

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

KENT MORFOLOJİSİNİ ETKİLEYEN NEDENLER VE
EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA BÖLGESİNİN İSTANBUL
ULAŞIMINA ETKİLERİ

Yüksek Lisans Tezi

Burhan AYAN

Danışman: Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN

Istanbul, 2010

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tezin Başlığı :Kent Morfolojisini Etkileyen Nedenler ve Eminönü Tarihi
Yarımada Bölgesinin İstanbul Ulaşımına Etkileri
Öğrencinin Adı Soyadı :Burhan AYAN
Tez Savunma Tarihi :14.06.2010

Bu yüksek lisans tezi Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Yrd. Doç. Dr. F. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdür Vekili

Bu tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Tez Sınav Jürisi Üyeleri :

Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN (Tez Danışmanı) :

Prof. Dr. Mustafa ILICALI :

Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN :

T.C
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Title of the Master's Thesis : Factors Affecting Urban Morphology and Effect of
Historical Eminönü Region on Istanbul Transportation
Name/Last Name of the Student : Burhan AYAN
Date of Thesis Defense : 06.14.2010

The thesis has been approved by the Graduate School of Natural and Applied Sciences.

Yrd. Doç. Dr. F. Tunç BOZBURA
Acting Director

This is to certify that we have read this thesis and that we find it fully adequate in scope, quality and content, as a thesis for the degree of Master of Science.

Examining Committee Members:

Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN (Supervisor) :

Prof. Dr. Mustafa ILICALI :

Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN :

TEŐEKKÜR

Yapmış olduğum tez çalışmasında; İstanbul Őhrinin kent yapısı ve ulaşım sistemlerine çok az da olsa bir katkı sađlayabilmiősem benim için bir övünç kaynağıdır.

Tezimin her aşamasında bilgi, gürüő ve desteğini benden esirgemeyen, her türlü zorlukta yanımda olan değerli danışman hocam Prof. Dr. Mustafa KARAŞAHİN'e bölüm hocalarımdan Prof. Dr. Mustafa ILICALI ve Öğr. Gör. Dr.Nilgün CAMKESEN'e ayrıca bana Yüksek Lisans olanağını sunan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne teőekkürü bir borç bilirim.

Ve yaşamın her anında maddi ve manevi her türlü desteğini benden esirgemeyen eőime ve bana inanan aileme sonsuz teőekkürlerimi sunarım.

ÖZET

KENT MORFOLOJİSİNİ ETKİLEYEN NEDENLER VE EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA BÖLGESİNİN İSTANBUL ULAŞIMINA ETKİLERİ

AYAN Burhan

KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ
Prof.Dr. Mustafa KARAŞAHİN

Haziran 2010, 119

Bu çalışmada; tarihten günümüze kadar gelen kent dokusu ve kentleşmenin temel unsurları incelenerek, ulaşım sistemlerine yönelik uygulamalar üzerinde çalışmalar yapılmıştır.

Başlangıç olarak, kent morfolojisi tanımı ve kent morfolojisi üzerinde yapılan çalışmalar ile birlikte kentleşmenin temel özellikleri, kent kimliğinin oluşumu, kentleşmeyi etkileyen etkenler tarihi süreçten günümüze kadar, buna ilave olarak kent dokusunun ve kentsel yaşam alanının nasıl değiştiğini ayrıca metropolitan gelişimi etkileyen etkenler incelenmiştir.

Daha sonra; İstanbul şehrinin en önemli bölgelerinden biri olan Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin mekansal fonksiyonel durumu, genel nüfus yapısı, bölgenin sokak ve mimari dokusu ile birlikte mevcut ulaşım sisteminin yapısı ve bu alanda yapılan çalışmaların değerlendirilmesi yapılmıştır.

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinde yapılan anket çalışmaları değerlendirilerek özellikle turizm ve ticari fonksiyonlarının etkisi ile oluşan nüfus yoğunluğu ile birlikte bölge ulaşım sisteminin ana unsurları olan yaya trafik hacminin ölçülmesi, ayrıca yaya ve taşıt trafiği ile ilgili ne tür düzenlemelerin yapılması gerektiğine dair yapılan çalışmalar yer almaktadır.

Çalışmanın sonunda; önceki bölümlerde elde edilen bulgular yorumlanarak geleceğe yönelik imar planları hazırlanırken kent dokusu, tarihi eserler ve sokak yapısının korunması sağlanarak ulaşım sistemlerine ekstra herhangi bir yük getirilmeden, Tarihi Yarımada'nın içindeki uygun alanlarda otopark alanları oluşturulması, bazı caddeleri araç trafiğine kapatıp yaya trafiğinin azalması ve toplu taşıma sistemlerinin entegre edilmesine dair farklı uygulamalar sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kent dokusu, Kentsel Yaşam Alanı, Ulaşım Sistemleri, Yaya Yoğunluğu, Taşıt Trafiği, Raylı Sistemler, Deniz Ulaşımı.

ABSTRACT

Factors Affecting Urban Morphology and Effect of Historical Eminönü Region on
Transportation of Istanbul

AYAN Burhan

Urban Systems and Transportation Assesment
Prof.Dr. Mustafa KARAŞAHİN

June 2010, 119

The objective of this study; to investigate extant urban identity from the earliest times, main considerations of urbanization and researchs on applications of transportation systems.

At the beginning, the definition and main properties of urbanization with the researchs on urban morpholohy, creation of an urban identity, factors affecting urbanization; moreover, silhouette and living space of urbans and factors affecting metropolitan development of them.

Then, the functionality of one of the most important region of Istanbul, Historical Eminönü Region, its general demography, current transportation systems with the formation of streets and architectural formation of region and evaluation of related researchs.

Evaluation of public surveys performed at Historical Eminönü Region and especially population arised by the effect of touristic and commercial functions, to measure the traffical intensity of pedestrains as a major component of regional transportation system, furthermore, researchs on what kind of arrangements should be done on pedestrain and vehicle traffics.

At the end of this study, the findings obtained from the previous sections are interpreted and in the process of housing plan preparation, urban pattern, historical monumets and supplying protection of the formation of streets without disturbing transportation systems is stated; moreover, it is added that how to constitute parking areas in the Historical Eminönü Region by preventing extra traffical mass, decreasing the pedestrain intensity by closing down some streets into the car traffic and entegration of public transportation.

Keywords: Urban Pattern, Urban Living Space, Transportation Systems, Pedestrian Intensity, Vehicle traffic, Railway Systems, Sea Transportation.

İÇİNDEKİLER

TABLOLAR.....	x
ŞEKİLLER.....	xi
KISALTMALAR.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
2. KENT VE KENT MORFOLOJİSİNİ ETKİLEYEN NEDENLER.....	3
2.1 MORFOLOJİ NEDİR.....	3
2.2 KENT MORFOLOJİSİ VE MORFOLOJİK ANALİZ NEDİR.....	3
2.2.1 Kent Morfolojisini Oluşturan Bağımsız Bileşenler.....	5
2.2.2 Kent Morfolojisi Üzerinde Yapılan Çalışmalar.....	7
2.3 KENTLEŞME KAVRAMI VE TEMEL ÖZELLİKLERİ.....	8
2.3.1 Kentleşme.....	8
2.3.1.1 Demografik açıdan kentleşme.....	8
2.3.1.2 Sosyal açıdan kentleşme.....	9
2.3.1.3 Ekonomik açıdan kentleşme.....	9
2.3.2 Kentleşmenin Sebepleri.....	10
2.3.2.1 Teknolojik nedenler.....	10
2.3.2.2 Siyasal sebepler.....	10
2.3.2.3 Sosyo psikolojik nedenler.....	11
2.3.2.4 Kentleşmenin olumlu etkileri.....	11
2.3.2.5 Kentleşmenin olumsuz etkileri.....	12
2.4 KENTSEL KİMLİK VE PLANLAMA.....	12
2.4.1 Kentsel Kimlik.....	12
2.4.2 Yanlış Kentleşme ve Kimlik Sorunu.....	14
2.4.3 Kentsel Planlama.....	16
2.4.4 Peyzaj Planlama Tasarımı ve Kimlik Kavramı.....	17
2.4.5 Kentsel Yaşam Kalitesini Artırma Hedefi Doğrultusunda Gerçekleştirilen Uygulamalar.....	20

2.5 METROPOLİTAN KENT.....	23
2.5.1 Metropolitan Kent Yönetimini Gerektiren Sebepler.....	25
2.5.2 Metropolitan Kentlerde Planlama Araçları.....	26
2.6 İSTANBUL KENTİNİN TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE GELİŞİMİ.....	27
2.6.1 Osmanlı Devri Öncesi İstanbul Şehri.....	27
2.6.2 Osmanlı Döneminde İstanbul Şehri.....	29
2.6.3 Cumhuriyet Döneminde İstanbul Şehri.....	32
2.7 TÜRKİYEDE PLANLAMANIN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	36
2.7.1 Cumhuriyet Öncesi Dönem.....	36
2.7.1.1 Ebniye Nizamnamesi.....	36
2.7.1.2 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi.....	36
2.7.1.3 Ebniye Kanunu.....	36
2.7.2 Cumhuriyet Sonrası Dönem.....	37
3. EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA BÖLGESİ.....	43
3.1 EMİNÖNÜ BÖLGESİNİN YERLEŞİK DURUMU VE KENT YAPISI.....	43
3.1.1 Konum.....	43
3.1.2 Genel Nüfus Yapısı.....	44
3.1.3 Mekânsal ve Fonksiyonel Durum.....	46
3.1.4 Eminönü Bölgesinin Mevcut Alt Bölgelerinin Özellikleri.....	49
3.1.5 Eminönü Bölgesinin Mülkiyet Analizi.....	52
3.2 ULAŞIM DURUMU.....	56
3.2.1 Bölgenin Ulaşım Ağı İçindeki Yeri.....	56
3.2.2 Mevcut Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi.....	58
3.2.3 Karayolu Ulaşımı.....	61
3.2.3.1 Otopark alanları.....	64
3.2.4 Raylı Sistem Ulaşımı.....	67
3.2.4.1 Yüzeysel toplu taşıma güzergahları.....	68
3.2.4.1.1 <i>Eminönü – Zeytinburnu cadde tramvayı</i>	69
3.2.4.1.2 <i>Vezneciler – Edirnekapı cadde tramvayı</i>	69

3.2.4.1.3 <i>Eminönü - Eyüp - Alibeyköy cadde tramvayı</i>	69
3.2.4.1.4 <i>Sirkeci - Kabataş cadde tramvayı</i>	69
3.2.4.1.5 <i>Yedikule – Sirkeci cadde tramvayı</i>	70
3.2.4.2 Yeraltı toplu taşıma güzergahları	72
3.2.4.2.1 <i>Hafif metro</i>	73
3.2.4.2.2 <i>Metro</i>	74
3.2.4.2.3 <i>Tüp geçit (marmaray demiryolu hattı)</i>	77
3.2.5 Deniz Yolu Ulaşımı.....	82
3.2.5.1 Deniz ulaşımı aksları – deniz yolları iskele alanları.....	85
3.2.5.1.1 <i>Eminönü - Sirkeci iskelesi</i>	85
3.2.5.1.2 <i>Yenikapı iskele hattı</i>	85
3.2.5.1.3 <i>Haliç ve Marmara iskeleleri</i>	85
3.2.6 Ulaşım Transfer İstasyonu.....	86
3.2.7 Heliport (Helikopter İniş – Kalkış Pisti) Alanları.....	87
4. ANKET.....	89
4.1 EMİNÖNÜ BÖLGESİNİN KENT YAPISI İLE ULAŞIM SİSTEMLERİ ÜZERİNE YAPILAN ANKET.....	89
4.2 YAYA TRAFİK HACMİ ÖLÇÜMLERİ.....	98
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	104
5.1 KENT ve KENT MORFOLOJİSİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER.....	104
5.2 EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA ULAŞIM SİSTEMLERİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER.....	106
KAYNAKÇA.....	111
EK 1-Anket A.1 Anket Soruları.....	115

TABLÖLÄR

Tablo 2.1 : Metropolitan Kentlerde Planlama Araçları ve Yetkili İdareler.....	27
Tablo 3.1 : Eminönü Bölgesinin Yıllara Göre Bölge Nüfusu.....	45
Tablo 3.2 : Eminönü İlçesi Vakıf Mülkleri Dağılımı.....	55
Tablo 3.3 : Tarihi Yarımada Mülkiyet Dağılımı.....	55
Tablo 3.4 : Eminönü Bölgesi Karayolu Ulaşımı ile İlgili Plan Sonrası Değerler.....	63
Tablo 3.5 : Eminönü Tarihi Yarımada Mevcut Otopark Alanları (adet).....	67
Tablo 3.6 : Eminönü Tarihi Yarımada Mevcut Otopark Alanları (kapasite).....	67

ŞEKİLLER

Şekil 2.1 : Kent morfolojisini oluşturan bağımsız bileşenler.....	6
Şekil 2.2 : Bizans döneminde İstanbul'un arazi kullanımı.....	28
Şekil 2.3 : 16.Yüzyılda İstanbul'un arazi kullanımı	31
Şekil 2.4 : 1922 yılındaki İstanbul il sınırı.....	32
Şekil 2.5 : 1950 yılında İstanbul'un arazi kullanımı.....	33
Şekil 2.6 : İstanbul'un alansal gelişimi.....	35
Şekil 3.1 : Eminönü bölgesinin konumu.....	43
Şekil 3.2 : Tarihi Yarımada yerleşik ve uygunluk haritası.....	44
Şekil 3.3 : Eminönü mahalle sınırları.....	45
Şekil 3.4 : Tarihi Yarımada mahallelere göre mevcut yoğunluk dağılım haritası.....	46
Şekil 3.5 : Eminönü bölgesi konut alanlarının haritası.....	48
Şekil 3.6 : Hanlar bölgesi.....	51
Şekil 3.7 : Cankurtaran bölgesi.....	52
Şekil 3.8 : Tarihi Yarımada mülkiyet dağılım haritası.....	54
Şekil 3.9 : Tarihi Yarımada mülkiyet dağılımı	56
Şekil 3.10 : Eminönü bölgesi genel ulaşım sistemlerinin dağılımı.....	57
Şekil 3.11 : Eminönü bölgesi ulaşım ağı.....	59
Şekil 3.12 : Eminönü bölgesi toplu taşıma istasyon ve hatları.....	60
Şekil 3.13 : Eminönü bölgesi taşıt ana giriş kapıları.....	60
Şekil 3.14 : Eminönü bölgesi karayolu ulaşımı.....	63
Şekil 3.15 : İstanbul ilinin mevcut raylı sistemleri.....	68
Şekil 3.16 : Sirkeci-Halkalı tren hattı.....	71
Şekil 3.17 : 4. Levent-Taksim-Yenikapı metro hattının haliç kısmı.....	75

Şekil 3.18 : İstanbul raylı sistemler ağ haritası	77
Şekil 3.19 : Tarihi Yarımada mevcut deniz ulaşım hatları.....	83
Şekil 3.20 : İstanbul genelindeki transfer merkezleri	86
Şekil 4.1 : Eminönü'nde ankete katılan deneklerin yaş aralığı.....	89
Şekil 4.2 : Eminönü'nde ankete katılan deneklerin meslek grubu.....	90
Şekil 4.3 : Deneklerin Eminönü bölgesine hangi sıklıkla geldikleri.....	91
Şekil 4.4 : Deneklerin Eminönü bölgesine hangi amaç için geldikleri.....	91
Şekil 4.5 : Eminönü bölgesine ulaşmak için sıklıkla kullanılan ulaşım türleri.....	92
Şekil 4.6 : Eminönü bölgesine ulaşmak için değiştirilen araç sayısı.....	93
Şekil 4.7 : Geline bölgeden Eminönü bölgesine varış süresi.....	94
Şekil 4.8 : Deneklerin Eminönü bölgesinde ne kadar süre kaldıkları.....	95
Şekil 4.9 : Eminönü ile İstanbul'un diğer bölgelerindeki trafiğin karşılaştırılması.....	95
Şekil 4.10 : Eminönü bölgesinde öncelikli olarak çözülmesi gereken ulaşım türü.....	96
Şekil 4.11 : Eminönü bölgesinde en önemli ulaşım ve trafik sorununun belirlenmesi...97	
Şekil 4.12 : Eminönü bölgesinin tarihi dokusunun ulaşım hizmetlerine etkisi.....	98
Şekil 4.13 : Eminönü bölgesinin gündüz nüfusu.....	99
Şekil 4.14 : Eminönü bölgesindeki yaya trafiği ile ilgili düzenlemeler.....	99
Şekil 4.15 : On iki metre genişliğindeki hamidiye caddesi.....	100
Şekil 4.16 : Yirmi dört metre uzunluğundaki hamidiye caddesi.....	101
Şekil 4.17 : Üç hafta boyunca perşembe günü geçen iki yönlü yolcu sayısı.....	102
Şekil 4.18 : Üç hafta boyunca cumartesi günü geçen iki yönlü yolcu sayısı.....	102
Şekil 4.19 : Üç hafta boyunca pazar günü geçen iki yönlü yolcu sayısı.....	103

KISALTMALAR

İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel
ÖHO	: Özel Halk Otobüsü
MİA	: Merkezi İş Alanı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyet Birliği
İMÇ	: İstanbul Manifaturacılar Çarşısı
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsü
FORMAS	: İsveç Çevre ve Mekânsal Planlama Araştırma Konseyi
KTVKK	: Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu
DDY	: Devlet Demir Yolları
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi

1. GİRİŞ

Dünyanın her geçen gün globalleşmeye doğru yol alması ve değişime uğraması, kentler üzerinde olumlu ya da olumsuz bir etki oluşturmaktadır. Ülkemizde 1950'li yıllardan sonra başlayan kentlere göç, ne yazık ki halen devam etmektedir. 50 yıl önce kent nüfusu toplam nüfusun % 17 seviyesinde iken, 2000' li yılların başında bu oran % 70'e dayanmıştır. Kentlerimizin nüfusu ve ekonomik konumları dikkate alınarak, imar planları ile konut ihtiyacı, alt yapı çalışmaları, ulaşım sistemleri, sokak dokusu, çevre düzenlemesi ile sosyo kültürel yaşam seviyesi açısından belirlenen olguları kaldırabilecek bir kent morfolojisi, oluşturulmalıdır.

Bu araştırmanın amacı yaşadığımız kentlerin; morfoloji ve fizyoloji yapısını inceleyip kent olgusu ve dokusu üzerinde en fazla etken olan temel sebepleri irdeleyip kentlerin tarihsel konumundan bugüne dek oluşan yapıların nasıl bir süreçten geçtiğini, günümüzdeki kent dokusunun, kent kültürünün, kentin yaşamsal alanının, kent mimarisinin, sokak ve caddelerinin, kent silüetinin, kent ulaşım sisteminin ana unsurları olan yaya trafiği ile taşıt trafiğinin, hangi konumda olduğu ve geçmişten farklı olarak günümüze kadar nasıl bir evrim geçirdiğini analiz etmek için dünyanın sayılı kentleri arasında gösterilen ve geçmişte bir çok medeniyeti içerisinde barındırıp bu devletlerin sosyal yapısını, mimarisini, yaşam tarzlarını, inançlarını gelenek göreneklerini en iyi bir şekilde tüm dünyaya yansıtan İstanbul gibi tarihi bir şehrin ve İstanbul'unda her anlamda can damarı, medeniyetlerin beşiği turizm ve ticaretin odağı olan Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin kent morfoloji ve fizyolojisini inceleyip kent yapısına etki eden imar yapılaşmaları ile İstanbul'un en önemli sorunu olan ve acilen çözüm bekleyen ulaşım sistemlerini, kent dokusu ile birlikte irdelemektir.

Planlı bir kent deyince sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik ya da kentsel yaşam kalitesi kavramlarının her birinin en iyi uygulandığı bir kent hayal edebiliriz. Bu hayallerimizi gerçekleştirebilmek için de kentlerin geçmişten gelen tarihi kentsel doku yaklaşımlarını ve kentsel coğrafik yaklaşımlarımdan günümüze dek oluşan metropol bir kentin ana dinamikleri göz önüne alınarak kent oluşumuna, tasarımına ve projelendirilmesine yön

verebilmek lazım. Bu mantaliteyi yerleştirip kentsel yaşam alanında uygulamaya geçirebilmek için;

- Kentin yerleşik alanı ve arazi konumu
- Yaşayan toplum ve toplumsal değerleri
- Uygulama imar planları
- Ulaşım sistemleri
- Kent mimarisi ve ekolojik dokusu
- G ve nüfus yapısı
- Sosyo kültürel ve ekonomik refah seviyesi gibi

Yukarıda sözü edilen temel maddeler birbirinden bağımsız dşnlmeyerek hayata geçebilmesi, model ve kültürel bir kent yapılaşmasına katkı sağlayacaktır.

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesini de bu platformda değerlendirip özellikle kent dokusu ve ulaşım sistemleri üzerinde çalışma yapıldı. Yerel Yönetim olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi bütçesinin % 50 'den fazlasını ulaşım sistemlerine ayırması ile ulaşım problemlerinin önemini gözler önüne sermektedir. Bu alanda Eminönü Tarihi Yarımada bölgesi kent ulaşımının  unsuru olan karayolu, raylı sistemler ve deniz yolunu içinde barındırıp İstanbul ulaşımının çekim merkezi konumundadır.

Bölgede turizm ve ticaret fonksiyonlarının yoğun olması itibari ile nüfusun artmasına ve buna bağlı olarak yoğun yaya trafiği ile taşıt trafiğinin meydana gelmesine sebebiyet vermektedir. Bölgede yapılan anket çalışması ile Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin kent dokusu ve ulaşım sistemlerinde ne tür proje ve çalışmaların uygulanıp hayata geçirilmesi bölgeye katkı sağlayacağına dair ön bilgi vermiştir.

2. KENT VE KENT MORFOLOJİSİNİ ETKİLEYEN NEDENLER

2.1 MORFOLOJİ NEDİR?

Morfolojik yaklaşım, şehir coğrafyası çalışmalarında bir akımı temsil etmiştir. Morfoloji veya fizyonomi şekil, biçim anlamına gelmektedir. Şekil kelimesi “bir nesnenin dış çizgileri bakımından niteliği, dıştan görünüş biçimi olarak tanımlanmaktadır” (Türkçe Sözlük 1983).

Morfolojik ve fizyolojik kavram coğrafyada özellikle yerleşmelerin şekilsel bileşenleri olarak tanımlanmakta olup, yerleşmenin şekil özelliklerinin ana unsuru olan yapıların arazi ve sit yerleşim alanı üzerindeki dağılım düzeniyle ilişkilidir.

2.2 KENT MORFOLOJİSİ VE MORFOLOJİK ANALİZ NEDİR?

Kentsel morfoloji, kısaca yerleşmelerin fiziksel formu ya da kent yapısının incelenmesiyle ilgilenen araştırma alanıdır. Morfolojik analiz ise; yapılar, bahçeler, sokaklar, parklar ve anıtlar gibi yapısal karakteristikler yardımıyla fiziksel gelişim sürecinin belirlenmesi olarak tanımlanabilir. Özellikle kentsel tasarım alanında kentsel morfolojiye, bir yerleşmedeki yapıların ve açık alanların bir araya gelme biçimleriyle ilgili görünen ve görünmeyen kuralları incelemeye ve anlamaya yönelik bir araştırma yöntemi olarak bakıldığı görülür. Kentsel morfolojinin oldukça yeni bir araştırma alanı olduğu söylenebilir. Kentsel yapılarda değişim ve dönüşüme yol açan ve dolayısıyla kentsel biçimleri de belirleyen olguları anlamaya yönelik çabaların kent planlaması ve tasarımı içinde özellikle ‘**kent morfolojisi**’ genel başlığı altında toplandığı ve son derece dikkate değer, büyük bir literatür oluşturduğu görülür. Bundan dolayı, kentsel morfolojinin, kent planlaması ve kentsel tasarım disiplinlerinin üzerinde en çok çalışma yapılmış, en fazla zihinsel üretim yapılmış alanlarından biri olduğunu söylemek

mümkündür. Kentsel morfolojinin temelinde üç temel tespitin yer aldığını söylemek mümkündür. Şöyle ki,

- Bir yerleşme, fiziksel somut bir gerçektir.
- Yerleşme, orada yaşayan toplum ya da topluluktaki değişimlere bağlı olarak sürekli bir değişim ve değişiklik içindedir.
- Yerleşmeyi oluşturan fiziksel öğeler, yerleşmenin içinde ve dışında yer alan toplumsal, ekonomik, kültürel ve çevresel etmenlerle sürekli ve kesintisiz bir etkileşim halindedirler ve yerleşmedeki herhangi bir boyuttaki her değişiklik mutlaka bu etmenlerden herhangi bir ya da birkaçının etkisiyle gerçekleşir.

Ancak, yerleşmelerdeki bu değişim ve değişikliklerin kimi zaman sanıldığı gibi hep bir evrimleşme yani daha gelişmiş olana doğru olduğunu sanmak ve düşünmek yanlıştır. Zira, insanlık tarihinde bir çok kez görüldüğü üzere yerleşmeler bazen geriye doğru da değişim geçirebilir ve hatta yok olabilirler, bunun en güzel örneği arkeolojik yerleşme kalıntılarıdır. Kent morfolojisi, bir bilimsel araştırma alanı olarak yapı planlarının sınıflandırılması olarak tanımlayabileceğimiz bina topolojilerinden, kentlerin bir bütün olarak biçimsel özelliklerinin anlaşılması olan kent makroformu araştırmalarına kadar kent ve kenti buluşturan fiziksel parçaların biçimsel özelliklerinin araştırılıp, kavranmasına yönelik son derece geniş bir ilgi ve çalışma alanını kapsamaktadır.

Günümüzde kent morfolojisi ile ilgili araştırma ve yaklaşımları başlıca iki genel başlık altında toparlamak mümkündür. Bunlar:

- Kentsel coğrafya yaklaşımı,
- Kent mimarisi yaklaşımları

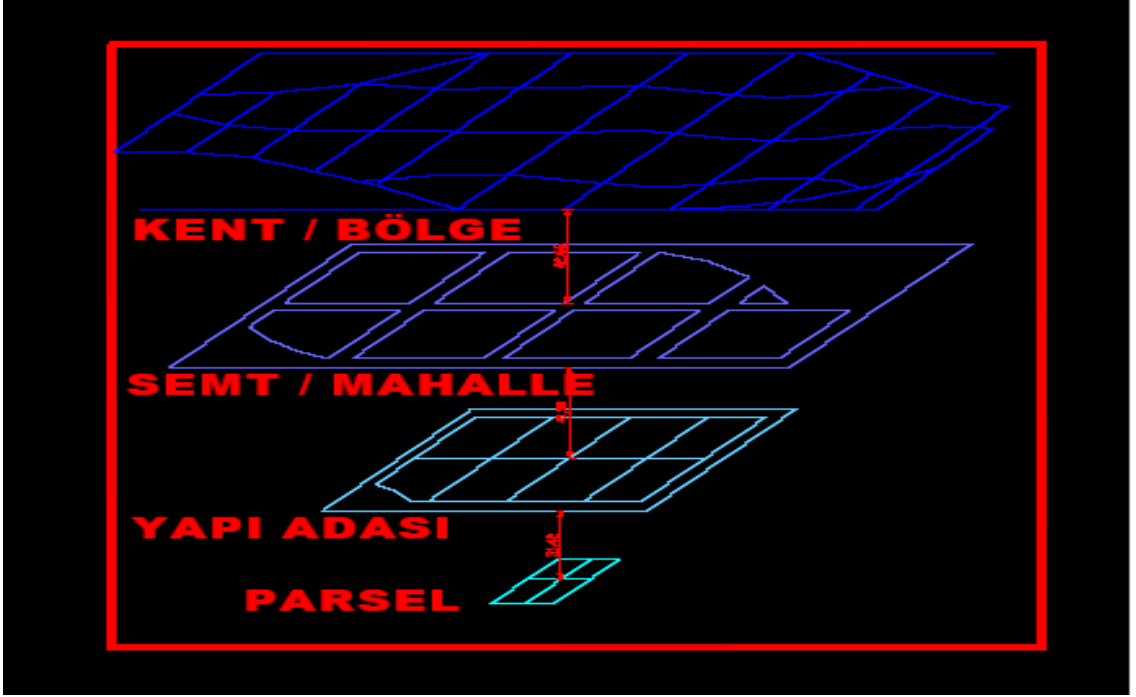
(Conzen 1978), tarafından yapılan çalışmalarda; Kentsel coğrafya yaklaşımının, kent mimarisi yaklaşımından önce geliştiği görülür. Kentsel coğrafya yaklaşımının temelinde, bir yerleşmenin karakterinin işlevsel olarak, belirli bir bölgesel bağlamda ekonomik ve toplumsal etmenler tarafından belirlendiği kabulü yer almaktadır. Kentsel coğrafya yaklaşımı kapsamında bir kent morfolojisi çalışmasının temel amacının ise, “burada neler var” sorusu çerçevesinde yerleşmenin genel bir envanterinin hazırlanması olduğu görülür.

Bu yönüyle kentsel coğrafya yaklaşımının bir yerde betimleyici coğrafyanın bir tür uzantısı olduğunun düşünmek mümkündür. Kent mimarisi yaklaşımının ise, kendi içinde iki ana akım barındırdığı söylenebilir: **Tipolojik yaklaşım** ve **bir doku olarak kent** ya da diğer deyişle **kentsel doku yaklaşımı** dır. Bu yaklaşımın temelinde, modernist mimarlık ve kent planlamasının “bir örnek” ve “katı geometrili” mekanları karşısında “kente dönüş” olarak değerlendirilebilecek, organik kentsel doku değerlerinin yeniden keşfedilmesine yönelik bir çaba olduğu söylenebilir.

Kent mimarisi yaklaşımlarının özellikle tipoloji oluşturma ve tipolojiye yönelik güçlü vurgusu nedeniyle kentsel tarih ve kentsel göstergebilim ile de yakın konu ve yöntem ilişkilerine sahip olduğu belirtilmelidir.

2.2.1 Kent Morfolojisini Oluşturan Bağımsız Bileşenler

Kentsel mekanın biçimlenmesi sürecinde, kentsel yapılı çevrede morfolojik, işlevsel, görsel veya bağlamsal özellikler değişim göstermektedir. Bu değişimlerin bazıları geniş bir alanı kapsamakta ve gözlenmesi mümkün olmaya bilmektedir. Oysa, özellikle tek parsel ya da yapı adası ölçeğinde gerçekleşen değişimleri somut olarak gözlemlemek olasıdır (bkz. Şekil 2.1). Kentsel mekandaki bu tür değişimler genellikle bölüm bölüm gerçekleşmektedir ve tek parselde binaların (yıkılıp) yapılması yapı adalarının biçimlerinin, yapı yüksekliklerini veya yapılaşma düzeninin değişimi ile kendini göstermektedir. Diğer bir anlatımla, kentsel mekanda doğrudan gözlenebilen değişimler morfolojik özelliklerdeki (yapı yüksekliği, yapılaşma düzeni, parsel boyutları, yapı adası biçimi vb.) değişiklikler olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 2.1: Kent morfolojisini oluşturan bağımsız bileşenler

Kentsel morfolojinin ilgi alanı da temelde parsellerde, yapı adalarında, yapılarda ve sokak örtüsünde gerçekleşen ve gözlenebilir olan fiziksel biçimlerdir.

Whitehand ve Lakham (1992) tarafından yapılan çalışmalarda; kentsel morfoloji alanında yapılan araştırmalar üç gruba ayrılmaktadır.

- Birinci grupta yer alan araştırmacılar genellikle kentlerin geçmişlerinden (özellikle ortaçağdan) günümüze kadar geçirdikleri fiziksel değişimleri halihazır haritalar, fotoğraflar ve kent planları üzerinden tanımlamayı amaçlamaktadır. Bu tür araştırmalar, istisnaları olsa da genellikle kimlikleri ve geçmişleri güçlü olan kentleri kapsamaktadır.
- İkinci grup araştırmalarda ise kentsel mekanlardaki değişim, bu süreçte yer alan farklı aktörlerin eylemleri üzerinden tanımlanmaktadır.
- Üçüncü grup araştırmalar kent planlama disiplini ile yakından ilişkilidir. Bu araştırmalarda, kentsel mekanda değişime yönelik karar alma mekanizmaları ve süreçleri, bu süreci yönlendiren araçlar ile aktörler arası ilişkiler değerlendirmektedir Whitehand and Lakhami (1992).

2.2.2 Kent Morfolojisi Üzerinde Yapılan Çalışmalar

Türkiye’de morfolojik yaklaşımla ilgili şehir coğrafyası ile ilgili araştırmalar veya makale düzeyinde bu tür çalışmaların sayısı çok azdır. Coğrafyacılar tarafından yapılan araştırmalar tez çalışmalarının bir bölümünü oluşturmaktadır. Bunlar arasında Hacısalihoğlu (1995), Bekdemir (2000) ve Uğur (2003) akla ilk gelenlerdir. Coğrafyacılar dışında bu tür çalışmaların mimarlar tarafından yapıldığı görülmektedir. Arû (1998) ve Tanyeli (1987) morfolojik çalışma yapan mimarların başında gelmektedirler. Bu konu üzerinde fazla sayıda yurtdışında yapılmış yabancı yayın bulunmaktadır. Bunlardan bazıları, Stanislawski (1946), Conzen (1960), Dickinson (1961), Mumford (1961), Conzen (1978), Schuyler (1986), Relph (1987), Vance (1990), Whitehand (1992) dır.

Konuyu ele alanlardan biri de Smailes’tir. “kavramı şehir morfolojisi olarak ele almış, “Urban Landscape” veya “Townscape” (şehirsel görünüm) olarak nitelemiştir. Buna göre “Townscape”, şehrin fiziksel formu, alan ve yapıların yerleşme alanı üzerindeki düzeni olarak tanımlanabilir” şeklinde ifade etmiştir (Smailes 1957).

Başka bir anlatımla Herbert and Thomas (1982), “Townscape’in” üç önemli bileşeni bulunmaktadır: Bunlar, cadde ve sokak planı veya düzeni, binaların mimari stil ve dizaynı ve arazi kullanımını” şeklinde ifade etmiştir.

Bütün bu bileşenlere bağlı olarak şehirler, morfolojik olarak, beş grupta incelenmektedir. Bunları lineer (çizgisel), konsantrik, semer, yay ve muhtelif biçimli şehirler olarak sıralamak mümkündür. Fakat zamanla değişik bilim dalları tarafından farklı anlamlarda kullanılan “Townscape”, şehir coğrafyasında yukarıda verilen anlama ek olarak “tamamen öznel bir şehir imajı” anlamı da kazanmıştır. Ancak bu çalışmada ilk anlamda şehir morfolojisinin iki önemli unsuru olan konutlar ve cadde sokak sistemi ele alınıp irdelenmektedir (Aliağaoğlu 2003).

2.3 KENTLEŞME KAVRAMI VE TEMEL ÖZELLİKLERİ

2.3.1 Kentleşme

Kentleşme dar anlamda kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasını ifade etmektedir. Fakat, kentleşme sadece demografik nüfusa bağlı bir olgu olmayıp, aynı zamanda ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel bir yaşamsal süreçtir. Kentleşme sadece insanları kent olarak adlandırılan yerlere çekme sürecini belirtmekle kalmamakta, insanların kentin yaşam biçimini benimsemesi ve yaşatması anlamına da gelmektedir. Oysa kentleşme toplumun ekonomik, sosyal, siyasal ve kültürel dönüşümüdür. Hem kırsal bir toplumun kentsel bir topluma dönüşme süreci hem de kentsel mekanın ve toplumsal pratiğin değişme ve evrimleşme sürecidir. Dolayısıyla kentleşmeyi; “sanayi ve ekonomik gelişmeye koşul olarak kent sayısının artması ve bu günkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşmayı oluşturan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci” olarak tanımlayabiliriz (Kaya 2004).

2.3.1.1 Demografik açıdan kentleşme

Bir bölge veya ülke, sanayi, iktisadi açıdan gelişmediği halde, nüfusun % 30'u 100 binin üzerindeki kentlerde toplanmışsa o bölge veya ülke "sanayi dışı aşırı kentleşme" ile karşı karşıya demektir. Doğum artış hızı ile birlikte, net nüfus artışının yüksek olması aşırı kentleşmenin diğer faktörleridir. Bu türden bölge ve ülkelerde, tarım alanında çalışan nüfusun oranı yüksektir. Dışarıdan alınan göçler bu olguyu etkilemekte ve hızlandırmaktadır. Göç ile birlikte köylerden şehirlere veya şehirlere şehirlere akan nüfusun kentlerde birikmesi sosyolojik açıdan bir kentleşmeye tekabül etmemektedir. Bu durum demografik şişme, nüfus büyümesi, nüfus yığılması, aşırı nüfus birikmesi gibi kavramlarla açıklanabilir. Bir kentin nicelik olarak artması/birikmesi, ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan niteliksel bir dönüşüm geçirmemesi süreci, kentleşme değildir. Böyle bir durum kentleşmeye tekabül etmediği gibi, bünyesinde kentleşme sürecini de taşıyamaz ve gerçek anlamda kent olgusunada zarar verir.

2.3.1.2 Sosyal açıdan kentleşme

Eski geleneklerin yerine yenilerinin yer alması, kentin, sosyal değişimin merkezi olması, sosyal değişimin kentten dışarıya etki etmesi, kentlerin, içinde yaşayan insanların davranışları üzerinde etkili olması, alt yapı hizmetlerinin derecesi ve kalitesinin artması, kentleşme ile birlikte kent ve kentli kültürü birey ve kurum ilişkilerine hakim olması, sosyal açıdan kentleşmemiş yerleşim birimleri her ne kadar demografik açıdan kent sayılsalar bile, bunlar ancak çarpık kentleşmenin birer örneğini temsil etmektedirler. Ülkemizdeki kentlerin tamamına yakınında ise bu durum gözlenmektedir. Çünkü, ülkemiz batı ülkelerinin birkaç yüzyılda gerçekleştirdiği kentleşme sürecini, onlardan birkaç yüz yıl sonra yani 1950'lerden itibaren anlamaya ve yaşamaya başlamış, son 30-35 yıl içinde nüfus açısından gelişmiş ülkeler seviyesine çıkmıştır.

2.3.1.3 Ekonomik açıdan kentleşme

Onsekizinci ve ondokuzuncu yüzyılda modern sanayi teknolojisine, işgücünün üretim sürecindeki rolünün genişlemesine ve sermaye yatırımını üretken hale getirmek için gerekli, programlı ve becerikli işgücü talebinin artması sonucunda kent çehresinde değişiklik gösterip kente ciddi bir işgücü vermektedir. Endüstrinin gelişmesiyle birlikte var olan sanayi dalları eskiden kurulmuş olan kentlerin dışında hammaddenin, enerji kaynaklarının, ulaşım araçlarının, insan hayatının ucuz ve kolay olduğu yerlerde kurularak böylece sanayileşmeyle kentleşme ayrılmaz bir bütün olarak birbirlerine bağlandı.

Kentleşmenin ekonomik ayağının ideal anlamda gerçekleşmemesi yani ticaret ve sanayinin kentsel özellik taşınamaması kentte biriken halk kitlesinin kentli olmayan bir sosyal kimlik geliştirmesine sebep olur. Bu durum kültürel yabancılaşma veya arabesk kültür şeklinde tezahür eder; sanayileşmenin yarım-yamalak geliştiği yerlerde ise çarpık kentleşme ve kültürel düzeyin yetersizliğinden söz edilebilir.

Sosyal ekonomiyle ilgilenenler şehirleri şu topluluklarca oluşturulmuş mekanlar olarak görmektedir:

Tarım şehirleri, balıkçılık, hayvancılık, madencilik ve kerestecilik topluluklarından oluşmaktadır.

Ticaret şehirleri, temel maddeleri toplayıp dağıtım ve nakliye işlevi gören topluluklarca oluşturulmaktadır.

Sanayi şehirleri, endüstriyel üretime geçen toplulukların yönlendirmeleriyle oluşmuştur.

Turizm ve eğitim merkezli şehirler; dinlenme, eğlenme, eğitim görme gibi amaçlar merkezinde toplulukları kendine çekmektedir (Kaya 2004).

2.3.2 Kentleşmenin Sebepleri

Kırsalın iticiliği: Kentleşmede kırsalın nüfusu tutamaması ve kendi dönüşümünü sağlayamaması önemli bir faktördür. Kırsaldaki nüfus her geçen gün azalmakta olup adeta kentlere doğru itilmektedir.

Çekici sebepler ve kent olanakları: Kentler fırsat, imkan ve olanak açısından kırsaldan zengindir. Eğitim, sağlık ve kültür alanında çok çeşitli alternatif ve kaliteli hizmet kentlerde mevcuttur.

2.3.2.1 Teknolojik nedenler

Sanayinin gelişmesi beraberinde ekonomik gelişmeyi ve nüfus artışını da getirdiğinden, bu da yeni iş kollarının doğmasına ve mevcut iş kollarının da artmasına yol açmıştır. Zincirleme biçiminde yaşanan bu gelişmeler neticesinde, kentlerin nüfusu büyük artışlar göstermeye başlamıştır.

2.3.2.2 Siyasal sebepler

Kentleşmenin önemli nedenlerinden birisi de siyasi alanda yaşanan gelişmelerdir. Merkezi idare bazen kentleşmeyi teşvik etmiş, bazen ise bu konuda istekli olmamıştır. Örneğin Cumhuriyet dönemimizde ilk yıllarda merkezi idare kırdan kente nüfus akışı sağlayacak ekonomik ve sosyal değişikliklerden rahatsız olduğu için, nüfusun ağırlıklı

olarak köylerde yaşaması yolunda politika takip edildi. Ülkemizde kentlerin hızlı gelişimi de 1950'li yıllarda başlamıştır. Osmanlı'da köyden kente göçü zorlaştıran yasalar bulunmaktaydı. Köyde yaşayanlar, köyü terk ettiği takdirde bir bedeye ödemekle yükümlü tutulmaktaydılar. Bu da kentleşmenin önünde önemli bir engel teşkil etmekteydi. Yine ülkemizde özellikle 1980 sonrası Güneydoğu bölgesinde yaşanan gelişmeler neticesinde merkezi idare eliyle bu bölgede kentleşme mecbur tutulmuştur. Bir yandan mezralar ve küçük köyler daha merkezi yerlere toplanırken, diğer yandan da bu köylerde ve ilçelerde bulunan nüfusun da kent merkezlerine akmaları teşvik edilmiştir. Bunun neticesinde de başta Diyarbakır gibi iller olmak üzere bir çok kentin nüfusu kısa sürede önemli oranda artış göstermiştir.

2.3.2.3 Sosyo psikolojik nedenler

Sosyo psikolojik etmenler, köy ve kent yaşam biçimleri, ölçütleri arasındaki ayrımlardan kaynak alır. Bunlara genellikle, kentlerin çekici özellikleri gözüyle bakılır. Gerçekten, kentlerin sahip bulunduğu birçok toplumsal ve kültürel olanaklar ve hizmetler çok çekicidir. Kentlerin özgür havası, daha geniş bir kümenin üyesi olma duygusu, kentli olmanın gururunu paylaşma, bu etmenlerin başlıcalarıdır. Kimi yerlerde ise, köyden kente göç etmeye, belirli bir toplumsal aşağılık duygusunu ortadan kaldıran bir "yükseliş" gözüyle bakılır.

2.3.2.4 Kentleşmenin olumlu etkileri

Daha Fazla Yaşam Alanı Sağlaması: Kentleşme yatay değil, dikey bir gelişmedir.

Enerji Etkinliğinin Yükselmesi: Kentsel gelişme çeşitli açılardan enerjide etkinliğin artmasına neden olabilir. Örneğin; müstakil bir evin ısınmasında harcanılan enerji bir apartmanı ısıtmak için harcanılan enerjiden çok daha fazladır.

Etkili Katı Atık Yönetim Sistemleri: Kentlerde oluşturulan geri dönüşüm merkezleri, çöpleri belirli bir alana yaymaktansa geri kazanma yollarını araştırarak ulusal kaynakların israfını önleyebilmektedir.

Daha İyi Sosyal Olanaklar: Eğitim seviyesinin yükselmesi kentleşmenin önde gelen faydaları arasındadır.

İş İmkani: Kentleşme bireylere iş bulmada da daha iyi olanaklar sağlayabilir. Kentler bir takım olumsuzluklar da üretmektedir.

2.3.2.5 Kentleşmenin olumsuz etkileri

İklim Üzerindeki Etkiler: Kentleşme sonucu ortaya çıkan yapılanma aşırı ısınmaya neden olmaktadır. Örneğin; yollar, binalar, kaldırımlar gün boyu depoladıkları enerjisi geceleyin serbest bırakarak iklimin aşırı ısınmasına neden olmaktadır.

Hava Kirliliği : Hava kirliliği kentlerin temel sorunlarından birisidir.

Su Kaynakları Üzerindeki Etkiler: Kentleşme sonucunda ortaya çıkan en önemli problemlerden biri de su kaynaklarının kirlenmesi ve azalmasıdır. Özellikle Metropolitan kentlerde yaşanan aşırı su tüketimi su kaynaklarını tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Plansız ve çarpık yapılanma sonucunda suyun hidrolojik döngüsünü de bozmaktadır. Suyun kirlenmesine neden olan en büyük etken ise lağım sularıdır.

Topraklar ve Kır Arazileri : Günümüzde, dünyadaki toplam arazinin yaklaşık % 1'ini kentler kaplamaktadır. Kentsel genişlemenin bugünkü hızıyla devam etmesi dünya üzerindeki yaşanabilir yerlerin azalmasına neden olacaktır.

2.4 KENTSEL KİMLİK VE PLANLAMA

2.4.1 Kentsel Kimlik

Kentsel kimlik kavramı, kentin nasıl bir yapıya sahip olduğu ve bu yapının insanlar tarafından nasıl algılandığı ve anlamlandırıldığı ile ilgilidir. Farklı bakış açıları dikkate alındığında kentin birbirinden farklı tanımları yapılabilir. Bu tanımların hepsinde aslında kimlik kavramı açısından önem arz etmektedir. Kent sözcüğü devamlı olarak medeniyet

ile eş anlamlı kullanılmıştır. Bu anlamda medeniyetin kentleşmeyle inkişaf ettiğini ve var olduğunu söylemek, genel bir kanıdır. Latin kökenli dillerde medeniyet anlamına gelen “civilization” kent anlamına gelen “civitas” sözcüğünden türemiştir. Bu özellik sadece batı kültürlerinde görülmemektedir. Arap kültüründe de medeniyet uygarlık anlamına gelmektedir ve bir kent ismi olan Medine sözcüğünden türetilmiştir. Bugünkü kentlerdeki gelişim medeniyetlerle eşdeğer olarak kendini göstermektedir Ulusoy ve Vural (2001).

Kent, teknik, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel birçok konuların birlikte söz konusu olduğu bir mekan, bir yerleşme şeklinde tanımlanabildiği gibi, sınırları içinde yaşayan nüfusun geçim kaynaklarını tarım ve hayvancılık dışı uğraşların oluşturduğu, toplumsal ilişkiler, kültürel alanlar, nüfus yoğunluğu gibi birçok yönden kırsal alanlardan farklı olan, alan ve nüfus yönünden belirli bir düzeye erişmiş, heterojenlik ve bütünleşme yönlerinden belirli bir düzeye ulaşmış yerler şeklinde de tanımlanmaktadır (Kaya 2005; Ulusoy ve Vural, 2001; Ural 2009).

(Karakaya 2007, s.2), “Kente ekonomi ve felsefe-sosyoloji açısından bakıldığında Karl Marx, kenti üretim araçları mülkiyeti temelinde tanımlamıştır. Bir diğer önemli düşünür, Emil Durkheim ise kenti, iş bölümü ve dayanışmanın esas olduğu ve bunun sonucunda yapının meydana geldiği bir oluşum olarak resmetmiştir” şeklinde açıklamıştır.

Önem ve Kılınçarslan’ın (2005, s.116) açıkladığı gibi: “*Kent kimliği uzun bir zaman dilimi içinde biçimlenir. Kentin coğrafi içeriği, kültürel düzeyi, mimarisi, yerel gelenekleri, yaşam biçimi, niteliklerin karışımı olarak kente biçim verir. Kentin profili doğal profil, sosyoekonomik profil ve insan eliyle yapılmış mekanın profilinin bütünleşmesi sonucunda oluşur*”.

İş ve konut alanının dışında yer alan kent dokusu, kent kültürünün ürettiği değerleri paylaşım ve yaşam alanı olarak değerlendirmektedir. Kentlilerin evi ile işi dışında yaşadıkları alan kentin, kentli kimliğinde yaşam biçimleri olarak görülmektedir. Kültür, sanat, spor merkezlerinin dışında boş zaman değerlendirme aktivitelerini zenginleştiren alanlar aynı zamanda kentin kimliğini de yansıtmaktadır (Tatlıdil 2009).

Kent kimliğini oluşturan unsurların belirlenebilmesi için öncelikle çevrenin doğru bir şekilde algılanması ve tanımlanması gerekmektedir. Doğal çevre, toplumsal yapı, sosyo-kültürel yapı ile çevrenin karşılıklı ilişkileri sonucu oluşan kent kimliği belirlenirken bir bütün olarak ele alınmalı ve bu doğrultuda değerlendirilmelidir Önem ve Kılınçarslan (2005).

Ulu ve Karakoç'un (2004, s.60) açıkladığı gibi: *“Ekonomik olarak gelişmiş toplumlar söz konusu sosyo-kültürel değerlerini kentlere yansıtmak için “yerellik, gelenekselcilik ve korumacılık” anlayışını ön plana çıkartarak toplum içerisinde en üst düzeyde benimsenmesine yönelik projeler üretilmekte olup dünya kent literatüründe önemli bir yer sağlamaktadır. Örneğin, Venedik’in kanalları, Paris’in sarayları, tarihi müze yapıları, katedralleri ve Eiffel kulesi tarihle bağları olan kentlere kimliklerini veren değerler olarak dünya toplumunun sergisine sunulurken, Hong Kong ve New York’un gökdelenleri buldukları kentlerin ekonomik açıdan önemli öğeleri olmalarının yanı sıra ana kimlik öğeleri olarak da ziyaretçilerin çekim odaklarıdır. Öte yandan ilgiyi arttırmak için yeni ilginç çekim noktaları, yeni kimlik öğeleri yaratılmaktadır. Örneğin; dünya pazarının küreselleşmesine bağlı olarak bir spor kompleksi olan Münih Olimpiyat köyü ve Paris’teki ekonomik merkez olan La Defence bölgesi Avrupa’da ekonomik ve sosyal aktivitelerin bir mekansal ürün olarak ziyaretçiler için dünya pazarına sunulmaktadır”.*

2.4.2 Yanlış Kentleşme ve Kimlik Sorunu

1950' lerde nüfusunun % 17'si kentlerde yaşarken, günümüzde gelişmiş ülkelerde bu oran % 60-80 arasında değişmektedir. Kentleşme oranındaki bu artışın daha 50–60 yıl (özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından) devam edeceği tahmin edilmektedir. Aynı trend 2020'lerde dünya nüfusunun 2/3'ünün kentlerde yaşayacağını ortaya koymaktadır. Kentleşme hareketlerinde dikkati çeken bir diğer husus kentleşmenin daha çok gelişmekte olan ülkeler açısından sorunlu olduğu ve kent olgusuna olumsuz etki edileceği belirtilmektedir Tatlıdil ve diğ. (2009, s.322).

Scott (2004, s.27) tarafından yapılan çalışmada: “1950 yılında, bir milyondan fazla nüfusa sahip 83 kent (bunların 2/3’ü ekonomik olarak gelişmiş ülkelerde yer almaktaydı) varken, 1990 yılında sayı 272’ye (bunlarsa 2/3’ü ekonomik olarak gelişmekte olan ülkelerde yer almaktadır) ulaşmıştır. Birleşmiş Milletler’in dünya’daki en büyük 30 metropolitan alana ilişkin yaptığı gelecek nüfus eğilimleri değerlendirmesi, bu gelişmenin en azından önümüzdeki birkaç 10 yıl daha süreceğini göstermektedir”.

Hızlı ve doğal olmayan bir biçimde büyüyen kent alanı ve kent nüfusu, beraberinde plansız yapılaşma ile birçok olumsuzlukları da getirmektedir. Özellikle sanayileşme sürecinin bir sonucu olan kentleşmenin sanayileşme hızının çok üzerinde gerçekleşmesi, çarpık kentleşme olgusunu ve çevre kirliliğininide beraberinde getirmiştir (Kaya 2005).

Kentlerdeki bu hızlı dönüşüm toplumsal alt yapının yetersizliği, gerekli koşulların tam olarak oluşamaması ve kentlere göç olgusunun bu eksiklikleri tetiklemesi ile birlikte günümüzün sosyal, kültürel ve politik yaşamındaki karmaşanın temeldeki kaynağıdır. Bu durum yaygın biçimde günümüz kentlerinde fiziki imkanlarındaki çelişkiyi, yozlaşmayı ve kişiliksizliği gün yüzüne çıkarmaktadır. Kentlerdeki bu kültür yozlaşması kimliksizleşmenin temel kaynaklarından birini oluşturmaktadır Ulu ve Karakoç (2004).

Kentleşmeye bağlı çevre sorunlarına sebep olan faktörleri değişik sınıflandırmalara tabi tutmak mümkündür. Bir sınıflandırma şu şekilde yapılmıştır:

- Merkezileşme ve yoğunlaşma
- Dikey yapılanma
- Göçler
- Yanlış planlama
- Koruyucu ve geliştirici tedbirlerin eksikliği
- Şehirleşme politikalarında "Ekolojik Erdem" yoksunluğu (Ceritli 1995).

Diğer bir sınıflandırma da şöyledir:

- Ekonomik Sorunlar

- Sosyal Sorunlar
- Fiziksel Sorunlar
- Altyapı Sorunları
- Mali Sorunlar (Ural 2009).

Küreselleşme dalgası da, kentleri olumsuz etkileyen unsurlardan biridir. Ancak, küreselleşme pozitif anlamda da kentleri “dünya kenti” konsepti ile dünyaya tanıtmaktadır. Bu öyle bir hal almıştır ki ulus devletlerdeki kentler, ülkelerden önce anılır hale gelmiştir. Ulusal yapıları aşan ilişkilerin ortaya çıkması kentlerin küreselleşme sürecindeki konumunu da değiştirmiştir. Artık dünyada bilgi ve sermaye akışına yön veren kentler ortaya çıkmıştır. Tokyo, Londra, Washington, İstanbul, New York vb. Bunun sonucunda günümüzde kentler güçlerini ülkelerden değil ülkeler güçlerini oluşturdukları güçlü kentlerden alma noktasına gelmiştir. Öte yandan küreselleşme sürecinin taşıyıcısı, lokomotifleri de kentlerdir. Yerel birimler olan kentler önemli görevlerde yüklenmektedir. Friedman’ın tanımladığı “dünya kentleri” bu işlevsellikle ön sıraları işgal etmektedir. Bu kentler turizm, siyaset, ekonomi ve yönetim alanlarında çeşitli organizasyonlara ev sahipliği yapmaktadırlar. Bu durum öylesine kanıksanmıştır ki, kentlerin adlarından çok hangi sektörlerde ön plana çıktığı bütün dünya tarafından bilinir olmuştur. “Frankfurt Sanayi Fuarı”, “Berlin Kitap Fuarı”, Milano’daki giyim ve tekstil üzerine olan fuarlar akla gelen örneklerdir (Karakaya 2007).

2.4.3 Kentsel Planlama

Planlar, şehirlere ve şehirlerde medeniyetlere yön verirler. Dolayısıyla şehir planları eksik ve yanlışlarla dolu ise, o şehirde yaşayan insanların ve bu tür şehirlere dolu ülkelerin ortaya koyacağı medeniyetler de birçok açıdan, zayıf ve geçici temeller üzerinde yükselecektir. Medeniyetlerin yükseliş ve düşüşü şehirlerin kaderlerinde tezahür eder. Tarihin ibresi model ve sembol şehirler etrafında döner. Medeniyetler yükseliş dönemlerini sembol şehir ya da şehirlerle taçlandırır. Bunalımlar ise önce şehirdeki kimlik krizi ile kendilerini ortaya koyarlar (Ceritli 1995).

(Ural 2009), “Planlama, kavramsal olarak belirlenen bir hedefe ulaşabilmek amacıyla harekete geçmeden önce yapılan hazırlıklar, karar verme, seçim yapma sürecidir. Planlama, gelecek için geleceğe yönelik bir tahmin işlemidir” şeklinde açıklamıştır.

Çevre duyarlı planlama ise; Van Geenhusen ve Nijkamp'nın (1994) tanımına göre: *Süreklilik içinde değişimi sağlamak amacıyla sosyo-ekonomik çıkarların, çevre ve enerji ile ilgili kaygılarla uyumlu hale getirildiği planlama anlayışıdır. Bir başka tanıma göre ise doğal ve yapılı çevrede sürdürülebilir gelişmeyi sağlayan ve çevre kalitesinin yükseltilmesini amaçlayan; çevre kirliliğinin ve kaynakların tahribatının önleyen, yapılı çevrenin; insan psiko-sosyal ihtiyaçlarıyla uyumlu gelişmesini sağlayan planlama anlamına gelmektedir.*

Bu durumu (Tam 2004, s.67), “Ulus üstü, ulusal ve bölgesel ölçekten başlayan fiziksel, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gelişmeyi bütüncül, kademeli, esnek, dinamik şekilde ele alan ve zaman içerisinde çıkabilecek sorunlara alternatif çözümler üretebilen kapsamlı bir stratejik plandır” şeklinde açıklamıştır.

2.4.4 Peyzaj Planlama Tasarımı ve Kimlik Kavramı

Günümüz kentlerindeki hızlı nüfus artışı, mekanikleşme, asfalt ve betondan oluşmuş mekanlar, kentsel çevredeki biyolojik dengeyi, bozarak kent insanının serbest ve güvenli yaşama olanağını yok etmektedir. İnsanların yarattığı olanaklar ile gelişerek yaratılan çevre, ters yönde gelişme göstermektedir. Bunun sonucu eski kentlerin doğal peyzajı yerini alışveriş, trafik ve endüstri için tahrib edilmiş bir çevreye bırakmakta kent insanı olumsuz yaşam şartlarıyla yüz yüze gelmektedir (Uzun 1993).

Kentsel alan içinde peyzaj düzenlemelerinden kastedilen aslında kentin içindeki açık ve yeşil alanların kent halkının gereksinimleri doğrultusunda düzenlenmesidir. Bu doğrultuda bir dizi planlama hiyerarşisi içinde üst ölçeklerden başlayan ve detay ölçeği olan 1/1'e kadar inen detay çözümlerini içeren yapı söz konusudur. Önce üst ölçeklerde planlanan daha sonra alt ölçeklerde tasarlanan kentsel açık ve yeşil alan kavramından anlaşılması gereken, yapılar arasındaki tüm dış mekanları kapsayan, yapı

yüzeyleri ile şekillenen ve daha çok sert peyzaj elemanlarının hakim olduğu kentsel açık alanlar ile kentin yerleştiği doğal çevrenin kentin yakın çevresinde ve kent içindeki uzantısı ile daha sonradan insan eliyle oluşturulan bitki örtüsü ve bu örtü içinde yaşayan canlı türlerini içeren yumuşak peyzaj elemanlarıdır. Açık ve yeşil alanlar bozulan kentsel dokuyu iyileştirme onarma geliştirme ve dengeleme yönünde önemli bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda insan ile doğa arasındaki ilişkiyi dengelemekte, kentsel fiziki yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesinde kent insanına fizyolojik psikolojik ekonomik yönden katkılar sağlamak ve bir kentin kimlik kazanmasında önemli olan temel alan kullanımlarından biri haline gelmektedir. İyi planlanmış ve tasarlanmış açık ve yeşil alanların kent ve kentli üzerinde çok yönlü olumlu etkisi vardır. Yalnız günümüz kentlerinde değil tarih boyunca kentler büyüyüp kentlinin kır ile doğal bağlantısı kopunca insanlar yeşili kent içinde yaşatmaya çalışmışlardır Gül ve Atken (2007).

Tarihte "Victoria Dönemi" olarak geçen dönemde Kraliçe'nin en önemli reformları Londra'nın alt yapısı, Londra metrosu (dünyanın ilk metrosu) banliyö yerleşmeler ve önce sarayların bahçelerini açarak oluşturduğu parklar ve yeşil alanlar olmuştur. 1 Mayıs 1851 de ilk evrensel sergi açılmıştır. Serginin sembolü Hyde Park içinde inşa edilen "Crystal Palace" İngiliz yaratıcılığının üstünlüğünü ortaya koymaktadır. Peyzaj Mimarı Joseph Paxton tarafından tasarlanmış olan bu cam ve metal yapı 520 m uzunluğunda 125 m genişliğinde ve 20 m yüksekliğinde dev bir saraydı. Bu yapı daha sonra Ebenezer Howard'a Bahçe Şehir teorisi için esin kaynağı olmuştur. Crystal Palace'ın girişinde bir yanda Aslan Yürekli Richard'ın dev heykeli, diğer yanda göz kamaştırıcı bir kristal çeşmenin merkezinde 24 tonluk bir kömür bloğu yer almıştı. Evrensel sergi altı milyon izleyici çekmiş ve kitleler müthiş etkilenmiştir. Londra bu büyük organizasyonla yeniden ele alınmış tren, tramvay sistemleri kurulmuş geniş bulvarlar, ağaçlı yollar oluşturulmuştur. Bütün bu değişimler ve hamleler 19. yy sonunda İngiltere'yi yeniden dünyanın en zengin ülkesi yapmış ve Londra dünya başkentliğine hazırlanmıştır (Memlük 2004).

Kentsel manada açık ve yeşil alanların kent oluşumuna sağladığı katkılar şöyle özetlenebilir.

- Fiziksel açıdan kentin doluluk-boşluk dengesini sağlar, kentteki farklı kullanım alanları arasında tampon oluşturur,
- Kentin sağlıklı gelişmesine katkıda bulunur yapıların ışık ve hava almasına gürültülü mekanlarda gürültünün perdelenmesine, taşıt yollarına paralel tasarlanan yaya yollarının yaya açısından biyoiklimsel konforunun ve güvenliğinin sağlanması (çit oluşturması, kaza anlarında bariyer görevi görmesi gibi) gibi konularda önemli roller üstlenir,
- Yapı yoğunluğunun denetlenmesine yarar sağlar,
- Kentteki biyolojik çeşitliliğin sürdürülmesinde temel bileşen olarak görev alır,
- Aktif eğitim sisteminde önemli bir eğitim alanı olarak görev yapar,
- Yeşil alanlar ve yeşil mimari kent fiziksel yapısının monoton geometrisini ve yüksek yapılaşmanın insanı ezen etkisini yumuşatır insan ile yapı arasında ölçüsel bir denge kurulmasına ve kent estetiğine katkıda bulunur.
- Doğayı kente taşır insana huzur canlılık, dinginlik verir dolayısıyla kentin psikolojik doyumunu artırır ve yaşamsal canlılık verir.
- Oyun, spor rekreasyon gibi örgütlenmiş ve düzenlenmiş işlevlere mekan sağlarlar,
- Fotosentez nedeniyle havanın temizlenmesine katkı sağlarlar,
- İyi tasarlanmış bir açık ve yeşil alan, kentin mikroklimatik yapısı üzerine olumlu etkilerde bulunur ve böylece temiz kent ve ya sağlıklı kent imajının oluşmasına yardımcı olur. Kentsel alanlarda kullanılan yapı malzemelerinin (beton, tuğla vb) ısıyı fazla tutması sonucunda oluşan konforsuz durumun oluşmasını engeller Aydemir ve diğ.(1999, s.264).

Kentlerdeki yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik ve yaşanılabilirlik kavramları, 2005 yılında İsveç Çevre ve Mekânsal Planlama Araştırma Konseyi (FORMAS) öncülüğünde Göteborg’da gerçekleştirilen ve farklı disiplinlerden 400 bilim adamı ve uygulamacının bilgi ve deneyimlerini aktardığı “Kentsel Peyzajda Yaşam” temalı Uluslararası Kentsel Bilgi ve Uygulama Bütünleşmesi Konferansı’nın da ana temalarını oluşturmuştur. Kentsel yaşam kalitesinin artırılmasını sağlayabilecek yeni kent kuramlarının oluşturulmasına zemin hazırlayan toplantıda öne çıkan tartışmalar, kentlerin yerel politik liderliğe olan gereksinmesi, yönetim (governance), katılımcılık, çeşitlilik, kentin herkese açık bir kullanım alanı oluşturması, kent ekolojisinin, kimliğinin ve

mirasının sürdürülebilirliği, disiplinler arası yaklaşımların önemi vb. olmuştur. Konferans sunuşları içinde en büyük yansımayı gerçekleştiren ise, davetli konuşmacılardan Bogota (Colombia) eski Belediye Başkanı ve Kentsel Tasarımcı Enrique Penalosa olmuştur. Penalosa, kısa bir süre öncesine kadar bir sefaletler kenti olan Bogota'da insanı ön plana alan doğru politikalarla ve tümüyle yerel olanaklarla, büyük bir kararlılık ve azimle üç yıl içinde (1998-2001) gerçekleştirdiği sosyal ve fiziksel değişimleri aktardığı sunumunda, kentin çok sayıda binadan oluşan, teknik önlemlerle sorunları çözülebilecek salt bir fiziksel oluşum değil, "insanın yaşam biçiminin aracı" olduğunu, ve sürdürülebilir kent düşüncesine odaklı değişimin her zaman her yerde olanaklı olduğunu kanıtlamıştır (Oktay 2009).

2.4.5 Kentsel Yaşam Kalitesini Artırma Hedefi Doğrultusunda Gerçekleştirilen Uygulamalar

Sürdürülebilirlik, yaşanılabilirlik ya da kentsel yaşam kalitesi kavramlarının her biri bilim ve politika çevrelerinde büyük bir ilginin hedefi olmuş ve dünyanın çeşitli yerlerinde bu hedefle gerçekleştirilen çalışma ve uygulamalar sonunda umut verici değişimler yaşanmıştır. Bunlar içinde en iyi sonuç alınanlar Kopenhag (Danimarka), Portland (ABD), Toronto (Kanada) gibi gelişmiş ülke kentlerindeki ve Bogota'dan (Colombia) çok daha önce değişimini tamamlayan Curitiba'daki (Brezilya) kent uygulamaları olmuştur (Oktay 2009).

Kopenhag, cazibesi, canlılığı, yüzülebilen ve çevresinde hoşça vakit geçirilebilen limanı, düzenli parkları, hayat dolu mahalleleri, kozmopolit kültürü, kafeleri ve coşkulu halkıyla Paris ve Amsterdam ile yarışan bir kenttir. Kent, dünya çapında yapılan ve politik, toplumsal ve çevresel etmenlerle ilgili 39 ölçüte dayanan bir yaşam kalitesi araştırmasına göre (Mercer Human Resource Consulting), dünyanın yaşam kalitesi konusunda en iyi 8. kenti olarak belirlenmiştir. Kentte çocuklar okullarına yalnız başına ve yürüyerek gidebilmekte, ülkenin kraliçesi bile çok az koruma ile alışverişe çıkabilmektedir. Toplu taşıma yeterli, genel altyapı son derece gelişmiş olup, trafik karmaşası çok nadir görülen bir olgudur. Kentin bu mükemmelliği tesadüfi olmayıp,

gerçek yaşamın kentsel koşullarına duyarlı düşüncenin ve uğraşın sonucudur. 1962’de kent merkezinde ilk kez bir caddenin trafiğe kapatılmasından beri her yıl birkaç kent adası yaya bölgesine eklenmiş, park yerleri kaldırılmış ve taşıt yolları bisiklet yollarına dönüştürülmüştür. Yazın işe geliş-gidişlerin yarısı, kışın ise Kopenhag’ın soğuk ve yağışlı iklimine rağmen üçte biri bisikletle gerçekleşmekte ve bu yoğun kullanım halkın tüm kesimlerini (iş adamları, şık giyimli kadınlar, yaşlılar, öğrenciler, çocuklu anneler vb.) kapsamaktadır (Oktay 2009).

Portland kenti, toplumsal gereksinmelerin, ekonomik gelişmelerin ve çevresel gereksinmelerin dengelenme şekliyle ve çevre geliştirme projeleriyle uluslararası düzeyde haklı bir üne sahip olmuştur. Çevresel sorunların çözümüne olan yoğunlaşma maddi kazanımların ötesinde önemli ekonomik getirilere neden olmuş ve kent Money Magazine tarafından düzenlenen oylamada ABD’de yaşanılabilir en iyi yer olarak seçilmiştir. Kente çoğu kez “yürünülebilir kent” ve “çocuk dostu kent” tanımlaması atfedilmekte ve öğrenim görmek için ideal yer olarak gösterilmektedir. Portland’da yaşanan pekçok olumlu değişime karşın daha fazla gelişme potansiyelleri araştırılmaktadır (Oktay 2009).

Toronto , 30 yıldan az bir süre içinde Amerikan kentlerindeki gibi otomobile odaklı bir kentken, uygulanan geliştirme programları ile bugün transit ulaşımı temel alan, kent merkezi canlandırılmış, kentsel yayılması yoğunluk artırılarak denetim altına alınmış ve dünyayı çok çeşitli kültürlerinden farklı etnik gruplara mutlu bir yaşam çevresi sunan yaşanılabilir bir kent haline gelmiştir. Toronto’da yaşanan bu önemli değişimler, kentsel tasarım kuramı ve kentsel ekoloji üzerinde en büyük etkiyi yapan ve The Death and Life of Great American Cities başlıklı yapıtın yazarı olan Jane Jacobs’ın yönlendirmeleriyle gerçekleşmiştir. Jacobs Toronto’nun geliştirilmesi ile ilgili olarak, kent halkının kentin organik bütünlüğüne saygı göstermesi gerektiğini, kentsel karakterin - yapısal ve işlevsel yoğunluğa bağlı olarak - artırılmasının önemini, kent merkezinin ve kamusal mekânların yeniden keşfedilmesi gerektiğini, otomobili temel alan planlamanın tehlikelerini ve transit-yönelimli ulaşımın yararlarını ve kentsel topluluk (urban community) kavramının önemini vurgulamış ve bu hedeflere yönelik kamu hareketleri

başlatmıştır. Onun özellikle eski konut alanlarını ezerek geçirilmesi planlanan yeni otoyolun (Spadina Expressway) inşaatına karşı duruşu, kentteki önceliklerin toplumsal yaşam ve bütünleşme yönündeki değişiminin ana belirleyicisi olmuş, Jacobs kent toplumunu etkilemenin ötesinde politikacıların da daha bilinçli bir çizgiye gelmelerini sağlamıştır. Kentin sadece gündüz etkin olan bir iş merkezi kimliğindeki çekirdeğine yeni konut alanlarının uyarlanması yollardaki sabah trafiğini büyük ölçüde rahatlatmış, yayılma ile birlikte boşlukları artan kent dokusunu yeniden bütünleşik ve belirgin hale getirmiş ve merkezde canlı ve güvenli bir yaşam çevresinin oluşmasını sağlamıştır. Toronto bugün kuzey Amerika'daki en yaşanabilir ve en dinamik kentlerden biri olup, kıtadaki diğer büyük kentlere örnek gösterilmektedir (Oktay 2009).

Curitiba, son yıllarda rastlanan en başarılı sürdürülebilir planlama örneği olup, gelişmekte olan ve yoğun sorunların yaşandığı bir ülkede yüksek yaşam kalitesine erişmeyi başardığı için tüm dünya kentlerine örnek gösterilmektedir. Slav, Alman ve İtalyan göçmenlerin gözdesi olan Curitiba'da son 20 yılda yaşanan büyük nüfus artışı nedeniyle, sosyal, ekonomik ve çevresel sorunlar en üst sınıra dayanmış iken, doğru liderlik, bütüncül ve çok yönlü kent planlama, olumsuz değişimleri kader olarak kabul etmeyen bir halk, ulaşım, atık yönetimi ve sektörler arası bütünleşme sayesinde çok iyi sonuçlar alınmıştır (Oktay 2009).

Curitiba modeli olarak adlandırılan planlama kapsamında, sürdürülebilir ulaşım düşüncesinin, iş piyasasının kalkınması, yol altyapısının geliştirilmesi ve yerel topluluğun kalkındırılması ile başarılı bir şekilde bütünleştirilebileceği kanıtlanmıştır. Kentin 1965'de şekillendirilen ilk gelişme planının (master plan) hedeflerine uygun olarak merkezî alan büyümesi sınırlandırılmış, ticaret ve hizmet sektörünün merkezden başlayarak güney-kuzey yönünde uzanan iki ulaşım arteri üzerinde yoğunlaşması sağlanmıştır. Plan aynı zamanda sanayi bölgelerinin oluşturulmasıyla kentsel gelişmeye ekonomik destek sağlama ve kentin tüm semtlerine yeterli eğitim, sağlık hizmetleri, rekreasyon ve park alanları kazandırarak yerel topluluğun kendi kendine yeterliliğini teşvik etme hedeflerine de ulaşmıştır. Curitiba'da uygulanan gelişme planının kentin gelecekteki tasarımının başarılı olmasını sağlayan en önemli ilkesi, hareket ve alan

kullanımının birbirinden ayrılamaz olduğu düşüncesiyle yönlendirilmesidir. Planın tüm halka erişilebilirlik sağlanması hedefi doğrultusunda hedeflerine ulaşabilmesi için ana ulaşım arterleri zaman içinde toplu ulaşım en yüksek önceliği vermek üzere yeniden düzenlenmiştir (Oktay 2009).

2.5 METROPOLİTAN KENT

(Keleş 2006), “Kentler tarihsel süreç içerisinde, “sanayi öncesi kent”, “sanayi kenti” ve “metropolitan kent” olmak üzere üç aşamalı bir gelişim sürecinden geçmiştir” şeklinde ifade etmiştir.

Eke'nin (1982) bu görüşüne göre: *Metropolitan kentler, kentleşmenin en ileri ve çağdaş biçimi olarak değerlendirilmektedir. Dilimizde de sıkça kullanılan "metropol", "metropolis", "metropolitan" gibi sözcüklerle açıklanmaya çalışılan büyükşehir veya anakent kavramı, Yunanca aslı metro (ana, asıl) ve polis (kent) sözcüklerinden oluşmuştur.*

Metropolitan kent ve metropolitan alan olgusu 19 yy. sonu ve 20. yy. başlarında ortaya çıkmış bir kavramdır ve tanımı-ölçütleri bakımından ülkelerin gelişmişlik düzeyine, sosyo-ekonomik ve yönetsel yapılarına göre farklılıklar gösterir. Genel olarak metropoller, bir ülkenin ya da bölgenin çevresindeki tüm kentsel ve kırsal topluluklara ekonomik yönden egemen olan ve genellikle ülkenin başka ülkelerle olan ilişkilerinin de sağlandığı büyük kentlerdir. Metropolitan alan ise, ekonomik ve toplumsal yaşamın daha çok merkezdeki kentin etkisi altında bulunduğu, ortak çıkarlarla ona bağlı olan, sınırlarının doğal koşullar veya yasal sınırlardan çok günlük iş gidiş-gelişlerinin belirlediği, büyük ölçüde kentleşmiş alanlardır (Tekel 2002).

Günümüzde belli büyüklükleri aşmış, örneğın nüfusu 1 milyonu geçmiş kentlere metropolitan kent adı verilmektedir. Eğer bir ana kentin nüfusu 1 milyona yaklaşmış, merkezdeki bu kente yakın mesafede bulunan yerleşmeler hızlı bir gelişme sürecine girmiş, çevredeki yerleşmelerin kentleşme hızı merkezin kentleşme hızına yaklaşmış ve

bir merkezi kent ile aralarında sosyo-ekonomik ilişkiler içine girmiş ise merkezdeki kent ile (metropol) çevresindeki yerleşmelerin oluşturduğu bütüne metropolitan alan olarak tanımlanmaktadır. Metropolitan alan ile ilgili yapılan başka bir tanımlamada ise, asıl itibariyle fonksiyonel bir ünite olan metropolitan alanda merkez, çevreye hükmeder durumda görülmekte ise de, aslında aralarında üretim unsurları yönünden iki taraflı ve çok güçlü bağımlılık bulunan bir bölge olarak nitelendirilmektedir. Bu bölgede, nüfus kıstası ile birlikte endüstride istihdam, katma değer ve karşılıklı fonksiyonel ilişkiler söz konusudur (Yücel 1971).

Metropolitan alanlar en geniş ve genel kabul görür ifadeyle merkez kent (metropol), alt kentler ve saçaklanma alanı olmak üzere üç bölgeye ayrılmaktadır:

- Merkez kent, nüfusun büyük kısmını barındıran, ülkenin sosyal, politik, ekonomik hayatında belirleyici rol oynayan, yarattığı ekonomi ile geniş alanlara yayılan, alt kentler yaratan ve onların üzerinde her yönden egemen özellik gösteren bir kentsel merkezdir. Bu bölgenin temel belirleyicileri, kentli nüfusun büyüklüğü, çalışma alanlarında çeşitlilik ve yoğunlaşma, yüksek düzeyde hizmetler, etkili bir ulaşım ve iletişim ağı, uzmanlaşma ile örgütlenmenin yüksek düzeyde bulunması olarak sıralanmaktadır.
- Alt kentler, merkez kente bağımlı onun sosyal ve ekonomik bakımdan etkisi altında bulunan, konut alanları ağırlıklı yerleşmelerdir.
- Saçaklanma alanı, metropolün yayılma alanının sonu, kırsal ve kentsel alanı ayıran sınırdır. Merkez kent ve alt kentler dışında kalan ve metropolün etki alanı içerisinde bulunan alanların tamamını kapsamaktadır (Tekel 2002).

Tekel'in (2002) açıklamasına göre: *Metropolitan alanların genel özelliklerini ve karakteristiklerini ortaya koymak amacıyla birçok çalışma yapılmış ve birtakım ortak ölçütler geliştirilmiştir. Bu ölçütler; Nüfusun büyüklüğü ve yoğunluğu, tarım dışı sektörlerde çalışan işgücü oranı ve sektörlerin kapasiteleri, metropolitan alanda bulunan çevre kentlerin metropoliten karakter göstermesi, merkez kentle bütünleşebilme düzeyi, merkez kentin egemenliği ve karşılıklı bağımlılık, erişilebilirlik imkânlarının seviyesi, donatılarda çeşitlilik olarak değerlendirilmektedir.*

Sanayileşme, ulaştırma, teknoloji, haberleşme ve diğer alanındaki ilerlemeler ile birlikte hızlı bilgi transferi ve bilgiye kolay ulaşabilme imkânları ile tüm bunlara bağlı olarak ortaya çıkan yeni ve çok çeşitli ihtisas alanları büyük ve farklı nitelikte hizmet alanlarının ortaya çıkmasına sebep olmuş, hizmet üretim alanları yeni ve etki alanı çok geniş çekim merkezlerini yaratmıştır. Metropolitanleşme süreci gelişmiş ülkelerde ve gelişmekte olan ülkelerde farklı bir süreç izlemektedir. Gelişmiş ülkelerde, kent merkezinin oturma ve sanayi yerleşmeleri için çekici olmaktan çıkması sonucunda, önemli bir banliyöleşme hareketi başlamıştır. Elektriğin, ulaşım araçlarının ve iletişim araçlarındaki gelişmenin bu desanralizasyon ve merkezden kaçış hareketi üzerinde önemli etkileri olmuştur. Bugünün büyük kentleri New York, Londra, Tokyo, Los Angeles, Paris ve İstanbul gibi kentlerde, kent merkezinden kaçış, 20. yy. kentleşmesinin en belirgin özelliği haline gelmiştir. Gelişmiş ülkelerde metropolitanleşme, varlıklı sınıfların kent merkezinin gürültüsünden ve pisliğinden yeni ve temiz semtlere kaçma isteklerinden doğmaktadır. Sanayi kuruluşları da kent çevresini, kent merkezinin verimli ve rahat çalışmayı engelleyen kalabalığına ve sıkışıklığına tercih etmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ise kent çeperlerine yakın alanlar, kente kırdan gelen kitlelerin, kamu yönetimlerince fazla direnme ile karşılaşmaksızın ucuz toprak ve dolayısıyla barınma imkânı bulabildikleri yerler olduğundan hızlı bir gelişme süreci içerisine girmiştir. Bu sürecin doğal bir sonucu olarak da metropolitanleşme aşaması, gelişmiş ülkelerde bir banliyöleşme ile beraber çevreye yayılma, inkişafta olan ülkelerde ise merkez ve çevresinde yığılma sonucunu doğurmuştur (Keleş 2006).

2.5.1 Metropolitan Kent Yönetimini Gerektiren Sebepler

Özellikle II. Dünya Savaşından sonra kentlerde yaşanan hızlı değişim ve büyüme, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde birbirinden farklı şekillerde ortaya çıkmış olsa da, kentlerin sosyo-ekonomik yapı ve yerleşim biçimlerinde birbirleri ile benzerlik gösteren önemli gelişmelere yol açmıştır. Bunlar arasında, mevcut yönetim, denetim ve kontrol mekanizmalarının metropolitan alan kapsamında yetersiz kalması ve etkinliğini yitirmesi, barınma ve iş alanlarına ilişkin önceden hesap edilemeyen gelişmeler neticesinde tüm kentsel sosyal ve teknik altyapı hizmetlerinin yetersiz kalması, dengesiz ve kontrolsüz kentsel gelişim, çevre sorunları ve doğal kaynakların tahrip edilmesi,

kentsel hizmetlerin ekonomik, hızlı ve etkin sunulamaz hale gelmesi sayılabilir. Bununla beraber, büyük kentlerdeki bu hızlı büyüme ve gelişim, merkez kentin (metropolün) çevresinde veya onun sınırına bitişik değişik büyüklükte ve çok sayıda yerleşmeler oluşmasına veya mevcut yerleşmelerin merkez kentin etki alanına girmesine vesile olup, bu durum ekonomik, sosyal ve de yönetsel açıdan yeni ve birçok problemin ortaya çıkmasına yol açmıştır.

Metropolitan alanlarda yaşanan başlıca yönetsel sorunları;

- Görevlerin, dolayısıyla yetkilerin ve kaynakların çok sayıda yerel yönetimler arasında paylaşılması ve metropolitan alanlarda sıkça görülen bu çok parçalı yerel yönetim olgusunun hizmetlerin ekonomik ve etkin bir şekilde yürütülmesini güçleştirmesi,
- Metropolitan kentin çeşitli bölgelerinde kentsel hizmetlerin düzeyi ve yeterliliği açısından dengesizliklerin ortaya çıkması ve hizmetlerin kalitesi ve etkinliğinin hizmetten sorumlu yerel yönetimlerin kaynakları ile sınırlı ve yetersiz kalması,
- Metropolitan nitelik taşıyan planlama, ulaşım, güvenlik, sağlık, eğitim gibi hizmetlerin değişik yerel yönetimler arasında paylaşılması ve eşgüdüm yokluğunun önemli derecede kaynak israfına sebep olması,
- Metropolitan alanların toplumsal ve ekonomik açıdan organik bir bütünlük sağlanmasına karşın, metropolitan alan yönetimlerinin bu durumun tam tersine dağınıklık ve eşgüdümsüzlük içerisinde olduğunu göstermektedir (Eke 1985).

Yukarıda açıklanan bu süreç sonucunda çeşitli ülkelerde, özellikle nüfusu milyonu aşan büyük kentlerde yaşayan insanların ihtiyaçlarını karşılamak ve yaşanan problemleri çözmek amacıyla mahalli idare birimleri ve özellikle de yerel yönetim teşkilatları, metropolitan alanın özellikleri ve ihtiyaçları göz önünde tutmak zorundalar ve buna kısa vadeli günü birlik çözüm yerine uzun vadeli gelişmiş bir metropolitan kent mantığına ilişkin çözüm üretmelidirler.

2.5.2 Metropolitan Kentlerde Planlama Araçları

Yürürlükteki yasa ve yönetmelikler çerçevesinde değerlendirdiğimizde, Ülkemiz metropolitan kentlerindeki planlama yetkilerinin, direk veya dolaylı olarak birçok

kurum ile kuruluş arasında dağıtılmış ve paylaştırılmış olduğunu Tablo 2.1’de görmekteyiz.

Tablo 2.1: Metropolitan Kentlerde Planlama Araçları ve Yetkili İdareler

Plan Türü	Onamaya Yetkili Kurum	Ölçek	Dayanak Yasa
Metropolitan İmar Planları	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı	Tammlı Değil	3194 Sayılı İmar Kanunu
Çevre Düzeni Planları	Çevre ve Orman Bakanlığı	1/50.000- 1/100.000	5491 sayılı yasa ile değişik 2872 sayılı Çevre Kanunu
İl Çevre Düzeni Planı	İl Özel İdareleri+ Büyükşehir Belediyeleri	Tammlı Değil	5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu
Nazım İmar Planı	Büyükşehir Belediyeleri	1/25.000-1/5000	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
Uygulama İmar Planı	İlçe ve İlk Kademe Belediyeleri ve Büyükşehir Belediyeleri	1/1000	5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu

2.6 İSTANBUL KENTİNİN TARİHSEL SÜREÇ İÇİNDE GELİŞİMİ

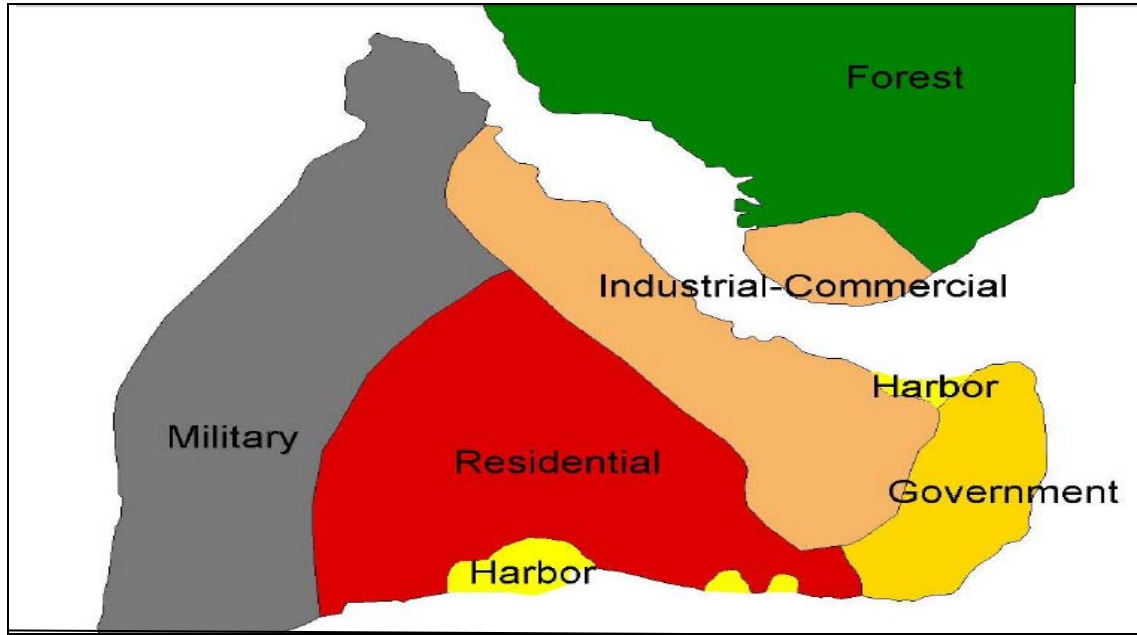
2.6.1 Osmanlı Devri Öncesi İstanbul Şehri

İstanbul çevresindeki ilk yerleşim izleri, daha İstanbul ve Çanakkale boğazları oluşmadan önce Afrika’dan Avrupa’ya doğru gerçekleşen göçler sırasında belirmiştir. Anadolu Yakası’nda İstanbul şehrinin bulunduğu alandaki ilk yerleşim Fikirtepe’de (Kadıköy) Kurbağalıdere’nin kenarında başlamıştır. İstanbul çevresinde bulunan ve çok eski yerleşim izleri bulunan diğer yerler şunlardır; Bostancı ve İçerenköy’deki kaya sığınakları, Dudullu çevresi, Pendik çevresi, Marmara denizi kıyılarında Haramidere, Haliç’in hemen kuzeyinde bulunan Silivritepe, Karadeniz kıyısında bulunan Ağaçalı ve Alaçalı (Toprak 1997; Kuban 1996).

Bugünkü İstanbul şehrinin bulunduğu alandaki ilk yerleşme yapısının temelleri Milattan önce 7.y.y.’da Megaralı grekler tarafından önce Kadıköy (Chalceodon) ve sonra şimdiki Sarayburnu civarında (Bizantion) koloni şehirleri olarak atılmıştır. Bu yerleşmelerden

Bizantion, topoğrafik avantajlarından dolayı önemini arttırmış ve bağımsız bir kent olmuştur (Çakılcıoğlu 2004).

Roma imparatorluğu öncesinde İstanbul şehri, Topkapı Sarayı'nın dış surlarının çevrelediği alanda bulunmaktaydı. Ana hatlarıyla bugünkü Sirkeci limanı ile Ahırkapı'yı birleştiren çizgi bu yerleşimin batı sınırını oluşturmaktaydı. Bizans dönemi İstanbul şehrinin arazi kullanımına baktığımızda ana hatlarıyla şehir içerisinde altı farklı arazi kullanımı olduğunu görmekteyiz (bkz. Şekil 2.2). Bunlar devletin yönetildiği yönetim birimlerinin olduğu kamu alanları, yerleşim alanları, ticari ve endüstriyel alanlar, askeri alanlar, limanlar ve orman alanlarıdır. Bizans döneminde şehrin kamu alanları yine Osmanlı döneminde olduğu gibi bugünkü Topkapı Sarayı'nın bulunduğu alan ve Sultanahmet civarında bulunurken, askeri alanlar şehrin batısında sur boyunca bir şerit halinde uzanmaktaydı. Bizans döneminde İstanbul'un önemli iki tane limanı bulunmaktaydı.



Şekil 2.2: Bizans döneminde İstanbul'un arazi kullanımı
Kaynak: Berköz, 1984; Karakuyu, 2001

Bunlardan ilki bugünkü Sirkeci vapur iskelesinin bulunduğu alanda bulunurken, diğeri yine bugün İDO deniz otobüslerinin limanı olan Yenikapı civarında bulunmaktaydı.

Ticaret ve sanayi alanları Haliç'in güneyinde ve kuzeyinde Galata civarında olmak üzere iki yerde bulunmaktaydı. Ticaret ve sanayi alanlarından ilki Sirkeci'den Balat'a kadar uzanan kalın bir şerit halinde bulunurken ikincisi Haliç'in kuzeyinde Galata'yı da içine almaktaydı. Yerleşim alanları, Tarihi Yarımada içerisinde bugünkü Kocamustafapasa, Fındıkzade, Aksaray ve Fatih civarında bulunuyordu. Yerleşim alanlarını kuzeyden ve kuzey doğudan Ticaret ve Sanayi alanları, doğudan kamu alanları, güneyden Marmara Denizi ve batıdan Askeri alanlar sınırlandırmaktaydı .

2.6.2 Osmanlı Döneminde İstanbul Şehri

İstanbul'un 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethi sonrasında, kent yeniden imar edilmeye başlanmıştır. Osmanlı toplum yapısı, toplumun şehir ve şehirciliğe bakış açısı, kentin belediye ve idari yapısının zaman içindeki değişimi İstanbul'un Osmanlı dönemindeki yapılanma ve imar faaliyetlerinin temelini teşkil etmiştir. İstanbul şehri 1453 yılında Osmanlı Devleti'nin başkenti olmasından sonra şehrin sınırları batıda fazla değişmezken, kuzeyde ve kuzeybatıda Eyüp'e doğru ve kuzeyde Galata'nın kuzeyinde Taksim'e doğru, kuzeydoğuda Boğaz boyunca ve doğuda Anadolu Yakası'nda Üsküdar ve Kadıköy civarında gelişme göstermiştir. İstanbul şehrinin, fetihden hemen sonraki 16. yüzyıldaki arazi kullanımına baktığımızda kamu alanlarının biraz daha daralarak Topkapı sarayı çevresinde yoğunlaştığını, ticaret ve sanayi alanlarının Haliç'in güneyinde Unkapanı'na kadar olan bölümdeki şeritte daralma ve Sirkeci'nin güneyinde ve kuzeyde Karaköy civarında genişleme gösterdiğini görmekteyiz. Bunların dışında Üsküdar'da ve Kadıköy'de de ticaret ve sanayi alanları genişlemeye başlamıştır.

Yani bu dönemde Anadolu'dan gelen kervanların son bulduğu yer Üsküdar idi. Ayrıca Bizans döneminde iki olan liman sayısında bu dönemde artış meydana geldi. Bütün Haliç boyunca kuzeyde ve güneyde ve Beşiktaş ve Üsküdar'da da yeni iskeleler kullanıma açıldı. Bunun yanında bugünkü Sirkeci vapur iskelesinin bulunduğu alanda deniz gümrüğü ve bugünkü Karagümrük semtinin olduğu yerde de adını aldığı kara gümrüğü kuruldu. Yine bu dönemde Bizans döneminde de kısmen kullanılan Edirnekapı'dan başlayıp, Fatih caminin güneyinden devam edip, bugünkü Divan yolu üzerinden Topkapı sarayına ulasan bir ana yol bulunmaktaydı Osmanlı dönemindeki asıl gelişme yerleşim alanlarında olmuştur. Bizans döneminde sadece tarihi yarımada

içerisinde bulunan yerleşim alanları, hem tarihi yarımada içerisinde doğuya ve Fatih camii'nin bulunduğu alanın kuzeyine ve kuzeybatısına doğru, hem kuzeyde Galata kulesinin kuzeyine, hem de Anadolu Yakası'nda Üsküdar ve Kadıköy civarında gelişme göstermiştir. Ayrıca Bizans döneminde orman alanlarının bulunduğu Taksim'in kuzeyinde bu dönemde bahçeler ve tarım arazileri bulunmaktaydı.

Çakılcıoğlu'nun (2004) açıkladığı gibi: *Fatih devrinde genel olarak Bizans fiziki strüktürü devam etmekle beraber İstanbul kısa bir sürede çehre değiştirmiş şehrin en büyük mabedi Ayasofya, camiye çevrilmiş, başta Topkapı Sarayı, Eyüp Sultan Cami ve türbesi olmak üzere birçok cami, medrese, hamam ve çarşı gibi yapılar inşa edilmiş ve bir İslam kenti görünümüne bürünmüştür.*

15. yy. sonlarına doğru II. Beyazıt zamanında kent nüfusunun 200 bin olduğu tahmin edilmektedir. Bu dönemdeki en önemli yapılanmalardan biri Fatih külliyesi çevresinde meydana gelirken diğeri Anadolu Yakası'nda Üsküdar'da gerçekleşmiştir. 16. yüzyılda şehirdeki Bizans silüetinin yerini Türk İslam şehri silüeti almaya başlamıştır (bkz. Şekil 2.3). Osmanlı döneminde, Bizans dönemindeki Beyazıt'tan sonra Marmara'ya paralel uzanan aks yerine Haliç'e paralel uzanan ve Edirnekapı'ya bağlanan aks hakim duruma geçmiştir. Kentin dış bağlantılarında kara ulaşımı önem kazanmış, İstanbul'un Trakya ile karayolu iliksisi oldukça güçlenmiş, kent karayolu ile de beslenmeye başlamıştır. Şehrin batısında Edirnekapı ve Topkapı çevresinde pazaryerleri, han ve hamam gibi yapılanmalar başlamış ve şehrin ticaret bölgesi de Sirkeci ile Unkapanı arasında gelişme göstermeye başlamıştır. Fethedildiğinde 50 bin civarında olan şehrin nüfusu Kanuni Sultan Süleyman zamanında 500 bine kadar yükselmiştir. Kanuni zamanında Eyüp yöresine birçok cami ve medrese yapılmış, sahiller saraylarla donatılmıştır. Galata surları dışında yabancı elçilikler konumlanmaya başlamış, Kasımpaşa'da yosun tersane faaliyetine paralel olarak nüfus gelişmiştir. Aksaray ve çevresinin şehrin en önemli yerlerinden biri olduğu bu dönemde Üsküdar'da önemini arttırmaya devam etmiş ve Boğaziçi'ne kentsel yerleşimler başlamıştır.



Şekil 2.3: 16. yüzyılda İstanbul'un arazi kullanımı

Kaynak: Toprak, 1997; Karakuyu, 2001.

Haliç'in büyük bir kısmının yerleşildiği ve Eyüp yerleşiminin de oldukça geliştiği ve Galata'dan Beyoğlu'na doğru gelişimin başladığı 17. yüzyılda şehir nüfusunun 700–800 bin civarında olduğu tahmin edilmektedir. 18. yüzyılda şehrin makro formunu belirleyen en önemli yapılanma, Boğaziçi ve Haliç'in kentin organik bünyesiyle bütünleşmesidir. Bu dönemde kent sınırları çok gelişmemişse de Sur içi yerleşmesi göreceli olarak önemini yitirmeye başlamıştır. Sur içinde meydana gelen büyük yangınlar, bu alandaki yerleşme dengesini sarsmıştır.

İstanbul'un kent gelişimine yön vermek için ilk planlama girişimi 19. yüzyılın ilk yarısında yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde Moltke tarafından şehrin imar plan çizilmiş ve bu plana göre bazı uygulamalar gerçekleştirilmiş ve bazı kararlar alınmıştır. Bu kararlardan bazıları şunlardır; İstanbul'da yeni yapılacak binalar kargir olacak, geniş meydanlar bırakılıp geometrik form ve kurallara ağırlık verilecek ve yapılacak yollar yaklaşık 8,10,12 veya 16 metre genişliklerinde olacak. Yine bu dönemde Moltke'nin büyük askeri kışlaların çevresinde mahalleler inşa edilsin kararı gereğince Selimiye ve Beylerbeyi çevresinde yerleşimler oluşturulmuştur (Çakılcıoğlu 2004).

2.6.3 Cumhuriyet Döneminde İstanbul Şehri

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni başkenti Ankara olunca İstanbul şehri, sahip olduğu tabii, tarihi ve beşeri özelliklerden dolayı ülkemizin ekonomi, kültür ve turizm başkenti olmuş ve gelişimini bu dönemde daha bir hızlı sürdürmüştür. Tüm dünyada şehirleşmenin hızla arttığı ve şehir alanlarının hızla genişlediği 20. yüzyılda İstanbul şehri, dünyanın en fazla şehirleşme oranına sahip ve sınırlarını hızla genişleten en önemli şehirleri arasında yer almıştır. Cumhuriyetin ilanından hemen sonra 1930 yılına ait İstanbul şehrinin sınırları daha çok Boğaziçi boyunca kuzeye doğru, Anadolu Yakası'nda Göztepe'ye ve Çamlıca tepesinin kuzeyine doğru gelişme gösterdiğini Şekil 2.4'de görmekteyiz. Bu dönemde daha çok İstanbul'un sayfiye yerleşmeleri olan Boğaziçi'ndeki yerleşmeler artık sürekli yerlerim yerleri halini alamaya başlamıştır.

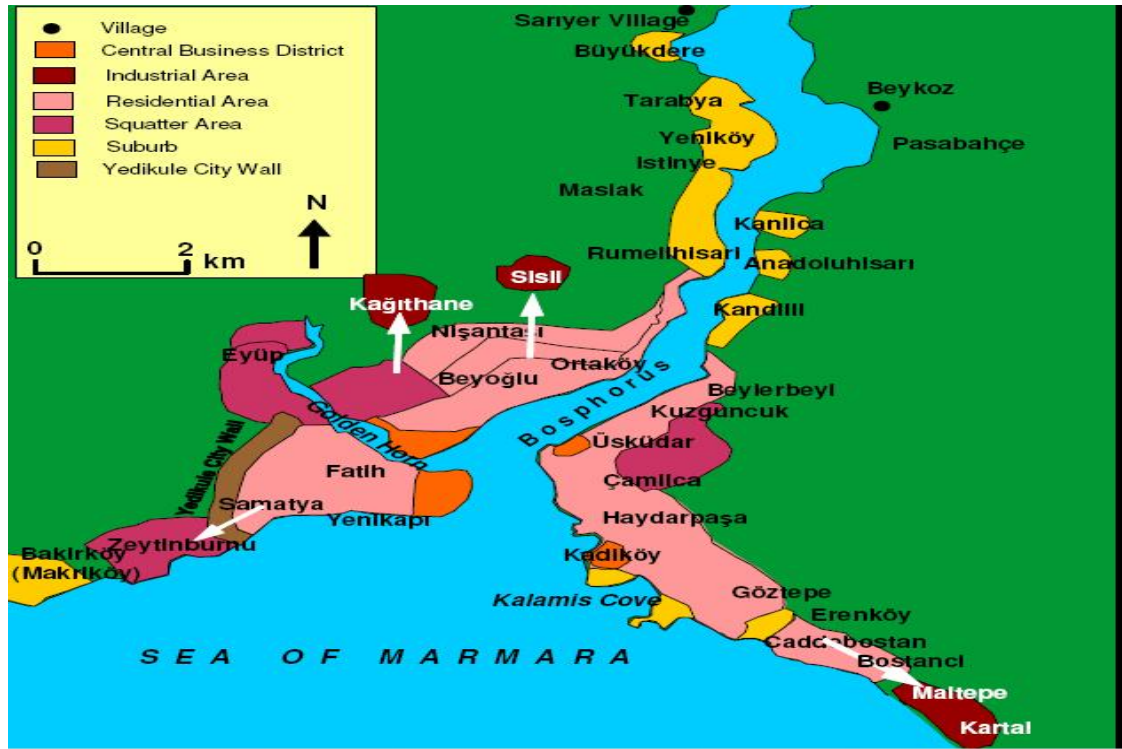


Şekil 2.4: 1922 yılındaki İstanbul il sınırı.

Kaynak: www.wikipedia.org

Cumhuriyet'ten sonra şehrin planlı olarak büyümesinin gerekliliği daha iyi anlaşıldığı için, 1937'de önce Prost tarafından yapılan nazım planda, şehrin 19. yüzyılda gösterdiği gelişme eğilimleri bir düzene sokulmaya çalışılmış ve tarihi çekirdeğin bazı sınırlandırılmalarına tabi tutulmasına ve sıhhileştirilmesine çalışılmıştır. Bu planda sanayi için bir alan ayrılmamış, ancak raporlarda sanayinin surlardan 500 metre sonra kurulabileceği belirtilmiştir. Bu nedenle de 1937–1954 yılları arasındaki dönemde sanayi surların 500 metre batısında gelişme göstermiştir. (İstanbul Nazım Planı 1980)

1950 yılı İstanbul şehrinin sınırlarına ve arazi kullanımına ana hatlarıyla baktığımızda şehrin gelişme yönünün ana hatlarıyla dört yönde yoğunlaştığını görmekteyiz. Bunlar; Anadolu Yakası'nda Marmara denizi kıyısı boyunca Maltepe'ye doğru, kuzeyde Sisli ve Kâğıthane'ye doğru ve batıda Zeytinburnu'na doğru yoğunlaşmıştır (bkz. Şekil 2.5).



Şekil 2.5: 1950 yılında İstanbul'un arazi kullanımı.

Kaynak: Arslan ve diğ. (1974)

Bu dönemdeki asıl önemli gelişme sanayileşmenin gelişmesiyle beraber geçkondu niteliğinde yerleşimlerin önemli oranda artış göstermesidir. Bunun en güzel örneklerinden biri şüphesiz Zeytinburnu'dur. İstanbul şehrinin bu dönemde Marmara

denizi kıyısında Zeytinburnu'ndan başlayıp Kartal'a kadar devam eden uzun bir şerit halinde devam ettiğini tarih boyunca hemen her zaman göç alan İstanbul şehrinin cazibe merkezliği 1950'li yıllardan sonradanda çok artmıştır. 1950'den sonra ilk göç dalgasıyla gelenler, Post'un planı doğrultusunda sur dışında ve Haliç çevresinde gelişen sanayi tesislerinin etrafında Zeytinburnu ve Kâğıthane'de, ilk gecekondulaşma mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur. Anadolu Yakası'nda da Ankara Asfaltı (E5 Karayolu) üzerindeki sanayi kuruluşları çevresinde gecekondulaşma başlamıştır. 1951 yılında 8500 olan İstanbul'daki gecekondulaşma sayısı 1957 yılında sadece Zeytinburnu'nda 26 bine ulaşmış ve 26 bin konutta 60 bin kişinin yaşadığı bir yerleşme halini almıştır. Zeytinburnu'ndan sonra Eyüp-Rami bölgesinde şehrin ikinci büyük gecekondulaşma yerleşimi olan Taşlıtarla Mahallesi ortaya çıkmıştır. İlk kez Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesiyle oluşan Taşlıtarla yerleşimi, daha sonra Anadolu'dan gelen göç akınlarıyla büyüme göstermiştir. Sonuç olarak, 1950'lerin ortasına gelindiğinde İstanbul şehrinin sınırları batıda Yeşilköy'e, kuzeyde Şişli'ye, doğuda da Bostancı'ya kadar uzanmıştır (Çakılcıoğlu 2004).

İstanbul Metropolitan alanı, 1970–1975 döneminde Silivri ve Gebze sınırları arasında, merkezde 50 km. yarıçaplı bir alandaki yerleşim iken, 1980'de 60 km.lik yarıçaplı bir alanı kapsar hale gelmiştir. 1980 yılında hazırlanan İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı'nda 1995 yılında sanayide çalışan işçi sayısının 1 milyonu aşacağı ve bu nedenle de 1100 hektar sanayi alanının daha sanayiye ayrılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu karar gereğince de Büyükçekmece ve Küçükçekmece gölleri arasında Firuzköy-Esenyurt'ta, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli yerleşimleri çevresinde ve sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Şeyhli, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dilovası mevkiilerinde yeni sanayi alanları tespit edilmiştir (İstanbul Nazım Planı 1980).

Aysu'nun (1990) açıkladığı gibi: *1990'lı yıllarda doğu-batı yönünde uzanan E-5 karayolunun kuzeyinde sanayi ve konut alanlarında hiçte azımsanamayacak oranda nüfus artışı ve şehir gelişimi meydana gelmiştir. Bu dönemde Gaziosmanpaşa ve Sarıyer ilçelerinde de büyük nüfus artışları görülürken, Eminönü bölgesi nüfus kaybetmiş, doğu'da Kartal ve Üsküdar gelişme göstermiş, Beyoğlu bölgesi düzenli yerleşim alanı olmaktan çıkmış ve çöküntü alanına dönüşmüştür.*

2.7 TÜRKİYEDE PLANLAMANIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Türkiye’de planlamanın gelişimi ülkenin kaderini değiştiren Cumhuriyetin ilanına bağlı olarak öncesi ve sonrası dönem şeklinde sınıflandırılarak incelenmiştir.

2.7.1 Cumhuriyet Öncesi Dönem

2.7.1.1 Ebniye Nizamnamesi

Planlama olgusu ve kent planlaması yaklaşımları Avrupa’da sanayi devrimiyle birlikte gelişmeye başlamış ancak 1848 yılından önce Osmanlı İmparatorluğu’na olan yansımaları sınırlı olmuştur. İstanbul’un ilk imar planı 1842 yılında Moltke tarafından tamamlanmıştır ve bu planda şehirle ilgili imar kararları da bulunur. Osmanlı İmparatorluğu’nun ilk imar mevzuatı olan “Ebniye Nizamnamesi” 1848 yılında Moltke’nin planı ve ona ilişkin kararlarının öncülüğünde hazırlanmıştır (İsbir 1986).

Yapı tüzüğü olarak da adlandırılan bu düzenleme ile; İstanbul’da Üsküdar, Galata, Eyüp semtlerinde yapılacak yapıların normları, cadde ve sokakların genişlikleri, kamulaştırılması gibi esaslar getirilmiştir (Yıldız 1999).

2.7.1.2 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi

1864-1848 sonrası Avrupa’da gelişen şehir planlaması yaklaşımları, Osmanlı İmparatorluğu’nda önceki dönemlerin akımlarına göre oldukça etkili olmuştur. Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1864 yılında 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi’nin kaldırılmasıyla yürürlüğe girmiştir. Kamulaştırma, yol genişletmesi, bina yüksekliği ve harita yapımı gibi konulara ait hükümlere yer veren bu nizamnamenin tüm imparatorluğu kapsamı açısından önemli özelliği bulunmaktadır (İnan 1996).

2.7.1.3 Ebniye Kanunu (1882): Sokak ile cadde genişlikleri, ibadet yerleri, meydanlara yapı yasağı, yapı yükseklikleri, yapı türleri, parselasyon, harita yapımı gibi esaslar getiren düzenleme yapı kanunu olarak da adlandırılır (Yıldız 1999).

2.7.2 Cumhuriyet Sonrası Dönem

1. **352 Sayılı Kanun (13.10.1923)**: İmar ve İskan Vekaleti kuruldu.

2. **486 Sayılı Kanun (16.4.1924)**: Umumu Belediyeye Müteallik Ahkamı Cezaiye Hakkında Kanun (Belediye Emirlerine İlişkin Ceza Hükümleri Hakkında Kanun).

3. **1351 Sayılı Kanun (30.5.1928)**: Ankara Şehri İmar Müdüriyeti Teşkilat ve Vaziyetlerine Dair Kanun. Cumhuriyetin ilanını izleyen 1923-1928 yılları arası Türkiye’de; 1882 tarihli Osmanlı İmparatorluğu’ndan kalma, yangın yerleri, yollar ve binalarla ilgili hükümleri kapsayan Ebniye Kanunu’nun uygulandığı dönemdir (Ünal 1987).

Cumhuriyetin ilan edildiği ilk yıllar, şehir imar planlarının yapılmasını zorunlu kılan bir kanunun henüz yürürlüğe girmemiş olması nedeniyle plansız dönem olarak adlandırılır ve bu dönemde şehir planlamasıyla ilgili gelişmeler, savaş sırasında yangında zarar gören yerleşme alanlarının halihazır haritaları üzerindeki yolların genişletilmesini esas alan istikamet planlarının hazırlanmasıyla sınırlı kalmıştır (İşbir 1986).

4. **1580 Sayılı Kanun (14.4.1930)**: Belediyeler Kanunu. Bu kanun ile bütün belediyelere imar planı hazırlatma mecburiyeti getirilmiş ve kent çevresi belediyenin kontrolüne bağlanmıştır

5. **1593 Sayılı Kanun (6.5.1930)**: Umumi Hıfzıssıhha Kanunu (Genel Sağlığı Koruma Kanunu). Bu kanun ile yapılarda yapı izni, oturma izni alma zorunluluğu ile belediyelerin altyapı projelerini bir programa göre yapma mecburiyeti getirilmiştir.

6. **2290 Sayılı Kanun (21.6.1933)**: Belediye Yapı ve Yollar Kanunu. Kent planlamasıyla ilgili kurumsal yapıda önemli gelişmeler, Türkiye’de 1930’lu yıllarda görülmeye başlanmıştır. Belediyeler Kanunu, Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ve Belediye Yapı ve Yollar Kanunları, kent planlamasını ülke düzeyinde yaygınlaştırmak ve kent yönetimini yeniden şekillendirmek amacıyla Ankara deneyiminde elde edilen birikimle

birlikte çıkarılmış ve belediyelere plan yaptırma zorunluluğu yanında çok geniş bir görev alanı tanımlamıştır (Kubin 1994).

2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile kentsel yapılaşmaya bir düzen getirilmiştir Bu kanunda belediyelerin harita ve imar projeleri hazırlama, yapı yapma ve onarımlarında uyulması gereken teknik koşullar ile ilgili hükümlere yer verilmiştir (İmar ve İskan Bakanlığı 1973).

İmar mevzuatına yeni kanunlarla getirilen yenilikler:

- Belediyelere 5 yıl içinde 50 yıllık kent planı hazırlatma zorunluluğu getirilmesi,
- Planlamada nüfus büyüklüğüne göre kat adedi sınırlaması getirilmesi,
- Donatılarla ilgili standartlar oluşturulması,
- Planlamada bahçe duvarı, pencere ve yaya kaldırımları sınırlamaları gibi çok ayrıntılı hükümler getirilmesi şeklinde özetlenebilir Bilgen ve Özcan (1989).

7. 2301 Sayılı Kanun (24.6.1933): Belediyeler Bankası Kanunu. 1933 yılında, daha sonra İller Bankası'na dönüşecek olan, belediyelere kentsel sosyal ve teknik altyapı uygulamalarında mali ve teknik kaynak sağlamakla yükümlü Belediyeler bankası kurulmuştur Ankara dışındaki kentlerde yasalar belediyelere çok geniş bir görev alanı tanıdığı halde, belediyelere yük getirmeden kentin gelişme maliyetini karşılamaya yönelik düzenlemeler yapılamaması ve hızlı kentleşme olgusunun bu kentlerde henüz yaşanmamış olması, bu dönemde imar uygulamalarının Ankara dışındaki kentlerde daha çok var olan dokulardaki modernleştirme çalışmalarıyla sınırlı kalmasına sebep olmuştur (Kubin 1994).

8. 1580 Sayılı Belediyeler Kanununa ek 2763 Sayılı Kanun (1935): Kanun ile 10.000 den yukarı nüfuslu belediyelerin harita ve imar planlarını, spor alanlarını, içme suyu ve kanalizasyon işlerini 2490 sayılı kanuna göre yaptırmaya İçişleri Bakanlığı yetkili kılınmış ve bu amaçla İçişleri Bakanı başkanlığında “Belediyeler İmar Heyetleri” kurulmuştur. Bu işler için gerekli ödeneği belediyelerin bütçelerine koymaları bu kanunla kabul edilmiştir (İmar ve İskan Bakanlığı 1973).

9. Belediyeler İmar Fen Heyeti'nin kurulması (1936): Belediyelere teknik yardım sağlamak amacıyla kurulan bu heyet, belediyelerin yapacağı halihazır harita, imar planı ve su işlerinde müşavirlik, kontrollük yapmak ve yaptırmakla görevlendirilmiştir (İmar ve İskan Bakanlığı 1973).

Bu dönemde ülke çapında birçok yerleşmenin imar planları yapılmış, kent planlamasında bir yanda özel mimarlık ve müteahhitlik bürolarının diğer yanda ise merkezi ve yerel planlama bürolarının yer aldığı ikili bir örgütlenme yapısı doğmuştur. Ankara ve İstanbul gibi büyük kentlerin de dahil olduğu bazı kentlerin planları ise yabancı plancılara yaptırılmıştır. Önceki dönemde olduğu gibi, Cumhuriyetin kuruluşundan 2. Dünya savaşının sonuna kadarki bu dönemde de, kent planlamasının kapsam olarak “yapı, “yol” ve “imar” kavramları ile bir tutulduğu bir fiziksel planlama anlayışı devam etmiş ve gelişmiştir

11. 5228 Sayılı Kanun (6.7.1948): Bina Yapımı Teşvik Kanunu.

12. 5237 Sayılı Kanun (9.7.1948): Belediye Gelirleri Kanunu.

13. 6085 Sayılı Kanun (18.5.1953): Karayolları Trafik Kanunu.

14. 6188 Sayılı Kanun (29.7.1953): Bina Yapımı Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun.

15. 6785 Sayılı Kanun (16.7.1956): İmar Kanunu.

16. 6830 Sayılı Kanun (8.9.1956): İstimlak Kanunu.

17. İmar Tüzüğü (17.7.1957)

18. 7116 Sayılı Kanun (14.5.1958): İmar ve İskan Bakanlığı kuruluş kanunu.

- 19. 7269 Sayılı Kanun (15.5.1959):** Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle, Yapılacak Yardımlara dair Kanun.
- 20. 155 Sayılı Kanun (16.12.1960):** Harita ve Planlara Ait İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun.
- 21. 634 Sayılı Kanun (2.7.1965):** Kat Mülkiyeti Kanunu.
- 22. 775 Sayılı Kanun (30.7.1966):** Gecekondu Kanunu.
- 23. 1163 Sayılı Kanun (24.4.1969):** Kooperatifler Kanunu.
- 24. 1164 Sayılı Kanun (29.4.1969):** Arsa Ofisi Kanunu.
- 25. 1605 Sayılı Kanun (7.5.1976):** 6785 sayılı İmar Kanunu'na ek maddeler getirilmesi
- 26. 2436 Sayılı Kanun (10.7.1981):** Toplu Konut Kanunu.
- 27. 2634 Sayılı Kanun (16.3.1982):** Turizmi Teşvik Kanunu.
- 28. 2863 Sayılı Kanun (23.7.1983):** Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu.
- 29. 2872 Sayılı Kanun (11.8.1983):** Çevre Kanunu.
- 30. 2873 Sayılı Kanun (11.8.1983):** Milli Parklar Kanunu.
- 31. 1985 yılında 3194 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe kondu.** Bu kanunun 6785 sayılı kanuna göre getirdiği en önemli değişiklik planlamaya ve imar planı yapma, yaptırma, onama yetkilerinin bugünkü Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na karşılık gelen İmar ve İskan Bakanlığı'ndan alınıp belediyelere verilmesidir.

Yukarıda, Türkiye’de planlamaya ilişkin düzenlemeler kronolojik sırada o yasal düzenlemenin ilk şekliyle verilmiştir. İfade edilen yasaların birçoğu çeşitli zamanlarda değişikliklere uğramıştır. Örneğin; 1930 tarih, 1580 sayılı Belediye Kanunu 2004 yılında 5272 sayılı, 2005 yılında ise 5393 sayılı Belediye Kanunu olarak değişmiştir.

1956 yılında yürürlüğe giren 6785 sayılı İmar Kanunu yerine 1985 yılında kabul edilen 3194 sayılı İmar Kanunu, planlama kurumunda bazı önemli değişikliklere yol açmıştır. Kanunun getirdiği yenilikler, karşılaştırmalı olarak aşağıdaki maddelerde ifade edilmiştir.

a-3194 sayılı kanunun en önemli özelliklerinden birisi, bütün yurt alanındaki planlamayı düzenleme ve denetleme amacı gütmesidir. Daha önce var olan mevzuat hükümleri böylesine geniş bir uygulama alanı bulamamıştır. 6785 sayılı kanunla belediye sınırlarına, mücavir alanlar da katılmıştır. 3194 sayılı kanun ile bütün yurt alanı imar denetim kapsamına alınmıştır.

b- 6785 sayılı kanun, belediyelerin plan yapma veya yaptırma zorunlulukları yönünden farklı bir durum yaratmıştır. Buna göre nüfusu 5000’i geçen belediyeler imar ve kanalizasyon planı yaptırmak zorunda tutulmuş daha az nüfuslu belediyelerin ise yol ve istikamet planı yapmakla yetinebileceklerini öngörmüştür. 6785 sayılı kanunda 1605 sayılı kanunla yapılan değişiklik ile nüfusu 10.000’i geçen ile nüfusuna bakılmaksızın il merkezi olan belediyelere imar planı yapmak zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca 6785 sayılı kanunun 26. maddesi plan yapma zorunluluğu açısından nüfus kriterinin dışına çıkan bir kural daha getirmiş, gelecekteki imar hareketleri yönünden bir plana sahip olmasına Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nın gerek gördüğü belediyeler için imar planı yapılmasını öngörmüştür (Keleş 1990).

3194 sayılı kanunda ise nüfus sayımında nüfusu 10.000’i aşan yerlerde imar planı yapma zorunluluğu getirilmiş, nüfusu 10.000’i aşmayan yerlerde imar planı yapılmasının belediye meclisinin takdirinde olduğu belirtilmiştir.

c-6785 sayılı kanuna göre, Belediye ve mücavir alan sınırlarında yapılan nazım imar planı ve uygulama imar planları belediye meclisinin tasvibine sunulmakta, karara bağlandıktan sonra Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın onayı ile yürürlüğe girmekte, belediye ve mücavir alan sınırları dışındaki alanlarda yapılan planlar ise il idare kurulunda karara bağlandıktan sonra bakanlıkça onaylanmaktaydı. 3194 sayılı kanunda ise imar planlarını yapma ve onaylama görev ve yetkisi belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye meclisine verilmiştir. Belediye ve mücavir alan sınırları dışındaki alanlarda yapılan planlar ise il idare kurulunca karara bağlanıp sonra valilikçe onaylandıktan sonra yürürlüğe girmektedir.

d- 6785 sayılı kanun imar ve yol istikamet planlarında meydan, yol, park yeşil saha ve otopark gibi umumi hizmetlere ayrılmış yerlere rastlayan hazineye ve hususi muhasebeye ait arazi ve arsaların belediyenin teklifi ve icra vekilleri heyeti kararıyla belediyelere bedelsiz terk edileceğini öngörmekteydi,

3194 sayılı kanun ise imar planlarında meydan, yol, park, yeşil alan, otopark, toplu taşıma istasyonu ve terminal gibi umumi hizmetlere ayrılmış yerlere rastlayan Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne ait taşınmazlar hariç Hazine ve İl Özel İdareleri'ne ait arazi ve arsaların Bakanlar Kurulu kararı olmaksızın buldukları yerlere göre belediye veya valiliğin teklifi ve Maliye Bakanlığı'nın onayı ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyelere, bu sınırlar dışında il özel idaresine terk edileceğini öngörmektedir.

e- Önemli bir uygulama aracı olan Arsa ve Arazi Düzenlemesi her iki kanunda da yer almıştır. Ancak 6785 sayılı kanunla düzenleme ortaklık payı olarak, düzenlemeye tabi arsa ve arazinin en fazla % 25'i alınmaktayken 3194 sayılı kanunda bu oran % 35'e çıkartılmış, 2003 tarihinde 5006 sayılı yasa ile de % 40'a yükseltilmiştir.

f- 6785 sayılı kanuna göre bir parsel üzerinde ancak bir yapıya izin verilmekteydi. 3194 sayılı kanunda bu hüküm geliştirilmiş yönetmelik şartlarına uyması koşuluyla imar planları sınırları içinde ve belediye ve mücavir alan sınırları içindeki plansız yerleşik alanlarda bir parselde birden fazla yapı yapılmasına izin verilmiş ve yaygın kat mülkiyeti sistemine geçilmiştir.

3. EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA BÖLGESİ

3.1 EMİNÖNÜ BÖLGESİNİN YERLEŞİK DURUMU VE KENT YAPISI

Bu kısımda değerlendirme kapsamında kullanılan veriler, çeşitli kurumlardan ve çalışmalardan temin edilmiştir. Tarihi Yarımada ve Eminönü ile ilgili bilgiler ve bazı veriler için, “Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Uygulam imar Planı Raporları” ve “Ulaşım Planlama Müdürlüğü”ne başvurulmuştur İBB (2003, 2004)

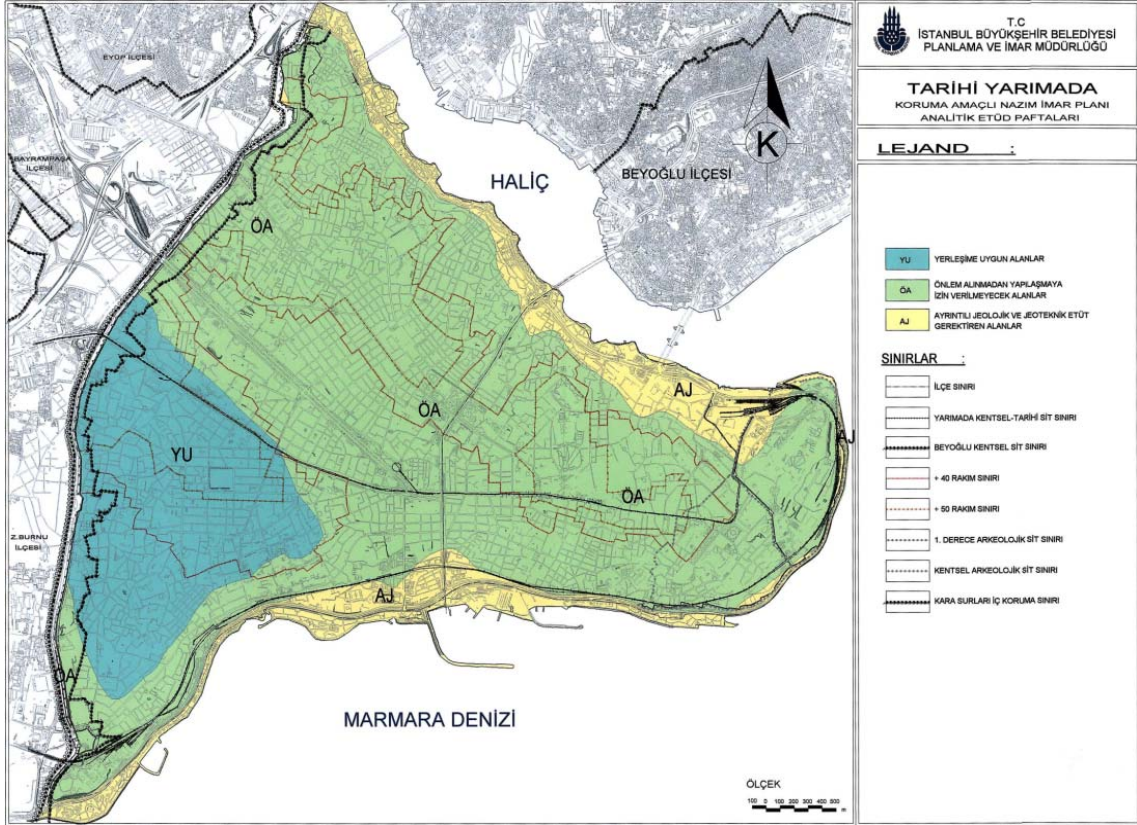
3.1.1 Konum

Eminönü, İstanbul'un bir semtidir. Tarihi Yarımada olarak bilinen kısmında yer alır. Tarihi Yarımada olarak adlandırılan Eminönü, Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda yer almaktadır. Tarihi Yarımada'nın kuzeyinde Haliç ve Beyoğlu, doğusunda İstanbul Boğazı, güneyinde Marmara Denizi, batısında ise Zeytinburnu, Bayrampaşa ve Eyüp ilçeleri bulunmaktadır (bkz. Şekil 3.1). Tarihi Yarımada (Sur içi) toplam 1562 hektarlık bir alanı kaplamakta olup, Eminönü bölgesi, 511 hektarlık alanı ve 33 mahallesi ile Yarımada'nın doğusunda; yer almaktadır. 7 Mart 2008 tarihine kadar ilçe belediyesi olan Eminönü bu tarihte kabul edilen kanunla Fatih ilçesine bağlanmıştır.



Şekil 3.1 : Eminönü bölgesinin konumu
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,

Bütünüyle İstanbul kentinin tarihi çekirdeği olan sur içinde yer alır ve merkezi alanın en canlı bölgelerinden birini oluşturur. Osmanlı döneminde Deniz Gümrüğü ve Gümrük Eminliği'nin burada bulunması sebebiyle Eminönü adını almış, Fatih ilçesiyle birlikte Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'un merkezi ilçesi olmuştur. İlçe olduğu dönemde yüzölçümü bakımından Adalar'ın ardından İstanbul en küçük ilçesiydi (bkz Şekil 3.1).

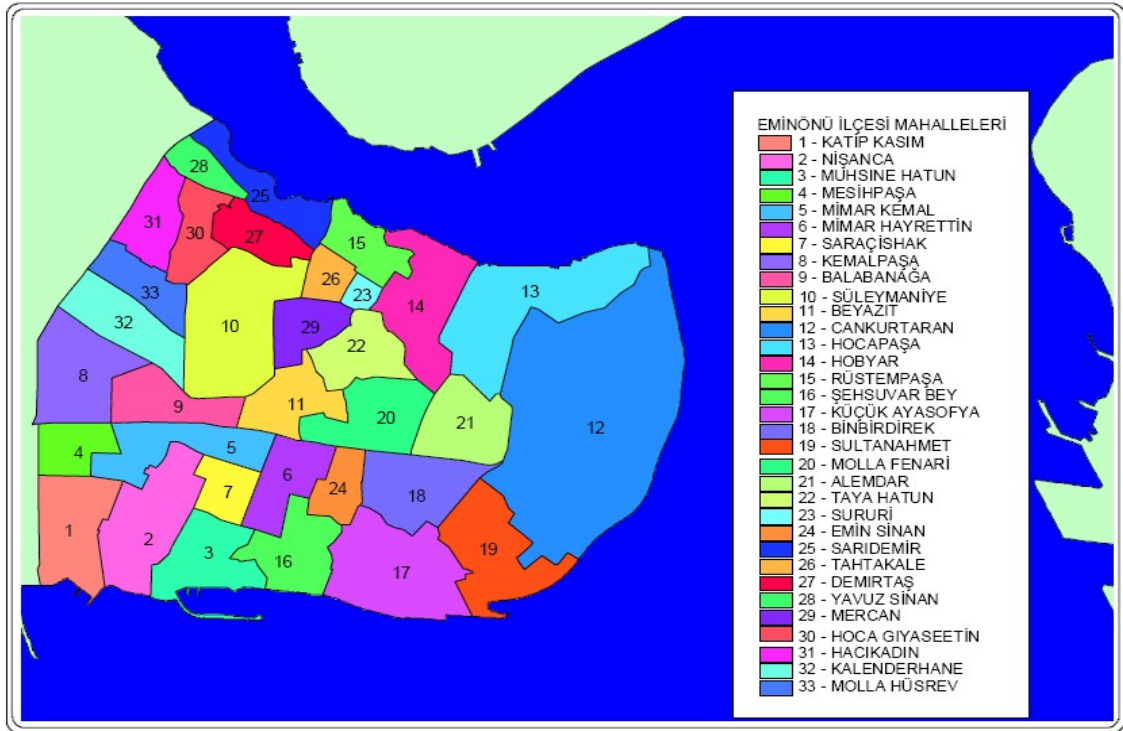


Şekil 3.2: Tarihi yarımada yerleşik ve uygunluk haritası
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2004,

3.1.2 Genel Nüfus Yapısı

İstanbul'un merkezi konumunda olan Eminönü ve Fatih bölgelerini kapsayan Tarihi Yarımada, tarihi gelişim süreci içinde İstanbul'un en yoğun yerleşme alanı olmuş ve bu özelliğini yakın yıllara kadar sürdürmüştür. Ancak 1950'lerden sonra ülke genelinde hız kazanan kentleşmeye bağlı olarak, İstanbul Metropolitan Alanının çevre ilçelerinin hızla büyümesi sonucu Tarihi Yarımada'nın nüfus açısından göreceli önemi azalmış ve son yıllarda büyük nüfus kayıpları yaşamıştır. Bunun en büyük sebebi yoğun ticari

faaliyetlerin bölge bütününe yayılması ve zaman içinde konut alanlarını yok etmesidir. 2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre (bkz.Şekil 3.3) Eminönü ilçesinin nüfusu 33 mahalleden oluşup toplam 55.635 kişi iken en son 2007 nüfus sayımı sonuçlarına göre ciddi bir azalma görülerek Tablo 3.1’de 32.557 kişiye kadar düştüğü görülmektedir. Eminönü bölgesinde nüfus bakımından en büyük mahalle, Nişanca mahallesi olup, Nişanca mahallesini, Küçükayasofya mahallesi izlemektedir. Bunlarla beraber ticaretin çok yoğun olduğu, bazı mahallelerde yerleşik nüfus yok denecek kadar azdır.



Şekil 3.3: Eminönü mahalle sınırları

Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,

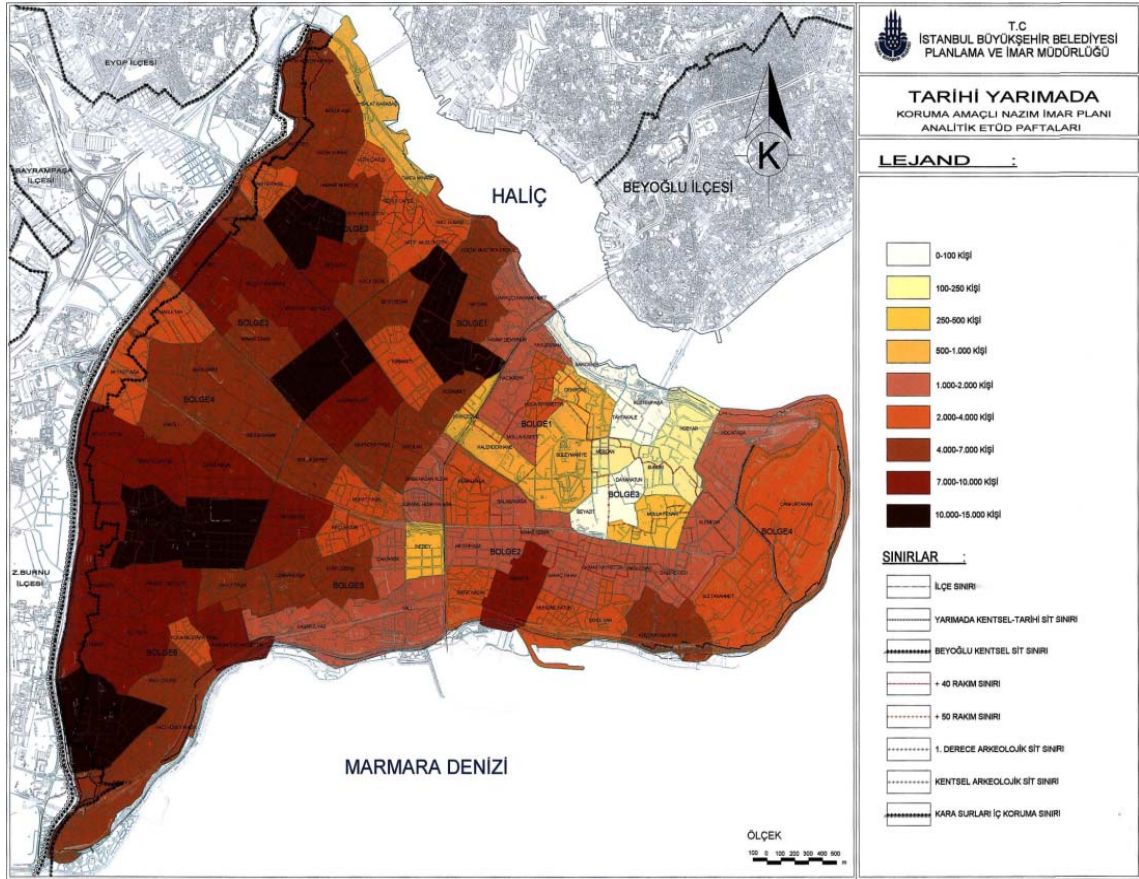
Tablo 3.1: Eminönü bölgesinin yıllara göre bölge nüfusu

Tablo 3.1: Eminönü Bölgesinin yıllara göre bölge nüfusu

1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970
105.683	111.064	133.056	146.896	134.852	137.849	136.997
1975	1980	1985	1990	1997	2000	2007
122.885	93.324	93.383	83.444	65.246	55.635	32.557

Kaynak: www.wikipedia.org

Ancak, Türkiye'nin en gelişmiş bölgelerinden biri olan Eminönü, günümüzde başta turizm olmak üzere, önemli bir ticaret merkezi özelliğiyle, kentin en yoğun çekim merkezlerinden biri olup ülke ekonomisine büyük bir katkı sağlamaktadır (bkz. Şekil 3.4).



Şekil 3.4: Tarihi Yarımada mahallelere göre mevcut yoğunluk dağılım haritası
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2004,

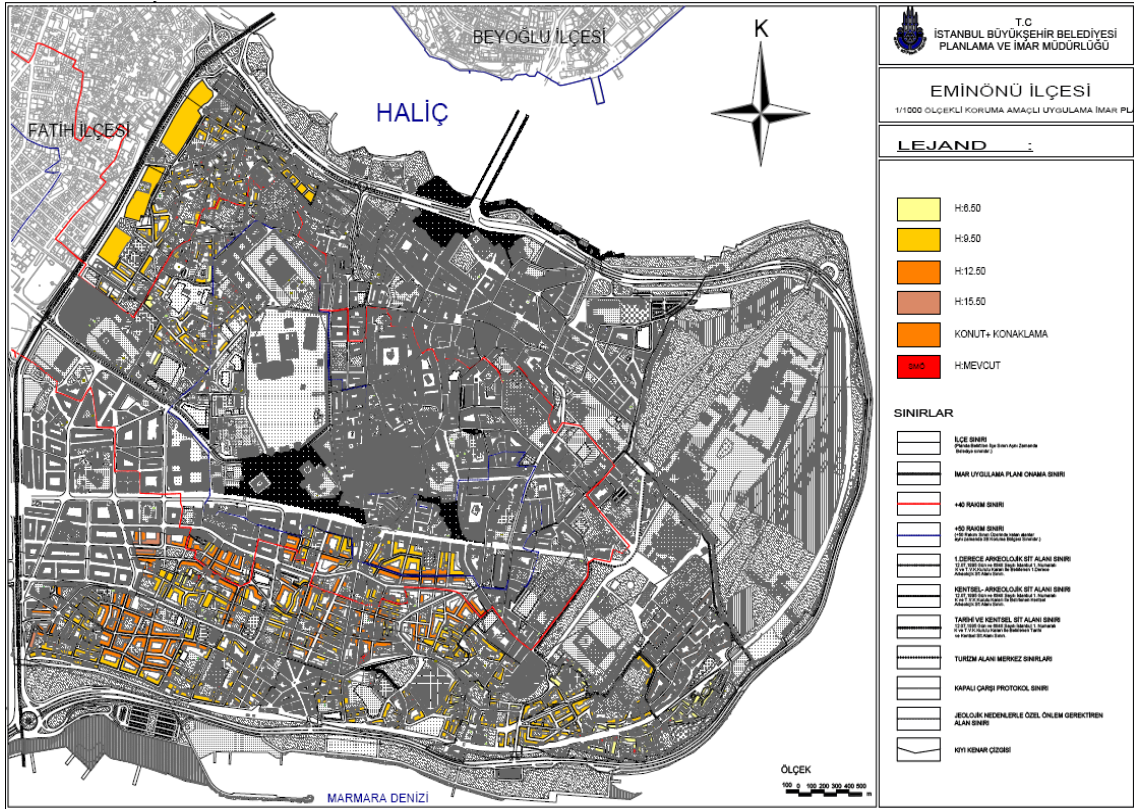
3.1.3 Mekânsal ve Fonksiyonel Durum

Tarihi Yarımada'da farklı yoğunluk ve farklı özelliklerde, yaklaşık 400 hektarlık konut alanı bulunmaktadır. Ayrıca konut alanlarına dâhil edilememiş olan yaklaşık 70 hektarlık konut + ticaret alanı ve 6 hektarlık konut + konaklama alanı bulunmaktadır (bkz. Şekil 3.5). Eminönü bölgesinde salt konutun hâkim olduğu alanlar oldukça sınırlıdır. Zaman içerisinde bölgedeki fonksiyonel dönüşüm, konut fonksiyonunun bölgeyi terk etmesine neden olmuştur. Bölgede az sayıda kalan konut alanlarından

Süleymaniye bölgesindeki konutlar, tamamen bekâr nüfusun yaşadığı, binaların oda olarak kiraya verildiği fiziki ve sosyal bir çöküntü bölgesi olarak nitelendirilmektedir.

Sultanahmet, Cankurtaran, Küçükayasofya, Kadırga geleneksel konut dokusunun kısmen korunduğu ve bazı kesimlerinde konaklama ile konutun iç içe olduğu alanlardır. Eminönü'nün bir diğer konut alanını oluşturan Yenikapı-Nişanca bölgesinde, daha çok son yıllarda Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden göç eden aileler yaşamaktadır. Bunda en büyük etken bölgenin zaman içinde fiziki olarak eskimesi ve buna bağlı olarak kiraların düşük olmasıdır. Eminönü Tarihi Yarımada'daki toptan ve perakende ticaretin merkezi durumundadır. Bölgedeki ticaret alanları yaklaşık 74 hektarlık bir alana yayılmış olup sürekli gelişme gösteren farklı faaliyet kollarına göre birçok alt merkez bulunmaktadır. Kapalıçarşı, Hanlar bölgesi ve çevresi perakende, geleneksel ve toptan ticaretin odak noktası durumundadır. Tahtakale, Mercan, Küçükpazar, Eminönü Meydanı çevresi çok çeşitli toptan ve perakende satış biriminin, iş merkezinin ve hanın bir arada bulunduğu merkezi iş alanı (MİA) konumundadır. Tahtakale bölgesinde elektronik eşya toptan ve perakende satışına yönelik ticaret birimleri bulunmakta olup, bunun haricinde çok çeşitli ticari faaliyetler de bu çevrede yapılmaktadır. Ayrıca, bu bölgede depolama alanları da bulunmaktadır. Genellikle hanların ve ticaret merkezlerinin üst katları depo olarak kullanılmaktadır. Tahtakale çevresinde dükkânların haricinde, yol üzeri ticaret büyük pay taşımaktadır. Bu bölgedeki trafik sorununun en önemli sebeplerinden birini işportacı diye adlandırılan bu sektör oluşturmaktadır. Laleli son yıllarda çok önemli ticari bir merkez konumuna gelmiştir. Bölgedeki konut alanları tamamen iş merkezlerine, çok katlı mağazalara dönüşmüştür. Özellikle SSCB'nin dağılması ile birlikte oluşan ülkelerden bölgeye gelen ticari talepler neticesinde, Laleli bölgesi yurtdışına en fazla ihracat yapar bölge durumuna gelmiş ve bölgedeki ticari aktivitelerin canlılığı ve öneminin artması, beraberinde bölgedeki fiziki dokunun da süratle yenilenmesine neden olmuştur. İmalat ve depolama alanları Gedikpaşa, Süleymaniye, Hanlar bölgesi çevresinde bulunmaktadır. En yoğun imalat biriminin bulunduğu Gedikpaşa ve çevresinde zemin katlar daha çok sergileme amaçlı kullanılmakta olup, üretim ve depolama üst katlarda yapılmaktadır. Bölgenin eğimli ve dar sokakları yükleme-boşaltmada büyük sıkıntılar çıkarmaktadır. Eminönü bölgesinde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin uygulamaya koyduğu Süleymaniye ve Sultanahmet

Kentsel Dönüşüm Projeleri'nin hayata geçmesi durumunda bölge tamamen farklı bir dokuya kavuşacaktır. Tarihi Yarımada sınırlarında yer alan Eminönü bölgesi, geçmişten günümüze her dönemde ticaretin, kültürel faaliyetlerin, yönetim yapılarının merkezi olma özelliğini sürdürmüş ve kentin önemli çekim merkezlerinden olmuştur. Ancak bunun yanında, zaman içinde bir geçiş güzergâhı haline dönen Eminönü bölgesi, günümüz itibariyle bu yoğunluğu kaldıramaz hale gelmiştir. Zaman içinde mevcut ulaşım güzergâhları yetersiz duruma gelmiş, yeni talepler karşılanamamış veya tarihi dokuya zarar vererek karşılanmıştır. Bu süreç içinde, Eminönü bölgesi her tür ulaşım güzergâhının kesiştiği bir merkez haline almış ve bu merkezi konum, ulaşım ve otopark sorunlarını da beraberinde getirmiştir.



Şekil 3.5: Eminönü bölgesi konut alanlarının haritası
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2004,

3.1.4 Eminönü Bölgesinin Mevcut Alt Bölgelerinin Özellikleri

1. Bölge: Hacıkadın, Yavuz Sinan, Sarıdemir, Demirtaş, Hoca Gıyasettin mahallelerini içine alan bölge, bölgenin önemli giriş kapılarından Unkapanı Köprüsü ve Eyüp yolu girişlerini bünyesinden barındırmaktadır. Bölge sınırları içerisinde yer alan, İMÇ bloklarının bir kısmı ve birçok özel ve kamuya ait otopark alanlarına sahip olması, stratejilerin geliştirilmesi noktasında, bölge için önemli bir konuma sahip olmasına yol açmaktadır.

2. Bölge: Süleymaniye ve Unkapanı çevresini içine alan bölge, Molla Hüsrev, Kalenderhane, Kemalpaşa, Mesihpaşa, Mimar Kemal, Balabanağa ve Süleymaniye mahallelerinden oluşmaktadır. Süleymaniye ve yakın çevresinde, üniversitenin büyük bir alana yayılmış olmasının tarihi dokuyla uyuşmayan yapılaşma örnekleri vermesi, fiziki mekânın görsel kalitesini olumsuz etkilemektedir. Bunun yanında İstanbul Üniversitesi'nin getirmiş olduğu yaya ve taşıt yoğunluğu önemli bir sorun olarak göze çarpmaktadır. Bölgede yer alan imalathanelerin büyük yer kaplaması, çevrenin sosyal ve kültürel yapısını bozmakta ve konut alanlarının iş alanlarına dönüşmesine sebep olmaktadır. Bu da, bölgede gece ve gündüz nüfusu arasındaki dengesizliği arttırmaktadır.

3. Bölge: Eminönü Meydan ve Sirkeci bölgelerinin de içinde kaldığı 3. bölge, Hocapaşa, Hobyar, Rüstempaşa, Sururi ve Tahtakale mahallelerinden oluşmaktadır. Eminönü Meydanı'nın bir geçiş ve pazar alanı olarak kullanılması, mevcut alt geçitlerin yetersizliği ve olumsuz koşulları, otobüs duraklarının ve taşıt trafiğinin meydanın yaya olarak kullanımını engellemesi, raylı sistemin taşıt trafiği ile kesişmesi, taşıt ve raylı sistem güzergâhlarının sahil bandı ile kopukluğa sebebiyet vermesi bölgedeki temel sorunlardandır. Sirkeci bölgesi ise, demiryolu ve karayolu güzergâhlarının kesiştiği ve aynı zamanda son duraklarının yer aldığı ana merkez konumunda olmasından dolayı, büyük çapta sirkülasyonlara sahne olmakta ve bu yoğunluğun oluşturduğu önemli sorunları da beraberinde getirmektedir. Bölgenin hem kara (lastik tekerlekli ve raylı sistemler) hem de deniz ulaşımına imkân tanınması sebebiyle, günün her saatinde oldukça yoğun talebe maruz kalmaktadır. Deniz ulaşımında, özellikle arabalı vapur

iskelesinin (Sirkeci-Harem hattı) getirdiği taşıt yoğunluğu ve özellikle akşam saatlerinde sahil yolundaki trafik sıkışıklığı, şehir hatları vapurlarına ait iskelelerden boşalan yolcuların rahat sirküle edileceği kentsel alanların yetersizliği veya taşıt trafiği ile iç içe oluşu, bölge ulaşımı açısından sorun teşkil etmektedir.

4. Bölge: Katip Kasım, Nişanca, Saraçışhak, Muhsine Hatun ve Şehsuvar Bey mahallerinden oluşan 4. bölge içerisinde, tarihi eser envanteri açısından oldukça yoğun olan Kumkapı ve çevresinde, turistik ve eğlence tesislerinin de yoğunluğu bölgeye olan talebi arttırıcı etkiler yapmaktadır. Bölgede deri ve mamulleri imalatının yoğun olarak yapıldığı Gedikpaşa, ürünlerin toptan satışı dikkate alındığında, büyük bir trafiğe maruz kalmaktadır. Bölge sınırları içerisinde yer alan diğer bir önemli merkez ise, Laleli'dir. Laleli, ülke ekonomisine önemli girdiler sağlayan "bavul ticareti" sebebiyle, aşırı yoğun mal ve servis ağırlıklı taşıt trafiği ve otopark sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Bölgede Yenikapı İDO iskelesinin getirmiş olduğu taşıt ve yaya yoğunluğu, yaya-taşıt sirkülasyonundaki kesişmeler de trafik yoğunluğunu oluşturmaktadır. Yenikapı kavşağının ve sahil yolunun yerleşim alanları ile sahil bandı arasındaki kopukluğa sebebiyet vermesi ve demiryolu istasyonu ile entegrasyonuna engel olması bölge için bir düzenleme yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Ayrıca Yenikapı Su Ürünleri Hali'nin oldukça büyük bir taşıt trafiği çektiği ve otopark yetersizliği karayolu taşımacılığını olumsuz etkilemektedir.

5. Bölge: Bölge içerisinde yoğun yaya ve taşıt trafiğine maruz kalan önemli bölgelerden biri olan hanlar ve ticari işletmelerin yoğun olduğu Mercan, Taya Hatun ve Molla Fenari mahalleleri; turistik tesislerin yer aldığı, Alemdar, Binbirdirek, Emin Sinan mahalleleri; ayrıca Mimar Hayrettin ve Kapalı Çarşı'yı bünyesinde barındıran Beyazıt mahallesi yer almaktadır. Hanlar bölgesi olarak da geçen Mercan ve civarı mahalleler, toptan ve perakende ticaretin, imalat ve depolamanın büyük çapta faaliyet gösterdiği alan olarak geçmişten günümüze gelişimini sürdürmüştür. Hanlar bölgesi, yer seçimi, ürün çeşitliliği, erişim kolaylığı, merkezi oluşu gibi birçok sebepten dolayı, çekim merkezi özelliğini sürekli olarak korumaktadır. Söz konusu fonksiyonların getirmiş olduğu, servis, çevre sorunları, tarihi ve kültürel değerlerin tahribatı gibi sıkıntıların yanında, yaya ve taşıt trafiğinin en yoğun olduğu bölgelerin başında

gelmektedir (bkz. Şekil 3.6). Benzer şekilde Beyazıt Meydanı ve çevresinde de aşırı yoğun yaya ve taşıt trafiğinin oluşturduğu sıkıntılardan söz etmek mümkündür. Civardaki otobüs ve tramvay duraklarının meydana oluşturduğu karmaşa ve meydanın bir bölümünün otopark olarak kullanılması, yaya sirkülasyonunun engellenmesi ve meydanın hüviyetini bozucu etkisi, bölgedeki önemli ulaşım sorunları arasında yer almaktadır.

6. Bölge: Cankurtaran, Sultanahmet ve Küçükayasofya mahallelerini içinde barındıran bölgede, özellikle demiryolu hattının bölgeden geçmesi, cadde ve sokakların demiryolu ile kesiştiği noktalarda trafik akımını zorlamaktadır. Tarihi Yarımada içerisindeki en önemli turistik ziyaret alanı olan Cankurtaran bölgesi, turizm amaçlı ulaşım talepleri açısından trafik yoğunluğu olan bölgedir. Bölge içerisine hizmet veren yollar üzerindeki çok yoğun turistik otobüs ve servis trafiği, taksi ve özel araç trafiği ile yoğun yaya hareketliliği bölge ulaşımını olumsuz yönde etkilemekte ve ulaşımında aksamlar, yer yer kuyruklanmalar meydana gelmektedir (bkz. Şekil 3.7).



Şekil 3.6: Hanlar bölgesi
Kaynak : Bölge çalışması. Mart 2010,



Şekil 3.7: Cankurtaran bölgesi
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,

3.1.5 Eminönü Bölgesinin Mülkiyet Analizi

Tarihi Yarımada yıllar boyu biriken tarihi anıtlar ve bunlarla bütünleşen arazi kullanımları, eğitim, sağlık, sosyal, kültürel, dini ve yönetim binaları ve bu alanların yoğunlaştığı bir yöre olarak özel mülkiyete konu olamayan yapılara sahiptir. Belediye, vakıf, hazine, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki mülk olarak yapılan bir ayırımın haritalandırılması bu alanların oldukça yaygın olduğunu ortaya koymaktadır. Buna göre yapılan mülkiyet analizinde kullanılan tespitler, “İ.B.B Harita Müdürlüğü ve Vakıflar Genel Müdürlüğü tapu kayıtlarından” elde edilen veriler doğrultusunda hazırlanmıştır.

Tarihi Yarımada’da toplam 54288 adet parsel yer almaktadır. Bu parsellerin 45017 adedi tanesi şahıs mülkü olup 666 Ha.’lık bir alanla toplam alanın % 45’ini oluşturmaktadır. Özel mülkiyetten sonra en büyük orana vakıf mülkleri sahiptir.

Dolayısı ile vakıf mülkleri burada bulunan tarihi dokunun da bir getirisi olarak da değerlendirilebilir.

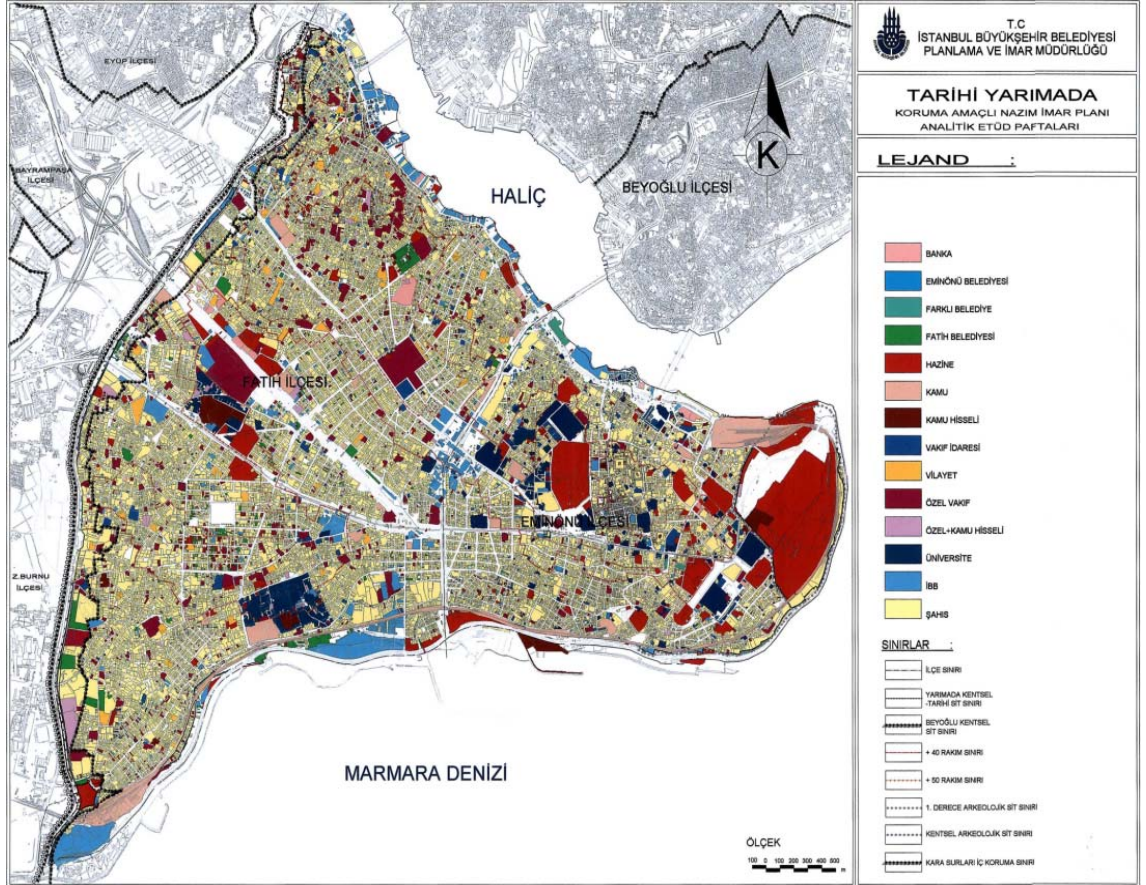
Vakıflar Genel İdaresi'ne bağlı ve bir çok anıt eserin yer aldığı alanların tek bir mülkiyette yer alması Yarımada'nın korunması ve geleceğe aktarılmasında önemli bir etkidir. Vakıflara ait mülkler, akar ve hayrat nitelendirmeleri altında değerlendirilebilir. Akar olarak gözüken alanlar gelir getiren mülklere dir. Hayrat olarak bulunan mülkiyetler ise daha çok korunması gereken anıt eserlerin yer aldığı alanlardır.

Burada dikkat edilmesi gereken bir husus ise hayrat olarak gözüken mülkiyetler günümüze ulaşmamış anıt eserlerin yerini tespit etmekte önemli bir veri oluşturmaktadır. Buna göre Tarihi Yarımada'da 161 adet, toplam 2.5 Ha. alan akar olarak görülmektedir. Vakıf mülkiyetindeki 691 adet, toplam 58.7 Ha. alan, hayrat olarak yer almaktadır. Vakıf mülklerinden, vakıf ve vakıf idaresine ait araziler, ağırlıklı olarak Eminönü bölge sınırları içerisinde yer almakla birlikte özel vakıflara ait araziler Fatih ilçesinde yayılım göstermektedir.

Tarihi Yarımada'da 966 parsel, toplam 117.77 Ha.'lık alan hazine arazisi olarak kayıtlıdır. Bu alanlar ağırlıklı olarak Eminönü bölge sınırları içerisinde yer almak ile birlikte Fatih'de Vatan Caddesi üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Hazine arazileri toplam 14 ha.'lık alanın % 8'inde yer almaktadır. Hazine arazilerinden sonra % 4.63 oran ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait mülkleri sıralayabiliriz. Bu alanlar 2334 adet parselden oluşmak ile birlikte 69.64 ha.'lık bir alan kaplamaktadır.

İ.B.B.'nin mülkiyetinde araziler Yarımada'da Atatürk Bulvarı üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Tarihi Yarımada'da mülkiyet dağılımı sıralanacak olunursa İ.B.B. arazilerinden sonra, kamu arazileri (% 5), (kamu, kamu hisseli ve özel-kamu hisseli), üniversite arazileri (% 1), ilçe belediye arazileri (% 1) ve banka mülkleri yer aldığı Tablo 3.2 ve Tablo 3.3'de görülmektedir.



Şekil 3.8: Tarihi Yarımada mülkiyet dağılımı haritası
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,

Tarihi Yarımada'daki 54288 parselin 19151 tanesi Eminönü bölge sınırları içerisinde yer almaktadır (bkz. Şekil 3.8). Tapudan alınan veriler doğrultusunda hazırlanan mülkiyet analizine göre 15818 parsel şahıs arazisi olarak belirlenmiştir. Buna göre toplam 178.35 ha. % 36.91 oran ile özel şahsa aittir. İlçede şahıs arazilerinden sonra en yüksek orana hazine ve kamu mülkleri sahiptir. Hazine, kamu, kamu hisseli ve özel-kamu hisseli toplam 109.77 ha., % 23.03 oran ile yer almaktadır. Bu alanlar içerisinde, valilik, askeriye, İl Özel İdaresi, Topkapı Sarayı, İstanbul Üniversitesi gibi İstanbul'a ve hatta ülke ölçeğinde hizmet veren büyük donatı alanları yer almaktadır. Ayrıca kentin silüetini oluşturan birçok anıt eser vakıf mülkiyetinde kayıtlıdır. Bu anıt eserlerden bazılarını; Süleymaniye Cami ve Külliyesi, Şehzadebaşı Cami, Sultanahmet Cami ve Külliyesi gibi sıralamak mümkündür. Vakıf mülkleri 60.53 ha.'lık alanda % 12.71 oranla yer almaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait toplam 722 parsel bulunmaktadır. Bu parseller % 5.56 oran ile 26.47 ha. alan kaplamaktadır. İ.B.B.'ye ait

bu araziler genel bir yayılım göstermektedir. Bunu üniversite (39.4 ha), belediye mülkleri ve banka arazileri Şekil 3.9’da görülmektedir.

Tablo 3.2: Eminönü İlçesi Vakıf Mülkleri Dağılımı

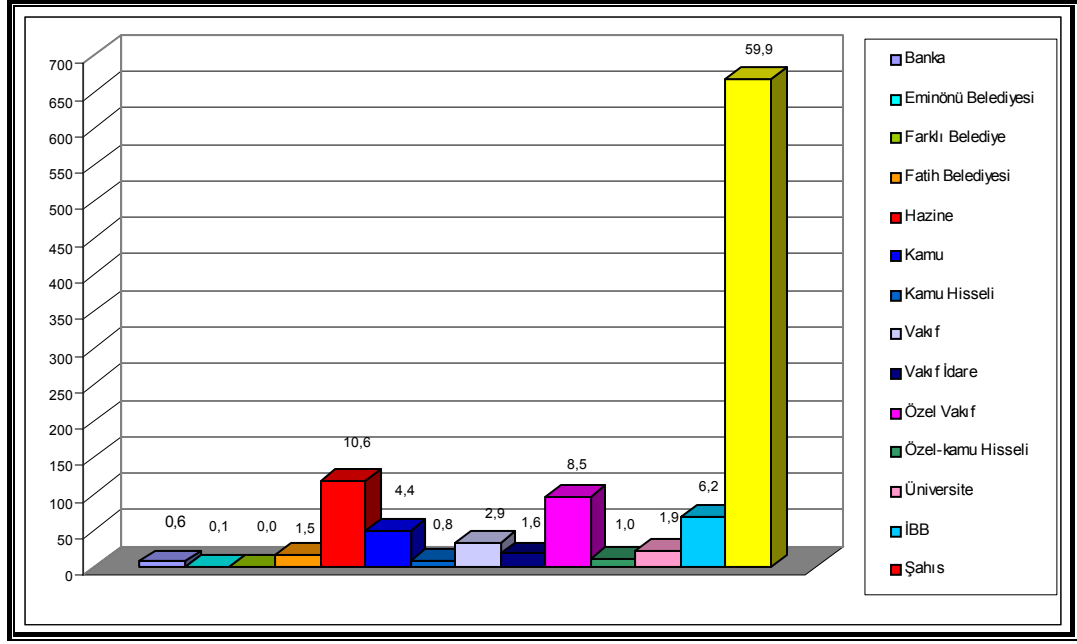
FONKSİYON	ADET	ALAN (M2)	VAKIF ALANLARI İÇİNDEKİ ORANI
TARIM ALANLARI	217	26662,29	6,39
DİNİ VE BENZERİ YAPILAR	289	219749,83	52,69
BÜYÜK ÇARŞILAR	3	1795,38	0,43
SU YAPILARI	96	5077,35	1,22
DİĞER YAPILAR	6	2483,34	0,60
GASİLHANE	7	411,40	0,10
HAMAM	5	7196,33	1,73
TİCARET TESİS ALANLARI	678	28220,67	6,77
İMARET	4	4275,80	1,03
YAPILAR	572	35938,86	8,62
EĞİTİM ALANLARI	72	65398,62	15,68
TÜRBE VE KABRİSTAN ALANLARI	42	19889,30	4,77
TOPLAM VAKIF ALANI	1991	417099,16	100,00

Kaynak : Vakıflar Genel Müdürlüğü

Tablo 3.3: Tarihi Yarımada Mülkiyet Dağılımı

	ADET	ALAN (ha)	%
Banka	74	7	0.6
Eminönü Belediyesi	113	0,9	0.1
Farklı Belediye	10	0.3	0.0
Fatih Belediyesi	915	16.2	1.5
Hazine	966	117.8	10,6
Kamu	249	48.5	4,4
Kamu Hisseli	132	8.7	0,8
Vakıf	567	32.1	2,9
Vakıf İdare	737	17.8	1,6
Özel Vakıf	2225	95.1	8,5
Özel-kamu Hisseli	306	11.6	1,0
Üniversite	643	21.2	1,4
İBB	2334	69.1	6,2
Şahıs	45017	666.1	59,9
TOPLAM	54288	1492.9	100

Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2003,



Şekil 3.9: Tarihi Yarımada mülkiyet dağılımı

Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2003,

3.2 ULAŞIM DURUMU

3.2.1 Bölgenin Ulaşım Ağı İçindeki Yeri

Tarihi Yarımada, İstanbul Metropolitan Alanı'nın merkezi sayılabilecek bir konumda olmasından dolayı, ulaşım güzergâhları açısından da odak teşkil eden bir yapıya sahiptir. Yarımada; hem karayolu, hem denizyolu hem de raylı sistemleri açısından transfer merkezi konumundadır. Hem Tarihi Yarımada'ya hem de metropolün diğer bölgelerine ulaşımında, Tarihi Yarımada kullanılmakta ve bu sebepten ötürü, aşırı yoğun, yaya ve taşıt trafiği ortaya çıkmaktadır. Sirkeci Garı, Eminönü ve Yenikapı iskeleleri, ana arterlerden Vatan, Millet Caddesi ve Atatürk Bulvarı, yarımadanın, metropolün diğer bölgeleri ile ilişkisinin kurulmasında ilk sırayı almaktadır. Sirkeci Garı, Anadolu Yakası ile ilişkisinin kurulduğu, Avrupa Yakası'ndaki son ve en önemli durağı oluşturmaktadır. Eminönü ve Yenikapı iskele alanları, şehrin iki yakası arasına ve Marmara Denizi'nin güney kıyılarındaki merkezlere hizmet etmektedir

3.2.2 Mevcut Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi

Tarihi Yarımada genelinde, karayolu ulaşımı değerlendirildiğinde; Aksaray ile Topkapı ve Bayrampaşa arasında yer alan ve uzantıları D-100 ile TEM bağlantı yollarına ulaşan, Vatan ve Millet Caddeleri; Şehzadebaşı ile Edirnekapı arasında bulunan ve devamında Sultançiftliği'ne kadar uzanan Fevzipaşa Caddesi; Unkapanı ile Yenikapı arasında hizmet veren ve Unkapanı Köprüsü ile Taksim'e uzanan Atatürk Bulvarı ile Mustafa Kemal Caddesi; Yedikule, Sirkeci, Unkapanı, Ayvansaray arasında Tarihi Yarımada'nın çevresinde ring oluşturan ve devamında Bakırköy'e ve Alibeyköy'e ulaşan Sahil Yolu (Kennedy Caddesi) birinci kademe yollar olarak Şekil 3.11'de belirlenmiştir.

Eminönü bölgesinde birinci kademe yollar 32,5 hektarlık bir alanı kaplamakta ve ulaşım üst yapılarının % 24,8'ini oluşturmaktadır. İkinci kademe yollar; Eminönü bölgesinde, Aksaray'dan başlayıp Beyazıt'ta son bulan Ordu Caddesi; Şehzadebaşı'nı Süleymaniye'ye bağlayan Şehzadebaşı, Vezneciler, Bakırcılar, Fuatpaşa ve Ord.Prof.Cemil Birsal caddeleri; Sirkeci ile Küçükayasofya arasında hizmet veren Bab-ı Ali, Ankara, Klod Farer, Peykhane, Nakilbent ve Aksakal Caddeleri; Laleli bölgesinde yer alan Aksaray, Mesihpaşa, Koca Ragıp Paşa, Genç Türk, Vidimli Tefvik Paşa, Büyük Reşit Paşa Caddeleridir. İkinci kademe yolların alan büyüklüğü 15,2 hektar olup, toplam ulaşım üst yapıları içindeki payı % 11,6 seviyesindedir. Birinci ve ikinci kademe yolların haricindeki yollar üçüncü kademe yol olarak belirlenmiştir. Üçüncü kademe yolların alan toplamı 52,8 hektar olup tüm ulaşım üst yapıları içindeki oranı % 40,3 seviyesindedir Yaya yolları olarak belirlenmiş alanlar, planlı yaya güzergâhları niteliğinde olmayıp, genellikle taşıtın giremediği, eğimli, merdivenli ve dar sokakları ifade etmektedir. Özellikle Hanlar bölgesi ve çevresinde yaya yolu olarak gözüken sokaklar bu niteliktedir. Bunun haricinde Kumkapı ve çevresinde planlı bir yayalaştırmadan söz edilebilir. Yaya yollarının toplam alan büyüklüğü 10,1 hektar ve ulaşım üst yapıları içindeki payı % 7,7 civarındadır. Eminönü bölgesindeki eski sokak dokusunun korunduğu Süleymaniye, Hanlar bölgesi, Cankurtaran, Sultanahmet, Gedikpaşa ve Kumkapı çevresinde, organik sokak dokusuna sahip bölgelerin karakteristik özelliği olan çıkmaz sokaklar bölgenin 2,2 hektarlık kısmını kaplamakta ve ulaşım üst yapıları içinde % 1,7 paya sahip olmaktadır.



Şekil 3.11: Eminönü bölgesi ulaşım ağı
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2004,

Eminönü'ndeki mevcut raylı sistem güzergâhları, Halkalı-Sirkeci TCDD hattı ve Zeytinburnu-Kabataş tramvayıdır. Mevcut TCDD hattı Yedikule'den Tarihi Yarımada'ya girmekte ve sahil yoluna paralel olarak Yenikapı, Kumkapı, Cankurtaran'dan geçerek, Sur'u Sultani içini kat ederek Sirkeci'de son bulmaktadır. Sirkeci Garı Avrupa Yakası'ndaki son durak olmasının yanında Anadolu Yakası'ndaki Haydarpaşa Garı ile de yük taşımacılığının yapıldığı feribotlar vasıtasıyla sürekli ilişki içindedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, Sirkeci'nin hem yolcu hem de yük taşımacılığı açısından önemi büyüktür. Tramvay; Aksaray, Beyazıt, Sultanahmet, Sirkeci ve Eminönü Meydanı'ndan geçerek Galata Köprüsü üzerinden Eminönü'nü terk etmektedir. Ayrıca 4. Levent-Taksim ve Havaalanı-Aksaray metro hatlarının Yenikapı'daki ulaşım transfer merkezine kadar uzatılmasıyla ilgili inşaat çalışmaları devam etmektedir (bkz. Şekil 3.12 ve Şekil 3.13).



Şekil 3.12: Eminönü bölgesi toplu taşıma istasyon ve hatları
 Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,



Şekil 3.13: Eminönü bölgesi taşıt ana giriş kapıları
 Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,

3.2.3 Karayolu Ulaşımı

Eminönü Tarihi Yarımada genelinde, karayolu ulaşımının veya lastik tekerlekli taşıt trafiğinin tarihi doku üzerindeki olumsuz etkileri bilinmektedir. Karayolu sistemleri, taşıdığı yolcu kapasitesinin çok üstünde kentsel alanları işgal etmekte ve parklanma problemlerine sebep olmaktadır. Aslında karayolu ulaşımı, toplu taşıma sistemleri içinde bir alternatif olarak değerlendirilemeyecek oranda özel veya bireysel ulaşım seçeneklerine hizmet eden bir yapı arz etmektedir. Karayolu ulaşımının toplu taşıma sistemlerine alternatif bir sistem olması da mümkün değildir. Sadece, diğer toplu taşıma sistemlerine yardımcı olması açısından kısıtlı olarak değerlendirilebilecek bir sistemdir. Dolayısıyla, karayolu ulaşımını cazip hale getirmek, özel araç trafiğini teşvik etmek anlamına gelecektir. Özellikle eski eser envanteri açısından yoğun bir doku bütünlüğüne sahip alanlarda, lastik tekerlekli taşıt trafiğinin gereksinim duyduğu yol profilleri ile tarihi yol dokusu arasındaki uyumsuzluklar önemli sorunlara sebep olmaktadır.

Bu amaçla, özellikle eski eser envanterinin yoğun olduğu bölgelerde imar istikametlerine müdahale edilmeyerek geleneksel ada formlarının muhafaza edilmesi sağlanmış, diğer alanlarda ise küçük uygulamalar dışında müdahaleler yapılmamıştır. Yeni yolların açılması gibi bir uygulamaya gidilmemiştir. Ulaşımın mevcut yol dokusu içinde çözümlenmesine yönelik çalışmalar yapılmış, gerekli yerlerde tek yön kullanımları ile yol dokusunu korumaya yönelik uygulamalar öngörülmüş ve belirli noktalarda otopark alanları ayrılarak diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyona ve yaya ulaşımına geçilmesine olanak sağlayacak türde çözümler geliştirilmiştir.

Tarihi Yarımada genelinde karayolu ulaşımı ile ilgili olarak, taşıt yolu, servis yolu ve yaya yolu olmak üzere 3 farklı yol sınıflaması getirilmiştir. Bu 3 farklı yol kavramıyla, yol kaplamaları, aydınlatma ve şehir mobilyaları açısından farklı kriterler geliştirmek, farklı yol profilleri ve işlevleri oluşturmak, ulaşım planlaması ve trafik mühendisliği çerçevesinde düzenlemeler yapmakla mümkün olacaktır.

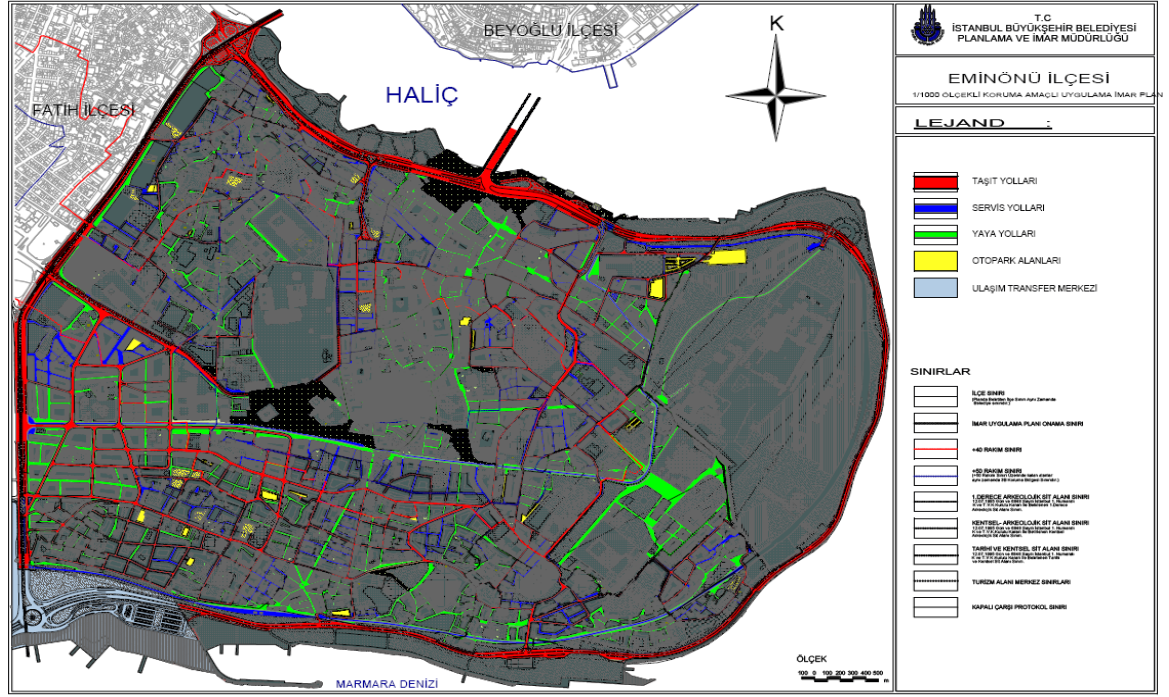
- Taşıt yolu kavramı ile; taşıt trafiği ile yaya trafiğinin kaldırılmaları ayrıldığı, taşıt trafiği için uygun yol profilinin oluşturulduğu, yol kaplamasının asfalt malzemeden oluştuğu bir durum kastedilmektedir. Eminönü bölgesi genelinde, taşıt yolları toplam

55,3 hektar alanı kaplamaktadır. Bölge toplam alanının 511 hektar olduğu düşünülürse, bu alanın % 10,8'ini taşıt yolları oluşturmaktadır.

- Yaya yolu kavramı ile; tamamen yaya öncelikli olan, kaplaması, şehir mobilyası ve aydınlatma sistemleri yaya kullanımına özel olan, kaldırımsız, acil durumlar ve çöp, doğalgaz gibi servis hizmetleri haricinde araç trafiğine kapalı tutulan yol sistemi anlaşılmalıdır. Bölge genelinde 46,2 hektar yaya yolu, 10,1 hektar meydan olmak üzere 56,3 hektar alan yayalaştırılmıştır. Bölge toplam alanının 511 hektar olduğu düşünülürse, yaya yolları ve meydanların bu alanın % 11'ini kapsadığı görülmektedir.

- Servis yolu kavramı ile kastedilen ise; tamamen yayalaştırılmamış ancak kaldırımsız olan, kaplaması asfalt malzemeden oluşmayan, taşıt ve yaya trafiği sirkülasyonunun birlikte işlediği bir sistem düşünülmüştür. Genellikle yol profilinin bir şeridi taşıt trafiğinin geçişine imkan verecek ve tek yön uygulaması ile düzenlenecek olup, yol profilinin diğer bölümleri ise yaya ulaşımına ve uygun alanlarda otopark amaçlı kullanımlara ayrılacaktır. Böylece servis yolu olarak düzenlenecek akslar, aynı zamanda yol üstü otopark alanları için önemli bir rezerv alanı oluşturmaktadır. Servis yolları 24,3 hektarlık bir alanı kaplamakta ve 511 hektar olan bölge toplam alanının % 4,8'ini oluşturmaktadır olup Tablo 3.4'de görülmektedir.

Şekil 3.14'de görüldüğü gibi tamamen taşıt öncelikli olan ve ulaşımın akıcılığını sağlamayı amaçlayan cadde ve sokaklar, taşıt ve yayanın birlikte sirküle edildiği sokaklar ve sadece yayanın hakim olduğu, karayolu ulaşımı ile asgari ilişki içinde tutulmuş sokak ve meydanlar oluşturulmuştur.



Şekil 3.14: Eminönü bölgesi karayolu ulaşımı
Kaynak : Planlama ve İmar Müdürlüğü. 2004,

Tablo 3.4:Eminönü Bölgesi Karayolu Ulaşımı ile İlgili Plan Sonrası Değerler

		Alan [ha]	İlçe alanına oranı [%]	İnşaat alanı [m2]	Araç sayısı [Adet]
Taşıt yolları		55,3	10,82		
Servis yolları		24,3	4,76		9720
Yaya yolları		46,2	9,04		
Meydanlar		10,09	1,97		
Otopark alanları	Kapalı otoparklar	1,5	0,29	70053	2802
	Açık otoparklar	2,68	0,52	26800	1072
	Yer altı otoparkları	1,34	0,26	26800	1072
	Yol üstü otoparkları	0,54	0,11	5400	216
	Turist otobüsleri otoparkı	0,77	0,15	7700	128
TOPLAM		142,72	27,92	136753	15010

3.2.3.1 Otopark alanları

Eminönü bölgesi genelinde lastik tekerlekli taşıt trafiğinin azaltılması ve toplu taşıma sistemlerinin teşvik edilmesi amaçlanmış olmakla birlikte, bölgenin ticari, bilimsel, idari, kültürel ve turistik fonksiyonlar açısından tam bir merkez konumunda olması ve sadece toplu taşıma sistemleri ile karşılanamayacak mahiyet ve kapasitedeki ulaşım talepleri sebebiyle belirli bölgelerde lastik tekerlekli taşıt trafiğine de yer verilmiş, bu bölgelere taşıtla gelmek durumunda olan kullanıcılar için otopark alanları oluşturulmaya çalışılmıştır.

Otopark alanları ihdas edilirken, arkeolojik ve kentsel arkeolojik sit alanlarına, silüet değerlerine, kadastral dokuya ve sokak dokusuna dikkat edilmiş, fonksiyon alanlarının ihtiyacına göre otopark alanları oluşturulmaya çalışılmıştır. Arkeolojik ve kentsel arkeolojik sit alanlarında kapalı ve yer altı otopark alanlarının tercih edilmediği bunun yerine açık ve yol üstü otopark alanları ile çözümlenmeler getirilmesi öngörülmektedir. Kapalı ve katlı otopark yapılarının kontur ve gabarilerinin sokak dokusu, kadastral doku ve silüet değerlerine uygun olmasına özen gösterilmiştir. Ticari fonksiyonların yoğun olarak yer aldığı Hanlar bölgesi, Laleli, Hocapaşa, Cağaloğlu ve çevresinde otopark alanlarının oluşturulmasının daha doğru olacağı düşüncesi ile bu alanlarda katlı, yer altı ve açık otopark alanları yoğunlaştırılmıştır. Süleymaniye, Cankurtaran, Küçük Ayasofya, Nişanca, Gedikpaşa gibi mevcut ve geliştirilmesi düşünülen konut bölgelerinde ise daha çok açık ve yol üstü otopark alanları tercih edilmiştir. Açık, kapalı, yer altı, yol üstü olmak üzere toplam otopark alanı 6,83 hektar olup, 511 hektar olan bölge toplam alanının yaklaşık % 1,3'ünü oluşturmaktadır.

• Katlı Otoparklar

Katlı otopark alanları 1,5 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Söz konusu katlı otopark yapıları, diğer yapılardan farksız olarak yapı adalarının kontur ve gabarilerine uyumlu bir şekilde planlanmıştır. Katlı otopark alanlarında da bir bodrum kat yapılabilecektir. Eğimden dolayı açığa çıkabilecek iki ve üstü bodrum katlar için K.ve T.V.K.Kurulu karar verecektir. Bu yüzden katlı otopark alanları için yapılan inşaat alanı

hesaplamalarında bir bodrum kat baz alınmıştır. Bölgedeki katlı otopark alanlarının toplam inşaat alanı 70.053 m² olup, 2802 araç kapasitesine sahiptir.

- **Yeraltı Otoparkları**

Eminönü bölgesi genelinde arkeolojik ve kentsel arkeolojik sit alanları dışında, eğimin uygun olduğu alanlarda, özellikle konum açısından uygun ve yeterli büyüklükteki yeşil alan altlarında yer altı otopark alanları ayrılmıştır. Yer altı otopark alanları, arkeolojik, kentsel arkeolojik sit alanları ve tespit edilen yer altı bulgularının olduğu alanlar dışında ayrılmasına rağmen, bölgenin zengin arkeolojisi göz önünde bulundurularak, söz konusu yer altı otoparklarının ilgili kurumların görüşleri alınarak yapılması öngörülmüştür.

Yer altı otopark alanları toplam 1,34 hektarlık bir alanı kaplamakta olup, İMÇ bloklarının bulunduğu alanda iki, Süleymaniye’de bir, Sarıdemir mahallesinde bir, Nişanca’da beş ve Mercan’da bir adet olmak üzere toplam 10 adettir. Özellikle Nişanca bölgesi eğimin oldukça fazla olması sebebiyle yer altı otopark alanları için uygun bir yapı arz etmektedir. Bölgedeki yer altı otopark alanları, ilgili kurumlarca uygun görülmesi neticesinde son şeklini alacak ve kaç kat yapılacağı belirlenecektir. Ancak bu aşamada, bütün yer altı otoparklarının uygun görülmesi ve ortalama iki kat yapılması durumundaki tabloya göre, 26800 m² inşaat alanından ve 1072 araçlık bir kapasiteden bahsetmek mümkündür.

- **Açık Otoparklar**

Bölge genelinde otopark ihtiyacını karşılamak amacıyla, ulaşım sistemleri ile entegre olacak şekilde açık otopark alanları ayrılmıştır. Açık otopark alanlarının teşvik edilmesi ve mevcut haliyle korunması, lastik tekerlekli taşıt trafiğinin de mevcut olumsuzluklarla birlikte devam etmesi anlamına geleceğinden dolayı zaten düğüm noktası haline gelmiş olan kavşak noktaları ve meydanların otopark alanı haline dönüşmüş durumunu sürdürmesine izin verilmemiştir. Ancak otopark talepleri tamamen göz ardı edilmemiş ve aşırı ulaşım talebi getirmeyecek noktalarda yeni otopark alanları ihdas edilmesi ile ihtiyacın karşılanması yoluna gidilmiştir.

Bölgedeki iki önemli noktada büyük açık otopark alanları ayrılmıştır. Bunlardan ilki çok önemli bir ulaşım transfer merkezi olan Yenikapı, diğeri ise Sirkeci'dir. Yenikapı ulaşım transfer merkezi hem raylı sistemlerin hem de deniz ulaşımının odaklandığı bir aktarma merkezi olmasından dolayı, bu alanda Yenikapı kavşağında ve mevcut otopark alanında yeniden düzenlemeler yapılmak suretiyle taşıt trafiğinin de akıcı hale getirilmesi amaçlanmıştır. Bunların haricinde, uygun büyüklükteki bazı yapı adalarının ortalarında, bazı yapı adalarının bir bölümünde veya tamamında, yol üstünde ve yoldan arta kalan boş alanlarda açık otopark alanları ayrılmıştır. Taşıt trafiğinin girdiği noktalarda otopark ihtiyacının da bir şekilde karşılanması zorunluluğundan yola çıkarak, servis yolları olarak gösterdiğimiz alanların da bazı bölümlerinin otopark hizmeti için kullanılmasını öngörmekteyiz. Böylece, taşıt ulaşımının zorunlu olduğu bölgelerde yaşanan tıkanıklığın, parklanma, duraklama gibi problemlerin önüne geçmek mümkün olacak ve aynı zamanda topoğrafik nedenlerle taşıt ulaşımının giremediği veya planlama açısından taşıt trafiğinin girmesinin istenmediği alanlar da kendiliğinden yayaya tahsis edilebilecektir.

Açık otopark alanları 2,68 hektar, yol üstü otopark alanları 0,54 hektar ve turist otobüsleri için ayrılan otopark alanları ise 0,77 hektar olmak üzere açık otopark alanlarının toplamı 3,99 hektarı bulmaktadır. Böylece 1288 araçlık açık otopark alanı ve 128 araçlık turist otobüsleri otopark alanı elde edilmiştir. Servis yollarının potansiyel otopark alanı olması durumu göz önünde bulundurulduğunda 9720 araçlık bir otopark alanının da değerlendirilmesi söz konusu olup Tablo 3.5 ve Tablo 3.6'da otopark adet ve kapasite durumu izlenmektedir.

Otopark alanları ile ilgili olarak son duruma bakılacak olursa, Eminönü bölgesinde toplam otopark alanının 6,83 hektar ve 5290 araç kapasitesine sahip olduğu görülür. Servis yollarının da otopark amaçlı kullanılması durumunda bölge genelindeki otopark kapasitesinin 15.010'a çıkması söz konusudur.

Tablo 3.5: Eminönü Tarihi Yarımada Mevcut Otopark Alanları (adet)

Bölge Adı	Parkomat Adet	Açık otopark Adet	Kapalı otopark Adet	Katlı otopark Adet	Toplam Adet
Eminönü	33	145	19	5	202

Kaynak :Ulaşım Planlama Müdürlüğü. 2009

Tablo 3.6: Eminönü Tarihi Yarımada Mevcut Otopark Alanları (kapasite)

Bölge Adı	Parkomat Kapasite	Açık otopark Kapasite	Kapalı otopark Kapasite	Katlı otopark Kapasite	Toplam Kapasite
Eminönü	1126	8079	1020	1300	11525

Kaynak :Ulaşım Planlama Müdürlüğü. 2009

3.2.4 Raylı Sistem Ulaşımı

Tarihi Yarımada'da tarihi dokuların korunması açısından ulaşılabilirlik dengesinin gözetilmesi büyük öneme haizdir. Ulaşım sistemleri içinde tarihi mekanlara en uygun olanı raylı sistemlerdir. Toplu taşıma sistemleri içinde hızlı ve güvenli olması, taşıma kapasitesinin yüksek olması, konforlu ve modern olması dolayısıyla raylı sistemler ilk sırada yer almaktadır. Lastik tekerlekli taşıt trafiğinin tarihi dokular üzerindeki baskısı ve tahribatı dikkate alındığında alternatif ulaşım sistemleri içinde raylı sistemlerin öne çıktığı görülmektedir. Bu amaçla, Tarihi Yarımada'da raylı sistem güzergahlarına özel bir önem verilerek ve desteklenmektedir.

Tarihi Yarımada'da yer alan raylı sistemlere ait türler Cadde Tramvayı, Hafif Metro ve Metro olarak özetlenebilir. Boğaziçi Tüp Tünel Geçişi ve Marmaray Projesi de ana hatları itibarıyla bir metro sistemi olduğu için bu raylı sistem türü içine dahil edilmiştir. Metro güzergahları ile kaliteli, konforlu, hızlı, güvenli ve modern toplu taşıma sistemleri Tarihi Yarımada'ya entegre edilmiş olacaktır. Mevcut veya önerilen Hafif Metro ve Cadde Tramvay hatlarının ise Tarihi Yarımada'ya yakışır kalite ve konfora kavuşturularak, güzergahların ve araçların görsel ve teknik açıdan yeniden ele alınması gerekmektedir (bkz. Şekil 3.15).



Şekil 3.15: İstanbul ilinin mevcut raylı sistemleri
Kaynak :Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2009,

3.2.4.1 Yüzeysel toplu taşıma güzergahları

Tarihi Yarımada'da Eminönü ile Zeytinburnu arasındaki mevcut cadde tramvayı hattına ilaveten 4 yeni cadde tramvay hattı önerisi getirilmiştir. Bunlar, Vezneciler-Edirnekapı Cadde Tramvayı, Eminönü-Eyüp-Alibeyköy Cadde Tramvayı, Sirkeci-Kabataş Cadde Tramvayı ve Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı hatlarıdır.

Söz konusu cadde tramvay hatları, Tarihi Yarımada'nın omurgasını oluşturan ana taşıt aksları üzerinde veya onlara paralel olarak devam eden hatlardır. Bu güzergahlar, mevcut taşıt yollarına alternatif oluşturan ve taşıt trafiğini caydırmayı, kısıtlamayı hedefleyen, genellikle sur içinde ring oluşturarak sirkülasyonu sağlayan, sur dışında ise yakın yerleşim alanları arasındaki bağlantıya imkan veren hatlardır. Kullanıcıların Tarihi Yarımada'ya, yani sur içine, yani dünyanın en önemli tarihi kent merkezlerinden birine girdiklerini hissettirecek uygulamalara her alanda olduğu gibi ulaşım ve raylı sistem hatlarında da yer verilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, cadde tramvay hatlarının ve vagonlarının tekrardan elden geçirilmesi ve istasyon alanlarının yaya ile aynı kota çekilmesi, vagonların konforlu hale getirilmesi, gürültü ve titreşim açısından gerekli

önlemlerin alınması, görsel açıdan tarihi dokuyla uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Böylesine önemli bir kentsel merkeze, metropolün diğer bölgelerinden gelen raylı sistem güzergahlarının direk olarak sokulması doğru olmadığı gibi, mevcut veya öneri bu tür güzergahların olması durumunda hem güzergah hem istasyon hem de araçlar açısından özel kriterlerin oluşturulması ve uygulanması vazgeçilmez bir gerekliliktir.

3.2.4.1.1 Eminönü – Zeytinburnu cadde tramvayı

Eminönü-Zeytinburnu arasındaki cadde tramvayı hattı, toplam 11,2 km. uzunluğunda olup üzerinde 20 adet istasyon mevcuttur. Bu sistemle, Eminönü-Zeytinburnu arasındaki mesafe yaklaşık 30 dakikada katedilmektedir. Tramvay seferlerinin beş dakikada bir yapıldığı güzergahta günlük ortalama 185.000 yolcu taşınmaktadır.

3.2.4.1.2 Vezneciler – Edirnekapı cadde tramvayı

Vezneciler-Edirnekapı Cadde Tramvayı, Sultançiftliği-Vezneciler hattının direk olarak sur içine girmesinin uygun olmadığı ilkesi çerçevesinde düzenlenmesi öngörülmektedir. Planlanan Sultançiftliği-Vezneciler hattı toplam 15,8 km. uzunluğunda ve 22 istasyondan oluşmaktadır.

3.2.4.1.3 Eminönü - Eyüp - Alibeyköy cadde tramvayı

Eminönü-Eyüp-Alibeyköy Cadde Tramvayı, Eminönü'nden başlayarak sahil şeridi boyunca Tarihi Yarımada'yı katetmekte ve yine tarihi merkezlerden Eyüp'e oradan Alibeyköy'e kadar uzanmaktadır. Hattın uzunluğu yaklaşık olarak yedi km. civarında olup bunun dört km.lik kısmı Tarihi Yarımada içinde yer almaktadır. Toplam dokuz istasyondan oluşan cadde tramvayı hattı, Tarihi Yarımada içinde Eminönü, Küçükpazar, Unkapanı, Fener ve Ayvansaray olmak üzere beş istasyon alanına sahiptir.

3.2.4.1.4 Sirkeci - Kabataş cadde tramvayı

Sirkeci-Kabataş Cadde Tramvayı, 3,3 km. uzunluğunda olup, Eminönü, Karaköy, Tophane, Salıpazarı ve Kabataş olmak üzere beş istasyondan oluşmaktadır. Bu hattın amacı, Tarihi Yarımada'yı yine yakın tarihi kentsel mekanlarla raylı ulaşım sistemleri

vasıtasıyla birleştirmek, makro ölçekte ise ulaşım ana kararları çerçevesinde, Kabataş'taki deniz ulaşım sistemleri ve Kabataş-Taksim Füniküler hattıyla entegrasyonu sağlamaktır. Böylece, öncelikle Eminönü ve Karaköy arasındaki raylı sistem bağlantısı, bunun haricinde ise Taksim-Yenikapı Metro hattının oluşturacağı Tarihi Yarımada-Taksim-Levent bağlantısına farklı bir alternatif güzergahla ulaşma imkanı sağlanmış olacaktır.

3.2.4.1.5 Yedikule – Sirkeci cadde tramvayı

Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı hattı, bugünkü DDY Halkalı-Sirkeci Banliyö Hattı'nın Yedikule ile Sirkeci arasındaki bölümünün cadde tramvayı ve ana yaya aksına dönüşümü neticesinde oluşacak önemli bir prestij projesidir.

İstanbul Metropolitan Alanı içindeki demiryolu ile yolcu taşınması işi, kentin iki yakasında Marmara Denizi sahili boyunca uzanan çift hatlı banliyö hatlarıyla yapılmaktadır. Bu iki hat ayrıca şehirlerarası ve uluslararası yolcu ve yük taşımaya da hizmet vermektedir. Demiryolu ağının Avrupa Yakası'ndaki banliyö hattını oluşturan Sirkeci-Halkalı kesimi toplam 27,6 km.uzunluğunda olup hat boyunca 18 istasyon hizmet vermektedir (bkz. Şekil 3.16). Sirkeci-Halkalı arasında günde 149 sefer yapılmakta olup doruk saatlerdeki hizmet aralıkları 10 dakikadır. Sirkeci-Halkalı hattında dört vagon dan oluşan bir ünitenin normal yolcu kapasitesi 740 yolcu olup, doruk saatlerde iki ünitelik diziler çalıştırılmaktadır



Şekil 3.16: Sirkeci-Halkalı tren hattı

Kaynak: www.wikipedia.org

Banliyö hatlarında taşınan yolcu sayıları kapasite yetersizliği ve hizmet niteliklerinin düşüklüğü nedeniyle sürekli azalma eğilimi içindedir. Öyle ki, 1993 yılında Sirkeci-Halkalı hattında günde ortalama 138.240 yolcu taşınırken bu sayı 1997 yılında 93.564'e gerilemiştir. Günümüzde bu değer 80.000 civarında olduğu ve Boğaziçi Tüp Geçiş Projesi'nin tamamlanmasından sonra özellikle Sirkeci-Yedikule arasındaki yolculuk taleplerinin oldukça azalacağı ön görülmektedir.

Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı, toplam 7,9 km. uzunluğunda olup, Sirkeci, Cankurtaran, Kumkapı, Yenikapı, Koca Mustafa Paşa, Yedikule ve sur dışında Kazlıçeşme olmak üzere yedi istasyondan oluşmaktadır. İstasyon olarak kullanılacak yapı ve alanlar DDY hattının mevcut yapıları olacaktır. Tescilli veya tescile öneri olan bu yapıların restore edilmesi ile işlevine uygun olarak korunması sağlanacaktır. Güzergah üzerindeki şehir mobilyaları, yaya aksı ile ilgili her tür detay ve vagon seçiminde kentsel tasarım kriterleri doğrultusunda hareket edilecek ve tarihi dokuya, silüete, kentsel karakteristiklere uyum ilk sırada yer alacaktır.

3.2.4.2 Yeraltı toplu taşıma güzergahları

Eminönü Tarihi Yarımada'da yer altı toplu taşıma güzergahları olarak adlandırılan hatlar, Havaalanı-Aksaray-Yenikapı Hafif Metro Güzergahı, Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro Güzergahı ve Halkalı-Gebze Marmaray Demiryolu Projesi Güzergahı olarak ifade edilebilir.

Söz konusu üç güzergahtan Havaalanı-Aksaray Hafif Metro Hattı işletilmekte ve Aksaray-Yenikapı arasındaki bağlantı çalışmaları devam etmektedir. Taksim-Yenikapı Metro güzergahının yapım çalışmaları % 85 oranında tamamlanmıştır. Bu güzergahın sadece Haliç geçişi yapılmamış olup, Yenikapı-Bağcılar arasındaki bölümüne ise henüz başlanmamıştır. Marmaray Projesi ve Boğaziçi Tüp Tünel Geçişi ile ilgili olarak çalışmalar son aşamasına gelmiş olup 2012 yılı içinde bitirilmesi düşünülmektedir.

Bütün bu raylı sistem projelerinin devreye girmesi neticesinde Eminönü Tarihi Yarımada'nın oldukça büyük bir ulaşım merkezi konumuna kavuşacağı açıktır. Metro ve tüp geçiş projeleri, Eminönü Tarihi Yarımada ulaşımının dışında tüm Metropolitan Alan ulaşımını hatta kentsel ve uluslar arası ulaşımı ilgilendiren çok üst ölçekli ve makro projeler olması sebebiyle kent ve ülke politikası çerçevesinde değerlendirilen, kritik edilen, karar verilen ve planlanan ulaşım sistemleridir. Dolayısıyla bu üst ölçekli projelerin, Tarihi Yarımada planı dışında, ulaşım ana planı, metropolitan alan ve bölge planları gibi stratejik planlar kapsamında değerlendirilerek karara bağlandığının bilinmesinde yarar vardır. Söz konusu üst ölçekli projeler ile ilgili teknik anlamda oldukça detaylı etüdler yapıldığı ve bu etüdler doğrultusunda güzergahların belirlendiği bilinmektedir.

Bu açıdan değerlendirildiğinde, projelerin Tarihi Yarımada'nın arkeolojik, jeolojik, topoğrafik, doğal, kentsel, tarihi, estetik ve görsel değerlerine karşı duyarlı olduğu düşünülmektedir. Ancak ulaşım açısından Tarihi Yarımada'nın kapasitesinin üstünde bir taleple yüz yüze kalacağı kesindir. Özellikle Yenikapı Ulaşım Transfer Merkezi'nin Tarihi Yarımada içinde bir alt merkez olma konumundan öte, metropol ulaşım ağı içinde transit geçişler için kullanılacak önemli bir ana merkez olacağı kaçınılmaz bir sonuç olarak görülmektedir. Bu sebeple, planlama çalışmaları ve ulaşım ana kararları çerçevesinde en azından Yenikapı'nın yükünü azaltmaya yönelik adımlar atılması

yoluna gidilmiş ve bu amaçla Yenikapı'nın haricinde başka alt merkezler oluşturulmaya çalışılmıştır.

Bununla birlikte, aslında Tarihi Yarımada, metropolün her noktasından raylı ve deniz ulaşım sistemleri ile erişilebilirliğin üst seviyede olduğu bir tarihi kent merkezi olarak önemli bir avantaja da sahip gözükmektedir. Yani özellikle raylı sistemlerin bu oranda Tarihi Yarımada'ya sokulması ve transit geçişlerin merkezinin de burada planlanması ne kadar olumsuz gözüküyorsa da, tarihi kent merkezine erişilebilirliğin toplu taşıma sistemleri içinde en uygunu olarak görülen raylı sistemlerle sağlanması da o kadar olumlu karşılanmalıdır. Bu sistemlerin yerin en az 30 metre altında olması, arkeolojik değerlere zarar vermemesi, istasyon çıkışlarının silüeti ve tarihi dokuyu zedelemeyecek şekilde projelendirilmesinin yapılacağı bilinmesi de olumlu yönleridir.

Ayrıca metropolün farklı noktalarına gidecek olan yolculuk taleplerinin gereksiz yere Tarihi Yarımada'ya sokularak transit geçişlerle tarihi dokunun çiğnenmesi gibi bir durumun yaşanmayacağı çünkü bu tür transit geçişlerin ve entegrasyonun yerin en az 30 metre altındaki istasyon alanlarında gerçekleşeceği, yüzeye çıkışların sadece Tarihi Yarımada erişimi amaçlı olacağı düşünülmektedir. Bu yüzden Tarihi Yarımada'nın transit geçiş amaçlı yaya trafiği ile çiğnenmesi söz konusu olmayabilecektir.

3.2.4.2.1 Hafif metro

Havaalanı-Aksaray arasında hizmet veren mevcut hafif metro hattı, bazı özellikleri ile metro sınıfına girmekte olup 20 km. uzunluğunda ve 18 istasyona sahiptir. Sistemde 2001 yılında günlük ortalama 157.500 yolcu/gün yolculuk yapılmakta ve km. başına 31,3 yolcu taşınmaktadır. Günümüzde bu değer 190.000 yolcu/gün'e ulaşmıştır. Hafif metro (hızlı tramvay) hattı Tarihi Yarımada'yı Metropolitan Alan'ın Avrupa Yakası otogarına ve havaalanına bağlaması açısından önem taşımaktadır.

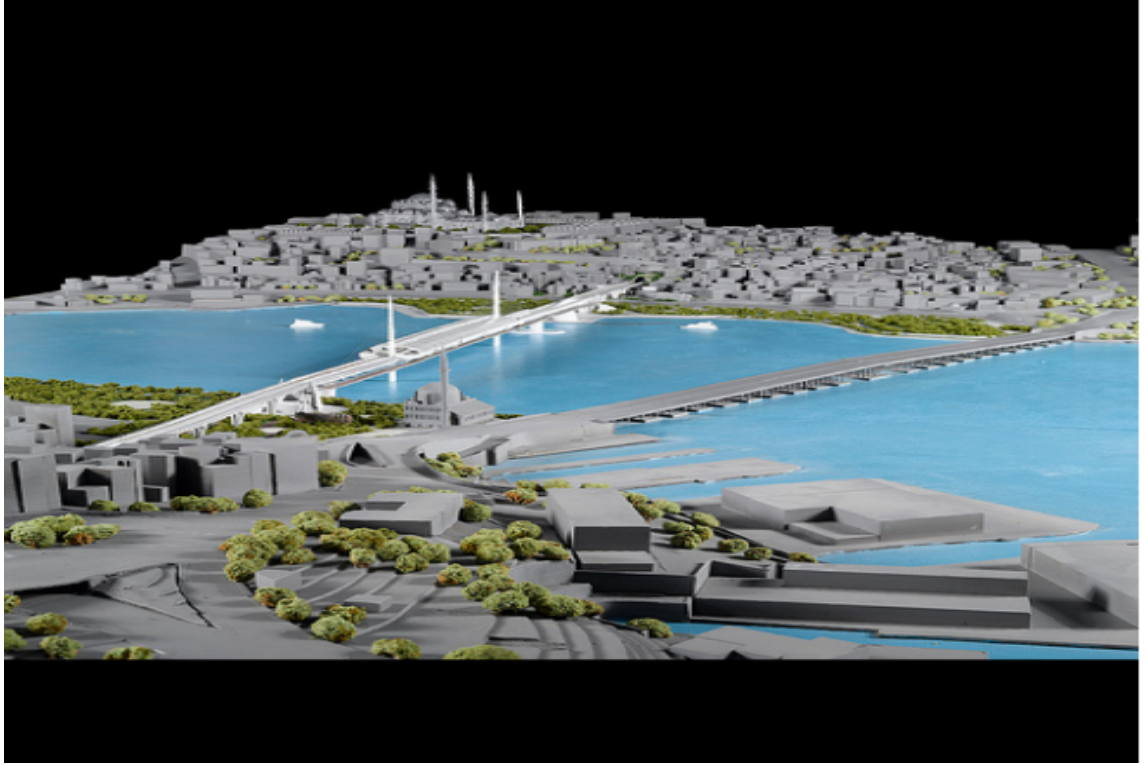
Mevcut hafif metro hattı Tarihi Yarımada'ya Topkapı'dan girmekte ve Vatan Caddesi'nin altından geçerek Aksaray'a kadar uzanmaktadır. Planlama kriterleri ve ulaşım ana kararları çerçevesinde, Havaalanı-Aksaray arasında hizmet veren hattın Yenikapı'daki ulaşım transfer merkezi ile entegre edilmesi amacıyla Yenikapı'ya kadar uzatılması için yapılan çalışmalar devam etmektedir. Bu şekilde güzergahın Tarihi

Yarımada'daki uzunluğu 2,9 km. ye ulaşacak ve Topkapı-Ulubatlı, Emniyet, Aksaray ve Yenikapı olmak üzere dört istasyon alanı ile hizmet vermeye devam edecektir.

Havaalanı-Yenikapı Hafif Metro Hattı, Yenikapı'da Marmaray İstasyonu, Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro İstasyonu, Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı İstasyonu ve İDO deniz ulaşım sistemleri ile entegre olmaktadır. Böylece, Havaalanı-Yenikapı Hafif Metro Hattı ile havaalanı ve otogara yurtiçi ve yurtdışından gelen yolcuların öncelikle Yenikapı'ya ve buradaki Ulaşım Transfer Merkezi'nden Metropolitan Alan'ın batısında Halkalı ve Bağcılar'a, kuzeyinde Taksim ve Levent'e, doğusunda Marmaray Hattı ile Üsküdar, Söğütlüçeşme ve Gebze'ye, deniz ulaşım sistemleri ile Kadıköy, Bostancı, Üsküdar gibi merkezlere ulaşım imkanları sağlanmış olacaktır. Ayrıca yurtiçi ve yurtdışından turistlerin Tarihi Yarımada'ya ulaşabilecekleri raylı sistem güzergahını da Havaalanı-Yenikapı Hafif Metro Hattı oluşturmaktadır. Bu açıdan da düşünüldüğünde mevcut hattın güzergahındaki görsel kirliliğin ve kullanılan araçların kalite ve konforundaki eksikliklerin giderilerek bu hattın daha prestijli bir hale getirilmesi gerekmektedir. Söz konusu güzergahın Aksaray'daki istasyonu, Zeytinburnu-Eminönü Cadde Tramvay Hattıyla, Yenikapı'daki istasyonu ise Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı Hattıyla aynı zamanda Yenikapı'daki turistik gezi iskeleleriyle entegre olmaktadır. Bu şekilde Tarihi Yarımada'nın çevresinde karadan ve denizden birer ring oluşturan bu sistemler vasıtasıyla sirkülasyon imkanı sağlanmaktadır.

3.2.4.2.2 Metro

Tarihi Yarımada, Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro Hattı'nın önemli bir odak noktasını oluşturmaktadır. Özellikle Yenikapı Ulaşım Transfer Merkezi sistemin Tarihi Yarımada'daki beyni konumundadır. Metro hattını Taksim-Yenikapı ve Yenikapı-Bağcılar olarak iki aşamada ve kısımda değerlendirmek doğru olacaktır. Mevcut 4.Levent-Taksim Metro Hattı'nın Tarihi Yarımada ile bağlantısını, aynı zamanda Marmaray Projesi ve deniz ulaşım sistemleri ile entegre olarak metropolün doğu ve batı yakasındaki birçok merkezine ulaşım imkanını sağlamayı amaçlayan Taksim-Yenikapı Metro Güzergahı çalışmaları % 85 oranında tamamlanmıştır (bkz. Şekil 3.17). Büyük bölümü tamamlanmış olan tünellerin sadece Haliç geçişi ile birleştirilmesi yani Süleymaniye ile Şişhane arasının köprü ile geçilmesi söz konusudur.



Şekil 3.17: 4. Levent-Taksim-Yenikapı metro hattının haliç kısmı

Kaynak: www.wikipedia.org

4. Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro Hattı tamamlandığında, İstanbul metropolü 25 km. lik bir metro güzergahına kavuşmuş olacaktır. Bu güzergahın 4,8 km.lik bölümü Tarihi Yarımada'nın içinden geçmektedir. Kuzeyden başlamak üzere, Süleymaniye'den Tarihi Yarımada'ya giren metro hattı, Vezneciler üzerinden Yenikapı'ya ulaşmakta ve bir karp yaparak Kocamustafapaşa ve Silivrikapı üzerinden Tarihi Yarımada'yı terk ederek metropolün batısına doğru devam etmektedir. Sırasıyla Süleymaniye, Vezneciler, Yenikapı, Kocamustafapaşa ve Silivrikapı olmak üzere 5 istasyon alanına sahip olan metro güzergahı Yenikapı'da Marmaray Projesi, diğer raylı sistem projeleri ve deniz ulaşım sistemleri ile entegre olmaktadır. Yenikapı'da Marmaray Demiryolu Hattı İstasyonu ile Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro Hattı İstasyonu aynı noktada entegre olacaktır.

Bu iki ana güzergahtaki yolculuk taleplerinin pik saatte 150.000 yolcu/saat olacağı tahmin edilmektedir. Bu hacimdeki yolculuk talepleri Yenikapı'daki aktarma merkezine oldukça büyük bir yük getirecektir. Ancak istasyon alanlarının farklı kotlarda inşa

edileceği düşünülürse, yaklaşık 150.000 yolcu/saat olan yolculuk taleplerinin bir anda bir istasyonda yoğunlaşmasının önüne geçilmiş olacaktır.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, istasyonlar arasındaki entegrasyonun sağlıklı ve sorunsuz bir şekilde sağlanmasıdır. Bu entegrasyon sonucunda, metropolün Maslak, Levent, Taksim gibi kuzey kesimleri ile Halkalı'dan Bağcılar'a kadar olan batı bölümü ve Anadolu Yakası'nda Üsküdar'dan Gebze'ye kadar olan aks birbirine bağlanmış olmaktadır. Yenikapı Transfer Merkezi ile İDO Deniz Ulaşım Sistemleri'nin de entegre olması ile Üsküdar, Kadıköy, Boğaz Hattı, Bostancı ve Adalar'a kadar olan sahil bölgelerine ulaşmak mümkün olmaktadır. Yenikapı'daki diğer entegrasyon Havaalanı-Yenikapı Hafif Metro Hattı İstasyonu ile olacaktır. Bu sayede, otogar ve havaalanı gibi ulaşım terminal alanlarının hem Tarihi Yarımada hem de metropolün diğer önemli merkezleri ile irtibatı sağlanacaktır. Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı Hattı'nın da Yenikapı'da metro sistemleri ile entegre olması Tarihi Yarımada'daki iç sirkülasyonun sağlanması açısından önemlidir.

Metro hattının Süleymaniye'deki istasyonu, Eminönü-Eyüp-Alibeyköy Cadde Tramvayı ve Haliç turistik gezi güzergahı iskelelerinden Küçükpazar İskelesi ile entegre olmakta ve bu şekilde Tarihi Yarımada içine ve yakın çevresindeki tarihi merkezlere ulaşım imkanı sağlanmaktadır. Vezneciler'deki metro istasyon alanı ise, Edirnekapı-Vezneciler Cadde Tramvayı'nın son durağı ve yürüme mesafesindeki Zeytinburnu-Eminönü Cadde Tramvayı'nın Üniversite durağı ile entegre olmakta bu şekilde Tarihi Yarımada içindeki sirkülasyona imkan verilmektedir.

Metro hattı, Tarihi Yarımada'yı hızlı, konforlu, modern bir toplu taşıma anlayışıyla metropoliten alanın batı ve kuzey bölgelerine bağlaması açısından büyük önem taşımaktadır. Metro hattının Yenikapı'daki demiryolu ve denizyolu entegrasyonları ile kentin Anadolu Yakası'na da ulaşmak mümkün olmaktadır (bkz. Şekil 3.18). Böylece, Tarihi Yarımada'ya kentin bütün önemli merkezlerinden raylı toplu taşıma sistemleri ile hızlı, güvenli, konforlu bir şekilde ve yaya olarak ulaşmak adına çok önemli bir adım atılmış olmaktadır.



Şekil 3.18: İstanbul raylı sistemler ağ haritası
Kaynak :Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2009,

3.2.4.2.3 Tüp geçiş (marmaray demiryolu hattı)

Tarihi Yarımada ile ilgili en önemli raylı sistem projesini Marmaray Demiryolu Hattı oluşturmaktadır. Proje, sadece İstanbul'un iki yakasını raylı sistemle birleştirme değil aynı zamanda uluslar arası demiryolu sisteminin kesintisiz olarak Londra-Bağdat arasında sağlanmasını da amaçlayan stratejik bir eylem projesidir.

Bu kapsamda bakıldığında, güzergahın neden mevcut demiryolu sistemleri ve istasyonları ile birlikte düşünüldüğü daha iyi anlaşılmış olacaktır. Marmaray Demiryolu Hattı Projesi, mevcut Halkalı-Sirkeci ve Haydarpaşa-Gebze arasındaki demiryolu sisteminin modernize edilmesini, üçleme projesi kapsamında ek ray döşenmesini, mevcut sistemin hızlı, konforlu, güvenli, entegrasyonu sağlanmış ve modern bir yapıya kavuşturulmasını; Boğaziçi Tüp Tünel Geçişi ise hem Avrupa-Anadolu Yakalarını hem de Avrupa-Asya Kıtalarını raylı sistemle birleştirmeyi, uluslar arası demiryolu zincirinin son halkasını oluşturarak Londra'dan Bağdat'a kadar olan sistemin kesintisiz işlenmesini amaçlamaktadır.

Bu önemli, öncelikli ve stratejik sebepler nedeniyle, Marmaray Projesi'ne sadece metropolitan alana ilişkin bir raylı sistem projesi kapsamında değil; bölge, ülke ve uluslar arası ölçekte bir stratejik plan ve devlet politikası kapsamında bakmak gerekmektedir. Marmaray Projesi'nin Tarihi Yarımada'dan geçirilmesinin önemli bir sebebi de budur.

Marmaray Projesi, Avrupa Yakası'ndaki Halkalı'yı Anadolu Yakası'ndaki Gebze'ye kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö hattı sistemi ile bağlayarak İstanbul banliyö sistemini geliştirmektedir. Bu proje ile her iki yakadaki demiryolu hatları İstanbul Boğazı'nın altından geçen bir demiryolu tüneli ile birbirine bağlanacaktır. Hat, Kazlıçeşme'de yeraltına girmekte, Yenikapı ve Sirkeci yeraltı istasyonları ile devam etmekte, Boğaz'ın altından geçerek Üsküdar yeraltı istasyonuna bağlanmakta ve Söğütlüçeşme'de yüzeye çıkmaktadır. İyileştirilen ve yeni yapılan kısımları ile bu raylı sistemin tamamı yaklaşık 76 km uzunluğunda olacaktır. Ana yapılar ve sistemler; batırma tüp tünel, delme tüneller, aç-kapa tüneller, hemzemin hatlar , dört yeni yeraltı istasyonu, 37 hemzemin istasyon (yenileme ve iyileştirme), hemzemin kesimde üçüncü hat dahil olmak üzere mevcut hatların iyileştirilmesi, tamamen yeni elektro-mekanik sistemler ile modern demiryolu taşıtlarının alınmasını içermektedir.

Günümüzde normal şartlar altında, Halkalı-Gebze arası yolculuk, Sirkeci-Haydarpaşa arasındaki arabalı geçiş de dahil olmak üzere üç saatten biraz fazla bir süre almaktadır. İyileştirilmiş banliyö sistemi yürürlüğe girdiğinde bu yolculuk 1 saat kırkbeş dakikalık bir süreye düşecek, yani yolcular yaklaşık bir saat on beş dakika zaman kazanmış olacaklardır.

Yolculuk süreleri,

- Gebze -Halkalı arası 105 dakika
- Bostancı - Bakırköy arası 37 dakika
- Söğütlüçeşme - Yenikapı arası 12 dakika
- Üsküdar - Sirkeci arası dört dakika olacaktır.

Kazanılan bu zaman, kayda değer görülmeyebilir, ancak yolcu başına düşen kazanılan bu günlük süre, toplam yolculuk sayısı ile çarpıldığında ortaya çok büyük bir zaman

miktarı çıkar. Böyle hesaplar kesin olamamakla birlikte, yeni demiryolu sisteminin etkinliği konusunda bir fikir vermektedirler. Açılış yılında, kazanılan toplam zaman miktarının 13 milyon saat dolaylarında olacağı hesaplanmıştır. 2015 yılına gelindiğinde kazanılan zaman miktarı yılda yaklaşık 25 milyon saat, ve sistemin tüm kapasitesiyle kullanılacağı 2025 yılında 36 milyon saat olacaktır, yani başka bir deyişle, insanlar tarafından yıl boyunca ve her gün kazanılacak zaman miktarı yaklaşık 100,000 saat (11.4 yıl) olacaktır.

Bu verilere göre, Marmaray Demiryolu Hattı ile 2015 yılında yolculuk yapması öngörülen günlük toplam yolcu sayısı yaklaşık 1.500.000 yolcu/gün'dür. Bu sayı 2025 yılında 1.700.000 yolcu/gün'e yükselmiş olacaktır. 2015 yılında yön ve saat başına sistemi kullanarak yolculuk yapacak maksimum yolcu sayısı yaklaşık 65.000 yolcu/saat/yön olup, bu rakam 2025'te 75.000 yolcu/saat/yön'e yükselecektir. Tüm yolcular tarafından yılda kazanılan toplam saat miktarı 2009'da yaklaşık 13 milyon saat, 2015'te yaklaşık 25 milyon saat ve 2025'te yaklaşık 36 milyon saat olarak öngörülmektedir. Vasıta trafiği sıklığından kaynaklanan ve devamlı büyüyen sorunlar, yeni banliyö sisteminin devreye girmesi ile çözüme kavuşturulmuş olacaktır. Bu sistemle İstanbul Boğazı'nın bir yakasından diğerine geçme kapasitesi, mevcut köprülerin bir tanesinin kapasitesinden 10-12 kat daha yüksektir.

Marmaray Projesi gibi büyük altyapı projeleri, yalnızca İstanbul'un günlük trafik akışını etkileyen projeler olmakla kalmayıp, şehir, bölge hatta ülkeler arası trafiğin gelişmesi üzerinde de etkili olacak projelerdir. Bu nedenle projenin amaçlarının net bir şekilde dile getirilmesi çok büyük önem taşır. Bu amaçların en önemlileri aşağıda sıralanmıştır:

- İstanbul'un mevcut şehir içi ulaşım sorunlarına uzun vadeli çözümler getirmek;
- Ana-hat demiryolu hizmetlerinde mevcut işletim sorunlarını gidermek;
- Asya ve Avrupa arasında kesintisiz bir demiryolu bağlantısı kurmak;
- Banliyö tren hizmetlerinde kapasite, güvenilirlik, ulaşılabilirlik, dakiklik ve güvenliği iyileştirmek;
- Çok sayıda banliyö yolcusunun yolculuk sürelerini kısaltmak ve rahatlık derecelerini yükseltmek;
- İstanbul Boğazı'nı geçen kesintisiz yolcu ve yük ulaşımı sağlamak;

- Egzoz gazlarından oluşan hava kirliliğini azaltmak ve böylelikle İstanbul'un hava kalitesini iyileştirmek;
- İstanbul merkezinde hava yoluyla yayılan trafik gürültüsünü azaltmak;
- İstanbul'un eski merkezinde vasıta sayısının azaltılmasına olanak tanıyarak tarihi binalar ve kültürel miras alanlarındaki olumsuz etkileri azaltmak.

Marmaray Demiryolu Hattı, Avrupa Yakası'nda 19,6 km. ve Anadolu Yakası'nda 43,4 km. olmak üzere toplam 76,3 km. uzunluğunda olacaktır. Batırma Tüp Tünel'in uzunluğu 1,6 km, Delme Tünel'in uzunluğu 8,9 km, aç-kapa ve açık kazı uzunluğu 2,8 km.dir. Batırma Tüp Tünel'in maksimum derinliği 55 metre olacaktır. Hat üzerinde 37'si iyileştirilecek/yeniden yapılacak mevcut istasyon, dört tanesi yeni yapılacak yer altı istasyonu olmak üzere toplam 41 istasyon yer alacaktır.

Mevcut banliyö hattı ile saatte ve bir yönde 10.000 yolcu taşınırken, iyileştirilmiş banliyö hattı ile bu sayı 75.000 yolcu/saat/yön olacaktır. Trenlerin ticari ve maksimum işletme hızları 100 km/saat, beklenen ortalama hızları ise 45 km/saat olacaktır. İki tren arasındaki sürenin 120 ile 600 saniye arasında olması beklenmektedir. 670 adet yeni taşıt alımı ile modern, güvenli, hızlı, kaliteli ve konforlu bir toplu taşımacılık sağlanacaktır. Mevcut demiryolu ve feribot sistemleri ile Gebze-Halkalı arasındaki toplam yolculuk süresi 185 dakidadan yeni ve iyileştirilmiş kesintisiz banliyö hattı ile 104 dakikaya indirilecektir.

Güzergahın Tarihi Yarımada'ya girişi Sarayburnu'ndan olacak ve Hocapaşa, Sururi, Dayahatun mahalleleri'nden geçerek Beyazıt'a, oradan Gedikpaşa ve Nişanca bölgelerinden geçerek Yenikapı'ya ulaşacaktır. Yenikapı'dan sonra mevcut demiryolu hattına paralel olarak devam ederek Samatya ve Yedikule'ye ulaşacak ve buradan itibaren Kara Surlarını geçerek Kazlıçeşme'de yüzeye çıkacaktır. Hattın Sarayburnu'ndan Tarihi Yarımada'ya girdiği noktadaki kotu -65 metre civarındadır. Yenikapı İstasyonu yaklaşık -35 metre ve Yedikule İstasyonu ise yaklaşık -25 metre kotunda olacaktır.

Proje uygulamaları aşamasında, Tarihi Yarımada'da Eminönü bölgesinin tamamında ve özellikle arkeolojik, sit alanının bulunduğu Sarayburnu, Topkapı Sarayı ve çevresinde

yer alan doğal, tarihi, arkeolojik değerler, eserler ve kalıntıların korunması açısından bütün önlemlerin alınması gerekmektedir. Hattın ortalama -35 ve -40 metre kotundan geçiyor olması, teknik açıdan bütün önlemlerin alınacak olması, arkeolojik, jeolojik, topoğrafik bütün etütlerin yapılmış ve yapılacak olması, tarihi, doğal ve arkeolojik değerler açısından olumlu karşılanmakla birlikte uygulama aşamasındaki aksaklıklardan doğabilecek olumsuzlukların giderilmesine ve istasyon çıkış alanlarında rastlanabilecek bulgulara zarar verilmemesine önemle dikkat edilmesi gerekmektedir. Bu sebepten dolayı, uygulama aşamasındaki çalışmalar süresince yapılacak olan her tür kazı ve sondajın, K. ve T.V.K. Kurulu izni ve Arkeoloji Müdürlüğü denetiminde yapılması gerekmektedir.

Yenikapı Akatma Merkezi'nde metro hattı ile entegre olan Marmaray Projesi, bu şekilde batıda Bağcılar'a ve kuzeyde Taksim üzerinden 4.Levent'e kadar erişime imkan vermektedir. Yenikapı-Havaalanı Hafif Metro Hattı entegrasyonu ile kentin batısında Esenler'e ve ileriki safhalarda İkitelli'ye kadar ulaşmak mümkün olacaktır. Aynı zamanda kentin en önemli iki terminal alanı olan otogar ve havaalanı ile bağlantıya da imkan verilmektedir. Yedikule-Sirkeci arasındaki Cadde Tramvayı Hattı ile sağlanan entegrasyon neticesinde Tarihi Yarımada içindeki sirkülasyon sağlanmaktadır. Zeytinburnu-Eminönü Cadde Tramvayı'nın Aksaray'daki durağına da yürüme mesafesinde olan Yenikapı Aktarma Merkezi, Tarihi Yarımada'ya gelen yolcuların iç sirkülasyonu için başka bir alternatif oluşturmaktadır.

Yenikapı Aktarma Merkezi'nin İDO Deniz Ulaşım Sistemleri ile de entegre olduğu bilinmektedir. Bu şekilde hem Tarihi Yarımada'nın sahil bandında yer alan bütün merkezlerine denizden bir ring oluşturacak şekilde ulaşmak mümkün olmakta hem de Üsküdar, Kadıköy, Boğaziçi, Bostancı ve Adalar'a erişilebilmektedir. İDO Deniz Ulaşım Sistemleri ile ayrıca Avşa, Bandırma, Yalova, Mudanya gibi şehirler arası merkezlere de ulaşmak mümkün olmaktadır.

Marmaray Demiryolu Hattı'nın Sirkeci'deki istasyon alanı, Eminönü'nde köklü bir geçmişe sahip yoğun ticaret alanlarına yaya olarak ulaşma imkanı vermesi açısından olumlu karşılanmaktadır. Eminönü Hanlar Bölgesi ve çevresine İstanbul'un her noktasından yolculuk taleplerinin olduğu geleneksel ticaret ve hizmet merkezine

erişimin sağlanmasında en uygun toplu taşıma sistemini raylı sistemler ve metro oluşturmaktadır. Bu sebeple, taşıma kapasitesi oldukça yüksek, hızlı, konforlu, modern bir sistem olan Marmaray Demiryolu Hattı'nın Sirkeci'deki istasyon alanı önemli bir talebe cevap verecek niteliktedir. Sirkeci İstasyonu aynı zamanda Tarihi Yarımada ve yakın çevresindeki tarihi merkezlere ulaşmak isteyen yolcuların kullanacağı bir istasyon olması açısından önem taşımaktadır. Bu istasyon, Tarihi Yarımada ile ilgili yolculuk taleplerinin birebir karşılanacağı ve Tarihi Yarımada içine ve yakın çevresine ulaşımın sağlanacağı bir entegrasyon alanı olarak değerlendirilecektir. Bu sebeple, Sirkeci İstasyonu ve Eminönü'deki diğer istasyon alanları bu amaca hizmet edecektir. Marmaray Demiryolu Hattı'nın Sirkeci İstasyonu ile Sirkeci Garı önündeki Zeytinburnu-Eminönü, Yedikule-Sirkeci, Eminönü-Eyüp-Alibeyköy ve Eminönü-Kabataş Cadde Tramvayları entegre olmaktadır.

Ayrıca Eminönü Deniz Ulaşım Sistemleri ile de entegrasyon sağlanarak Boğaz, Üsküdar, Kadıköy, Adalar, Harem ve Tarihi Yarımada'nın Haliç ve Marmara Sahili'ndeki iskele alanlarına, Haliç karşı kıyısındaki merkezlere ulaşmak mümkün olmaktadır.

3.2.5 Denizyolu Ulaşımı

İstanbul ve Tarihi Yarımada, üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen deniz ulaşımından gerektiği kadar yararlanamamaktadır. Özellikle 1980'lerden sonra Türkiye'de ulaşımın karayolu ile yapılması, motorlu araçların tercih edilmesi ve bu yönde yatırımlar yapılarak karayolunun teşvik edilmesi sonucunda, yavaş yavaş demiryolu ve denizyolunun etkisi azalmaya başlamıştır. Bunda, mevcut demiryolu ve denizyolu sistemlerinin verimli kullanılamaması, modernize edilmemesi ve hantal yapılarını kıramamasının da büyük payı vardır.

Son yıllarda deniz otobüsleri ve dolmuş motorları ile hızlı taşımacılık adına gelişmeler yaşansa da, deniz ulaşımı karayolu taşımacılığına alternatif olabilecek kapasiteye ulaşamamıştır. Özel araç sahipliğinin oldukça yaygınlaştığı son yıllarda, karayolu ulaşımının yerini demiryolu ve denizyolu sistemlerinin alabilmesi için, toplu taşıma sistemlerinin kullanıcılara cazip hale getirilmesi gerekmektedir.

merkezlerden sonra sırayı Eminönü-Kadıköy-Adalar Hattı almaktadır. Daha sonra da Haliç ve Boğaz Hattı'ndaki diğer merkezler sıralanmaktadır. Bütün bu veriler göstermektedir ki, Tarihi Yarımada denizyolu sistemlerini daha verimli kullandığı zaman Avrupa ve Asya Yakaları arasındaki karayolu yolculuk taleplerinde de azalma yaşanacaktır. Ancak bu verilerin diğer mevcut ulaşım sistemleri kapsamında olduğu unutulmamalıdır. Bu aşamada, şehir içi denizyolu ulaşımında Eminönü'nün tek merkez olduğu ve Yenikapı'nın ikincil bir merkez olarak şehir içi ulaşımında tam kapasiteli kullanılmadığı, daha çok şehirler arası hizmet veren bir yapısı olduğu görülmektedir. Marmaray Demiryolu Hattı ve Metro Hattı'nın devreye girmesi sonrasında, Eminönü'nün de yükünün azalacağı ve entegrasyonun Yenikapı'ya kayacağı kesindir. Eminönü İskele Alanı, mevcut durumda oldukça büyük bir yoğunluk yaşamakta ve ayrıca diğer sistemlerle hızlı, sorunsuz ve kesintisiz bir entegrasyon oluşturamamaktadır. Yenikapı, bu açıdan Eminönü'ne göre daha avantajlı konumdadır. Diğer sistemlerle entegrasyon açısından da Eminönü'ne oranla daha avantajlı konumdaki Yenikapı'nın önemini artırmak, Eminönü'nün yükünü azaltmak açısından da doğru olacaktır. Yenikapı, şehir içi ulaşım açısından desteklendiğinde, bu sefer şehirler arası hizmet veren feribot seferlerinin bu bölgede sıkıntı yaratacağı düşünülmektedir. Bu amaçla, Yenikapı'nın da Eminönü gibi büyük yolculuk talepleri ve arabalı feribot seferleri ile yıpranmaması düşüncesiyle Kazlıçeşme'de şehirler arası feribot seferleri için hizmet verecek yeni bir mendirek ve iskele alanı önerisi getirilmiştir. Kısacası, mevcut Eminönü İskele Alanı'nın yükünü azaltmak ve entegrasyon açısından daha elverişli olan Yenikapı'yı şehir içi deniz ulaşımı açısından ön plana çıkartmak amacıyla, Yenikapı İskele Alanı'nda yeni düzenlemeler yapılarak buradaki şehirler arası hizmet veren arabalı feribot seferlerinin yerine şehir hatları önerisi getirilmiştir. Yenikapı'daki arabalı feribot seferlerinin ise Tarihi Yarımada içindeki lastik taşıt trafiğini azaltmak amacıyla uygun olarak sur dışına taşınmasına karar verilmiştir. Yenikapı'da özellikle yaz aylarında aşırı yoğunluk oluşturan arabalı feribot seferleri, hem taşıt trafiği yoğunluğuna sebep olmakta hem de diğer deniz otobüsü ve feribotlara göre daha büyük hacim kapladıkları ve büyük çaplı dalga oluşturdıkları için diğer sistemlerin verimli çalışmasını engellemekte, iskelelere yanaşmalarını zorlaştırmaktadır. Bütün bu sebeplerden dolayı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı'nın da programında ve ulaşım ana kararları içinde olan Kazlıçeşme

Mendirek ve İskele Alanı Projesi çerçevesinde, Yenikapı'daki arabalı feribot seferlerinin sur dışındaki en yakın ve diğer sistemlerle entegrasyona müsait bölge olan Kazlıçeşme'ye taşınması uygun bulunmuştur.

3.2.5.1 Deniz ulaşımı aksları – denizyolları iskele alanları

3.2.5.1.1 Eminönü - Sirkeci iskelesi

Eminönü-Sirkeci İskele Alanı'nda mevcut TDİ ve İDO'ya ait şehir hatları, deniz otobüsü ve arabalı vapur iskelesi korunmuştur. Galata Köprüsü'nün doğusunda yer alan İDO Deniz Otobüsü İskelesi, TDİ Boğaz Hattı, Üsküdar, Kadıköy ve Harem (Arabalı Vapur) İskeleleri modernize edilmek, diğer sistemlerle uyumlu bir entegrasyona sokulmak ve iskele alanları dahilinde yaya ağırlıklı tasarımlar yapılmak suretiyle yeniden projelendirilecektir.

3.2.5.1.2 Yenikapı iskele alanı

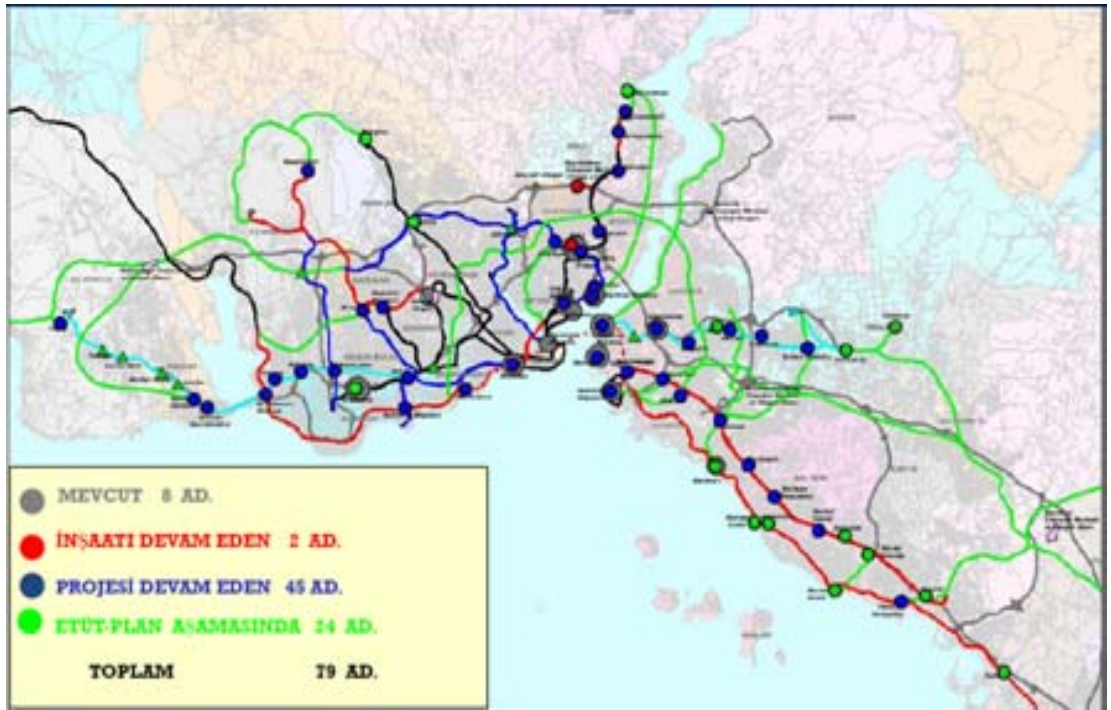
Yenikapı İskele Alanı, mevcut haliyle, İDO'ya ait şehir içi ve şehirler arası deniz otobüsü ve feribot seferlerinin yapıldığı önemli bir deniz ulaşım merkezidir. Marmaray Demiryolu Hattı ve Metro Hattı'nın birleştiği ve aktarma yaptığı nokta olan Yenikapı Ulaşım Transfer Merkezi, Yenikapı İskele Alanı'nı da içine alarak, demiryolu ve denizyolu entegrasyonuna olanak sağlamaktadır. Böylece Yenikapı, Tarihi Yarımada içinde ve kent bütününde önemli bir aktarma merkezi niteliğine kavuşmaktadır.

3.2.5.1.3 Haliç ve Marmara iskeleleri

Tarihi Yarımada, üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen, deniz ulaşımı açısından çok kısır bir yapıya sahiptir. Eminönü ve Yenikapı İskele Alanları haricinde, Haliç'in iki yakası arasında hizmet eden, tarihi merkezleri birbirine bağlayan iskeleler zamanla terkedilmiş ve deniz ulaşımı sadece metropolitan merkezleri birbirine bağlamak amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Ancak doğal bir liman olma özelliğinin yanında, tarih boyunca iki yaka arasındaki ulaşımı sağlamaya yarayan Haliç İskeleleri'nin tekrardan canlandırılması ve modernize edilerek ulaşım ve turistik amaçlı kullanılması kaçınılmazdır.

3.2.6 Ulaşım Transfer İstasyonu

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı ve Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nce hazırlanan "İstanbul Genelinde Ulaşım Sistemi Türleri ve Transfer Merkezi Çalışması" kapsamında, ulaşım sistemleri arasındaki entegrasyonun optimal kullanımını sağlayacak Yenikapı Transfer Merkezi Alanı, planlanan ulaşım türlerinin entegrasyonunun sağlıklı kurulabilmesi için genel ulaşım kararları kapsamında birlikte değerlendirilmiştir.



Şekil 3.20: İstanbul genelindeki transfer merkezleri

Kaynak :Ulaşım Planlama Müdürlüğü. 2009,

Kuruluşundan günümüze kadar olan dönemde İstanbul'un giriş noktası olan Sirkeci-Eminönü, getirilen yeni ulaşım kararları ile bu görevini bir anlamda kısmen Yenikapı'ya devretmiş olacaktır (bkz Şekil 3.20). Yeraltı ve Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları, deniz ulaşımı ve karayolu ulaşım ağlarının birleştiği bu alanda plan kararları ile bir düğüm noktası değil, bir çözüm noktası olmasını sağlamak hedeflenmektedir. Ulaşım Transfer Merkezinin çevresindeki donatı, ticaret, konut ve önemli alanlara yaya ulaşımının sağlanması amacıyla ana yaya güzergahları oluşturulmuştur.

Yenikapı Transfer Merkezi, 31,8 hektarlık bir alan içinde yer almakta ve Fatih İlçesi'nde batıda Namık Kemal Caddesi'ne, kuzeyde Küçük Langa Caddesi'ne, Eminönü bölgesinde doğuda Su Ürünleri Hali'ne, kuzeyde Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvay Hattı'na kadar uzanmaktadır. Transfer Merkezi içinde, Marmaray Demiryolu Hattı, Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro Hattı, Havaalanı-Yenikapı Hafif Metro Hattı, Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvay Hattı ve Yenikapı İskele Alanı yer almaktadır. Söz konusu raylı sistem hatlarının istasyonları, yüzeyde ve yer altında farklı kotlarda yer almakta ve yine hem yer altında hem de yüzeyde entegre olmaktadır. İskele Alanı ile raylı sistem istasyonları arasındaki entegrasyon yine yüzeyden ve sahil yolunun altından yapılacak yaya tüneline kesintisiz olarak sağlanacaktır. Bunların haricinde Yenikapı, karayolu ulaşımı açısından da bir düğüm noktasıdır. Tarihi Yarımada'nın çok önemli iki ana ulaşım aksı olan Atatürk Bulvarı ve Kennedy Caddesi Yenikapı'da oluşan kavşakla birleşmektedir. Bu kavşağın da yeniden düzenlenerek sahil yolunun alta alınması planlanmakta ve böylece kavşak noktasındaki sıkışıklığa çözüm bulunmaya çalışılmaktadır. Transfer Merkezi içine, hem otobüs hem de özel araçlar için otopark alanı da ayrılmış ve bu alanın ortasına heliport önerisi getirilmiştir. Böylece Yenikapı Transfer Merkezi, karadan, denizden, havadan ve raylı sistemle ulaşılabilir ve güçlü bir entegrasyonla kentin tüm noktalarına ulaşım imkanı sağlanabilecek yapıda hızlı, güvenli, modern, ekonomik, konforlu ve rahat bir aktarma merkezi kimliği kazanacaktır.

3.2.7 Heliport (Helikopter İniş – Kalkış Pisti) Alanları

Suriçi'nin 1. Derecede Deprem Kuşağında bulunması nedeniyle, olası afet durumunda bölgede meydana gelebilecek herhangi bir felakete zamanında müdahale edilebilmesi için İstanbul geneli için hazırlanan afet durumlarında acil ulaşım ve eylem planı çerçevesinde düzenlenen Heliport Alanları aynen kabul edilmiştir. Oluşturulan Heliport Alanları'nın olası bir afette en fazla zarar görebilecek alanlara yakın fakat afetten zarar görmeyecek alanda ve uygun konumdaki yerlerde seçilmesine özen gösterilmiştir.

Bu amaçla Fatih'te Balat sahil kesiminde, Karagümrük'te (Vefa Stadı), Çapa ve Cerrahpaşa Tıp Fakülteleri'nde ve Yenikapı'daki İSKİ Arıtma Tesisleri Alanı'nda, Eminönü'nde ise Yenikapı İskele Alanı'nda, Kadırga'da, Sultanahmet'te, Beyazıt Meydanı'nda, Süleymaniye'de, Eminönü Meydanı ve Topkapı Sarayı Bahçesi'nde

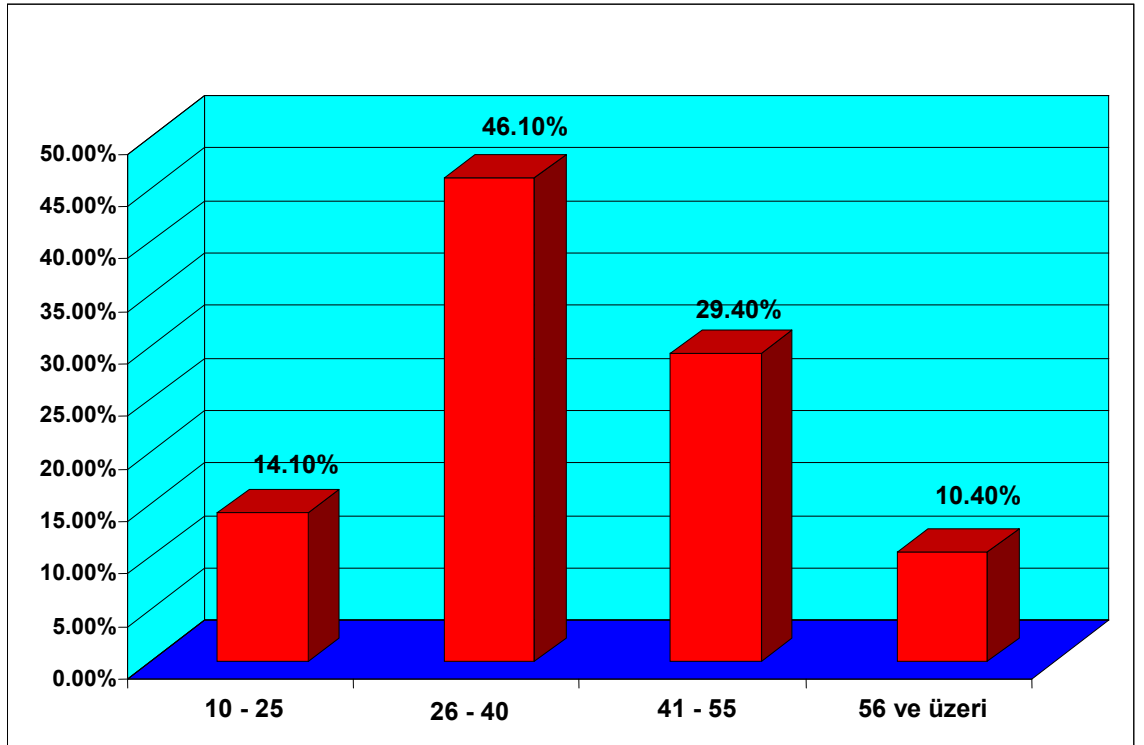
olmak üzere toplam 12 adet Heliport Alanı önerilmiştir. Heliport alanları çoğunlukla yeşil alanlar, boş kentsel alanlar, kamu yapıları bahçeleri, önemli yapıların çatıları gibi noktalarda önerilmiştir. Heliport alanları için özel bir alan ayrılması ve betonla kaplanarak sadece bu amaca tahsis edilmesi uygun bulunmamaktadır. Acil durumlarda zaten her tür boş kentsel alana, meydana, bina çatılarına inilebileceği düşüncesinden yola çıkılarak, heliport alanları için planda yer gösterilmesinin esas amacının, stratejik noktaların belirlenmesi ve ulaşım sistemleriyle ilişkisinin kurulması olduğunu söyleyebiliriz.

4. ANKET ÇALIŞMASI

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinde Kent Yapısı ve Ulaşım Sistemleri hakkında Mart 2010 tarihinde %95 güven aralığında %5 örnekleme hatası ile 1 milyon ile 100 milyon arasındaki hedef kitle büyüklüğüne karşılık gelen, 384 denek üzerinde anket çalışması yapılmıştır.

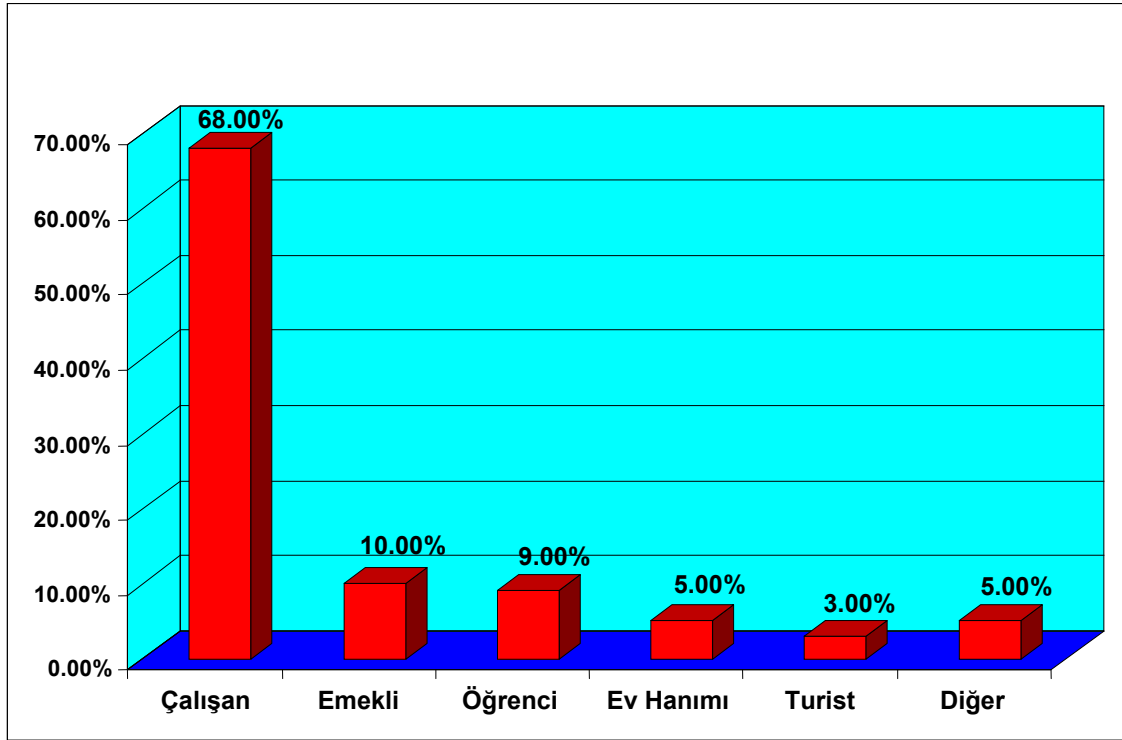
4.1 EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA KENT YAPISI İLE ULAŞIM SİSTEMLERİ ÜZERİNE YAPILAN ANKET

Bölgede yapılan anket çalışmasında, genç ve çalışan nüfusun daha ağırlıklı olduğu Şekil 4.1'de görülmektedir. Bunun nedeni, Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin ticaret, turizm, sosyal ve kültürel alanda yoğun ve işlevsel bir mekan olma özelliğini taşımasıdır. Genç nüfusun bölgede ağırlığını hissettirdiği, aynı zamanda iş dünyasında ve ticari faaliyetlerde de büyük rol aldığını görmekteyiz.



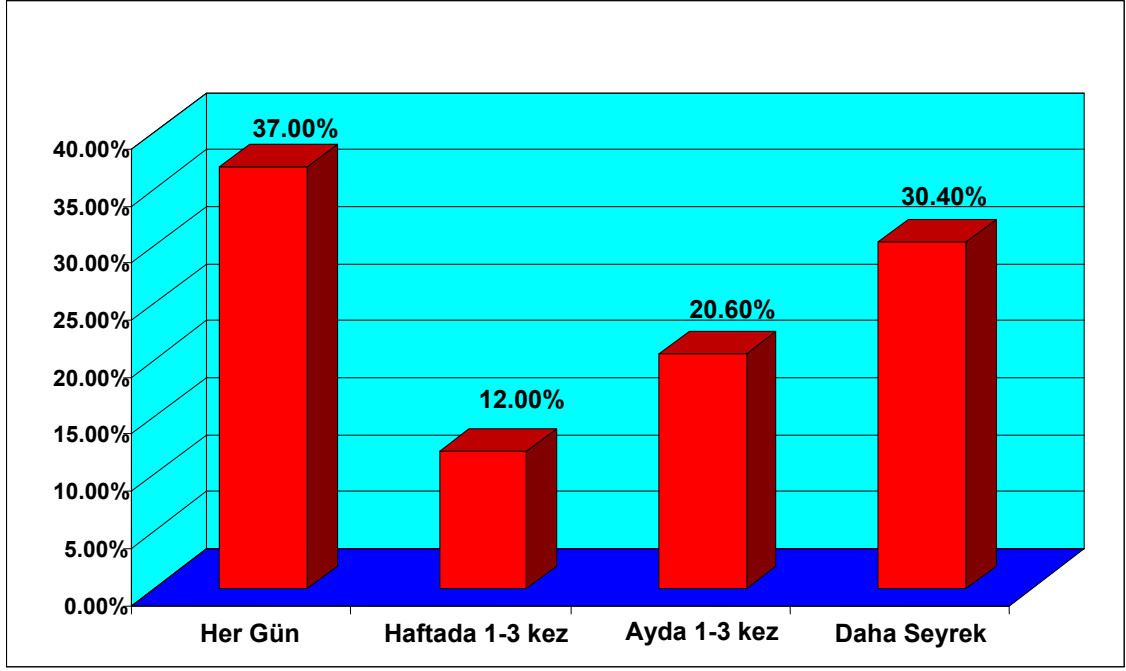
Şekil 4.1: Eminönü'nde ankete katılan deneklerin yaş aralığı

Şekil 4.2'ye göre; Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinde çalışan kesimin fazla olduğu, ancak bölgenin turizm, kültür, eğitim ve ekonomik konumundan dolayı, diğer meslek gruplarının ve turistlerin bir uğrak yeri olduğunu ve bölgenin tarihten gelen bir kent imacını devam ettirdiği izlenimini vermektedir.

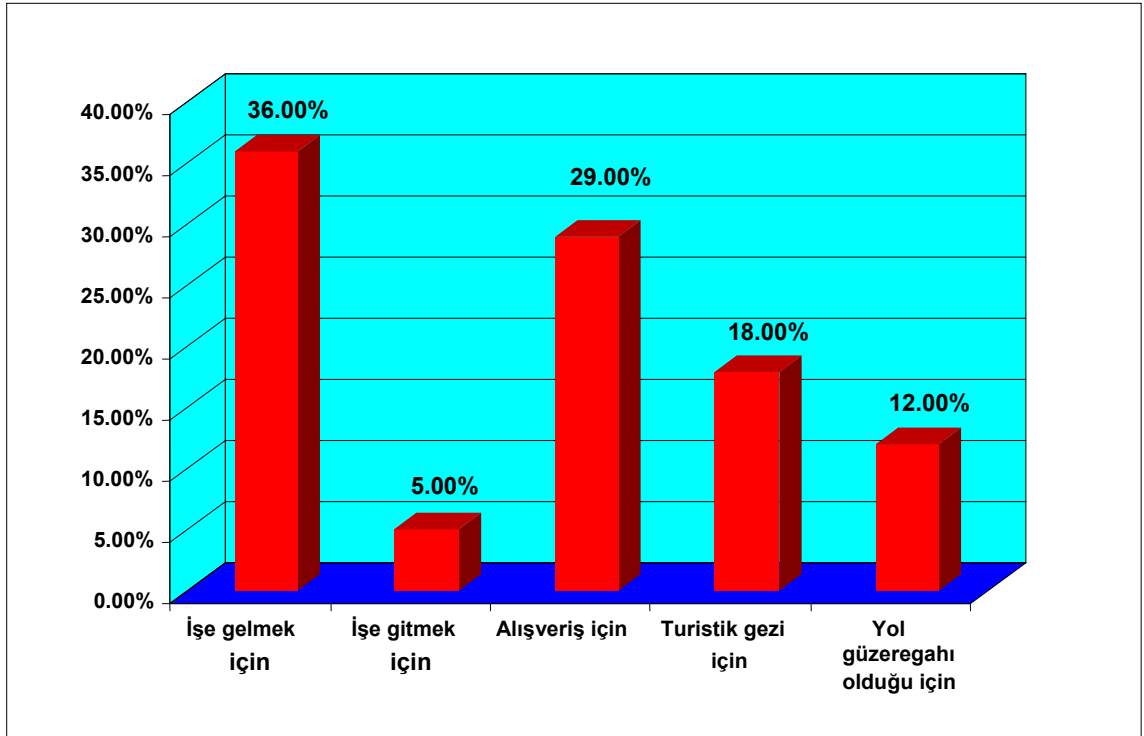


Şekil 4.2: Eminönü'nde ankete katılan deneklerin meslek grubu

Bölgede iş yoğunluğunun fazla olması nedeniyle çalışan insanların haftanın altı - yedi gününü ve günün çoğunu burada geçirip ekonomik piyasayı ve kendi parasal güçlerini ayakta tutmak için mücadele verdiği Şekil 4.3'de görülmektedir. Türkiye ve İstanbul ekonomisine büyük bir istihdam sağladığından dolayı çalışan kesimin büyük bir kısmını teşkil etmektedir. Büyük iş hanları, kapalı çarşı, küçük çaplı ticari alanlar ve işportacıların bölgede var olması ile birçok insanın özellikle Güneydoğu, Doğu Anadolu ve kırsal alanda yaşayıp göç eden ailelerin geçim kaynağının temelini oluşturmaktadır. Bu durum, bölgenin üretimi ve iş olanağı açısından pozitif bir gelişme sağlamaktadır. Bölgenin diğer bölgelere kıyasla birçok sektörde tüketilebilir ürünlerin; her kesime hitap ettiği ve kolayca erişebildiği ticaret merkezlerinin var olmasıyla insanlar bölgeye akın ettiklerini görmekteyiz (bkz. Şekil 4.4).

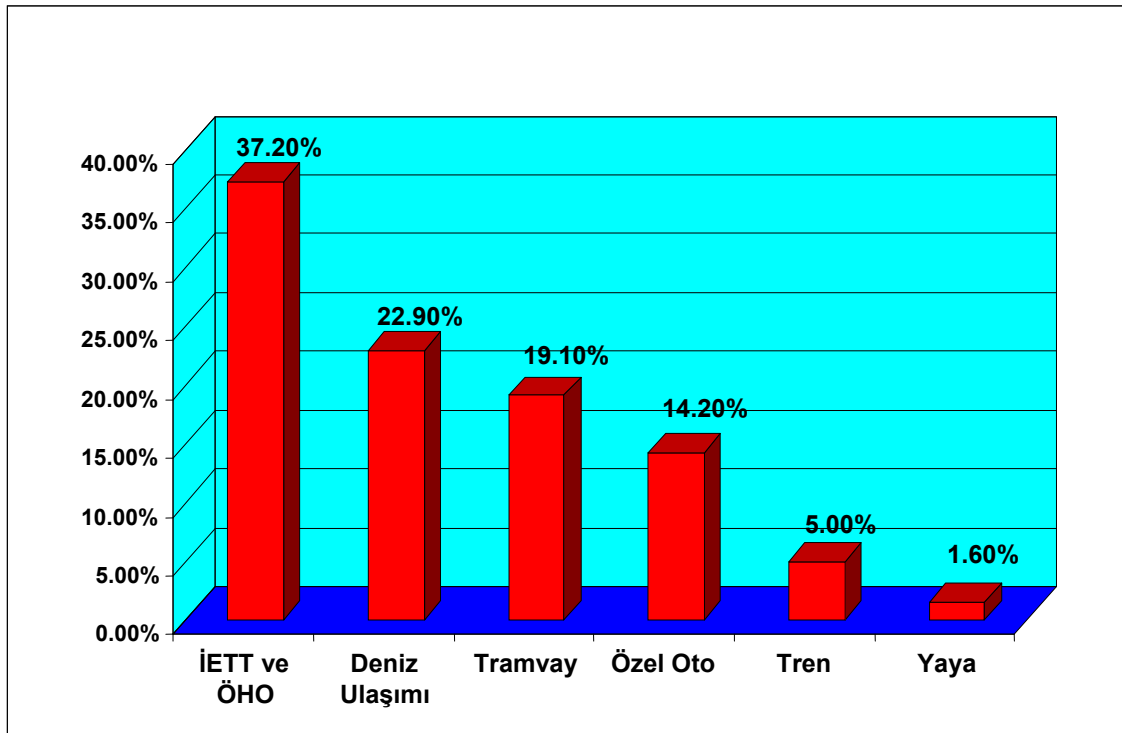


Şekil 4.3: Deneklerin Eminönü bölgesine hangi sıklıkla geldikleri



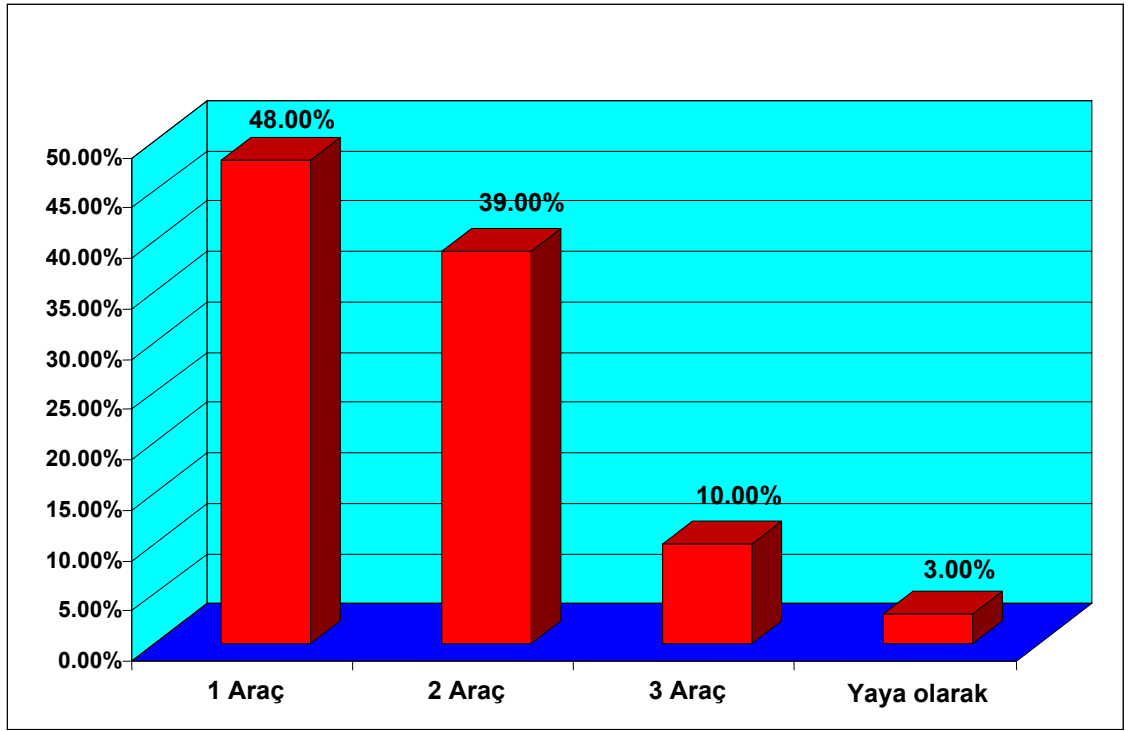
Şekil 4.4: Deneklerin Eminönü bölgesine hangi amaç için geldikleri

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesi Osmanlı Devleti döneminde ve Cumhuriyet'in kuruluş yıllarından günümüze dek İstanbul'un en eski kent merkezlerinden ve konum olarak da çok önemli bir yerleşim yeri oluşturduğundan dolayı ulaşım açısından İstanbul'un diğer bölgelerine göre daha fazla gelişim içerisindedir. Ulaşımın üç ana temeli olan karayolu (İETT, Özel Halk Otobüsü (ÖHO) ve özel otomobil), denizyolu ve demir yolu (raylı sistemler, banliyö treni) ile bölgeye ulaşım sağlanmaktadır. Türkiye'nin her alanında olduğu gibi Eminönü bölgesinde de karayolu (İETT, ÖHO ve özel otomobil) ile ulaşım en ön sıralarda yerini almakta ve bölgenin ulaşım ihtiyacının büyük bir kısmını giderdiği Şekil 4.5'de görülmektedir. Ancak geçmiş yıllara kıyasla denizyolu ile raylı sistemlerde (tramvay, banliyö treni) yapılan yatırımlar ve projeler ile ciddi bir mesafe kat edildiği görülmektedir. Yaya ulaşımı ise, ulaşım ağının minimum kısmını oluşturmakta olup bölge içerisinde konut yerleşim alanının yok olmaya doğru yol aldığı bir göstergesidir. Kişilerin bölgeye ulaşmalarında yaya ulaşımını tercih etmemelerinin sebebi, bölgeye yakın yerlerde ikamet etmediği ve yaklaşık bölgenin 3-5 km veya daha uzağında ikamet ettiğini göstermektedir. Bunun bir nedeni de, bölgede ikamet edecek konut sayısının azlığı da gösterilebilir.



Şekil 4.5: Eminönü bölgesine ulaşmak için sıklıkla kullanılan ulaşım türleri

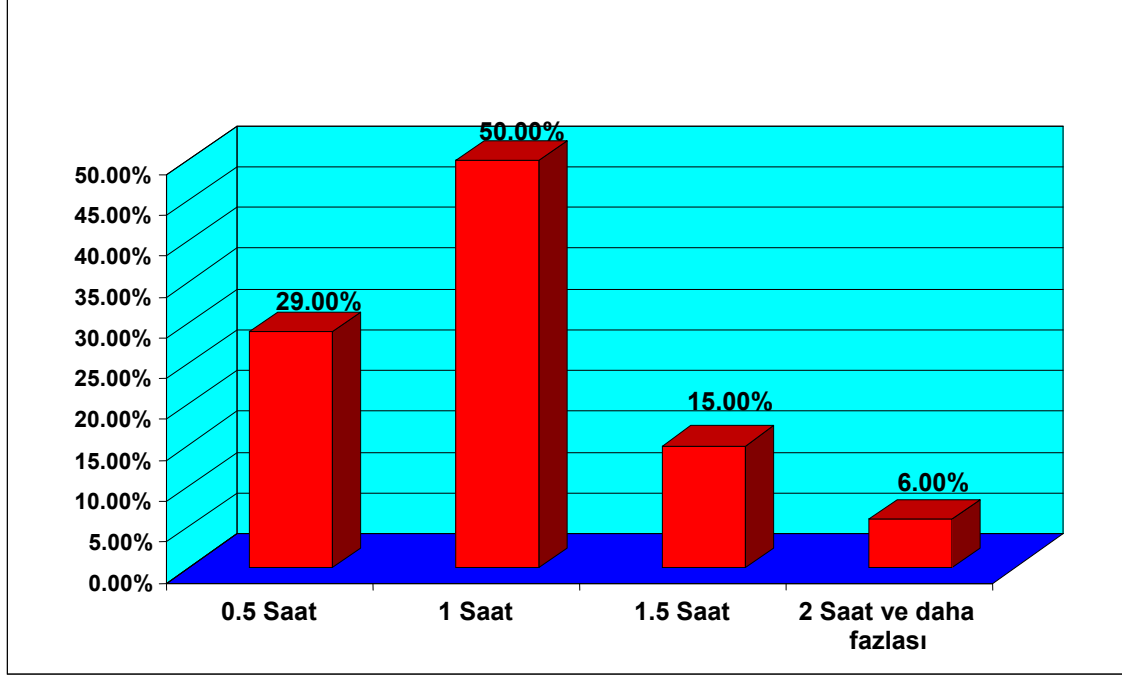
İstanbul gibi metropolitan kentlerde bir bölgeden diğer bölgeye varabilmek kent yapısının en önemli sorununu teşkil ettiği için kent sakinleri birkaç araç değiştirerek varacağı yere ulaşılmaktadır. Bölgeye tek araç ile ulaşıldığı gibi iki araç (otobüs-tren, otobüs-tramvay, otobüs-vapur, özel otomobil-vapur) ve üç araçla (iki otobüs-tramvay, iki otobüs-vapur, otobüs-metrobüs-tramvay vs.) da ulaşım sağlanmaktadır. Bölge ulaşımının büyük bir kısmı tek araç veya iki araçla yapılmaktadır (bkz. Şekil 4.6). Ulaşım ücretlerinin büyük bir gider oluşturduğu günümüzde, bölgede çalışan kişilerin özellikle tek araçlık mesafede ikamet etmeleri dikkat çekicidir.



Şekil 4.6: Eminönü bölgesine ulaşmak için değiştirilen araç sayısı

İstanbul'un diğer yerleşim yerlerinden Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine yolculuk yapanların % 79'u Şekil 4.7'ye göre bir ve bir saatten daha az süre içinde varmaktadır. Bu oran aslında yılın her mevsiminde yoğun olan Eminönü bölgesini diğer bölgeler ile kıyasladığında yüksek bir oran olduğu söylenebilir. Bunun da en önemli nedeni, tarihi yarımada'nın özellikle deniz ve raylı sistem ağı üzerinde yer

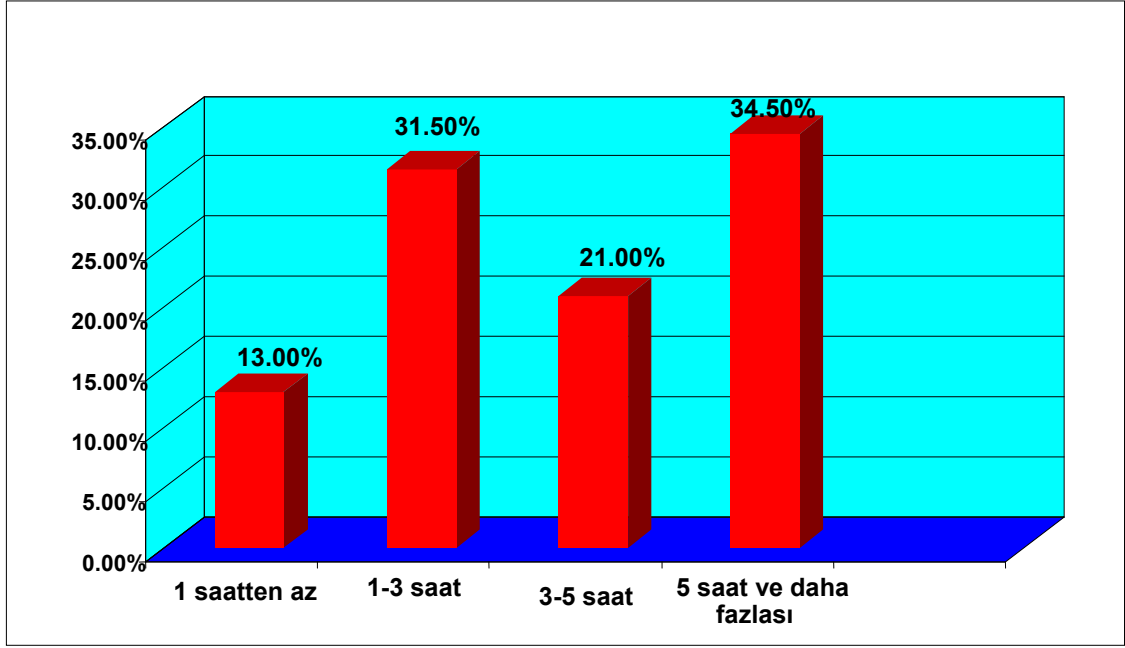
almasıdır. İnşaatı devam eden Marmaray Projesi ve Yenikapı - Taksim metrosunun faaliyete geçmesi ile bölgeye ulaşım süresinin daha da kısalması beklenmektedir.



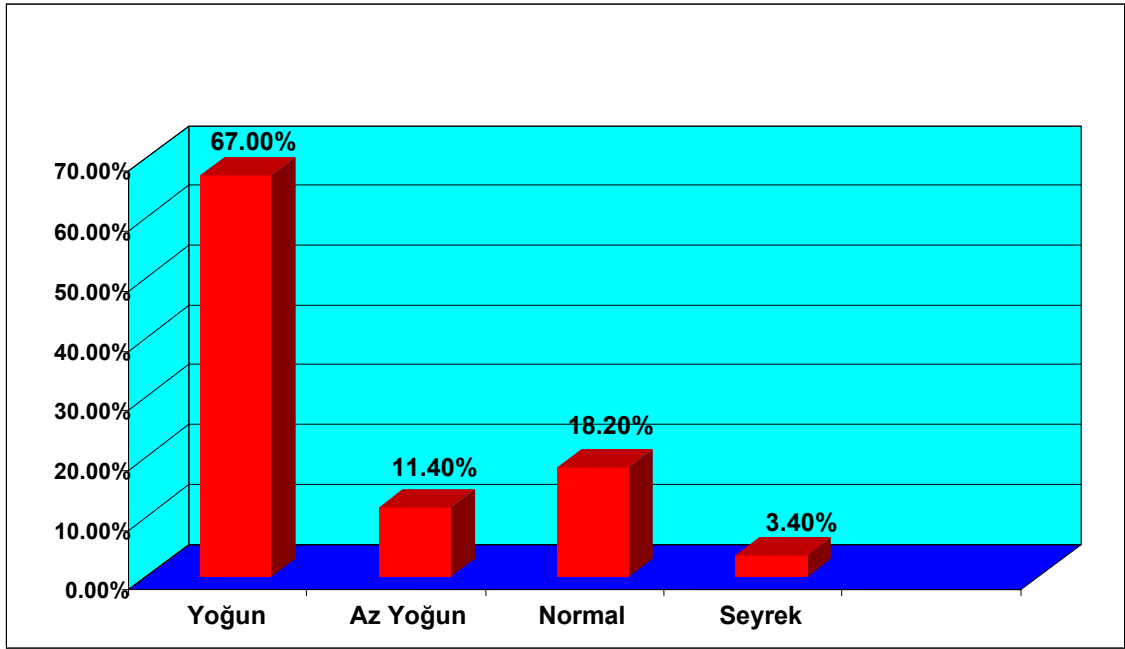
Şekil 4.7: Gelineen bölgeden Eminönü bölgesine varış süresi

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinde, halkın büyük çoğunluğu beş saat ve beş saatten daha fazla zaman geçirmektedirler. Bu da bölgede yaşayan halkın büyük bir kısmını çalışan kesim olduğunu göstermektedir. Eminönü Tarihi Yarımada bölgesi birçok sektöründe barındırdığı için, bölgeye değişik amaçlarla (ticaret, alış-veriş, ziyaret vb.) uğrayan kişilerin en az bir saat kaldıkları görülmektedir. Çünkü alışveriş mekanları, tarihi eserlerin fazla olması sebebiyle insanların bölgeyi çok kolay terk etmedikleri Şekil 4.8’de görülmekte olup bölgeyi sadece transit yolu olarak kullananların kısa zamanda ayrıldıklarını görüyoruz.

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesini İstanbul’un diğer bölgeleri ile kıyasladığımızda yoğun olduğunu söyleyebiliriz. Bölgenin yoğun olması esnaf kesimini mutlu ederken diğer yandan başka amaçlar için bölgede bulunan vatandaşları memnun etmemektedir(bkz. Şekil 4.9).



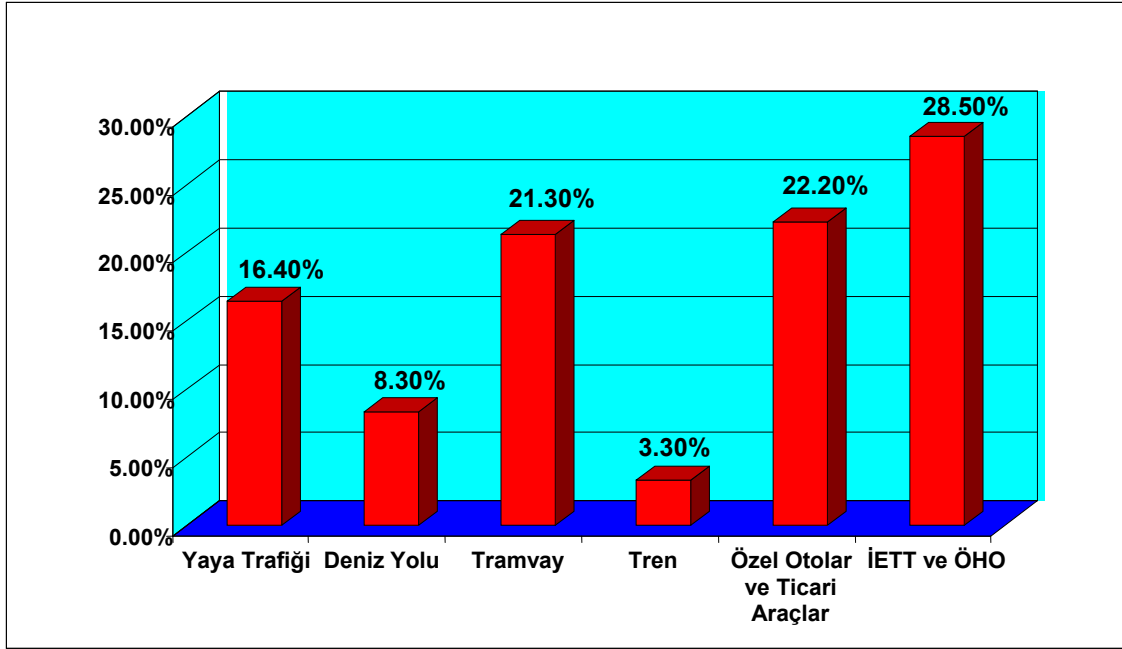
Şekil 4.8: Deneklerin Eminönü bölgesinde harcadıkları süreler



Şekil 4.9: Eminönü ile İstanbul'un diğer bölgelerindeki trafiğin karşılaştırılması

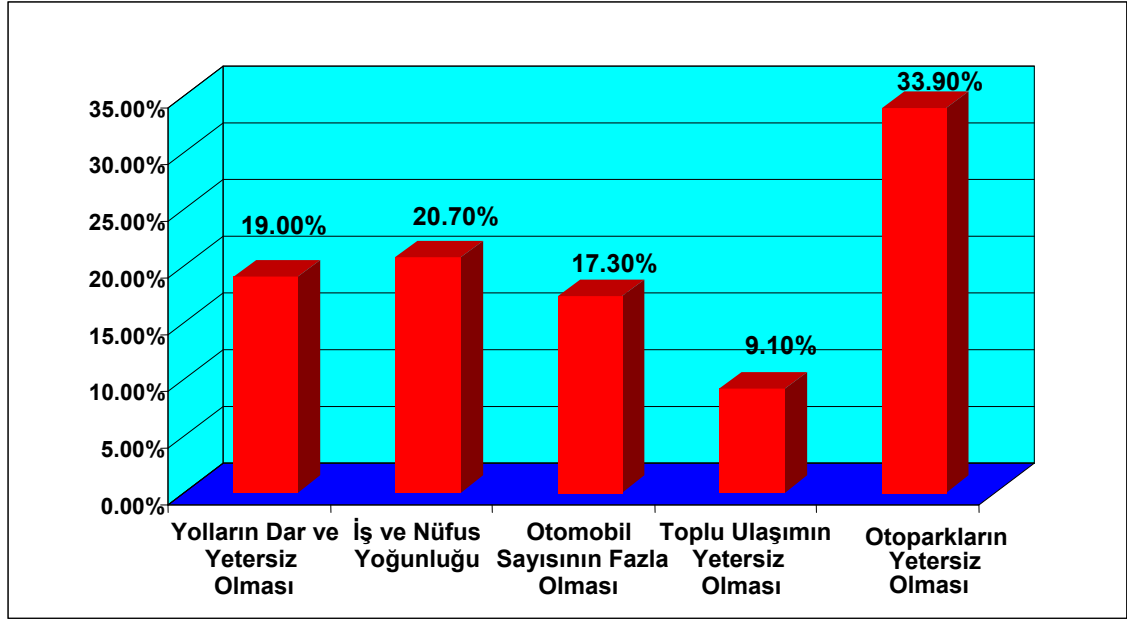
Eminönü bölgesine değişik ulaşım modları görülmektedir. Bunlar arasında yaya trafiği, denizyolu, tramvay, banliyo treni, özel otolar ve ticari araçlar ile İETT ve ÖHO yer

almakta olup, bunlarla ilgili yeni düzenlemelerin yapılması bölge ulaşımını rahatlatacaktır (bkz. Şekil 4.10). İETT ve ÖHO ile ilgili yapılacak düzenlemeler ve çözümler Eminönü ulaşımına ciddi katkı sağlayacak olup özellikle yayaların durak yerlerine kolay ulaşabileceği, ring servislerinin ve kalkış saatlerinin trafik pik saatlerine göre düzenlenmesi gerektiğini söyleyebiliriz. Ayrıca, Tarihi Yarımada'nın trafiğe kapatılmasından sonra ring seferlerinin önemi daha da artmaktadır. Tramvay ile ilgili çözüm düşündüğümüzde tramvay güzergâhında herhangi bir araç ve yayanın girmeyeceği şekilde düzenlenmesi ve trafik lambalarının kaldırılması seyir süresinin daha az olacağı gözlemlenecektir.



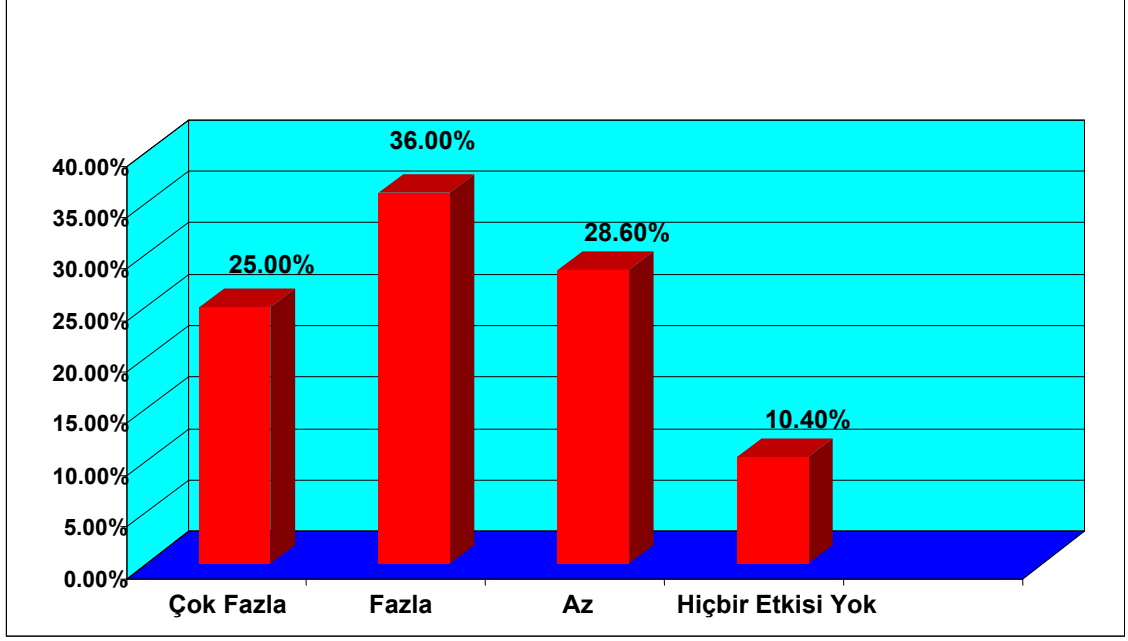
Şekil 4.10: Eminönü bölgesinde öncelikli olarak çözülmesi gereken ulaşım türü

Bölgenin en önemli ulaşım ve trafik sıkıntularından biri de Şekil 4.11'deki gibi otoparkların yetersiz olmasıdır. Özel otolar ve ticari araçlar için kolay ulaşabileceği otopark yerlerinin sağlanması, günün belirli saatleri dışında ticari malların nakliye işlemlerinin yapılmaması, dar ve yetersiz olan yollarda otopark sisteminin kaldırılması ile yaya yolcularının rahatlıkla ticari ve tarihi mekânlara giriş-çıkışının sağlanması ve belirli sokaklar araç trafiğine kapatılması ile bölge ulaşımının rahatlaması sağlanacaktır.



Şekil 4.11: Eminönü bölgesinde en önemli ulaşım ve trafik sorununun belirlenmesi

Kentin mevcut yapısını korumak ve morfolojisine zarar vermemek için bölge ulaşımına etki eden özellikle Marmaray Projesi ve Yenikapı - Taksim Metro Projesi'nin inşaat faaliyetlerinin çok ağır ilerlediği söylenebilir. Yapılan kazı çalışmalarından dolayı tarihi eserlere ve anıtlara herhangi bir zarar verilmemesi için inşaat çalışmalarına ara vermek zorunda kalınmaktadır. Bu çalışmalar Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından denetlenmekte olup çalışmalar yavaş ilerlediğinden dolayı beklenen süre içerisinde yatırımlar tamamlanamadığından iş ve zaman kaybından dolayı maliyetler de artmaktadır. Ayrıca tarihi dokudan dolayı yolların silueti ile ilgili herhangi bir çalışma yapılmamakta olup, bölgenin ulaşım hizmetlerine etki ettiği Şekil 4.12'de görülmektedir. Deneklerin, yaklaşık % 51'i Tarihi Yarımada morfolojisinin, ulaşım problemleri üzerinde etkisi olduğu kanaatindedir.



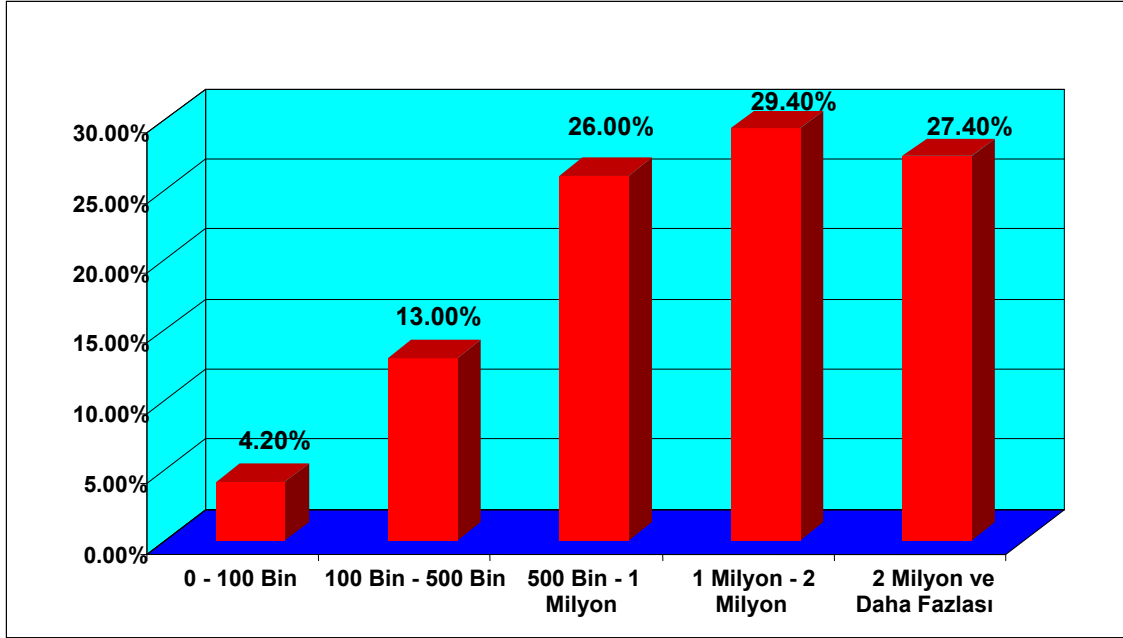
Şekil 4.12: Eminönü bölgesinin tarihi dokusunun ulaşım hizmetlerine etkisi

4.2 YAYA TRAFİK HACMİ ÖLÇÜMLERİ

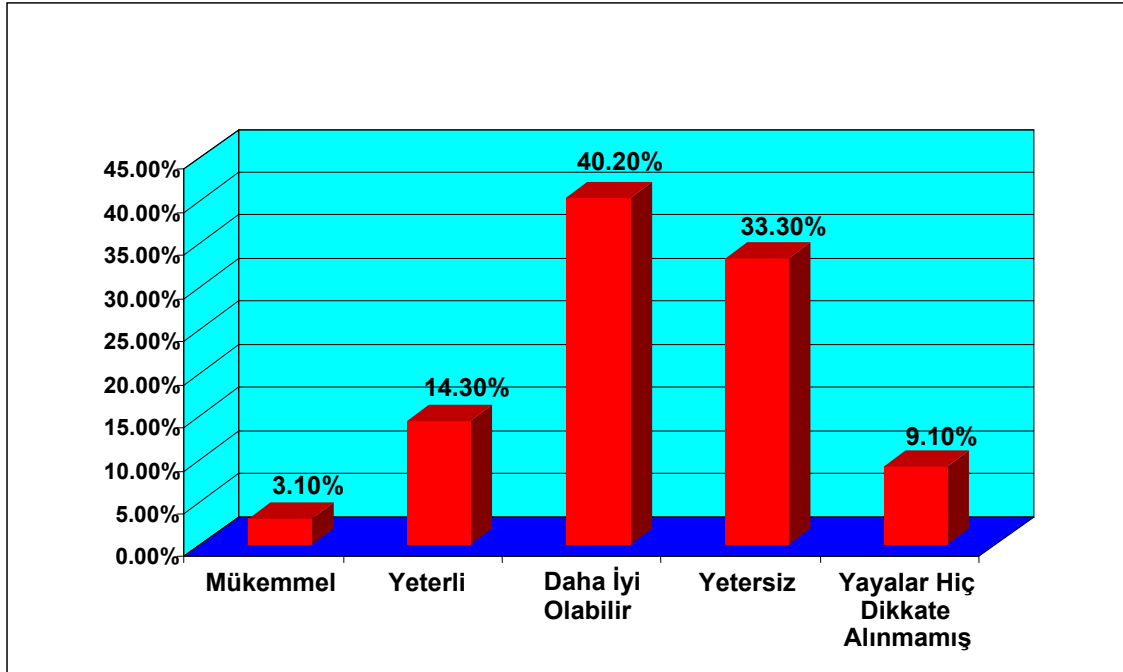
Eminönü Tarihi Yarımada'da yaya trafik hacminin ölçmek ve ulaşım sistemine katkıları amacıyla Mart 2010 tarihinde yaya sayımı yapıldı.

Eminönü Tarihi Yarımada'nın gündüz nüfusu İstanbul ilinin bölgesel olarak en yoğun semtidir. Söz konusu bölgede gece ve gündüz nüfusu arasında kentin tarihsel yapısı, kentin mevcut yerleşim alanı ve morfolojisi bakımından kıyaslanmayacak oranda fark vardır. Bölgede konut alanına pek rastlanılmadığından dolayı tamamen iş merkezi, ticari alanlar, hanlar, kamu binaları, üniversite ve tarihi eserlerin yoğun olmasından dolayı yerleşik nüfus minimize edilmiştir. Bunun tam aksine gündüz ise yukarıda bahsettiğimiz sebeplerden dolayı inanılmaz bir şekilde nüfus yoğunluğu artmaktadır. Gece Eminönü Tarihi Yarımada'sı boşalırken, gündüz nüfus yoğunluğu oldukça artmaktadır. Yapılan çalışmada, deneklerin gündüz bölge nüfusunu tahmin etmeleri istenmiştir. Alınan cevaplar kişilerin nüfusu oldukça farklı algıladığını göstermektedir (Şekil 4.13). Ancak, genel oluşan kanaat bölge nüfusunun bir milyonun üzerinde olduğudur. Gece nüfusunun

yüzbin mertebesinde olduğu göz önüne alınırsa, gündüz bölgenin ne kadar hareketli olduğu anlaşılmaktadır.



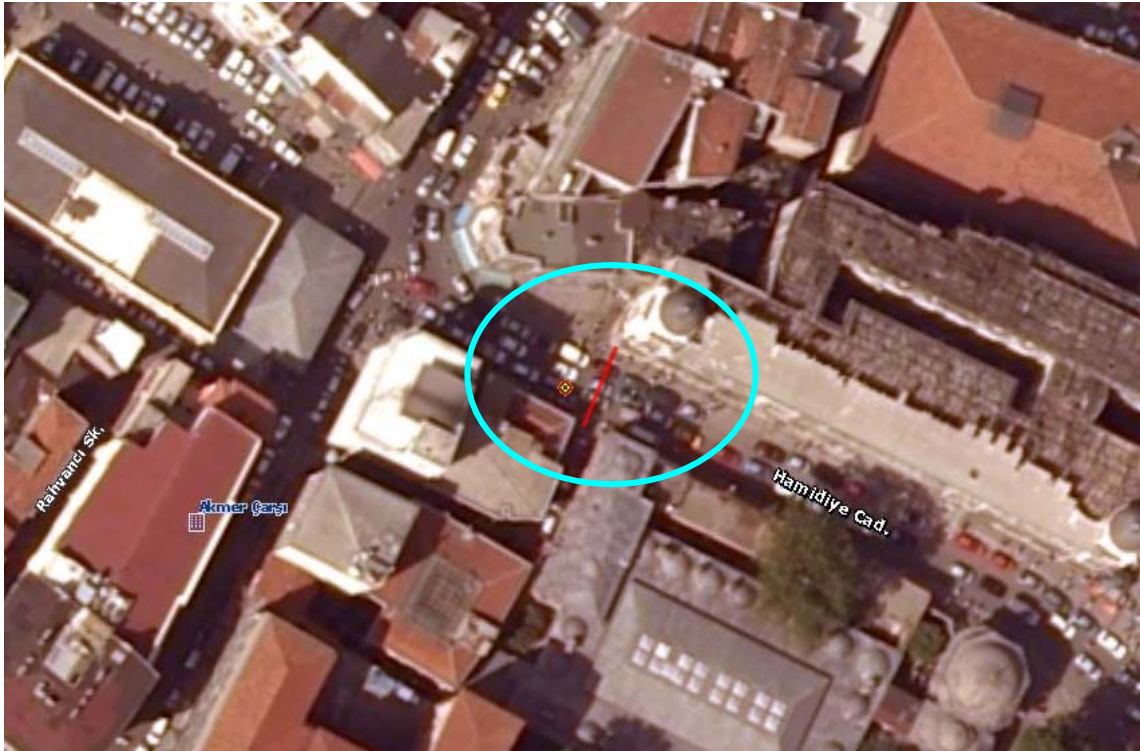
Şekil 4.13: Eminönü bölgesinin gündüz nüfusu



Şekil 4.14: Eminönü bölgesindeki yaya trafiği ile ilgili düzenlemeler

Bölgedeki bu yoğunluk yaya trafiği oluşmasına neden olup araç trafiği gibi yaya trafiği de çözüm isteyen problemlerin başında geldiği Şekil 4.14’de görülmektedir. Bu kadar iş gücünün, trafiğin ve her yöne ulaşım imkânlarının var olduğu bir bölgede yayalar ile ilgili düzenlemelerin acil olarak düşünülmesi gerekmektedir. Ancak yaya trafiği bazı güzergâhlarda dikkate alınmışken birçok sokak ve meydanlarda yaya trafiği ile ilgili herhangi bir plan ve proje yapılmamıştır. Özellikle dar olan sokakların araç trafiğine açık olması, seyyar satıcıların yolu tamamen işgal etmeleri, büyük yüklerin hamallar tarafından taşınması yaya trafiğine etki etmektedir.

Eminönü bölgesindeki yaya trafik hacmini ölçmek amacıyla 12,00 metre genişliğinde ve 240,00 metre uzunluğundaki Hamidiye Caddesi’nde üç hafta boyunca perşembe, cumartesi ve pazar günleri 13.30-14.30 saatleri arasında toplam dokuz gün olmak üzere; bir saatte geçen iki yönlü yaya trafik hacmine ait yapılan sayım yaya trafiği ve ulaşım sistemleri hakkında fikir edinmemize katkı sağlamaktadır (bkz. Şekil4.15 ve Şekil 4.16).

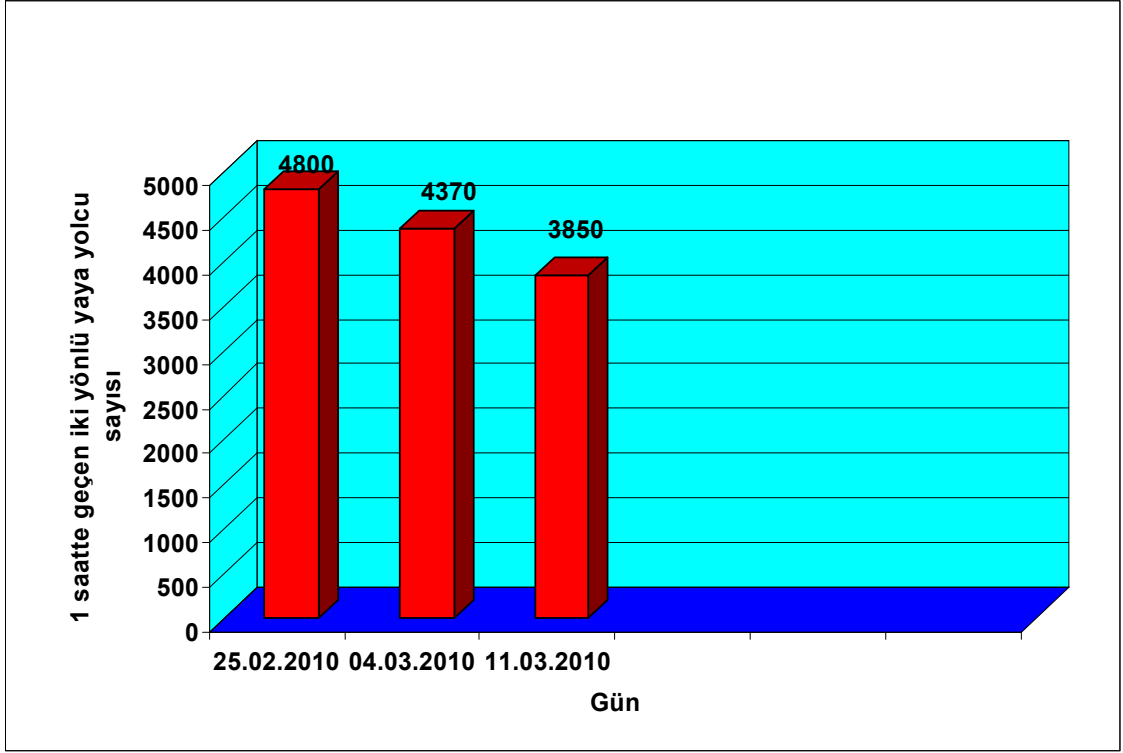


Şekil 4.15: 12 metre genişliğindeki Hamidiye Caddesi
Kaynak : Uydu fotoğrafı. Haziran 2009,

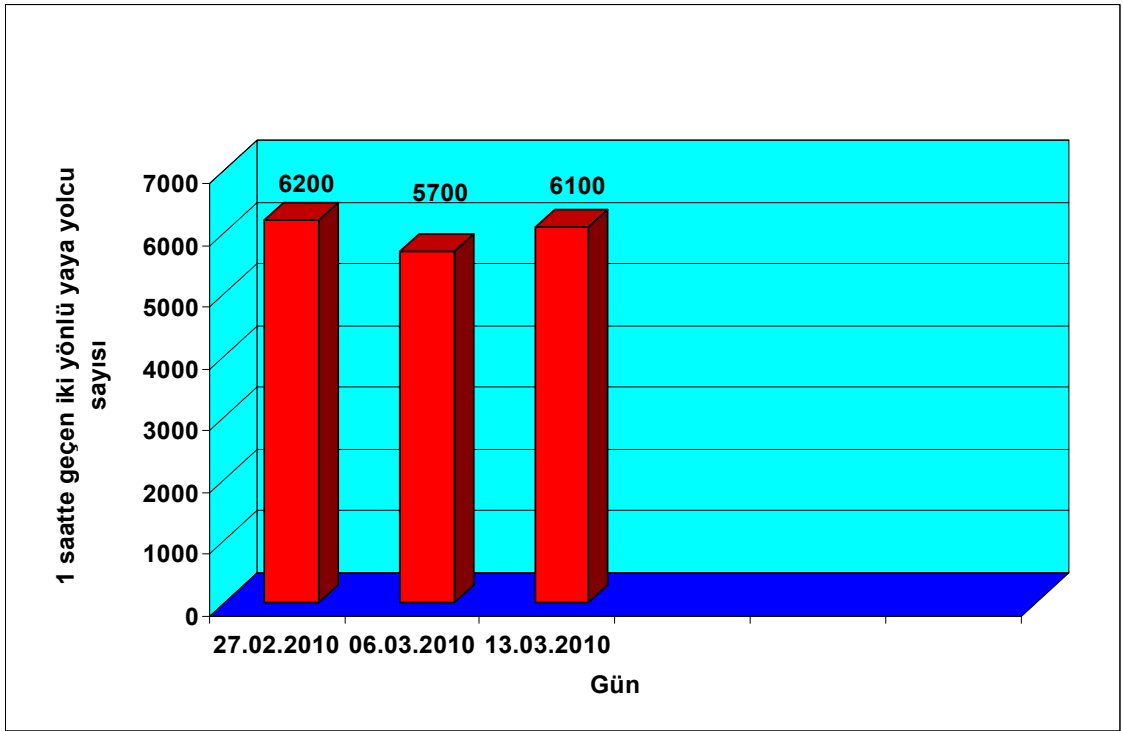


Şekil 4.16: 240 metre uzunluğundaki Hamidiye Caddesi
Kaynak: Uydu fotoğrafı. Haziran 2009,

Bir saat boyunca yapılan sayım işleminde hafta içi perşembe günlerinin; hafta sonu cumartesi günlerine göre daha az yoğun, pazar günlerine göre ise yoğunluğun daha fazla olduğunu Şekil 4.17’de görmekteyiz. Hafta içi perşembe günlerinde bölge normal seyrinde ve yoğunluğunda devam ederken, hafta sonu cumartesi günleri bölgedeki ticaret yoğunluğunun artması ile İstanbul da çalışan kesimin bölgeye alışveriş için akın etmesi, tarihi eserlerin şehir içi ve şehir dışından gelen ziyaretçi akınına uğraması ve yurt dışından gelen turistlerin gezi turlarına katılmaları bölgedeki hareketliliği ve yaya yoğunluğunu artırmaktadır (bkz. Şekil 4.18).

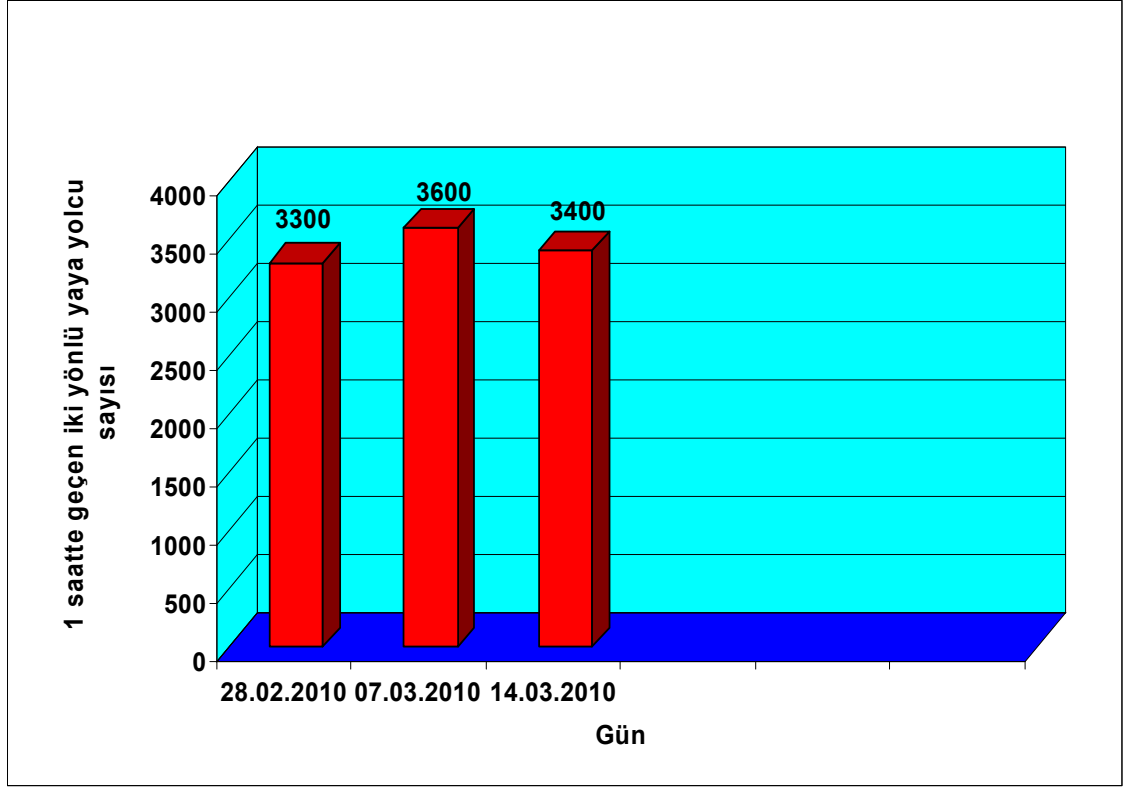


Şekil 4.17: Üç hafta boyunca perşembe günü geçen iki yönlü yolcu sayısı



Şekil 4.18: Üç hafta boyunca cumartesi günü geçen iki yönlü yolcu sayısı

Hafta sonu pazar günleri ise Eminönü Tarihi Yarımada adeta haftanın tüm yorgunluğunu atarak birçok iş yeri ve hanların kepenkleri kapatarak ıssızlığa büründüğü ancak buna rağmen tarihi eserlerin ziyaret edilmesi ve bölgenin tam ulaşım ağının merkezinde olması bölgeyi yinede canlı tutmaktadır (bkz. Şekil 4.19).



Şekil 4.19: Üç hafta boyunca pazar günü geçen iki yönlü yolcu sayısı

5 . SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1 KENT VE KENT MORFOLOJİSİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizde özellikle 1950’li yıllardan sonra yaşanan kırsal alandan kente göç hareketi yönetilemez bir hızda gerçekleşmiş ve bundan dolayı karşılaştığımız sorunlar kentsel yaşam alanlarına etki etmiştir. Gerek her bir kentin geçmişten bu güne taşıdığı kültürel mirasın gerekse doğal özelliklerinin kent imge ve kimliğinin ana bileşenleri olarak temel yönlendiriciler olarak ele alınmamış olmaları istenmeyen bu çarpık sürecin gelişiminde etkin unsurlar olmuşlardır. Kent makro formunun sağlıklı yönlendirilmesinde temel çalışmalar arasında yer alması gereken planlama çalışmalarının olmaması söz konusu ana unsurların göz ardı edilmesinin de temel nedenleri olarak görülmektedir. Çünkü kent planları yapılırken kentin tarihsel yapısının, kent silüetinin, nüfus ihtiyacının, alt yapı ile peyzaj eksikliğinin, yolların, yeşil alanların, eğitim sağlık ve dini tesis alanları gibi donatıların öngörülmemesi kent yapısını ve kentsel yaşam alanının temel sorunları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Medeniyet ile eş anlamlı olarak kullanılan kent sözcüğünün karşılığı olan kentler günümüzde gelişmiş ülke örnekleri dışında genellikle medeniyetten uzak çarpık gelişimlerin yaşandığı merkezler haline dönüşmeye başlamıştır. Şehirleşme ve sanayileşme politikalarımızda da yanlışlıkların temelini plan ve plansız yapılaşmalar oluşturmakta olup, kentlerimiz insan ve ticaret boyutlarından oluşan getirimci pazarlar haline dönüşmüştür.

Kentlerimiz geçmişten gelen kent dokusu, kent mimarisi, kent imacı ve kent kültüründen uzaklaştığını görüyoruz. Tarihten gelen kent dokusunun korunamadığını, yapılan planlarda strateji eksikliklerinin ve plan değişikliklerinin yapılması, kentlerdeki nüfus değişimine yönelik imar planlarının yapılmaması, birçok bölgede plansız yapılaşmaya gidilmesi, göç ile birlikte hızla artan nüfusa karşın konut talebinin karşılanamaması, nitelikli konut eksikliğinin var olması, bürokratik ekonomik ve politik

nedenlerin baş göstermesi, sosyal ve kültürel bilinç eksikliğinden dolayı kent yaşam alanına ayak uydurulmaması, kent dokusu ve morfoloji yapısı olumsuz etkilendiğinden kent yapısı ve dokusunun korunması için;

- İmar planları geleceğe yönelik sosyal ve teknik yapıyı içermelidir.
- Planlamanın hızla tamamlanması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- Planlarda hektar başına düşen kişi sayısına göre yapılaşmaya izin verilmelidir.
- Planlarda kent yaşam alanının en temel gereksinimleri olan donatıların yeterli olması ve erişebilecek konumda olması gerekmektedir.
- Kent dokusuna uygun olmayan yapıların dış cephe tadilatları yapılmalıdır.
- Metruk yapılar kaldırılarak kent imacına uygun yapılar yapılmalıdır.
- Nüfusun yoğunluğu dikkate alınarak göç kontrol altına alınmalıdır.
- Belediyelerce kentsel tasarım ve değişim projelerine hız verilmelidir.
- Belediyeler yeterli arsa üretebilmeli ve planlı konut istihdamı sağlamalıdır.
- Proje ve yapım maliyetlerini düşürücü çalışmalar yapılmalıdır.
- Ruhsatsız inşaat yapımına yetkililerce izin verilmemelidir.

Öngörülen çalışmalar kentlerin ve insanlığın geleceğini devam ettirebilmeleri için kentlerin yenilenerek gerçek değerlerine kavuşturulması gerekmektedir.

Kent dokusunun plansız bir şekilde işlenmesi yaşamın ve kentlerin merkezi olan İstanbul gibi metropolitan kentlerde daha da ön plana çıkmaktadır. İstanbul'un tarihi sürecinden günümüze kadar gelip her alanda kent olgusunun ve yapısının beşiği olan Eminönü bölgesinde yapılaşma koşullarında kısıtlamalar getirilerek kent dokusunun korunması sağlanmalı ve ulaşım sistemlerine ekstra herhangi bir yük getirilmemelidir. Tarihi Yarımada görünümünü olumsuz yönde etkileyecek, doku karakterini bozacak, iri kütleli ve yüksek gabarili yapılanmalara da izin verilmemelidir.

Tarihi Yarımada'nın topoğrafik yapısı, arkeolojik değerleri, tarihi eserlerinin yoğunluğu, kadastral yapısı, sokak dokusu dikkate alındığında, yeni yol açılması veya yol genişletilmesi gibi imar hareketlerinin pek mümkün olmadığı görülmektedir. Bu sebeple, dokuyu bozacak ve motorlu taşıt trafiğini cazibe haline getirecek şekilde yeni yol açılması düşünülmemelidir. Bölgedeki mevcut yol profilleri, parklanma, sevkiyat gibi problemlerden dolayı pek verimli kullanılamamaktadır.

Eminönü bölgesi ulaşım kademelenmesi, üst yapıları ve değerleri cadde ve sokakların büyük çoğunlukla asfalt kaplama olduğu, envanterin yoğunlaştığı tarihi dokularda, özellikle Hanlar bölgesi, Sultanahmet, Cankurtaran ve Kumkapı gibi bazı bölgelerde arnavut kaldırımlı sokakların olduğu görülmektedir. Merdivenli yollar ise eğimin yüksek olduğu Gedikpaşa'da dikkati çekmektedir. Ayrıca Hanlar bölgesinde de merdivenli yollara rastlanmaktadır. Hanlar bölgesi, Kapalıçarşı ve çevresi, çok dar sokak dokusunun, çıkmaz sokakların da yoğun olduğu bir alandır. Özellikle toptan ve perakende ticaretin yoğun olarak hizmet verdiği bölgede dar, eğimli, merdivenli sokak dokusu servis imkânlarını ve yaya ulaşımını zorlamaktadır.

5.2 EMİNÖNÜ TARİHİ YARIMADA ULAŞIM SİSTEMLERİ İLE İLGİLİ SONUÇ VE ÖNERİLER

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinde ankete katılan deneklerin % 46,10'u 26-40 yaş gurubunu, % 29,40'ı 41-55 yaş gurubunu, % 14,10'u 10-25 yaş gurubunu ve % 10,40'ı ise 56 yaş ve üzerini teşkil etmekte olup bölgenin genelinde genç nüfusun yoğunluğu hissedilmektedir. Deneklerin % 68,00'lik kısmı çalışan kesimi temsil etmektedir. Bölgeye hergün gelenlerin oranı % 37,00'lik bir oranla beraber, deneklerin işe gelmek ve işe gitmek amacıyla bölgede bulunmaları veya iş amaçlı başka bölgelere geçmeleri % 41'lik bir kesimi teşkil etmektedir. Yapılan çalışmada, gündüz nüfusunun gece nüfusunun en az on katı fazla olduğu görülmüştür.

Eminönü Tarihi Yarımada hala tarihten gelen misyonunu devam ettirdiği, genç ve çalışan kesimin bölgede ağırlıkta olması, aynı zamanda deneklerin % 47,00'lik kesimin alışveriş ve turistik gezi amaçlı bölgeye akın etmesi bölgenin ticaret, turizm, sosyal ve kültürel alanda yoğun işlevselliğini devam ettirdiğini ve bu işlevselliğin ulaşım sistemlerine de yansıdığını ve etkilendiği söylenebilir.

Eminönü Tarihi Yarımada da yapılan anket ve yaya sayımında da anlaşıldığı gibi deneklerin % 27,40'ı bölgenin gündüz nüfusunun 2 milyon ve daha fazla olduğu, % 29,40'ı 1-2 milyon arasında olduğu, % 26,00'si 500 bin – 1 milyon arasında olduğunu ifade etmekte olup bölgenin ne kadar yoğun olduğunun bir göstergesidir. Ayrıca,

bölgede çalışan ve ikamet eden kişilerin bile gündüz bölge nüfusunu tahmin etmede ne kadar zorlandıklarını göstermektedir. Deneklerin % 40,20'si Eminönü Tarihi Yarımada bölgesindeki yaya trafiği ile ilgili düzenlemelerin daha iyi olabileceğini, % 33,30'u yayalar ile ilgili düzenlemelerin yetersiz olduğunu ve % 9,10'u ise yayaların hiç dikkate alınmadığı belirtilmektedir. Buradan hareketle, çalışma bölgesinde yaya trafiğini artıracak önlemlerin alınması gerektiği sonucuna varılmaktadır.

Aynı zamanda Eminönü Tarihi Yarımada da yaya trafiği hakkında bilgi edinmek için, bir çalışma yapılmıştır. Çalışma, 12,00 metre genişliğindeki 240,00 metre uzunluğundaki Hamidiye Caddesi'nde bir saatte geçen iki yönlü yaya yolcu sayım hesabı yapılarak, hafta içi perşembe gününün üç günlük sayım ortalaması 4340 kişi/saat, hafta sonu cumartesi gününün üç günlük sayım ortalaması 6000 kişi/saat, hafta sonu pazar gününün üç günlük sayım ortalaması 3434 kişi/saat olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan sayım, yaya trafiği ve ulaşım sistemleri hakkında ne tür çözüm ve proje üretilmesi gerektiği hakkında fikir edinmemize katkı sağlayacak olup çalışan ve ziyaretçi açısından gündüz nüfusunun en yoğun olduğu bölge itibari ile yaya trafiğini değişik bölgelere dağıtacak, mekânlar arasında yaya ulaşımını kesintisiz bir şekilde sağlayacak ve belirli aralıklarla diğer ulaşım sistemleri alternatiflerine imkân verecek şekilde oluşturulması için farklı uygulamalara gidilmelidir. Bu doğrultuda taşıt trafiğine kapalı sadece yayalara özgü cadde ve sokakların düzenlenmesi gerekir ki bu aynı zamanda bölge ticaretine ve esnafa da ciddi bir katkı sağlamaktadır. Ayrıca günün belirli saatleri dışında ticari araçların ve yük taşıyan hamalların yükleme, boşaltma, sevkiyat işlemleri için dar sokaklara girip yaya trafiğini engellemesine ve sabah saat 09.00'dan sonra, akşam ise 18.00'den önce yükleme boşaltma işlemlerinin yapılmasına yetkililerce izin verilmemelidir.

Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine gelen deneklerin % 34,50'si gün içinde 5 saat ve daha fazla zaman dilimini, % 21,00'i 3-5 saat zaman dilimini, % 31,50'si 1-3 saat zaman dilimini burada geçirmektedirler. Bir saatten az kalanların oranı ise sadece % 13,00 tür. Bu sonuçlara bakılarak, bölgede gündüz yaşayanların büyük bir çoğunluğunun iş amaçlı bulunduğu söylenebilir.

Eminönü bölgesindeki taşıt trafiğini İstanbul'un diğer bölgelerindeki taşıt trafiği ile karşılaştırılması yapıldığında ankete katılan deneklerin % 67,00'si Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin daha yoğun olduğu, sadece % 3,40 gibi düşük bir kesimin seyrek olduğu ifade etmekte olup, bölgenin hem tarihi ve jeopolitik kent yapısı olarak hem de iş ve ticaret merkezi olarak İstanbul'un kalbi konumundadır. Geçmiş yıllardan beri gelen yoğunluğun ekonomik krizin kendisini hissettirmesi ile azda olsa azalma görüldüğü, ancak yine de İstanbul'un diğer bölgeleri ile kıyasladığımızda yoğun olduğunu söyleyebiliriz. Bölgenin yoğunluğunu ciddi oranda azaltılacak çalışma ve projelere imza atılması gerekiyor. Bunun için balık ticaretinin, serbest borsa ticaretinin ve dış ülkelerden gelen malların sebebiyet verdiği işportacı seyyar satıcılar gibi bazı ticari fonksiyonlarında başka bölgelerde istihdamı ve nakliye işlemlerinin sağlanması hem kent dokusuna hem de bölgedeki yaya ulaşımı ve taşıt ulaşımına rahat bir nefes aldıracağı gözükmektedir.

Ankete katılan deneklerin Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine ulaşmak için sıklıkla kullandıkları ulaşım türlerinin başında % 37,20'si İETT ve ÖHO, % 14,20'si özel otomobil olup toplamında % 51,40 gibi bir oran ile yani ortalama olarak her iki kişiden bir kişi bölgeye ulaşmak için karayolu ulaşım sistemlerini kullanmaktadırlar. Buradan hareketle, bölgede çalışan ve ziyaret eden kişilerin büyük bir çoğunluğunun tarihi yarımada ikamet etmediğini söyleyebiliriz.

Eminönü Tarihi Yarımada da öncelikli olarak çözülmesi gereken ulaşım türünün başında ankete katılan deneklerin % 28.50 ile İETT ve ÖHO gelmektedir. Bunu % 22,20 ile özel otomobiller ve ticari araçlar takip etmektedir. % 16,40 oran ile yaya trafiğinin de dikkate alınması gerektiği görülmektedir. Özellikle, dar sokakların araç trafiğine kapatılması ve yaya olarak tanzim edilmesi faydalı olacaktır.

Ankete katılan deneklerin; bölgede en önemli ulaşım ve trafik sorunun başında % 33,30 ile otoparkların yetersiz olması, % 20,70 ile iş ve nüfus yoğunluğu, % 19,00 ile yolların dar ve yetersiz olması ve % 17,30 ile otomobil sayısının fazla olması ile bölgenin şuanki mevcut karayolu ulaşım sistemini kaldıramadığı ve karayolu ulaşımının hiçbir zaman tarihi kent dokusuna uygun olmadığı, karayolu ulaşımının veya lastik tekerlekli taşıt trafiğinin tarihi doku üzerindeki olumsuz etkileri olduğu sonucuna varılmıştır. Bölgenin

tarihi dokusunun ulaşım hizmetlerine etkisinin olduğu, kent silüetine herhangi bir zarar vermemek için çalışmaların çok yavaş ilerlediğini yapılan anket çalışmasından da anlaşıldığı gibi deneklerin % 25,00'i tarihi dokunun ulaşım hizmetlerini çok fazla etkilediği, % 36,00' sı fazla etkilediği, sadece % 10,40 kesiminin tarihi dokunun hiçbir etkisinin olmadığı ifade edilmektedir.

Karayolu sistemleri, taşıdığı yolcu kapasitesinin çok üstünde kentsel alanları işgal etmekte ve parklanma problemlerine sebep olmaktadır. Bunun için motorlu taşıt trafiğinin caydırıcı ve toplu taşıma sistemlerinin özendirici olabilmesi için özel araçların Tarihi Yarımada dışında veya Tarihi Yarımada'nın içindeki uygun alanlarda park edebilmeleri için otopark alanları oluşturulması gerekmektedir. Bu otopark alanlarının toplu taşıma istasyonları ile entegrasyonun sağlanması kaçınılmazdır. Özel oto sahiplerinin bölge dışında park ettikten sonra, toplu taşıma sistemlerinin kullanımı özendirilmelidir.

Eminönü Tarihi Yarımada ulaşım sisteminin temel felsefesi, insanların ekonomik, hızlı, konforlu ve güvenli bir biçimde ulaşımı nasıl planlanmalı şeklinde olmalıdır. Deneklerin % 22,90'u denizyolu ulaşımını ve % 24,10'u raylı sistemler ulaşımını kullanarak bölgeye ulaşmaktadır.. Bu oran geçmiş yıllara göre ciddi bir artış gösterip ulaşım sistemlerini rahatlattığını söyleyebiliriz. Toplu taşıma kapasiteleri açısından en yüksek seviyeye sahip olan denizyolu ulaşımı ile raylı sistemler ulaşımını daha etkin bir şekilde kullanıp bölgede etkinliğini artırmak için sistemlerin birbirleriyle entegre edilmesi yayaların bir sistemden diğerine geçerken hızlı, güvenli ve rahat ulaşmalarını sağlamak amacıyla ve özellikle iskele alanı ile raylı sistemlerin birleştiği alan arasında hareket edecek yolcular için oluşturulacak yaya güzergahlarının lastik tekerlekli araç trafiği ile kesişmemesine, kesiştiği durumlarda ise yayanın lehine olan düzenlemelerle çözüme kavuşturulması konusunda gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.

Deneklerin % 48,00'i Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine tek araç ile ulaşıldığı gibi, % 39,00'u iki araç ile (İETT-Banliyö Treni, İETT-Tramvay, İETT-Vapur, Özel Otomobil-Vapur) bölgeye seyahat edip bu seyahat esnasında deneklerin % 79,00'u bir ve bir saatten daha az bir süre içinde bölgeye ulaşarak, Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin tüm ulaşım sistemlerini içinde barındırmanın avantajlarını yapılan anket sonuçlarından

görebilmekteyiz. Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin ulaşım sistemleri İstanbul ilinin diğer bölgelerine göre ulaşım sistemlerinin daha iyi olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca kısa zamanda faaliyete geçecek olan Marmaray Demiryolu Hattı, bölgedeki en önemli ulaşım transfer noktası olan Yenikapı Aktarma Merkezi, Taksim-Yenikapı-Bağcılar Metro Hattı, Havaalanı-Yenikapı Hafif Metro Hattı, Yedikule-Sirkeci Cadde Tramvayı Hattı, İDO Deniz Ulaşım Sistemleri ve karayolu ulaşım sistemleri ile entegre olarak, hem Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinde ulaşım sistemini rahatlatacak hem de İstanbul metropol dahilinde bir çok noktaya erişim imkanı sağlayacaktır.

Yenikapı İskele Alanı ile Yenikapı Metro İstasyonları arasındaki güçlü yaya sirkülasyonuna cevap verecek düzeyde, kesintisiz bir yaya aksı oluşturulması kaçınılmazdır.

Yenikapı Ulaşım Transfer Merkezinin çevresinde her ne kadar uygun fonksiyonlar verilmişse de buraya olacak yoğun yolcu talebi nedeniyle, planla belirlenen kabuk kırılarak kendiliğinden oluşan yeni ticaret alanlarının, geri kazanılmaya çalışılan konut alanları ile birlikte, diğer mevcut konut alanlarına sıçramasına izin verilmemelidir. Bu alanın Eminönü'nün trafik yükünü azaltması dışında kesinlikle Eminönü Meydanı veya geleneksel ticaret alanı olan Hanlar bölgesinin alternatifi olarak düşünülmemelidir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Aliğaoğlu, A., 2003. Afyon’da Şehir Morfolojisinin İki Unsuru: Cadde-Sokak Sistemi ve Konutlar Coğrafya Bilimler Dergisi 1(2), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, ss.63-83

Aydemir, Ş., Aydemir, S. E., Ökten, N., Öksüz, A., Sancar, C., Özyaba, M., 1999. *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*, KTÜ Mühendislik Mimarlık Fakültesi Ders Notları, Trabzon.

Aysu, E., 1990. *İstanbul Anakent Alanında Kentiçi Devingenlik Ölçüsü*, Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Bilgen, H., Özcan, G.B., 1989. İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri, T.B.M.M. Kültür ve Sanat Yay., Ankara.

Conzen, M.P., 1978. “Analytical Approaches to urban landscape”, In Butzer, K. (ed.), *Dimensions of Human Geography*,

Eke, E.,A., 1982, “*Anakent Yönetimi ve Yönetimlerarası ilişkiler*”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Yayını, No:505,

Ersoy, M., 2006. “İmar Mevzuatımızda Planlama Kademeleri ve Üst Ölçekli Planlama Sorunu”, ODTÜ, Ankara.

İnan,U.,1996.Türkiye’de İmar Planlaması Kapsamında, Uygulama Sürecinde Karşılaşılan Sorunların İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.102

Karakuyu, M. 4. Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilisim Günleri, 13 – 16 Eylül 2006 / Fatih Üniversitesi / İstanbul-Türkiye

Karakuyu, M., 2001. “The Physical Growth of İstanbul: A Case Study” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fatih Üniversitesi, İstanbul.

Kaya, E., 2004. *Kentleşme ve Kentlileşme*, İlke Yayıncılık, İstanbul

Keleş, R., 2006, *Kentleşme Politikası*, İmge Kitapevi, Ankara.

Keleş, R, 1990. *Kentleşme politikası*, İmge Kitabevi, Ankara, ss.31-36

Krier, R. 1979. *Urban Space*, Academy Editions, London, s.172.

Kuban, D., 1996. İstanbul bir kent tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul. Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

Memlük, Y., 2004. Yakın Geçmişten Geleceğe Peyzaj Oluşumları, Peyzaj Mimarlığı 2. Kongresi Bildiri Kitabı, ss.188-197

Okubay, M., 2008. “Bölgesel Otopark Yönetimi ve Stratejileri: Tarihi Yarımada-Eminönü Bölgesi Örneği” yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi FBE, İstanbul.

Özdemir, S.,2008. “5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu İle Yetki Alanı Genişletilen Büyükşehir Belediyelerinin İmar Planı Değişiklikleri Açısından İrdelenmesi”, yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniv.ŞBP, Konya.

Türkçe Sözlük, 1983. *Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu*, Ankara.

Uzun, G., 1993. *Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması*, Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ders Kitabı, No 48, Adana.

Whitehand, J.W.R. 1992. Recent Advances in Urban Morphology, *Urban Studies* 29, pp.619-636.

Yıldız, F., 1999. *İmar bilgisi, planlama uygulama, mevzuat*, Nobel Yayın Dağıtım Ankara.

Yılmaz, Ö., 1980. Sonrası İstanbul’da Kent Merkezi Dışında Oluşan Konut Alanlarının Gelişim Sürecinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, 2005.

Yücel, A., 1971. “Metropolitan Planlama”, *Devlet Planlama Teşkilatı*, Yayın No:1027, Ankara.

İmar Kanunu (3194 s.k). **Resmi Gazete**, 18749; 09 Mayıs 1985.

İmar Kanunu (6785 s.k). **Resmi Gazete**, 18335; 08 Mart 1984.

Sürekli Yayınlar

Ceritli, İ., 1995. Şehirleşmeye bağlı çevre sorunlarını oluşturan temel kaynaklar, *Ekoloji Çevre Dergisi* (17), ss. 15-21.

Çakılcıoğlu, M., 2004. "İstanbul Merkezi İş Alanının Gelişimi/ Değişimi" Dünya Şehircili Günü 28.Kolokyumu, ODTÜ, İstanbul.

Gül, A., Atken, S., 2007. Üniversite Kampusü Açık Yeşil Alanların Kent Kimliği Üzerindeki Rolü ve Etkisi, 15. Yıl Mühendislik Mimarlık Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 1(2), Isparta.

İmar ve İskan Bakanlığı, 1973. 50 yılda imar ve yerleşme 1923-1973, İmar ve İskan Bakanlığı, Ankara, ss.28-29, 31.

İsbir, E., 1986. Şehirleşme ve Meseleleri, Ocak yay., Ankara. ss.3, 28-30, 35-38

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003. "1/5.000 Ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu", İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, 2003. "1/1.000 Ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu", İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2004-2009. İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harita Müdürlüğü, 2004. İstanbul.

İstanbul Nazım Planı, 1980. İstanbul.

Kaya, E., 2005. Sabancı Üniversitesi Eğitim Programı, Pendik Belediyesi, İstanbul.

Kubat, A.S. Topçu, M. (2009). Antakya ve Konya tarihi kent dokularının morfolojik açıdan karşılaştırılması. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*.

Kubin, G., 1994. Kent Plancısı Kent Planlama Sürecinde Misafir Sanatçı Değildir, Planlama sayı:11, TMMOB ŞPO., Ankara.

Önem, A.B., Kılınçarslan, İ., 2005. Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, /A, Mimarlık, Planlama ve Tasarım, *İTÜ Dergisi*. 4 (1), ss.115-125.

Scott, A., J., 2004. *Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi*. K. Cihangir Çamur (Çev.), TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, *Planlama Dergisi*. 3 (29), ss.26-32.

Tam, D., 2004. Çevre Duyarlı Planlamanın ve Deprem Duyarlı Planlamanın Bütünleştirilmesinin Sağlayacağı Faydalar, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, *Planlama Dergisi*. **3** (29), ss.67-74.

Tatlıdil, E., 2009. Kent ve Kentli Kimliği; İzmir Örneği, Ege Akademik Bakış. **9** (1), ss.319-336.

Tekel, A., 2002. “Metropolitan Planlamanın Önemi ve Gerekliliği Üzerine”, *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*. **2** (1), Ankara.

Toprak, Z., Eldem, E., Baydar, O., ve Koraltürk, M. 1997, İstanbul. Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

Ulu, A., Karakoç, İ., 2004. Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, *Planlama Dergisi*. **3** (29), ss.59-66.

Ulusoy, A., Vural, T., 2001, Kentleşmenin Sosyo Ekonomik Etkileri, *Belediye Dergisi*. **7** (12).

Ünal, T., 1987. Merkezi Yönetim ve İmar Konuları, İmar Planlama mevzuatı ve Uygulaması. 14. İskan ve Şehircilik haftası Konferansları, A.Ü. SBF, Ankara.

Vakıflar Genel Müdürlüğü, 2004. İstanbul.

Diğer yayınlar

Karakaya, İ., 2007. Küreselleşme ve Kent, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi <http://iskenderkarakaya.wordpress.com> [8 Haziran 2007].

Oktay, D., 2009. Dosya: Kentsel Yaşam Kalitesi Sürdürülebilirlik, Yaşanılabilirlik ve Kentsel Yaşam Kalitesi http://webdeyim.net/tr/e_dergi/mimarlar-odasi-bursa-subesi/21-uluslararası-yapı-ve-yasam-kongresi/2009/158

Ural, T., 2009. Kent Planlama Ders Notları, <http://www.tugrulural.com>. [3 Mart 2009].

Marmaray resmî sitesi

<http://asterweb.jpl.nasa.gov/gallery/images/istanbul.jpg>.

www.ibb.gov.tr

<http://www.insanbilimleri.com>

www.kultur.gov.tr

www.tepav.org.tr/sempozyum/2006/bildiri

www.tdk.gov.tr

www.turksatonline.com

www.whc.unesco.org

www.wikipedia.org

EK:

EK 1-Anket A.1 Anket Soruları

Soru-1: Yaşınız?

- a) 10 - 25 b) 25 – 40 c) 40 – 55 d) 55 ve üzeri

Soru-2: Mesleğiniz?

- a) Çalışan b) Emekli c) Öğrenci d) Ev Hanımı e) Turist f) Diğer

Soru-3: Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine hangi sıklıkla gelirsiniz?

- a) Her gün b) Haftada 1-3 kez c) Ayda 1-3 kez d) Daha seyrek

Soru-4: Hangi amaç için Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine gelirsiniz?

- a) İşe gelmek için
b) İşe gitmek için
c) Alışveriş için
d) Turistik bir gezi için
e) Yol güzergâhı olduğu için

Soru-5: Eminönü Tarihi Yarımada bölgesine ulaşmak için hangi ulaşım türlerini daha sıklıkla kullanırsınız?

- a) İETT ve ÖHO
b) Deniz Ulaşımı
c) Tramvay
d) Özel Oto
e) Tren
f) Yaya

Soru-11: Eminönü Tarihi Yarımada bölgesindeki en önemli ulaşım ve trafik sorunu nedir?

- a) Yolların dar ve yetersiz olması
- b) İş ve nüfus yoğunluğu
- c) Otomobil sayısının fazla olması
- d) Toplu ulaşımın yetersiz olması
- e) Otoparkların yetersiz olması

Soru-12: Eminönü Tarihi Yarımada bölgesindeki tarihi dokunun ulaşım hizmetlerine ne kadar etkisi olduğunu düşünüyorsunuz?

- a) Çok fazla
- b) Fazla
- c) Az
- d) Hiçbir etkisi yok

Soru-13: Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin gündüz nüfusu sizce ne kadardır?

- a) 0 – 100 bin
- b) 100 – 500 bin
- c) 500 bin – 1 milyon
- d) 1 – 2 milyon
- e) 2 milyon ve daha fazlası

Soru-14: Eminönü Tarihi Yarımada bölgesinin yaya trafiği ile ilgili düzenlemeleri nasıl buluyorsunuz?

- a) Mükemmel
- b) Yeterli
- c) Daha iyi olabilir
- d) Yetersiz
- e) Yayalar hiç dikkate alınmamış

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Burhan AYAN
- Sürekli Adresi** : İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü
M.Nasuhi Özmen Mahallesi Kasım Sokak Merter/İstanbul
- Doğum Yeri ve Yılı** : Bingöl / 13.07.1977
- Yabancı Dili** : İngilizce
- İlk Öğretim** : Bingöl Lisesi orta kısım 1991
- Orta Öğretim** : Bingöl Sağlık Meslek Lisesi 1995
- Lisans** : Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi İnşaat
Mühendisliği Bölümü 2001
- Çalışma Hayatı** : 2010-Dev. Ediyor İstanbul Büyükşehir Belediyesi (Ulaşım
Planlama Müdürlüğü) / İstanbul / İnşaat
Mühendisi
- 2005-2010 İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İmar
Müdürlüğü) / İstanbul / İnşaat Mühendisi
- 2001-2002 Sezen-Tokay İnşaat San. Tic. Ltd. Şti /
İstanbul / Kontrol Mühendisi