak amacıyla kurulmuştur.

İzmir Metro A.Ş., yolcu sayısını ve yolcu memnuniyetini sürekli olarak artırmak için;

- Ulaşımında gecikmesiz, zamanında hizmet,
- hizmette yüksek kalite,
- çalışanlarda yüksek performans düzeyi,
- yolcularla etkili, sürekli ve anında iletişim,
- işletmede verimli maliyet ve yatırım yönetimini hedef olarak benimser.



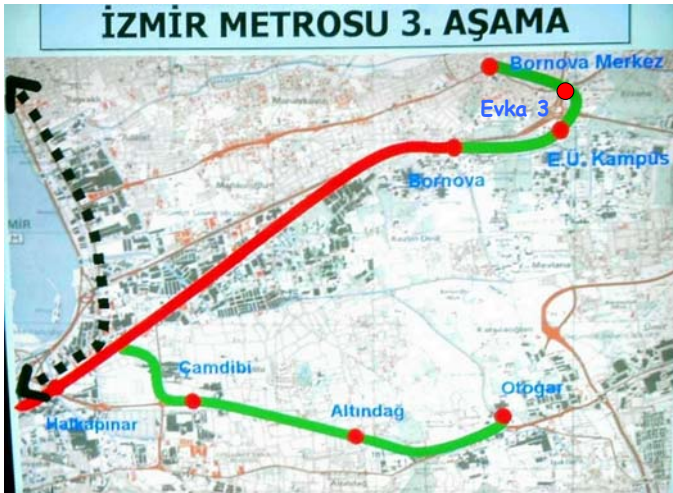
İZMİR METRO A.Ş.'NİN İŞLETME ANLAYIŞI

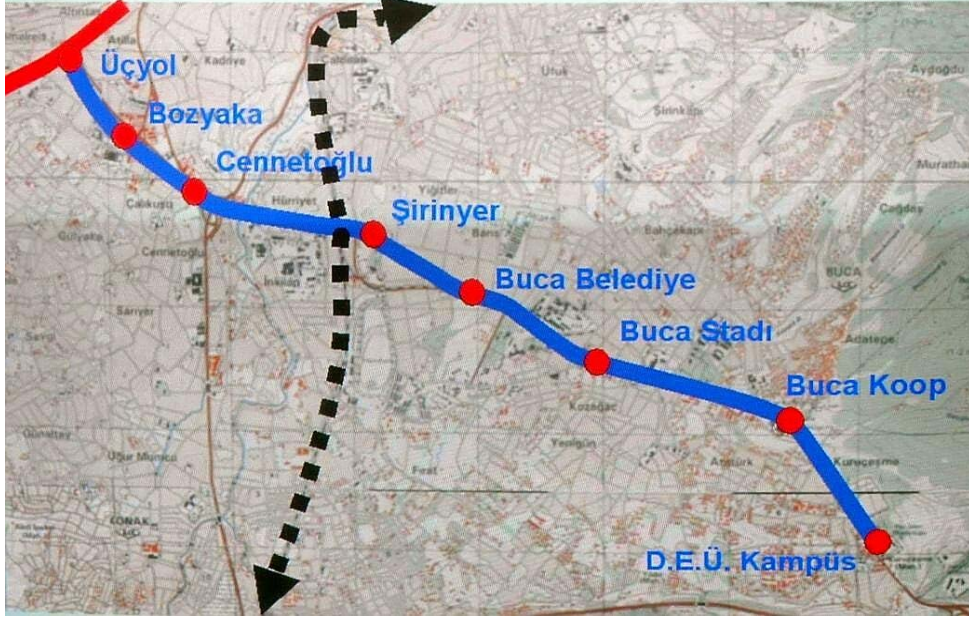
İzmir Metro A.Ş. için işletme faaliyetlerinin temel yol göstericisi, yolcuların ulaşımına ilişkin gereksinim ve beklentileridir. İzmir Metro A.Ş., 'Başarı'yı 'Yolcuların Memnuniyeti' olarak tanımlar ve işletmenin her aşamasında, uluslararası standartlara göre çalışma ilke ve kurallarını belirler, uygulamaya geçirir.



MEVCUT DURUM VE GELECEĞE YÖNELİK PROJELER

İzmir Hafif Raylı Sistemi 1. Aşama Üçyol-Bornova Arası 45.000 kişi/saat/yön kapasiteli, 10 adet yolcu istasyonu olup, 11,6 km uzunluğundadır. **2. Aşama (Üçyol-F.Altay) Yapım İşinde**, Üçyol – F.Altay arası 5,5km'lik güzergah tamamen yeraltında olup 6 adet yer altı istasyonu (İzmirspor, Hatay, Göztepe, Poligon, Güzelyalı, F.Altay) yapılacaktır. Mevcut İzmir Metrosuna 2. Aşama'nın eklenmesi ile tanınan yolcu sayısı günde 160.000 'e ulaşacaktır. **3. Aşama Bornova Merkez ve Otogar Bağlantıları**, İzmir Metrosunun Ege Üniversitesi Hastanesi önündeki son istasyondan Bornova merkeze (3,2km) (Üniversite, Evka 3, Bornova Merkez) ve Halkapınar istasyonundan Kamil Tunca Bulvarı altından Otogara (4,5km) (Halkapınar, Vakıf, Çamdibi, Altındağ, Otogar) proje çalışmaları tamamlanmak üzeredir. **4.Aşama F.Altay- Balçova Dokuz Eylül Üniversitesi Hastanesi Arası**, tamamı yer altında olan 3750m uzunluğundaki söz konusu güzergahta 4 adet yer altı istasyonu planlanmıştır..**5.Aşama Üçyol-Buca- 9 Eylül Kampusu Güzergah** etüdü yapılıyor. Bunun yanı sıra, Halkapınar İstasyonu'ndan İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan ve TCDD işbirliği ile yürütülen **Aliğa – Menderes hattının metro standardına yükseltilmesi** projesinin tamamlanmasıyla birlikte toplam 97 km'lik etkin bir aktarmalı ulaşım olanağı yaratılacak.



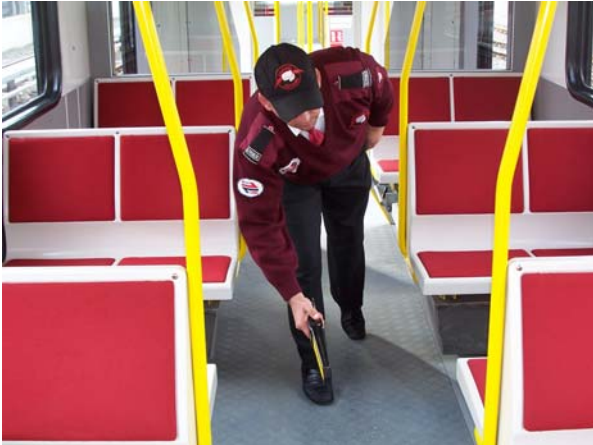
**İZMİR METROSU 5. AŞAMA
ÜÇYOL-D.E.Ü KAMPÜS****İZMİR
RAYLI
SİSTEMİ
Kent
Bütünü**

-  Banliyö Sistemi
-  Metro Sistemi 1. Aşama
-  Metro Sistemi 2. Aşama
-  Metro Sistemi 3. Aşama
-  Metro Sistemi 4. Aşama
-  Metro Sistemi 5. Aşama



İZMİR METROSU

- **Hızlı:** Üçyol-Bornova arası yolculuk 17 dakikada tamamlanıyor. Oysa kent içinde yolculuk süresi yoğun saatlerde ortalama 40 dakikaya çıkarken, aynı saat diliminde otomobillerin kent içi ortalama hızı 10 km'ye kadar düşüyor. Saatte 80 km'ye kadar çıkabilen hız kapasitesiyle, İzmir Metrosu'nun kent içi trafiğindeki ortalama yolculuk süresini %50 oranında azaltması bekleniyor.
- **Güvenilir:** Düzenli ve sık sefer aralıklarıyla hizmet verecek olan İzmir Metrosu'yla, eve, işe, randevuya gecikmeden ulaşma olanağı doğuyor. İzmir Metrosu, yoğun saatlerde istasyonlara gerektiğinde ve aşırı yolcu yoğunluğu halinde **2.5 dakikada** bir araç gelmesini sağlayacak sistemlerle donatılmış durumda.

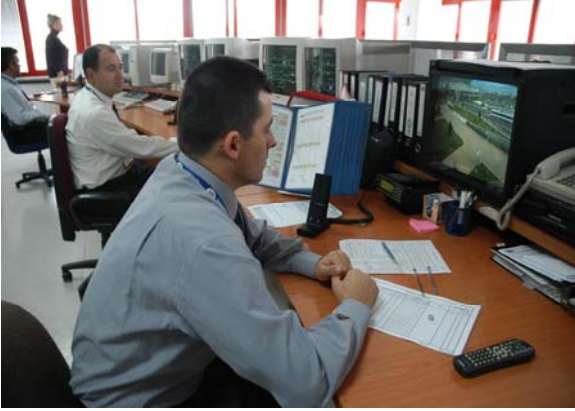


- **Konforlu:** Son teknoloji ile döşenmiş raylar üstünde sarsıntısız, titreşimsiz, gürültüsüz bir ulaşım. Geniş oturma kapasitesine sahip konforlu araçlar, peronlara uzanan yürüyen merdivenler, ferah ve geniş platformlar, birer alışveriş ve yaşam merkezlerine dönüşen yeraltı istasyonları...
- **Emniyetli ve Güvenli:** Kaza riski uçak, otomobil, otobüs gibi öteki ulaşım araçlarına göre çok daha az. İzmir Metrosu'nun çok ileri fonksiyonlarla donatılmış sinyalizasyon ve **Otomatik Tren Koruma (ATP)** sistemleri, emniyetli bir yolculuğu yüksek düzeylerde güvenceye alıyor. Sürücü, seyir anında kuralların gerektirdiği bir önlemi atlarsa, Otomatik Tren Koruma Sistemi bunu sürücüye hatırlatıyor. Sürücünün gerekli hareketleri yapmadığı gözlenirse, Otomatik Frenleme Sistemi bir otomatik pilot gibi devreye girerek, hızı istenen seviyeye düşürüyor, gerekirse acil frenlemeyle durduruyor. Trafik Kontrol Merkezi, telsiz sistemiyle de sürücüyle sürekli iletişimde kalıyor. İzmir Metrosu'nun özel güvenlik görevlileri de, yolcuların günün her saatinde güvenle yolculuk yapmaları için hizmet veriyor.

- **Yüksek Kapasite ve Verimlilik:** İzmir Metrosu, 2.5 dakikalık sefer sıklığı ve üçlü araç dizileriyle günde 800 bin; 2,5 dakikalık sefer sıklığı ve beşli araç dizileriyle günde 1.7 milyon yolcuya hızlı ve güvenli ulaşım hizmeti verebiliyor. İzmir Metrosu'nun araç dizilerindeki her bir vagonunun taşıyacağı yolcu sayısı, 200 otomobilin taşıyabileceği toplam yolcu sayısını aşıyor.



- **Yolcu Bilgilendirme:** Sefer saatleri, bir sonraki trenin varış saati ile ulaşım hizmetlerine ilişkin güncel bilgiler ve değişiklikler platformlardaki dijital panolardan anında yolculara aktarılıyor. Yolcu, ulaşım zamanını en verimli biçimde öngörme ve değerlendirme olanağına kavuşuyor.



- **Yüksek Teknoloji:** Metro trenlerinin işleyişi çağdaş sinyalizasyon sistemi sayesinde tümüyle bilgisayarlarla Trafik Kontrol Merkezi'nden denetleniyor. İzmir'in ulaşım gereksinimlerine göre, çağdaş teknolojilerle özel olarak tasarlanan İzmir Metrosu'nun araçları, konforlu bir yolculuk ortamı yaratıyor.
- **Çevreci:** İzmir Metrosu, atmosferi kirliletmeyen, enerji kullanımında tasarruf sağlayan, kent içi trafik yoğunluğunu rahatlatan ve gürültüsüz bir ulaşım seçeneği... Kent merkezindeki (Üçyol-Konak-Çankaya-Basmane) ulaşımın tümüyle yeraltına alınmasıyla da daha çok alanın yeşile ayrılmasına olanak tanındı ve kent silüeti değişmedi.

- **Ekonomik:** İzmir Metrosu maksimum enerji tasarrufu sağlayacak biçimde projelendirildi. Araçlar yokuş aşağı giderken ve rejeneratif fren yaparken jenaratörleriyle sisteme geri enerji vererek, enerjinin en verimli biçimde kullanılmasını sağlıyor.



İZMİR METROSU ARAÇLARI



Hafif raylı araç tipinde tasarımlanan İzmir Metro'sunun araçları, altı aksı ve üç bogisi olan "körüklü" bir ünedir. Sürücü kabinli **(MD) 30 adet** ve sürücü kabini bulunmayan **(M) 15 adet** (toplam 45 adet) araç bulunmaktadır.

İstasyon peronları da, en fazla beşli dizilerle servis verebilecek uzunlukta tasarlanmıştır (125 m.).

İzmir Metro'su araçlarının her birinde 44 koltuk bulunmakta ve azami olarak her bir vagon yaklaşık 300 kişi taşıyabilmektedir.

Her araç, gidilen yönü, bir sonraki istasyonu ve varılan istasyonu bildiren görsel-ışitsel yolcu bilgilendirme sistemiyle donatılmıştır. Tek şeritli dijital panoların yanı sıra, genel anons sistemiyle sürücü, yolcularla her an iletişim sağlayabilmektedir.

Yolcu havalandırma ve ısıtma sistemi dışardaki sıcaklık -3 C derecesyken araç içinde +20 C derecelik bir sıcaklığı koruyacak kapasitedir. Sürücü kabininde ayrıca, en ağır şartlarda sürüş güvenliğini sağlamak için, ısıtma-soğutma ünitesi yerleştirilmiştir. Tüm araçlarda klima sistemi bulunmaktadır.



İZMİR METROSU İSTASYONLARI ve GÜVENLİ YOLCULUK



İzmir Metro'sunun 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 yarım tünel içinde yer almaktadır. İstasyonlar arasındaki uzaklık 0.8 km. ile (Basmane) ile 1.6 km. (Üçyol-Konak) arasında değişmektedir. Üçyol, Hilal ve Stadyum istasyonları "**yan**", geri kalanlar ise "**ada**" tipi istasyonlardır.

İstasyonlara ve platformlara ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla, tüm istasyonlara 53 adet yürüyen merdiven ve 32 adet engelli ve yaşlılar için asansörler yerleştirilmiştir. Üçyol'da (6), Konak'ta (10) ve Çankaya'da (1) bulunan toplam 17 adet dükkan, yolcuların çeşitli alışveriş gereksinimlerine yanıt verecek biçimde, ihale yöntemiyle ticari işletmeye açılacaktır.

İstasyon peronlarının boyu 125 metredir ve beşli bir araç dizisinin işleyişine olanak verecek kapasitedir. Üçyol, Konak, Çankaya, Basmane, Halkapınar, Stadyum ve Bornova'da ikişer, öteki istasyonlarda birer bilet gişesi bulunmaktadır. 55'ü giriş, 48'i çıkış olmak üzere toplam 103 turnike yerleştirilmiştir.

İzmir Metro'sunun her istasyonunda bir **İstasyon Şefi**, bir **İstasyon Operatörü**, **Teknik Hizmet Sorumluları** ve **Güvenlik Elemanları** yolcuların güvenle ve emniyetle seyahat edebilmeleri için ilk seferden son sefere kadar görev başında

olacaklardır. Her metro istasyonunun, **Trafik Kontrol Merkezi** aracılığıyla, **itfaiye, polis** ve **sağlık** ekiplerine doğrudan haberleşme bağlantısı bulunması, her türlü riskli duruma anında müdahale olanağı yaratmaktadır.



İZMİR METRO A.Ş. TEKNİK EMNİYET YÖNETİMİ

İzmir Metro A.Ş.'nin emniyet politikası, kurum çalışanları ile İzmir Metro'sunda seyahat eden tüm yolcular için emniyetli, güvenli, sağlıklı ve konforlu bir ortam yaratmayı sağlamak ve bu konularda ileri gitmiş Dünya firmaları ile temas ederek başarılı bir işletme olgusu yaratmaktır. İyi yönetim,emin ve güvenli teknoloji,tecrübeli ve eğitimli kadrosu ile İzmir Metro A.Ş.'nin emniyet politikası, "**risk yaratacak konuların belirlenmesi ve ortadan kaldırılması, kazaların önlenmesi, ulaşım sisteminin korunması ve etkinliğinin artırılması**"nı içermektedir.



İyi yönetim,emin ve güvenli teknoloji, tecrübeli ve eğitimli kadroları ile kazaları, mevcut riskleri ortadan kaldırma çalışmaları amaç edinilmiştir. Bu nedenle;

- Yolcularımız ile ilişkide üstünlük,
- Eğitim ve tecrübe seviyesi daha yüksek personel ile çalışılması,
- Denetimler yaparak eksik veya yanlış konuların giderilmesi,
- Mevcut yasa ve yönetmelik ve kurallara uyulması,
- Çalışanlarımızın raylı sistemler konularında devamlı eğitimli olmaları,
- Çalışanlarımızın katılımcı ve yaratıcı olmalarının teşviki,
- Emniyetin herkesin sorumluluğu olduğunun

bilinmesi,

-Ulaşım sisteminin korunması ve etkinliğinin artırılması, teknik emniyet ve sağlık politikamızın ana unsurlarıdır.

İzmir Metro'su tren işletme sistemi tam bir çevreci anlayışının içinde yer almaktadır.Bu anlayışın İzmir şehrinde yaşayan topluma daha yararlı olması için;

- Yerel çevrenin korunması açısından havaya,toprağa ve suya yapılan deşarjların yasal çerçevede sağlanması,
- Enerji ve doğal kaynak tasarrufu,
- Temiz çevre faaliyetinin yayılması,
- çevre politikamızın ana unsurları olarak amaç edinilmiştir.



İZMİR METRO A.Ş. İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİ

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 Politikası'nın temelini oluşturur.

İnsan Kaynakları Politikası;

- Bağlılık, iş güvencesi, açıklık, iş doyumu,
- 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.



METRO PROJESİNİN TARİHÇESİ



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

İzmir Ulaşım Master 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 güzergahın 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 Mart ayında imzalandı.

Proje 2000 yılı Nisan ayında teslim edildi.



İZMİR METROSU TÜNELLERİNİN YAPIM ÖZELLİKLERİ

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 metre altından delinerek açıldı. 1400 metre uzunluğunda birbirine paralel iki tünelden oluşan Ümmühan Ana Tüneli, İzmir Metrosu güzergahının 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 tasarımı yapıldı. 80 m. uzunluğunda, 6.45 metre çapındaki dev makina, **Yapı Merkezi**'ndeki Türk mühendislerin katkılarıyla, İzmir Metrosu için Almanya'da özel olarak üretilmiştir. **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 metre ile 13 metre arasında değişiyor. Tünelin 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 kolaylaştıracağına inanarak, tünellere 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in annesinin ismiyle anıyor.



Konak-Üçyol arasındaki 1.7 kilometrelik 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. Yüzeiden 30-60 metre aşağıda bulunan çift hatlı bölümün ana tünelinin genişliği 10 metre. İstasyonların bulunduğu noktalarda 17 metreye genişliyor. Yokuş aşağı %4 eğimle ilerleyen tünelin ortalama derinliği 25 metreye ulaşıyor. Üçyol derin tünel istasyonu ise, yerin 32 metre altında inşa edildi.



BİRİNCİ AŞAMA İNŞAATI

İhale Tarihi	: Haziran 1992
Sözleşmenin İmzalanma Tarihi	: Ocak 1993
Kredi Görüşmelerinin Tamamlanması	: Mart 1994
Temel Atma	: Aralık 1994
Avans Ödemesi ve İşin Başlangıcı	: Haziran 1994
Müşavirin İşe Başlama Tarihi	: Haziran 1995
Güzergah Değişikliği Anlaşması ve İşin Fiili Olarak Başlama Tarihi	: Ekim 1995
İlk Aracın Teslim	: Ağustos 1996
Proje Sonu	: Nisan 2000
Kesin Kabul	: Nisan 2001
İşin Sözleşme Bedeli	: 422,789,766 US\$
<u>Son Keşif Bedeli</u>	: <u>584,929,682 US\$</u>
Keşif Artış Yüzdesi	: % 38.35
Müşavirlik Hizmetleri Sözleşme Bedeli	: 4,990,000 US\$
<u>Müşavirlik Hizmetleri Son Keşif Bedeli</u>	: <u>7,469,855 US\$</u>



İZMİR METROSU

Toplam Uzunluk	11,6 km
	4,5 km yer altı
	2,8 km viyadük
	3.6 km hemzemin
	0.7 km yarma
Pik Saatte Kapasite	45.000 kişi/saat/yön
Maksimum Kapasite	1.700.000 kişi/gün
Fizibilite Kapasitesi	400.000 kişi/gün
Ortalama Yolculuk	6 km/kişi
Yolculuk Süresi	16 dk 23 sn
Sefer Aralığı	2,5 dakika (minimum)
Dizide Araç Sayısı	03.04.2005
Toplam Araç Sayısı	45
Depo Kapasitesi	140 araç
Enerji Temini	750 V DC
Besleme Tipi	3'üncü Ray
Maksimum Hız	80 km/saat
Ticari Hız	40 km/saat
Maksimum İvme	1 m/sn ²
Maksimum Ters İvme	1,1 m/sn ³
Hat Standardı	80 km
Ray Ağırlığı	49 kg/m
Ray Açıklığı	1.435,00 mm
Min. Yatay Kurb	250 m
Min Düşey Kurb	3.000,00 m
Ray Eklemesi	Kaynaklı
İstasyon Sayısı	10
İstasyon Peron Yüksekliği	88 cm
Peron Boyu	125 m
Peron Alanı	500 m ²
İstasyon Ara Mesafesi	0.6 - 1.6 km
Toplam Gişe Sayısı	17
Toplam Turnike Sayısı	103
Yürüyen Merdiven Top.	53
Asansör	32

İZMİR METROSU ARAÇLARI

Araç Gövde Genişliği	2650 mm
Kuplörler Arası Uzunluk	23500 mm
Araç Yüksekliği (Ray üstünden)	3760 mm
Yolcu Kapısı Açıklığı	1400 mm, (Her yanda 4 kapı)
Oturan Yolcu Sayısı	44
Ayakta Yolcu Sayısı (8 yolcu/m2)	280 (M), 264 (MD)
Azami Kapasite	300 kişi/araç
Cer Motorları Sayısı	4
Cer Gücü	300 KW
Hızlanma	1.0 m/sn ²
Dara Ağırlığı	32000 kg. (MD tipi araç)
Kapı Çalıştırma Sistemi	Elektrik/Pnömatik
Araç Dıř Gövdesi Malzemesi	Çelik
Primer Süspansiyon	Havalı Yaylar
Fren Sistemleri	Rejenerasyonlu dinamik fren
	Ters yaylı pnömatik disk frenler
	Elektro-manyetik ray freni



GÜÇ TEMİN SİSTEMİ

- Trenlerimizin çalışması için üç noktadan 34,5 kV ağ bağlantısı
- Trafo merkezlerimiz arasında 34,5 kV iç bağlantı
- İstasyonlarımız için dört noktadan 10.5 kV ağ bağlantısı
- İstasyonlarımız arasında 10.5 kV iç bağlantı

Araçlara enerji vermek için ;

- Üçüncü ray üzerinden 750V DC
- Üçüncü ray;
 - Alüminyum + Paslanmaz Çelik Kompozit Kesit
 - Altın Beslemeli
 - Kılıfla Korunmalı

Ayrıca araçlarımız fren yaparken enerji üreterek sisteme geri vermekte ve böylece enerji en ekonomik biçimde kullanılmaktadır.



İZMİR METROSU'NDA YOLCULUK SÜRELERİ

İSTASYON	SEYAHAT SÜRESİ (Saniye)	İSTASYONDA KALİŞ SÜRESİ (Saniye)
ÜÇYOL		
	116	
KONAK		40
	76	
ÇANKAYA		30
	64	
BASMANE		30
	84	
HİLAL		20
	97	
HALKAPINAR		20
	96	
STADYUM		20
	81	
SANAYİ		20
	81	
BÖLGE		20
	79	
BORNOVA		
TOPLAM	774	200

Üçyol-Bornova: 16 dakika 23 saniye



İSTASYONLARA İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

İSTASYON ADI	İNŞAAT TİPİ	İSTASYON ARASI UZAKLIK	HAT SAYISI	YÜRÜYEN MERDİVENLER	ASANSÖRLER	PERONLAR	BİLET GİŞELERİ	TURNİKE	GİRİŞ/ÇIKIŞ KAPILARI
Üçyol	Derin Tünel		2	23	4	2 (yan)	2	11 g / 6 ç	5
		1.547							
Konak	Aç-Kapa		2	7	5	1 (ada)	2	9 g / 8 ç	5
		1.048							
Çankaya	Aç-Kapa		2	8	6	1 (ada)	2	6 g / 6 ç	4
		774							
Basmane	Aç-Kapa		2	4	2	1 (ada)	2	4 g / 4 ç	1
		1.038							
Hilal	Viyadük		2	2	2	2 (yan)	1	3 g / 2 ç	1
		1.475							
Halkapınar	Yer Seviyesi		3	3	3	2 (ada)	2	5 g / 6 ç	2
		1.363							
Stadyum	Viyadük		2	2	2	2 (yan)	2	3 g / 4 ç	1
		1.176							
Sanayi	Yer Seviyesi		2	1	3	1 (ada)	1	3 g / 2 ç	2
		1.105							
Bölge	Yer Seviyesi		2	1	3	1 (ada)	1	3 g / 2 ç	2
		1.053							
Bornova	Kapa-Aç		2	2	2	1 (ada)	2	8 g / 8 ç	2
TOPLAM				53	32		17	55 g / 48 ç	25

İstasyon Peron Yüksekliği : 88 cm.
Peron Boyu : 125 m.