

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ULAŞIM AĞININ KENTSEL HİZMET ALANLARININ
YERSEÇİMİNE ETKİLERİNİN
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİNDE
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yüksek Mimar Cenk HAMAMCIOĞLU

**FBE. Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Şehir Planlama Programında
Hazırlanan**

DOKTORA TEZİ

Tez Savunma Tarihi : 16.06.2006
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Zekiye YENEN (YTÜ)
Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Tülay KILINÇASLAN (İTÜ)
: Prof. Dr. Betül ŞENGİZER (YTÜ)
: Prof. Dr. Zekai GÖRGÜLÜ (YTÜ)
: Prof. Dr. Haluk GERÇEK (İTÜ)

İSTANBUL, 2009

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ULAŞIM AĞININ KENTSEL HİZMET ALANLARININ
YERSEÇİMİNE ETKİLERİNİN
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİNDE
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yüksek Mimar Cenk HAMAMCIOĞLU

**FBE. Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Şehir Planlama Programında
Hazırlanan**

DOKTORA TEZİ

Tez Savunma Tarihi : 16.06.2009
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Zekiye YENEN (YTÜ)
Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Tülay KILINÇASLAN (İTÜ)
: Prof. Dr. Betül ŞENGİZER (YTÜ)
: Prof. Dr. Zekai GÖRGÜLÜ (YTÜ)
: Prof. Dr. Haluk GERÇEK (İTÜ)

İSTANBUL, 2009

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
TABLO LİSTESİ.....	ix
ÖNSÖZ	xii
ÖZET	xiii
ABSTRACT	xiv
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Amaç.....	5
1.2 Hedef.....	6
1.3 Kapsam.....	6
1.4 Yöntem.....	6
1.5 Örnek Seçimi.....	10
1.5.1 Örnek Alanın Seçimi.....	10
1.5.2 Örnek İşlevin Seçimi.....	11
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE.....	12
2.1 Ulaşım Ağı.....	12
2.1.1 Ulaşım Odağı.....	20
2.1.2 Ulaşım Bağlantısı.....	21
2.1.3 Ulaşım Ağı Kademelenmesi.....	22
2.2 Kentsel Hizmet Alanı.....	28
2.3 Ulaşım Ağı – Kentsel Hizmet Alanı Yerseçimi Etkileşimi.....	38
2.3.1 Kent Modelleri - Ulaşım İlişkisi.....	38
2.3.2 Ulaşım Ağı – Kentsel Hizmet Alanı İlişkilerinde Etkili Faktörler	46
2.3.3 Kentsel Hizmet Alanları ve Ulaşım Türleri İlişkisi.....	62
2.4 Değerlendirme.....	64
3. ÖRNEK ALAN İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA ULAŞIM AĞI ve HİZMET ALANLARI.....	67
3.1 Örnek Alan İstanbul Tarihi Yarımada'da Problemin Tanımlanması.....	67
3.2 İstanbul Metropolitan Alanı'nda Ulaşım	71
3.2.1 İstanbul'da Ulaşımın Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi.....	71
3.2.2 İstanbul Metropolitan Alanı'nda Mevcut Ulaşım	89
3.2.3 İstanbul Tarihi Yarımada'da Mevcut Ulaşım	114
3.3 İstanbul Tarihi Yarımada'da Mevcut Hizmet Alanları.....	127

3.3.1	İstanbul Tarihi Yarımada'da Metropolitan Alan Ölçeğindeki Hizmet-Donatı Alanları.....	138
3.3.2	İstanbul Tarihi Yarımada'da Semt Ölçeğindeki Hizmet-Donatı Alanları.....	142
3.4	Ulaşım ve Hizmet Alanlarına İlişkin Plan Kararları, Plandışı Gelişen Projeler, Uygulamalar ve Tasarımlar.....	145
3.4.1	İstanbul Tarihi Yarımada'da Ulaşım İlişkin Plan Kararları, Plandışı Gelişen Projeler, Uygulamalar ve Tasarımlar.....	146
3.4.2	İstanbul Tarihi Yarımada'da Hizmet-Donatı Alanlarına İlişkin Plan Kararları, Plandışı Gelişen Projeler, Uygulamalar ve Tasarımlar.....	164
3.5	Değerlendirme.....	171
4.	İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA ÖRNEK HİZMET ALANI TÜRÜ (YÖNETİM ALANI) ÖZELİNDE ULAŞIM AĞI-YERSEÇİMİ İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	177
4.1	Örnek Yönetim Tesis Alanları Özelinde Alan Çalışmasının Amacı, Kapsamı, Hipotezleri ve Yöntemi	181
4.2	Örnek Yönetim Tesis Alanlarının Mevcut Ulaşım Ağı İçindeki Konumları ve Özelliklerinin Sorgulanması	185
4.3	Örnek Yönetim-İdari Tesis Alanları Özelinde Değerlendirme.....	198
5.	SONUÇLAR.....	218
5.1	İstanbul Metropolitan Alanı Bütününde Sonuçlar	219
5.2	Tarihi Yarımada Özelinde Sonuçlar	224
5.2.1	Ulaşım Açısından	225
5.2.2	Kentsel Hizmet-Donatı Alanları Açısından.....	231
5.2.3	Kentsel Sit Alanı Açısından	238
5.2.4	Turizm Açısından	238
5.3	Kentsel Hizmet-Donatı Alanları Özelinde Sonuçlar.....	239
5.4	Öneriler.....	242
.	KAYNAKLAR.....	245
EKLER		256
Ek 1	İstanbul Tarihi Yarımada'da Yeralan Yönetim, Eğitim ve Sağlık Hizmet Donatı Alanlarının Listesi	256
Ek 2	Veri Toplama Anketi	272
Ek 3	Kurum İçi Anketi.....	276
Ek 4	Tarihi Yarımada'da 2008 Yılı İtibariyle Oluşturulan Yeni Mahalleler.....	279
ÖZGEÇMİŞ		280

KISALTMA LİSTESİ

DLH	Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
HRS	Hafif Raylı Sistem
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İETT	İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İMA	İstanbul Metropolitan Alanı
İMP	İstanbul Metropolitan Planlama
İSKİ	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
KAKS	Kat Alanı Kat Sayısı
MİA	Merkezi İş Alanı
ÖHO	Özel Halk Otobüsü
SH	Şehir Hattı
SSK	Sosyal Sigortalar Kurumu
TAKS	Taban Alanı Kat Sayısı
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEM	Trans European Motorway
TURYOL	S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Ulaşım ağı şeması.....	13
Şekil 2.2 Yol ağı düzenlerine örnekler	14
Şekil 2.3 Işınsal, doğrusal, dağınık ve karma ulaşım-yol düzenleri.....	15
Şekil 2.4 Belli büyüklük düzeyindeki kentlerde farklı ulaşım ağı biçimleri	16
Şekil 2.5 Thomson'ın motorize kent modeli.....	17
Şekil 2.6 Thomson'ın güçlü merkezli kent modeli	18
Şekil 2.7 Thomson'ın zayıf merkezli kent modeli	19
Şekil 2.8 Thomson'ın trafik limitli kent modeli	19
Şekil 2.9 Beş odaklı ulaşım ağı.....	21
Şekil 2.10 Ulaşım ağı kademelenmesi, yol hiyerarşisi.....	25
Şekil 2.11 Kentiçi ulaşım ağı kademelenmesi	26
Şekil 2.12 Ulaşım-arazi kullanım ilişkisi	38
Şekil 2.13 Sanayi dönemi öncesi kenti.....	40
Şekil 2.14 Ortak merkezli çemberler modeli	41
Şekil 2.15 Ulaşım akslarına göre gelişen arazi kullanım modeli	41
Şekil 2.16 Dilimler kuramı model şeması	42
Şekil 2.17 Birden fazla merkezli gelişme model şeması.....	43
Şekil 2.18 Karma model	43
Şekil 2.19 Kira, uzaklık, ulaşım maliyeti ilişkisinde denge	44
Şekil 2.20 Konum rantı.....	45
Şekil 2.21 Kentsel arazide üç farklı kullanımın dağılımını gösteren rant eğrisi.....	46
Şekil 2.22 Ulaşımın talep ve dağılımında belirleyici unsurlar.....	52
Şekil 2.23 Hipotetik kentsel arazi getirisi ve arazi kullanışlara göre kentsel alanda merkezler kademelenmesi	54
Şekil 2.24 Geleceğin olası metropol biçimleri.....	66
Şekil 3.1 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un karadaki ulaşım ağı	73
Şekil 3.2. İstanbul'da yangınlar sonrasındaki sokak örüntüsü, değişen dokuya örnek Aksaray 1850'li yıllar yangın öncesi (sol), Aksaray 1870'li yıllar yangın sonrası	73
Şekil 3.3 Von Moltke'nin planı.....	74
Şekil 3.4 Ağırlıklı olarak karayollarına bağlı gelişen İstanbul Metropolitan Alanı'nın yıllara göre değişen makroformu.....	80
Şekil 3.5 İstanbul Metropolitan Alanı'nın 2003 yılı makroformu	81
Şekil 3.6 İstanbul'un dönemlere ve kullanılan ulaşım türlerine göre yayılma yönlerini gösteren şekiller	85
Şekil 3.7 Arnodin'in Sarayburnu-Üsküdar ve çevre yolu projesi.....	85
Şekil 3.8 İstanbul kentiçi ulaşımında türel dağılım şemaları.....	91
Şekil 3.9 İstanbul Metropolitan Alanı'nda D-100 çevre yolu ve TEM otoyolu	92
Şekil 3.10 İstanbul Metropolitan Alanı ulaşımı	96
Şekil 3.11 İstanbul Metropolitan Alanı'nda birinci derece kentiçi yol ağı	98
Şekil 3.12 2001 ve 2007 yılı İstanbul Metropolitan Alanı'nda lastik tekerlekli toplu taşıma türlerinin aldığı paylar.....	99
Şekil 3.13 İstanbul Metropolitan Alanı'nda mevcut demiryolu ve kentiçi raylı sistem ağı.	103
Şekil 3.14 2007 yılı kentiçi raylı sistemlerin yolcu sayılarının türe ve işletilen hatlara göre dağılımı	104
Şekil 3.15 İstanbul Metropolitan Alanı'nda kentiçi denizyolu ulaşımı, 2007	105
Şekil 3.16 2006 yılında İstanbul'da denizyolu ulaşımının İDO'ya bağlı çalışan taşıtlar arasında türel dağılımı.....	105

Şekil 3.17	2006 yılında İstanbul Metropolitan Alanı'nda iskelelere göre yolculukların dağılımı	107
Şekil 3.18	2006 yılında İstanbul Metropolitan Alanı'nda denizyolu ile taşınan yolcu sayısının hatlara göre dağılımı	107
Şekil 3.19	İstanbul'da şehirhatları.....	109
Şekil 3.20	İstanbul'da denizotobüsü hatları.....	110
Şekil 3.21	İstanbul'da İDO'ya bağlı hızlı feribot hatları.....	111
Şekil 3.22	Şehirlerarası ve yakalar arası hatlara göre taşınan araç sayısı, 2007	112
Şekil 3.23	Tarihi Yarımada'nın İstanbul Metropolitan Alanı'nı içindeki konumu	114
Şekil 3.24	İstanbul Tarihi Yarımada'da topoğrafya ve mevcut karayolu ağı.....	115
Şekil 3.25	İstanbul Tarihi Yarımada'da mevcut ve yapımı devam eden ulaşım türleri ve güzergahları	116
Şekil 3.26	İstanbul Tarihi Yarımada'da 2004 ve 2005 yılı zirve saatlerde yolculukların ortalama türel dağılımı	119
Şekil 3.27	İstanbul Tarihi Yarımada'da karayolu ulaşım ağı kademelenmesi ve karayolu giriş kapıları.....	120
Şekil 3.28	İstanbul Tarihi Yarımada'yı kullanan lastik tekerlekli toplu taşımacılığa hizmet veren taşıtların türel dağılımı	123
Şekil 3.29	Tarihi Yarımada'da mevcut perakende ve toptan ticaret alanlarının dağılımı	129
Şekil 3.30	Tarihi Yarımada'da mevcut konut+ticaret alanlarının dağılımı.....	130
Şekil 3.31	Tarihi Yarımada'da mevcut ticaret+konaklama alanlarının dağılımı.....	130
Şekil 3.32	İstanbul Tarihi Yarımada'da mevcut kentsel yönetim-idari, eğitim ve sağlık hizmet alanları ve ulaşım ağı.....	137
Şekil 3.33	İstanbul Tarihi Yarımada'da İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğindeki mevcut kentsel yönetim-idari, eğitim ve sağlık hizmet alanları ve ulaşım ağı	139
Şekil 3.34	İstanbul Tarihi Yarımada'da semt ölçeğindeki mevcut kentsel yönetim-idari, eğitim ve sağlık hizmet alanları ve ulaşım ağı	143
Şekil 3.35	1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı - 2006	146
Şekil 3.36	1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda otobüs terminalleri ve limanlar	147
Şekil 3.37	1/50.000 İstanbul Metropolitan Alanı Alt Bölge Nazım İmar Planı	147
Şekil 3.38	İstanbul Ulaşım Ana Planı karayolu ağı ve öneri bağlantılar	148
Şekil 3.39	1/1.000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında Tarihi Yarımada'da öneri karayolu ulaşımı	151
Şekil 3.40	İstanbul'da karayolu tünel güzergahları	154
Şekil 3.41	İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda mevcut ve önerilen raylı sistem hatları	156
Şekil 3.42	1/1.000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında Tarihi Yarımada'da öneri ulaşım sistemleri	159
Şekil 3.43	1/5.000 Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı, 2003	168
Şekil 3.44	İstanbul'da denizyolu ve demiryoluna bağlı gelişen ulaşım ağı modeli ve şeması	172
Şekil 3.40	İstanbul'da çok şeritli sahil yolu ve demiryoluna bağlı gelişen ulaşım ağı modeli... ..	173
Şekil 3.41	İstanbul'da çok şeritli sahil yolu, demiryolu ve I. köprü yoluna bağlı olarak gelişen ulaşım ağı modeli	173
Şekil 3.42	İstanbul'da çok şeritli sahil yolu, demiryolu ve I. ve II. köprü yollarına bağlı olarak gelişen ulaşım ağı modeli	174
Şekil 3.43	İstanbul'da mevcut ve uygulama aşamasındaki raylı sistemler ağı şeması	175

Şekil 4.1	İstanbul Tarihi Yarımada'da çalışmaya dahil edilen örnek yönetim alanları(nın merkez binaları)	180
Şekil 4.2	İstanbul Tarihi Yarımada'da örnek yönetim alanlarının farklı ulaşım sistemlerinin aktarma noktalarına göre mevcut konumu, servis taşıtlarının ve toplu taşımacılığı kullanan yayaların kurumlara erişim yönleri	188
Şekil 4.3	İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin yakın çevre ulaşımı	195
Şekil 4.4	İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin yakın çevre ulaşımı	196
Şekil 4.5	2000, 2005 ve 2008 yıllarında örnek yönetim alanlarında çalışan sayıları	202
Şekil 4.6	Örnek yönetim alanlarının 2008 yılı itibariyle otopark kapasitelerinin çalışan ve gün içinde hizmet almaya gelen sayıları ile karşılaştırılması	203
Şekil 4.7	Örnek yönetim tesis alanlarında 2008 yılı itibariyle çalışan sayısı ve servis taşımacılığını kullanan çalışan sayısı	206
Şekil 5.1	İstanbul Tarihi Yarımada'nın 2008 yılı öncesi mahalle sınırları	229
Şekil 5.2	İstanbul Tarihi Yarımada'nın 2008 yılı itibariyle belirlenen yeni mahalle sınırları	229
Şekil 5.3	Tarihi Yarımada'nın 1995 yılı arazi kullanımı	231
Şekil 5.4	İstanbul Tarihi Yarımada'da tüm mevcut kentsel yönetim-idari, eğitim ve sağlık hizmet donatı alanlarının ve ulaşım ağının 2008 yılı öncesi mahalle sınırları ile çakıştırılmış durumu	234
Şekil 5.5	Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ve semt ölçeğinde hizmet veren donatı alanlarından yönetim, eğitim ve sağlık alanlarının hektar olarak kapladıkları alan büyüklükleri	235
Şekil 5.6	İstanbul Tarihi Yarımada'da tüm mevcut kentsel yönetim-idari, eğitim ve sağlık hizmet donatı alanlarının ve ulaşım ağının 2008 yılı itibariyle belirlenen yeni mahalle sınırları ile çakıştırılmış durumu	237

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 2.1	Odak ilişkileri matrisi..... 21
Tablo 2.2	Yolların günlük trafik hacim değerlerine göre sınıflandırılması 23
Tablo 2.3	Türkiye ve Amerika Birleşik Devletleri’nde kentiçi yolların sınıflandırılması 24
Tablo 2.4	Ulaşım ağı kademelenmesinde yolların sınıflandırılması 27
Tablo 2.5	Türkiye’de kentsel hizmet-donatı alanı standartları..... 34
Tablo 3.1	Tarihi Yarımada’da mevcut kentsel hizmet-donatı alanı dağılımı..... 69
Tablo 3.2	İstanbul’un ulaşımında hizmetler sunumu, ulaştırma türleri ve kuruluşları..... 90
Tablo 3.3	İstanbul Metropolitan Alanı nüfusunun Avrupa-Asya yakaları arasındaki dağılımları..... 91
Tablo 3.4	2007 yılı Boğaz köprülerinden geçen lastik tekerlekli araç ve yolcu oranları . 93
Tablo 3.5	İstanbul Metropolitan Alanı’nın şehirlerarası bağlantılarının kurulduğu terminal ve limanlar 95
Tablo 3.6	Yıllara göre İETT’nin taşıdığı günlük ortalama yolcu sayısı 99
Tablo 3.7	İETT hatlarının yakalara göre dağılımı 100
Tablo 3.8	İstanbul’da otobüs taşımacılığında günlük ortalama 10.000’in üzerinde yolcu taşınan hatlar..... 100
Tablo 3.9	Mevcut demiryolu ve raylı sistemlerin hat karakteristikleri..... 103
Tablo 3.10	İstanbul’da şehirhatları iskeleleri 108
Tablo 3.11	2005 yılı yolcu vapuru hatlarına göre günlük ortalama yolcu sayıları..... 109
Tablo 3.12	İstanbul’da deniz otobüsü iskeleleri 110
Tablo 3.13	2005 yılında İstanbul’da feribot iskelelerine göre günlük ortalama yolcu ve araç sayıları..... 112
Tablo 3.14	İstanbul’da şehriçi motor hatlarının işletildiği iskeleler..... 113
Tablo 3.15	DENTUR-Avrasya Kopoperatifi’ne ait hatlar ve işletme özellikleri..... 113
Tablo 3.16	TURYOL Kooperatifi’nin taşıdığı günlük ortalama yolcu sayısı..... 113
Tablo 3.17	1996 yılına ait yolculuk üretim ve çekim değerlerine göre İMA’nda ilk on içinde sıralanan ilçeler..... 118
Tablo 3.18	2006 yılına ait yolculuk üretim ve çekim değerlerine göre İMA’nda ilk on içinde sıralanan ilçeler..... 118
Tablo 3.19	1996-2006 yıllarında İstanbul Metropolitan Alanı’nda ilçelerin ev-iş yolculuk çekim değerleri 118
Tablo 3.20	2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada’da zirve saatlerde gerçekleşen yolculukların türlere dağılımı 119
Tablo 3.21	2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada’da zirve saatlerde karayolu taşıtlarının trafiği..... 121
Tablo 3.22	2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada’da zirve saatlerde raylı sistemlerle giriş-çıkış yapan yolcu trafiği 125
Tablo 3.23	2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada’ya zirve saatlerde denizyolu ile giriş-çıkış yapan yolcu trafiği 127
Tablo 3.24	Tarihi Yarımada’da mevcut kentsel hizmet alanları dağılımı 134
Tablo 3.25	İstanbul Ana Ulaşım Planı’nda (1997) önerilen raylı sistem projeleri..... 155
Tablo 3.26	Marmaray Projesi ile bağlantısı sağlanacak diğer raylı sistemler ve güzergahları 157
Tablo 3.27	2008 yılında yapımı devam eden raylı sistemler 157
Tablo 3.28	2007 yılı itibariyle projesi devam eden raylı sistemler 158

Tablo 3.29	Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında mevcut ve önerilen raylı sistemlerin kesiştiği istasyonlar	161
Tablo 4.1	Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarında çalışan sayılarına göre belirlenerek uygulanan kurumiçi anket sayıları	184
Tablo 4.2	Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarında 2008 yılı itibarıyla çalışan sayıları, günlük ortalama ziyaretçi sayıları, servis taşıt sayıları, servis taşıtlarını kullanan sayıları ve otopark kapasiteleri.....	187
Tablo 4.3	Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarından İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Eğitim Müdürlüğü, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin farklı ulaşım sistemlerine ait aktarma/binme-indirme noktalarına veya erişme mesafeleri ve süreleri.....	191
Tablo 4.4	Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarından İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin farklı ulaşım sistemlerine ait aktarma/binme-indirme noktalarına veya erişme mesafeleri ve süreleri	197
Tablo 4.5	Örnek yönetim alanlarının bugünkü yerleşiminde etkisi olduğu düşünülen faktörlerin etki düzeyini gösteren frekans tablosu	200
Tablo 4.6	Teknoloji ve haberleşme ağına gelişmesinin örnek yönetim alanlarında çalışan ve hizmet almaya gelen sayısını etkileme düzeyini gösteren frekans (Frks.) tablosu	201
Tablo 4.7	Örnek yönetim alanlarının üzerinde yer aldığı arsa alanları; bina alanı, otopark kapasitesi ve servis taşıtlarının çalışanlarını indirme-bindirme yapacağı alanlar açısından yeterlilik düzeyini gösteren frekans (Frks.) tablosu.....	204
Tablo 4.8	Toplu taşımadaki değişimlerin yönetim alanlarına erişimi etkileme düzeyini gösteren frekans (Frks.) tablosu.....	205
Tablo 4.9	Örnek yönetim alanlarında çalışanların kurumlara erişimde tercih ettikleri ulaşım türünü gösteren frekans (Frks.) tablosu.....	206
Tablo 4.10	Örnek yönetim alanlarına erişimde çalışanların erişimde tercih ettiği ulaşım türlerinin sıralamasını gösteren frekans (Frks.) tablosu	208
Tablo 4.11	Örnek yönetim alanlarından hizmet almaya gelenlerin erişimde tercih ettiği ulaşım türlerinin sıralamasını gösteren frekans (Frks.) tablosu	210
Tablo 4.12	Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde çalışanlar tarafından belirlenen en önemli üç (3) ölçütün sıralanmasını gösteren frekans (Fr.) tablosu	211
Tablo 4.13	Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde kavramsal faktörlerin önem derecesini gösteren frekans tablosu.....	213
Tablo 4.14	Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde ulaşım açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo	214
Tablo 4.15	Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde çevresel faktörler açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo.....	215
Tablo 4.16	Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde kurumların mekan ve diğer özellikleri açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo	216
Tablo 4.17	Örnek yönetim alanlarının çevresinde oluşan trafik sorunlarının hangi nedenlerden kaynaklandığını gösteren frekans (Frks.) tablosu	217
Tablo 5.1	İstanbul Metropoliyen Alanı'nın yakalar arasında 1996-2006 yılları nüfus ve istihdam değerleri.....	220
Tablo 5.2	Boğaz'daki köprüleri kullanan taşıtların 2000-2007 yılı sayıları	221
Tablo 5.3	2000 ve 2007 yıllarında yakalararası Boğaz geçişlerinde yolculukların türel dağılımı.....	221
Tablo 5.4	İstanbul Tarihi Yarımada'nın 1995 ve 2003 yıllarında işlevlerin arazi kullanımında dağılımı.....	231

Tablo 5.5	Tarihi Yarımada’da metropoliten alan ölçekli hizmet veren donatıların alanı ile semt ölçeğinde hizmet veren donatıların alan ihtiyaçları.....	235
-----------	---	-----

ÖNSÖZ

İstanbul ekonomi, kültür, ulaştırma gibi pekçok alanda gelişmesini sürdüren, küresel ilişkiler ağı içinde önemi hızla artan, Avrupa'nın ve Türkiye'nin en kalabalık kentidir. İstanbul Metropoliten Alanı'nda nüfus artışının sürmesi paralelinde ulusal ve küresel politikalara bağlı olarak yaşanan değişimlerin büyük alanlara yayılmayı gerektirmesi metropoliten kentte arazi kullanımını oluşturan tüm işlevlerin yerseçimini ve aralarındaki erişilebilirliğin önemini artırmaktadır.

Bu tezde kentsel arazi kullanımda önemli alanlar kaplayan ve topluma sundukları hizmetlerle çok sayıda çalışan ve hizmet almaya gelen yolculukların odağını oluşturan kentsel hizmet alanları İstanbul'un tarihi çekirdeği, Tarihi Yarımada örneğinde çalışılmıştır. Kentsel ulaşımın İstanbul'un Metropoliten Alanı ve Tarihi Yarımada ölçeğinde, kentsel hizmet alanlarının ise ağırlıklı olarak Tarihi Yarımada ölçeğinde sorunlarıyla birlikte işlendiği tezde kent ve ulaşım planları, plandışı projeler, uygulamalar ve öngörüler de dikkate alınarak 2007 ve 2008 yıllarında ortaya çıkan durumun ve gelişmelerin fotoğrafı çekilmiş, örnek kentsel hizmet alanı türü özelinde gerçekleştirilen alan çalışmalarıyla desteklenen sorunlar, eğilimler ortaya konularak çıkarımlarda bulunulmuştur.

Tezin başlığını oluşturan konuyu çalışabilmek gerek şehircilik ve ulaştırma konularında gerekse İstanbul Metropoliten Alanı bütünü ve İstanbul Tarihi Yarımada ile ilgili geçmişe ve bugüne ait geniş çaplı araştırmalar yaparak bilgi ve veri toplamayı gerekli kılmıştır. Şehir ve Bölge Planlama'nın can alıcı konulardan biri olan arazi kullanım – ulaşım ilişkisine dair bilgilerimin olgunlaşmasını sağlayan, bakış açımı zenginleştiren ve tez çalışmamın her aşamasında çok değerli fikirleriyle yönümü çizmemde yardımcı olan danışmanım YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden sayın Prof. Dr. Zekiye Yenen'e teşekkür ve saygılarımı sunarım.

Çalışmam sürecinde görüşlerini benimle paylaşan YTÜ İnşaat Mühendisliği Ulaştırma Anabilim Dalı'ndan sayın Prof. Dr. Aydın Erel'e, İTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden sayın Prof. Dr. Tülay Kılınçaslan'a ve YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden sayın Prof. Dr. Betül Şengezer'e katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunarım. İstanbul Tarihi Yarımada'da gerçekleştirdiğim alan çalışmasında verilerin toplanmasının amaçlandığı anket tekniği uygulamasındaki soruları hazırlamamda ve tezin yöntemi konularında yardımcı olan YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden sayın Yrd. Doç Dr. Nilgün Erkan'a, sayın Arş. Gör. Dr. Bora Yerliyurt, YTÜ İşletme Bölümü'nden sayın Yrd. Doç. Dr. Esra Öztamam'a, YTÜ Fen-Edebiyat Fakültesi İstatistik Bölümü'nden sayın Yrd. Doç. Dr. Doğan Yıldız'a, araştırmama ilişkin verileri elde etmeme izin veren ve yardımcı olan İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, İstanbul Sultanahmet Adliyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi kurum yetkililerine ve uyguladığım anket çalışmasına katılan çalışanlarına teşekkürlerimi borç bilirim.

Ayrıca çalışmamın tamamlanmasında manevi desteğini her fırsatta vurgulayan aileme, sabır ve hoşgörülerıyla beni cesaretlendiren, yardımcı olan arkadaşlarıma teşekkür ve sevgilerimi sunarım.

İstanbul, Ocak 2009

Cenk HAMAMCIOĞLU

ÖZET

Kentlerde erişilebilirliğin temel unsuru ulaşım ağı ve arazi kullanım ilişkisidir. Gelişen teknoloji büyük kentlerde, ekonomik ve sosyal yaşam biçimlerinde değişimlerin yanı sıra, kentiçi ulaşımında ulaşım ağı ilişkilerine bağlı olarak, süreç içinde arazi kullanımda işlevlerin yerseçiminin değişmesinde etkin role sahiptir.

Teknolojinin gelişmesi ile kentiçi ulaşımında, örneğin kentiçi toplu taşıma sistemlerinde olduğu gibi bazı koşullarda gerek kullanıcılar gerekse kentsel ulaşım açısından olumlu çözümler ortaya koyabilirken, özellikle bireysel kullanım aracı olan otomobil kullanımının kentlerde hızla artmasına da neden olmuştur. Günümüzde otomobil sahipliği kentlerin gelişmişlik düzeyi göstergelerinden biri olmakla birlikte raylı ve denizyolu sistemlerinin yeterince gelişmediği veya sistemlerarası bütünleşmenin kurulamadığı kentlerde ev-iş, ev-okul, ev-diğer gibi günlük kentiçi seyahatlerin oranlarında lastik tekerlekli araçlar olan otobüs, otomobil ve özel servis taşıt kullanımı yüksek değerlere çıkmaktadır. Bu durum lastik tekerlekli ulaşım ağına yönelik gelişmemiş veya planlanmamış kentlerin özellikle tarihi kent parçalarında önemli sorunlara yol açmaktadır. Özellikle kentiçi çok şeritli ana yolların içinden geçtiği tarihi kent parçalarında gün içinde yoğun yaya ve araç trafiği çeken kentsel hizmet alanlarının yer alması ve erişiminde servis taşımacılığının tercih edilmesi bu gibi bölgelerin trafiğinde olumsuz sonuçlar yaratmaktadır. Bu durum ayrıca tarihi çevrelerin sosyal ve kültürel etkinlikler yerine spekülasyon amaçlarıyla farklı kullanımların baskısı altına alınarak yıpranma sürecini hızlandırmakta ve gürültü ve görsel, estetik açısından yan etkiler ortaya çıkarmaktadır.

Tez çalışmasının konu edindiği alan yukarıda kısaca açıklanan sorunların yaşandığı İstanbul Metropolitan Alanı içinde yer alan Tarihi Yarımada'dır. Tezde bugün İstanbul Tarihi Yarımada'da yer alan ve hizmet sunumu tüm metropolitan alanı ve hatta ülke ölçeğini kapsayan kentsel hizmet alanlarının tarihsel süreç içinde yerseçiminde ulaşım ağının önemi; ulaşım-erişilebilirlik faktörü, kentsel hizmet alanlarına erişimde servis taşımacılığının ağırlıkta kullanılması durumu, kentsel hizmet-donatı alanlarının Tarihi Yarımada'da yer almasının taşıt ve yaya yoğunluğunu artırarak trafik sorunlarının yaşanmasına neden olması hipotezlerle çalışılarak ortaya konulmaktadır. Çalışmada İstanbul'un geçirdiği evreler planlar, plandışı projeler ve öngörüler ışığında Suriçi bölgesinde ulaşım ağı – kentsel hizmet alanları ilişkisinin yerseçimi açısından neden olduğu güncel sorunlar tartışılmaktadır. Ayrıca alan çalışmaları sırasında gerçekleştirilen anketlerin sayısal değerlendirmesi yapılarak tezin hipotezleri test edilmekte, çıkarımlarda bulunmaktadır.

Çalışmada öne çıkan çıkarımlardan biri kentsel hizmet-donatı alanlarının Tarihi Yarımada'da yerseçmesi nedeniyle gün içinde metropolitan alandan üst sıralarda yolculuk çekmesidir. Günümüzde ulaşım ve arazi kullanım planlamasında yoğun taşıt ve yaya trafiğini çeken işlevler tarihi kesimden çıkartılırken, Tarihi Yarımada tam tersi bir süreçle ulaşım denetimli hale getirilmektedir. Ayrıca nüfus ve ihtiyaçların artması tarihi dokunun sınırlı parsel boyutları nedeniyle ortaya çıkan alan yetersizliği, bugün servis taşımacılığını kullanan, kentsel hizmet-donatı alanlarında desantralizasyonu gündeme getirmektedir. Bu yöndeki gelişmeler İstanbul'da tarihi merkezin prestijini kaybetmesi, merkezi hizmetlerin sadece karayolu erişimine bağlı yerseçimi riskini artırmaktadır. Bunun önüne geçebilmek için sonuç ve öneriler bölümünde İstanbul için "trafik limitli kent" modeli önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım ağı, arazi kullanım, kentsel hizmet-donatı alanı yerseçimi, İstanbul Tarihi Yarımada

ABSTRACT

Accessibility is the main component of the transportation network and land use relation in urban areas. Improvements in the technology have an effective role on the urban transit systems and urban functions' location process, besides the changes in economic and social life and habits of huge cities.

In some cases, technological improvements in the transit systems display positive and beneficial solutions both for the users and urban transportation. However, it had been an impulsion on the increasing number of use of individual driving systems as automobiles in cities, too. Today, the number of automobile ownership is stating as one of the indicators for the advanced level of cities. In the cities where the rail or sea transport systems are not developed enough the vehicular urban transit (bus, shuttle ...) or the integration between the systems lacks, the use of vehicular systems in daily urban travels (as home-work, home-school, home-other) escalate high rates. Such a case, bring forth serious problems especially on the historical urban sites of the cities where it is not planned or not developed for vehicular traffic. Urban facility areas with a high attraction volume of pedestrian and vehicular traffic preferring service transportation for access taking place in the historic parts of the cities in which especially urban highways constructed through create adverse results over the historic districts' traffic. Besides, the speculative aims instead of social and cultural activities fasten the deterioration process of the historical districts and secondary effects like noise, visual and esthetic pollution arise.

Historic Peninsula in Istanbul Metropolitan Area is the workspace where the similar problems shortly mentioned above are also experienced. By the thesis the importance of transportation network and its effects on the site location of urban facilities which comprise the whole metropolitan area or national scale throughout the history put forward. It is also discussing and developing proposals about the current problems occurred in the "walled city" district on behalf of the increasing urban population, urban land use and transportation concerning plans, unapproved projects and applications in the near future in Istanbul. Finally, through the hypothesis the statistical evaluation methods of data collection and interval surveys which are applied at are the sample urban facilities during the case study are analyzed.

One of the striking implications is the existence of urban facility areas inside the boundaries of Istanbul Historic Peninsula which attract the metropolitan and national scaled trips during the day hours. Today in the transportation and urban land use planning while the facilities are attracting high volumes of vehicular and pedestrian traffic leading out the historic part, in direct contradiction process, Historic Peninsula is complicated and full motorized. Furthermore, the limited building lot sizes which can not respond because of the growing population and needs bring up the decentralization of urban facilities that also use service transportation today. These developments cause Istanbul to loose prestige of her historic center and increase the risk of central urban facilities to relocate according to only highway access. In order to avert this situation, "traffic limited city" model is suggested in the final proposal part for Istanbul.

Keywords: Transportation network, urban land use, location of urban facility areas, Istanbul Historical Peninsula.

1. GİRİŞ

Az nüfuslu ilk yerleşmelerin kurulmasından günümüzün kalabalık metropollerinin gelişimine kadar geçen süreçte insana ait eylemlerin gerçekleştirilmesini sağlayan temel konulardan birisi ulaşımdır. “Ulaşım tarihsel süreç içinde karmaşık etkileşimlerin ürünü olan insan aglomerasyonlarının kurulmasında, şekillenmesinde ve büyümesinde temel güçlerdendir” (Vuchic, 1981:1). Ulaşım insanların gerekleri ve amaçları doğrultusunda taleple ortaya çıkar, günün teknolojik imkanları koşullarında insana, topluluklara hizmet eder. Talep ise herhangi bir yerin-alanın sahip olduğu potansiyellerle ilişkilidir. Sözkonusu potansiyellerin değerlendirilebilmesi/kullanılabilmesi ise ulaşım ağının kurgulanmasını gerekli kılar. Bir yerleşmenin farklı arazi kullanım işlevlerini birbirine bağlayan, herhangi bir yerden başka bir yere erişimin sağlandığı durak, iskele, terminal gibi kentsel donatı alanları da ulaşım konusunun kapsamındadır. Ayrıca ulaşım, insanlık tarihi boyunca gelişen teknolojilerin doğrudan etkilediği ve ilk uygulamaların gerçekleştirildiği alanların başında gelmektedir.

Endüstri dönemi öncesi kentleri savunma amaçlı duvarlarla sınırlı, içe dönük, tek merkezli, yaya erişimi ölçeğindedir; alan olarak ortalama iki kilometre çapında bir arazi parçasını kapsamaktadır. Sınırlı nüfusun barındığı sanayi öncesi kenti tarıma dayalı, sınırlı zanaat uğraşısının gerçekleştiği kapalı bir ekonomiye sahiptir. Sınırlı teknolojinin kullanıldığı sanayi dönemi öncesi kentlerinde organik enerji (insan ve hayvan gücü) ağırlıkla kullanılmaktadır. Sınırlı üretim ve sınırlı teknoloji nedeniyle arazi kullanımının bir parçası olan üretim alanları küçük atölyelerde konut birimlerinin alt katlarında veya yakın çevresinde gerçekleşmektedir. Kent içindeki hareketliliğin azlığı insanların ihtiyaçları doğrultusunda yaya veya binek hayvanlar üzerinde seyahat etmelerini sağlamış ve iklim, savunma gibi diğer faktörlerin yanında kentsel mekanda o günün arazi kullanım koşullarına uygun ulaşım ağı kurgusunu yaratmıştır.

Süreç içinde yeni teknolojilerin gelişmesi, tarımdan elde edilen ürünün artması, toprak düzenindeki kısıtlamaların kalkması ve toprak mülkiyetinin işleyene verilmesi kente uzak mesafedeki arazi parçalarının tarıma açılmasını sağlamıştır. Bu durum kent çevresinde güvenliği artırmış ve kent ile kırsal alan arasındaki ilişkiyi başlatmıştır. 18. yüzyılda yeni buluşların devreye girmesiyle insanlık tarihi önemli bir kırılma yaşayarak üretim biçiminde el işçiliğinden seri üretime geçilmiştir. Sanayileşme sürecinde üretim/imalat alanlarının yanısıra artan nüfusla birlikte kentte yeni meslek alanlarına ihtiyaç artmış, arazi kullanımda kentsel hizmet alanlarına ait çalışma mekanları ortaya çıkmıştır. Üretim biçimindeki ve kentin artan ihtiyaçlarındaki bu değişimler ile birlikte;

- kırsal alandan kentsel alana göç,
- teknolojideki yeni icatlar ve
- arazi kullanımdaki işyeri-konut ayrımı

kentte sanayi öncesi dönemden farklı ulaşım ağı kurgularının gelişimine yön vererek süreci hızlandırmıştır.

Teknoloji ve sanayileşme ile gelişen fordist üretim biçimi, günümüze doğru ise post-fordist üretim biçimi, hizmet sektöründeki gelişmeler, nüfus artışı ve uzmanlaşma kentlerin sosyal, ekonomik, kültürel yapısı, arazi kullanımı, yapı tipolojileri, ulaşım ağı ve sistemleri gibi birçok alanda değişimlere neden olmaktadır. Teknolojinin gelişmesi ile kent yaşamına giren yeni ulaşım araçları ve sistemleri kentlerin arazi kullanımlarını değişime zorlayarak yeni ulaşım ağı kurgularının planlanmasını, tasarımını gerektirmekte, böylece kentsel mekanda izlerini bırakmaktadır. Bu konuda en belirgin örneklerden biri, yüzyılın başında bireysel ulaşım aracı olan özel otomobil sahipliğinin artması ve lastik tekerlekli taşıtların yaygınlaşması nedeniyle raylı sistem güzergahları doğrultusunda gelişen yerleşim alanları arasındaki boş arazilerin yapılanması, bir diğeri kent merkezlerinde doku ölçeğinde yıkımlar neticesinde geniş bulvarların açılmasıdır.

Yukarıdaki paragrafta sözüedilen gelişimi destekler biçimde, bilimsel çalışmalar da kentsel ulaşım ve arazi kullanım etkileşiminin karşılıklı bir döngü içinde farklı süreçlerde gerçekleştiği yönünde birleşmektedir. Buna göre, arazi kullanım ulaşımın hacmini, biçimini, özelliğini ve türünü belirlemektedir (Blunden, 1971:1; Gülgeç, 1998:4). Kurgulanan ulaşım ağı ve sistemi ise orta ve uzun dönemde arazi kullanımı etkileyerek kentsel mekanda hizmet alanlarının yerseçimini belirlemekte veya mevcut arazi kullanımda işlevsel ve fiziksel dönüşümlerin yaşanmasında tetikleyici rol oynamaktadır.

“Ulaşım arazi kullanıma göre belirlenir” görüşü genellikle imar planlarınca belirlenen arazi kullanıma uygun yönetilen ve gelişen, planlı kentler için geçerlidir. Arazi kullanım doğa ile ekonomik, sosyal, kültürel, üretim, tüketim ve dağıtım gibi birçok beşeri eylemlerin mekansal yığılma seviyelerini içermektedir (Rodriugue, 2005). Belirlenen ekonomik faaliyetler ve arazi kullanım türleri arasındaki insan, yük ve bilginin hareketine gereksinen bağlantılar arazi kullanım modelleri ile hesaplanır. Ortaya çıkan hesaplar, farklı arazi kullanım türleri arasında kurgulanması gereken bağlantı ve odakları kapsayan ulaşım ağının ve ulaşım türünün kentsel

mekanda yerseçim kararları yanısıra belirlenen kapasite sonucu ihtiyaç duyulacak mekanların belirlenmesinde yardımcı olur.

“Ulaşım orta ve uzun dönemde arazi kullanışı etkiler” görüşü ulaşımın arazi kullanımı süreç içinde belirlediğine işaret etmektedir. Bu görüşe göre, mevcut olan veya yeni kurgulanan ulaşım ağı arazi kullanımda özellikle kentsel hizmet alanlarının ve sanayinin yerseçimini belirlemekte, metropoliten alanlarda yeni merkezlerin gelişmesine neden olmakta ve kenti yapısal-işlevsel dönüşüme uğratmaktadır. Sanayi kentinde ulaşımın arazi kullanım üzerindeki doğrudan etkilerini 19.yy’da inşa edilen su kanalları ve demiryollarının geçtiği arazilerin kullanım şekilleri üzerinde görmek mümkündür. Süreç içinde ulaşım bağlantıları boyunca ‘yatakhane yerleşmeleri’ olarak nitelenen banliyöler gelişmiş, yeni kentler kurulurken varolan kimi kentler diğer kentlerde iş imkanlarının olması nedeniyle nüfus kaybederek önemini yitirmiştir (Bertolini ve Spit, 1998:3-4; Roberts ve Steadman, 1999:42).

Başka bir örnek ise günümüzde kentsel alanda karayolu ulaşımının ağırlığına bağlı olarak kentiçi karayolu arterlerinin önem kazanmasıdır. Planda önerilen, ancak arazi kullanımla çakışık ulaşım çözümlemesini gözardı eden öngörüler ve ağırlıklı olarak girişimci grupların baskıları nedeniyle sık aralıklarla planlarda yapılan değişimler ulaşım ve altyapıda aşılması güç problemlerle karşı karşıya kalınmasının nedenleridir. Varolan veya önerilen bir ulaşım arterinin maksimum hizmet verebileceği kapasite ve yoğunluk oranlarının belirlenmemesi, gelecekte ihtiyaç duyulacak altyapının öngörüsünün yapılmaması arazi kullanımda büyük yatırımlarla gerçekleştirilen hizmet alanlarının bağlı bulundukları ulaşım arterlerinin de içinde yer aldığı ulaşım ağının iflasıyla sonuçlanmaktadır. Dolayısıyla ulaşım ve arazi kullanım ilişkisinin en önemli bileşeni olan “erişilebilirlik” istenilen koşullarda sağlanamamaktadır.

Çeşitli ihtiyaçları karşılamak ve zorunlu eylemleri - ilişkileri gerçekleştirmek için ortaya çıkan hareket etme gereksinimi (yolculuk talebi) kentsel yerleşmelerde kolay erişimi, dolayısıyla ulaşım ağının kurgulanması ve farklı ulaşım sistemlerinin kesiştirilmesi, eşgüdüm sağlanarak birbirine bağlanması ... gibi ulaşım ile ilgili temel birçok konuyu kent gündeminin ilk sıralarına taşımaktadır.

Kentler tarihin her döneminde farklı toplumların eriştikleri medeniyet seviyelerinin dışa vurduğu en önemli sembolleri olmuştur. Kentlerde erişilen medeniyet seviyelerinin göstergesi olmakla birlikte bir kentin çekim unsuru olma özelliklerinin en başında yaşayanlarına sunduğu hizmet çeşitliliği ve kalitesi gelmektedir. Bu nedenledir ki geçmişte sakinlerine

kentsel yaşam kalitesi ve hizmet çeşitliliği sunulan kentler hızla gelişirken, çeşitli sebeplerle yaşam ve hizmet kalitesini kaybeden kentler önemlerini yitirerek terkedilmiş ve yeryüzünden de silinmiştir. Dolayısıyla tezin konusu olan insanca yaşamın ve gelişmişliğin gereği kentsel hizmet alanları kentin yaşayanlarına verilen değerin, önemin ve sunulan olanaklara dair düzeyinin de izlenebileceği en önemli işlev alanları ve kentsel kalitenin göstergeleri konumundadır. Kentsel hizmet alanları ile sunulan hizmetin kalitesi kadar bu donatılara erişim olanakları ve niteliği de önemlidir. Ticaret, finans, kentsel donatı alanları gibi hizmet işlevlerine sahip metropoliten kentlerde küreselleşme ile birlikte ülke sınırlarını aşan ve doğrudan gerçekleşen yoğun ilişkiler, kentiçinde de erişilebilirliğin güçlü olduğu ulaşım ağı kurgusunu gerektirmektedir. Günümüzde metropoliten kentlerin dinamik yapısında;

- erişilebilirlik düzeyi, zaman tasarrufu,
- ulaşımında yolcu-nakliye olanakları ve ücretleri,
- ulaşım sistemlerinin kapasiteleri,
- ilişki kurulan diğer işlev ve eylemlere yakın olmak

kentsel hizmetlerin yerseçimde önemli rol oynamaktadır. Metropoliten alanlarda kentsel yapı ulaşım ağına ve bu ağ içerisinde işletilecek, kullanılacak ulaşım sistemlerinin özelliklerine bağlı olarak yeniden biçimlenmektedir.

Kentlerin arazi kullanımında kentsel hizmet-donatı alanları farklı ölçeklerdeki merkez işlevlerinin önemli bölümünü oluşturmaktadır. Arazi kullanım-ulaşım ilişkisinin yeterince gözetilmediği, kontrolünün sağlanmadığı kentlerde birbiriyle doğrudan ilişkili, ağırlıklı olarak lastik tekerlekli ulaşım sistemlerine bağımlı ve/veya ihtiyaç duyan ekonomik eylemler, kentsel hizmet-donatı alanları kentiçinde yeralan üst kademe kentiçi veya -zamanla kentin gelişme sürecinde içinde kalan- çevre yollar gibi çok şeritli hız yollarının üzerinde ve kavşak noktaları çevresinde kümelenme eğilimindedir. Bu durum planlı veya plandışı olarak tek merkezli metropoliten kent yapısından çok merkezli kent yapısına geçişi gündeme getirerek ikinci derece altmerkezlerin gelişimini desteklemektedir (Rodrigue, 2005:3). Metropoliten kentlerde merkezler kademelenmesinin (çok merkezlilik) belirleyici arazi kullanım unsurlarının başında kentsel hizmet-donatı alanları gelmektedir.

Diğer taraftan arazi kullanım-ulaşım ilişkisinin etkilediği çevrelerden biri de tarihi kent parçalarıdır. Kentiçi trafiğine hizmet veren anayolların tarihi kent içinden geçirilmiş olması

kentlerin gelişme sürecinde metropoliten alana hatta ülke ölçeğine hizmet veren kurumların merkezde yer almasını desteklemiştir.

Yukarıdaki iki paragrafta bahsedildiği şekilde gelişen süreçlerin yaşandığı metropoliten kentlerden biri de İstanbul'dur. Türkiye nüfusunun 1/5'ine yakını (12.573.836) İstanbul Metropoliten Alanı içinde yaşamaktadır (TUİK, 2008). İstanbul kalabalık nüfusunun yanısıra Türkiye'nin ekonomik, sosyal, ulaştırma ve hizmet alanlarında da önde gelen ve yurt dışına açılan en önemli kapısı konumundadır. Günümüzde İstanbul Metropoliten Alanı, önemli kısmı Tarihi Yarımada'da yerleşmiş bulunan, metropoliten ölçekte ve ülke ölçeğinde çeşitli kentsel hizmet-donatı alanlarını sınırları içinde barındırmaktadır. Ancak kentiçinde artan oranda karayolu ulaştırma politikalarının izlenmesi kentsel hizmet alanlarına erişimde de lastik tekerlekli taşıtların tercih edilmesini gerektirmekte, dolayısıyla yerleşimini çeşitli şekillerde etkilemektedir. Diğer taraftan kentiçi ulaşımında ağırlıklı olarak lastik tekerlekli taşıtların kullanılması İstanbul Metropoliten Alanı'nda özellikle de kentin çekirdeğindeki kesimlerinde tarihi çevrenin geleceğe dönük koruma-kullanma dengesi açısından önemli olan trafik yoğunluğu, otopark, insan ve çevre sağlığı, kentsel kalite ve estetik gibi konularda sorunlar yaratmaktadır.

Sözkonusu sorunsaldan hareketle "ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yerleşimine etkileri" başlıklı konu üzerinde çalışılması kararlaştırılmıştır. Araştırmanın konusu ile ilişkili çalışılacak alan İstanbul Metropoliten Alanı'nda yeralan İstanbul Tarihi Yarımada olarak belirlenmiştir. Araştırmanın amaçları, hedefleri, kapsamı ve yöntemi aşağıdaki bölümlerde açıklanmaktadır.

1.1 Amaç

Tezin amacı; ulaşım ağının hizmet alanlarının yerleşimini hangi koşullarda ve süreçlerde, ne yönde şekillendirdiğini ve nasıl sonuçlara/sorunlara yolaştığını araştırmaktır.

Tez çalışmasının temel amacına bağlı yan amaçları ise;

- ulaşım ağının yanısıra farklı birim ve kuruluşların izledikleri ulaşım politikalarının kentsel hizmet alanlarının yerleşimine etkilerini araştırmak,
- ulaşım ve hizmet alanı yerleşimi ilişkisinde etkili faktörleri incelemek,
- ulaşım ağının ve ulaştırma türlerinin -özelliklerine göre- kentsel hizmet alanlarıyla ilişkilerini araştırmak,

- geleceğe yönelik planlama-arazi kullanım-yerleşimi kararları için çıkarımlarda bulunmaktır.

1.2 Hedef

Alan araştırmasında temel hedef kentsel arazide yerleşimi faktörlerinden erişilebilirliğin kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde önemli bir faktör olduğunu vurgulamaktır. Tezin diğer hedeflerini iki ayrı açılımda belirtmek mümkündür. Buna göre;

- imar planlarının hazırlanma aşamasında plancıların arazi kullanım ve ulaşım ilişkisini kurgulamaları aşamasında yararlanabilecekleri bir kaynak oluşturmak ve
- kentsel hizmet alanlarının ve diğer arazi kullanım türlerinin yerleşimi kararlarında kent plancılarının rolünü olduğu kadar ulaşım plancılarının ve kent ekonomistlerinin de ortak çalışmalarda ve karar aşamalarında yer almasının önemini vurgulamaktır.

1.3 Kapsam

Tezin birinci bölümünü oluşturan giriş bölümünde çalışmanın genel çerçevesi açıklanmış; amaç, hedef, kapsam, kullanılan araştırma tekniği ve yöntemlere yönelik açıklayıcı bilgiler verilmiştir. Tezin ikinci bölümü ulaşım ağı, kentsel hizmet alanları ve yerleşimi ilişkileri kavramsal açıdan ele alınırken alan çalışmasının işlendiği üçüncü bölümde tarihsel süreç ve mevcut durum çeşitli haritalarla ve tablolarla ortaya konulmuştur. Dördüncü bölüm alandaki tespitlerin haritalar yardımıyla açıklanması ve seçilen kentsel hizmet-donatı alanı özelinde belirlenen kurumlarla anket tekniği uygulanarak elde edilen bilgilerin istatistiksel değerlendirilmesi şeklinde gelişmiştir. Sonuç bölümü ise çıkarımların ortaya konulması biçiminde ele alınmıştır.

1.4 Yöntem

Tez çalışmasında izlenen yöntem aşağıda sırasıyla açıklanmaktadır:

- Öncelikle tezin konusunu ilgilendiren ve kapsamı içine giren kavramlar üzerine çalışılmıştır. Ulaşım, ulaşım ağı, kentsel hizmet alanı tezin kapsamına giren ve kavramsal bölümde açıklanan konulardır.
- Belirlenen konulara ilişkin kaynakların bulunduğu üniversite ve diğer kurumların internet siteleri ziyaret edilerek kütüphanelerinde bulunan kaynaklar arasında tarama

yapılmıştır ve ulaşılması gereken uluslararası ve ulusal kaynaklar Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Boğaziçi Üniversitesi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Bilkent Üniversitesi, Yüksek Öğretim Kurumu kütüphanelerinden elde edilmiştir.

- Kütüphane ve internet ortamında toplanan 53 farklı yabancı kaynak kitaptan yararlanılmıştır. Yabancı kaynakların önemli bölümü Birleşik Amerika ve Avrupa'da İngiltere ve Hollanda odaklıdır. Yabancı kaynak kitapların yanısıra ulusal kaynak kitaplardan da yararlanılmıştır. Yine tezin çalışma konularıyla bağlı olarak çeşitli sayılarda uluslararası ve yerel makalelerin dışında ulusal ve uluslararası sempozyum kitapları da kullanılan kaynaklar arasında yerini almıştır. Kaynaklar konularına bağlı olarak sınıflandırılmış ve tezde oluşturulan içeriğe bağlı olarak çalışılmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde ulaşım ve kentsel hizmet alanı konuları örnek alan Tarihi Yarımada ve içinde yer aldığı İstanbul Metropoliten Alanı'nda çalışılmıştır. Bu bölümde İstanbul Metropoliten Alanı'nın ve Tarihi Yarımada'nın ulaşım ve kentsel hizmet alanı konularının zamanla ilişkilendirilerek üç aşamada ele alınmasına karar verilmiştir:

- tarihsel süreç (19. yüzyıldan itibaren),
- 2007 yılı itibariyle mevcut durum,
- farklı ölçeklerdeki kent ve ulaşım planlarının gelecek için öngörülleri, plandışı projeler ve uygulamalar.

Karar verilen yönteme bağlı olarak hedefe ulaşabilmek için öncelikle kaynak araştırması yapılmıştır. Kavramsal bölümde kaynakların elde edilmesinde uygulanan benzer yöntem bu bölümde de izlenmiştir ve Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Boğaziçi Üniversitesi'nde kitap, bildiri kitabı, süreli yayınlar, tez, rapor ve diğer kaynaklar taranmıştır. Ayrıca bu bölümün hazırlanmasında Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğretim üyelerinin özel kitaplıklarından da faydalanılmıştır.

Kentsel ulaşım, kentsel arazi kullanım ve metropoliten alan konularında ulaşım konusuyla ilgili olarak TMMOB Makine Mühendisleri Odası'nın İstanbul Kentiçi Ulaşımı bilimsel toplantılarının, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın ulaştırma kongreleri ve uluslararası ulaşım sempozyumlarının bildiri kitapları da tezde kullanılan kaynaklar arasındadır. Bu kaynakların yanısıra bu bölüme ait bilgilerin oluşturulmasında İstanbul Metropoliten Alanı'na

hizmet sunan ulaşım türlerinin ve ulaştırma sistemlerinin bağlı oldukları kurum ve odalarla da ilişki kurulmuş ve yine ilgili kurum ve odaların internet sayfalarındaki verilerinden de yararlanılmıştır.

Üçüncü bölümde kaynak araştırmalarının yanısıra elde edilen bilgiler ve tespitler haritalara aktarılmıştır. Bunun için İstanbul Metropolen Alanı'nda yalnızca karayollarını gösteren digital altlıklar kullanılırken, Tarihi Yarımada'daki kentsel hizmet alanlarının üzerinde yer aldığı parsellerin işaretlenebileceği ve karayolu ulaşım ağının rahatça okunabildiği çözünürlüğü yüksek dijital hal-i hazır haritadan yararlanılmıştır.

Tarihi Yarımada'daki kentsel hizmet-donatı alanları (yönetim, yeşil alan, eğitim, sağlık, sosyo-kültürel ve dini tesis alanları) ile ilgili kesin bilgilerin elde edilmesi için Ağustos-Eylül 2007 aylarında hal-i hazır haritalar üzerinde Tarihi Yarımada'da sokak sokak alanda tespitler yapılmıştır. Araştırmada, bir üst cümlede parantez içinde belirtilen, kentsel hizmet-donatı alanlarından eğitim, yönetim ve sağlık tesisi alanlarının tespit edilmesine karar verilmiştir. Söz konusu metropolen alan ölçeğindeki kentsel-hizmet donatı alanlarının çalışılmasında, ölçekleri itibarıyla, Tarihi Yarımada'nın turizm ve kültür işlevleri ile ilgilerinin bulunmaması, ulaşım açısından gün içinde Yarımada'ya metropolen ve ülke ölçeğinde yoğun yaya ve taşıt trafiğini çekmeleri, Tarihi Yarımada dışına taşınma durumlarının olması gibi konular dikkate alınmıştır. Yapılan hizmet türü tespitleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden temin edilen Tarihi Yarımada haritasına Photoshop programı kullanılarak işlenmiştir. Tespitler hizmet türünün ölçeğine göre metropolen alan ölçeği ve semt ölçeğinde olmak üzere ayrı ayrı haritalarda hazırlanmıştır.

Tezin dördüncü bölümünde örnek alan İstanbul Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde ulaşım faktörünü ilgilendiren konuların test edilebilmesi için yönetim kurumları örneklenmiştir. Araştırmada örnek yönetim alanlarında tespit ve anket yöntemlerine başvurulmuştur. Tespitlerde örnek yönetim alanlarının toplu taşıma sistem(ler)ine ait duraklara yaya erişme mesafeleri ve süreleri ölçülmüştür.

Anket çalışmaları; veri toplama anketi ve kurumiçi anketi olmak üzere iki aşamalı gerçekleştirilmiştir. Veri toplama anketinde amaç örnek yönetim alanlarının 2008 yılı itibarıyla mekansal ve ulaşım ilişkileri hakkında bilgi ve sayısal veri toplamak ve geçmiş yıllara ait elde edilebilen sayısal verilerle karşılaştırmalar yaparak meydana gelen değişimleri, artan ihtiyaçları ortaya koymaktır. Kurumiçi anketinde ise amaç çalışanların kurumun ulaşım

ağı içindeki konumu, erişimi, kurumun yerseçimi-ulaşım ilişkisi ve bu ilişkide etkili olan faktörler hakkında görüşlerini almaktır. 13 sorudan oluşan veri toplama anketiyle;

- kurumun hizmet vermeye başladığı yıl,
- arsa ve inşaat alanı büyüklüğü (yıllara göre),
- çalışan görevli sayısı (yıllara göre),
- ortalama günlük ziyaretçi sayısı (yıllara göre),
- servis araç türleri, özellikleri (sayı ve kapasite), işletildiği güzergahlar,
- indirme-bindirme alanları ve kurum içinde kullanılma oranları (yıllara göre kullanan sayısı),
- kurum içinde ve çevresinde otopark alanı kapasitesi (yıllara göre), kimlerin yararlanabildiği, ücretli olup olmadığı,
- taşınmaz mülk alımı veya kira bedeli gibi konularda kurumların bağlı olduğu kurumlar, ilgili kanunlar,
- kurumların ilişkili olduğu ve yakın olmak istediği diğer kurumlar

hakkında bilgi ve sayısal verilerin toplanması planlanmıştır. 10 sorudan oluşan kurumiçi çalışan (müdür ve diğer personele uygulanan) anketiyle;

- kurumun yerseçiminde rol oynadığı düşünülen faktörlerin etki düzeylerinin belirlenmesi,
- gelişen teknolojinin ve telekomünikasyonun çalışan personel sayısı ve hizmet almaya gelen sayısını etkileme düzeyinin belirlenmesi,
- kurumun arsa, bina, otopark ve servis indirme-bindirme alanlarının yeterlilik düzeyinin sorgulanması,
- toplu ulaşım sistemlerindeki değişikliklerin kuruma erişimi etkileme düzeyinin belirlenmesi,
- çalışanların ve hizmet almaya gelenlerin kullandıkları ulaşım sistemlerinin (en çok kullanılan en az kullanılan ulaşım türüne göre) sıralanması,
- kurumun yerseçiminde en önemli üç ölçütün sıralanması,
- ilkelerin / ölçütlerin önem kademelerinin belirlenmesi,
- yönetim alanlarının üzerinde yer aldıkları ulaşım ağı özellikleri, çevresel faktörler ve işlev alanları açısından üç grupta birer en önemli ihtiyaç / ilkenin işaretlenmesi ve
- kurum çevresinde yaşanan trafik sorunları ile ilgili kişisel görüşlerin alınmasıdır.

Tezde İstanbul Metropolitan Alanı'nda örnek alan Tarihi Yarımada'da kentsel hizmet-donatı alanları özelinde ilkelere yönelik çıkarımlarda bulunabilmek için örnek altı yönetim alanının her birinde çalışan sayısının %6'sına kurumiçi anketi uygulanmıştır. 2008 yılının Haziran-Kasım ayları arasında gerçekleştirilen kurumiçi anket tekniği uygulaması ile her yönetim alanından toplanan veriler SPSS / PC 15.0 programına ayrı ayrı girilmiştir. Anket yanıtlarının değerlendirilmesinde soruların seçeneklerinde sunulan değişkenler sıklık dağılımı testine tutularak incelenmiştir.

1.5 Örnek Seçimi

1.5.1 Örnek Alanın Seçimi

Konunun örneklenmesinde çalışma alanı İstanbul'da Tarihi Yarımada olarak belirlenmiştir. Çalışma alanının İstanbul Tarihi Yarımada olarak belirlenmesinde;

- Suriçindeki yerleşmenin ve nüfusunun yerel ihtiyaçlarına hizmet veren kurumların dışında tarihsel süreç içinde yerleşmiş bulunan, Türkiye bütününe ve İstanbul Metropolitan Alanı'na hizmet eden, günlük yolcu trafiği açısından çekimi yüksek, birbirinden çok farklı kamu ve özel hizmet kurumlarını sınırları içinde bulundurması,
- Eminönü ve Fatih ilçelerini içeren Yarımada'nın geçmişten gelen özelliklerinden dolayı özel koruma kararlarının geçerli olduğu bir sit alanı statüsünde olması, bunun yanı sıra tüm metropoliten alana hizmet veren merkezi iş alanının da bir parçası olması,
- özellikle son on yılı aşan süreçte farklı kentsel ulaşım türlerinin geliştirilmeye çalışıldığı, ayrıca yakın bir gelecekte İstanbul Metropolitan Alanı'nın büyük bölümüne hizmet vererek hızlı erişimi sağlayacak Marmaray, Ayazağa-Yenikapı Metrosu gibi raylı sistem projelerinin odağında yeralan tarihi bir merkez olması,
- tezin kapsamında değerlendirmesinin yapılabileceği 2003 tarihli 1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın ve 2004 tarihli 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı'nın hazırlanmış ve onaylanmış olması, dolayısıyla planının bulunması,
- merkezi hizmet alanlarının desantralizasyonu kapsamında Tarihi Yarımada'da bulunan metropoliten kent ölçeğindeki bir kısım donatının yer değiştirmesinin gündeme gelmesi,

- 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile 1:5.000  l ekli Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik ve 1  derece Arkeolojik Sit Alanı kararları ile getirilen koşulların Tarihi Yarımada'daki bazı işlevleri tartışılır kılması,
- değişim/dönüşüm ile ilgili dinamiklerin olması

etken olmuştur.

1.5.2  rnek   levin Seçimi

Araştırmada Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet alanlarına yönelik çıkarımlarda bulunabilmek ve yerseçiminde ulaşım faktörünü ortaya koyabilmek için yine kentsel hizmet alanları arasından yönetim alanlarının çalışılmasına karar verilmiştir.

Çalışma kapsamında irdelenen Tarihi Yarımada'da yeralan hizmet alanları;

1. Yönetim- dari Tesis Alanları
2. Açık ve Yeşil Alanlar
3. Eğitim Tesisleri
4. Sosyal-Kültürel Tesis Alanları
5. Sağlık Tesis Alanları
6. Dini Tesisler

olmak üzere sıralanmaktadır. Sözkonusu bu hizmet alanlarından dini tesisler, sosyal-kültürel tesis alanları, açık ve yeşil alanlar tarihsel süreçten gelen değerleri ile metropoliten ölçeğin de dışında ülke ve dünya ölçeğinde kullanıma açık alanlardır. Açık ve yeşil alanların büyük bir bölümü sahil bandında kıyının doldurulmasıyla elde edilmiş alanlardır. Ancak bu açık ve yeşil alanlar metropoliten alana hizmet veren çok şeritli kentiçi ana yollarla yerleşim alanlarından kopuk kalmaktadır. Bu durum yerleşme alanlarından uzak, ıssız kalan kamusal alanlarda gerek yaya erişimi gerekse kullanıcıların güvenliği açısından sorunlar yaratmaktadır. Diğer taraftan Tarihi Yarımada'da yeralan yönetim-idari tesis alanları ile eğitim ve sağlık tesisi alanları ise etki alanları ülke ve metropoliten alana yayılan, günlük yaya ve taşıt trafiği çekiminin yüksek olduğu hizmet alanları olarak karşımıza çıkmaktadır.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Kavramsal çerçeve bölümü tezin konusunu oluşturan ve aynı zamanda şehircilik disiplini kapsamı içinde bulunan ulaşım ağı, kentsel hizmet alanları ve yerleşiminde etkili faktörler konularında kavramsal tanımları, açıklamaları ve bilgileri içermektedir.

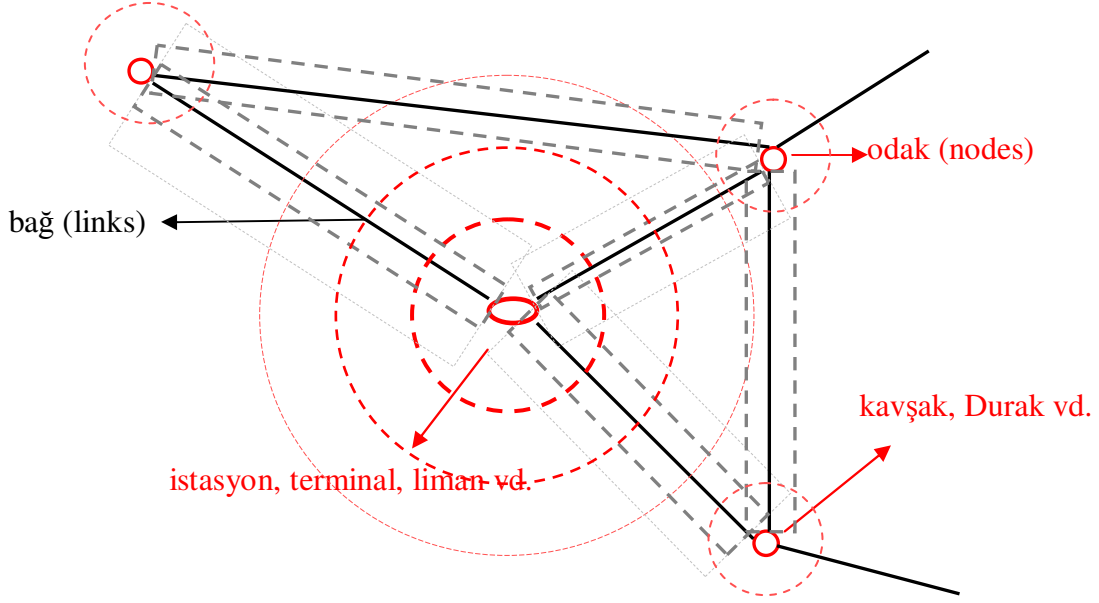
2.1 Ulaşım Ağı

Ulaşım kelimesi Türk Dil Kurumunun Türkçe sözlüğünde “gidip gelme, alıp verme gibi bağlantı ve temas”, ulaştırma ise “insanların, malların ve haberlerin ulaşımını sağlayan işlerin ve araçların tümü” olarak tanımlanmaktadır (Türkçe Sözlük, 1981:812-813). İngilizce’deki karşılığı ‘transport’ olarak kullanılan ‘ulaşım’ kelimesi “yüklerin ve insanların karada, denizde ve havada taşınması, aktarılması” olarak belirtilmektedir (The Columbia Electronic Encyclopedia, 2003; The American Heritage Dictionary of the English Language, 2004). Ulaşım en genel anlamıyla yolcuların ve her çeşit yüklerin hareket etmesinin yanısıra bilginin ve enerjinin de hareketini içermektedir (Kılınçaslan, İ., 2002:82).

Ulaşım hareket etme eylemi sonucunda ortaya çıkar. Hareket etme eylemi ise canlı varlıkların çeşitli ihtiyaçlarından doğar. İnsanın hareketliliğinin temelinde ihtiyaçlarını karşılamak yatar ve bu ihtiyaç karşılama eylemi varoluşundan bugüne süregelen bir eylemdir. Ulaşım, bireylerin biraraya gelerek oluşturdukları yerleşmeler ve kentsel alanlar açısından incelediğinde kurgulanan fiziksel yapı, sosyo-ekonomik yaşam biçimi ve farklı işlevler arasında bağlantıları sağlayan temel kentsel bir donatı alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna göre kentleri meydana getiren hizmet, çalışma, barınma, rekreasyon gibi tüm işlevlere dair gerçekleşen yolculuklar ulaşım kapsamında teknolojiyi kullanan hertürlü altyapı, üstyapı ve araçlar sayesinde gerçekleşmektedir. Ulaşımın bu açılımı, insan vücudunda kan dolaşımını gerçekleştiren damar sistemine benzetilmektedir. Bu bağlamda kentsel alanlarda erişilebilirliği sağlayan ve kentiçi hareketliliği destekleyen ulaşım ağı da bir sistemdir.

Ulaşım ağı; ulaşım türleri ve ulaşım işletmesi konularıyla birlikte ulaşımın üç temel ögesinden biridir. Kentsel alanlarda tüm eylemlerarası ilişkiler, yolcu ve yük hareketleri belirli bir ulaşım ağı sistemi içinde gerçekleşmekte ve işlemektedir. Ulaşım ağı kentsel olabileceği gibi bölgesel ve uluslararası ölçekte de olabilir. Terminal veya kavşak gibi odak-düğüm noktalar ile bu noktaları birleştiren güzergahlar (yol-rota) ve ulaşım ile ilişkili her türlü altyapıyı ulaşım ağı kapsamında ele alınmaktadır (Shunk, 1992:101-102). Ulaşım ağı bazı koşullarda daimi ve kalıcı bir düzende (karayolu, demiryolu, tünel, kanal vd.) olabileceği gibi bazı durumlarda

tarifeli işleyen bir servis de (uçak, toplu taşıma, tren vd.) olabilir (Comtois, Rodriugue, 2005). Ulaşım ağları uzun vadeli kullanıma yönelik planlanır ve erişilebilirliğin sağlanması temel hedeftir. Ulaşım ağının elemanları olan odaklar arasında ve bağlar (güzergah, hat) üzerinde hareketler sürekli olarak ve karmaşık ilişkiler bütünü içinde gerçekleşmektedir (Şekil 2.1). Bu noktada karmaşık ilişkiler bütünüünün ortaya çıkmasında arazi kullanımının etkisini vurgulamak doğru olacaktır.



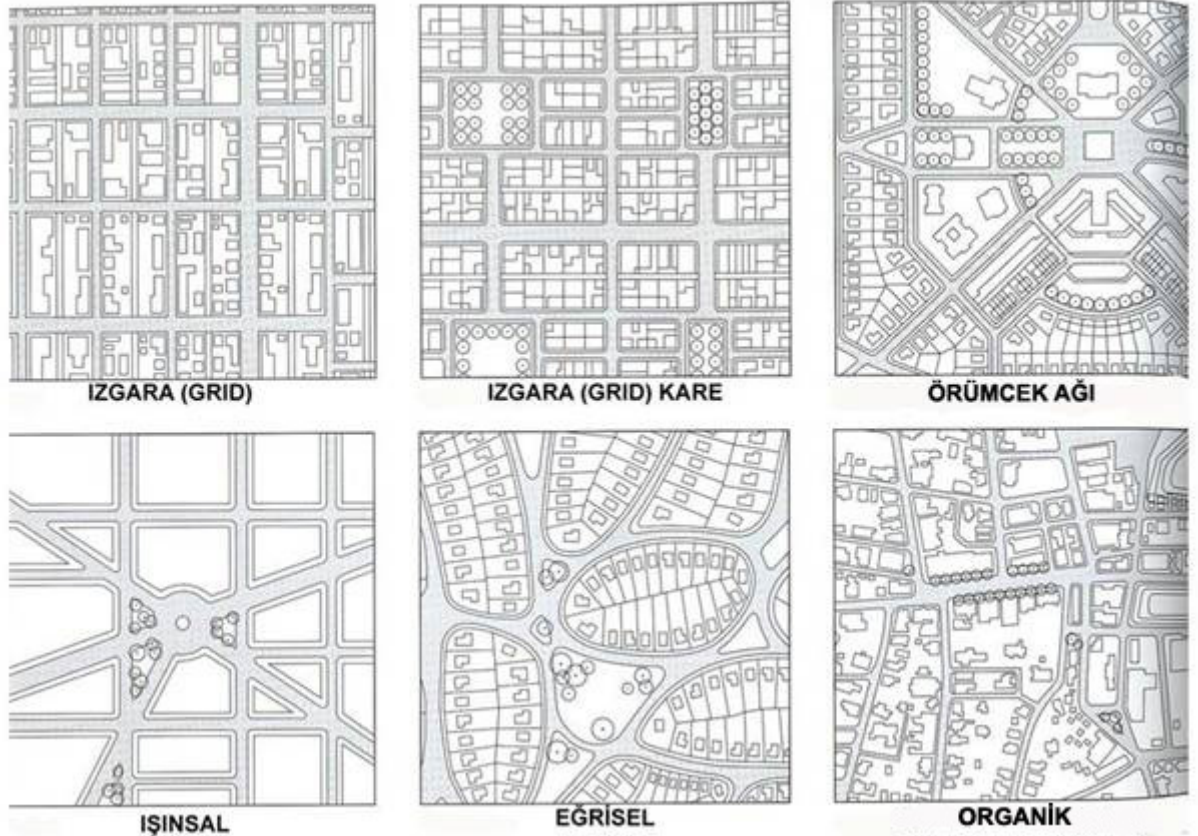
Şekil 2.1 Ulaşım ağı şeması
(C. Hamamcioğlu, 2008)

Şekil 2.1'deki örnek ulaşım ağı şemasında görüldüğü üzere terminal, kavşak ve durakları birbirine bağlayan bağlar, karada taşıtların üzerinde hareket etmelerini sağlayan özel altyapıya sahip karayolu, raylı sistemler ve demiryollarından oluşmaktadır. Terminaller yük ve yolcuların giriş-çıkış ve aktarma yaptıkları otopark, tren istasyonu, otogar, iskele, liman, havalimanı gibi kentiçi ve kentlerarası ulaşım hizmet veren ulaşım odağı alanlarıdır. Kavşaklar ise trafiğe katılan taşıt ve yayaların yön değiştirdikleri veya yön kesiştikleri diğer ulaşım odaklarıdır.

Ulaşım ağı bir bütün olarak ele alındığında kent makroformunu belirleyen faktörlerden biridir. Kentsel yerleşmeler ulaşımın kolaylıkla hizmet verebildiği, erişilebilirliğin yüksek olduğu çevrelerde gelişme göstermektedir. Kentsel yerleşmeleri biçimlendiren topoğrafya, doğal özellikler, ekonomi ve tarihsel faktörler ulaşım ağını etkileyen temel özelliklerdir (Vuchic, 1981:4).

Günümüzde kentlerde raylı sistemler ve lastik tekerlekli sistemlerin egemen olması nedeniyle tezde ulaşım ağlarından ağırlıklı olarak karayolu ağları üzerinde durulmaktadır. Karayolu ağları; biçimlerine, işlevlerine ve ekonomik aktivitelerin yığılma düzeylerine göre üç başlıkta değerlendirilebilmektedir.

Karayolu ağlarının şekillenmesinde doğal çevre, arazi kullanım, ekonomi, seyahat talebi ve dağılımı gibi etkenlerin yanında bağlantı biçimlerinin de rolü bulunmaktadır. Bugün sanayi sonrası gelişen raylı sistemlerin veya lastik tekerlekli ulaşım araçlarının kullanıldığı kentlerde “ızgara (grid), ışınsal (radyal), doğrusal (linear), eğrisel, örümcek ağı, karma ve hiyerarşik düzen” gibi farklı karayolu ağı biçimleri ve düzenleri bulunmaktadır (Rothenberg, 1992:35-37; Marshall, 2004:80-85; Steiner ve Butler, 2007:153-154) (Şekil 2.2).



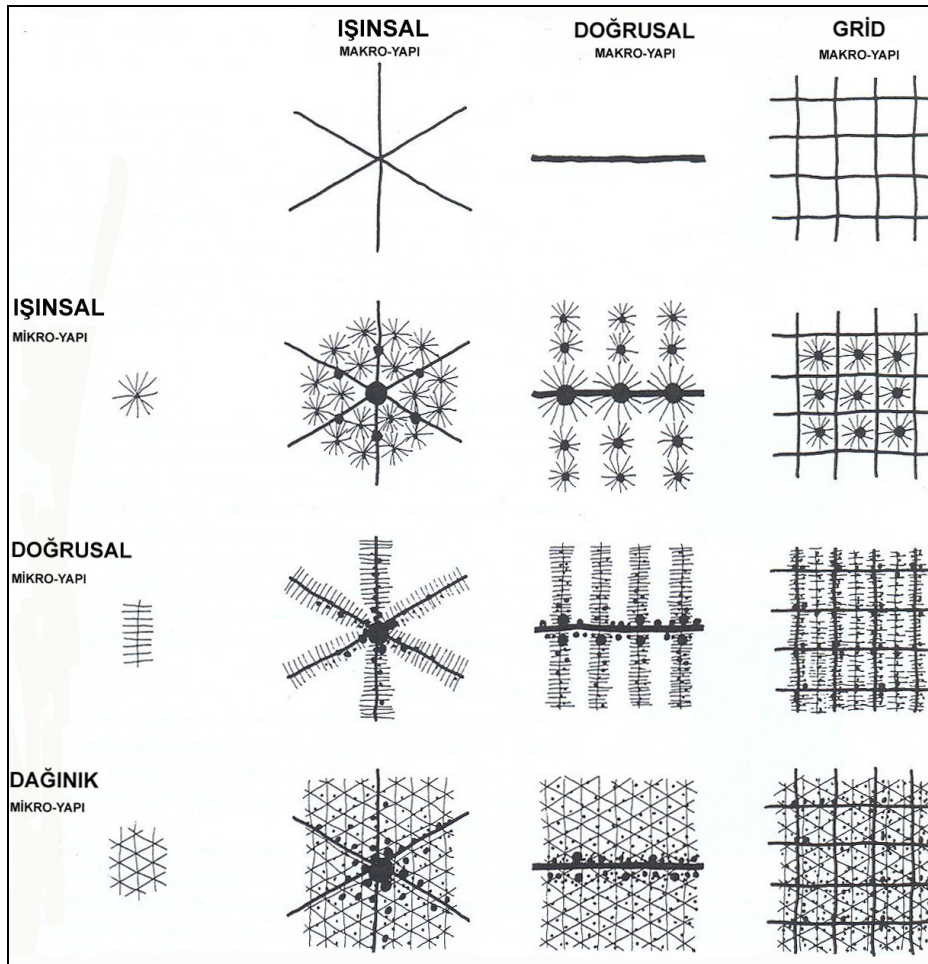
Şekil 2.2 Yol ağı düzenlerine örnekler (Steiner ve Butler, 2007:154)

Karayolu ağları işlevsel açıdan incelendiğinde;

- **Izgara (grid) ulaşım ağı** tüm ulaşım bağlantısı sistemleri içinde kentlerde en sık uygulanan sistemdir (Şekil 2.3). Izgara ulaşım ağının diğer ulaşım ağlarına göre arazi kullanım bakımından avantajı basitliği ve kolay anlaşılabilir olmasıdır. Izgara düzen,

ulaşım açısından çeşitli odaklar arasında farklı güzergahlardan ulaşım olanağı sağlamaktadır. Bu nedenle ulaşım ağındaki trafiğin ayrıştırılmasında yardımcıdır ve ağın hiyerarşik açıdan sınıflandırılmasına olanak vermektedir. Izgara ulaşım ağı genellikle topografyanın düz olduğu, doğal eşiklerin temel bir faktör (dezavantaj) oluşturmadığı alanlarda tercih edilmektedir.

- **İşinsal (radyal) ulaşım ağları** kent merkezi gibi merkezi yerlere doğrudan ulaşan bağlantılardır (şekil 2.3). İşinsal bağlar genellikle yoğun motorlu taşıt trafiğine hizmet vermek amaçlı ve bazı koşullarda raylı sistemlere paralel olarak tesis edilmektedir. Özellikle arazi kullanımda güçlü bir merkez yapısına sahip kentlerde merkeze kolay erişilebilen ancak yoğun trafik akımı taşıyan işinsal yol ağlarının uygulandığı görülmektedir.



şekil 2.3 İşinsal, doğrusal, dağınık ve karma ulaşım-yol düzenleri (Marshall, 2004:80)

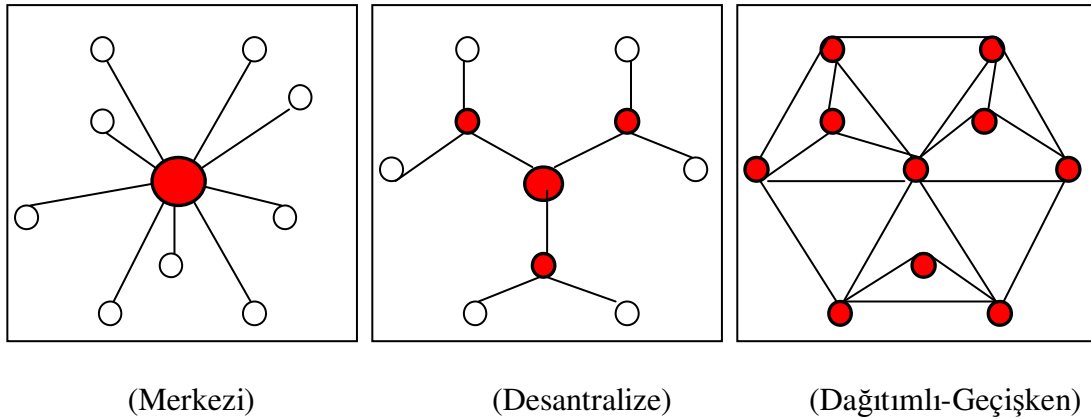
- **Doğrusal (linear) ulaşım ağı** belirli koşullarda kentin bir parçasını veya bütününü atlayan ulaşım ağı bağlantılarıdır (şekil 2.3). Bu tür ulaşım ağı bağlantıları bazı koşullarda kentlerin içinden evreyolu veya otoyol adı altında da geçebilmektedir.

Kentle ilişkisi ise yalnızca katlı kavşaklarla sağlanabilmektedir. Doğrusal ulaşım ağı bağlantıları genellikle düşük arazi fiyatlarında inşa edilmektedir ve kent merkezini diğer altmerkezlerle bağlayan bir özelliğe sahiptir.

- **Karma ulaşım ağları** ise ızgara, doğrusal ve ııınsal ulaşım ağı düzenlerinin birleşimidir (Şekil 2.3). Bir dereceye kadar çoğu kentsel alanlarda karma ulaşım ağına rastlamak mümkündür. Bunun nedeni ise birbirine yakın yerleşmelerin nüfuslarının artması sürecinde yayılarak birleşmesidir. Kentsel alanların birlikte büyüyerek birleşmesi ulaşım ağı bakımından birbirine entegre edilmesini gerektirmektedir. Ancak kimi zaman bu tür çözümler uygun olmayan bağlantıların kurulmasıyla sonuçlanmaktadır.

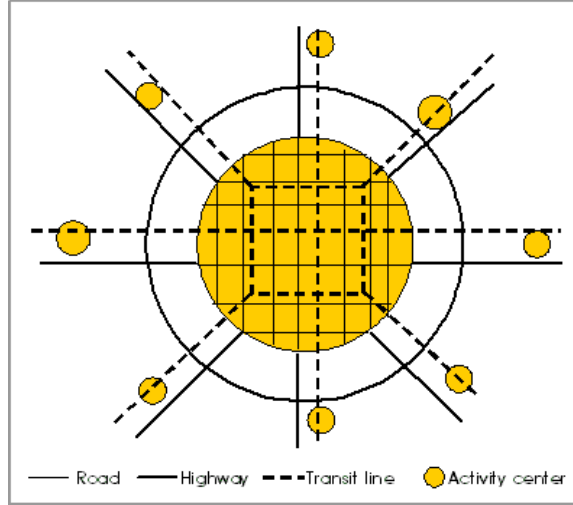
Kentlerde karayolu ağlarının değerlendirildiğı üçüncü bakış açısı nüfuslarıyla da belli büyüklüğe erişmiş kentlerde ekonomik aktivitelerin yığılma düzeyi ve ulaşım ilişkileri seviyeleridir. Bu özellikteki kentlerde üç temel ulaşım ağı biçimi geçerlidir (Şekil 2.4). Bunlar;

- **Merkezi:** Merkezler arasında tek bir merkez baskındır ve erişim önceliğine sahiptir.
- **Desantralize:** Merkez çoğu işlevleri desantralize olmasına rağmen erişim açısından en baskın konumdadır. Ancak yeni oluşan altmerkezler de ulaşım açısından önemli seviyede erişime sahiptir.
- **Dağıtımli - Geçişken:** Tüm merkezlerde erişilebilirlik seviyesi birbirine eşittir.



Şekil 2.4 Belli büyüklük düzeyindeki kentlerde farklı ulaşım ağı biçimleri
(Blum ve Dudley, 2001:68)

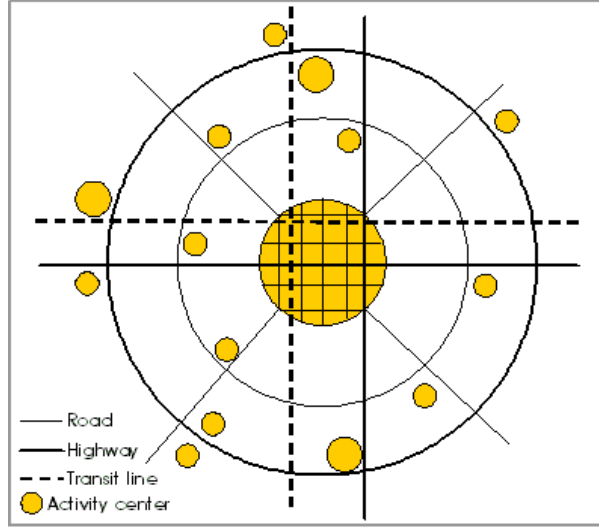
Thomson'ın “güçlü merkezli kent – strong-centered” olarak nitelediği ikinci modeli 1900'lerden önce Paris, Londra, New York ve Tokyo gibi büyük ve arazi kullanım ve ulaşım ilişkisinin organize edildiği kentleri içermektedir. Bu kentler 10 km. çap genişliğinde merkeze sahip, içinde 1 milyondan fazla merkezde çalışanı bulunan, gelişmiş iletişim ve servis ağlarına sahiptir. Güçlü ışınsal yollarla ulaşım ağına bağlı kent merkezlerinde işlevlerin ihtiyaçlarını karşılayabilmesi için belirli düzeyde karayolu ulaşımına olanak verilmiş ve küçük çapta otopark alanları yaratılmıştır. Sözkonusu kentler yüksek arazi yoğunluğu değerlerine sahip ve toplu taşıma sistemlerinin ağırlıklı kullanıldığı kentler olup, kentiçi ulaşımı toplu taşıma sisteminin uygun kullanımıyla ilişkilidir. Bu tür kentlerde her gün işi ile evi arasında hareket edenler raylı sistemleri kullanmaktadır. Merkezi güçlendirebilmek için dış arter (çevre yolu-doğrusal veya dairesel ulaşım ağı) inşa edilmiştir. Ancak bu durum kentin dışı (artere) doğru yayılmasına neden olmaktadır. Londra'nın M25 yolunu kentin yayılmasında önemli bir etken olarak göstermek mümkündür. Kent çevresinde ise yeni banliyölerin gelişiminin desteklendiği durumlarda banliyöler merkezden dışa doğru yönlene ışınsal yolların üzerinde konumlandırılmaktadır (Şekil 2.6).



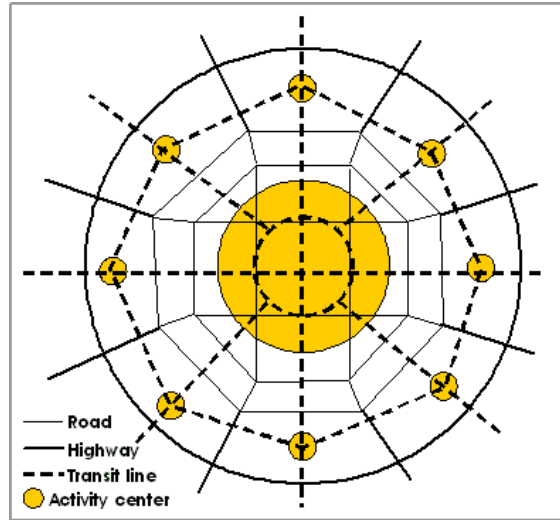
Şekil 2.6 Thomson'ın “güçlü merkezli kent” modeli
(Roberts ve Steadman, 1999:214, Rodriugue, 2005)

Thomson üçüncü kent şemasında motorlu taşıt ulaşımıyla desteklenmiş birden fazla merkezlerin oluşturduğu kentlere değinmekte ve bu tür kentleri “zayıf merkezli kent – weak-centred” olarak nitelemektedir (Şekil 2.7). Thomson'a göre merkezleri güçlü olmayan bu kentler durağan forma sahip değildir. Orta yoğunlukta arazi değerlerine sahip bu tür kentlerde merkez diğer altmerkezlere göre daha fazla iş imkanı sunmaktadır. Bu nedenle otomobil kullanımı olan kentlerdir. Merkezlerin toplamı 250.000 – 500.000 arasında çalışan

nüfusa sahip kentte toplu taşıma sistemleri ile hizmet verilemeyen noktalara servis taşıtlarıyla ulaşım sağlanmaktadır. Bu türde kentlere Melbourne, Kopenhag, San Francisco, Chicago ve Boston örnek olarak gösterilmektedir (Roberts ve Steadman,1999:214).



Şekil 2.7 Thomson'ın "zayıf merkezli kent" modeli (Roberts ve Steadman, 1999:214, Rodriugue, 2005)



Şekil 2.8 Thomson'ın "trafik limitli kent" modeli (Rodriugue, 2005)

Dördüncü model ise trafik kontrol ve kısıtlama modellerinin ağırlıklı olarak kullanıldığı kentlerdir (Şekil 2.8). Kent merkezinde ağırlıklı olarak toplu taşıma sistemleri kullanılmaktadır. Arazi kullanım yoğunluğu değerlerinin yüksek olduğu kentte izdiham, tıkanıklık veya tarihi kent merkezini koruma ve trafikten arındırma amaçlı birtakım nedenlerle araç sayısını azaltmaya yönelik kısıtlamalar uygulanmaktadır. Böylelikle motorlu araç trafiği

“huni” etkisi yaparak merkeze doğru azalma göstermektedir. Motorlu araç trafiğinin kısıtlandığı merkezde toplu taşıma sistemleri (metro, hafif raylı sistemler) ağırlıklı kullanılırken, metropoliten alan içindeki çeper yerleşmelerde ve banliyölerde bireysel ulaşım araçları (otomobil) ağırlıklı olarak kullanılmaktadır. Düşük yoğunluklu yerleşmeler ile yoğunluğun yükseldiği merkez arasında yüksek kapasiteli sistemlere yolcu taşıyan toplu taşıma sistemleri (otobüs) kullanılmaktadır. Londra, Singapur, Hong Kong, Viyana and Stockholm trafik kısıtlı kentlere örnektir (Rodriugue, 2005).

2.1.1 Ulaşım Odağı

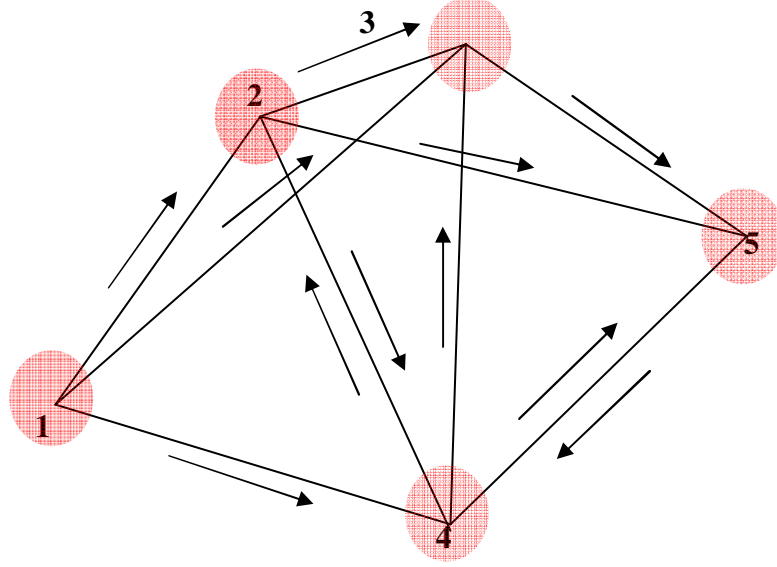
Kent içinde yolculuk yaratımı ve çekimi bakımından yüksek yoğunluğa sahip bölgeler ulaşım odakları olarak tanımlanmaktadır (İstanbul Metropoliten Planlama, 2005). Ulaşım odakları (düğüm noktaları) kent içinde yeralan aktivitelerin merkeziyetini ifade etmektedir. Bu merkeziyet ekonomik aktivitelerin kentsel alanda yerleşimi ve ulaşım sistemi elemanlarının erişilebilirliği ile ilişkilidir. Bir sanayi bölgesi, bir otogar ulaşım odağı olabildiği gibi bir alışveriş merkezi de ulaşımın sonlandığı, gidilmek istenen işlev alanı olması bakımından ulaşım odağı olarak değerlendirilebilmektedir.

Terminaller, limanlar, demiryolu istasyonları, havaalanları bölgesel ve kentsel alanlardaki önemli odak noktalarıdır. Otobüs, raylı sistem, taksi, dolmuş vd. işletmelere ait duraklar, iskeleler kenti içinde hizmet veren daha alt kademedeki ulaşım alanı odaklarıdır. Kenti ulaşımında odak noktaları ulaşım sistemine giriş ve çıkışlardır. Buna göre ulaşım terminalleri trafik akımının organize edildiği, sonlandığı veya başka bir ulaşım türüne aktarımın gerçekleştiği alanlardır. Dolayısıyla kentlerde diğer odaklara ulaşımı sağlayan ulaşım türleriyle kesişme büyük önem taşımaktadır.

Odak noktaları “önem derecesi ve çevresine olan sosyo-ekonomik etki seviyelerine göre üretim, yönetim, perakende satış ve dağıtım açısından önemli bir hiyerarşiye sahiptir, aynı zamanda işlevsellik bakımından da kentin hizmet alanlarını destekleyicidir” (Rodriugue, 2005).

Şekil 2.9’da bir ulaşım ağı sistemi içinde yeralan beş farklı ulaşım odağı ve aralarında gerçekleşen yolcu ve yük akım yönleri belirtilmektedir. 2.9 nolu şekile göre ortaya çıkan odaklararası sembolik ilişkiler matriste verilmiştir (Tablo 2.1). Odak ilişkilerinin matrisi ulaşım odakları arasındaki yoğunluk ilişkilerini göstermesi ve buna göre ulaşım ağı

bağlantılarının kurgulanmasında ulaşım kademelenmesi açısından önemli veriler sağlamaktadır.



Şekil 2.9 Beş odaklı ulaşım ağı (Blunden, 1971:7)

Tablo 2.1 Odak ilişkileri matrisi (Blunden, 1971:7)

i \ j	1	2	3	4	5
1	-	I	1	I	
2		-	1	I	I
3			-		I
4		I	1	-	I
5				I	-

2.1.2 Ulaşım Bağlantısı

Ulaşım bağlantısı; ulaşım ağının bir parçası olan, kentsel eylemler ve ulaşım odakları arasındaki ilişkiyi sağlayan, yolcu ve yük taşıyan araçların hareket ettiği yol veya rotalardan oluşmaktadır. Lastik tekerlekli taşıt yolu, demiryolu, havayolu, denizyolu, bisiklet ve yaya yolları birer ulaşım bağlantısıdır. Denizyolu ve havayolunda ulaşım bağlantısı olarak rota kullanılırken, karada rotaların yerini yollar almaktadır.

Karada odakları-düğümlemleri birbirine bağlayan ulaşım bağlantıları olan karayolları ve demiryolları ağ boyunca taşıtlara yön göstermek, taşıtların üzerinde kolaylıkla hareket edebilecekleri düzgün ve pürüzsüz yüzeyler sağlamak, tekerlekler tarafından iletilen dinamik yükleri güvenlikle karşılayarak zeminin taşıyabileceği değerlere indirmek amacıyla inşa

edilen yollardan oluşmaktadır. Ulaşım bağlantılarında yolların birbirine olan ilişkisi, bağlantı kurgusu önem taşımaktadır. Ulaşım bağları yüklendikleri işlevlere göre çeşitlilik göstermekte, örneğin; karayolları yol enkesit ve şerit genişlikleri gibi bir takım tasarım özellikleri açısından farklılaşmaktadır. Bu nedenle ulaşım bağlantısı konusu ile ilgili daha detaylı bilgiler bir sonraki bölüm olan “ulaşım ağı kademelenmesi” başlıklı bölümde ayrıntılı olarak ortaya konulmaktadır.

2.1.3 Ulaşım Ağı Kademelenmesi

Ulaşım ağı kademelenmesi; ulaşım ağı bağlantılarının kullanım yoğunluklarına (yolcu-araç-yük hacmi) ve arazi kullanımda yüklenilen işlevlere, ayrıca bu işlevlerin oransal dağılımına göre yolların enkesit, boykesit ve hizmetlerinin belirlenmesidir (Levinson ve Yerra, 2004:4). Mitchell ve Rapkin (1974:29) ulaşım ağı kademelenmesine ilişkin olarak güzergahların ve rotaların arazi kullanımda yeni gelişmeleri tayin edici rolünün altını çizmektedir.

Kentsel ve kırsal alanlarda nüfus yoğunluğu, arazi kullanım türü, trafik yoğunluğu, seyahat türleri gibi birbirinden değişik özellikler gösteren ve farklı rollere sahip ulaşım bağlantıları sınıflandırılmakta ve ulaşım türlerine göre kendi içinde kademelendirilmektedir (Tablo 2.2). Bu nedenle ulaşım ağı kara, deniz ve hava gibi farklı ulaşım türlerinde olduğu gibi ülke, bölge ve kent ölçeğinde de kademelenmektedir. Ulaşım ağı kademelenmesi hiyerarşik yol ve rota ağının kurgulanmasına da yardımcı olmaktadır. Ulaşım konusu kapsamında hiyerarşi, bir bütünü oluşturan yolların veya rotaların birbiriyle bağımlılık ilişkilerinin derecelendirilmesi ve organizasyonunu içeren sisteme denir (bkz: <http://en.wikipedia.org/wiki/Hierarchy>).

Tezde ulaşım ağı konusu karayolu ağırlıklı ele alınmaktadır. Bu nedenle kentlerde karayolu ağırlıklı erişim gözönüne alındığında ulaşım ağı kademelenmesinde hiyerarşik yol düzeni;

- farklı kentsel alanlardaki arazi kullanım eylemlerine erişimde finansal açıdan (işletim ve kaynak kullanımı) uygun koşulların belirlenmesi,
- kentsel alanda gerçekleşen eylemlerin özelliklerine göre ortaya çıkan ulaşım talebine cevap verebilecek erişim standartlarının oluşturulması ve
- makul kentsel çevrelerin kurgulanmasında

yardımcı olmaktadır (The World Bank Urban Transport Strategy Review, 2002:85) .

Tablo 2.2 Yolların günlük trafik hacim değerlerine göre sınıflandırılması
(Gür, G., 2003:9) *.

Düşük Trafik Hacimli Yollar	0 – 2000 taşıt/gün
Orta Trafik Hacimli Yollar	2000 – 10000 taşıt/gün
Yüksek Trafik Hacimli Yollar	10000 – 20000 taşıt/gün
Çok Yüksek Trafik Hacimli Yollar	20000 den yüksek taşıt/gün

Karayolu ulaşım kademelenmesi konusu dünyanın farklı ülkelerinde ulaşım ile ilgili farklı kurumlarda ve bilimsel çevrelerde değişik ölçütler ve tanımlamalar altında açıklanarak farklı standartlarla değerlendirilebilmektedir. Çalışmanın bu bölümünde öncelikle Türkiye’deki kurumların karayolu ulaşım ağı kademelenmesi ile ilgili ortaya koyduğu bilgiler verilmekte, sonrasında ise yurt dışında uygulanan karayolu ulaşım ağı kademelenmesi hakkında kısaca bilgi verilmektedir.

Türkiye’de Karayolları Genel Müdürlüğü ve Türk Standartları Enstitüsü’nün ulaşım ağı kademelenmesi ve yol standartlarıyla ilgili tanımlamaları bulunmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü Türkiye’deki yolların genel kademelenmesini verirken, Türk Standartları Enstitüsü “Yol Standartları” başlığı altında kentiçi yolların kademelenmedeki rollerini ve ölçütlerini ortaya koymaktadır.

Karayolları genel olarak kentler/yerleşmeler arası yollar ile kentiçi yollar olmak üzere iki ana bölüme ayrılmaktadır. Ülkemizde karayolu ulaşım ağı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yüklendikleri işlevler ve yetkili kurumlar açısından aşağıdaki gibi kademelendirilmektedir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2008, Devlet İstatistik Enstitüsü, 2008):

- Otoyollar (Karayolları Genel Müdürlüğü veya özel kurumlar)
- Devlet Yolları (Karayolları Genel Müdürlüğü)
- İl Yolları (Karayolları Genel Müdürlüğü)
- Köy Yolları (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı)
- Turizme Hizmet Veren Yollar (Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılır)
- Orman Yolları (Çevre ve Orman Bakanlığı)
- Kentiçi Yollar (Yerel yönetim, Belediye)

* G. Gür, (2003) Trafik Tasarım kitabında (Donald, A. (1981) Livable Streets, University of California Press, Berkeley, s:41) kaynağından alıntı olarak verilmiştir.

Ulaşım kademelenmesinde hiyerarşik açıdan en üstte otoyollar yer almaktadır. Bu yollar güzergah üzerindeki araç trafiğinin kesintisiz olarak işlediği hız yollarıdır. Büyük trafik hacmine yüksek hızlı seyir imkanı sağlayan otoyollar karşılıklı yönlerde (geliş-gidiş) en az ikişer şeritli (2x2) olmak üzere toplam dört şeritli ve refüj ile ortadan bölünmüş, tam erişim kontrollü olarak tasarlanmaktadır. Otoyollarda farklı yönlerden yola giriş-çıkış köprülülük kavşaklarla sağlanmaktadır; ayrıca bir yönde akan trafikte yola katılım ve çıkışlar da bulunmaktadır. Otoyollar levhalarla tanımlı yollardır, motorsuz taşıt, bisiklet ve yayaya yasaktır. Bölünmüş yollar olan otoyollarda şerit sayısı 2x2, 2x3, 2x4, şerit genişliği ise 3.50-4.00 m. arasındadır.

Devlet yolları önemli bölge ve il merkezlerini deniz, hava ve demiryolu istasyon, iskele, limanları birbirine bağlayan birinci derecede anayollardır. Aynı zamanda ülkeyi komşu ülkelere bağlayan yollardır. Devlet yolları önem derecelerine göre bölünmüş veya bölünmemiş yollar olabilir. Ayrıca devlet yolları da kendi içinde birinci, ikinci ve üçüncü kademe yol olarak sınıflandırılmaktadır. Tam erişim kontrollü olmayan yollarda hemzemin giriş-çıkışlar bulunmaktadır. Bu nedenle işaret tabelaları ile hız kontrolünün uygulandığı yollardır. Devlet yollarında şerit genişliği 3.00-3.50 m. arasında değişmektedir. Belediyenin sorumluluğundaki kentsel alan içinden geçmekte olan yollar da devlet yolu gibi kabul edilebilmektedir. Ankara Asfaltı D-100, Ankara - Eskişehir yolu devlet yollarına örnek olarak gösterilebilir.

Toplayıcı özellikteki il yolları bir il sınırı içindeki ikinci derece önemli olan kent, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini birbirleriyle ve il merkezlerine bağlayan devlet yolları ağlarına yakın demiryolu istasyonlarına, limanlarına ve kamu ihtiyaçlarının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yollardır. Köy yolları ise kırsal alanda yeralan devlet ve il yolları dışındaki yollar olarak tanımlanmaktadır. kentiçi yollar Türk Standartları Enstitüsü ve Amerika Birleşik Devletleri'nde karayolları tablo 2.3'teki sıralamaya göre kademelendirilmektedir.

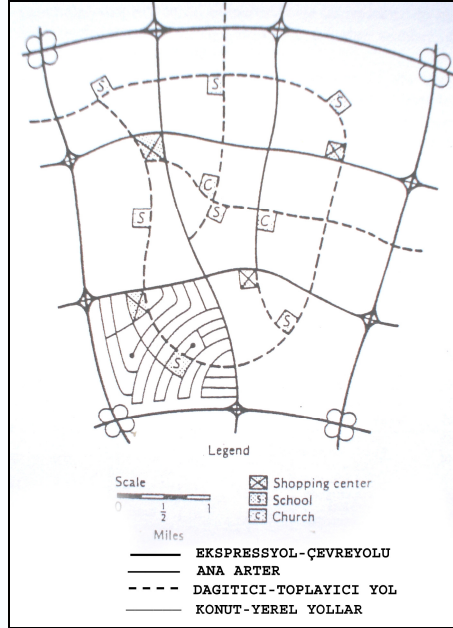
Tablo 2.3 Türkiye ve Amerika Birleşik Devletleri'nde kentiçi yolların sınıflandırılması (Türk Standartları Enstitüsü, 1989, U.S.A. Department of Transportation Federal Highway Administration, 2003)

Türkiye	Amerika Birleşik Devletleri
Çevre yolu	Ana Yollar
Kentiçi bölge bağlantı yolu	İkinci Derece Yollar
Kentiçi bölge toplayıcı yolu	Toplayıcı Yollar
Kentsel bölge içi yolu	Yerel Yollar
Servis yolu	

Türk Standartları Enstitüsü'ne göre kentiçi bağlantı yolları kent içindeki farklı bölgeleri birbirine bağlayan yollardır. Kentiçi bölge toplayıcı yolları kentlerde iç trafiği toplayıp bölge dışına aktaran yollardır. Kentsel bölge içi yolu ise bölgenin iç trafiğine hizmet eden yol olarak tanımlanmaktadır.

Türk Standartları Enstitüsü servis yolunu Karayolları Genel Müdürlüğü'nün tanımladığı servis yolu tanımından farklı olarak; ekspres yol, otoyol gibi transit yollarla, birinci derecedeki yolların kapasitesini düşürmemek amacıyla bu yolların yanında bölge içi trafiğini toplayarak belirli mesafelerden giriş ve çıkış sağlayan yol olarak açıklamaktadır.

Kentiçi yollar ulaşım ağının en karmaşık ağ örüntüsüne sahip yollarıdır. Kent içinde yolların hiyerarşik düzeni mahalle içindeki önem derecelerine, hizmet verdiği kentsel donatılar gibi bir takım ölçütlere göre belirlenir ki burada en temel etken taşınan trafik hacmidir. Yolun trafik hacmi ve güvenliği gibi erişim standartları çerçevesinde de arazi kullanımına bağlı olarak bulunduğu ulaşım ağı içindeki kademesi belirlenir.

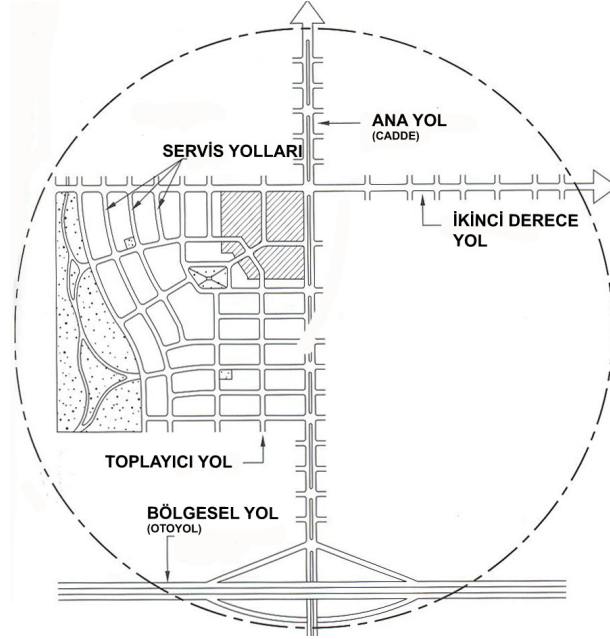


Şekil 2.10 Ulaşım ağı kademelenmesi, yol hiyerarşisi (Rothernberg, 1992:38)

Yolların geometrik özellikleri ile işlevsel özellikleri arasında doğrusal bir bağlantı olmakla beraber üst kademedeki yollar ağırlıklı olarak dağıtım özellikli, alt kademedeki yollar ise erişim ağırlıklı yollardır. Bu bağlamda kentsel alan içindeki yollar taşıdıkları trafik akım yoğunluğu ve enkesit genişliklerine göre;

- Otoyol ve Çevreyolları (highways)
- Ana ve İkinci Derece Yollar (arterials)
- Dağıtıcı-Toplayıcı Yollar (collectors)
- Servis Yolları -Yerel Yollar (local)
- Bisiklet ve Yaya Yolları (cycle and pedestrian paths)

olarak kademelendirilmektedir (Rothenberg, 1992:37, The World Bank Urban Transport Strategy Review, 2002:86; Gür, 2003:8; Marshall, 2004:25-27) (Şekil 2.10, 2.11). Otoyollar, çevre yollar ve ekspres yollar araç trafiğinin mümkün olduğunca hızlı dağıtımını sağlamak amacıyla tasarlanmaktadır (Şekil 2.11). Çevre yollar kenti trafiğine girmeden, zamandan kazanarak kenti hızlı geçerek ilerlemek için yapılan yollardır. Otoyollar ve çevre yolları bir alt kademesindeki ekspres yollara çok katlı kavşaklarla bağlanırken, ekspresyollar da giriş-çıkış bağlantıları ve sinyalizasyonun olduğu hemzemin kavşaklarla çözümlenmektedir (Gür, 2003:8). En az 2x2 şeritli olmak üzere kısmi erişim kontrollü yol olarak inşa edilebilen ekspres yollarda taşıt hızı en fazla 90 km/saat'dir ve şerit genişliği 3.50-3.75 m. arasında değişmektedir.



Şekil 2.11 Kentiçi ulaşım ağı kademelenmesi (Steiner ve Butler, 2007:153)

Motorlu araç ulaşımında en alt kademede bulunan servis yolları dağıtıcı ve toplayıcı yolları beslerken araçların düşük hızla ilerlediği, ayrıca araç trafiğinin en az yoğunlukta yaşandığı yollardır. Dağıtıcı ve toplayıcı yollar ise ikinci derece yollara veya ana yollara araç trafiği taşımaktadır.

Tablo 2.4 Ulaşım ağı kademelenmesinde yolların sınıflandırılması
(Türk Standartları Enstitüsü, 1989, The World Bank Urban Transport Strategy Review, 2002:86, U.S.A. Department of Transportation Federal Highway Administration, 2003 kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır)

Yol Kademesi Özellikler	Otoyol ve Çevre Yolları	Ana Yollar	İkinci Derece Yollar	Dağıtıcı-Toplayıcı Yollar Yüzdesi	Servis Yolları	Bisiklet	Yaya Yolları
Temel İşlevleri	Uzun mesafe ve metropolitan trafik	Kentiçini dolaşan anayollardır	Ana yollar ve toplayıcı-dağıtıcı yollar arasında bağlayıcıdır	İkinci derece yollar ve servis yolları arasında bağlayıcıdır	Arazi ve parsel erişimi	Güvenli bisiklet dolaşımı	Güvenli yaya dolaşımı
Gereken Diğer Donatıları	Yoktur	Kaldırımlar zorunludur, talepe göre bisiklet yolları	Kaldırımlar zorunludur, talepe göre bisiklet yolları	Kaldırımlar gereklidir	Kaldırımlar talebe ve isteğe bağlıdır	Yoktur	Yoktur
Ayrılmış Otobüs Donatıları	trafik hacminin yüksekliği ve trafik tıkanıklığına göre	Otobüs ve diğer trafik hacminin yüksek olduğu koşullarda	Otobüs ve diğer trafik hacminin yüksek olduğu koşullarda	Gerekli değildir	Gerekli değildir	Yoktur	Yoktur
Erişim Kontrolü	Tam kontrollü, diğer otoyol ve ana yollara erişim en az 1,5 km. kavşak aralığı mümkündür.	Sınırlı erişim kontrolü	Kısmi erişim kontrolü, ana trafik aktarıcılarından erişim vardır.	Sınırlama yoktur. Komşu aktivitelere direkt erişim	Genellikle sınırlama yoktur	Sınırlama yoktur	Sınırlama yoktur
Hız (km/saat)	75 km/sa. veya daha fazla	60-70 km/sa.	55-65 km/sa.	40-50 km/sa.	30 -40 km/sa.	Yoktur	Yoktur
Otopark alanları	Yasak	Yasak	Sınırlı	Vardır	Vardır	Yasak	Yasak
Trafik hacimleri (ort. seyahat/gün)	50.000	30.000-60.000	15.000-50.000	5.000-30.000	5.000>	Yoktur	Yoktur
Şerit Genişliği (m.)	3.50-4.00	3.50	3.50	3.50	3.00	En az 1.50	En az 1.50
Şerit Sayısı (şerit/yön)	2-3	Sürekli 3	Sürekli 2	Sürekli 1-2	1	Yoktur	Yoktur
Paralel Aralık (km)	3-5	2.5-3	1.2 – 1.6	0.4-0.8	0.4>	Genellikle sınırlama yoktur, servis yollarının aralık mesafesi uygulanabilir	Genellikle sınırlama yoktur servis yollarının aralık mesafesi uygulanabilir
Sinyalizasyon	Uygulanamaz	Trafik sinyalleri, hareket sürekliliğini sağlamak için koordine edilmiştir	Trafik sinyalleri, hareket sürekliliğini sağlamak için koordine edilmiştir	Bazı trafik sinyalleri koordine edilmiştir	Gerekli değildir	Taşıt yollarıyla kesişmenin olduğu noktalarda	Taşıt yollarıyla kesişmenin olduğu noktalarda
Trafik Yön Ayrımı	Kavşaklar katlı; en az 1,5 km aralıklarla eşdüzey sinyalizasyon kavşak yapılabilir	İkinci derece yollara erişimde kavşaklar sinyalizasyon.	Sola dönüş şeridi ile ayrılmış; toplayıcı ve ana yollarla olan kavşaklar ve ana gelişme bölgesi girişleri sinyalizasyon edilmiş.	Karşı yön trafik akımları genelde ayrılmış değildir	Karşı yön trafik akımları ayrılmış değildir.	Karşı yön trafik akımları ayrılmış değildir.	Yoktur

Ana yollar yoğun trafik yükü taşıyan, ayrıca iş merkezleri, sanayi alanları gibi çalışma ve sağlık, yönetim, eğitim gibi sosyal hizmet alanlarına dağıtımı sağlayan yollardır. Bazı durumlarda bölünmüş bazen de bölünmemiş iki yönlü veya tek yönlü olabilen ana yollar toplu taşıma sistemlerinin işlediği güzergahlardır (Rothernberg, 1992:37; Gür, 2003:8). Taşıt hızının 60-70 km./saat olduğu ana yollarda şerit genişlikleri 3.25-3.50 m. arasında değişmektedir. Tablo 2.4’de görüldüğü üzere kentiçi trafiğinin belkemiğini oluşturan ana yollar yoğun trafik akımını yüklenmelerine rağmen kilometre uzunlukları bakımından yerel-servis yollara oranla kısadır. İstanbul’da Bağdat Caddesi tek yönde işleyen bir ana yoldur. Millet ve Vatan caddeleri ile Tarlabası Bulvarı ve Barbaros Bulvarı ise bölünmüş ana yollardır.

İkinci derece yollar ana yolların trafik hareketliliğinin düşük olduğu alt kademedeki yollarla bağlantısını sağlamaktadır, kentiçi otobüs güzergahları gibi toplu taşıma sistemlerinin işlediği yollardır. Toplayıcı yollar ise mahallelerin içinden geçerek konut, ticaret ve sanayi gibi alanlara hizmet veren erişim ağırlıklı yollar olarak tanımlanmaktadır. Kentiçi ulaşım kademelenmesinde en alt kademedeki yerel yollar toplu taşıma sistemlerinin işletilmediği, hareketliliğin en düşük olduğu erişim ve servis yollarıdır.

2.2 Kentsel Hizmet Alanı

Kentsel hizmet alanları kentsel arazi kullanım literatüründe olmak üzere beş temel işlev alanından biridir. Bunlar;

- çalışma alanları,
- barınma alanları,
- boş zamanları değerlendirme alanları,
- ulaşım alanları ve
- kentsel hizmet alanlarıdır.

Kentsel hizmetler her türlü ekonomik ve toplumsal faaliyetin yerine getirilmesinde hayati roller taşımaktadır. Hizmetler sektörü faaliyetler açısından geniş bir alanı kapsamaktadır. Danışmanlık, yönetim, mühendislik, ulaştırma, yazılım, sağlık, eğitim gibi birçok alan hizmetler sektörünün üst başlığı içinde yer almaktadır. Hizmet sektörü de kendi içinde ticari gelir ve kar güden özel girişimlerle gerçekleştirilen hizmetler ile toplum yararına olan ve devlet tarafından verilen hizmetler (kamusal-sosyal hizmetler) olarak ayrılmaktadır. Bu

bağlamda sosyal hizmet Birleşmiş Milletler tarafından belirlenen sektörel sınıflandırmaya göre “hükümetlerin ticari amaç dışında ve herhangi bir başka hizmet sunucusuyla rekabet etmeksizin sundukları” hizmetler olarak tanımlanmaktadır. Avrupa Birliği ise sosyal hizmetleri, Roma Antlaşması’nın 60. maddesine göre “normal olarak bir ücret karşılığı yapılan ve malların sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımı kapsamına girmeyen işler” olarak tanımlamaktadır.

Konut alanları ile hizmet alanları arasında korelasyon bulunmaktadır. Hizmet alanları barınma, çalışma, dinlenme gibi kentiçinde yeralan işlevlerden biridir ve çalışma alanları içinde yer almakla birlikte, yukarıdaki üst paragrafta belirtildiği üzere, sosyal (hizmet) alanlar(1) kapsamda değerlendirilebilmektedir. Sağlık, eğitim, yönetim, sosyo-kültürel, açık ve yeşil alanlar ile dini tesisler hizmet alanları kapsamında hizmet-donatı alanları olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca perakende ticaret, toptan ticaret, pazar alanları, internet kafeler, turizm amaçlı da hizmet veren yeme-içme, konaklama alanları gibi ticaret faaliyetleri ile altyapı ve ulaşım da bir tür hizmet olarak kabul edilmektedir. Kentsel hizmet alanları yukarıda belirtilen günlük ihtiyaçların yanısıra yangın gibi olağanüstü durumlardaki ihtiyaçlara da cevap veren tesis türlerini ve bu tesislere ait alanları da içermektedir.

Kentsel hizmet alanlarının kentsel arazi üzerinde konumlanma/yerleşme ve gereksinim duydukları alan miktarı konularının Türkiye’de ve dünyanın değişik ülkelerinde tartışıldığı, birtakım farklı ölçütlerle standart hale getirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Çetiner (1972:31), hizmet alanlarının bulundukları iskan gruplarının nüfuslarına, fiziki ve ekonomik özelliklerine, sosyal yaşantılarına göre sayı ve çeşitlerinin değiştiğini ve yerleşiminin buna göre belirlendiğinden bahsetmektedir. Revelle (1987:1053) ise kamusal-sosyal hizmet donatılarının yerleşimi ve alan büyüklüklerinin belirlenmesinde ekonomi, coğrafya, bölgesel planlama, araştırma, endüstri, yönetim, muhasebe, ulaşım, elektrik mühendisliği ve çevre mühendisliği gibi birçok disiplini içerdiğini ve bunlardan ekonomik faktörler ile ulaşımın yerleşiminde hizmet donatılarının büyük rol oynadığının altını çizmektedir.

Çetiner’in (1972) ve Ersoy’un (1994) kaynaklarında Türkiye’de ve dünyanın diğer ülkelerinde kentsel hizmet alanlarının belirlenmesinde ve yerleşiminde birbirinden farklı ‘yerleşme büyüklüğü’, ‘kullanıcı sayısı ve yoğunluğu’, ‘kullanıcı başına düşen alan büyüklüğü’ ... gibi standartların kullanıldığı görülmektedir. Bu kaynaklara göre; kentsel hizmet alanlarının dahilinde olan kamusal-sosyal hizmet donatıları maddi bir rant beklemeden, sosyal refah aracı olarak devlet tarafından yaptırılan tesislerdir. Ancak ekonomik

bir donatı arzı için belirli sayıda nüfus aranmaktadır, ayrıca kentsel hizmet alanlarından yararlanacak çevrelerin, yerleşme içinde işler bir ulaşım ağıyla bağlanması gerekmektedir (Göçer, 1990:51-52). Bu nedenle kentsel hizmet alanları kenti meydana getiren ve aynı zamanda kenti yerleşme kademelenmesini oluşturan (ve kademelenmiş ulaşım ağı üzerinde yeralan) küçük komşuluk, komşuluk, mahalle, semt ve kent bütününe farklı ölçeklerdeki donatılarıyla hizmet vermektedir.

Mahalle*, acil ihtiyaçların karşılandığı ekonomik ve sosyal tesislerin yanında temel hizmetlerin verildiği, komşuluk gruplarının biraraya gelmesiyle oluşan, yönetim açısından da alt kademede birimdir. Belirli sayıdaki mahallelerin biraraya gelmesi semti oluşturmaktadır. Semtte mahallelerin biraraya gelmesiyle artan yeni ihtiyaçlar hizmet tesislerinin alan bakımından daha büyük alanlara gereksinim duymasına neden olmakta, aynı zamanda işlevsel çeşitliliği artmaktadır; örneğin mahallelerdeki ilköğretim okullarını bitiren öğrencilerin semt ölçeğinde en az bir ortaöğretim ve meslek okuluna ihtiyaç duyması gibi.

Yerleşme sakinlerinin olduğu kadar kuruluşların karşılıklı ilişkileri de önemlidir. Kentlerin hem piyasa mekanizması hem de içinde bulundukları ve içerdikleri kademelenme şekli arazi kullanışı ve ulaşım ağını biçimlendirmektedir. Buna göre kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde;

- yaya erişim mesafesi,
- toplu taşıma sistemleri ve özel otomobil ile rahat erişim,
- işlevlerin birbirleriyle ilişkisi ve etkileşim dereceleri,
- karşılıklı etkileşim içindeki işlevlerin birbirine yer ve zaman bakımından uzaklığı,
- uygun büyüklük, alan ihtiyacı,
- maliyet (toprak değerleri, arsayı yapıya hazırlama giderleri, ekonomik olup olmaması),
- yerin çekiciliği,
- hizmet verilecek gerekli nüfusun olması,
- işlevine göre çevreye rahatsızlık verme derecesine ilişkin sağlığa ve konfora aykırı koşullar,
- güvenlik (trafik güvenliği, toplumsal ve sosyal güvenlik)

* Kent planlamada önceki literatürde mahallenin diğer bir ismi ise 'ilkokul yerleşme birimi'dir. İlköğretimde sekiz (8) yıla geçilmeden önceki planlamada standartlar literatürü kastedilmektedir. İlköğretim okullarının tesisinden sonraki standartlar henüz bilimsel olarak belirlenmemiştir.

gibi ölçütler ile örneğin ulaşım ile ilgili olarak yolculuğun niteliği, konfor koşulları, kişilerin yaşları, cinsiyet, ırk, meslek, ekonomik gelir düzeyi, kültürel eğitim düzeyi ... gibi birtakım yaşama kolaylığına ilişkin alt değişkenler de etkili olmaktadır (Yavuz, vd., 1978:241-244).

Kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde özellikle son yirmi yıl içerisinde gelişen teknolojinin telekomünikasyon ve iletişim biçimlerinde gerçekleşen değişimlerin etkisi giderek artmaktadır. Örneğin 18. yüzyılda tüccarların birbirlerinden bilgi almak, iletişim kurmak için kullandığı ve biraraya geldiği kahvelerin yerini zamanla değişik fizik mekanlar alırken, günümüzde bu durum internet ağları ile -telefonda da bağımsız olarak- doğrudan, hızlı ve herhangi bir zaman dilimi içerisinde, bulunulan herhangi bir noktadan www-World Wide Web sunucusu ile ilgili kurumların internet sitelerinden bilgi almalarına, gerekli işlemleri yapmalarına, e-posta, MSN (Microsoft Network) gibi internet ağları ile iletişim kurabilmelerine yardımcı bir teknoloji ortaya koymaktadır.

İngilizce’de “cyberspace” olarak tanımlanan “sanal mekan” kurgusu internet ağları ile toplum içinde, toplumlararası, kurumlararası, birey-kurum haberleşmesini, bilgi paylaşımını anında, hızlı bir biçimde, bulunulan mekandan bağımsız olarak yerine getirmeyi gündeme getirmektedir. Böylelikle “fiziksel yapının bir tür elektronik gölgesi” olarak hizmet veren serbest-elektronik ağ modeli insanlara herhangi bir hizmeti alabilmelerinde yeni bir seçenek sunmaktadır (Mitchell, 2002:57). İster ticari isterse kamusal bir hizmet olsun vatandaşların ilgili kurum veya birimlerin hizmet verdikleri noktalara, binalara gitmeden taleplerinin bir kısmını veya tamamını yerine getirmelerine olanak vermenin yanısıra ulaşımında harcanacak zaman ve kurum içerisinde işlem sürecinin kısaltılarak zamandan tasarruf sağlanması mümkün olabilmektedir.

Sözkonusu iletişim teknolojisinin sosyal ve ticari ilişkiler üzerinde ortaya çıkardığı koşullar, planlamada, kentsel aktivitelerin ve hizmet alanlarının kent mekanındaki yerseçiminde önemli değişimler yaratmaktadır. İletişim teknolojilerinin etkileri yeni bir tartışma konusunun gündemini oluşturduğundan tezin kapsamı dışında bırakılmıştır.

Aşağıda sırasıyla ticaret, yönetim, eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel, yeşil ve açık alanlardan oluşan kentsel hizmet alanları hakkında işlevlerine, kapsamlarına ve özelliklerine göre daha detaylı bilgilere yer verilmiştir.

Ticaret Alanları

Ticaret alanları toplumların oluşturduğu iskan bölgelerinin içinde veya yakınında günlük hayatı devam ettirebilmek için gerekli ihtiyaçların belli bir ücret karşılığında temin edildiği alanlardır. Ticaret alanları ulaşımın merkezileştiği alanlarda yığılma göstermekte ve gereken sahayı ele geçirerek temin etmektedir. En temel ticaret alanları pazar alanlarıdır. Pazar alanlarının dışında yerleşme içinde günlük ihtiyaçların karşılandığı işyerleri olarak çeşitlenen fırın, bakkal, kasap, şarküteri, manav, özel gıda ve balık ürünlerinin satıldığı dükkan, gazete bayii, eczane, çiçekçi, fotoğrafçı, kuru temizleme, berber, yeme-içme mekanları, elektrikçi, doğramacı, anahtarcı, ayakkabı tamircisi, orta ve büyük ölçekli giyim, ev eşyası, beyaz eşya, elektronik eşya mağazaları ... gibi işlevler yer almaktadır. Bu tür işlevlerin günümüz kalabalık kentlerinde tek bir çatı altında büyük alışveriş merkezleri içinde toplanmaya başladığı da görülmektedir. Ticaret alanları farklı hizmet sunumlarının gerçekleştiği, hizmet verdikleri, nüfus büyüklüklerine göre yerleşmelerin merkezini ve alt merkezlerini de tanımlayan işlev alanlarıdır. Perakende satışın yapıldığı alanların belirlenmesinde “satış hacmi ve çalışan kişi sayıları” en önemli ölçütlerdir (Yavuz, vd., 1978:263).

Diğer taraftan önceliği kamusal hizmet vermek olan ancak bireysel veya ortak yatırım girişimleriyle de benzer hizmetlerin verildiği özel tesisler hem ticari hem de sosyal hizmet olarak da değerlendirilmektedir. Özel okul, özel üniversite, özel sağlık kurumu ... gibi.

Yönetim Alanları

Yönetim alanları genel (merkezi) ve mahalli (yerel) kuruluşlar olmak üzere yerleşmelerin görülmesi gereken hizmetlerini kapsayan idari örgütlerdir. Devletin genel program ve politikasını yerleşmeye getiren, buna karşılık mahalli programları devlete ulaştırıcı bir niteliği olan bu örgütlenmenin içinde yer alan kuruluşlar idari teşkilat kademesine göre değişmekte ve çeşitlenmektedir.

Kentlerde genel idari mekanizmayı valilik temsil etmektedir. Bayındırlık, milli eğitim, sağlık, sosyal yardım, sivil savunma, tek el, orman, karayolları, demiryolları, denizyolları, liman dairesi ... gibi birçok müdürlük ile adliye, defterdarlık, vergi daireleri valiliğe bağlı çalışan kurumlardır. Ayrıca tapu sicil, nüfus müdürlüğü, emniyet müdürlüğü, trafik bürosu, cezaevi müdürlüğü, toprak iskan müdürlüğü, jandarma, müftülük gibi kurumlar da valilik çatısı altında hizmet vermektedir. Yerleşim açısından bu kurumlar birbirleriyle ilişkili bir yönetim

kompleksi içinde çözümlenebileceği gibi metropoliten alanlarda kendi aralarında gruplanarak kentin farklı bölgelerinde de yeralabilmektedir.

Mahalli kuruluşlar belediyeler ve muhtarlık kurumlarıdır. Bu kurumların yönetimindekiler Anayasa’da “il, belediye veya köy halkının müşterek mahalli ihtiyaçlarını karşılayan ve genel karar organları tarafından seçilen kamu tüzel kişileri” olarak tanımlanmaktadır. Yerleşmelerde bu kuruluşlara gerekli alanın tahsis edilebilmesi için görevlerinin ve kapsadıkları teşkilatların bilinmesi gerekmektedir. Yönetim alanları için gereksinim duyulan büyüklük her yerleşmenin “yönetmelik yapısına, bulunduğu yönetim basamağına, kentsel nüfus büyüklüğüne ve kentleşme derecesine göre değişiklik gösterebilmektedir” (Yavuz, vd., 1978:264-265). Yönetim alanları için tahsis edilecek alan ihtiyacı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Buna göre; yerleşmelerin idari kademelenmesine, nüfus büyüklüğüne, gelirlerine, kamu örgütlerinin çeşitlilik ve sorumluluk derecelerine göre yönetim tesisleri için belirlenecek alan ihtiyacı değişiklik göstermektedir. Öte yandan yoğun bölgelerde ve merkezde yeralan bu türdeki kurumların alanları tarihi doku içinde parsellerin küçük olması nedeniyle değişen koşullara ayak uydurmakta esneklik gösterememekte ve gelişme imkanları sınırlı kalmaktadır.

Türkiye’de yönetim için alan ayırımında kişi başına alan gereksinimi yöntemi uygulanmaktadır. 17/3/2001 tarihli ve 24345 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik’te yönetim için ayrılacak alan miktarı nüfus ile ilişkilendirilmiştir (Tablo 2.5).

Yönetim alanlarının yerseçiminde hükümet ve adliye gibi genel idari kuruluşlar birlikte düşünülmektedir. Bu tür tesisler kendilerine özgü karakteri ve yerleşme içerisindeki baskın unsuru gözönüne alınarak düzenleme içerisinde özel bir yerde konumlanmaktadır*. Bu nedenle yönetim kurumlarının prestijli, merkezi bir alanda yeralması ve mekan hissinin yaratılması planlamada idealize edilmiş bir konudur. Ancak yönetim alanları (özellikle günümüzde) kentiçinde kamu arazisi bulamaması, kolay erişilebilen arterler üzerinde konumlanma talebi ve otopark alanı ihtiyacı nedeniyle kentin gelişme alanlarında üst kademe araç yolları üzerinde yer bulabilmektedir. Bu durum merkezinin deformasyonuna, prestij alanının kent merkezinden kaymasına neden olmaktadır. Yerel yönetim tesislerinin merkezde yeralmasında ise ekonomik ve sosyal bakış açıları ağır basmaktadır; prestijli bir alanda bulunmanın ve kolay erişimin yanısıra toplum ve esnafla doğrudan iletişimin sağlanması da

* A. Çetiner, 1972:131’de (Gilbert, F., (1955), Town Design, The Architectural Press, London, pp.80-85) kaynağına gönderme yapılmıştır.

yerseçiminde önem taşımaktadır. Diğer taraftan belediye teknik servisleri, mezbaha, hal, itfaiye gibi tesislerin belediye tarafından fiziksel etkileşimler, alan ihtiyacı, çevresiyle işlevsel uygunluk ve ekonomik açılardan kentiçinde ya da çeperlerinde uygun alanlara yerleştirilmesi gözetilmektedir.

Tablo 2.5 Türkiye’de kentsel hizmet-donatı alanı standartları
TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2007

Nüfus / Kentsel Hizmet-Donatı Alanı	0-15.000	15.000-45.000	45.000-100.000	100.000 üzeri
Yönetim Tesis Alanları	3.0 m ² /kişi	3.5 m ² /kişi	4.0 m ² /kişi	5.0 m ² /kişi
Kreş ve Anaokulu Tesis Alanları	1.0 m ² /kişi	1.0 m ² /kişi	1.0 m ² /kişi	1.0 m ² /kişi
İlköğretim Tesis Alanları	4.0 m ² /kişi	4.0 m ² /kişi	4.5 m ² /kişi	4.5 m ² /kişi
Ortaöğretim Tesis Alanları	3.0 m ² /kişi	3.0 m ² /kişi	3.0 m ² /kişi	3.0 m ² /kişi
Kültürel Tesis Alanları	0.5 m ² /kişi	1.0 m ² /kişi	2.0 m ² /kişi	2.5 m ² /kişi
Sosyal Tesis Alanları	0.5 m ² /kişi	0.5 m ² /kişi	1.0 m ² /kişi	1.5 m ² /kişi
Halk Eğitim Merkezi	0.4 m ² /kişi	0.4 m ² /kişi	0.4 m ² /kişi	0.4 m ² /kişi
Sağlık Tesis Alanları	2.0 m ² /kişi	2.0 m ² /kişi	3.0 m ² /kişi	4.0 m ² /kişi
Açık ve Yeşil Alanlar	10.0 m ² /kişi	10.0 m ² /kişi	10.0 m ² /kişi	10.0 m ² /kişi

Eğitim Alanları

Eğitim alanları toplumda, işlevsel faaliyetleri ve amaçları bakımından, farklı yaş gruplarına genel kültür, belirli bilgi ve becerileri vermeyi hedefleyen, belirli uzmanlık alanları dahilinde bireylere gelecek yaşamlarında çalışmak istedikleri mesleklere yönelik gerekli bilginin kazandırılarak toplumun kalkınmasında etkili olan kurumlardır. Türk Milli Eğitim sistemi içinde eğitim alanları;

- okul öncesi eğitim tesisleri (kreşler, anaokulları),
- ilköğretim eğitim tesisleri (8 yıllık hazırlık sınıfı ile 9 yıllık, ilköğretim okulları),
- ortaöğretim tesisleri (lise, Anadolu lisesi, ticaret lisesi, kız meslek lisesi, imam hatip lisesi, endüstri meslek lisesi, çok programlı lise, pratik sanat okulu, fen lisesi, Anadolu öğretmen lisesi, otelcilik meslek lisesi ve güzel sanatlar lisesi genel liseler, mesleki ve teknik liseler),

- yüksek öğretim tesisleri (üniversiteler, fakülteler, enstitüler, meslek yüksek okulları, araştırma merkezleri, konservatuarlar ... gibi bölge ve ülke ölçeğine hitap eden yüksek öğretim kurumlarıdır).

Sunum yönünden eğitim alanları;

- kamu eğitimi tesis alanları: devlet eliyle eğitimin verildiği tesisler,
- özel eğitim tesis alanları: kâr amacıyla özel kesim tarafından eğitimin verildiği tesisler,
- sivil toplum kuruluşlarına ait eğitim tesis alanları: vakıf, dernek gibi sivil toplum örgütleri aracılığıyla maddi kazanç amacıyla yapılmayan eğitimin verildiği tesislerdir.

Diğer taraftan eğitim alanları yerleşme içi veya yerleşmelerarası kademelenmenin tespitinde, yerleşme büyüklüklerinin belirlenmesinde rol oynayan donatılardır. Fiziksel olarak yerleşme ünitelerinin boyutları öğrencilerin okula gidip-gelme mesafeleri ve süreçleri ile ilişkilidir. Modern şehircilikte yönetim kademesinde en küçük yerleşme ünitesi olarak kabul edilen mahalle boyutlarının tayininde eğitim donatısı olarak ilköğretim tesisi rol oynamaktadır (Çabuk, 2002:47). Burada okul öncesi eğitim ve ilköğretim tesis alanlarında çocukların yürüme mesafeleri ön planda tutulmaktadır. İlkokul için en uzak yürüme mesafesinin 800 m. olması gerektiği Şehircilik bilim alanının önceki kaynaklarında belirtmektedir. Ayrıca yerleşmede yaşayan çocuk oranı da okul ihtiyacın belirlenmesinde önemlidir. Farklı türdeki eğitim tesislerinin karşılanacağı alan büyüklüğü ise bu tesislere gitmesi gereken nüfus oranlarına bağlı olarak belirlenmektedir. Bu kabuller ülkelerin sosyo-kültürel ve ekonomik özelliklerinin yanında merkezi ve yerel politikalarına göre de değişebilmektedir. Örneğin, kadın nüfusunun ekonomik yaşama işgücü olarak katılma oranına bağlı olarak bir mahalle içinde ana okuluna ihtiyaç olup olmadığı belirlenebilmektedir (Ersoy, 1994:1).

Birkaç mahallenin biraraya gelmesiyle oluşan üst kademede ki semt ölçeğinde nüfusa bağlı olarak ilköğretim sayısı iki veya üçe yükselmektedir. 10.000-20.000 nüfusa sahip semtlerde ortaöğretim alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

17/3/2001 tarihli ve 24345 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik’te eğitim tesisi alanları için ayrılacak alan büyüklüğünde değişikliklere ilişkin veriler tablo 2.5’de verilmiştir.

Sağlık Alanları

Bireylerin ve toplumun ihtiyaç duyduğu temel hizmet alanlarından birisi de sağlık tesisleridir. Sağlık tesisleri toplumun ruh ve beden sağlığı için hizmet veren alanlardır. Sağlık alanlarının kapsamına Sağlık Bakanlığı'na bağlı toplumun sağlık şartlarını koruyan, tedavi eden, bulaşıcı hastalıklar ile mücadele eden hastaneler, ayakta tedavi hizmeti veren poliklinikler, dispanserler, ana çocuk sağlığı merkezleri, sağlık ocakları, sağlık evleri, sıtma, trahom, cüzzam ve ruh sağlığı ... gibi klinikler ile verem savaş dispanserleri girmektedir. Tedavi edici sağlık hizmetleri ise muayene, tanı, tedavi ve rehabilitasyon çalışmalarını içermektedir. Tedavi edici sağlık hizmetlerinde çeşitli bakanlıkların, iktisadi kamu kuruluşlarının, Sosyal Sigortalar Kurumu'nun, tıp fakültelerinin, özel sektörün ve sivil kuruluşların görevleri bulunmaktadır.

Türkiye'de sağlık hizmetlerini karşılamakla görevli olan çok sayıda kamu ve özel kuruluş bulunmaktadır. Bu kuruluşlar kendilerine özgü yönetim ve teşkilatlanma yapılarına sahiptir (Çabuk, 2002:20).

Kamu hizmeti veren sağlık alanlarının koruyucu hizmeti devlet tarafından, tedavi edici hizmeti devlet teşekkülleri, sosyal sigortalar, çeşitli kamu ve özel kuruluşlar tarafından yürütülmektedir. Sağlık örgütlerinin varlığı, sayısı, personel sayısı ve alan büyüklüğü hizmet verdiği nüfus ile orantılıdır. Planlama açısından sağlık tesislerinin yerleşme sistemleri içinde yerleşmeler kademelenmesine göre düzenlenmesi gerekmektedir. Buna göre; en küçük birimden en büyüğüne doğru bu tesislerin kendi içlerinde bir hiyerarşiye göre tahsis edilmesi önemlidir (Çetiner, 1972:155). 17/3/2001 tarihli ve 24345 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik'te sağlık tesisi alanları için ayrılacak alan büyüklüğü tablo 2.5'de verilmektedir.

Sosyal ve Kültürel Alanlar

Sosyal ve kültürel tesis alanları birbirini tamamlayan eylemlerin gerçekleştirildiği alanlardır. Sosyal ve kültürel alanlar toplum içinde yaşayan bireylerin boş zamanlarını değerlendirebileceği, sosyal ve kültürel faaliyetlerde bulunabileceği ve bu tür faaliyetlere yönelik bilgi ve becerilerini geliştirebileceği, grup ve topluluk içinde yer alabileceği tesislerdir. Bir başka tanıma göre, sosyal ve kültürel alanlar toplumiçi dayanışma ve yardımlaşmayı yaygınlaştırarak kişilerin topluma etkin katılımlarını ve sağlıklı bir toplumsal düzenin kurulmasını sağlayan alanlardır (Ersoy, 1994:115). Ayrıca toplumsal çevreye uyum

ve aile içi sorunların çözümüne ilişkin hizmet veren halk eğitim merkezleri, kimsesiz çocuklar ve suçlulara eğitim veren tesisler, özürlüler ve engelliler için eğitim veren kurumlar, yetişkinlerin ve emeklilerin boş zamanlarını değerlendirebilecekleri dernekler, çeşitli sosyal dayanışma amacı güden birlikler, spor klüpleri, kütüphaneler, sanat galerileri, müzeler, konferans, tiyatro, sinema ve konser salonları, kültür merkezleri, yurtlar, huzur evleri sosyo-kültürel tesislerdir.

Sosyal hizmetler merkezi hükümetin yardımları, mahalli idarelerin ve özel teşebbüslerin gayretleri ile kurulan tesislerdir. Sosyo-kültürel tesislerin adedi ve türü yerleşmelerin nüfusuna ve sosyal yapı özelliklerine göre farklılaşmaktadır (Çetiner, 1972:142). 17/3/2001 tarihli ve 24345 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik’te sosyal ve kültürel tesis alanları için ayrılacak alan büyüklüğündeki değişikliklerle ilgili veriler tablo 2.5’de verilmektedir.

Açık ve Yeşil Alanlar

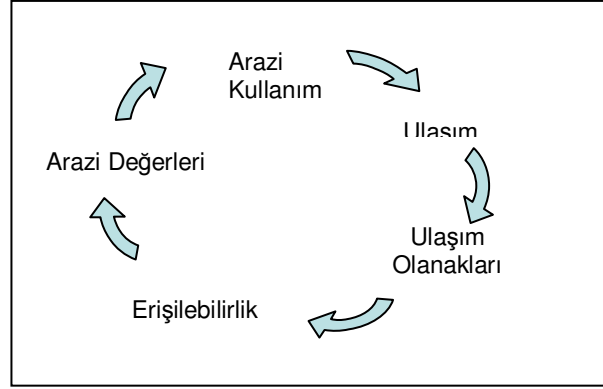
Açık ve yeşil alanlar hızlı kentleşme, sanayileşme ve arazi değerlerinin yükselmesi (spekülasyon) ile kentsel arazilerde yoğunluk değerlerinin artması sonucu doğadan kopmakta olan insanın doğa ile ilişkisini devam ettirmesini sağlayan alanlardır. Kentlerde yaşayan insanların fiziksel ve ruhsal gereksinimlerini karşılamak, doğal yeraltı ve yerüstü kaynakları korumak, birtakım kentsel arazi kullanımları arasında tampon bölgeler yaratmak, yapısal sürekliliği parçalamak, mikroklimayı dengelemek, yayalar için güvenli yaya alanları yaratmak ve içinde çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği dinlenme ve eğlenme alanları sunmak açık ve yeşil alanların kentlere katkılarıdır.

Açık ve yeşil alanlar kentsel araziler içinde yapıların olmadığı alanlardır. Açık hava eğlence tesisleri, ağaçlandırılmış ve yayalara ayrılmış yollar, su bendleri, oyun alanları, hayvanat bahçesi, botanik bahçesi, golf alanları, panayır yerleri, parklar, milli parklar açık ve yeşil alanların kapsamına girmektedir. Kentlerde yeralan bu türdeki açık alanlar ve rekreatif faaliyetler; çocuk bahçesi - oyun bahçesi, mahalle parkı, semt parkı, kent parkı, bölge parkı, ulusal park ... olmak üzere kademeli olarak yeşil alanların içinde yer almaktadır (Yavuz, vd., 1978:272-273). Örneğin çocuk bahçeleri 0-5 yaş, komşuluk grubu parkları ise 6-14 yaş arasındaki çocuklara yönelik oyun alanlarını kapsamaktadır. Semt parkları spor, toplumsal eylemler ve piknik alanı olarak hizmet verirken, kent parkı halkın tümüne yöneliktir ve yüzme, kürek, golf gibi eylemler için kolaylık sağlamalı ve yeterli alan sunmalıdır. Bölge

parkları doğal özellikleri açısından zengin, hayvanat bahçesi ve benzeri tesisleri içinde barındıran ve kentsel yerleşmelere hizmet veren açık ve yeşil alanlardır. Milli park ise bulunduğu yer, konumu, taşıdığı özellikler, ağaç ve bitki örtüsü zenginliği, tarihsel ve güzel sanatlar gibi çeşitli açılardan önemi bulunan, devlet tarafından korunan ve turizm eylemlerine yönelik kullanılan açık ve yeşil alan türüdür. 17/3/2001 tarihli ve 24345 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik’te yeşil alanlar için ayrılacak alan büyüklükleri verilmektedir (Tablo 2.5).

2.3 Ulaşım Ağı - Kentsel Hizmet Alanı Yerseçimi Etkileşimi

Tezin bu alt bölümünde öncelikle ulaşım ağı ve arazi kullanımında etkili faktörler araştırılmakta, ardından hizmet alanlarının yerseçiminde etkin role sahip faktörler ortaya konulmaktadır.



Şekil 2.12 Ulaşım-arazi kullanım ilişkisi (C. Hamamcıoğlu, 2008)

2.3.1 Kent Modelleri – Ulaşım İlişkisi

Ulaşım-arazi kullanım ilişkisinde arazinin kullanım şekli yolculukların yaratımında önemli bir etkidir. Bir diğer deyişle, arazinin farklı bölgelerinde yerseçen eylemler yolculuk üretimine neden olur ve bu durum bir kentin arazi kullanımında farklı eylemler arasında yolculuk yapabilmeyi, dolayısıyla ulaşım ihtiyaçlarını gündeme getirmekte ve talep yaratmaktadır. Böylelikle arazi kullanım kaynaklı ortaya çıkan ulaşım talebi varolan veya yeni ulaşım olanaklarının gelişmesine neden olmaktadır. Buna bağlı olarak erişilebilirliğin artması ekonomik yapıyla bağlantılı olarak kentin sözkonusu bölgesinde konum rantı olarak tariflenen arazi değerlerini yükselterek arazi kullanımı doğrudan etkilemektedir. Bu noktada ulaşımın (trafiğin) hacmini ve özelliğini belirleyen temel faktör arazi kullanımıdır. Tek başına ulaşım veya arazi kullanım olamayacağından ulaşım ile arazi kullanım ilişkisinde kent kuram ve modelleri ile etkileşim içindeki faktörler birlikte ele alınmayı gerektirmektedir (Şekil 2.12).

Kentsel arazi kullanım konusu ile ilgili olarak günümüze kadar çok çeşitli kuramlar ortaya atılmış ve kent modelleri oluşturulmaya çalışılmıştır. Alonso^{*}'nın belirttiği üzere sanayi devriminden sonra endüstrinin geliştiği kentlerin önemi kırsal yerleşmelere ve alanlara oranla hızla artmış, fakat eş zamanda birçok soruna da hazırlıksız yakalanan nüfusun hızla çoğaldığı büyük kentlerde problemler ortaya çıkmıştır. Bu nedenledir ki kentsel arazi kullanımı üzerine üretilen kuramların temelleri endüstrinin geliştiği 19.yy'ın başında atılmaya başlanmıştır. Arazi kullanımda ortaya atılan bu kuramlar gerçek yaşamda her kente ait kesin ve homojen kestirimlerde bulunamamaları da konuya ilişkin anlaşılabilir genel bilgilenme sağlamaktadır. Farklı temellere (ekolojik, ekonomik, sosyoloji) oturtularak ortaya konan kuramların hemen hepsi insanların ekonomik eylemleri ve davranışlarıyla ilişki kurmaktadır. Arazi kullanımda mekansal tasnife yönelik kuramlar üç kategoride^{**} toplanmaktadır:

- a) ekolojik kuramlar
- b) neoklasik kuramlar
- c) yapısalcı ve marksist kuramlar

Sözkonusu kuramlara ait kent modelleri tez çalışması kapsamında ulaşım konusunda getirdikleri açılımlar ve yorumlar şeklinde izleyen paragraflarda ele alınmaktadır. Ancak yapısalcı ve marksist kuramların işlendiği 1970-1980'lerde Lefebvre, Harvey ve Castells kapital, çalışma, kar, sınıfsal istismar ve eşitsizlik gibi kentsel gelişimde ortaya çıkan pürüzleri açıklamayı denerken geliştirdikleri modellerde kentlerin ulaşım gelişimi ve ulaşım yapısına girdi verecek çıkarımlara yer vermediğinden bu kurama ait kent modelleri çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

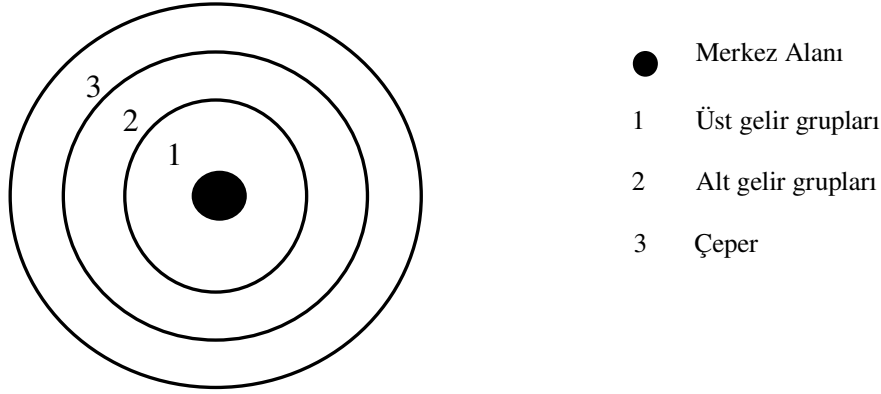
Sosyolojik yaklaşımlar olarak tanımlanan farklı kültürel ve etnik özellikleri gözetken yaklaşımlar içinde Sjöberg'in sanayi dönemi öncesi kentinin (feodal kent) yeri önemlidir. Konut-işyeri ayrımının olmadığı, yaya erişme mesafesi büyüklüğündeki sanayi dönemi öncesi kentlerinde arazi kullanımda ekonomik faaliyetlerden çok, kültürel ve sosyal değerler belirleyici etkenlerdir (Şekil 2.13).

Ancak endüstri sonrası heterojen yapıya bürünen kentlerde teknolojinin gelişmesi ile uzmanlaşmanın artması, arazi kullanımda kentiçi ulaşım, sanayi sektörü çalışma alanları ... gibi yeni işlevlerin ortaya çıkması ve buna bağlı olarak kentsel ulaşım sorununa çözüm

^{*} W. Alonso, 1974:2.

^{**} J. Bohland, (1985), "The Urban Land-Use Pattern", Urban and Metropolitan Economics, Levy, J.M., ed., McGraw-Hill Publishing Company, U.S.A., p.64.

arayışları sonucunda yeni sistemlerin kent yaşamına girmesi kentsel arazi kullanımda donatıların yerleşimi kararları üzerinde önemli değişimler yaratmıştır (Hall, 1994:12-29).



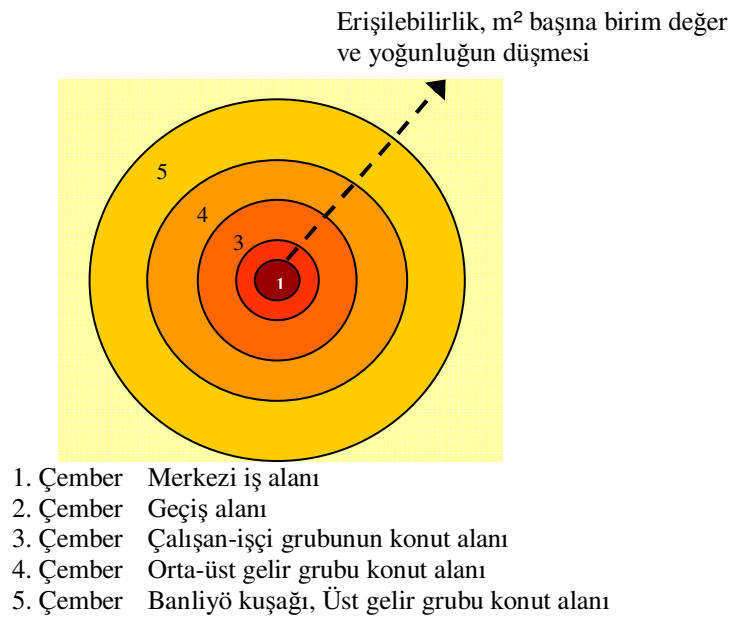
Şekil 2.13 Sanayi dönemi öncesi kenti (Sjoberg, 1960)*

a) Ekoloji Kuramlar

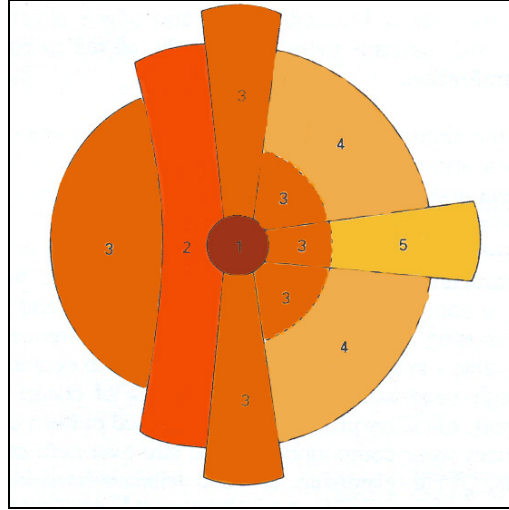
Ekoloji kuramları canlı organizmaların içinde yaşadıkları fiziksel çevre ile aralarındaki ilişkileri araştırmayı ve değerlendirmeyi kapsamaktadır (Balchin, vd., 2000:87). 20.yy'ın başında, Burgess'in 'Ortak Merkezli Çemberler Modeli' (Concentric Zone Model Theory), Hoyt'un 'Dilimler Modeli' (Sectoral Model Theory), Harris ve Ullman'ın 'Birden Fazla Merkezli Gelişme Modeli' (Multiple-Nuclei Model Theory) çalışmaları ekoloji kuramları altında ele alınmaktadır.

Bir sosyolog olan Burgess'in 1925 tarihli Chicago kenti özelinde gerçekleştirdiği ampirik gözlemlere dayandırarak geliştirdiği "ortak merkezli çemberler" modelinde kentin ortak bir merkez çevresinden (merkez iş ve ticaret alanı) halkalar içinde dışarıya doğru yayıldığını göstermektedir (Şekil 2.14). Modelde merkezden çeperlere doğru erişilebilirlik, arazi değerleri ve yoğunlukta düşüş gerçekleşmektedir (Kivell, 1993:19). Ancak fiziksel özelliklerin dikkate alınmaması, topoğrafyanın, endüstrilerin ve demiryollarının arka planda bırakılması ve ııınsal güzergahların arazi değerleri ve kullanımı üzerinde yarattığı etkilere değinilmemesi modelin eleştirilen tarafları olmuştur. Bu noktada ulaşım güzergahlarının etkilerini gözeterek "aks doğrultularına göre gelişme modeli"nin (axial development model) ortak merkezli çemberler modelini değıştirebileceğı görüşü yaygın bir kabuldur (Şekil 2.15) (Keleş, 1972:6; Arslan, 1997:55; Balchin, vd., 2000:88).

* P.N. Balchin, D. Isaac, ve J. Chen, 2000:113.



perakende ticaret birimleri kent merkezinde yerılırken, endüstriler ve diğer sektörler denizyolu, demiryolu, trolleybüs gibi ulaşım türlerinin işletildiği güzergahlar üzerinde gelişim göstermektedir.

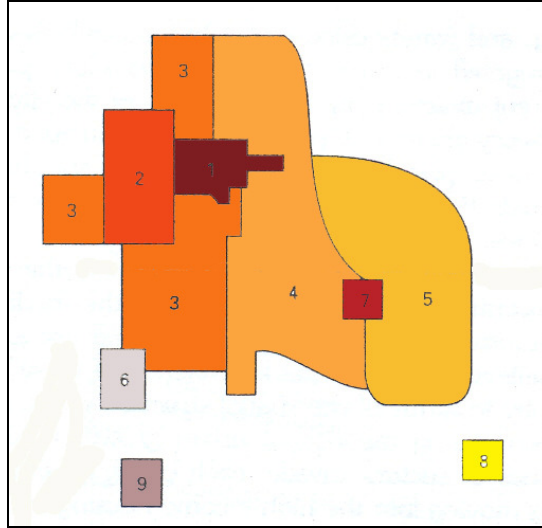


- 1. Sektör Merkezi iş alanı
- 2. Sektör İmalat ve depolama
- 3. Sektör Alt gelir grubu konut alanı
- 4. Sektör Orta gelir grubu konut alanı
- 5. Sektör Üst gelir grubu konut alanı

Şekil 2.16 Dilimler kuramı model şeması (Balchin, vd., 2000:90)

Harris ve Ullman'ın 1945'te geliştirdiği “çok merkezli gelişme” modeli diğer iki kuramdan ayrı olarak kentlerin tek bir merkezi odak etrafında gelişmediği, aksine birden fazla çekirdeğin etrafında gelişme gösterdiğidir (Keleş, 1972:9). Modele göre kentler eskiden varolan veya yakın bir geçmişte gelişme gösteren sanayi, maden yatağı, tren istasyonu gibi ulaşım odakları veya kıyıda birden fazla çekirdeğin etrafında gelişebilmektedir.

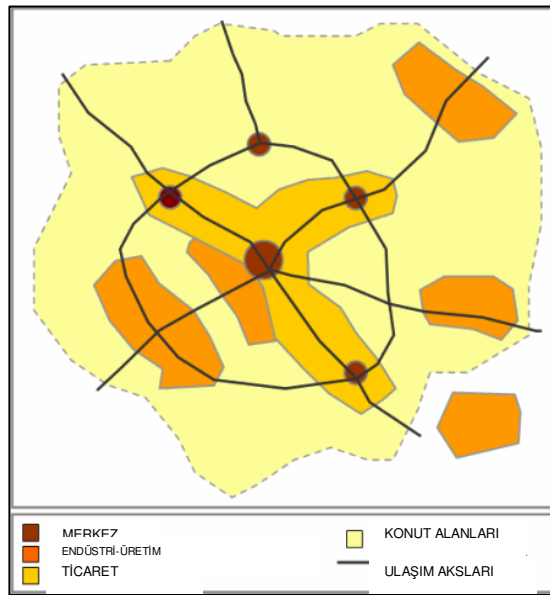
Modelde, kent içinde farklı noktalarda gelişmekte olan çekirdekler konut alanlarına ve merkeze kentsel ulaşım sistemleriyle entegre olmaktadır (Şekil 2.17). Kentsel ulaşım da ise lastik tekerlekli taşıt kullanımının kentlerde tek merkezli (mono-centric) yapıdan çok merkezli yapıya geçişi desteklediği konusu tartışılmaktadır. Buna göre raylı sistemlerin tek merkezliliği desteklediği savunulurken, trafik yoğunluğunun artması ve büyük otopark alanlarına ihtiyaç duyulması gibi sebeplerden ötürü lastik tekerlekli taşıt kullanımının tek merkezli kentlerde ulaşım problemlerine neden olduğu üzerinde durulmaktadır.



1. Sektör Merkezî iş alanı
2. Sektör Toptan satış ve hafif imalat
3. Sektör Alt gelir grubu konut alanı
4. Sektör Orta gelir grubu konut alanı
5. Sektör Üst gelir grubu konut alanı
6. Sektör Ağır imalat
7. Sektör Altmerkez iş alanı
8. Sektör Banliyö
9. Sektör Endüstri alanlarının geliştiği banliyö

Şekil 2.17 Birden fazla merkezli gelişme model şeması
(Balchin, vd., 2000:92)

Isard'ın 1955 yılında geliştirdiği "karma" modeli önceki üç modelin güçlü taraflarını bir araya getirmektedir. Isard merkez ve alt merkezlerin tek merkezli etkilerini ve ulaşım arterlerinin işinsal etkilerinin kentsel arazi kullanımı üzerindeki rollerini ele almaktadır (Şekil 2.18).



Şekil 2.18 Karma model (Rodrigue, 2007*)

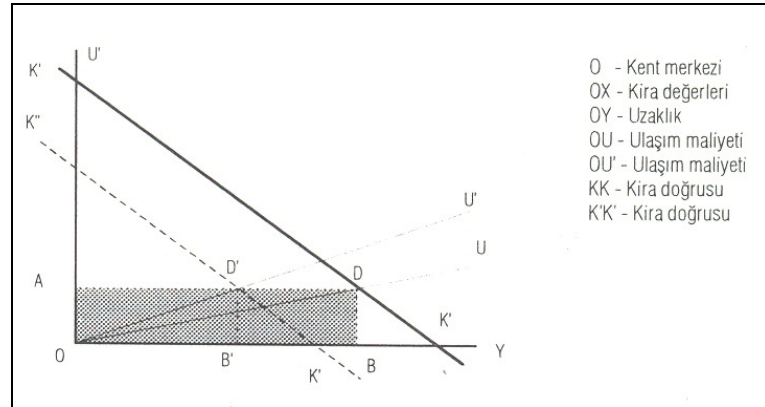
* <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/ch6c2en.html>

b) Arazi Kullanımında Neoklasik Kuramlar

Neoklasik kuramlar, sosyoloji konularını temel alan ekolojik kuramlardan farklı olarak, kent ekonomisi (iktisat) açısından kentin yapısını açıklamaya çalışan kuramlardır. Bu kuramlarda modern mikro-ekonominin arazi kullanımı belirleyici özelliği üzerinde durulmaktadır. Neoklasik kuramlar ağırlıklı olarak Wingo'nun "Transportation and Urban Land", "Alonso'un "Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent", Muth'un "Cities and Housing", Stevens ve Coughlin'in "A note on Inter-Areal Linear Programming for a Metropolitan Area", Herbert ve Stevens'in "A Model for the Distribution of Residential Activity in Urban Areas" isimli çalışmaları üzerine temellenmektedir.

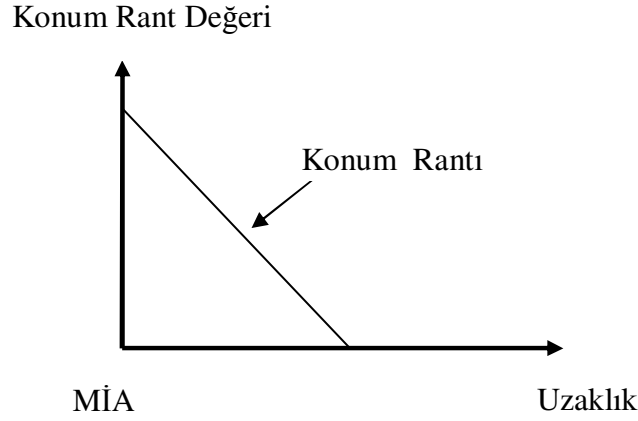
Wingo 1961 tarihli ekonomiyi temel alan modelinde konut ve işyeri arasındaki karşılıklı ilişkiye dayalı 'ulaşım talebi' kavramını dile getirmiştir. Kuram arazi ekonomistlerinin matematiksel kuramları ile trafik akımının teorik analizlerini birleştirmektedir (Alonso, 1974:15). Ulaşım talebi kavramına göre oturma yeri tercihlerinde günlük zorunlu seyahatlerdeki maliyetlerin insanların bütçeleri içindeki payı karar vermede önemli bir faktördür. Bu durum ulaşım giderlerinin yanı sıra, seyahat talebinin mekana yansması nedeniyle, rantın da bir faktör olduğunu göstermektedir (Şekil 2.19). Mekanların kuruluş masraflarına ve ulaşım giderlerine de değinen Wingo, insanların kuruluş masrafları ve ulaşım gideri düşük tercihleri değerlendirdiklerini vurgulamakta; ödeme gücüyle ilişkili olarak sosyal statünün de önemli bir faktör olduğunu işaret etmektedir.

Kirayı ödeme gücü, statü, ve ulaşım giderlerini modelinin belirleyici faktörleri olarak tanımlayan Wingo'ya göre kolay ulaşılabilen yerlerde mekan kullanımının artması paralelinde yoğunluk da yükselmektedir. Bu nedenle erişilebilirliğin yüksek olduğu merkezden dışarıya doğru yoğunluk azalan bir eğim göstermektedir.



Şekil 2.19 Kira, uzaklık, ulaşım maliyeti ilişkisinde denge (Arslan, 1997:59)

Alonso'nun 1964'deki modeli erişilebilirlik düzeyi ve ulaşım maliyetlerine bağlı olarak kentsel arazi değerlerinin kullanım türünü (ekonomik aktiviteler) ve dağılımı (yerseçimini) biçimlendirme şeklini açıklamayı hedeflemektedir (Şekil 2.20).

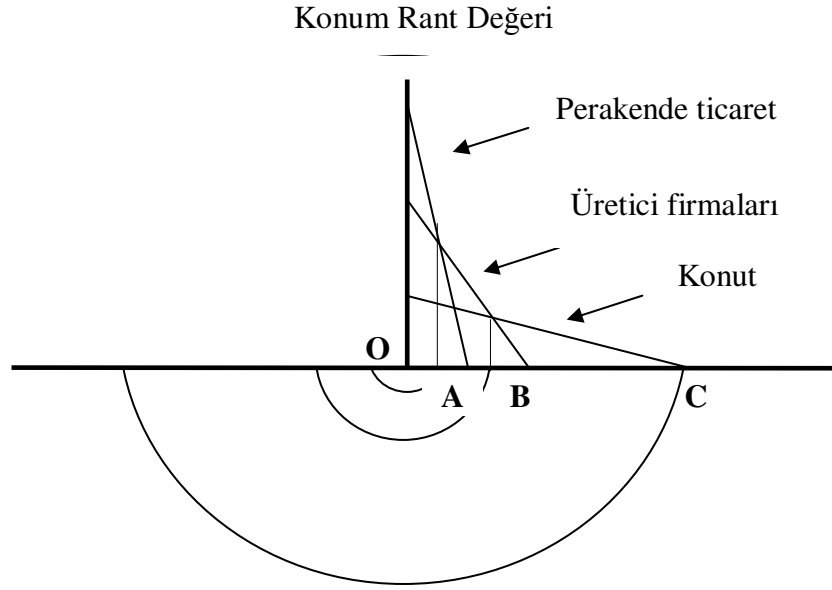


Şekil 2.20 Konum rantı

Yerseçiminde etkili olan erişilebilirlik düzeyi ve diğer talepler gözönünde bulundurulduğunda; perakende ticareti yapan kurumlar tüketicilere olan yakınlık ve kolay erişim olanakları nedeniyle en yüksek değeri vermeye razı gelerek kent merkezinde yerseçmektedir. Buna karşılık imalat sektörü perakendecilerden erişilebilirlik konusunda biraz daha toleranslı davranarak merkez ve merkeze yakın konumdaki kentsel alanları tercih etmektedir.

Konut alanlarına ilişkin bir değerlendirme yapıldığında; bu iki arazi kullanımdan daha farklı faktörlerin sözkonusu olduğu görülmektedir çünkü hanehalkı ile ekonomik eylemler arasında birbirinden farklı özellikler bulunmaktadır. Bir hanehalkı için kardan başka yerleşilecek alanın sunduğu olanaklar, zorunlu günlük seyahatlerde (iş, okul ... gibi) harcanacak zaman, mesafeye bağlı olarak değişiklik gösteren ulaşım maliyetleri ve tüm bu giderleri karşılayacak bütçesi önem taşımaktadır. Bu noktada tüketici konumunda olan hanehalkı ihtiyaçlarına ve yaşamak istediği konut standartlarına uygun olarak optimum kararı vermeyi bir denge çerçevesinde arayacaktır. Harvey*, bu dengeyi maliyet ve ilişki kurma mutsuzluğuna karşılık, ucuz arsa ile şehir merkezinden giderek artan bir uzaklık ve yaşam için daha fazla alan elde etme tatmini arasında verilen bir karar yorumunu yaparak açıklamaktadır (Şekil 2.21).

* Arslan, R., 1997:62'de Harvey, D., (1989) The Condition of Postmodernity: An Quiry in to the Origins of Change, Cambridge, p:183'e gönderme yapılmıştır.



Şekil 2.21 Kentsel arazide üç farklı kullanımın dağılımını gösteren rant eğrisi

Buna göre rant eğrisine bakıldığında O ile A noktası arasında perakendeciler, A-B noktaları arasında üretici firmalar ve B-C noktaları arasında ise konut alanları yer almaktadır. Ayrıca, yatay eksenin altına bakıldığında Burgess'in ortak merkezli çemberlerinin olduğu bir arazi kullanım şekli ortaya çıkmaktadır.

Doğrusal programlama modelleri içinde Stevens ve Coughlin endüstrilerin metropoliten alan içinde yeralan bazı banliyölere aktarılmasını öngörmektedir. Burada amaç, çalışma alanları ile konut arasındaki mesafelerden ortaya çıkan ulaşım giderlerini çalışma alanlarını tek bir merkez yerine farklı alt merkezlere yayarak azaltmaktır.

2.3.2 Ulaşım Ağı –Kentsel Hizmet Alanı İlişkilerinde Etkili Faktörler

Ülkede nüfusun ihtiyaçlarının karşılanması yönetimlerin ve hükümetlerin önemli görevlerinden biridir. Ticaret kurumlarının dışındaki yönetim, eğitim, kültür, sağlık gibi hizmet alanları bir kentte yaşayan toplumun yaşamını sürdürebilmesinde, kalkınmasında, gelişmesinde önemli hizmet sunan ve bu doğrultudaki ihtiyaçları karşılayan kamusal amaçlı sosyal donatılardır. Bu gibi hizmet alanları kentlerin arazi kullanımlarında da önemli büyüklükte alanlar kaplamaktadır.

Her ülkenin kendi sosyo-kültürel koşullarına göre her hizmet alanı türü için ayrılan alan, tezin 2.2. bölümünde açıklandığı üzere, değişiklik göstermektedir. Hizmet alanları için ayrılması gereken alan büyüklüğü ve ilgili kriterler de dahil olmak üzere kentiçinde hizmet alanlarının

yerseçimini etkileyen koşulların belirlenmesi ve planlama sırasında bu koşulların gözönüne alınması önemsenmesi gereken diğer bir konudur. Bu bağlamda tezin Tarihi Yarımada alan çalışması bölümünde hizmet alanlarını temsil etmesi amacıyla yönetim alanları içinden seçilen kurumlar özelinde uygulanan anket sorularında da dikkate alınan hizmet alanlarının yerseçiminde etkili olan faktörler sırasıyla; doğal çevre koşulları, sosyo-ekonomik koşullar, ulaşım-erişilebilirlik, kentsel arazi değerleri ve rant, arazinin sağlanması ve maliyet, plan kararları, kent yönetimi ve kentsel politikalar, hizmetin türü, alan büyüklüğü ve ölçeği olarak belirlenmiştir.

Doğal Çevre Koşulları ve Eşikler

Doğal çevre verilerinden özellikle arazinin tepe, vadi, su kenarı gibi yüzey şekilleri, jeomorfoloji, toprak yapısı ve topoğrafyayı belirleyen düz, eğimli veya engebeli yapısı ulaşım ağının biçimini ve buna bağlı olarak ulaşım sisteminin türünün seçimini belirlediği gibi arazi kullanımı da etkilemektedir (Kılınçaslan, 2002:83; Marshall, 2004:14). Kentsel hizmet alanlarının yerseçimi kararlarında öncelikle etkin rol oynayan konu arazinin topoğrafyası, iklimsel ve jeolojik yapı gibi özelliklerini içeren doğal çevre koşullarıdır. Gün içinde gerek önemli sayıda çalışanı barındırması gerekse hizmet almaya gelen farklı özellikte (yaş, cinsiyet, fiziksel, sosyo-ekonomik, kültürel ...) kalabalık gruplar tarafından kullanılması, işlevlerine ve hizmet ettikleri kent ölçeğine bağlı olarak, hizmet alanlarının yerseçiminde toplumun sağlığına ve erişimine uygun koşullar sunan arazinin belirlenmesini gerektirmektedir. Bu nedenle kentsel hizmet alanlarının konumlanacağı arazinin eğiminin mümkün olduğunca düz ve düze yakın olması, istenmeyen rüzgar yönlerinden korunması, sert rüzgarlara doğrudan açık olmaması, arazinin yönelişi ve güneş alma süresi, toprağın yapılaşmaya uygun olması, toprakta sıvılaşmanın olmadığı bir zemine sahip olması, sel veya taşkınlarından korunacak bir noktada yer alması uygun düşmektedir.

Doğal çevre koşulları ile ilgili olan diğer konu ise toplumun farklı kesimlerinden insanların kullanımında olan hizmet alanlarının türlerine ve verdikleri hizmete göre (örneğin; sağlık, eğitim alanları gibi) mümkün olduğunca kullanıcıların ruh, beden sağlığı ve ayrıca özgün mekanın yaratılması amacıyla içinde bulunulan doğal çevrenin peyzaj özelliklerini içermesi veya oturma ve dinlenme alanları ile ilişki kurabilecek, yakın mesafede yer almasıdır.

Kentin Sosyo-Ekonomik Yapısı

Kentler üretim güçlerinin büyüme potansiyellerini yoğunlaştırdığı, uzmanlaşmanın olduğu yerler olarak tarif edilmektedir (Kılınçaslan, 2002:197). 19. yüzyıldan itibaren kentler teknoloji ile birlikte sanayinin geliştiği, günümüze doğru ise sanayinin desantralizasyonu sonucu giderek hizmet kesiminde uzmanlaşmanın ve istihdamın arttığı alanlar olmuştur. Kentlerin öne çıkmalarında ve farklı alanlarda uzmanlaşmalarında coğrafyalarının sunduğu potansiyeller ve yüklendikleri görevlerin ekonomileri üzerindeki etkilerinin önemi büyüktür. Uzmanlaşma kentsel yerleşim bölgelerinde insanların yoğun olarak yaşamalarının temel gerekçelerinden biridir ve ekonomiye bağlı olarak istihdamda ortaya çıkan iş bölümü yerleşim alanlarının yerleşiminde, gelişmesinde ve büyümesinde doğrudan etkili olmaktadır. Buna göre, “İstanbul ülkede ticaret ve kültür hizmetlerinde, Ankara yönetim ve eğitim hizmetlerinde, Antalya ise turizm hizmetlerinde ön plana çıkmakta ve uzmanlaşmaktadır” (Kılınçaslan, 2002:202, 227).

Kentlerin teknolojilerinde ve ekonomilerindeki gelişmeler nüfus artışı, göç, istihdam, çalışan nüfusun sektörel dağılımı, otomobil sahipliliği, aile büyüklüğü özelliklerinde açıkça göstermektedir (Rothenberg, 1992:20; Kılınçaslan, 2002:220; The World Bank, 2002:6-7). Bu veriler kentlerin ekonomik yapıları hakkında bilgi üretmede yardımcı olmaktadır. Kentlerin ekonomik düzenleri tarım, sanayi ve hizmetler olmak üzere üç temel sektör üzerine kuruludur. Kentlerde gerileyen tarım sektörü gibi ilerleyen teknolojinin emekten tasarruf etme olanağını yaratması sanayi sektöründe de çalışanların sayısının giderek azalmasına neden olmakta, buna karşılık kentlerde ihtiyaç duyulan hizmetlerin, küresel iktisadi gelişmeye bağlı olarak artması hizmet sektörünün hızla gelişmesini desteklemektedir. Gelişen küresel ağlara bağlı olarak bilgi paylaşımı ve bilgi teknolojileri hizmetler sektörünün metropoliten özellik gösteren kentlerde etkin bir sektör olarak önemini artırmaktadır.

Kentlerin arazi kullanımında işlevleri belirleyen sosyo-ekonomik yapı ulaşımında kentiçi trafiğini, yolculuk karakterini ve hareketliliği doğrudan etkilemektedir (Rothenberg, 1992:19; Gülgeç, 1998:5). Toplumun değer yargıları ve gereksinimleri ile teknolojiye hızlı değişimler dinamik karakterdedir ve sürekli olarak gözden geçirilmeyi gerekli kılmaktadır. Bu noktada ekonominin gelişimini yönlendiren hususlar teknolojinin gelişmesi ve buna bağlı olarak ulaşım sistemlerinde kaydedilen ilerlemelerdir. Ortaya çıkan ekonomik düzenin (yeni iş olanakları, ekonomik büyüme) ihtiyaçları da tüm işlev alanlarını olduğu gibi kentsel hizmet alanları ve ulaşımı etkilemektedir çünkü ekonomik kalkınmanın sürdürülmesi yeni ulaşım ve altyapı yatırımlarıyla mümkündür.

Kentlerde hizmet alanlarından biri olan ulaşım alanlarının herkese açık, toplum tarafından kullanılan alanlar içinde yer alması nedeniyle genellikle kamu sektörü ulaşım ağlarının kurulmasından sorumludur. Az da olsa bazı durumlarda özel sektör kendi yeri-yerleşimi yararına küçük çapta veya noktasal proje ve çözümleri finanse edebilmektedir. Kentin ekonomik gelirinin ve ulaşım yatırımlarına ayrılan ödeneğin payı önemlidir. Gelişmekte olan ülkelerde kentlerin altyapı yatırımları için ayrılan pay içerisinde ulaşım sektörü 1/3'lük bir bölümüne ihtiyaç duymaktadır ve ulaşım için ayrılan pay oranı toplam bütçenin %15-25'i arasında değişmektedir (Dickey, 1985:272; The World Bank, 2002:5).

Kentlerde nüfusun hızla artması ve otomobil kullanımının yaygınlaşması kentsel yayılma ve parçalanmayı hızlandırmaktadır. Bu durum insanların ekonomik gelirlerine göre iş ve diğer işlevlere erişimini etkilemekte ve konumunu belirlemektedir. Örneğin otomobilin yaygın kullanıldığı metropollerde erişim uzaklığı, maliyeti, toplu taşımanın yeterince gelişmemiş olması gibi nedenler alt gelir gruplarının kentsel hizmet donatılarından yararlanma oranını ve hareketliliği azaltan bir faktördür. Dickey (1985:270-271), otomobilin ideal kullanım alanının geniş hareket etme ve depolama alanlarına ihtiyaç duyması nedeniyle arazi değerlerinin düşük olduğu, yoğunluğun az olduğu yerleşmelerde ve kırsal alanlarda uygun olduğunun, New York gibi çalışan yoğunluğunun yüksek olduğu metropoliten kentlerde ise toplu taşıma sistemlerinin tercih edilerek arazi kullanımda ortalama uzaklıkların ve ulaşım yüzeylerinde harcanan zamanın azaltılabileceği üzerinde durmaktadır. Ancak içinde yaşadığımız süreçte bu durum bazı metropoliten kentlerde tersine işlemekte ve İstanbul'da olduğu gibi günlük zorunlu kentiçi yolculuklarda otomobil kullanımı artışını sürdürmektedir.

Otomobil kullanımı dışında, sosyo-ekonomik açıdan kentlerde parçalanmayı ve ayrışmayı yaratan ırksal özellikler, gelir düzeyi gibi konular da özellikle kalabalık metropoliten alanı olan kentlerin arazi kullanımları üzerinde etkisini göstermektedir. Günümüzde kalabalık ve/veya alt gelir gruplarının ağırlıkta olduğu şehirlerde hanehalkı ulaşım masrafları %8 ile %16 arasında değişmekte ve kimi zaman %25'e kadar çıkabilmektedir.

Özellikle hızlı büyüyen ve içinde tarihi kent parçalarını barındıran büyük kentlerde ve metropoliten alanlarda ulaşım yüzeylerine ayrılan alanın yeterli olmamasına rağmen ülke ortalamasına göre özel araç sahipliği gelire bağlı olarak yüksektir ve yükselişini sürdürmektedir. Bu da sözkonusu kentlerin trafiğinde sorunların yaşanmasına neden olmaktadır. Ayrıca, kentlerde mevcut ulaşım altyapısının yeni ulaşım sistemlerine ve

düzenlemelerine uygun hale getirilmesi kentlerin sosyo-ekonomik açıdan arazi kullanımlarında meydana gelen değişimlerden daha yavaş ve uzun zaman almaktadır.

Kentlerin sosyo-ekonomik yapılarının ulaşım-arazi kullanım üzerindeki etkilerinden bir diğeri ise küreselleşme faktörüdür. Günümüzde kentler küresel ortamdaki hiyerarşik konumlarına, yüklendikleri görevlere ve önemlerine göre farklı sektörlerdeki uluslararası yatırımları kendilerine çekme çabası ve yarışı içerisindeki çünkü bu ilişkiler sözkonusu firmaların ulaşım ilişkilerine bağlı olarak kentiçinde yerseçimine ve dolayısıyla arazi kullanıma etki etmektedir. Diğer yandan kent mekanında uluslararası ilişkilere hizmet verecek yolcu kapasitesi yüksek havalimanı, yolcu limanı, tren istasyonu ve demiryolu gibi bağlantı odaklarına, telekomünikasyon ağlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

Kentlerde makro ve mikro ekonomilere bağlı olarak “mal ve hizmetlerin hangi kentsel parçalarda üretildiği, hangi alanlarda depolandığı ve nerelerde tüketime sunulduğu, bu hareketlerin hacmi, türü, yönü, zamanlaması, kentiçine ve dışına dağılım ağırlıkları” arazi kullanımı olduğu kadar ulaşım kararlarını da doğrudan etkilemektedir (Arslan, 1997:106). Kentlerde üretilen ürünlerin ihracı ve kentin ihtiyaç duyduğu ürünlerin temini, kentteki ekonomik faaliyetlerin türü, kentin büyüklüğü, niteliği ulaşım ağının gelişmişliği üzerinde etkilidir.

Mikro-ekonomide üretici, tüketici ile ulaşım maliyeti etkili olurken, makro-ekonomide kentin ekonomik çıktısı, çalışan sayısı ve gelirin ulusal ekonomi içindeki yeri ulaşım-arazi kullanım ilişkisini şekillendirmektedir. Buna göre hem yerel hem de uluslararası firmalar açısından kentlerin sosyo-ekonomisinde toptan ticaret öne çıkmaktadır (Rodrigue, 2006). Toptan mal piyasası hem üretim için gerekli mal teminini hem de müşteriye erişimin olduğu ekonomik koşul ve ortamı kapsarken, işgücü piyasası ise erişim maliyetlerinin düşük olduğu, yerel ölçekte ev-iş erişimi maliyetinin uygun olduğu, küresel ölçekte ise ucuz işgücünün temin edildiği koşullarda konumlanmaktadır. Bu bağlamda sosyal ve ekonomik girdiler kentlerin arazi değerleri üzerinde önemli etkiler yaratmaktadır.

Kentsel hizmet alanı türlerinin ve özelliklerinin belirlenmesinde ve ihtiyaç duyulan alanın yerseçimi kararlarında yerleşmelerin, kentlerin ve kentlerin alt birimlerinin sosyo-ekonomik koşullarının tespit edilmesinde sosyo-ekonomik koşulları öncelikli konulardandır. Sosyo-ekonomik özellikler;

- kentte yaşayan nüfusun, toplumun genel özelliklerini,
- hane-halkı özelliklerini ve
- toplumun sosyo-kültürel özelliklerini

içermektedir.

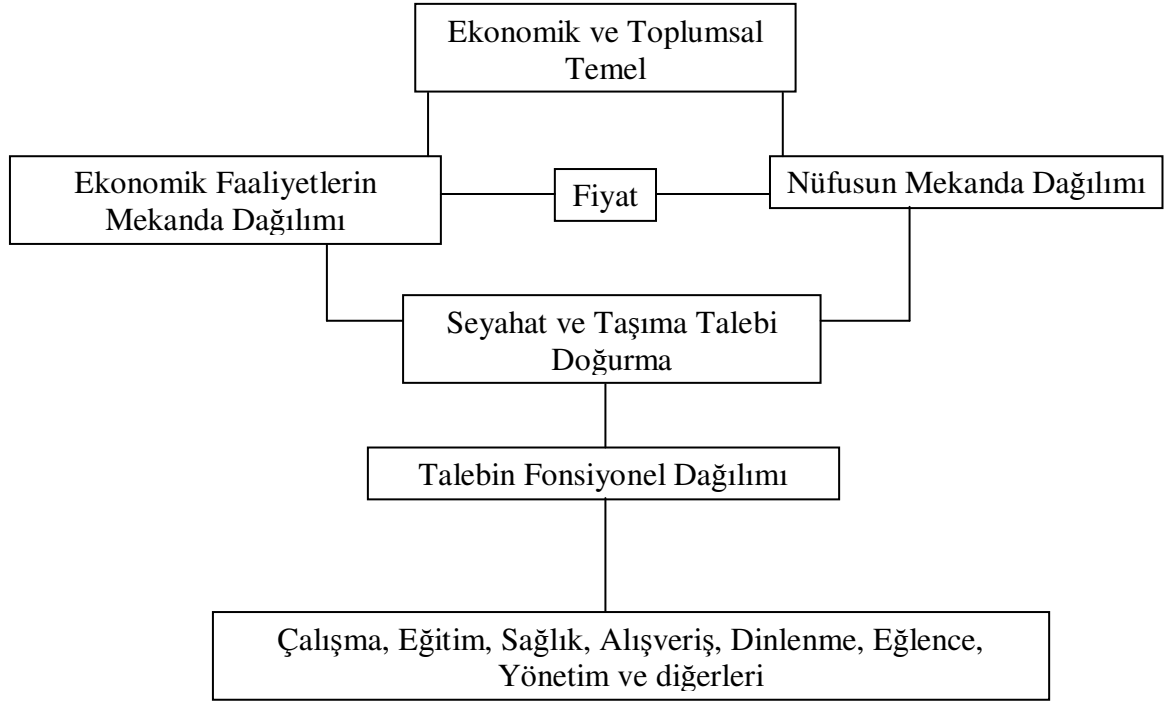
Nüfus, nüfus yoğunluğu, yerleşme yoğunluğu, ikamet yoğunluğu, nüfus artış hızı, göç, kadın-erkek nüfusu, yaş gruplarına göre nüfusun dağılımı, doğum-ölüm oranları, okuma-yazma oranı, eğitim çağı nüfusu, toplumun eğitim düzeyleri gibi bilgiler kentin üst ölçekli genel özellikleri hakkında bilgi vericidir. Hane büyüklüğü, hane geliri, hanede çalışan sayısı, otomobil sahipliği, günlük yolculuk sayısı, medeni durum gibi veriler de kentlerde en küçük birim olan hane bilgilerini ortaya koymaktadır. Sosyo-kültürel özellikler ise toplumun gelenek-görenekleri, sosyal aktiviteleri, ilgi alanları, tiyatro, sinema, gösteri, konser vd. etkinliklere katılım düzeyleri veya bu konudaki taleplerini vermektedir.

Kentsel Ulaşımda Talep ve Erişilebilirlik

Gelişen teknoloji ve sosyo-ekonomik koşullar kentlerde insanların hareket etme şekillerini ve davranışlarını yönlendirmekte, böylece kentler yeni biçimler almaktadır. Kentsel alanlarda insanlar; firmaların üretim için ihtiyacı olan malların getirilmesinde, tüketim için iç pazarlara ulaştırılmasında, konut-işyeri, konut-eğitim, konut-alışveriş ve diğer tüm sosyal hizmet alanları arasında hareket halindedir. Farklı arazi kullanımları arasında oluşan bu tür yolculuk etme isteği ulaşımda talebi yaratmaktadır.

Rothernberg'in (1992:19) arazi kullanımının bir anahtarı olarak tanımladığı erişilebilirlik, farklı işlevler arasında talebi yaratan erişme derecesi (durak sıklığı, yolun sürekliliği, sefer sıklığı, kapasitesi ...) ve bu esnada kullanılan ulaşım sistemlerinin koşullarını (hizmet düzeylerini) kapsamaktadır. Buna göre erişilebilirlik, farklı işlevlerdeki arazi kullanımları arasındaki uzaklığın üstesinden gelmek için düşük maliyet, dakiklik ... gibi hizmet düzeylerine uygun ulaşım sisteminin varlığına bağlıdır. Diğer taraftan erişilebilirlik arazi kullanımının ve ulaşımın şekillenmesinin yanında kentlerde nüfus yoğunluğu ile de yakından ilgilidir. Örneğin gelişmekte olan ülkelerde göçle gelenlerin oluşturduğu yasal olmayan, düşük yoğunluklu konut alanlarının yol bağlantıları yetersiz olan bu alanlara ancak minibüs gibi düşük kapasiteli ve özel sektör tarafından işletilen bir sistem ile hizmet götürmek sözkonusu olmuştur. Ayrıca bu alanlarda yoğunluğun düşük olmasının yanısıra yaşayanların organize olmayan (marjinal)

sektörde çalışmaları, iş-konut ilişkilerini sağlamaya yönelik otobüs gibi yüksek kapasiteli sistemlerin getirilmesini engellemektedir. Bunda altyapı yetersizliği (yol, kesit, eğim ...), sözkonusu alanların yasadışı gelişmiş alanlar olması, politik meseleler etkilidir. Dolayısıyla düzensiz çalışma saatleri nedeniyle, herhangi bir tarifeyle bağlı olmaksızın, dolunca hareket eden bir minibüs sistemi daha uygun bulunmaktadır. Buna karşıt bir örnek New York kentindeki çok katlı gökdelenlerin ürettiği veya çektiği insan hareketliliği ve bu yoğunluğa metro sisteminin hizmet vermesidir.



Şekil 2.22 Ulaşımın talep ve dağılımında belirleyici unsurlar (Arslan, 1997:109)

Arazi kullanımda yeralan tüm kentsel işlevler ulaşım hizmetine talep doğurmaktadır. Ancak herbirinin ulaşımında yarattığı arz ve talep derecesi birbirinden farklılık göstermekle birlikte birbirine bağımlıdır ve kentiçinde varolan ulaşım ağlarını birlikte kullanmaktadır. Ancak bu noktada talebi yönlendiren önemli bir değişken ise fiyat-ulaşımın maliyeti konusudur çünkü gerek bireyler olsun gerekse firmaların ihtiyaçlarını karşılaması açısından gidip-gelme eylemi olan ulaşımı en düşük maliyetle yapmak tasarruf açısından önemlidir. Bu da ekonomik eylemlerin ve insanların yerleşme tercihlerini önemli ölçüde etkilemektedir (Arslan, 1997:110; Pickrell, 1999:422) (Şekil 2.22). Çoğu zaman kentsel işlevlerin yerleşiminde hitap ettikleri çevre ve kullanıcı yararı gözönüne alınmaktadır. Bu nedenle varılmak istenen noktaya birden fazla ulaşım seçeneğinin olduğu koşullarda fiyat talep üzerinde yönlendirici etki gösterebilmektedir.

İşlevlerine göre değişiklik göstermekle birlikte kentlerde gün içinde toplumun her kesiminden farklı özellikteki insanların farklı ihtiyaçlarını karşılayan kentsel hizmet alanlarının erişilebilirliği yerseçiminde temel faktörlerden biridir. Bu nedenle özellikle yaya ve toplu taşıma sistemlerinin yanısıra özel otomobil ve diğer lastik tekerlekli taşıtlarla ulaşımın geliştiği ve mümkün olduğu alanlar tercih edilmektedir. Servis araçları diğer lastik tekerlekli taşıtların kapsamındadır. Servisler ağırlıklı olarak sabah işe veya okula gidiş, akşam ise kurumdan çıkış saatlerinde önemli ölçüde insan (çalışan, öğrenci vd.) ve yük (yiyecek, içecek, eşya) taşınmasında kullanılmaktadır.

Kentsel hizmet alanının işlevine ve ihtiyacına bağlı olarak gerek özel otomobil gerekse servis taşıtları için yeterli olacak otopark alanı ayrılabilmelidir. Hastane, poliklinik, sağlık ocağı gibi sağlık kurumlarının acil servis girişlerine kadar doğrudan ulaşımın sağlanması gerekmektedir. Başta eğitim alanları olmak üzere kentsel hizmet alanlarının ulaşımına bağlı olarak yerseçiminde taşıt trafiğinin yoğun olduğu şehirlerarası ve kentiçi anayollara belirli bir mesafede, etki alanı ve kullanıcı sayısına bağlı olarak yaya ağırlıklı erişimin güçlü olduğu alanlar uygun görülmektedir.

Kentsel Arazi Değerleri ve Rant

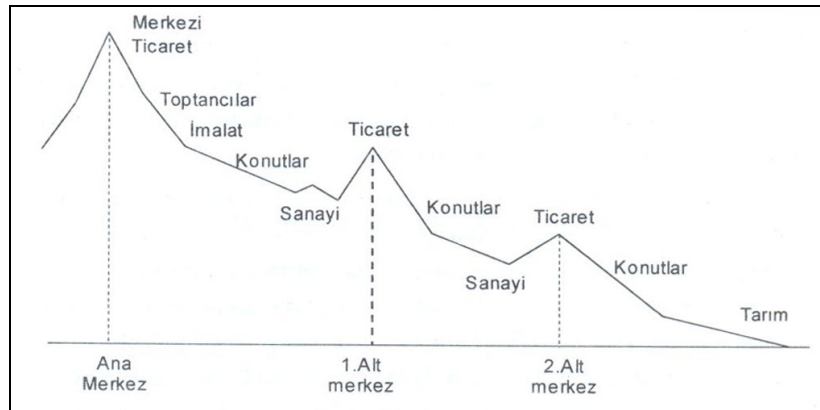
Arazinin konumu, ulaşım imkanları, iş merkezlerine yakınlığı, topoğrafik ve coğrafi verileri arsanın değerinin belirlenmesinde önemli etkenlerdir. Kentsel toprağın üretimi ve dolayısıyla bir arazinin değer kazanma süreci; kentin büyüyerek tarım arazilerine yaklaşması ve içinde yer aldığı yeni kurumsal yapıya, statüye (belediye, belde belediyesi) bağlı olarak tarım arazisinin imar planı kapsamına alınması ve plana göre yol, elektrik, haberleşme, su, kanalizasyon gibi altyapı inşasının yanısıra plan doğrultusunda öngörülen yoğunluk, yapı TAKS-KAKS değerleri gibi kararlar doğrultusunda imarın başlaması, yeni işlevlerin getirilmesi, mali vergilendirme değerlerinin artması koşullarında doğal ve tarihi özelliklerle birlikte gerçekleşmektedir.

Kentte erişilebilirliğin kolay olması, hinterlandın etki sınırlarının geniş olması ve belli bir toprak parçasına olan talebin yüksek rakamlara ulaşması bir diğer deyişle, konut talebindeki yoğunluk kentsel alanlarda arazi değerlerini artırıcı etki göstermektedir. Thünen ve Burgess'in ortak merkezli kent modeli kuramlarından hareketle arazi değerleri; talebin merkezden uzaklaştıkça azalması paralelinde, ulaşım masraflarına ve erişime bağlı olarak azalmaktadır. Kent merkezinde oturanların ulaşım harcamaları en düşük seviyedeysen, merkezden uzakta

oturanların ulaşım masrafları en yüksek seviyelere çıkmaktadır. Kentte konuma göre ulaşım masraflarında ortaya çıkan fark rantı (“erişilebilirlik rantı”) yaratmaktadır (Kılınçaslan, 2002:171) .

Sanayisizleşme ile birlikte günümüzde kent merkezlerinin yeniden değerlendirilmesi gündemdedir. Ancak kentlerde yığılan nüfus arttıkça alt merkezlerin ve çevrelerinin önemi de artmaktadır. Kent merkezleri gündüz nüfusuna ait etkinliklerinin, iletişim ve yüzyüze etkileşiminin, alınan kararların, yapılan işlerin, yaratılan değerlerin, ulaşımın, yapılaşmanın ve altyapı ağlarının en yoğun; kiralar, arazi fiyatları ve vergi gelirlerinin en yüksek olduğu kentsel alanlardır. Araç, yaya ve ayrıca yapı yoğunluklarının maksimuma vardığı nokta kentin toplanma ve dağılma noktası ‘kentin kalbi-beyni’, karma merkez fonksiyonlarının yeraldığı bölgedir (Berkmen Yakar, 1999:167). Dolayısıyla merkez; erişilebilirliğin ve hitap ettiği nüfusun yararlanma düzeyinin en yüksek olduğu kent parçasıdır. Ayrıca merkez; ticaret, yönetim, sosyal hizmet gibi işlevlerin yanısıra kentlilerin genel gereksinimlerini karşıladığı, kültürel eylemlerde bulunduğu alanlardır. Kent merkezi kentteki diğer alt merkezlerin merkezi, kentin özeğidir.

20. yüzyılın son çeyreğinden itibaren kentlerin artan nüfus ve çeşitlenen ekonomik eylemlerin yanında iş bölgelerinin mekansal yerseçimlerinde yeni değişkenlerin dikkate alınması geleneksel merkezlerinin yetersiz kalmasına ve dolayısıyla merkezden dışarıya, metropoliten alana doğru desantralize olmasını ve istihdam yoğunluğunun merkezi iş alanında giderek azalmasına karşın merkezin dışında kimi zaman merkezle yarışan büyük iş alanlarının gelişmesine neden olmuştur. Alt merkezlerin belirlenmesinde nüfus ya da istihdam yoğunluklarındaki tepe noktaları bulunmakta ve buna göre alt merkezlerin kademeleri de belirlenebilmektedir (Şekil 2.23).



Şekil 2.23 Hipotetik kentsel arazi getirisi ve arazi kullanışlara göre kentsel alanda merkezler kademelenmesi (Kılınçaslan, 2002:167)

Alt merkezlerin karayolları ve raylı toplu taşıma sistemleriyle merkeze ve diğer alt merkezlere bağlanması işgücünün metropolün uzak noktalarından yerseçen firmalara erişimini kolaylaştırmaktadır. Böylelikle firmalar bir taraftan merkezdeki yönetim birimlerine yakın dururken, diğer taraftan metropoliten alanın dışındaki hammadde kaynağı yerleşmelere erişimi sağlayan güzergahlara da yakın konumda bulunan alt merkezlerde yerseçebilmektedir. Ayrıca firmaların kümелendiği merkezden uzak alt merkezlerde arazi değerlerinin düşük olması işgücünün bu bölgelerdeki konut alanlarında yaşamasını da olanaklı kılmaktadır. Yeni konut, çalışma alanlarına olan talep, yeni yaşam tarzları, kentten uzaklaşma isteği kentsel rantı yaygınlaştırarak artırmakta, çevre yollarının kesiştiği ve bağlantı yollarının bulunduğu bölgelerde veya hızlı toplu taşıma sistemlerinin geliştiği güzergah ve aktarma noktalarında, manzaraya sahip parsellerde önceleri ucuz olan arazi değerlerinin yükselmesine neden olmaktadır (Banister ve Lichfield, 1995:3; Thorns, 2004:56). Dolayısıyla, bir sonraki başlıkta incelenen erişilebilirlik derecesine bağlı olarak, kentiçi ulaşım ağında önemli aktarma noktalarına ve güzergahlara yakın olmak, arazi kullanımda ise ticaret ve kamu kurumlarına yakınlıklık ulaşım-arazi kullanım ilişkisinde rantın arazinin mekansal konumunda birtakım değişkenlere bağlı olduğunu göstermektedir. Ancak nüfusun hızlı artması, talebin belli bir arazide yoğunlaşması, kentsel toprak üretimi sürecinin geçirdiği aşamaların da etkisiyle, arazi fiyatlarının spekülasyon biçiminde yükselmesine neden olabilmektedir. Kimi zaman ise özellikle az gelişmiş olan ve sosyal güvenlik kurumlarının gelişmediği ülkelerde toprak bir güvence unsuru olarak görülmekte veya yatırım amaçlı olarak ileriye yönelik fakat bugünkü talebi büyütücü yapay artış karşımıza çıkmaktadır. Genellikle arazi sahiplerinin daha fazla kâr etmek amacıyla yarattıkları spekülasyonu hızlandıran diğer bir konu ise köprü, otoyol gibi yatırım kararları ve/veya yatırımların gerçekleşmesi beklentisidir. Birtakım beklentilerle yaratılan spekülasyon arazi kullanım ve ulaşım kararlarını etkileyerek, kentin planda belirlenmiş olan büyüme yönleri ve yoğunluklarından farklı olarak, gelişimine müdahale etmekte ve plan üzerinde baskı yaratmaktadır.

Spekülatif arazi değerleri ekonomik açıdan toplumda kapitalin dengesiz dağılmasına neden olmakta ve sınırlı olan kaynakların yatırım aracı olarak kullanımını destekleyerek, arazinin rastgele kullanılmasına bağlı olarak kamu açısından kayıplara neden olmaktadır. Bu konuda Arslan (1997:16), nüfusun ve ekonominin hızla geliştiği kentlerde sunumun talep karşısında yetersiz kalması ve rant, imar hakları gibi nedenlerle sunum değerlerinin de yüksek olmasının teknelci güçlerin devreye girerek plansız, hisseli, imar dışı alanların yaratılmasıyla çarpık kentleşmeyi ortaya çıkardığından söz etmektedir. Spekülatif değerlerin kamuya ait alanları tehtid ederek çarpık kentleşmenin sürüp gitmesine neden olan bir diğer gelişme ise ulaşım

ağlarının ve erişimin dikkate alınmadan donatı alanlarının kullandığı veya kullanımına ayrılmış arazilerin yatırım amacıyla özel mülkiyete satılması ve kentsel kalitenin düşmesidir.

Arazinin Sağlanması ve Maliyet

Arazinin sağlanmasında başlıca etkili konu yukarıdaki başlıklarda sözedilen plan kararlarıdır. Diğer konular ise arazinin elde edilme yöntemleri ve bağlantılı olduğu maliyettir. Kentsel hizmet alanlarında maliyet arazinin sağlanması ve tesisin inşası olmak üzere iki temel aşamada gerçekleşmektedir.

Kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde arazinin ve yerleşmenin mülkiyet durumu önemlidir ve öncelikle kamu arazileri tercih edilmektedir. Bu tercih alan tahsisi için harcanacak maliyet ve özel mülk sahiplerinin mağdur edilmemesi gibi konular bakımından önem taşımaktadır. Ancak kamu arazisinin yeterli olmadığı durumlarda kentsel hizmet alanları için gereken alan satın alınmak veya belli bir süreliğine kiralanmak koşulu ile vakıf arazilerinden, kamulaştırma veya 18. madde uygulamasıyla özel mülk sahiplerine ait arsalardan karşılanma yoluna gidilebilmektedir. Ersoy'a (1994:21) göre, hizmet alanlarının yerseçiminde maliyet açısından geniş alanlı arsa sağlanmasında genellikle kamulaştırma yöntemine başvurulmakta ancak yatırımın ödeneklerinde kamulaştırma payının az olmasının yanısıra kamulaştırma ile ilgili mevzuatın karmaşıklığı ve görevli personelin yetersizliği sonuç alınmasını geciktirmektedir.

18. madde uygulaması ile yollar, otoparklar, spor alanları hariç yeşil alan, dini tesis, karakol eğitim ve sağlık için alan elde edilebilirken, kamulaştırma ile yönetim (karakol hariç), sosyo-kültürel (dini tesis hariç) tesis ve teknik altyapı (yol ve otopark hariç) donatılarının ihtiyacı olan alanlar sağlanabilmektedir. Arazinin tahsis edilmesinde ortaya çıkan masrafların dışında tesisin inşası sırasında birtakım koşullar maliyet açısından olumsuz sonuçlar yaratabilmektedir. Bunların başında da arazinin topoğrafik yapısı, yönelişi, iklimsel koşullara göre konumu ve ulaşımı gibi doğal ve çevresel veriler gelmektedir.

Plan Kararları

Planlar ve plan kararları toplumun bütünü ve bireylerin hayatını yakından etkileyen fiziksel çevreyi birçok yönüyle sağlıklı bir yapıya kavuşturmak, yatırımların yerseçimlerini ve gelişme eğilimlerini yönlendirmek ve toprakta, dolayısıyla arazi kullanımda koruma, kullanma dengesini en rasyonel biçimde gerçekleştirmek üzere hazırlanan, açıklamalı raporu

olan belgelerdir. Kentsel hizmet alanları da içinde olmak üzere arazi kullanımda yeralan tüm işlev alanlarının yerseçimi, kapladıkları alan büyüklükleri, yoğunlukları ve diğer tüm koşullar plan kararları doğrultusunda belirlenmektedir. Ayrıca, bu bölümde bahsedilen ve kentsel hizmet alanlarının yerseçimini etkileyen tüm faktörler planın hazırlık aşamasında değerlendirilmekte ve plan kararlarının belirlenmesinde etkili olmaktadır.

17.3.2001 tarihli 24345 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik"te tanımlanmış olan planlar;

- Çevre Düzeni Planı,
- İmar Planları (Nazım İmar Planı, Uygulama İmar Planı),
- Revizyon Planı,
- İlave Plan ve
- Mevzi İmar Planı'ndan

oluşmaktadır (TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2007).

Çevre Düzeni Planı; konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörler ile kentsel-kırsal yapı ve gelişme ile doğal ve kültürel değerler arasında koruma-kullanma dengesini sağlayan ve arazi kullanım kararlarını belirleyen yönetsel, mekansal ve işlevsel bütünlük gösteren sınırlar içinde, varsa bölge planı kararlarına uygun olarak yapılan, idareler arası koordinasyon esaslarını belirleyen, 1/25.000, 1:50.000, 1:100.000, veya 1:200.000 ölçekte hazırlanan, plan notları ve raporuyla bir bütün olan plandır.

İmar Planı; belde halkının sosyal ve kültürel gereksinimlerini karşılamayı, sağlıklı ve güvenli bir çevre oluşturmayı, yaşam kalitesini artırmayı hedefleyen ve bu amaçla beldenin ekonomik, demografik, sosyal, kültürel, tarihsel, fiziksel özelliklerine ilişkin araştırmalara ve verilere dayalı olarak hazırlanan, kentsel yerleşme ve gelişme eğilimlerini alternatif çözümler oluşturmak suretiyle belirleyen, arazi kullanımı, koruma, kısıtlama kararları, örgütlenme ve uygulama ilkelerini içeren pafta, rapor ve notlardan oluşan belgedir. Kentsel hizmet alanlarının yerseçimi kararları da imar planlarında işlenmekte ve gösterilmektedir. İmar Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı olmak üzere, iki aşamadan oluşmaktadır.

Nazım İmar Planı; onaylı halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan, varsa bölge ve çevre düzeni planlarına uygun olarak hazırlanan ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını,

gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve Uygulama İmar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere 1/2.000 veya 1/5.000 ölçekte düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile bir bütün olan plandır.

Uygulama İmar Planı; onaylı hal-i hazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan ve Nazım İmar Planı'na uygun olarak hazırlanan ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve esaslarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve 1/1.000 ölçekte düzenlenen, raporuyla bir bütün olan plandır.

Revizyon Planı; her tür ve ölçekteki planın ihtiyaca cevap vermediği veya uygulamasının mümkün olmadığı veya sorun yarattığı durumlar ile üst ölçek plan kararlarına uygunluğun sağlanması amacıyla planın tamamının veya plan ana kararlarını etkileyecek bir kısmının yenilenmesi sonucu elde edilen plandır.

İlave Plan; yürürlükte bulunan planın ihtiyaca cevap vermediği durumlarda, mevcut plana bitişik ve mevcut planın genel arazi kullanım kararları ile süreklilik, bütünlük ve uyum sağlayacak biçimde hazırlanan plandır.

Mevzii İmar Planı; mevcut planların yerleşmiş nüfusa yetersiz kalması veya yeni yerleşim alanlarının kullanıma açılması gereğinin ve sınırlarının ilgili idarece belirlenmesi halinde, bu Yönetmeliğin plan yapım kurallarına uyulmak üzere yapımı mümkün olan, yürürlükteki her tür ve ölçekteki plan sınırları dışında, planla bütünleşmeyen konumdaki, sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçlarını kendi bünyesinde sağlayan, raporuyla bir bütün olan imar planıdır.

Yukarıda açıklamaları yapılan plan türlerinde değişiklik yapılması görüldüğü durumlarda plan değişikliği devreye girebilmektedir. Plan değişikliği imar yönetmeliğinde; plan ana kararlarını, sürekliliğini, bütünlüğünü, teknik ve sosyal donatı dengesini bozmayacak nitelikte, bilimsel, nesnel ve teknik gerekçelere dayanan, kamu yararının zorunlu kılması halinde yapılan plan düzenlemeleri olarak açıklanmaktadır.

İmar planlarında belirlenen hizmet alanlarının yerseçiminde birtakım sorunlarla karşılaşmaktadır. Sorunların başında imar planlarının hazırlık aşamasında sözkonusu hizmet alanları için uygun arsaların tespitinde bağlı olduğu resmi kurum ve kuruluşlardan izin alınmaması veya tahsisinde ve onay belgesinin alınmasında kurumlar arasında işleyişin zaman

alması ve yer yer zorluklarla karşılaşılması gelmektedir. Diğer sorunlar ise yeterli büyüklükte arsa ayrılmasına rağmen inşaat yaklaşma sınırının geniş tutulması ve ihtiyaç duyulan kapasitenin sağlanamaması, değişen ihtiyaçların gözönünde bulundurulmaması nedeniyle arsanın büyütülmesine veya başka amaçla ayrılmış olan alanın tahsis edilmesine yönelik teklifler şahıslar, yerel idareler ve devlet arasında çeşitli sorunların yaşanmasına neden olabilmektedir (Ersoy, 1994:21-23).

Doğal yapı başlığı altında belirtildiği üzere vadi, her türlü su yatağı, sazlık, bataklık ve heyelan bölgelerinden sakınılması, ayrıca yüksek gerilim hatlarından korunan alanlar tercih edilmelidir. Eski eser bulunması olasılığının yüksek olduğu kentsel ve arkeolojik sit alanları içinde yeni yapılaşma gerektirecek kentsel hizmet alanlarına alan tahsis edilmemesi yine yerseçiminde dikkat edilmesi gereken konulardan biridir.

Tüm bu bilgilerin yanısıra plan kararlarının alınmasında ve uygulanmasında kent yönetimi ve politikaları ile ilişkili olmakla birlikte müdahil olabilen grupların varlığından söz etmek gerekmektedir. Eyüpoğlu 1998 yılında tamamladığı “Tarihsel Süreç İçinde Şehrsel Biçimlenmeyi Yönlendiren Etmenler ve İstanbul Örneğinde” isimli çalışmasında İstanbul özelinde imar planı kararlarının uygulanması aşamasında yerel yönetimlerin dışında farklı güçlerin etkili olduğunun sonucuna vurgu yapmaktadır ve etki (baskı) grupları arasında belediye meclisi, arazi mafyası, iş çevreleri ve siyasal partilerin yeraldığını belirtmektedir. Arazi mafyasının dikkat çekici olduğunun altı çizilen çalışmada bu yöndeki baskı grubunun tüm birimlerce kabul edildiği ve özellikle hazine arazilerine müdahalede bulunulduğu aktarılmaktadır. Ayrıca sözkonusu grupların imar planlarına yasal olmadığı halde müdahil olmalarında siyasal iradenin oy kaygısı, hazine arazilerinin korunamaması ve rüşvetin önüne geçilememesi gibi nedenler üzerinde durulmaktadır.

Kent Yönetimi, Kentsel Politikalar

Kentlerde hizmet alanlarının çeşitliliği, mekanın niteliği ve kullanım sıklığı toplumun yaşam düzeyini ve kalitesini ortaya koyan özelliklerdir. Ayrıca bu gibi özellikler kent yönetiminin kamusal hizmetler çerçevesinde toplumun gelişimine, sağlığına, konforuna, bilinçlenmesine ne derece önem verdiğinin de bir göstergesidir.

Kent planlama; yönetim ve politika ile yakından ilişkilidir çünkü plancıların öngördükleri kararları uygulama ile görevli olan yerel ve merkezi devlet yöneticileri ve bürokratlardır.

Dolayısıyla planlama, siyasal sistemin yani yönetim ve politikanın bir parçasıdır. Keleş (1972:83), planlama sürecinin siyasal sürecin bir parçası olduğunun altını çizmekte ve şehirlerde çeşitli grupların değerlerinin, arzu ve tercihlerinin siyasetçiler ve plancılar tarafından saptandığını belirtmektedir. Eyüpoğlu (1998) ve Ramazanoğulları Turgut (2003) çalışmalarında kent yönetiminde yaşanan aksaklıklarda ve sorunlarda merkezi ve yerel yönetimler arasında eşgüdümün ve koordinasyonun sağlanamaması, birimler arasında yetki karmaşasından ortaya çıkan çok başlılık gibi nedenlerin öncelikli konular olduğunu ortaya koymaktadır. Hukuki denetim ve eşgüdüm konularının dışında tüm yetki ve sorumlulukların yerel yönetimlere devredilmiş olmasına rağmen merkezi yönetimin yerel yönetimin ihtiyaç duyduğu kaynakları elinde barındırması merkezi yönetimin hem kişisel hem de çeşitli grupların çıkarları doğrultusunda yerel yönetimlere baskı yaparak kente ve kent yönetimine müdahalede bulunabilmesine neden olabilmektedir. Diğer yandan metropoliten alanda alınan kararlardan bağımsız hareket edebilen ve yasal haklara sahip olan belde belediyelerinin yetki ve sorumlulukları da kent / metropoliten alan yönetiminde önemli sorunlara yol açmaktadır.

Günümüzde dünyada yaşanmakta olan küreselleşme ve neo-liberalizm kentlerdeki yönetim anlayışını ve politikalarını etkileyerek planlama yaklaşımlarını da değişime zorlamaktadır. Üretimi dışlayan tüketimi dayatan bu süreçte, ülkeler, bölgeler ve hatta kentler içinde eşitsizlikler giderek artmakta, kamunun müdahale gücü giderek kısıtlanmaktadır. Kentlerin ancak yarışmacı bir tutum ile ayakta kalabileceği, ucuz emek gücü, vergi indirimleri, kredi ve arazi tahsisleri vb. ile küresel sermaye yatırımlarını çekebileceği düşüncesi hakimdir. Ancak, küresel ağ içinde önemli bir odak olabilmek için potansiyel oluşturan pek çok değer verilen tavizlerle yitirilmektedir. Bu yöndeki gelişmelerin önemli sonuçlarından biri olarak kent mekanında toplumsal yararın yerini giderek ekonominin ve rant değerinin alması ile karşılaşmakta, “kent rant hareketlerinin, spekülatif eylemlerin, baskı gruplarının kısaca sermayenin şekillendiriciliğine teslim olmaktadır” (Ramazanoğulları Turgut, 2003:66). Kent yönetimi ve toplumdaki sosyo-ekonomik çözülmenin etkileri (kamu-özel ayrımı) hizmet alanlarına da yansımaktadır. Kentlerde hazine, belediye gibi kamunun kontrolünde olan ve yine toplumun sosyal ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılabilecek arazilerin uluslararası yatırımlara yönelik satılması planlamanın kamusal/toplumcu yaklaşımı ile uyuşmayan, toplumun ihtiyacı olan kamusal hizmet alanlarını dikkate almaz biçimde gerçekleşmektedir. Bu durum kentlerin artan nüfus ve gereksinimleri ile tezat oluşturarak kentsel hizmet alanları için gerekli olan kamuya ait arsa ve arazilerinin giderek azalmasıyla sonuçlanmaktadır.

Hizmetin Türü

Kamusal amaçlı kentsel hizmet-donatı alanları yönetim, eğitim, sağlık, sosyal, kültürel, yeşil alan, dini ve teknik altyapı olmak üzere imar yönetmeliğinde sekiz (8) ana başlık altında işlevsel açıdan ayrılmaktadır. Ayrıca, her hizmet türü işlevine ve hizmet verdiği kentin ölçeğine bağlı olarak kendi içinde farklılık göstermekte, bu da kent bütünü içinde kentsel hizmet alanlarının dağılımını ve yerseçimini etkilemektedir. Örneğin; eğitim alanları kendi içinde kreş ve anaokulu, ilköğretim, ortaöğretim, meslek liseleri ve yüksek öğretim tesisleri olmak üzere verilen eğitimin türüne göre alt işlevlere ayrılmaktadır. Planlama disiplini içinde ilköğretim birimi veya mahalle olarak tanımlanan alt kademedeki kent parçasında, nüfusun yoğunluğuna ve/veya ilköğretim çağı nüfusuna göre değişiklik göstermekle birlikte, en az bir ilköğretim tesisinin olması uygun bulunmaktadır. Ortaöğretim tesis alanları semt ölçeğinde yerseçerken, meslek liseleri ve üniversite gibi yüksek öğretim kurumları kentin hinterlandı ölçeğinde hizmet vermekte gerek erişimin kolay olduğu gerekse gelecekteki gelişimi karşılayabilecek büyük arazi parçaları yerseçiminde tercih edilmektedir.

Birbiriyle yakın ilişki içinde olması gereken veya tam aksine kentin yoğun olarak kullanılan merkez bölgelerinden ve konut alanlarından uzak olması gereken kurumlar da yine hizmetin türü ile ilgili olarak yerseçiminde etkili olmaktadır. Örneğin adliye ve hükümet konağı birbiriyle ilişkiliyken “mezbaha, cezaevi ve hal gibi tesisler için mümkün olduğunca yerleşmenin dışında, gelişme istikametinin zıt yönünde yerseçmesi” uygun olacağı gibi (Çabuk, 2002:32).

Alan Büyüklüğü ve Etki Alanının Ölçeği

Alan büyüklüğü hizmetin türüne bağlı olarak kent, bölge ve ülke etki alanlarına göre değişiklik göstermektedir. Kenti içinde etki alanı kademelenmesi; nüfus açısından en küçük kent parçası veya birim olan mahalleden başlayarak semt ve kent ölçeği biçiminde sıralanmaktadır. Dolayısıyla kenti içinde birimlerarası nüfus büyüklüğüne ve toplumun sosyo-ekonomik özelliklerine bağlı olarak ihtiyaç duyulan hizmet türü ve alan büyüklüğü küçük nüfuslu birimden büyük nüfuslu birime doğru artmaktadır.

Bu özelliklerin yanı sıra hizmet alanlarında kişi başına ayrılan alan büyüklüğü ise her ülkenin planlama disiplini içinde kent nüfusuna, sosyo-kültürel yapıya, ihtiyaçlarına göre farklılık gösterebilmektedir. Buna göre ticaret, yönetim, eğitim, sağlık, yeşil alan, sosyo-kültürel tesis alanları için farklı ölçütlere göre genellikle kişi başına m² alan büyüklüğü öngörülmektedir.

Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere’de yönetim alanları için ayrılan kişi başına alan büyüklüğü 1.38 m²’dir, İtalya’da bu rakam 2 m², İsviçre’de ise 5 m²’ye çıkmaktadır (Ersoy, 1994:177-178). Bir başka örnek ise 25.000 kişinin yaşadığı bir mahalle nüfusunun eğitim ihtiyaçları için Hindistan’ın Kalküta kentinde 0.8 m²/kişi alan ayrılırken, Fransa’da 10 m²/kişi ayrılabilir (Darin-Drabkin, 1977:39).

Bu tür kişi başına alan tanımlamaları kentlerde hizmet alanı büyüklüklerinin alt sınırını belirlemesi açısından önemlidir. Oysa ki zaman ilerledikçe toplumun değişen ihtiyaçlarının kestiriminin yapılabilmesi ve/veya bunun için rezerv alanın ayrılması da kentsel hizmet alanlarının planlanmasında büyüyebilirlik ve esneklik ilkeleri çerçevesinde hesaba katılmalıdır. Bugün sosyal hizmet alanlarıyla ilgili olarak Türkiye’de 17/3/2001 tarihli ve 24345 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik değişikliği geçerlidir (TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2007, Tablo 2.7).

2.3.3 Kentsel Hizmet Alanları ve Ulaşım Türleri İlişkisi

Kentlerde kurumların mekansal dizgesi işlevlerine ve birbirleriyle ilişkilerine bağlıdır ve sözkonusu bu ilişkiler kent mekanında ulaşım ağını oluşturmaktadır (Mitchell ve Rapkin, 1974:104). Her kurumun birbiriyle olan ilişki seviyesi ve derecesi değişiklik göstermektedir. Bir kurum bazı kurumlarla yoğun ve yüzyüze ilişki içindeyken bazı kurumlarla ise ilişki derecesi düşüktür veya yoktur. Kurumlararası ilişkiler ağı yerseçiminde etkili olmakta, ilişkili kurumların kent mekanında birbirine yakın konumlanarak yaya olarak birbirleri arasındaki hareket süresinin en aza indirilmesi veya erişilebilirliğin yüksek olduğu, otomobilin ve servis taşıtları dışında toplu taşımacılığa yönelik otobüs, hafif raylı sistem, metro gibi ulaşım araçlarının kullanıldığı önemli hareket güzergahları (ulaşım koridorları) üzerinde konumlanmasını gerektirmektedir. Dolayısıyla, kentsel hizmet alanları, sanayi ve diğer işlev alanları kentlerde seyahat talebini, yaya-trafik hacmini ve buna göre ulaşım türünün ve sistemlerinin yeterliliğini belirlemektedir.

Kentlerde insan hareketleriyle ilişkili olarak işlevlerin ve kurumların yerseçiminde faaliyetlerin ölçeği, hitap ettiği alan, toplumsal grup, sosyal kesim gibi birçok konu etkili olmaktadır. Ayrıca, arazi kullanımda kurumların optimum bir dizge içinde yerseçimi uygun arazinin olması, kira ve arazi değerleri, yerleşme, taşınma masrafları gibi ekonomik faktörlere de bağlıdır. Bu gibi ilişkiler içerisinde kurumların mekansal dağılımında hareketlilik bir faktör

olmakta, insan ve malların kurumların yerseçimine göre hareket etme biçimini etkileyerek kentiçi ulaşımında talebi yaratmaktadır.

Diğer bir konu ise kurumlarda çalışanların ve hizmet almaya gelen müşterinin veya bireylerin kurumlara erişimidir. Sabah ve akşam saatlerinde artan trafik hacmi günümüzde kentlerde giderek büyüyen kamusal bir sorundur. Başlangıç seyahatlerinin kent bütününe dağıldığı durumlarda özellikle kentte ikamet eden toplumun tüm kesimlerine hizmet veren özel ve kamu kurumlarının erişilebilirliğin yüksek olduğu (önemli ulaşım güzergahlarının erişim sağladığı) güzergahlar üzerinde veya merkez bölgesinde yerseçmesi uygun görülmektedir. Kalabalık işgücünü barındıran, önemli derecede müşteri çeken büyük mağazalar, alışveriş alanları, bankalar, yönetim, eğitim, sağlık gibi birçok özel ve kamu kurumları ulaşım güzergahlarının ve yapılarının kentiçinde birbirine yakınlaştığı, entegre olduğu alanlarda yerseçme eğilimindedir. Daha az uzmanlaşan ticaret ve hizmet kurumları ise müşterilerine ve hizmet verdikleri bölgenin sınırlarına (ölçeğine) bağlı olarak kentin farklı noktalarında yerseçmektedir. Günlük tüketim mallarının satış alanları ise iş-ev, okul-ev gibi günlük seyahatlerin yoğun olarak gerçekleştiği güzergahlar üzerinde ve bağlantı noktalarında yerseçmektedir. Bu bağlamda bir kentte organize edilecek ulaşım türlerinin belirlenmesi kentin arazi kullanımı, kullanıcı yoğunluğu ve sosyo-ekonomik yapısı ile doğrudan ilişkilidir. Hangi koşullarda, hangi tür ulaşım sistemlerinin en kaliteli ve uygun biçimde kentte yaşayanlara hizmet verebileceğine ilişkin kararın belirlenmesi ulaşım disiplininin ve farklı ulaşım türlerine ait özelliklerin bilinmesini gerekli kılmaktadır. Kullanıcılar açısından tür seçiminde dikkate alınan kişisel özelliklerin yanısıra ulaştırmanın niteliksel özellikleri de önemli unsurlardır. Bunlar: erişilebilirlik, kapasite, sıklık, hızlılık, güvenlik, ulaşım süresi ve dakiklık, maliyet ve konfordur.

Gelişen teknoloji ve ulaşım kentlerin arazi kullanımında değişikliklere yolaçmıştır. Kent merkezlerinde arazi değerlerinin dorukta olması, lastik tekerlekli ağır yük taşıyabilen taşıtların gelişmesi ulaşım ağına bağlı olarak özellikle hammadde kaynağını kent dışından alan firma ve fabrikaların demiryolu ve denizyolu terminallerinden daha bağımsız olarak kentin çeperlerinde, arazinin ucuz olduğu alanlara taşınmasını desteklemiştir. MİA'da ise pazar ve işgücüne bağlı olarak ofis mekanının uygun olduğu, erişilebilirliğin ve iletişim altyapısının yüksek olduğu, en üst düzeyde hizmet veren konut, sağlık ve diğer hizmetlerin verildiği, yüksek arazi değerini karşılayabilen uluslararası özel firmaların yönetim merkezleri ve kamu hizmeti veren kurumlar kalmıştır. Ulusal ve yerel firmalar ise kentiçindeki merkezler kademelenmesine bağlı olarak alt merkezlere dağılma eğilimindedir ve sözkonusu işlevlere

erişebilirliği sağlayacak ulaşım türlerinin belirlenmesinde nüfus büyüklüğü, nüfus yoğunluğu, seyahat talebi ve maliyet dikkate alınmaktadır (Balchin vd., 2000:229; Kılınçaslan:92).

Ancak merkezde yüksek yoğunlukta hareketleri çeken çalışma ve hizmet alanlarının yeralması özellikle otomobil öncesinde gelişmiş olan tarihi kent merkezlerinin ulaşım kurgusunda önemli sorunlar yaratmaktadır. Bu durum İstanbul gibi tarihi kent merkezlerinde arazi kullanım ve ulaşımın düzenlenmesiyle ilgili olarak üzerinde çalışmaların yapılmasını ve önerilerin getirilmesini gerekli kılmaktadır.

2.4 Değerlendirme

Tezin kavramsal çatkısının çalışıldığı bu bölümde ulaşım ağı ile kentsel hizmet alanlarının açılımları ve karşılıklı etkileşimlerindeki faktörler ortaya konulmuştur. Tarihsel süreç içinde kentlerin gelişimini belirleyen doğal çevre verilerinin yanısıra temel unsurlardan biri de üretim-tüketim ilişkilerine bağlı olarak kullanılan ulaşım biçimleri olmuştur. Sanayi dönemi öncesinde kentler yaya erişme ölçeğinde insan, hayvan ve rüzgar gücünün kullanıldığı, sınırlı nüfus, sınırlı ekonomi ve teknolojiye sahiptir. Ancak sanayinin gelişmesi ve bağlı olarak devreye giren raylı sistemler ve buharlı gemiler kentlerde yaşam döngüsünü hızlandırarak işlev alanlarının yerseçiminde önemli kırılmaları başlatmıştır. Arazi kullanımla ilişkili birbiri ardına gelişen çok yönlü ve yoğun ilişkiler kent içinde ve kentlerarası yolcu ve yüklerin iletilmesinde özellikle kara ulaşımında farklı sistemlerin işletildiği ağları meydana getirmiştir.

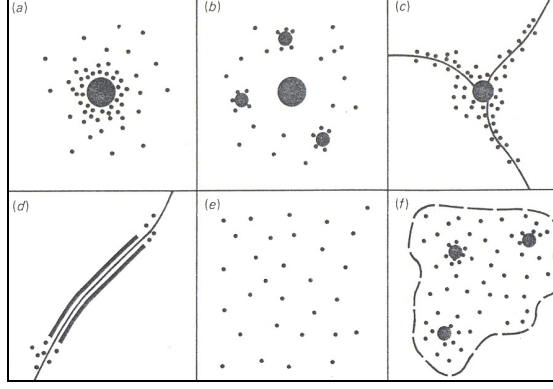
18. yüzyılın sonlarından itibaren ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin tetiklediği merkezden çepelere doğru hareketler kent formunun raylı sistemlere paralel, merkezlerden ayrı banliyölerin gelişmesine neden olmuştur. Bu dönemde merkezde yerleşen konut, kentsel hizmet ve diğer işlev alanlarının yanısıra sanayinin önemli kesimi de kent merkezlerinde ve hemen yakınında yerleşmiştir. Ancak yoğun yerleşim alanında gelişen sanayinin kentsel kalite ve insan sağlığı açısından yarattığı kötü koşullar süreç içinde üst gelir gruplarını takiben orta-üst gelir gruplarının da merkezden çıkmasında baskı unsuru olmuş ve raylı sistemlere bağlı yeni gelişme alanlarının kurulmasında öncü olmuştur.

20. yüzyıla gelindiğinde ise lastik tekerlekli taşıtlar kentleri ikinci bir etki altında bırakmıştır çünkü lastik tekerlekli taşıtlar yüzlerce kilometreyi kısa sürede aşabilmeyi ve daha geniş alanlarda hareket etmeyi, yaşamayı mümkün kılmıştır. Artan lastik tekerlekli taşıtların kullanımına ve ihtiyaçlarına kent merkezinin cevap verememesi çeşitli sektörlerle bağlı mağazaların, imalat sanayiinin, fabrikaların merkezin dışında demiryolları güzergahları

üzerinde gelişen banliyölere doğru desantralizasyonunu başlatmış ve birbirine yakın sektörler biraraya gelerek üçüncü aşamayı oluşturan kentsel yığılmaları (aglomerasyonları) yaratmıştır. Bu bağlamda yığılma ekonomisi özellikle küçük sanayi, sanayi, üretim gibi çeşitli ekonomik faaliyetlerin biraraya gelerek ortak bilgi, ulaşım, teknik altyapı ve hizmet giderlerini paylaşımlarını -günümüzün alışveriş merkezlerinde olduğu gibi- birbirlerini dengeleyici bir ekonomi geliştirmelerini sağlarken, yerseçiminde lastik tekerlekli sistemlerle erişilebilirliğin yüksek olduğu, üst kademe yolların birbirini kestiği noktalar, kavşaklar tercih edilmiştir. Bu süreçte lastik tekerlekli taşıtlar banliyölerin daha çok gelişmesini, kimi durumlarda hiçbir eşik olmadan merkezle birleşmesini ve merkezdeki iş ve konut alanlarının metropoliten alana dağılmasını destekleyen en önemli unsur olmuştur.

Özellikle 1970’li yıllardan sonra sanayinin geliştiği kentlerin metropolleşme süreçlerinde bir diğer gelişme ise post-endüstriyel dönemin ortaya çıkmasında önemli yeri olan haberleşme ve telekomünikasyon teknolojisinin ilerlemesi olmuştur. Yeni bir dönüşüm içine giren metropollerde endüstri, taşımacılık, nakliyat gibi işlevler merkezden tamamiyle çıkartılırken merkez küresel bilginin toplandığı, yönetildiği ve aynı zamanda metropoliten alan içinde üçüncü boyutta da görsel etki yaratan yapıların kümelendiği odak alanlar haline gelmiş ve kentlerde dördüncü kentsel devrimi tanımlayan “postmetropolis”leri (transactional–karşılıklı ilişki içinde olan) ortaya çıkarmıştır (Akın ve Dinçer, 1994, Soja, 2000).

Metropoliten alanların ulaşım sistemleri paralelinde gelişmesinin yanısıra telefon, yazıcı, faks, internet ... gibi haberleşmede kullanılan telekomünikasyon cihazlarındaki ilerlemeler bugün hizmet ve bilgi hareketliliğinin egemen olduğu metropollerin işleyişlerini, işlevlerin kendi aralarındaki ilişkilerini belirlerken eylemlerin arazi kullanımda yerseçimi serbestliğini ve esnekliğini beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla, günümüzde, bugüne kadar kent ve metropolü tanımlayan merkez ve ekonomik yığılmalardan bağımsız gelişen yerseçimi eğilimi güçlenmektedir. Özellikle karayolu ulaşım ağlarının egemen olduğu kentlerde kavşak gibi aktarma ve odakların kesiştiği, erişilebilirliğin yüksek olduğu üst kademe yollar üzerinde veya bağlantısının sağlandığı alanlarda kentsel hizmet alanlarının da içinde yerseçtiği yeni merkez ve alt merkezler ortaya çıkmaktadır. Genel olarak geleceğin metropoliten kentleri ile ilgili çalışmalara bakıldığında ulaşım ağlarının da dikkate alındığı altı ayrı olası biçim öne sürülmektedir (Şekil 2.24):



Şekil 2.24 Geleceğin olası metropol biçimleri (Jones, 1990:161)

- a) Çekirdekli metropol: Merkezin ağırlıklı olarak tek bir çekirdekte ve yüksek düzeyde yığıldığı metropoliten alanlardır.
- b) Yoğunluğu yüksek uydu kentlerden oluşan metropol: Londra gibi uydu kentlerden oluşan metropollerde merkez planlı olarak çevresindeki çeşitli uydu merkezlerle birlikte gelişmektedir.
- c) Yıldız biçimli metropol (ulaşım güzergahları çevresinde gelişen tek ana çekirdekli metropol): Güçlü bir çekirdek ve bu çekirdeğin çevre yerleşmelerle ulaşımını sağlayan ınsal güzergahlar üzerinde gelişen alt kademede küçük çekirdeklerin oluşturduğu metropol biçimidir. Bu biçimde gelişme gösteren metropollere Washington örnek verilmektedir.
- d) Doğrusal metropol: Doğrusal olarak gelişen kentsel ve kentlerarası ulaşım güzergahları üzerinde süreklilik gösteren çekirdek kentlerden oluşan bir megalopolistir. Birleşik Amerika'nın kuzeydoğusundaki kentler örnek gösterilmektedir.
- e) Tamamen dağınık metropol: Los Angeles gibi farklı uzmanlıklara göre dağınık gelişen ve belli bir çekirdeğin olmadığı metropoliten alanlardır.
- f) Çok çekirdekli metropol: Yüksek düzeyde gelişmiş ve uzmanlaşmış ancak dağınık çekirdeklerden oluşan, merkezler arasında kademelenmenin olduğu metropoliten alanlardır. Avrupa'da Ruhr bölgesi bu türdeki metropoliten alan gelişimine örnektir.

Sonuç olarak kentsel hizmet alanlarının da yer aldığı metropoliten alan içinde farklı bağımlılık ilişkileri alt bölgeler ile merkez arasında ve farklı alt bölgeler arasında kademeli bir sistem oluşturabildiği gibi son dönemde gelişen iletişim ve ulaşım ağlarına bağlı olarak yerleşiminde eskiye nazaran esnek kararlar verilebilmektedir. Yerleşimi ilişkilerinde plan kararları ve kentsel politikaların yanısıra konum, demografik yapı, ekonomik potansiyel, altyapı ve özellikle ulaşım gibi üstyapı donatıları ile bunların kalitesi etkin rol oynamaktadır.

3. ÖRNEK ALAN İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA ULAŞIM AĞI ve HİZMET ALANLARI

Alan çalışmasının temel amacı, kentsel arazide yerleşimi faktörlerinden biri olan “ulaşım ağı” faktörünün hizmet alanlarının yerleşimi üzerindeki etkilerini İstanbul Tarihi Yarımada örneğinde değerlendirmektir.

Tezin alan çalışmasına girişin ve hazırlığın yapıldığı bu bölümde İstanbul’un kendine özgü ulaşım ağının gelişimini ve yaşanmakta olan süreci bütüncül bakış açısıyla anlamak ve mevcut durumunu ortaya koymak tezin ileriki bölümlerinde hipotezlerin test edildiği detaylı alan çalışmaları için yerinde çıkarımlarda bulunabilmek açısından önem taşımaktadır. Bu nedenle Tarihi Yarımada’nın içinde yer aldığı ulaşım ağı örüntüsünün doğrudan metropoliten alanla ilişkili olması ve önemli bir parçasını oluşturması ulaşım ağı ve plan kararları konularının; İstanbul Metropoliten Alanı bütünü ve Tarihi Yarımada olmak üzere tümünden gelerek araştırılmasını gerektirmiştir. Kentsel hizmet alanları ise Tarihi Yarımada bütününde çalışılmıştır. Araştırmada Tarihi Yarımada’da ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yerleşimine etkilerinin değerlendirilebilmesi ve gelişen ulaşım ağlarına bağlı olarak ortaya çıkan problemin tanımının yapılabilmesi; ulaşım ve kentsel hizmet alanlarının yanısıra plan kararları ve koruma konularının karşılıklı etkileşimleri bağlamında ele alınmasını gerektirmiştir. Tarihi Yarımada’da her iki arazi kullanım odaklı farklı ölçekli planlarda getirilen kararlar, plandışı uygulamalar ve uygulanması düşünülen projeler biraraya getirilerek çalışılmıştır.

3.1 Örnek Alan İstanbul Tarihi Yarımada’da Problemin Tanımlanması

Geçmişte dünya imparatorluklarına başkentlik yapmış olan İstanbul (bugün Tarihi Yarımada) jeopolitik konumu ve ulaşım ilişkileriyle ekonomik merkez, kültür merkezi, sanat ve yönetim merkezi (yerel yönetim birimleri) olma görevlerini sürekli korumuş, başkent olma özelliğini Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından sonra Ankara’ya bırakmıştır. Osmanlı döneminde surların dışında gelişmeye başlayan, günümüzde ise geniş bir metropoliten alana yayılan İstanbul’un geçmişten gelen merkez özelliğini sürdürmesi nedeniyle Tarihi Yarımada bir prestij alanı olarak günümüzde de metropoliten alan ve ülke etki alanına sahip çok sayıda hizmet ve ulaşım donatılarını bünyesinde bulundurmaktadır.

2000 yılında 459.142 kişinin ikamet ettiği, 2007 yılı adrese dayalı nüfus sayımı verilerine göre nüfusu 455.498 olan Tarihi Yarımada gece-gündüz nüfus farklılıklarının ciddi oranlarda

yaşandığı bir alan konumundadır (DİE, 2000, TÜİK, 2008). Eminönü bölgesinde gündüz yüzbinlere yükselen ziyaretçi ve çalışan sayısı akşam saatlerinde ikamet nüfusu olan 55.635'e gerilemektedir (TÜİK, 2007). Suriçi'nin Eminönü kesiminde özellikle Hanlar bölgesi, Tahtakale ve Sirkeci'de yaşayan nüfusun az olması sahipsizliği gündeme getirmekte, fiziksel, sosyal köhneme, bakımsızlık, güvensizlik gibi sorunların artmasına neden olmaktadır. Tarihi Yarımada'nın bu kesiminde ikamet nüfusu düşük olmakla beraber semt ölçeğindeki eğitim, sağlık ve sosyal donatı alanları yetersizdir. İstanbul Metropolitan Alanı içinde nüfus yoğunluğunun en kalabalık olduğu bölgelerden biri olan Fatih bölgesinde ise varolan kentsel donatı alanları nüfusla kıyaslandığında son derece yetersiz kalmaktadır (Tablo 3.1). Donatı alanları Eminönü kesiminde %36.3'ünü kaplarken, Fatih'de bu oran %22.4'tür. Eminönü kesiminin bugünkü nüfusu ile kıyaslandığında bu değer yeterli görünmesine karşılık Eminönü'nde donatıların hemen hemen tamamının, ayrıca Fatih kesimindeki donatıların önemli bölümünün İstanbul Metropolitan Alanı'na, hatta ülke ölçeğine hizmet veriyor olması dikkat çekicidir. Dolayısıyla, Tarihi Yarımada'da yaşayan nüfus kendi ihtiyaçlarını semt ölçeğinde karşılayamamakta, bu gereksinimler için metropoliten alanda diğer ilçe ve semtlere yönelmektedir. Diğer taraftan İstanbul'un ardarda üç ayrı imparatorluğa başkentlik yapmış olması ve kentin merkezi faaliyetlerinin çok büyük bölümünün Suriçi'nde bulunması gibi etkenler nedeniyle Tarihi Yarımada'da yeralan yönetim, sağlık, eğitim gibi işlevlerin bir kısmı Cumhuriyet döneminin çok öncelerine dayanmaktadır. Dolayısıyla yerleşimi kararlarını tarihsel süreçten alan ve bugünün metropoliten alanına ve ülke ölçeğine hizmet veren üst ölçekli işlevlerin varlığı ev-iş trafiğinin yanısıra bu kurumlardan hizmet almak için gün içinde Tarihi Yarımada'ya yönelen yaya ve araç trafiğini artırmaktadır.

Tarihi Yarımada İstanbul Metropolitan Alanı'nın turizm ve ticaret eylemleri için önemli bir merkezi olmasının yanısıra bölgesel ulaşım ağlarıyla da ilişkili olduğu metropoliten alanın Yenikapı'dan denizyolu ile Güney Marmara kıyılarına, Sirkeci Tren İstasyonu ile Trakya ve Avrupa'ya açıldığı bir kapı görevini de üstlenmektedir. Ayrıca metropoliten alanın Batı Yakası'na hizmet veren Halkalı-Sirkeci demiryolu banliyö hattı, Kabataş-Zeytinburnu tramvay hattı, Aksaray-Havalimanı hafif raylı sistem hattı, yapımı devam etmekte olan ve tamamlandığında Ayazağa-Yenikapı arasında işletilecek metro hattı, Sultançiftliği-Edirnekapi arasında çalışmakta olan tramvay hattı ile her iki yakayı Boğaz'ın altından tüp geçit ile birbirine bağlayacak Halkalı-Gebze arasında işletilecek Marmaray Projesi metropoliten alanın farklı kesimlerinden Tarihi Yarımada'ya yönelen/yönlendirilen hatlardır. Bu noktada yakın bir gelecekte Tarihi Yarımada metropoliten alanın Batı Yakası'nda günümüzde olduğundan

çok daha yoğun biçimde toplu ulaşım sistemlerinin kesiştiği neredeyse tek ulaşım odağı ve aktarma noktası olma yolundadır.

Tablo 3.1 Tarihi Yarımada'da mevcut kentsel hizmet alanları dağılımı
(Tarihi Yarımada 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-302)

Kentsel Hizmet Alanları		Eminönü			Fatih			Tarihi Yarımada Toplam		
		Adet	Alan (ha)	Yüzde	Adet	Alan (ha)	Yüzde	Adet	Alan (ha)	Yüzde
Ticaret Alanları			73.5	14.4		39.5	3.8		113.0	7.2
Konut+Ticaret Alanları			18.9	3.7		51.3	4.9		70.2	4.6
Ticaret+İmalat Alanları			20.6	4.0		5.8	0.6		26.4	1.7
Ticaret+Konaklama Alanları			25.1	4.9			0.0		25.1	1.6
Konaklama Alanları			2.6	0.5		1.7	0.2		4.3	0.3
Konaklama+Konut Alanları			5.7	1.1			0.0		5.7	0.4
Teknik Altyapı ve Ulaşım Alanları	Kapalı Otopark	5	0.8	0.2	15	1.3	0.1	20	2.1	0.1
	Açık Otopark	113	11.9	2.3	116	17.3	1.7	229	29.2	1.9
	Meydanlar	6	5.6	1.1		0.0	0.0	6	5.6	0.4
	Yaya Yolları		10.1	2.0		0.2	0.0		10.3	0.7
	Taşıt Yolları		102.7	20.2		262.4	25.0		365.1	23.4
	TCDD Alanı		15.2	3.0		13.4	1.3		28.6	1.8
	Kentsel Altyapı Alanları		1.3	0.3		21.8	2.1		23.1	1.5
	Deniz Otobüsleri		7.6	2.0			0.0		7.6	0.5
Yönetim Alanları	İskele Alanları	9	16.8	3.4	3	1.8	0.2	12	18.6	1.2
	Askeri Alanlar	3	16.3	3.3	1	1.2	0.1	4	17.5	1.1
	Belediye Hizmet Alanı		3.0	0.1		2.1	0.2		5.1	0.3
	Konsolosluk Alanı	2	0.5	0.1			0.0	2	0.5	0.0
	Türk Telekom Santrali	2	1.0	0.2	1	0.2	0.0	3	1.2	0.1
	Yönetim Merkezleri	59	11.8	2.3	60	11.5	1.1	119	23.3	1.5
Eğitim Alanları (kamu+özel)	İtfaiye Alanı			0.0	2	0.2	0.0	2	0.2	0.0
	Kreş Alanı	1	0.1	0.0	14	0.8	0.1	15	0.9	0.1
	İlköğretim Alanı	9	2.5	0.5	55	13.5	1.3	64	16.0	1.0
	Lise Alanı	5	3.8	0.7	15	7.5	0.7	20	11.3	0.7
	Mesleki ve Teknik Eğitim	7	3.8	0.7	5	3.9	0.4	12	7.7	0.5
	Özel Eğitim Alanı	-	0.0	0.0	6	1.2	0.1	6	1.2	0.1
Sağlık Alanları (kamu+özel)	Üniversite Alanı	3	20.5	4.0	5	72.7	0.3	8	23.2	1.5
	Sağlık Tesisleri	10	1.5	0.3	34	18.3	1.2	44	19.8	0.9
	Üniversite Hastanesi	-	0.0	0.0	3	25.3	3.0	3	25.3	2.0
Kültürel Alanlar	Kültürel Tesis Alanı	50	29.8	5.8	12	4.2	0.4	62	34.0	2.2
	Dernek-Vakıf Alanları	-	0.0	0.0	17	0.8	0.1	17	0.8	0.1
Yeşil Alanlar	Botanik Bahçesi		1.6	0.3			0.0		1.6	0.1
	Park ve Yeşil Alanlar		49.5	9.7		74.5	7.2		124.0	7.9
	Bostan/Sera Alanları			0.0		9.8	0.9		9.8	0.7
	Spor Tesisleri		2.3	0.5		10.5	1.0		12.8	0.8
Dini Tesis Alanları	Cami Alanı	98	20.5	4.0	204	36.8	3.6	302	57.3	3.7
	Kilise Alanı	10	3.0	0.6	32	5.5	0.5	42	8.5	0.5
	Sinagog Alanı	1	0.0	0.0	2	0.2	0.0	3	0.2	0.0
Diğer	Öğrenci Yurtları	14	2.8	0.5	22	2.0	0.2	36	4.8	0.3
Toplam			492.7	99.4		649.2	62.3		1141.9	73.4
Toplam			511.6	100.0		1051.0	100.0		1562.6	100.0

Metropolitan alan ölçeğindeki ulaşım ağlarının Tarihi Yarımada'daki gelişimine bağlı olarak metropoliten ölçekli kentsel hizmet alanlarının yerleşmesi yüzyıllarca üstüste yığılarak günümüze kadar gelebilmiş yerüstü ve yeraltında bulunan kültürel mirasın korunarak gelecek kuşaklara aktarılmasında olduğu kadar yaşayanların zorunlu ve acil ihtiyaçlarının karşılanacağı sağlıklı, kaliteli bir sosyal çevreye kavuşulmasında da dikkatle üzerinde durulması gereken bir konudur.

Tarihi Yarımada tüm bunların yanında yalnızca Türkiye için değil, dünya kültür mirası kapsamında bulunan anıtsal ve sivil mimarlık yapıları ile yeraltında 2.600* yıldan daha eskilere dayanan izleri barındırmaktadır. Bu özelliğinden dolayı Tarihi Yarımada 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik ve 1°Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenmiştir. Tarihi Yarımada'nın 2003 yılında 1/5.000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 2005 yılında onaylanan 1/1.000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı hazırlanmıştır.

Tez çalışması kapsamında ulaşım ve donatı alanlarının yerleşimi ilişkileri ve tarihten gelen önemi açısından problemleri kısaca tanımlanan Tarihi Yarımada'da;

- Metropolitan ulaşım ağlarıyla örülen mevcut durumu ortaya koymak,
- yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunu artıran kentsel hizmet-donatı alanlarını belirlemek ve
- ulaşım ağının kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşimindeki etkileri ortaya koymak

önem kazanmaktadır. Yönetim alanları, açık ve yeşil alanlar, eğitim alanları, sosyal-kültürel alanlar, sağlık alanları ve dini tesisler çalışma kapsamında irdelenen Tarihi Yarımada'da yeralan hizmet-donatı alanlarıdır.

Sözkonusu donatı alanlarından dini tesisler, sosyal-kültürel tesis alanları, açık ve yeşil alanlar tarihsel süreçten gelen değerleri ile metropoliten ölçeğin de dışında ülke ve dünya ölçeğinde kullanıma açık alanlardır. Açık ve yeşil alanların büyük bir bölümü sahil bandında kıyının doldurulmasıyla elde edilmiş alanlardır. Ancak açık ve yeşil alanlar metropoliten alana hizmet veren çok şeritli kentiçi ana yollarla yerleşim alanlarından kopuk kalmaktadır. Bu durum yerleşme alanlarından uzak, ıssız kalan kamusal alanlarda gerek yakın mahallelerden yaya

* Elde edilen bulgular İstanbul çevresinde insan kültürüne ait bilgilerin Neolitik ve Kalkolitik dönemlere kadar dayandığını göstermektedir. Günümüze kadar elde edilmiş olan veriler İstanbul'da yerleşmelerin kurulduğu tarihin M.Ö. 7. yüzyıla dayandığını ortaya koymaktadır (<http://www.istanbul.gov.tr>, <http://www.wikipedia.com>). 2008 yılının ikinci yarısında, Yenikapı yakınlarında Marmaray Projesi nedeniyle yapılan kazılarda çıkarılan veriler ise Tarihi Yarımada'nın geçmişinin M.Ö 8500'lü yıllara dayandığını göstermiştir.

erişimi gerekse kullanıcıların güvenliği açısından sorunlar yaratmaktadır. Diğer taraftan Tarihi Yarımada'da yeralan yönetim alanları ile eğitim ve sağlık alanları ise etki alanları ülke ve metropoliten alana yayılan, günlük araç ve yaya trafiği çekiminin yüksek olduğu hizmet-donatı alanları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yukarıda verilen bilgilerden hareketle tezin bu (dördüncü) bölümünde İstanbul Metropoliten Alanı içinde metropoliten alan ölçeğindeki ulaşım alanlarının ve kentsel hizmet-donatı alanlarının ağırlıklı olarak yer aldığı Tarihi Yarımada'nın örnek alan olarak çalışılmasına karar verilmiştir. Bu bölümde ulaşım konusu hem İstanbul Metropoliten Alanı ölçeğinde hem de Tarihi Yarımada ölçeğinde çalışılmış, kentsel hizmet alanları konusu Tarihi Yarımada özelinde incelenmiştir.

3.2 İstanbul Metropoliten Alanı'nda Ulaşım

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2007 Aralık ayı itibariyle nüfusu 12 milyonu aşan ve toplam Türkiye nüfusunun %17.8'inin ikamet ettiği İstanbul Metropoliten Alanı; ana ulaşım koridorları olan D-100 (eski adı E-5) ve TEM (Trans European Motorways) karayolları paralelinde, Batı Yakası'nda Silivri, Doğu Yakası'nda Gebze arasında uzunluğu 100 km. mesafeyi aşan bir alanı kaplamaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Marmara Denizi bulunmaktadır.

İstanbul'un kentsel yapısının oluşmasında, arazi kullanımının şekillenmesinde ve kentin büyüyerek yayılmasında göç, hızlı nüfus artışı, sanayileşme, ekonomi gibi konuların yanında merkezi ve yerel politikalarla gelişen ulaşım ağları ile kentsel ulaşım sistemlerinin yakından ilgisi bulunmaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın mevcut ulaşımını açıklamaya geçmeden önce tarihsel süreç içinde kentsel ulaşım alanında gerçekleşmiş olan ve günümüzde de metropoliten alanın ulaşımına ve ulaşım türlerine etkisi bulunan aşamaların ele alınması faydalı olacaktır. Bu bağlamda 3.2.1 bölümünde İstanbul'da 19. yüzyılın başından 20. yüzyılın sonuna kadar ulaşım alanında gerçekleşen gelişmeler konu edilirken, 2007 yılı sonu itibariyle gelinen mevcut durum 3.2.2 bölümünde ele alınmaktadır.

3.2.1 İstanbul'da Ulaşımın Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi

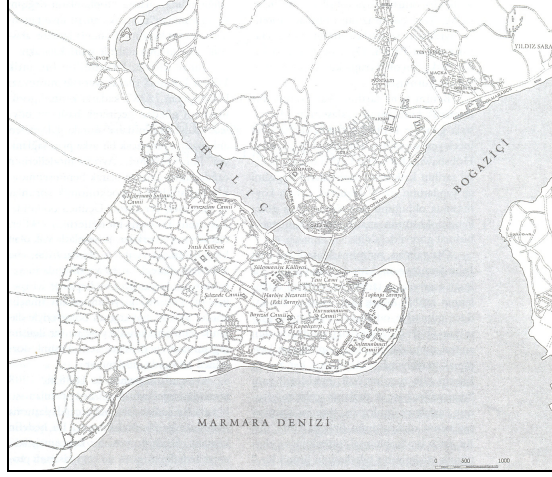
İstanbul sanayi dönemi öncesinde bugün Tarihi Yarımada denilen İstanbul, Galata ve Eyüp ile Anadolu Yarımadası tarafında Üsküdar'dan oluşan, su yüzeyleriyle üç parçaya ayrılmış bir su

kenarı kentidir. İstanbul bu dönemde, “maksimum 3 km. yarıçaplı bir alan içinde ‘concentric’ bir makroform sergilemektedir” (Yenen, Ünal, Enlil, 1994:203). Bu dönemde kent, Boğaz kıyısında yeralan küçük yerleşmelerle de suyuyla ilişki kurmaktadır. 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar kentin üç parçası ve Boğaz yerleşmeleri arasında çeşitli türde kayık ve sandallar işletilirken karada topoğrafyaya uyumlu, organik sokak örüntüsünün egemen olduğu kanal mekanlarda yaya ulaşımına alternatif olarak genellikle hayvan gücünden yararlanan sistemler kullanılmıştır (Kılınçaslan, 1981:155-156; Çelik, 1986:68-69, Kılınçaslan, 1996:53).

18. yüzyılda Batı Avrupa’da başlayan sanayi devrimi ve teknolojinin ilerlemesi etkilerini 19. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul’un kentiçi ve yakın konumdaki yerleşmelerle arasında kurulan ulaşım bağlantılarında ve çeşitlenen ulaşım sistemlerinde göstermiştir. Bu döneme kadar kentiçinde mevcut olan karayolu ve denizyolu ulaşımının yanısıra raylı sistemler de kademeli olarak kentiçi ulaşımında devreye girmiştir. 1830-2007 yılları arasında İstanbul’da kentiçi ulaşımının gelişimi aşağıda karayolu, raylı sistemler ve denizyolu taşımacılığı başlıkları altında ele alınmaktadır.

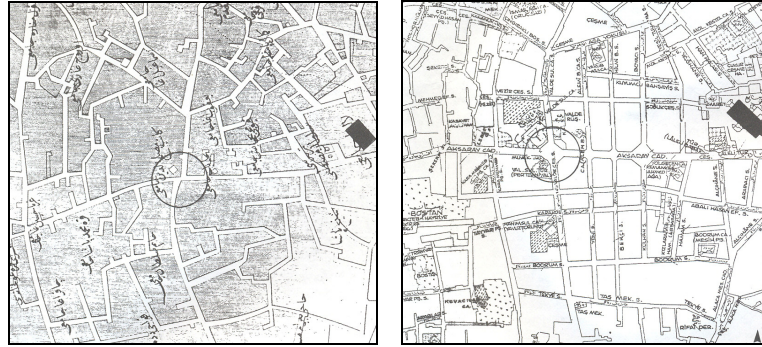
a) Karayolu Taşımacılığı

19. yüzyılın başında İstanbul’un önemli hammadde kaynaklarına sahip Osmanlı İmparatorluğu’nun yönetim ve ticaret merkezi olması, sanayileşen Batı ülkelerine yakın konumu ve aynı zamanda nüfus açısından üretilen sanayi malları için önemli bir pazar oluşturması kentte gerekli altyapı ve karayolu ulaşım ağının tasarlanmasını ve inşasını gerekli kılmıştır. Bu yönde karayolu taşımacılığında ilk gelişme 1836 ve 1845 yıllarında Karaköy limanına gelecek malların Eminönü’ne geçişini kolaylaştırmak amacıyla Tarihi Yarımada’nın Haliç üzerinden Galata’ya iki ayrı köprüyle (Unkapanı-Ayazpaşa, Eminönü-Galata) bağlanması olmuştur. Haliç üzerinde köprülerin inşa edilmesi 15. yüzyıldan beri Tarihi Yarımada’da yeralan merkezi yönetim bölgesi ve MİA’nın Haliç’in kuzeyine (Galata ticaret bölgesi ve daha kuzeyine) atlamasına ve zamanla gelişen denizyolu ve raylı sistem bağlantılarının da etkisiyle metropol kent karakterinin önemli unsurlarından olan çok merkezli yapıda büyümeye başlayan kentin 5 km. yarıçaplı bir alan içinde surların dışında İstanbul Boğazı boyunca yayılmasına neden olmuştur (Yenen, Ünal, Enlil, 1994:203) (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un karadaki ulaşım ağı (Çelik, 1986:3)

19. yüzyılın ilk yarısında İstanbul'un karayolu ulaşımında meydana gelen önemli değişimlere neden olan etkenlerden bir diğeri ise Suriçi'ndeki yoğun yapılaşmanın özellikle ahşap yapıların tetiklediği büyük yangınlar olmuştur. Bu dönemden itibaren İstanbul'da sık sık meydana gelen yangınlara maruz kalan semtler yabancı mühendis ve mimarlar tarafından sanayileşme sürecindeki kentlerin karayolu taşımacılığında kullanılan araçların hareketini mümkün kılan, birbirini dik kesen sokakların oluşturduğu ızgara düzende ve belirli sokak genişlikleri dikkate alınarak yeniden planlanmıştır. Bu durum batı kültürüne açılmaya başlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezinde 1882 yılında çıkarılan Ebniye Kanunu ile kesinlik kazanmış ve bundan böyle batılı plan şemalarının uygulandığı Tarihi Yarımada'da sokaklar özgün (organik) biçimsel düzenlerini kaybetmeye başlamıştır. Fener (1855), Kadıköy (1855), Aksaray (1856), Edirnekapı (1856), Unkapanı (1860), Ayvansaray (1861), Küçük Mustafa Paşa (1861), Hoca Paşa (1865), Pera (1870) bu dönemde meydana gelen ve sonrasında yapı adalarının ve ulaşım ağının ızgara düzeninde çözümlenerek yeni şehircilik uygulamalarının gerçekleştirildiği önemli yangın alanlarıdır (Denel, 1982:60-61, Pinon, 1997:53-61, Eyüpoğlu, 1998:68) (Şekil 3.2).

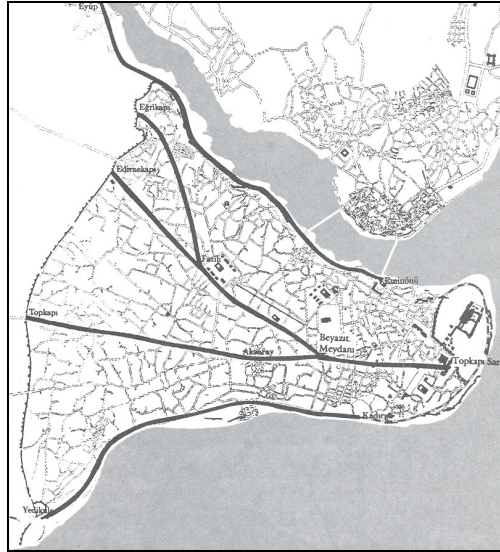


Şekil 3.2 İstanbul'da yangınlar sonrasında sokak örüntüsü değişen dokuya örnek
Aksaray 1850'li yıllar yangın öncesi (sol), Aksaray 1870'li yıllar yangın sonrası (sağ)
(Çelik, 1986:46)

İstanbul'un bütünü için ilk plan II. Mahmud zamanında, 1839 yılında Alman mühendis Von Moltke tarafından hazırlanmıştır. Moltke'nin hazırladığı planda öne çıkan kentiçi karayolu ağında geniş yollar açılarak bu yollarda hizmet verecek tramvaylarla kesintisiz bir ulaşım ağı geliştirmek için;

- Tarihi Yarımada'da Avrupa'da olduğu gibi ana yolların açılması,
- yolların matematiksel ve geometrik olarak tasarlanması ve
- binaların inşasında ahşap sistemden yığma taş sistemine geçilmesi

gibi konularda öneriler getirmiştir (Eyüpoğlu, 1998:67). Buna göre Moltke'nin planında 15-20 metre genişliğinde beş adet ana yol önerilmektedir (Şekil 3.3). Bu yollardan birincisi Topkapı Sarayı'nın dış kapısını (Bab-ı Hümayun) Aksaray yönünde Beyazıt'tan Teodosios Surları üzerinde yer alan Topkapı'ya bağlayan yoldur. İkinci yol Beyazıt Meydanı'nı Edirnekapı'ya bağlarken, üçüncü yol Fatih'ten Eğrikapı'ya ulaşmaktadır. Diğer iki yol ise Haliç ve Marmara Denizi boyunca sahilden açılması öngörülen yollardır. Ayrıca Moltke'nin planında engebeli topoğrafya nedeniyle kuzey-güney doğrultusunda herhangi bir güzergah önerilmemiştir.



Şekil 3.3 Von Moltke'nin planı (1839) (Çelik, 1986:85)

İstanbul'un metropoliten yapısının temelleri; konumu ve hinterlandına bağlı olarak 19. yüzyılın sonlarına doğru uluslararası demiryolu ve denizyolu bağlantılarının gelişmesi ve bu yöndeki atılımları kentiçinde destekleyecek ulaşım ağının kurgulanmasını gerekli kılmıştır. Diğer yandan artan uluslararası ticaret ilişkileri kentin sosyal yapısında ve arazi kullanımında yeni donatıların yerseçimini/kent yaşamına girmesine de neden olmuştur. Fabrikalar, oteller, bankalar, batılı kültürel faaliyetlerin gerçekleştirildiği mekanlar ve konut alanları bunlardan

bazılarıdır (Kaptan, 1991:5-6, Yenen vd., 1996:106). Üretim, tüketim ve dağıtım dayalı merkez işlevleri Tarihi Yarımada'da Eminönü, Sirkeci ve Kapalıçarşı'da yoğunlaşarak yayılma gösterirken bankacılık, büro, sigorta gibi yeni işlevlerde Haliç'in kuzeyinde Galata ve Pera bölgesinde yerleşmiştir (Yenen vd., 1996:289). 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar İstanbul'da (Tarihi Yarımada, Galata, Beyoğlu, Üsküdar) karada (raylı sistem) ve su yüzeylerinde bütüncül ve senkronize gelişen ulaşım sistemleri paralelinde belirgin hale gelmeye başlayan Bakırköy, Bostancı gibi yerleşmeler birbirine bağlanmış, kent topoğrafyasını ve doğal verilerini gözetten ulaşım ağına sahip bir yapıya bürünmüştür.

Balkan savaşları, 1. Dünya Savaşı ve işgal yıllarında kentiçi ulaşımı sekteye uğrayan İstanbul'da iki Dünya Savaşı sonrasında dünyada beliren ekonomik yapıya göre biçimlenen siyaset ve Türkiye'nin dışa açılma çabaları ülke ulaşım politikalarında da kendini göstermiş ve özellikle 1950'li yıllar kentiçi ulaşımında lastik tekerlekli taşıtların kullanımının yoğun olarak devreye girdiği yıllar olmuştur. Ülke ulaşım politikalarında demiryolu ve denizyoluna rağmen karayolu ulaşımının desteklenmesi örneğin 1950'den sonra Tarihi Yarımada kıyıların ve Boğaz kıyılarında bulunan yerleşmelerin karayollarıyla kıyı boyunca merkeze bağlanması ile sonuçlanmıştır. Boğaz kıyılarında karayollarının geçirilmesi kentin kuzeye doğru gelişmesinde önemli unsurlardan biri olmuştur. Günümüzde İstanbul'da mevcut ulaşım donatılarının yerleşiminde ve söz konusu kentiçi karayolu güzergah seçimlerinin temelinde 1930'lu ve 1940'lı yıllarda H. Elgötz'ün ve süreç içinde yürürlüğe konulan H. Prost'un plan kararlarının etkisi büyüktür (Kılınçaslan, 1981:228-235; Kaptan, 1991:8, Tekeli, 1994:101-165). Bu dönemde H. Elgötz ve H. Prost'un yanı sıra A. Agache, H. Lambert ve M. Wagner da İstanbul'un kent planlaması için çalışmalarda bulunmuştur. Adı geçen plancılardan 1933 yılında katıldığı yarışma projelerinin önerilerinin biraraya getirildiği raporda yer alan İstanbul'un ulaşımıyla ilgili olarak limanın Haydarpaşa ve Yenikapı'ya alınması, havalimanının Yeşilköy'de kurulması, Haliç'in kuzey ve güneyinin Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Ayazkapı arasında inşa edilecek köprülerle bağlanması gibi kararlar gerçekleştirilmiş önerilerdir (Eyüpoğlu, 1998:91)*.

İstanbul'un Nazım İmar Planı üzerine çalışıldığı 1930-1940 yılları arasında kentin nüfusu 758.888'dir (İstanbul Araştırma Merkezi, 1997:61). H. Elgötz ve H. Prost'un plan çalışmaları Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından başkentlik görevini Ankara'ya bırakan ve 20. yüzyılın başlarında değişen politikalar nedeniyle nüfusunda ve ekonomisinde önemli

* E. Eyüpoğlu, 1998:91'de C. Eruzun, (1996), İstanbul'un İmar Planları, İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul kaynağından yararlanılmıştır.

çalkantılar yaşayan kentin yapısının kısmen durağanlaştığı, kent makroformunun Batı Yakası'nda Tarihi Yarımada, Galata, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş, Anadolu Yakası'nda ise Üsküdar, Kadıköy ve Moda çevresinde geliştiği dönemde gerçekleşmiştir.

H. Elgöztz'ün İstanbul'a ilişkin plan çalışmalarında;

- Tarihi Yarımada içindeki mevcut sokak örüntüsünün korunarak iyileştirilmesi,
- geçmişte de varolan Divanyolu'nun yaya ve toplu taşıma sirkülasyonu ağırlıklı düzenlenerek öne çıkartılması,
- Haliç ve Marmara kıyıları boyunca Küçükçekmece veya Yeşilköy'de kurulacak havalimanına kadar lastik tekerlekli araç yollarının inşa edilmesi,
- Sirkeci-Sarayburnu limanının yanısıra Yenikapı veya Haydarpaşa'da yer alacak serbest liman önerisi,
- Haliç kıyılarında hafif sanayinin, ağır sanayilerin ve işçi mahallelerinin ise Tarihi Yarımada'nın kara surlarının batısında (Zeytinburnu ve çevresi) yerleşmesi,
- kentin önemli nirengi noktalarında meydan düzenlemelerinin yapılması ve
- Haliç'in kuzeyinin (Beyoğlu) ve güneyinin (Tarihi Yarımada) yeraltından bir metro güzergahı ile bağlanması

önerileri öne çıkmaktadır (Elgöztz, 1934: 235-274). H. Prost'un İstanbul için hazırladığı planda kentin ulaşımını etkileyen kararlar ise şunlar olmuştur:

Batı Yakası'nda;

- Sarayburnu'nda yer alan limanın kaldırılarak Yenikapı'ya aktarılması ve yük trenlerinin Sirkeci'ye girmesinin engellenerek Yenikapı'da uluslararası bir terminalin inşa edilmesi,
- yolların otomobil ve lastik tekerlekli toplu ulaşım araçlarının kullanımına uygun tasarlanması,
- kent merkezinin korunması, buna karşın çok şeritli geniş yollarla çevrelenmesi,
- Beyazıt ve Şehzadebaşı arasındaki yolların genişletilmesi,
- Boğaziçi'nde bulunan tüm sanayi yapılarının kaldırılarak Haliç'e taşınması ve Haliç'in bir sanayi bölgesine dönüştürülmesi,
- Eminönü, At Meydanı, Beyazıt gibi birçok noktada meydan düzenlemelerinin yapılması,

- Taksim'i Tarihi Yarımada yönünde Haliç kıyılarına ulaştıracak iki hız yolunun inşa edilmesi ve Unkapanı Köprüsü devamında Yenikapı'ya kadar Atatürk Bulvarı'nın açılması,
- Sanayi bölgesi olarak önerilen Haliç'i Şişli ve Feriköy'e bağlayacak Piyalepaşa Caddesi'nin ve Okmeydan'ı yönündeki asfalt yolların açılması,
- Boğaz yerleşmelerini tepeden ve sahilinden bağlayacak iki ayrı yol güzergahlarının inşa edilmesi,
- Tarihi Yarımada'yı Edirne asfaltına bağlayacak Vatan Caddesi'nin açılması,
- Taksim'de Ayazpaşa-Gümüşsuyu ve Maçka'da Mete Caddesi'nin açılması ve her iki semtin Boğaz kıyılarına karayolu ile ulaşımının sağlanması,

Anadolu Yakası'nda;

- Haydarpaşa Limanı'nın genişletilerek uluslararası ticaret limanına dönüştürülmesi,
- Üsküdar Meydanı'nın düğüm noktası olarak tasarlanması,
- Üsküdar ile Beykoz-Çamlıca ve Kadıköy'ü birbirine bağlayacak asfalt yolların inşa edilmesi,
- lastik tekerlekli araçların yakalar arasında hareket etmesini sağlayacak Kabataş-Üsküdar ve Sarayburnu-Haydarpaşa arasında işletilecek araba vapurları için liman

projeleridir (İstanbul Belediyesi, 1944, 1949; Prost, 1937: 251-279, Prost 1938:205-264). H. Elgötz ile H. Prost'un plan önerilerinde benzerlikler olmasına rağmen özellikle Tarihi Yarımada'nın ulaşımı açısından önemli farklılıklar; H. Elgötz'ün planında Şişli-Taksim-Yeniköprü-Ayasofya-Beyazıt arasında bir yeraltı metrosu ve bu metroyu yüzeydeki kentiçi ulaşımıyla destekleyecek tramvay ve lastik tekerlekli toplu ulaşım sistemi olan otobüs ve alternatif olarak trolleybüs'ü önermesi, buna karşılık H. Prost'un kentiçi ulaşımında otomobili ve lastik tekerlekli toplu ulaşım araçlarını öne çıkarması ve Atatürk Bulvarı, Vatan Caddesi gibi çok şeritli yolları (hız yolları) Tarihi Yarımada içinde önermesi olarak sayılabilir.

Yukarıda belirtildiği üzere 1950'li yıllar Türkiye'nin ekonomide dünyaya açılma eğilimlerine girdiği ve Batı Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri ile yakın ilişkiler kurmaya başladığı yıllar olmuştur. Bu dönemi izleyen yıllarda Batı yanlısı oluşturulan politikalar ve ekonomi Türkiye'nin sosyo-kültürel ve ekonomik yaşamını doğrudan etkilemiştir. Türkiye'nin bölgesinde önemli bir güç ve doğal kaynaklara sahip olmasının yanında önemli sayılabilecek nüfusu barındırması dikkat çekici bir pazar olarak algılanmasına neden olmuştur. Bu yöndeki

siyasette ve ekonomide alınan politika kararları demiryolu ağırlıklı ulaşım politikaları aleyhine bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemden itibaren ülke bütününde “Marshall yardımları” adı altında başlayan ulaşım yatırımlarında karayolları ağırlık kazanmıştır. Batı ülkelerinde gelişen otomotiv sanayisinin ülkeye sokulması lastik tekerlekli taşıtların üzerinde hareket edeceği karayollarını gerekli kılmıştır. Aynı dönemde Türk ekonomisinde meydana gelen çok yönlü ve yapısal değişim ile dışa açık bir ekonomik politika izleyen İstanbul hızlı bir kentleşme dönemine girmiştir. 1927’de 704.825, 1945’te 908.050 olan İstanbul’da kent nüfusu göçle birlikte %40’ın üzerinde artış göstererek 1955 yılında 1.297.372’ye yükselmiştir (İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1997:61). Bundan böyle İstanbul aldığı göçün yanısıra artan iş gücüyle ticaret, sanayi ve hizmet sektörlerinde başı çeken, ülke ekonomisini sürükleyen bir merkez olma yolunda gelişme göstermiştir (Kılınçaslan, 1981:235-236).

1950’li yılların ikinci yarısında Prost planları doğrultusunda kentiçi ulaşımında raylı sistemler giderek işletimden kaldırılırken, İstanbul’un Batı Yakası’nda Karaköy-Kabataş-Beşiktaş yönündeki karayolunu Taksim sırtlarından başlayarak Şişli-Mecidiyeköy üzerinden Zincirlikuyu’ya ulaşan yolları birleştirmek üzere Barbaros Bulvarı hizmete açılmıştır. 1956-1957 yılları arasında Tarihi Yarımada’da önemli sayıda tarihi eser yıkılarak çok şeritli Vatan ve Millet caddeleri ve meydanlar ulaşımına açılmıştır. Doğu Yakası’nda ise Ankara asfaltının yapımına başlanmıştır. Tarihi Yarımada’da Taksim, Beşiktaş-Karaköy yönünden gelen karayolunu Unkapanı Köprüsü üzerinden Yenikapı’ya bağlayan Atatürk Bulvarı ile 1957-1959 yılları arasında Beşiktaş yönünden gelen karayolunu Galata Köprüsü üzerinden Tarihi Yarımada’yı sahilden dolaşarak Bakırköy’e ulaştıran Kennedy Caddesi inşa edilmiştir. Bu, İstanbul’un kimliğinde etkili olan topoğrafik engellerin bundan böyle yok sayıldığı, önceleri her iki yakadaki demiryolları ile zedelenen kent-kıyı ilişkisinin çok şeritli karayollarının inşasıyla parçalandığı durumdur.

1960 yılında 1.506.040, 1965 yılında 1.792.071 olan nüfusu barındıran kentte karada raylı sistemlerle gerçekleştirilen toplu ulaşımın yerini kentiçi trolleybüs, otobüs ve 1970’lerde minibüs hatlarının işletilmeye başlandığı lastik tekerlekli toplu ulaşım araçları almıştır (Kılınçaslan, 1996:54, İstanbul Araştırma Merkezi, 1997:61). 1940’da 4 adet belediye otobüsü ile başlatılan lastik tekerlekli toplu ulaşım filosu 1944’de 29, 1950’de 85, 1960’da 525, 1970 yılında 738 otobüs ile sürdürülmüştür*.

* İ. Kılınçaslan, 1981:241’de (Karayolları Genel Müdürlüğü, İstanbul Ulaşımında 50. Yıl, Ankara, 1974:75) kaynağından ve www.iett.gov.tr, 2008 verilerinden yararlanılmıştır.

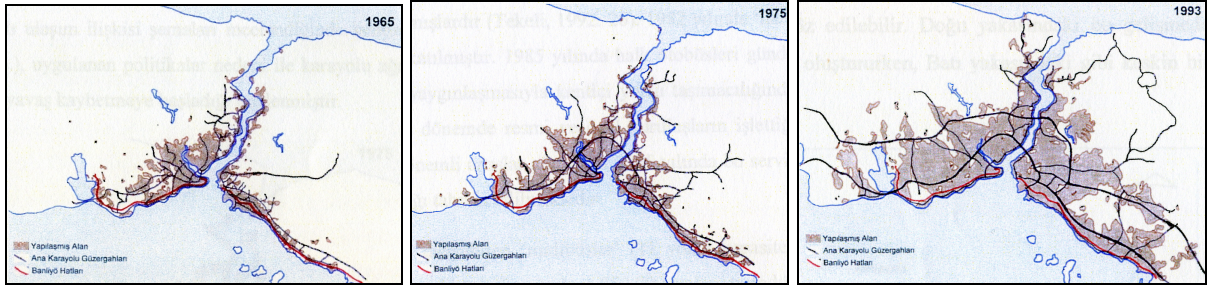
1960'lı yıllara doğru Suriçi'ndeki yoğun yerleşime karşın İstanbul'un diğer kesimlerinde henüz önemli bir yoğunluk yoktur. Batı Yakası'nda Eyüp, Gaziosmanpaşa semtleri gelişmektedir; Zeytinburnu, Bakırköy, Yeşilköy birbirinden yeşil alanlarla ayrılan semtlerdir. Yine Batı Yakası'nda Beyoğlu'nun kuzeyinde Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy ve Levent semtleri yeni gelişmekte olan yerleşim alanlarıdır. Doğu Yakası'nda ise Üsküdar Kısıklı'ya kadar yayılmış, Kadıköy'de Kurbağalıdere sonrasında Bostancı'ya kadar bahçeli evlerle bezeli yeni yerleşme nüveleri gelişmiştir (Kılınçaslan, 1981:241). 1960'lı yılların sonuna doğru ise artan göçle birlikte İstanbul 50 km. yarıçaplı alanda büyüme göstermiştir ve 1970'li yıllarda Birinci Boğaz Köprüsü'nün açılmasını takiben Doğu-Batı doğrultusunda 75 km. uzunluğunda bir alanda etkili olmaya başlamıştır (Yenen vd., 1996:108).

1970 yılında nüfusun 2.203.337'ye çıktığı kentte ev-işyeri seyahatlerinde %33 değeriyle yaya ulaşımı İstanbul'da en üst değerini korumaktadır. Yaya ulaşımını %25'le otobüs ve trolleybüsler, %24'le minibüs ve dolmuşlar, %10'la tren ve vapur seyahatleri izlemektedir. Özel otomobil kullanımı ise %8 seviyesinde kalmaktadır. 1970 yılında İETT toplu taşıma araçları ile günde ortalama 639.500 yolcu taşınırken, 92 adet olan özel halk otobüsleri ile 80.000, resmi ve özel kuruluşların personel servisleriyle (172 otobüs, 533 minibüs) 42.000, minibüsler ile 695.000 yolcu taşınmıştır (Kılınçaslan, 1978:104, İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1997:61, Üstündağ, 2000:28).

1970'li yıllarda yaya erişiminin yüksek olmasında sanayi alanlarının hemen çevresinde gelişen gecekondu alanlarının yerseçmesi önemli rol oynamıştır. Ancak bu durum, 1974 yılında Avrupa ve Asya'yı karayoluyla birleştirme projesinin ürünü olan Birinci Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete açılması ile değişmeye başlamıştır. Boğazın her iki yakasının lastik tekerlekli taşıtların kullanıldığı bir köprüyle bağlanması kısa zamanda kentiçi ulaşım sistemleri arasındaki dengeleri altüst etmiş ve İstanbul'un su kenarı kenti olma özelliğinden kara ulaşım ağlarının hakim olduğu bir metropole dönüşme sürecinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Köprünün açılmasından sonra kullanımı azalmaya başlayan yakalararası kentiçi denizyolu ulaşımında 1975 yılında günde 325.100 yolcu taşınmış ve kentiçi toplu taşımacılıkta küçük firmaların işlettiği dolmuş ve minibüsler çokça kullanılmaya başlanmıştır (Kılınçaslan, 1996:54). 1975 yılında kent nüfusun 2.648.006'ya ulaştığı İstanbul'da 1.193.000 kişi olan çalışan sayısının %84'ü (998.000 kişi) Batı Yakası'nda, %16'sı (195.000) Doğu Yakası'nda çalışmaktadır (Kılınçaslan, 1996:54, İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1997:61). Ayrıca nüfusun %72'si Batı Yakası'nda ikamet ederken, %28'i ise Doğu Yakası'nda yaşamaktadır (Kaptan, 1988:6-10, Kılınçaslan, 1996:54). Bu veriler sözkonusu yılda İstanbul

nüfusunun 1/3'ine yakınının yaşadığı Doğu Yakası'ndan Batı Yakası'na gün içinde gerçekleştirilen iş amaçlı seyahatlerin sayısının oldukça yüksek olduğunu göstermektedir.

Asya ve Avrupa'yı uluslararası düzeyde bağlama amacını taşıyan Birinci Boğaz Köprüsü'nden ve çevre yollarından kentiçi erişim için yararlanılması günümüze yaklaştıkça birçok noktadan kente bağlanarak kentin omurgasını oluşturan ve her iki yaka arasında ve özellikle Anadolu Yakası'nda 'kentiçi ana dağıtıcı arter' görevini üstlenmesiyle sonuçlanmıştır. Bu yıllarda iki yakada gelişmekte olan kentin çok şeritli sürat yollarıyla banliyölere bağlanması, aralardaki boş alanlarda hızla yapılaşma sürecini başlatmış ve kent yağ lekesi şeklinde doğu, batı ve kuzey yönlerde gelişme eğilimi gösterdiği farklı bir makroforma sahip olmaya başlamıştır (Aktuğlu Aktan, 2006:140) (Şekil 3.4). Bugünkü adıyla D-100 (eski adı E-5) karayolu batıda Kağıthane, Bayrampaşa, Güngören, Bahçelievler, Küçükçekmece, Avcılar ve Büyükçekmece; Doğu Yakası'nda Ümraniye, Kartal, Pendik ve Tuzla yerleşmelerinin hızla büyümesinde önemli bir etkidir (Kalkan vd., 2005:803).



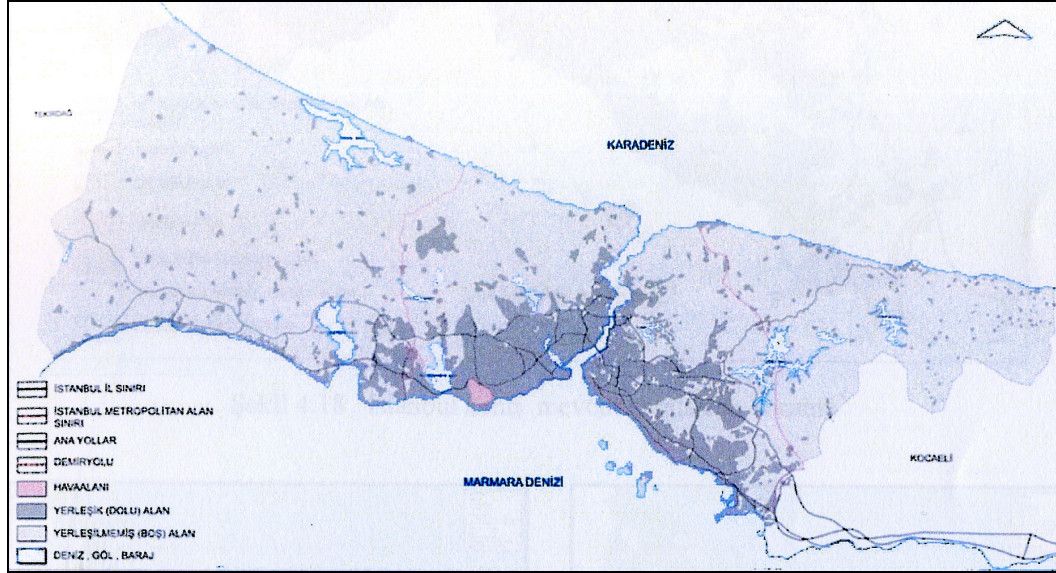
Şekil 3.4 Ağırlıklı olarak karayollarına bağlı gelişen İstanbul Metropoli Alanı'nın yıllara göre değişen makroformu (Aktuğlu Aktan, 2006:163,166,171)

1970'li yıllarda kullanıma açılan Birinci Boğaziçi Köprüsü İstanbul'un kentiçi ulaşımında otomobil sayısının hızla artmasına neden olmuş ve yine aynı yılların ortalarına doğru Boğaz geçişleri %80 oranında özel taşıt trafiğinin kullanımına sahne olurken, köprüyü kullanan kentiçi toplu taşımacılık %12 oranında kalmıştır*. 1975 yılında Boğaz köprü ile geçen araç sayısı 51.500, araba vapuru ile geçen araç sayısı 3.700 iken toplam geçen yolcu sayısı 384.000'dir. Boğazı geçen yolculukların 279.000'i vapurla, 91.000'i köprüden özel araç ile, 14.000'i ise köprüden otobüs kullanarak geçmiştir (Üstündağ, 2000:29). Buna göre, 1950'de 3.900 olan otomobil sayısı 1970 yılında 55.400'e, 1980 yılına gelindiğinde 201.400'e yükselmiş, 1950 yılında bin kişi başına 19 otomobil düşerken bu rakam 1980 yılında 49'a ulaşmıştır (İBB 2007-2011 Stratejik Plan Raporu:74). Ayrıca kentiçinde artan nüfus ve

* Z. Yenen, Y. Ünal, ve Z. Meray Enlil, 1994:210'da (Ormanlar, Ş., (1976), Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehrsel Gelişimine Etkileri, Mimarlık, no:149, Nisan, ss.49) kaynağından yararlanılmıştır.

gelişen karayolu çalışmaları paralelinde İETT'ye bağlı çalışan otobüs filosunun sayısı 1973'te 835'e, 1980 yılında 495'e ulaşmıştır (Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu, 1976:47, İETT, 2008). Kentiçi ulaşımında politikaların ve Boğaziçi Köprüsü'nün tetiklediği özel otomobil sahipliliği artışı geleneksel kentteki yol en kesitlerini yetersiz kılmıştır. Böylelikle kent merkezinde yeni imar hareketlerine girilmiş ve 1980'li yıllarda Tarlabası Bulvarı örneğinde olduğu gibi tarihi dokularda önemli sayıda yapı yıkılarak çok şeritli yolların inşa edilme süreci devam etmiştir.

29.07.1980 tarihinde İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı'nın onanmasına rağmen izleyen yıllarda İstanbul'un bölge ve ülke içindeki konumu, ayrıca 3030 sayılı yasa nedeniyle yerel yönetimlerin yapısında yapılan değişiklikler sözkonusu planın revize edilmesini gündeme getirmiştir. Ancak parçacı planlama anlayışı kapsamında kişisel, mevzi ve ıslah imar planlarıyla gerçekleşen uygulamalar kentin gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir. Ayrıca yine aynı dönemde göç ve gelişen karayolu ulaşımı İstanbul'a yakın konumdaki yerleşmelerde ulaştırma dışındaki diğer altyapı gereksinimleri ve yeterlilik düzeyleri dikkate alınmaksızın nüfusun hızlı artışını tetiklemiştir. Plandışı gelişen bu yerleşmeler kendi içinde günlük ihtiyaçlarını karşılar görünümünde olsa da yapısal özelliklerinden dolayı merkez tanımına uygun olmayan kentsel alanlar olarak yerini almıştır (Yenen vd, 1996:111).



Şekil 3.5 İstanbul Metropolitan Alanı'nın 2003 yılı makroformu
(Aktuğlu Aktan, 2006:172)

İstanbul Metropolitan Alanı içinde E-5 (bugünkü D-100) uluslararası karayolu paralelinde arazi kullanımda sanayiye takiben yoğun göç ve nüfus artışıyla birlikte plansız konut alanlarının da gelişmesi yeni bir transit karayoluna ihtiyacı gündeme getirmiştir (Yenen vd.,

1994:211). Bu doğrultuda 1989 yılında İkinci Boğaz Köprüsü (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) ve ilerleyen yıllarda ikinci kuşak çevre yolları hizmete açılmıştır. İkinci köprü ve çevre yolları “erişme kontrollü” olarak tasarlanmıştır. 1990 yılı verilerine göre nüfusun 6.753.929’a, karayolu taşımacılığının %85’e ulaştığı kentte ikinci köprü ve çevre yolları arazi kullanımında hızla yapılaşan kentin Marmara Denizi’ne paralel gelişimini her iki yakanın orta ve kuzeyinde bulunan su havzaları ve orman alanlarının içlerine doğru yönlendirmiştir (İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1997:61) (Şekil 3.4, 3.5, 3.6). İkinci Boğaz Köprüsü ve çevre yolları Batı Yakası’nda Zincirlikuyu-Maslak, Gaziosmanpaşa, Esenler, Mahmutbey, Çatalca ve Hadımköy; Doğu Yakası’nda Sultanbeyli, Samandıra, Dudullu, Ümraniye, Sarıgazi ve Kavacık’ın hızla büyümesine neden olmuştur (Kalkan vd., 2005:803).

Türkiye sanayisinin 1/3’ünün yer aldığı İstanbul’da D-100 ve TEM Otoyolu İstanbul Metropolitan Alanı’nın arazi kullanımının parçası olan sanayi ve merkez çalışma alanlarının yerleşiminde önemli bir unsur olagelmıştır. Köprü geçişlerinin ve çevre yollarının desteklediği karayolu ağlarının gelişmesi arazi spekülasyonunu hızlandırmış ve çeşitli ölçeklerdeki merkezi iş alanları ve sanayi bu iki güzergahın veya yakın bağlantısının kurulduğu arterlerin (otayol bağlantı yolları, kentiçi birinci derece yollar) üzerinde, kavşak noktalarında yerleşerek kendiliğinden (plansız) alt merkezlerin belirmeye başlamasında etkili olmuştur. 1950’li yıllardan itibaren ağırlık kazanan sanayi yatırımlarının çektiği göçle önceleri köy niteliği taşıyan yerleşmelerde nüfus hızla artmıştır. İlk başlarda konut nüfusunun günlük gereksinimlerine cevap veren bu merkezler süreç içinde gelişen ulaşım ve kısmen altyapı yatırımları ile belirli bir plan ve programa bağlı olmadan metropolitan alan içindeki merkezler kademelenmesi içerisinde yer almışlardır (Yenen vd., 1996:290). İstanbul’da gelişen karayollarına bağlı olarak hız kazanan sanayinin desantralizasyonu Batı ve Doğu yakalarında yeni sanayi bölgeleri yaratırken, merkezde yer alan sanayi kuruluşlarında çalışan işgücü ya hizmetler sektörüne yönelmiş veya çeperlerde yerleşen sanayi bölgelerinde kırdan gelenlerle birlikte plansız gelişen konut alanlarında kendine yerleşmiştir (Kaptan, 1991:11-12). Varolan küçük yerleşmelerde de nüfus hızla artma eğilimine girerek İstanbul 2000 yılında 9.085.599 olup, 2007 yılında 11.174.257’ye ulaşmıştır (TÜİK, 2008). Artan kent nüfusu ile karayollarına bağlı olarak kentin farklı noktalarında bilgi aktarımına dayanan yeni üretim biçimi ile kendine özgü fiziksel mekan yapısını oluşturarak yerleşen merkezi iş alanları ve sanayi alanları doğrultusunda İstanbul tek merkezlilikten çok merkezli kent yapısına bürünmeye başlamıştır (Eyüpoğlu, 1998:72, Berkmen Yakar, 1999:183, Dökmeci ve Berköz, 2000:88-95).

İstanbul'da MİA 1995'te onaylanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı için öngörülen gelişiminin ötesinde kontrolsüzce birinci derece kentiçi ana yollar boyunca büyüme göstermiştir. Eminönü'den başlayarak Haliç'in kuzeyinde Beyoğlu, Şişli, Mediciyeköy yönünde gelişen MİA Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün de etkisiyle Beşiktaş-Zincirlikuyu-Levent-Maslak yönünde, zamanla bu güzergah ile yakın ilişkisi nedeniyle merkez işlevlerinin yerleştiği Gaziosmanpaşa, Bayrampaşa ve Esenler ilçelerinde de etkisini göstermiştir. Ayrıca yine aynı planda Eminönü, Fatih ve Aksaray turizm alanı, Tarihi Yarımada'daki Vatan Caddesi ise ikinci derece hizmet işlevlerinin yerleşeceği yol olarak öngörülmüştür. Bu karar merkez işlevlerinin bir parçası olan kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde hızlı ulaşım güzergahlarının öncelikle tercih edildiğine işaret etmektedir (Yenen vd., 1996:112).

Günümüzde Türkiye'deki toplam motorlu taşıt sayısının %24'ünü oluşturan otomobil sayısının %28'i İstanbul'da bulunmaktadır ve İstanbul Metropolitan Alanı'nın kentiçi ulaşımında karayolu %90 civarında paya sahiptir. 1997 yılında nüfusun 9.057.747 olduğu İstanbul'da 889.342 olan trafiğe kayıtlı özel otomobil sayısı %42'lik artışla 2005'te 1.522.521'e, 2007 sonunda 1.676.415 otomobile ulaşmıştır. 1997'de günlük motorlu araçlarla yapılan yolculuk sayısı 9.057.747 iken 2007 yılında %15'lik artış göstererek 10.602.258'e yükselmiştir. Artan taşıt sayısı trafiği etkileyerek 1997 yılında 41 dakika olan yolculuk uzunluğunun, 2007'de 45.8 dakikaya çıkmasına neden olmuştur (İstanbul Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2007:7).

Bin kişiye düşen araç sayısı ise 1980'de 43, 2005'de 125 iken 2006 yılı sonunda 134'nün üzerine çıkmıştır. İstanbul'da toplam motorlu taşıt sayısı ise 1997 yılında 1.109.526 iken 2000'de 1.629.300'e, 2007 yılı sonu itibariyle 2.555.446'ya ulaşmıştır (Toplu Taşıma Sistemi Komisyon Raporu, 2007). Otomotiv sanayinin gelişimini önümüzdeki yıllarda da sürdürmesi, sosyo-ekonomik kalkınma, ithal serbestliğinin yanısıra kredilendirme koşullarının kolaylaşması otomobil sahipliğinin hızlı yükselişinin devam edeceğini göstermektedir. Ayrıca kentiçinde karayollarının gelişimine bağlı olarak 2001 yılı sonu itibariyle 2.580'e ulaşan İETT filosundaki otobüs sayısının artışı sürmüştür ve 2008 yılının başında bu rakam 2.830'a yükselmiştir (İETT, 2008).

b) Raylı (Demiryolu) Sistem Taşımacılığı

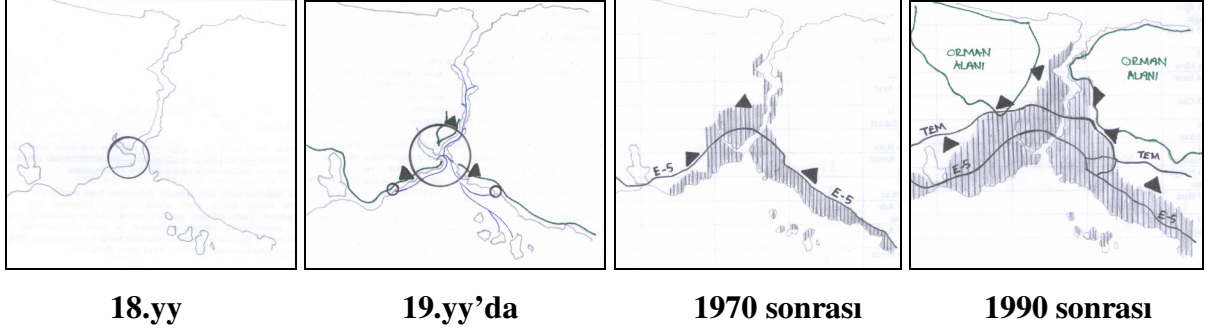
18. yüzyılda Batı ülkelerinde sanayileşmenin en önemli icatlarından biri demiryolları ve raylı sistemler olmuştur. Raylı sistemlerin Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olan İstanbul'da uygulamaya konulması ise yüz yıla yakın bir süreç almıştır. 1869 yılında kurulan Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından önceleri atlarla işletilen tramvay hatları;

- 1872'de Ayazkapı-Galata-Beşiktaş-Ortaköy ve Eminönü-Divanyolu-Beyazıt-Aksaray,
- 1873'de Aksaray-Samatya-Yedikule,
- 1874'de Aksaray-Topkapı,
- 1883'de Galata-Şişli,
- 1885'de Galata-Tatavla (Kurtuluş)

arasında hizmet vermeye başlamıştır (Ulaşım A.Ş., 2008)*. Ancak Eminönü-Eyüp güzergahı yüksek değerlerde proje istimlak bedeli gerektirmesi nedeniyle gerçekleştirilememiştir. Diğer taraftan dik bir topoğrafya ile ayrılan ticaret bölgesi olan Galata ve Batı ülkelerine ait konsoloslukların yerleştiği, alışveriş, kültür ve eğlence faaliyetlerinin kümелendiği, batılı görünüme sahip Pera'nın modern ulaşım bağlantısı 1875 yılında Beyoğlu Tünel-Karaköy arasında inşa edilen finiküler sistemin açılmasıyla sağlanmıştır.

İstanbul'un karada kentlerarası ve hatta ülkelerarası bağlantısını (dönemin teknolojik koşullarına göre hızlı biçimde) kuran demiryolları orman kuşağı, su havzaları gibi doğal eşikler ve Boğaz'ın her iki yakasında engebeli arazi (topoğrafya) nedeniyle Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Marmara Denizi kıyılarına paralel olarak geçirilmiştir. 1850'li yıllardan sonra İstanbul ve yakın çevresinde gelişen denizyolu ulaşımı Boğaz, Marmara Denizi kıyıları ve Adalar bölgelerindeki yerleşmelerin nüfuslarının artmasında öncü ulaşım türü olmuştur. 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde ise her iki yakadaki demiryolu güzergahı Marmara Denizi kıyılarındaki yerleşmelerin nüfusunu etkilemiştir ve bu güzergahlar üzerinde yeni yerleşim alanları oluşmaya başlamıştır. 1890 yılında tamamlanan Paris-İstanbul (Sirkeci) demiryolu hattı ile Batı Yakası'nda Bakırköy-Yeşilyurt, Doğu Yakası'nda 1909 yılında hizmete açılan Haydarpaşa-İzmit demiryolu bağlantısı ile Kızıltoprak-Göztepe-Erenköy-Bostancı İstanbul'un demiryollarına paralel gelişen ilk banliyö yerleşmeleri olmuştur (Şekil 3.6). Ayrıca Haydarpaşa ve Sirkeci tren istasyonları ile İstanbul'a erişimin artması doğu ve batı bölgelerden nüfus çekimini artırmıştır (Eyüpoğlu, 1998:65).

* R.S. Kayserilioğlu, (1998-1999) "Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay" İETT Genel Müdürlüğü Yayınları, cilt 1 (1998) ve cilt 2 (1999), İstanbul kaynaklarından yararlanılmıştır.



Şekil 3.6 İstanbul'un dönemlere ve kullanılan ulaşım türlerine göre yayılma yönlerini gösteren şekiller (C. Hamamcıoğlu tarafından, Kaptan, 1988 ve 1991, Tezer, 1997, Aktuğlu Aktan, 2006 kaynaklarındaki haritalardan yararlanılarak hazırlanmıştır)

Diğer taraftan 20. yüzyılın ilk yılları yakın bir geçmişte gerçekleştirilmiş olan köprü projeleri ile günümüzde yapımı devam etmekte olan Marmaray Projesi benzeri olan projeler açısından da öneme sahiptir. Bu dönemde ortaya atılan projelerden biri 1900 tarihli Fransız mühendis Arnodin'in Avrupa ve Asya demiryollarını Üsküdar-Sarayburnu arasında bir köprü ile bağlamak, ayrıca Bakırköy ve Bostancı'yı Rumelihisarı-Kandilli arasından geçecek bir köprü ile bağlayarak tüm İstanbul'u çevreleyen bir güzergah oluşturmaktır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7 Arnodin'in Sarayburnu-Üsküdar ve Çevre Yolu projesi (1900)
(Çelik, 1986:86)

Diğer bir proje ise Amerikalı mühendisler Storm, Linman ve Hilliker'in 1902 tarihli Avrupa ve Anadolu demiryollarının Boğaz'ın altından geçirilecek bir tünel ile birleştirilmesi düşüncesidir (Kılınçaslan, 1981:194; Çelik, 1986:81-89). Ancak, özellikle devletin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler bu tür projelerin gerçekleşmesini engellemiştir. Her iki proje de önerildiği dönemlerde İstanbul için ütöpik projeler olarak görülmekle birlikte günümüzden yüzyıldan uzun bir süre öncesinde de Doğu-Batı yakalarının doğrudan ulaşım bağlantılarıyla birleştirilmesi düşüncelerinin gündeme geldiğine işaret etmesi bakımından önemlidir.

1912 yılında başlayan Balkan savaşlarında tramvay atlarının savaşıta kullanılması nedeniyle bir yıl gibi bir süre devre dışı kalan tramvay ulaşımı 1914 yılında elektrik santralinin kurulması sonrasında bu sefer elektrik verilerek tekrar kentiçi ulaşımında devreye girmiştir (Kılınçaslan, 1981:194, Ulaşım A.Ş., 2008*). 1927 yılı itibariyle 31 km.'lik ağ uzunluğuna sahip elektrikli tramvaylarla İstanbul genelinde günde ortalama 183.000 yolcu, Batı Yakası'nda Sirkeci-Yeşilköy banliyö hattında 11.800 yolcu, Doğu Yakası'nın demiryolu hattında 9.300 yolcu taşınmıştır. 1928 yılına gelindiğinde tramvay hatları İstanbul'un Doğu Yakası'nda da gelişmeye başlamış ve Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı arasında hizmete açılmıştır. 1935 yılında Batı Yakası'nda 35 km., Doğu Yakası'nda ise 23 km.'lik ağ uzunluğuna ulaşan tramvay hatları ile 1945 yılında İstanbul bütününde günde ortalama taşınan yolcu sayısı 314.700'e (Batı Yakası 275.200, Doğu Yakası 39.500) yükselmiştir. Aynı yıl içerisinde Karaköy-Tünel arasında işletilen finiküler sistemi kullanan yolcu sayısı ise 27.600'dür (Üstündağ, 2000:27).

1908 yılından itibaren İstanbul'da otomobilin kentiçi yaşamına girmesinin ardından dolmuş ve otobüs gibi araçlarla kentiçinde toplu taşımacılık hizmetinin verilmeye başlanması yanısıra 'karayolu taşımacılığı' alt bölümünde bahsedildiği üzere ülke ve kentiçi ulaşım politikalarında lastik tekerlekli taşıtların kullanımının teşvik edilmesi, İstanbul'un kentiçi ulaşımında önemli orana sahip tramvayların karayolu ulaşım sistemleriyle rekabetini azaltmıştır. 1950'li yıllardan sonra genişletilen kentiçi karayolları sonucunda tramvay hatları kademeli olarak kaldırılarak yerini elektrik ile çalışan lastik tekerlekli trolleybüs ve otobüs hatları almaya başlamıştır. Tramvay hatları 1961 yılında Batı Yakası'nda, 1966 yılında ise Doğu Yakası'nda tamamen kaldırılmıştır.

1990'lı yıllara doğru kentiçi toplu taşımacılığın banliyo demiryolu (%6.8) ve denizyolu (%8.4) bağlantıları dışında tamamının karayollarıyla (%84.8) sağlandığı İstanbul'da trafik sorununu çözmek için yeni arayışlar gündeme gelmiş ve karayollarında artan lastik tekerlekli taşıt kullanımına karşılık kentiçi toplu ulaşımında da raylı sistemlerin önemi giderek anlaşılmaya başlamıştır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın Batı Yakası'nda yoğunlaşan bu çalışmalardan ilki 1989 yılında Aksaray-Kartaltepe arasında işleme başlayan hafif raylı sistemdir ve bu güzergah aynı yıl içinde Esenler'e, 2002 yılında Atatürk Havalimanı'na uzatılmıştır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın ulaşımında önemli bir payı olmamakla birlikte İstiklal Meydanı-Tünel arasında 2 km. uzunluğunda tramvay hattı 1989'da hizmete girmiştir.

* R.S. Kayserilioğlu, (1998-1999) "Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay" İETT Genel Müdürlüğü Yayınları, cilt 1 (1998) ve cilt 2 (1999), İstanbul kaynaklarından yararlanılmıştır.

Sirkeci-Aksaray-Topkapı tramvayı ise 1992 yılında hizmete açılmış, aynı hat 1994 yılında Zeytinburnu'na, 2005 yılında ise Kabataş'a kadar uzatılmıştır. Taksim-4.Levent metrosu 2000, Bağcılar-Güngören tramvay hattı 2004, Kabataş-Taksim finiküler hattı 2006, Edirnekapı-Sultançiftliği hattının bir bölümü 2007 yıllarında işletilmeye başlanmıştır (İstanbul Ulaşım A.Ş., 2008).

c) Denizyolu Taşımacılığı

1930'lu yıllara kadar Haliç ve Boğaz'da kayıklarla yapılan, ancak topoğrafya nedeniyle karadan erişimin sağlanamadığı vadi içlerinde konumlanan Boğaz yerleşmeleri, Üsküdar ve Tarihi Yarımada arasında Rus ve İngiliz vapurlarıyla sağlanan denizyolu ulaşımı 1851'de işletilmeye başlanan 'Şirket-i Hayriye'ye bağlı buharlı vapur seferleriyle gelişmiştir (Kılınçaslan, 1996:53). 1854 yılında 6 adet vapurun Boğaz'da işletmeye açılması, önceleri yaz aylarında üst gelir gruplarının ikamet ettiği yalıların bulunduğu Anadolu Yakası ve Boğaz yerleşmelerine sürekli oturulabilir nitelik kazandırmış ve kentiçi toplu deniz taşımacılığının önemi artmıştır. Bu dönemde İstanbul'da denizyolu ulaşımı kentin Haliç kıyılarından sonra Boğaz kıyıları boyunca yayılmasını destekleyen öncü ulaşım türü olmuştur (Kılınçaslan, 1996:53, Eyüpoğlu, 1998:65) (Şekil 3.6).

19. yüzyılda Şirket-i Hayriye'nin kullandığı iskeleler Batı Yakası'nda Eminönü, Salıpazarı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Sarıyer, Yenimahalle, Rumelikavağı, Doğu Yakası'nda Haydarpaşa, Salacak, Harem, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Küçüksu, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Anadolukavağı ve Haliç'te Söğütözü'dür.

1912 yılında Şirket-i Hayriye'ye bağlı çalışan 25 adet yolcu vapuru ile günlük ortalama 49.000 yolcu taşınmıştır. Ancak Balkan savaşları ve I. Birinci Dünya Savaşı'nda şirketin gemilerinin güzergahlardan alınarak savaş filosuna katılması sonucu birçoğu kullanılmaz hale gelmiştir. Buna ek olarak Cumhuriyetin kurulmasından sonra kentte nüfusunun azalması gibi nedenlerle de 1927 yılında yolcu vapurlarıyla günlük ortalama taşınan yolcu sayısı 32.600'e düşmüştür. Ayrıca bu dönemde Türkiye Seyrisefain İdaresi tarafından işletilen vapurlarla Marmara Denizi kıyıları (Yeşilköy-Pendik arası) ve Adalar arasında gerçekleştirilen seferlerde günde ortalama 33.500, Haliç'te ise ortalama 22.300 yolcu taşınmıştır. 1945 yılında kentin demiryolu ulaşımıyla da hizmet verilen Marmara Denizi sahilindeki yerleşmeler ve

ayrıca adalar hattı ağırlık kazanmaya başlamış ve ortalama gün içinde taşınan yolcu sayısı 55.000'e ulaşırken, Boğaz hattında 46.000, Haliç hattında ise 21.000 yolcu olmak üzere toplam 122.600 yolcu denizyolunu kullanmıştır (Üstündağ, 2000:27-28). 1945 yılında Şirket-i Hayriye kapatılarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne devredilmiştir.

1950'li yıllardan sonra İstanbul'da kentiçi karayolu imar hareketlerinin başlaması ve lastik tekerlekli taşıtların kullanımının artması yakalar arasında taşıt geçişini sağlayacak Sirkeci-Kadıköy (1966 yılından itibaren Sirkeci-Harem hattı olarak çalıştırılmıştır) arabalı vapur hattının açılmasını gündeme getirmiştir. 1960'da yakalar arasında arabalı vapurlarla günde ortalama 4.800 araç taşınmıştır.

İstanbul'da denizyolu taşımacılığı ilk olarak 1967 yılında Haliç hattında küçülme göstermiştir ve toplam 14 olan iskele sayısı 6'ya düşürülmüştür. Bu sayının azaltılmasında bölgede sanayi faaliyetlerinin artması ve köprülerle desteklenen karayolu ağının gelişmesi önemli etkenlerdir. 1970 yılında İstanbul'da denizyolu ulaşımını günde ortalama 325.000 yolcu kullanırken, araba vapurları ile yakalar arasında 13.400 araç taşınmıştır (Kılınçaslan, 1996:54). Bu oranlarla 1973 yılı itibarıyla İstanbul'da denizyolunun kullanılma oranı %13.7 iken demiryolu %8.8, karayolu ise %77.8 olmuştur. Özellikle 1974 yılında Birinci Boğaziçi Köprüsü'nün devreye girmesi İstanbul'da denizyolu ulaşımının kullanımında önemli oranda azalmaya neden olmuştur. Buna bağlı olarak Sirkeci-Harem arasında taşınan araç sayısı da köprünün açılması nedeniyle azalmıştır.

1985 yılına gelindiğinde azalan denizyolu taşımacılığında gün içinde ortalama 302.600 yolcu taşınırken, araba vapurlarıyla 4.500 araç taşınmıştır ve denizyolunun İstanbul ulaşımı içindeki payı %7'ye gerilerken karayolu ulaşımı %10 artarak %88'e ulaşmıştır. Bu dönemden sonra denizyolu taşımacılığına ilişkin filoda hızlı erişimi sağlayacak deniz otobüslerinin devreye girmesi, saat uygulamaları, sefer artırımı gibi çeşitli yenileme çalışmalarına rağmen kentin gelişen arazi kullanımına bağlı olarak karayolu ulaşımına bağımlı hale gelmesi, farklı ulaşım sistemleri arasında aktarma noktalarının koordinasyonun/kesişmesinin yeterli oranda sağlanamaması gibi özellikle şehircilik disiplini ilgilendiren konularda devre dışı kalınması sonucu İstanbul'da denizyolu taşımacılığı 2007 yılında %3'e gerilemiştir.

3.2.2 İstanbul Metropoliten Alanı'nda Mevcut Ulaşım

Günümüzde İstanbul Metropoliten Alanı'nın kentiçi yolcu ve yük taşımacılığında hizmet veren ulaşım türleri yolculuk dağılımına göre sırasıyla karayolu, raylı sistemler ve deniz ulaşımı olmak üzere üç ana sistemde toplanmaktadır (Tablo 3.2). İstanbul Metropoliten Alanı içinde karayolu yolcu taşımacılığında; özel oto, taksi, resmi taşıtlar bireysel taşımada kullanılırken, İETT otobüsleri, özel halk otobüsleri, minibüsler, ve dolmuşlar kentiçi toplu taşımaya hizmet vermektedir. Ayrıca çeşitli türlerde özel servis taşıtları birçok kamu ve özel kurumlara bağlı olarak servis hizmeti vermektedir. Raylı sistemlerde banliyö trenleri (TCDD), metro, hafif raylı sistem, tramvay, finiküler sistemler kentiçi toplu taşımaya hizmet sunmaktadır. İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi'ne bağlı çalışan deniz otobüsleri, araba ve yolcu vapurları ile özel işletmelere bağlı çalışan dolmuş motorları da su yüzeylerinde toplu taşımacılıkta kullanılmaktadır.

1996 yılı verilerine göre İstanbul nüfusunun %65'i ve istihdamın %71'i Batı Yakası'nda yoğunlaşmaktadır. Buna karşılık Doğu Yakası'nda ikamet eden nüfusun %35, istihdam oranının ise %29 civarında kaldığı görülmektedir (Tablo 3.3). İstanbul nüfusunun 13 milyona ulaşacağı tahmin edilen 2010 yılında mevcut eğilimin sürdüğü koşullarda kent nüfusunun %63'ü ve istihdamın %67'sinin Batı Yakası'nda, nüfusun %37'sinin Doğu Yakası'nda ikamet edeceği, istihdam oranının ise %33'e yükseleceği öngörülmüştür (İBB İstanbul, 1. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:40). 1996 yılında hazırlanan İstanbul Ulaşım Ana Planı 2006 yılı içinde yenilenen evhalkı yolculuk anketlerine göre Batı Yakası'nda ve Doğu Yakası'nda toplam istihdam değerleri değişmeyip, aynı oranda artış göstererek istihdamın %29'u Doğu Yakası, %71'i Batı Yakası'nda yeralmayı sürdürmüştür. Batı ve Doğu yakalarının nüfus oranında ise değişiklik olmamıştır (Gerçek ve Şengül, 2007:85).

Batı Yakası'nda ikamet ve istihdamın Doğu Yakası'na kıyasla hemen hemen iki katı olması metropoliten alan bütününde doğudan batı yönüne geçişlerin günümüzde de artarak devam etmesine neden olmaktadır. 2007 yılı itibarıyla Asya Yakası'ndan Avrupa Yakası'na günde ortalama 53.414 taşıt geçerken, ters yöndeki taşıt geçişi ortalama 43.214 olmuştur. Transit geçen taşıt sayısı ise günde ortalama 37.615 olarak gerçekleşmiştir. İki yaka arasında günlük ortalama yolculuk ise 1.1 milyondur (İstanbul Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2007:8-9). Bu durum, ileride bilgilerinin verileceği "Çevre Yolu ve Bölgesel Otoyol" alt başlığı kapsamında detaylı bahsedilen D-100 Çevre Yolu ve TEM Otoyolu İstanbul Metropoliten Alanı'nın arazi kullanımı ve ulaşımında Boğaz geçişlerini önemli kılmaktadır.

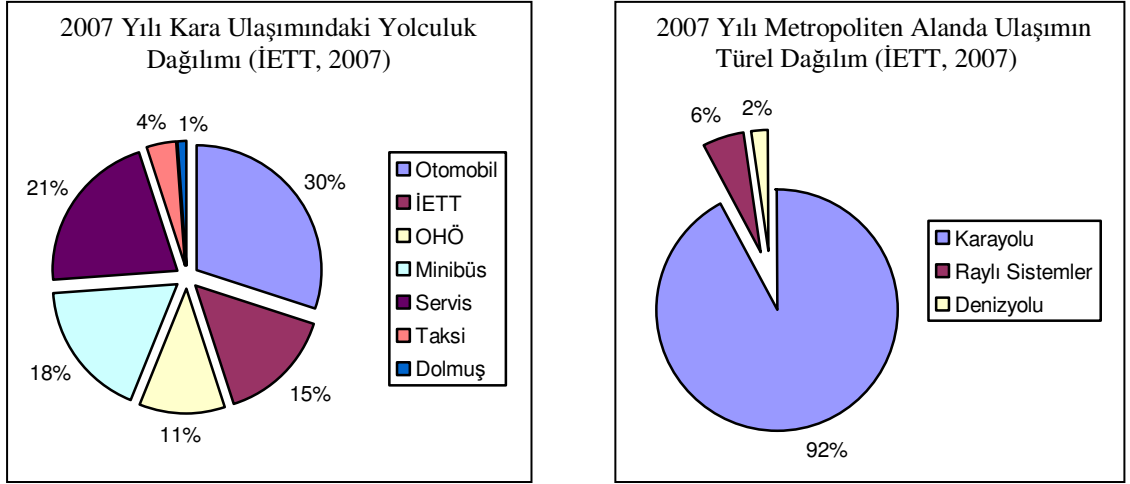
Tablo 3.2 İstanbul'un ulaşımında hizmet sunan ulaştırma türleri ve kuruluşları
(C. Hamamcıoğlu tarafından İ.B.B. İstanbul, 1. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:183 kaynağından yararlanılarak 2007 yılı itibarıyla güncelleştirilmiştir)

Sistem	Sistemin Araçları	Sistem Araçları Niteliği	Sistem Altyapısını Yöneten Kuruluş	Sistem Araçlarını Yöneten Kuruluş	Sistemi Denetleyen Kuruluş
Yolcu Taşımacılığı					
Karayolu	1.Özel Oto 2.Taksi 3.Resmi Binek Araç	Bireysel Taşıma	Belediye ve Karayolları	1. UKOME 2. İl Trafik Komisyonu 3. İlçe Trafik Komisyonu	1. Belediye 2. Emniyet Şube Müdürlüğü
	1.Dolmuş-Taksi 2.Minibüsler	Ara Toplu Taşıma		4. Vilayet 5. İETT 6. İETT	
	3.Servis Taşıtları 4.Halk Otobüsleri 5.İETT Otobüsleri	Toplu Taşıma			
Denizyolu	1.Deniz Otobüsleri 2.Araba Vapurları 3.Yolcu Vapurları 4.Dolmuş Motorları		1. İDO A.Ş. 2. İDO A.Ş. 3. İDO A.Ş. 4. Özel	1. İDO A.Ş. 2. İDO A.Ş. 3. İDO A.Ş. 4. Özel	1. Denizcilik Müsteşarlığı Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Liman Başkanlığı 2. Emniyet Genel Müdürlüğü 5. Şube Müdürlüğü 3. Sahil Güvenlik Komutanlığı
Raylı Sistem, Demiryolu	1. Tünel 2. Finiküler 3. HRS 4. Tramvay 5. Banliyö Treni		1. Belediye 2. Belediye 3. Belediye 4. Belediye 5. TCDD	1. İstanbul Ulaşım A.Ş. 2. İstanbul Ulaşım A.Ş. 3. İstanbul Ulaşım A.Ş. 4. TCDD	1. Belediye 2. Belediye 3. Belediye 4. Belediye 5. TCDD
Yük Taşımacılığı					
Karayolu	Kamyon / Kamyonet		Belediye ve Karayolları	1. Belediye 2. İl Trafik Komisyonu 3. İlçe Trafik Komisyonu 3. Özel Kişi veya Kuruluşlar	1. Belediye 2. Emiyet Şube Müdürlüğü
Denizyolu	Araba Vapurları		1. İDO A.Ş. 2. İDO A.Ş. 3. Özel	1. İDO A.Ş. 2. İDO A.Ş. 3. Özel	1. Denizcilik Müsteşarlığı Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Liman Başkanlığı 2. Emniyet Genel Müdürlüğü 5. Şube Müdürlüğü 3. Sahil Güvenlik Komutanlığı

Tablo 3.3 İstanbul Metropolis Alanı nüfusunun Avrupa-Asya yakaları arasındaki dağılımı (İBB İstanbul, 1. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:40, Gerçek ve Şengül, 2007:84)

Yıllar	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1996	2006
Avrupa (%)	80	79	79	76	73	70	67	68	65	65
Asya (%)	20	21	21	24	27	30	33	32	35	35

İstanbul Metropolis Alanı 2007 yılı kentiçi ulaşımında türel dağılımlara bakıldığında, yolculukların çok büyük bir oranının (%92) karayolu yüzeylerinde lastik tekerlekli taşıtlarla sağlandığı görülmektedir (Şekil 3.8). 2007 yılı itibariyle kentiçi karayollarında %30 oranındaki otomobil kullanımını toplamda %26 oranına sahip İETT ve Özel Halk Otobüsleri takip etmektedir. Ayrıca son yıllarda eğitim, yönetim, gibi kamu ve özel kurumların yanısıra sanayi ve çeşitli firmalara ait kurumların çalışanlarını ve hizmet almaya gelen müşterilerinin kullandığı özel servis taşıtlarının sayısındaki artış kentiçi ulaşımında servis taşımacılığının payını artırarak %21'e ulaşmasına neden olmuştur.



Şekil 3.8 İstanbul kentiçi ulaşımında türel dağılım şemaları, 2007

İstanbul Metropolis Alanı'nda ulaşım kademelenmesi Şekil 3.8'deki türel dağılım değerlerine göre;

1. karayolu ulaşım ağı,
2. kentiçi toplu ulaşım başlığı altında yer alan lastik tekerlekli toplu ulaşım türleri,
3. raylı sistemler ve
4. denizyolu

olmak üzere bu sistemlerin kentiçi ulaşımında kullanılma düzeyine göre sıralayarak mevcut durumu İstanbul Metropolis Alanı'nın arazi kullanıma etkileriyle birlikte ortaya koymak mümkündür.

a) İstanbul Metropoliten Alanı'nda Karayolu Ulaşım Ağı Kademelenmesi

İstanbul Metropoliten Alanı bütünüünün lastik tekerlekli karayolu ağına hizmet veren yollar;

- çevre yolu ve bölgesel otoyol ile
- birinci derece kentiçi yollar (anayollar)

olmak üzere kademelenmektedir.

Çevre Yolu ve Bölgesel Otoyol

İstanbul Metropoliten Alanı'nda batı-doğu yönündeki kentiçi ve bölgesel trafiğin yanında ulusal ve uluslararası transit trafiğe de hizmet veren D-100 Çevre Yolu ile TEM (Trans-European Motorways, E-80) Otoyol niteliğinde karayollarıdır ve İstanbul Metropoliten Alanı'nın ulaşımının omurgaları durumundadır. Dolayısıyla D-100 ve TEM metropoliten alanın karayolu ağı içinde en üst kademede hizmet veren yollardır. Bu yolların İstanbul kentiçi kesimleri 1. (birinci) Çevre Yolu ve 2. (ikinci) Çevre Yolu'nu oluşturmaktadır.



Şekil 3.9 İstanbul Metropoliten Alanı'nda D-100 Çevre Yolu ve TEM Otoyolu
(C. Hamamcıoğlu, 2007)

D-100 yolu kısmen 2x2 şeritli ve kısmen 2x3 şeritli olup İstanbul'un birinci derece kentiçi yollarını birbirine bağlamaktadır. Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası bir anlaşma ile planlanan TEM Otoyolu, diğer bir deyişle kuzey-güney Avrupa Otoyolu ise Polonya'nın Gdansk kentinden başlayıp, Adriyatik, Ege ve Karadeniz kıyılarına kadar uzanmaktadır. TEM Otoyolu'nun kent içindeki kesimi olan ikinci çevre yolu 2x4 şeritli olup diğer kesimleri 2x2 ve 2x3 şeritlidir (IMP, 2005:231) (Şekil 3.9).

İstanbul Metropolitan Alanı'nı doğrusal biçimde kateden iki ana koridorun metropoliten alan içindeki en önemli kesimini Boğaz geçişlerinde kullanılan Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprüleri oluşturmaktadır. Kent ve Ulaştırma Planlaması Raporu'nun 1996 yılı verilerine göre İstanbul'da toplam 9 milyonu aşan yolculukların 1.1 milyonu, diğer bir deyişle yolculukların %11'i Boğaz'ı geçerek sağlanmaktadır. 2000 yılında ise Boğaz geçişlerinin %46'sı (500 bin yolculuk) özel oto, %28'i (300 bin yolculuk) otobüsler, %19'u (200 bin yolculuk) denizyolu, %7'si (70 bin yolculuk) ise servis araçları ile olmak üzere toplam 1 milyon 70 bin yolculuk yapılmıştır. 2000 yılında yıllık ortalama günlük araç trafiği İstanbul (birinci) Boğaziçi Köprüsü'nde 185 bin, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde 171 bin olarak gerçekleşmiştir (İBB İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:45). 2006 yılında yenilenen Kent ve Ulaştırma Planlaması verilerine göre günlük araç trafiği Boğaziçi Köprüsü'nde 175 bine gerilerken, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde bu rakam 211 bine yükselmiştir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden günde ortalama 45.260 ağır taşıt geçerken, Boğaziçi Köprüsü'nü kullanan ağır taşıt sayısı 9.329'dur. Her iki köprüyü kullanan hafif taşıt sayısı ise 163 bin civarında olup hemen hemen birbirine eşittir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007). Ayrıca Boğazı geçen yolculuk sayısı da 970 bin'e gerilemiştir. Lastik tekerlekli taşıtlar içinde özel otomobil oranı İstanbul Boğaziçi Köprüsü'nde 2000 yılında %84'iken 2007 yılında %89.5'e, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde ise 2000 yılında %67'si otomobil iken, bu oran 2007 yılında %86.5'e yükselmiştir (Tablo 3.4).

Tablo 3.4 2007 yılı Boğaz köprülerinden geçen lastik tekerlekli araç ve yolcu oranları
(Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007)

Araç Tipi	Boğaziçi Köprüsü		Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	
	Araç Sayısı (%)	Taşınan Yolcu (%)	Araç Sayısı (%)	Taşınan Yolcu (%)
Özel Otomobil	89.5	31	86.5	43.5
İETT + ÖHO	5.5	58	7.5	38.5
Diğer	4.5	11	6	18

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü kullanan araç sayısının artmasında gerek Batı Yakası'nda Haliç'in kuzeyindeki ilçelerde ve özellikle Zincirlikuyu-Maslak güzergahında gerekse Doğu Yakası'nda Beykoz ilçesi-Kavacık, Ümraniye, Sultanbeyli ... gibi ilçelerde hızlı gelişen yeni istihdam alanlarına erişimde TEM Otoyolu'nun kullanılmasının, kentlerarası transit yük ve yolcu taşımacılığının yine Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden sağlanması gibi nedenler etkilidir. Bu nedenle, D-100 Çevre Yolu'nun Doğu Yakası'nda İncirlibostan kavşağından Boğaziçi Köprüsü'ne doğru kesimi ile Batı Yakası'nda kentin içinden geçen kesiminde kentlerarası yolcu ve yük taşımacılığına izin verilmemektedir. Boğaziçi Köprüsü her iki yakadan yaklaşımda yalnızca otomobil ve karşılıklı iki yaka arasında hizmet veren toplu taşımacılığa ait otobüs, (2008'de tamamlanan) metrobüs ve servis araçlarının kullanımına açıktır. Doğu Yakası'ndan Batı Yakası'na geçişlerin azalmasında ise Doğu Yakası'nda yeralan Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Ümraniye ve Sultanbeyli ilçelerinde yeni istihdam alanlarının çevrelerinde aynı zamanda konut alanlarının da gelişmesi önemli nedenlerdir.

İstanbul'un ticaret, sanayi, hizmet, kültür ve turizm yönünden büyük bir çekim merkezi olması İzmit ile Tekirdağ arasındaki bölgeden İstanbul'a yönelen önemli bir bölgesel trafik akımı yaratmasının yanı sıra, sabah ve akşam zirve saatlerinde İstanbul Metropolen Alanı bütününe hizmet veren 'ana dağıtıcı arter' işlevini yüklenmektedir. Her iki nedenden ötürü köprüleri kullanan trafiğin çok büyük kısmı İstanbul Metropolen Alanı ile ilgilidir. 2001 yılı verilerine göre D-100 üzerinde yolculuk yapan araçların %99'u, TEM'i kullanan araçların ise %73'ü iki çevre yolunun metropolen alan içindeki kesimlerini kullanmaktadır (Bozdoğan vd., 2001:45). 2000-2008 yılları arasında yakalararası istihdam değişimi ve otomobil sahipliğinin artışı dikkate alındığında özellikle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kentiçi trafiğinde kullanılma oranı büyük olasılıkla artmıştır. Ancak her iki karayolunda özellikle zirve saatlerde kullanımın doruk değerlere ulaşması trafik akımında hizmet düzeyinin çoğu zaman 'F' düzeyine* düşerek hareketliliğin yer yer durduğu koşulları yaratmaktadır.

* Karayolu ulaştırmasında hizmet düzeyi; hız ve seyahat süresi, manevra serbestliği, sürücü ve yolcu konforu gibi faktörlere göre belirlenen emniyet ve elverişlilik şartlarının kalite düzeyidir. Amerika Birleşik Devletleri'nin Highway Capacity Manual-Karayolu Kapasite El Kitabı 1997'deki tanımlamaya göre 6 ayrı hizmet düzeyi belirlenmiştir:

A hizmet düzeyi: Dengeli akım ama işletme hızı trafik şartlarından etkilenebilmektedir,

B hizmet düzeyi: Dengeli akım ama hız ve manevra kontrol altına alınabilmektedir,

C hizmet düzeyi: Dengesiz akıma yaklaştığı araç sayısının arttığı koşuldur,

D hizmet düzeyi: Dengesiz akım yani dur-kalk eylemleri oluşmaktadır,

E hizmet düzeyi: Dengesiz akım yani dur kalk eylemlerinin arttığı koşuldur,

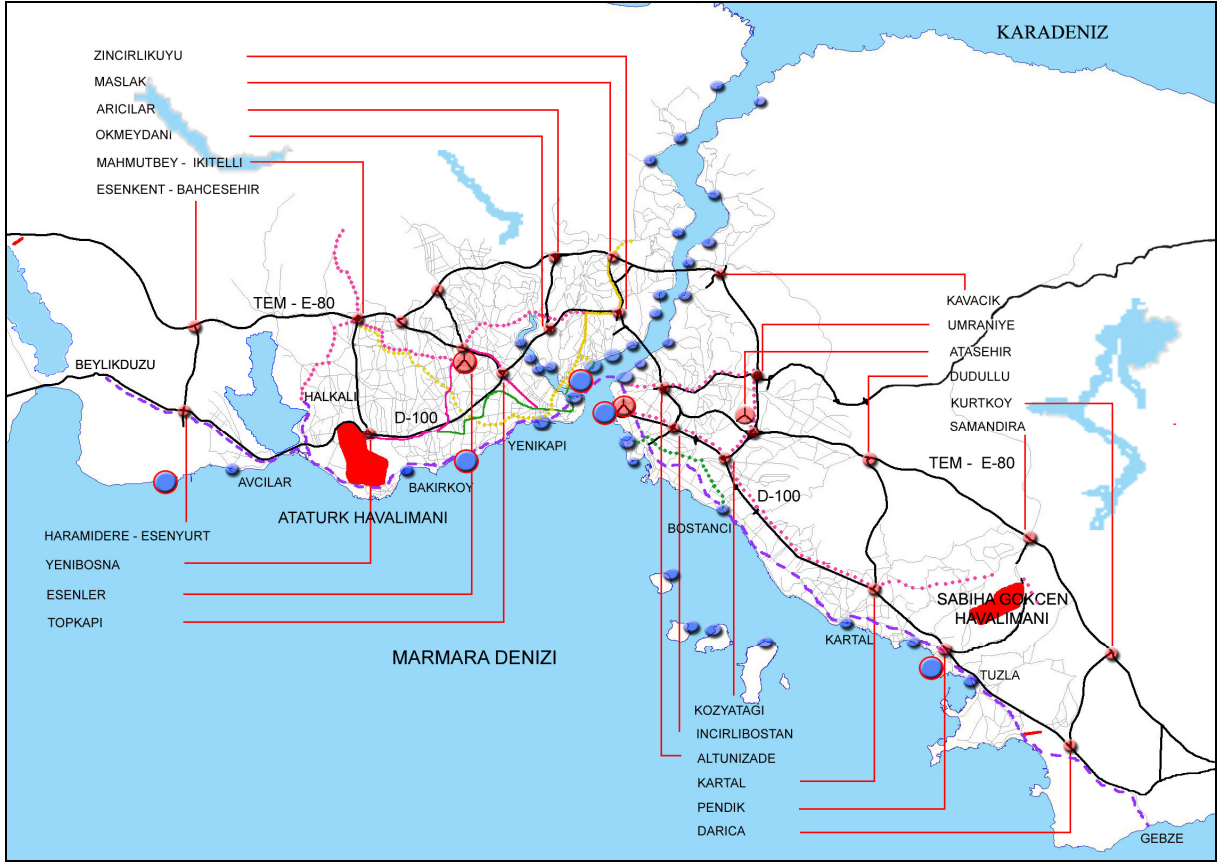
F hizmet düzeyi: Zorlama akımdır, trafikte durma ve bekleme sürelerinin uzunluğunun arttığı koşuldur (A. Tunç, 2003:397-398).

Tablo 3.5 İstanbul Metropoliten Alanı'nın kentlerarası bağlatılarının kurulduğu terminal ve limanlar
(Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2006, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007)

Ulaşım türü	Aktarma noktasının türü	Terminal, liman ismi	İMA içindeki konum	Yer aldığı Mevkii- İlçe
Karayolu	Otobüs Terminali	İstanbul Otobüs Terminali	Batı Yakası	Esenler
Karayolu	Otobüs Terminali	Harem Otobüs Terminali	Doğu Yakası	Üsküdar-Kadıköy
Demiryolu	Tren Garı Terminali	Sirkeci Tren Garı	Batı Yakası	Sirkeci-Tarihi Yarımada (Fatih)
Demiryolu	Tren Garı Terminali	Haydarpaşa Tren Garı	Doğu Yakası	Haydarpaşa-Kadıköy
Havayolu	Havalimanı Terminali	Atatürk Havalimanı	Batı Yakası	Yeşilköy-Bakırköy
Havayolu	Havalimanı Terminali	Sabiha Gökçen Havalimanı	Doğu Yakası	Kurtköy-Pendik
Denizyolu	Yolcu Terminali	Karaköy-Salıpazarı Limanı	Batı Yakası	Beşiktaş
Denizyolu	Yolcu Terminali	Yenikapı Limanı	Batı Yakası	Yenikapı-Tarihi Yarımada (Fatih)
Denizyolu	Yolcu ve Yük Limanı	Zeytinburnu Liman İşletmeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Batı Yakası	Zeytinburnu
Denizyolu	Yük Limanı	Haydarpaşa Limanı	Doğu Yakası	Haydarpaşa-Kadıköy
Denizyolu	Yük Limanı	ATLAŞ-Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş.	Batı Yakası	Büyükçekmece
Denizyolu	Yük Limanı	Petrol Ofisi Haramidere Limanı	Batı Yakası	Avcılar
Denizyolu	Yük Limanı	Petrol Ofisi Çubuklu limanı	Doğu Yakası	Çubuklu-Beykoz
Denizyolu	Yük Limanı	Mobil Oil Türk A.Ş.	Doğu Yakası	Serviburnu-Beykoz
Denizyolu	Yük Limanı	U.N RO-RO Pendik limanı	Doğu Yakası	Pendik

D-100 ve TEM Otoyolu metropol içinde farklı arazi kullanımlara sahip kent parçaları arasındaki günlük yolculukları dağıtımının yanı sıra tablo 3.5'te ve şekil 3.10'da verildiği üzere metropoliten alanın ulusal ve uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı bağlantılarının sağlandığı otobüs, demiryolu, havalimanı ve liman terminallerinin metropole bağlantı trafiğine de hizmet vermektedir. Bu bağlamda, iki ayrı otobüs terminalinin yer aldığı İstanbul Metropoliten Alanı'nda günlük ortalama taşınan yolcu kapasitesi 17.000 yolcu olan Esenler Otobüs Terminali Batı Yakası'nda bulunduğu metropoliten alanın ana terminalidir ve TEM Otoyolu bağlantı yoluyla şehirlerarası karayolu trafiğine bağlanmaktadır. Metropolün ana otobüs terminalinden hareket eden otobüslerin büyük çoğunluğunun Anadolu'daki kentlere ve yerleşmelere seyahat ettiği düşünüldüğünde ana otobüs terminalinin metropolün Batı Yakası'nda yerleşmiş olması tezat oluşturmaktadır ve ayrıca TEM Otoyolu ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü trafiğine önemli oranda ağır araç yükü getirmektedir. Doğu Yakası'nda ise

imar planlarında yerleşimi onaylanmamış olmasına karşılık işlevini sürdüren ve günlük ortalama taşınan yolcu kapasitesi 10.000 (İMP, 2005) yolcu olan Üsküdar-Harem Otobüs Terminali D-100 üzerinde Kozyatağı ve Ataşehir kavşaklarını kullanarak TEM Otoyolu şehirlerarası trafiğine bağlanmaktadır. Diğer bir sıkıntı ise her iki yakadaki otobüs terminallerinin mekansal açıdan yetersiz kalması ve özel otobüs şirketlerinin kendi terminallerini Alibeyköy, Arıcılar, Ataşehir, Bostancı, Dudullu gibi metropolün farklı noktalarında D-100 ve TEM Otoyolu'nun yakınında kentiçi trafiğine dahil olduğu, imar planında öngörülmeden parça parça yerleştiği durumdur.



Şekil 3.10 İstanbul Metropoliten Alanı ulaşımı

(C. Hamamcıoğlu tarafından İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu, 1997:4-77, İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş., 2005, İMP-İstanbul Metropoliten Planlama, Ulaşım Raporu, 2005, <http://www.istanbul.net.tr/istanbul.harita.asp>, 2007 kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır)

D-100 ve Kennedy-Bakırköy Sahilyolu Batı Yakası'nda yeralan yıllık toplam 27,5 milyon kişi kapasiteye sahip Atatürk Havalimanı'nı, Doğu Yakası'nda ise yine D-100 ve TEM Otoyolu yıllık 3,5 milyon kişi kapasitesine sahip Sabiha Gökçen Havalimanı'nı metropole bağlamaktadır (Şekil 3.10) (Bkz. <http://www.dhmiata.gov.tr:Atatürk Havalimanı>, <http://www.sgairport.com :Sabiha Gökçen Havalimanı>).

Birinci Derece Kentiçi Yollar (Anayollar)

İstanbul Metropolen Alanı'nda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bakım ve sorumluluğunda olan birinci derece kentiçi yollar trafiğin önemli bölümünü taşıyan, ilçeler arası geliş-gidişi sağlayan, D-100 ve TEM Otoyolu'nu Batı Yakası'nda Bahçeşehir-Haramidere, Mahmutbey-Yenibosna, Metris Kavşağı-Esenler-Topkapı, Arıcılar-Okmeydanı, Doğu Yakası'nda Ümraniye-Çamlıca, Ataşehir-Çamlıca, Ataşehir-Kozyatağı, Dudullu-Kartal, Kurtköy-Bayramoğlu bağlantı yollarını ikinci derece kentiçi yollara bağlayan, ayrıca otobüs, minibüs, tramvay gibi toplu taşıma araçları ve sistemlerinin işletildiği yollardır. İstanbul'da birinci derece kentiçi yollarının bir bölümü tarihi kent parçalarının içinden geçmesi nedeniyle genişletilerek bugünkü görünümünü almıştır. Birinci derece kentiçi yollar bölünmüş (refüjlü), kısmen 2x2=4 şeritli, kısmen 2x3=6 şeritli yollardır.

İstanbul Metropolen Alanı'nın kentiçi ulaşımına hizmet veren birinci derece kentiçi yollar şunlardır (Şekil 3.11):

Batı Yakası'nda;

- 1 Numaralı Yol: Vatan Caddesi (Tarihi Yarımada'dadır),
- 2 Numaralı Yol: Millet Caddesi (Tarihi Yarımada'dadır),
- 3 Numaralı Yol: Fevzipaşa Caddesi (Tarihi Yarımada'dadır) – Edirnekapı Caddesi – Rami Kışla Caddesi – Eski Edirne Asfaltı,
- 4 Numaralı Yol: 10. Yıl Caddesi (Tarihi Yarımada'nın batı surlarının dışında kuzey-güney doğrultusunda uzanmaktadır)– Haliç Sahil Yolu (Tarihi Yarımada'dadır)
- 5 Numaralı Yol: Sirkeci-Florya Sahil Yolu (Kennedy Caddesi) (Tarihi Yarımada'nın Marmara Denizi sahil şeridindeki karayolunu da kapsamaktadır)– Meclis-i Mebusan Caddesi – Barbaros Bulvarı,
- 6 Numaralı Yol: Atatürk Bulvarı (Tarihi Yarımada'dadır)- Refik Saydam Caddesi – Tarlabası Bulvarı – Cumhuriyet Caddesi – Halaskargazi Caddesi – Büyükdere Caddesi,
- 7 Numaralı Yol: Piyalepaşa Bulvarı,
- 8 Numaralı Yol: Adnan Kahveci Bulvarı.



Şekil 3.11 İstanbul Metropoliten Alanı’nda birinci derece kentiçi yol ağı
(C. Hamamcioğlu tarafından İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu, 1997:2-48 dikkate alınarak hazırlanmıştır)

Doğu Yakası’nda;

- 9 Numaralı Yol: Hakimiyeti Milliye Caddesi – Gündoğdu Caddesi – Dr. Eyüp Aksoy Caddesi – Taşköprü Caddesi – İnkişaf Caddesi,
- 10 Numaralı Yol: Bağdat Caddesi – Sahil Yolu (Kadıköy-Tuzla arası),
- 11 Numaralı Yol: Dr. Fahrettin Kerim Gökay (Kayışdağı Caddesi) – Atatürk Caddesi.

İstanbul Metropoliten Alanı’nda Toplu Taşımacılık

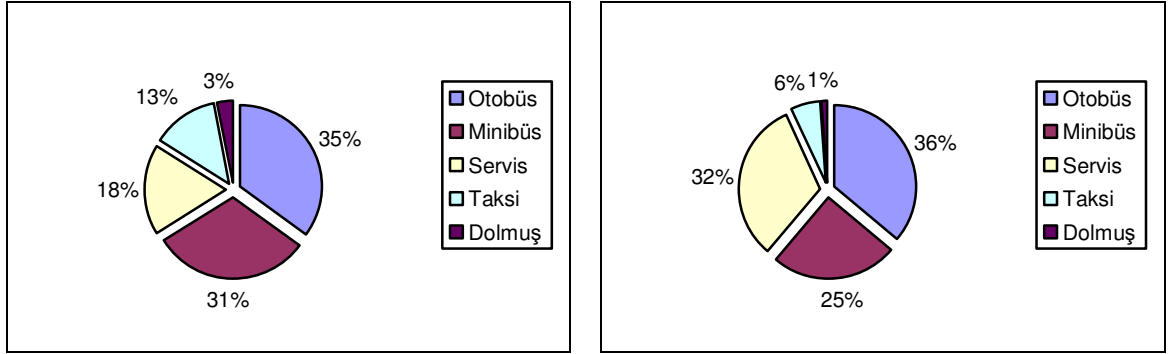
İstanbul’da toplu taşımacılığı ulaşım türlerinin ağırlıklı olarak kullanılma düzeylerine göre;

- a) lastik tekerlekli toplu taşımacılık,
- b) raylı sistemlerle toplu taşımacılık (demiryolu toplu taşımacılığı) ve
- c) denizyolu ile toplu taşımacılık

şeklinde sıralamak mümkündür.

a) Lastik Tekerlekli Toplu Taşımacılık

İstanbul’da kentiçi otobüs taşımacılığı Büyükşehir Belediyesi adına İstanbul Elektrikli Tramvay ve Tünel (İETT) Genel Müdürlüğü’nce yürütülmektedir. Özel Halk Otobüsleri ise UKOME kararı ile İETT’nin yönetim ve denetimine bırakılmıştır. 2004 yılında Büyükşehir Belediyesi sınırının genişlemesiyle, daha önce sınırlar dışında kalan belde ve ilçelere ait taşımacılık görev ve yetkileri bu ilçe ve beldelerden tüm otobüs ve minibüsleriyle birlikte Büyükşehir Belediyesi’ne devrolmuş ve İETT bünyesinde hizmet vermeye başlamıştır (IMP, 2005:398). Günümüzde İstanbul Metropolitan Alanı’nda servisler dışında kalan kentiçi otobüs toplu taşımacılığı İETT yükümlülüğündedir. 2007 yılında İstanbul Metropolitan Alanı’nda karayolu lastik tekerlekli taşıt kullanımının %30’unu otomobil kullanımı oluştururken, lastik tekerlekli toplu taşımanın payı %70’dir (İETT, İstanbul Valiliği, 2007).



Şekil 3.12 2001 (sol) ve 2007 (sağ) yıllarında İstanbul Metropolitan Alanı’nda lastik tekerlekli toplu taşıma türlerinin aldığı paylar
(İBB, 2002:82, Gerçek ve Şengül, 2007:87 kaynağında “2006 yılı İstanbul’da araçlı yolculukların türel dağılımı” ve İETT, 2008 kaynağında “2007 yılı kara ulaşımı yolculuk payları” tablolarındaki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır)

İstanbul Metropolitan Alanı’nda lastik tekerlekli toplu taşıma türlerinin 2001-2007 yılları arasında kullanım oranlarına bakıldığında Belediye Otobüsleri ve Özel Halk Otobüsleri’nin payında bir değişiklik görülmezken minibüs, taksi ve dolmuş değerlerinde azalma gerçekleşmiştir. Buna karşılık metropoliten alanda servis taşıtlarının tercih edilme oranı %18’den %32’ye yükselerek yaklaşık iki kat artmıştır (Şekil 3.12).

Tablo 3.6 Yıllara göre İETT’nin taşıdığı günlük ortalama yolcu sayısı
(İETT, 2005; İstanbul Valiliği, 2008)

YIL	GÜNLÜK ORT. YOLCU SAYISI
2002	1.244.557
2003	1.192.433
2004	1.612.205
2005	1.668.861
2006	1.400.000

2005 yılı itibariyle Belediye Otobüsleri ile taşınan yolcu sayısı ise 1.600.000 kişiyi aşarken, 2006 yılı itibariyle Belediye Otobüsleri ile taşınan yolcu sayısı 1.400.000 civarına gerilemiştir (Tablo 3.6). 2006 yılında Özel Halk Otobüsleri ile 1.121.000 civarında yolcu taşınmıştır. Buna karşılık Belediye ve Özel Halk Otobüsleri'nin toplam sayısı 2006 yılında 4509'da 2007 yılında 4.933'e yükselmiştir (İstanbul Valiliği, 2008). İstanbul'da otobüs ile kentiçi yolcu taşımacılığı toplam 543 hat üzerinden hizmet vermektedir. Bu hatların %58'i Batı Yakası'nda, %36'sı Doğu Yakası'nda ve %6'sı iki yaka arasında yolcu taşımaktadır (Tablo 3.7).

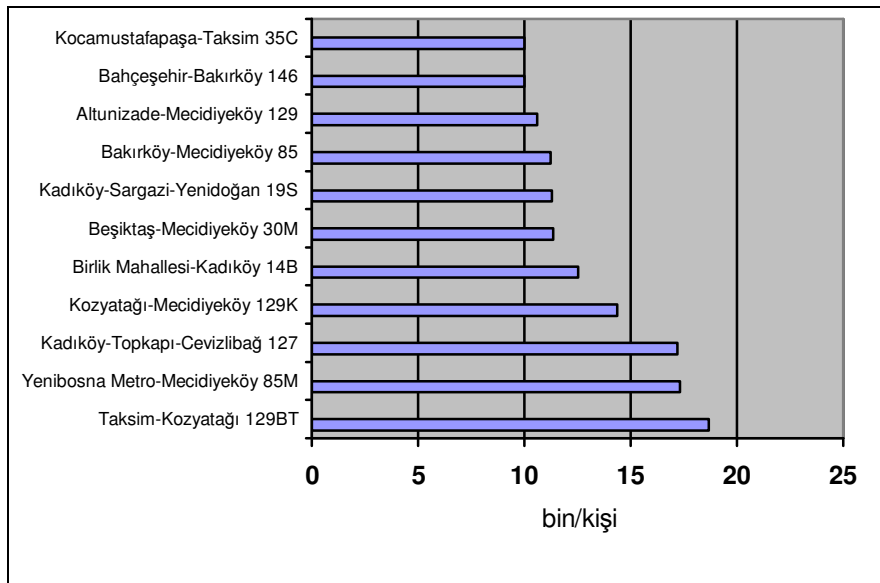
Tablo 3.7 İETT hatlarının yakalara göre dağılımı (İETT, 2005)

	DOĞU YAKASI	BATI YAKASI	İKİ YAKA ARASINDA		TOPLAM
			1.köprü	2.köprü	
HAT SAYISI	195	315	19	14	543

İstanbul'da otobüs hatlarında günlük ortalama taşınan yolcu sayısına göre 10.000'in üzerinde yolcunun taşındığı güzergahlar otobüs isimleriyle Tablo 3.8'de verilmektedir. Bu tabloya göre iki yaka arasında yolcu taşımacılığı yapan hatlar diğer hatlara göre daha fazla yolcu taşımaktadır. Ayrıca güzergahlar dikkate alındığında Doğu Yakası'nda Kadıköy ve Kozyatağı, Batı Yakası'nda Mecidiyeköy, Taksim ve Bakırköy önemli sayıda yolcu taşınan hatların başlangıç veya varış noktaları olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 3.8 İstanbul'da otobüs taşımacılığında günlük ortalama 10.000'in üzerinde yolcu taşınan hatlar

(IMP, 2005:413 ve İETT,2005 verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır)



2007 yılı İstanbul Valiliği verilerine göre toplu taşımada çalıştırılan 5860 minibüs bulunmaktadır. 2007 yılında günde ortalama 1.800.000 yolcu taşıyan minibüslerin lastik tekerlekli toplu taşımadaki payı %25'dir. Bugün, Batı Yakası'nda 74 ve Doğu Yakası'nda 61 olmak üzere toplam 135 adet minibüs hattı bulunmaktadır. Kayıtlı minibüslerin %34'ü Doğu Yakası'na, %66'sı ise Batı Yakası'na hizmet vermektedir (İstanbul Minibüsçüler Esnaf Odası, 2008). Ayrıca 2007 yılında metropolün Batı Yakası'nda D-100 güzergahında Avcılar-Mecidiyeköy metrobüs hattının Cevizlibağ-Küçükçekmece bölümünün, Edirnekapı-Sultanbeyli arasında ise raylı sistemin devreye girmesi nedeniyle bu güzergahlarda hizmet veren 1952 adet minibüsün büyük bölümü bu hatları destekleyici olarak çalışması sağlanırken bir bölümü ise diğer hatlara aktarılmıştır.

İstanbul İl Trafik Komisyonu Başkanlığı tarafından 1997 yılında dolmuş hatları 71'e indirilmiştir. Dolmuş hatları her iki yakada ve ayrıca iki yaka arasında Kadıköy, Bostancı Üsküdar, Beykoz, Karaköy, Taksim, Beşiktaş, Şişli, Kasımpaşa, Nişantaşı, Sarıyer ve Tarihi Yarımada'da Eminönü, Sirkeci, Topkapı, Aksaray merkez odaklı işletilmektedir (IMP, 2005:427-428). 2001 yılı itibariyle 590 adet dolmuş ile günlük ortalama 70.000 kişi/gün yolcu taşınırken 2001 yılında taksi sayısı ise 17.416 olarak belirlenmiştir (İBB Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:82). 2007 yılı itibariyle İstanbul'da hizmet veren toplam dolmuş ve taksi sayısı 18.006 olarak saptanmıştır (İstanbul Valiliği, 2008).

İstanbul'da lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri arasında kullanım oranı giderek artan personel ve okul servis araçları sayısı Ticaret Odası kayıtlarına göre 2000'li yılların başında 32.000 üzerinde olup, günde ortalama 1.050.000 yolcu taşınmıştır (İ.B.B 1.Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:79-82). 2007 yılına gelindiğinde İstanbul'da servis araçlarının sayısı 2000 yılına oranla iki kat artarak 60 bin civarına, günlük taşınan yolcu sayısı ise 2 milyon kişinin üzerine yükselmiştir. Sözkonusu servis araçlarından 15 bini okul servis aracı olarak hizmet verirken, 30 bin araç personel taşımacılığı yapmakta geriye kalan 15 bin aracı ise şirketlerin kendi personelinin taşıyan araçlar, ücretsiz müşteri servisleri, turizm ve gezi amaçlı servisler oluşturmaktadır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2007; İstanbul Valiliği, 2008).

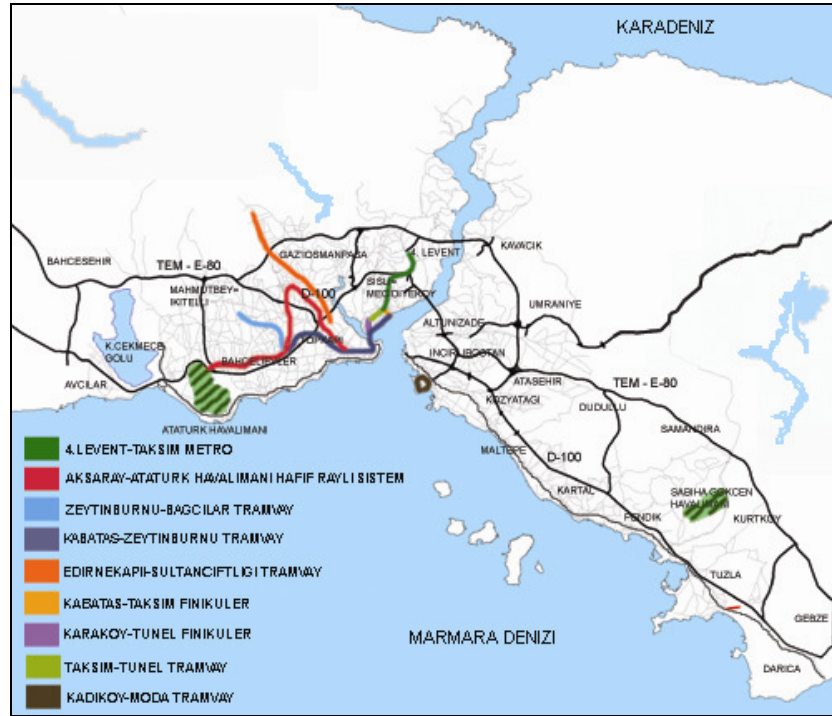
b) Raylı Sistemlerle Toplu Taşımacılık

İstanbul Metropolit Alani'na şehirlerarası demiryolu ulaşımı Haydarpaşa ve Sirkeci terminalleri ile sağlanmaktadır. 1980'li yılların sonundan itibaren kentiçi raylı sistemlerin tekrar hayata geçtiği İstanbul Metropolit Alani içinde banliyö seferleri demiryolu hattı

üzerinden Batı Yakası'nda Sirkeci-Halkalı, Doğu Yakası'nda ise Haydarpaşa-Gebze arasında olmak üzere iki ayrı hattan sağlanmaktadır. Bunun yanısıra, Haydarpaşa ve Halkalı terminalleri kentlerarası yük taşımacılığında da kullanılmaktadır. Günümüzde İstanbul Metropolitan Alanı'nda mevcut raylı sistem toplu taşımacılığı banliyö, metro, hafif raylı sistem, tramvay ve finiküler sistemlerle yapılmaktadır (Şekil 3.13).

İstanbul'da kullanılmakta olan raylı sistemler içerisinde en uzun hat banliyö treni hatlarıdır. Hat uzunlukları bakımından banliyö hatlarını son yıllarda devreye giren tramvay hatları ve hafif raylı sistem hattı izlemektedir. 2008 yılı itibariyle İstanbul Metropolitan Alanı sınırları içerisinde banliyö hatları dahil hizmet veren toplam raylı sistem uzunluğu 138.88 km.'ye ulaşmıştır (Tablo 3.13). Ayrıca metro, hafif raylı sistem, tramvay, finiküler ve teleferik hatlarının işletmecilik yetkisi ve sorumluluğu İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı olarak İstanbul Ulaşım Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye devredilmiştir (İstanbul Ulaşım A.Ş., 2007). İstanbul Metropolitan Alanı'nda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (banliyö hatları), İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (Karaköy-Tünel, Tünel-Taksim Tramvayı) ve İstanbul Ulaşım A.Ş. (İETT ve TCDD'nin yükümlülüğü dışındaki diğer tüm kentiçi raylı sistemler) olmak üzere üç ayrı kurum tarafından işletilen raylı sistem toplu taşımacılığı 2004 yılı verilerine göre günde ortalama yaklaşık 540.000 bin yolcu taşıyarak, metropoliten alan genelindeki tüm kentiçi toplu taşıma türleri içerisinde %6'lık bir pay almıştır. 2007 yılında ise tüm raylı sistemlerin toplam kapasitelerinin hemen hemen %40'ı kullanılarak günde ortalama taşınan yolcu sayısı 729.600 bin'e yükselmesine karşılık tüm kentiçi toplu taşıma türleri içerisinde %6'lık payı değişmemiştir (Şekil 3.13, Tablo 3.9).

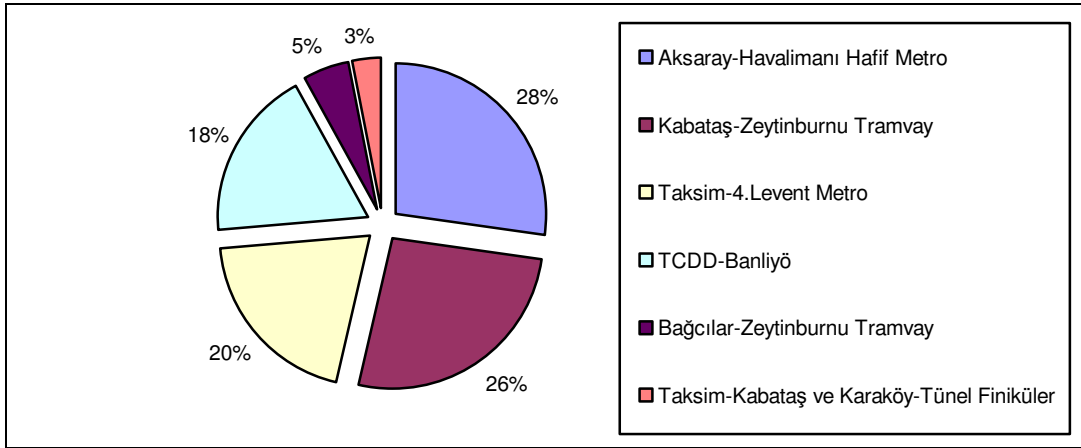
Tablo 3.9'da İstanbul Metropolitan Alanı'na hizmet veren raylı sistemlerin türlerine göre işletme, güzergah ve hat uzunluk bilgileri verilmektedir. Mevcut raylı sistem güzergahlarına bakıldığında, banliyö hatları dışında 2008 yılı itibariyle metropolün Batı Yakası'nda 4.Levent'ten farklı raylı sistemleri kullanarak, Esenler Otogarı'na ve Atatürk Havalimanı'na ulaşmak mümkündür. Ancak farklı raylı sistemlere ait aktarma noktalarının birbirine olan yaya erişme mesafelerinin yanısıra kullanıcılar açısından önem arzeden erişim, konfor gibi koşullar üzerinde yarattığı olumsuzluklar kentin raylı sistem ulaşımında hizmet düzeyini etkilemekte ve sistemlerarası koordinasyonun yeterince sağlanamadığını ortaya koymaktadır. Doğu Yakası'nda ise kısa mesafeli ve önemli oranda yolcu taşımayan Kadıköy-Moda tramvay hattı ile Haydarpaşa-Gebze arasında işletilmekte olan banliyö hattı dışında raylı sistem bulunmamaktadır.



Şekil 3.13 İstanbul Metropolen Alanı'nda mevcut demiryolu ve kentiçi raylı sistem ağı
(C. Hamamcıoğlu tarafından İstanbul Ulaşım A.Ş verileri dikkate alınarak hazırlanmıştır)

Tablo 3.9 Mevcut demiryolu ve raylı sistemlerin hat karakteristikleri
(C. Hamamcıoğlu tarafından 2005 tarihli İstanbul Metropolen Planlama Ulaşım Raporu'ndan elde edilen tablo Ulaşım A.Ş ve İstanbul Valiliği'nin 2007 verilerine göre güncellenmiştir)

Güzergah Adı	Hat Tipi	Uzunluk	Yolculuk Süresi	İşletme Hızı	Mevcut Kapasite	Gün İçinde Kullanan Sayısı	Sefer Aralığı	Zirve Saatteki Sefer Aralığı
Haydarpaşa-Gebze	Banliyö	44,67 km.	70 dk	37,54 km/sa	250.000 yolcu/gün	52.592 yolcu/gün	20 dk.	10 dk.
Sirkeci-Halkalı	Banliyö	27,634 km.	50 dk	33,12 km/sa	250.000 yolcu/gün	57.557 yolcu/gün	20dk.	10 dk.
Aksaray-Havalimanı	Hafif Raylı Sistem(HRS)	20 km.	31 dk.	36 km/sa	450.000 yolcu/gün	225.000 yolcu/gün	10 dk.	5-7 dk.
4. Levent-Taksim	Metro	8 km.	12 dk.	40 km/sa	550.000 yolcu/gün	160.000 yolcu/gün		4.5 dk
Zeytinburnu-Kabataş	Tramvay	14 km.	42.5 dk.	21 km/sa	245.000 yolcu/gün	225.000 yolcu/gün	10 dk.	5 dk.
Zeytinburnu-Bağcılar	Tramvay	5,748 km.	17 dk.	20 km/sa	40.000 yolcu/gün	37.000 yolcu/gün	2.5 dk	
Edirnekapi-Sultançiftliği Tramvayı	Tramvay	12,40 km.	35 dk.		40.000 yolcu/gün		10 dk.	
Tünel-Taksim	Tramvay	1,626 km.	15 dk.	6,4 km/sa	6.000 yolcu/gün	2.500 yolcu/gün	15 dk	
Kadıköy-Moda	Tramvay	2.88 km.	20 dk.	15 km/sa	15.000 yolcu/gün	2.000 yolcu/gün	10 dk.	
Taksim – Kabataş	Finiküler Sistem	0,610 km.	3 dk.		30.000 yolcu/gün	22.000 yolcu/gün	1,5 dk.	
Karaköy-Tünel	Finiküler Sistem	0,574 km.	1.5 dk	23,7 km/sa	15.000 yolcu/gün	10.800 yolcu/gün	10 dk.	3.5dk
Maçka – Taşkışla	Teleferik	0,347 km.	3 dk.	1,08 km/sa	1.500 yolcu/gün	1.000 yolcu/gün	15 dk.	10 dk.
Eyüp-Piyerloti	Teleferik	0,420 km.		35 km/sa	360 yolcu /sa/tek yön	2.500 yolcu/gün (Haftaiçi)		
Toplam		138,88 km.			1.895.000 yolcu/gün	797.949 yolcu/gün		



Şekil 3.14 2007 yılı kentiçi raylı sistemlerin yolcu sayılarının türe ve işletilen hatlara göre dağılımı, (C. Hamamcıoğlu tarafından İstanbul Ulaşım A.Ş.’nin 2007 yılına ait “kentiçi raylı sistemlerde yolcu sayımı verileri” ve İstanbul Valiliği’nin 2007 yılına ait “kentiçi raylı ulaşım”, “kentiçi demiryolu ulaşımı” verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır)

İstanbul Metropolitan Alanı içinde yeralan kentiçi raylı sistemlerin kendi içindeki günlük ortalama yolcu türel dağılım sayıları ve oranlarına göre; yolculuklarının yarısından fazlasının günde ortalama 225.000’in (%28) üzerinde yolcunun kullandığı Tarihi Yarımada (Aksaray) ile Esenler Otogarı ve İstanbul Atatürk Havalimanı’na bağlantıyı sağlayan hafif raylı sistem, Kabataş iskeleleri ve Taksim’e bağlanan finiküler sistem ile Tarihi Yarımada’yı Zeytinburnu’na bağlayan günde ortalama 225.000 (%25) dolayında yolcunun kullandığı Kabataş-Zeytinburnu tramvayı ile yapıldığı görülmektedir. Bu sistemleri Haliç’in kuzeyindeki ticaret, kültür, sanat, eğlence eylemlerinin yığıldığı Taksim-Beyoğlu ilçesini Mecidiyeköy-Şişli ve Zincirlikuyu-Maslak yönünde son on yılda hızla gelişen ve İstanbul Metropolitan Alanı’nda farklı sektörlerdeki küresel ve önde gelen ulusal kurumların yönetim merkezlerinin yerleştiği bölgede hizmet veren Taksim-4.Levent metro hattı günde ortalama 160.000 civarındaki yolcu kullanım payıyla (%20) takip etmektedir. Ayrıca 2006 yılında hizmete açılan Zeytinburnu-Güngören-Bağcılar tramvayı ile günde ortalama 37.000 yolcu taşınmaktadır (Tablo 3.9 ve Şekil 3.14).

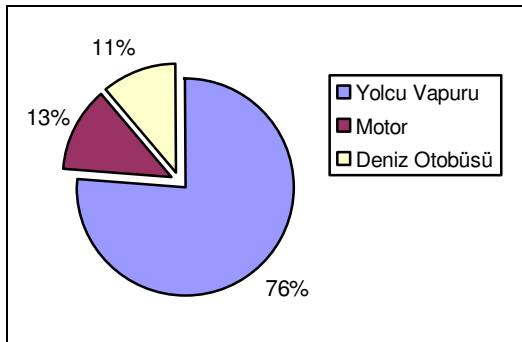
İstanbul Metropolitan Alanı’nda banliyö işletmeciliği Batı Yakası’nda 27,634 km.’lik, Doğu Yakası’nda ise 44,670 km.’lik hatlar üzerinde arazinin engebeli topoğrafik yapısı nedeniyle Marmara Denizi boyunca iki ayrı yönden gelerek Boğaz’ın her iki yakasında son bulmaktadır. (Şekil 3.13). Özellikle özel otomobil sahipliğinin artması, iş, eğitim amaçlı günlük yolculuklarda servis araçlarının kullanımının yükselmesi ve diğer kentiçi raylı sistemlerin devreye girmesi banliyö hatlarında taşıma konforunun yanısıra can ve mal güvenliğinin azalması gibi nedenlerle banliyö hatları ile 1990 yılında günde ortalama toplam 223.300 bin yolcu taşınırken bu sayı 1997 yılında 175.900 bin kişiye, 2006 yılında Sirkeci-Halkalı

arasında 57.557 yolcu, Haydarpaşa-Gebze arasında ise 52.592 olmak üzere toplam 110.149 yolcuya (%18) gerilemiştir (İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:86-88, TCDD, 2007) (Tablo 3.9).

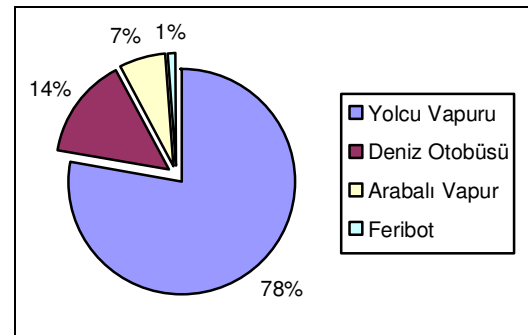
Yüzey şekli bakımından oldukça hareketli ve Boğaz kıyılarından dik yükselen topoğrafyaya sahip İstanbul gibi kentlerde yolcu hareketliliğinin yoğun olduğu bölgeler arasında yeraltından ulaşımını sağlayan finiküler sistemler önemli avantajlar sunmaktadır. 2006 yılında işletilmeye başlanan Kabataş-Taksim finiküleri ile günde ortalama 22.000'in üzerinde yolcu taşınmaktadır. Ayrıca ana yaya arteri olan İstiklal Caddesi üzerinde hizmet veren Taksim-Tünel tramvayı ile bağlantısı bulunan Karaköy-Tünel finiküleriyle de günde ortalama 10.800 yolcu ile finiküler sistemlerle günde ortalama toplam 33.000 civarında yolcu taşınmaktadır (Tablo 3.9). Finiküler sistemlerin raylı sistemler içindeki payı ise %3'tür (Şekil 3.14).

c) Denizyolu Toplu Taşımacılığı

20. yüzyılın başına kadar denizyolu İstanbul (Tarihi Yarımada) ile Haliç ve Boğaz çevresindeki yerleşmeler arasında temel ulaşım türlerinden biri olmuştur. Ancak gelişen teknolojiyle birlikte karada yol olduğu ve topoğrafya izin verdiği ölçüde istenilen her noktaya kolayca erişimi sağlayan lastik tekerlekli taşıtların icadı ve zamanla kentiçi ulaşımına girmesi nüfusu giderek artan ve büyüyen İstanbul'un kentiçi ulaşımını karayolu lehine çevirmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'un kentiçi ulaşımında denizyolunun payı %33'iken bu oran 1990 yılında %7'ye gerilemiştir (Yenen vd., 1993:116)*. Vaktiyle bir su kenarı kenti olan İstanbul Metropolitan Alanı'nda günümüzde denizyolu toplu taşımacılığını kullanma oranı yalnızca %2-%3 gibi oldukça düşük bir orana sahiptir (Şekil 3.8).



Şekil 3.15 İMA'nda kentiçi denizyolu ulaşımı, 2007



Şekil 3.16 2006 yılında İstanbul'da denizyolunun türel dağılımı **

* Kaynakta; Wagner Martin, (1938) İstanbul'un Münakale Tahlili, Arkitekt, p.143 ve Cumhuriyet, (1990), İstanbul'un Ulaşım Sistemleri Üzerine Bir Çalışma, İstanbul Teknik Üniversitesi, s.8'e gönderme yapılmıştır.

** İstanbul Denizcilik İşletmeleri, (2006), 2006 Faaliyet Raporu, s.41 kaynağındaki "Aylara Göre Taşınan Yolcu Sayıları" tablosundan yararlanılmıştır.

İstanbul Metropoliten Alanı kentiçi denizyolu ulaşımında yolcu vapurları (şehirhatları), deniz otobüsleri, araba vapurları ve dolmuş motorları hizmet vermektedir. Ayrıca, İstanbul Metropoliten Alanı'ndan güney Marmara kıyılarında yeralan yerleşmelere yapılan dış hat denizyolu seferleri ise hızlı feribotlar (arabalı ve/veya yolcu), araba vapurları ve deniz otobüsleriyle sağlanmaktadır. 2004 yılı için metropoliten alana giriş yapan yolcu trafiği içinde denizyolu taşımasının payı %9 civarındadır. Önceleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) bünyesinde faaliyet gösteren şehirhatları yakın bir zamanda İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmeciliği'ne (İDO) devredilmiştir. Dolmuş motorları ise TURYOL ve AVRASYA DEN-TUR kooperatifleri ile İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası* tarafından işletilmektedir.

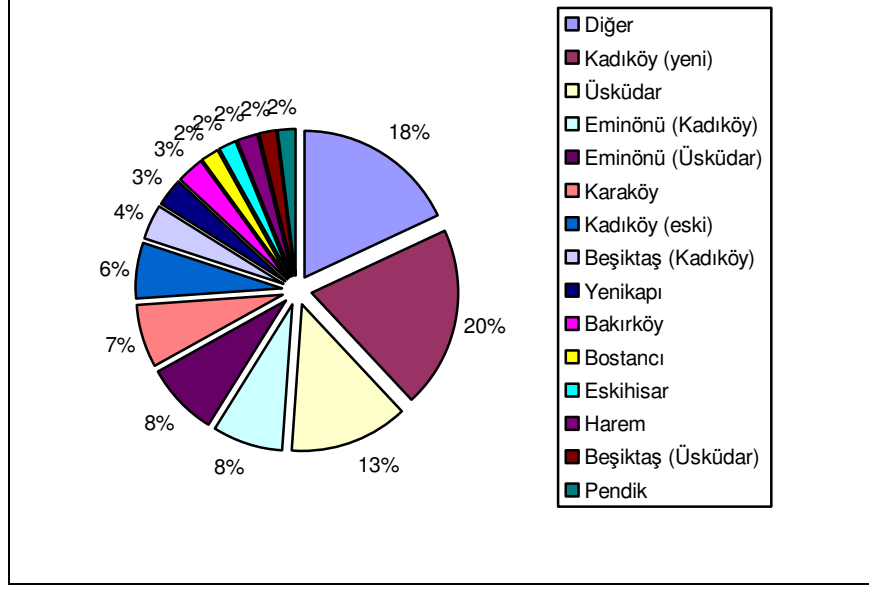
2006 yılı itibarıyla denizyolu taşıma sisteminde yolcu vapurları, deniz otobüsleri ve deniz motorlarıyla günde ortalama 350.000'in üzerinde yolcu taşınmıştır. 2006 yılı itibarıyla İstanbul'da denizyolu toplu taşımacılığının büyük çoğunluğu şehirhatlarında çalışan yolcu vapurlarıyla sağlanmaktadır (Şekil 4.15, Şekil 3.16). 2004 yılı içinde yolcu vapurlarının bu rakam içindeki payı %63 civarındayken, 2007 yılında bu oran %76'ya yükselmiştir. İstanbul Denizcilik İşletmeleri 2006 yılı faaliyet raporundan yararlanılarak hesaplanan verilere göre günde ortalama 144.705 bin yolcu şehirçi vapurlarıyla taşınmıştır. Yolcu vapurlarını günde ortalama 26.742 bin yolcuyla deniz otobüsleri izlemektedir; araba vapuru seferleriyle 12.438 bin yolcu, hızlı feribot seferleriyle ise 2.204 bin yolcu taşınmıştır. Ayrıca araba vapurlarıyla taşınan araç sayısı günde ortalama 5.903 bin araçken, hızlı feribot seferlerinde bu rakam 3.343 bin'dir.

İstanbul Metropoliten Alanı kıyılarında denizyolu taşımacılığına hizmet veren toplam 61 iskele bulunmaktadır. Şehirhatlarında çalışan yolcu vapurlarıyla Haliç, Boğaz ve Doğu Yakası'nda Marmara Denizi kıyısında yeralan Adalar, Bostancı, Kartal ve Yalova'ya erişim sağlanmaktadır. Deniz otobüsleriyle ise her iki yakanın Marmara kıyılarına, Boğaz'da Sarıyer, İstinye, Beşiktaş, Kabataş, Kadıköy ve güney Marmara kıyılarına seferler düzenlenmektedir.

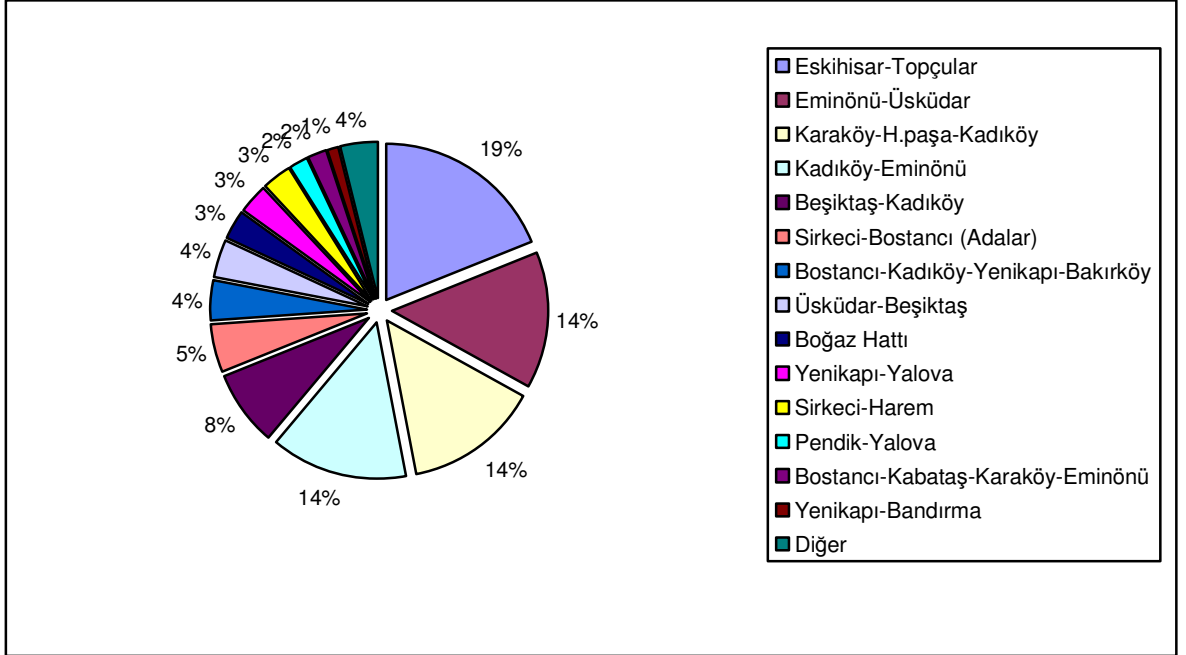
İstanbul Metropoliten Alanı içinde yeralan tüm iskelelerin yolcu yoğunluğu bakımından en fazla talep %20 oranında Doğu Yakası'nın üst kademedeki merkezi olan Kadıköy'den Karaköy ve Eminönü iskelelerine yönelmektedir. Bunu %13'le yine Doğu Yakası'nda yeralan Üsküdar İskelesi, %8'er oranla Eminönü'nde Kadıköy ve Üsküdar iskeleleri izlemektedir (Şekil 3.17). Tarihi Yarımada'da özellikle ticaret ve hizmet (eğitim, sağlık, yönetim vd.)

* Bu kurumun sefer tarifesi ve taşınan yolcu sayısı hakkında veri bulunmamaktadır.

eylemlerinin yoğunlaşması yolculuk talebini artırmakta ve Eminönü'ndeki iskeleleri Batı Yakası'nda yolcu yoğunluğunun en fazla yaşandığı iskeleler bölgesi yapmaktadır. Bu bağlamda metropoliten alan içi denizyolu ulaşımında yolcuların %14'ünün Eminönü-Üsküdar, Karaköy-Kadıköy ve Kadıköy-Eminönü hatlarını kullandığı Şekil 4.23'de görülmektedir.



Şekil 3.17 2006 yılında İMA'nda iskelelere göre yoğunlukların dağılımı
(C. Hamamcıoğlu tarafından İstanbul Denizcilik İşletmeleri, (2006), 2006 Faaliyet Raporu, s.29'daki "İskele Yoğunlukları" tablosundan yararlanılarak hazırlanmıştır)



Şekil 3.18 2006 yılında İMA'nda denizyolu ile taşınan yolcu sayısının hatlara göre dağılımı
(İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmeciliği, 2006:39)

İstanbul Metropoliten Alanı dışına gerçekleştirilen denizyolu seferleri ise karayolu ile Güney Marmara, Ege ve Batı Akdeniz bölgelerine yönelen yolculuklarda tercih edilmektedir. Buna göre Eskihisar-Topçular %19, Yenikapı-Yalova %3, Pendik-Yalova %2 ve Yenikapı-Bandırma %1 oran ile arabalı vapur ve feribot seferleri ile dış hatlarda önemli sayıda yolcunun ve aynı zamanda lastik tekerlekli araçların taşındığı hatlardır (Şekil 3.18).

Yolcu Vapuru (Şehir hatları)

Su yüzeyleri ile iki ayrı yakaya ayrılan İstanbul Metropoliten Alanı'nda Boğaz, Haliç ve Doğu Yakası'nın (Adalar dahil) Marmara Denizi kıyıları da olmak üzere toplam 54 adet şehir hatları iskelesi bulunmaktadır (Tablo 3.10, Şekil 3.19). Bu iskelelerin 25'i Doğu Yakası kıyılarında (Adalar dahil), 29'u Batı Yakası'nda yer almaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı'nda denizyolu yolculuklarında en fazla yolcunun taşındığı şehirhatları yolcu vapurları arasında günde ortalama en fazla yolcunun taşındığı hat Kadıköy-Eminönü (Tarihi Yarımada)-Karaköy'dür (Tablo 3.11).

Tablo 3.10 İstanbul'da Şehirhatları iskeleleri (İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. 2008)

Anadolu Hisarı	Büyükdere	Hasköy	Küçüksu
Anadolu Kavağı	Çengelköy	Haydarpaşa	Ortaköy
Arnavutköy	Çubuklu	Heybeliada	Paşabahçe
Ayvansaray	Tarihi Yarımada Eminönü (Adalar)	İstinye	Poyrazköy
Tarihi Yarımada Balat	Tarihi Yarımada Eminönü (Boğaz)	Kabataş	Rumeli Kavağı
Barbaros H. Paşa	Tarihi Yarımada Eminönü (Haliç)	Kadıköy (Beşiktaş, Adalar)	Sarayburnu
Bebek	Tarihi Yarımada Eminönü (Kadıköy)	Kadıköy (Eminönü, Karaköy)	Sarıyer
Beşiktaş	Tarihi Yarımada Eminönü (Üsküdar)	Kandilli	Sedef Adası
Beykoz	Emirgan	Kanlıca	Sirkeci (Harem Arabalı)
Beylerbeyi	Eskihisar	Karaköy	Sütlüce
Bostancı	Eyüp	Kartal	Tokmakburnu
Burgazada	Tarihi Yarımada Fener	Kasımpaşa	Üsküdar (Beşiktaş, Eminönü)
Büyükkada	Harem	Kınalıada	Üsküdar (Kabataş)
		Kuzguncuk	Yeniköy

Şehirhatları vapurlarını kullanarak Doğu Yakası'ndan Batı'ya geçen yolcuların sayısı Batı'dan Doğu'ya geçenlerin sayısından fazladır. Böylesi bir durumun ortaya çıkmasının nedeni bir kısım yolcunun akşam doruk saatlerde lastik tekerlekli toplu taşıtları tercih etmesidir. 2005-2006 yılları arasında şehirhatlarıyla günlük taşınan yolcu sayısında 2.500 yolcu gibi küçük bir artış yaşanmıştır. Özellikle Kabataş-Taksim finikülerinin Kabataş

İskelesi ile bağlantısının kurulması, Küçüksu-Tokmakburnu, Küçüksu-Beşiktaş, Kabataş-Üsküdar-Harem ve Eminönü-Beşiktaş-Kuzguncuk-Beylerbeyi-Çengelköy şehirhatlarının devreye girmesinin Boğaz geçişlerinde şehirhatlarını kullanan yolcu sayısına az da olsa etkisi olmuştur.



Şekil 3.19 İstanbul'da şehirhatları
(İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. 2008 kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır)

Tablo 3.11 2005 yılında yolcu vapuru hatlarına göre günlük ortalama yolcu sayıları
(İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. 2005)

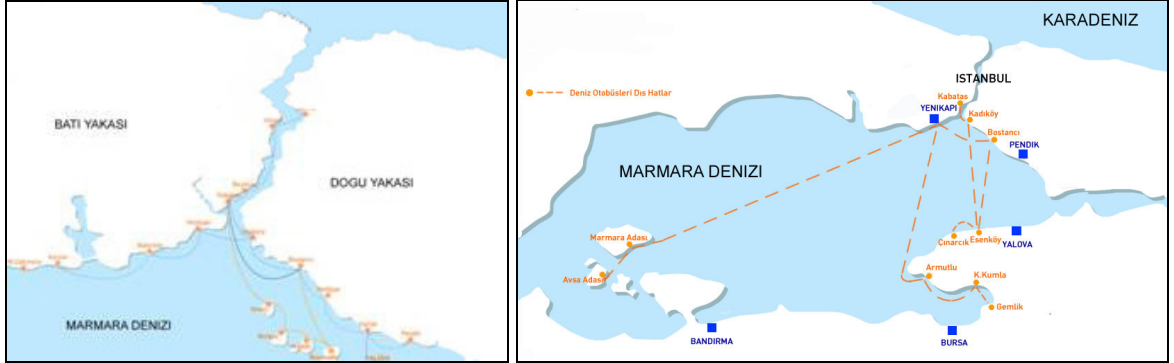
Hat Adı	Yolcu sayısı
Kadıköy–Tarihi Yarımada Eminönü–Karaköy	29.216
Eminönü–Haydarpaşa–Kadıköy	18.939
Üsküdar–Tarihi Yarımada Eminönü–Haliç–Karaköy	16.786
Tarihi Yarımada Eminönü–Üsküdar	15.821
Tarihi Yarımada Sirkeci–Kabataş–Kadıköy–Bostancı–Adalar–Yalova	13.510
Karaköy–Haydarpaşa–Kadıköy	12.662
Kadıköy–Beşiktaş	9.064
Beşiktaş–Kadıköy	8.886
Üsküdar–Beşiktaş	4.043
Beşiktaş–Üsküdar	3.894
Boğaz Hattı	2.775
Tarihi Yarımada Eminönü–Kasımpaşa–Fener–Balat–Ayvansaray–Sütlüce–Eyüp	1.813
Haydarpaşa–Tarihi Yarımada Eminönü–Karaköy	1.342
Boğaz Hattı (Özel Gezi Hattı)	995
Emirgan–Kanlıca–A.Hisarı–Kandilli–Bebek–Arnavutköy	850
Kabataş–Üsküdar	629
Sarıyer–Rumelikavağı–Anadolukavağı	601
Üsküdar–Kabataş	432
TOPLAM	142.256

Deniz Otobüsü

İstanbul Metropolen Alanı'nda deniz otobüsleri Batı Yakası'nda 8 adet, Doğu Yakası'nda 10 adet olmak üzere toplam 18 iskelede hizmet vermektedir. Ayrıca Güney Marmara kıyılarında 10 yerleşmeye deniz otobüsü ile ulaşım sağlanmaktadır (Tablo 3.12, Şekil 3.20).

Tablo 3.12 İstanbul'da deniz otobüsü iskeleleri
(İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. 2008)

Batı Yakası	Doğu Yakası	Marmara
Avcılar	Beykoz	Avşa adası
Bakırköy	Bostancı	Armutlu
Büyüçekmece	Burgazada	Bandırma
Beşiktaş	Büyükada	Bursa
İstinye	Heybeliada	Çınarcık
Kabataş	Kadıköy	Esenköy
Sarıyer	Kartal	Gemlik
Yenikapı	Kınalıada	Kumla
	Maltepe	Marmara adası
	Pendik	Yalova



Şekil 3.20 İstanbul'da deniz otobüsü hatları (sol: iç hatlar, sağ: dış hatlar)
(İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. 2008)

İstanbul Deniz Otobüsleri tarafından işletilmekte olan ve kentiçi denizyolu sistemleri arasında ortalama %10 oranında kullanım payına sahip olan deniz otobüsleri ile İstanbul'da günlük ortalama 26.000 civarında yolcu taşınmaktadır. Deniz otobüsü iskeleleri içinde şehiriçi hatlarda yolcu sayılarının yoğunlaştığı iskeleler Batı Yakası'nda Tarihi Yarımada'da Yenikapı ile Bakırköy ve Kabataş Doğu Yakası'nda ise Kadıköy, Bostancı, Kartal'dır (İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. 2008). İstanbul Metropolen Alanı içinde özellikle Marmara Denizi kıyısında yer alan önemli iskeleler arasında erişime destek veren deniz otobüsleri;

- Bostancı-Kadıköy-Yenikapı-Bakırköy,
- Bostancı-Kadıköy-Yenikapı,

- Bostancı-Kabataş,
- Boğaz Hattı,
- Bostancı-Kabataş-Kadıköy-Bakırköy-Avcılar,
- Pendik-Kartal-Maltepe-Bostancı-Kabataş-Bakırköy-Avcılar,
- Kabataş-Kınalı-Burgaz-Heybeli-Büyükada-Bostancı

hatlarında işletilmektedir. Ayrıca İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi seferlerinde iç hatlar kapsamında belirtilen ancak İstanbul Metropolitan Alanı'nın dışında güney Marmara kıyısında yeralan Yalova ile Kartal ve Bostancı iskelelerinden deniz otobüsü seferleri gerçekleştirilmektedir. Marmara Gemisi ile haftasonları Sarayburnu-Marmara Adası-Avşa Adası arasında sefer düzenlenmektedir. Diğer deniz otobüsü dış hat seferleri;

- Bostancı-Yenikapı-Armutlu Tatil Köyü-Armutlu,
- Yenikapı-Marmara Adası-Avşa Adası,
- Bostancı-Esenköy-Çınarcık,
- Kadıköy-Esenköy'dür.

Araba Vapuru ve Hızlı Feribot

İstanbul Metropolitan Alanı'nda şehir hatlarına bağlı araba vapuru ve feribot seferleri kentiçi deniz ulaşımına hizmet vermekte olan Sirkeci-Harem hattı ile şehirlerarası deniz ulaşımına hizmet vermekte olan Eskihisar-Topçular, Yenikapı-Bandırma, Yenikapı-Yalova ve son yıllarda hizmete açılmış olan Pendik-Yalova, Yenikapı-Bursa hatlarında işletilmektedir (Şekil 3.21). Sirkeci-Harem ve Eskihisar-Topçular hatları Türkiye Denizcilik İşletmeleri, diğer hızlı feribot (arabalı) seferleri ise İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi tarafından işletilmektedir.

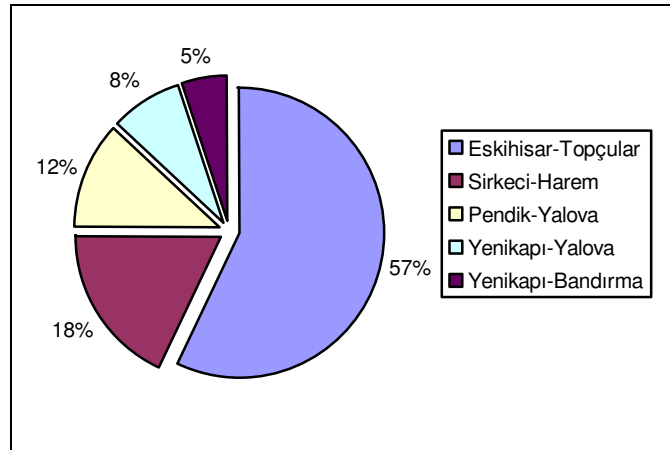


Şekil 3.21 İstanbul'da İDO'ya bağlı hızlı feribot hatları (İDO A.Ş., 2008)

Sirkeci-Harem hattı özellikle kentiçi trafiğinde arabalı Boğaz geçişine hizmet verirken Eskihisar-Topçular hattı İstanbul Metropolitan Alanı Anadolu'nun batısındaki kentlerle bağlayan karayolu trafiğine alternatif olup, İzmit Körfezi'ni dolaşmadan Güney Marmara kıyılarına doğrudan erişimi sağlamaktadır. Bu nedenle birinin kentiçi diğerinin ise şehirlerarası hatlarda hizmet vermesi yolcu sayıları ve araç sayılarında ters orantı yaratmaktadır. Buna göre Eskihisar-Topçular hattında araç sayısı yolcu sayısına göre açıkça yüksektir, Sirkeci-Harem hattında ise yolcu sayısı araç sayısının üç katıdır (Tablo 3.13). Eskihisar-Topçular arabalı vapur seferleri İstanbul Metropolitan Alanı'nın şehirlerarası arabalı denizyolu taşımacılığında ağırlıklı olarak tercih edilen hattır (Şekil 3.22). Bunda hızlı feribotlarda araba taşımacılığının ücret bakımından yüksek olması ve dolayısıyla sefer sayılarının gün içinde yalnızca belirli saatlerde yapılması, buna karşılık Eskihisar-Topçular arabalı vapur seferlerinin 24 saat boyunca sürekli gerçekleştirilmesi önemli bir etkidir. Yenikapı-Bursa, Yenikapı-Bandırma, Yenikapı-Yalova ve Pendik-Yalova hatlarında haftasonları ve yaz aylarında Marmara Denizi'nin güney sahillerine ve Ege, Akdeniz bölgelerine yönelen seyahatlerin artması nedeniyle ek seferler düzenlenmekte olup, mevcut seferlere bir veya iki sefer daha eklenmektedir.

Tablo 3.13 2005 yılında İstanbul'da feribot iskelelerine göre günlük ortalama yolcu ve araç sayıları (İDO A.Ş., 2005)

Hat Adı	Yolcu Sayısı	Araç Sayısı
Tarihi Yarımada Sirkeci-Harem	3.809	1.377
Harem-Tarihi Yarımada Sirkeci	3.990	1.046
Topçular	412	3.800
Eskihisar	441	3.793
Toplam	8.652	10.016



Şekil 3.22 Şehirlerarası ve yakalararası hatlara göre taşınan araç sayısı, 2007 (İstanbul Valiliği, 2008)

Motor

İstanbul kentiçi yolcu taşımacılığında deniz otobüsleri ve şehir hatları dışında taşımacılık yapan ve özel kişilerce işletilen deniz motorları TURYOL ve DENTUR-Avrasya olmak üzere iki ayrı kooperatif ve İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası bünyesinde faaliyet göstermektedirler. İstanbul'da deniz motorlarının işletildiği iskeleler aşağıdaki tabloda belirtilmektedir (Tablo 3.14). İstanbul'da deniz motorlarıyla taşınan yolcu sayısı 2006 yılında 95.000 civarındadır (İBB 2007-2011 Stratejik Planlama Raporu:77). Kooperatiflere ait hatlar ve taşıma karakteristikleri tablo 3.15 ve tablo 3.16'da verilmektedir. TURYOL bünyesinde kapasiteleri 150 ila 903 yolcu arasında değişen 60 adet deniz motoru mevcut olup toplam kapasite 25.837 yolcu/seferdir.

Tablo 3.14 İstanbul'da şehiriçi motor hatlarının işletildiği iskeleler
(TURYOL, DENTUR-Avrasya Grup, Yoltur -Den. Nak. Es. Od., 2008)

TURYOL	DENTUR-Avrasya	Den. Nak. Es. Od.
Çayırbaşı	Bebek	Eminönü (Tarihi Yarımada)
Haydarpaşa	Beşiktaş	Eyüp
Kabataş	Kabataş	Kasımpaşa
Kadıköy	Üsküdar	Boğaz Hattı
Karaköy	Eminönü (Tarihi Yarımada)	
Eminönü (Tarihi Yarımada)		

Tablo 3.15 DENTUR Avrasya Kooperatifi'ne ait hatlar ve işletme özellikleri
(İBB 1. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:88)

	Üsküdar-Beşiktaş	Üsküdar-Kabataş	Bebek-Eminönü	TOPLAM
Sefer Süresi	6 – 7 dakika	6 – 7 dakika	1 Saat	
Sefer Sıklığı	Zirve saatlerinde 3 dk	Zirve saatlerinde 5 dk	1 Saat	
Yolcu Sayısı	38.000 kişi/gün	4.500 kişi/gün	140 kişi/gün	42.640 kişi/gün

Tablo 3.16 TURYOL Kooperatifi'nin taşıdığı ortalama günlük yolcu sayısı (yolcu / gün)
(İBB 1. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu, 2002)

İskele	Motor Sayısı	Taşınan Yolcu Sayısı	Doluluk Oranı %	Kullanılmayan Kapasite %
Kadıköy	6	2.755	13,7	86,3
Haydarpaşa	6	2.445	12,1	87,9
Çayırbaşı	5	3.164	36,1	63,9
Üsküdar	6	7.638	30,0	70,0
Karaköy	11	2.882	6,7	93,3
Eminönü (Tarihi Yarımada)	11	10.687	25,2	74,8
Toplam/Ortalama	45	29.569	20,6	79,4

3.2.3 İstanbul Tarihi Yarımada'da Mevcut Ulaşım

İstanbul Metropoliten Alanı bütününde çalışılan ulaşım ve kademelenmesi tezin bu bölümünde Tarihi Yarımada ölçeğinde ele alınmaktadır. Tarihi Yarımada Silivri-Gebze arasında yayılan İstanbul Metropoliten Alanı'nda merkezi konumda yer almaktadır (Şekil 3.23). Çalışma alanı olarak belirlenen ve İstanbul Metropoliten Alanı içinde yer alan Tarihi Yarımada; Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, kuzeyinde Haliç, doğusunda İstanbul Boğazı, güneyinde Marmara Denizi ve batısında Ayvansaray ile Yedikule arasında kalan eski kent surları ile ayrıldığı Zeytinburnu ve Eyüp ilçeleriyle çevrilidir (Şekil 3.23).

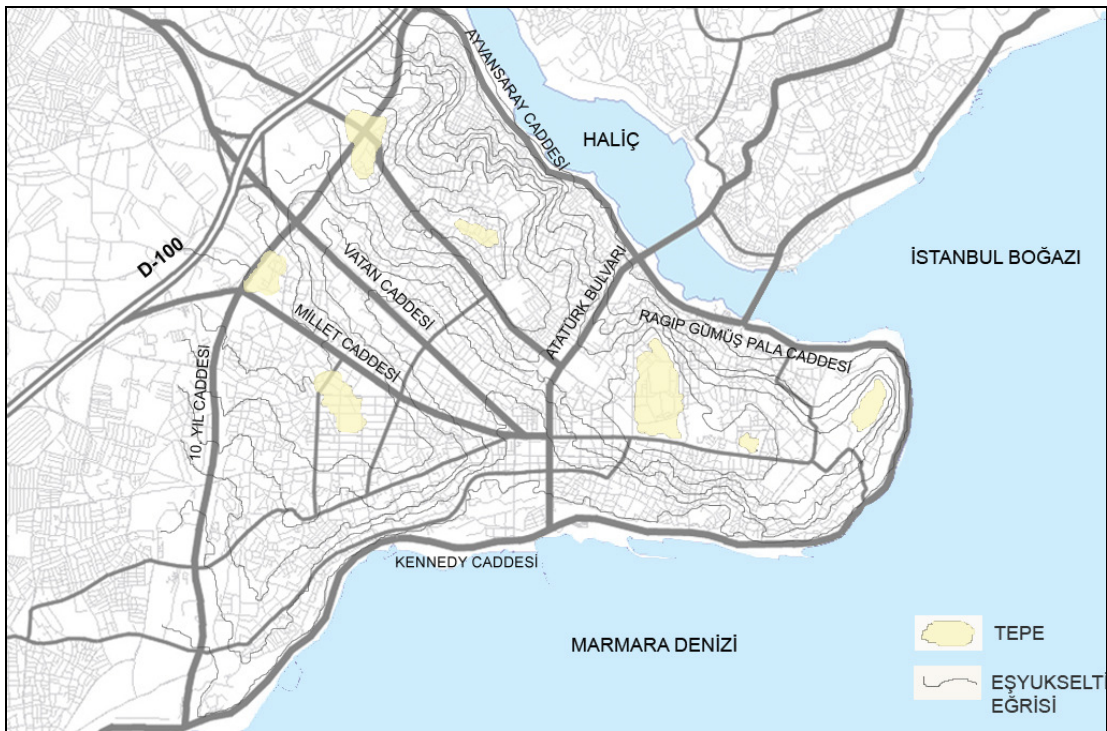
Tarihi Yarımada'nın Eminönü bölgesi, Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ve Zincirlikuyu-Levent-Maslak aksı ile bugün İstanbul Metropoliten Alanı'nın merkezi iş alanını (MİA) oluşturmaktadır. Ayrıca Tarihi Yarımada bütünü konumu, ulaşım ilişkileri, tarihsel süreçten gelen unsurları ve aynı zamanda sahip olduğu zengin değerleri bakımından İstanbul Metropoliten Alanı'nın ticaret, kültür, yönetim, eğitim ve sağlık hizmetlerinin yer aldığı önemli bir odağı durumundadır.



Şekil 3.23 Tarihi Yarımada'nın İstanbul Metropoliten Alanı içindeki konumu
(C. Hamamcıoğlu tarafından İBB'ye ait 2008 yılında oluşturulan yeni 'İstanbul İli İlçe Sınırları Haritası'ndan yararlanılarak hazırlanmıştır)

Üç tarafı su yüzeyleri ile çevrili yarımada Sarayburnu'nun gerisinden başlayarak Haliç'e paralel kuzeybatı yönünde uzanan tepeler ile Aksaray'dan yine kuzeybatı yönünde devam eden ve ikinci bir sırayı meydana getiren tepeler silsilesi ve aralarındaki vadiler Tarihi Yarımada'nın belirleyici yüzey şekilleridir. Tarihsel süreç içinde Tarihi Yarımada'nın

engebeli bir araziye sahip oluşu ketiğinde önemli yapıların yerleşiminde ve ulaşım arterlerinin belirlenmesinde önemli rol oynamıştır. Ancak günümüze yaklaştıkça Tarihi Yarımada'nın bu yüzey şekillerinin ortaya koyduğu topoğrafyaya uyumlu olarak ve tarihsel süreç içinde gelişmiş olan dokusu önceleri yangınlarla, 1925'den itibaren özellikle 1950'li ve 1960'lı yıllarda kentiçi karayolu ulaşım ağının gelişimini destekleyen yıkıcı müdahalelerle değişime maruz kalmıştır. Bunun neticesi olarak birçok tarihi eser ve sivil yapı tahrip edilerek Yarımada içinden günümüzde de metropoliten alana hizmet veren ve çok şeritli kentiçi ana güzergahlar (cadde, bulvar) olan Atatürk Bulvarı, Vatan, Millet, Fevzipaşa caddeleri ile, sahil kesiminde Kennedy, Ragıp Gümüşpala ve Ayvansaray caddeleri geçirilmiştir (Şekil 3.24).



Şekil 3.24 İstanbul Tarihi Yarımada'da topoğrafya ve mevcut karayolu ağı
(C. Hamamcıoğlu tarafından Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-129 kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır)

1995 yılında Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik ve 1° Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenen Tarihi Yarımada'nın geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemli ölçüde ticaret ve hizmet merkezi olma özelliğini sürdürmesi Suriçi yerleşmesini karayolu, raylı sistemler ve denizyolu gibi ulaşım türlerinin toplandığı ve şehirlerarası güzergahlara ve metropoliten alana bağlandığı bir merkez yapmaktadır. Günümüzde Tarihi Yarımada metropoliten alanın Yenikapı Limanı ve Sirkeci Tren İstasyonu bağlantıları ile kent dışına bağlandığı bir ulaşım odağı, transit alan ve transfer merkezi konumundadır. Toplu taşımacılıkta Eminönü merkez olarak kullanılmaktadır. Sahil yolları, Millet ve Fevzipaşa caddeleri ile Atatürk Bulvarı

(Yarımada dışına çıkan) yolculukların %65.5'i metropoliten alanın Batısı Yakası'na, %2.5'i Doğu Yakası'na yönelmekte, %32'si Tarihi Yarımada içinde gerçekleşmektedir (İstanbul Ulaşımında Acil Eylem Planı, 1998:7). 2010 yılı tahminlerine göre, Tarihi Yarımada'da günlük giriş-çıkış yapan yolculukların 1.3-1.4 milyon arasında olacağı ve belirtilen bu rakamın $\frac{3}{4}$ 'ünden fazlasını metropoliten alanın Batı Yakası ile ilgili yolculukların oluşturacağı, Doğu Yakası ile ilgili yolculukların ise %8-11 arasına gerileyeceği tahmin edilmektedir (İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu, 1997).

İstanbul Metropoliten Alanı içinde yeralan ilçelerin arasında gün içinde karşılıklı yoğun trafik ve yolcu hareketliliği (üretim-çekim) gerçekleşmektedir (Tablo 3.17 ve 3.18). 1996 yılı yolculuk çekim verilerine göre sırasıyla Tarihi Yarımada (Eminönü, Fatih ilçeleri), ile Kadıköy, Üsküdar ve Ümraniye ilçeleri metropoliten alanda yolculukların en fazla gerçekleştiği ilçeler olmuştur. Son on yılda (2006 yılı itibariyle) ise Tarihi Yarımada toplam yolculuk çekim değerleri açısından Gaziosmanpaşa ve Kadıköy ilçelerinin ardından üçüncü sıraya gerilemiştir. Bu yöndeki değişimde Tarihi Yarımada'da yolculuk çeken işlevlerde ve istihdamda az da olsa azalmanın yaşanması, buna karşılık özellikle metropoliten alanın Batı Yakası'nda Gaziosmanpaşa, Küçükçekmece, Bağcılar, Şişli, Bahçelievler ve Büyükçekmece, Doğu Yakası'nda Ümraniye, Kadıköy ve Üsküdar ilçelerinde nüfus ve istihdam değerlerinin artmasının rol oynadığı şeklinde değerlendirilebilir (Tablo 3.17, 3.18 ve 3.19). Tüm bu değişimlere ve ev-iş çekim yolculuk değeri 1996-2006 yılları arasında azalmasına rağmen Tarihi Yarımada İstanbul Metropoliten Alanı içinde ilçeler arasında en fazla iş çekiminin gerçekleştiği bölge olmayı sürdürmüştür (Tablo 3.19).

Tarihi Yarımada yolculuk yaratımı açısından 1996 yılında Kadıköy, Gaziosmanpaşa ve Ümraniye ilçelerinin ardından dördüncü sırada gelmiştir (Tablo 3.17). Ancak 2006 yılı ilçeler bazında yolculuk yaratımı (üretim) değerlerine bakıldığında 1996 yılına göre neredeyse iki katı artmasına rağmen sıralamada yedinci sıraya gerilemiştir (Tablo 3.18). 2006 yılı verileri dikkate alındığında Tarihi Yarımada'nın toplam ürettiği yolculuk değerinin 583.492'si sınırları içinde gerçekleşirken, 394.400'ü diğer ilçelere yönelmektedir (İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006:164-171).

Tablo 3.17 1996 yılına ait toplam yolculuk üretim ve çekim değerlerine göre İstanbul Metropolitan Alanı'nda ilk on içinde sıralanan ilçeler
(İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu, 1997: 3-10,3-11)

İlçeler	Toplam Yolculuk Yaratımı (ev-iş, ev-okul, ev-diğer, diğer)	İlçeler	Toplam Yolculuk Çekim (ev-iş, ev-okul, ev-diğer, diğer)
	1996		1996
Kadıköy	868.938	Tarihi Yarımada	1.387.701
Gaziosmanpaşa	648.108	Kadıköy	773.758
Ümraniye	585.093	Ümraniye	590.533
Tarihi Yarımada	578.798	Üsküdar	589.461
Üsküdar	494.321	Şişli	474.062
Bahçelievler	493.550	Bakırköy	469.308
Küçükçekmece	461.367	Küçükçekmece	395.842
Bayrampaşa	371.218	Bahçelievler	379.327
Bağcılar	345.531	Gaziosmanpaşa	363.678
Kartal	307.095	Beşiktaş	340.973
Tüm İlçeler	9.235.418	Tüm İlçeler	9.235.418

Tablo 3.18 2006 yılına ait toplam yolculuk üretim ve çekim değerlerine göre İstanbul Metropolitan Alanı'nda ilk on içinde sıralanan ilçeler
(İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006:96)

İlçeler	Toplam Yolculuk Üretim (Yaratım) (ev-iş, ev-okul, ev-diğer, diğer)	İlçeler	Toplam Yolculuk Çekim (ev-iş, ev-okul, ev-diğer, diğer)
	2006		2006
Gaziosmanpaşa	1.550.231	Gaziosmanpaşa	1.402.150
Ümraniye	1.374.653	Kadıköy	1.282.480
Kadıköy	1.196.245	Tarihi Yarımada	1.228.069
Küçükçekmece	1.165.828	Ümraniye	1.213.839
Bağcılar	1.157.875	Küçükçekmece	1.133.154
Üsküdar	1.113.400	Bağcılar	1.072.294
Tarihi Yarımada	977.892	Üsküdar	1.064.302
Bahçelievler	965.844	Şişli	949.703
Büyükçekmece	944.171	Bahçelievler	785.368
Pendik	823.559	Büyükçekmece	781.624
Tüm İlçeler	20.924.133	Tüm İlçeler	20.924.133

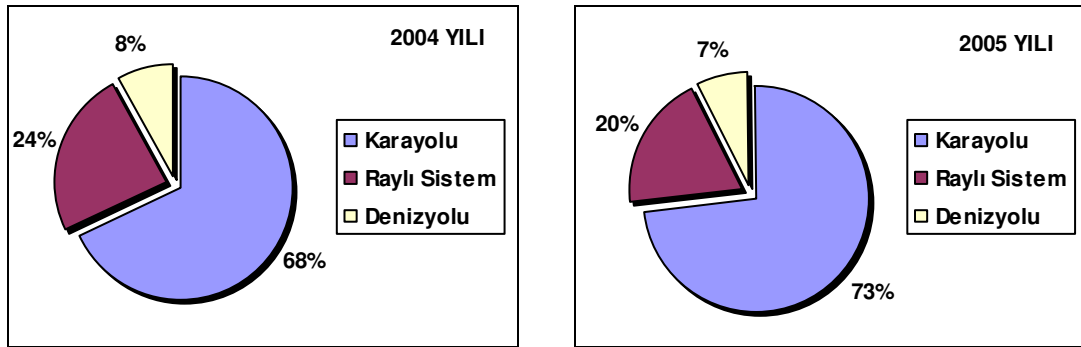
Tablo 3.19 1996-2006 yıllarında İstanbul Metropolitan Alanı'nda ilçelerin ev-iş yolculuk çekim değerleri
(İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006:164-165)

İlçeler	Ev-İş Çekim	İlçeler	Ev-İş Çekim
	1996		2006
Tarihi Yarımada	762.518	Tarihi Yarımada	490.273
Kadıköy	475.714	Küçükçekmece	441.685
Ümraniye	329.018	Şişli	420.072
Şişli	282.699	Ümraniye	398.584
Üsküdar	270.431	Kadıköy	384.491

2005 yılı itibariyle Tarihi Yarımada'da yolculukların sabah-akşam giriş çıkış zirve saatlerinde perde-kordon etüdları ortalama değerlerine göre %73'ü karayolu, %19.8'i raylı sistemler ve %7.2'si denizyolu ile sağlanmaktadır (Yardım, 2005) (Tablo 3.20, Şekil 3.26). Aşağıdaki 2005 yılı yolculukların türel dağılımını gösteren tablo ve şekillerdeki verilerde İstanbul Tarihi Yarımada'da kullanılmakta olan ulaşım türleri; karayolu, raylı sistemler ve denizyolu olmak üzere ayrılmaktadır.

Tablo 3.20 2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada'da zirve saatlerde gerçekleşen yolculukların türlere dağılımı (Yardım, 2005)

Zaman-Yön	Karayolu		Denizyolu		Raylı Sistem		Toplam	
	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)
Sabah-Giriş	87.915	68,6	13.735	10,7	26.477	20,7	128.127	100,0
Sabah-Çıkış	64.630	81,1	2.020	2,5	13.085	16,4	79.735	100,0
Akşam-Giriş	60.593	81,2	2.347	3,1	11.665	15,6	74.605	100,0
Akşam-Çıkış	66.894	60,7	14.164	12,8	29.171	26,5	110.229	100,0



Şekil 3.26 İstanbul Tarihi Yarımada'da 2004 ve 2005 yılı zirve saatlerde yolculukların ortalama türel dağılımı

(C. Hamamcıoğlu tarafından Yardım, 2005 verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır)

Tablo 3.20'de görüldüğü üzere, Tarihi Yarımada'ya karayolu ile sabah-giriş zirve saatlerde %68'in üzerinde bir oranda gerçekleşmektedir. Akşam çıkışlarında ise denizyolu ve raylı sistemleri kullanma oranlarında artış görülmekte ve kısmen karayolunu kullanma oranı %60 seviyelerine düşmektedir. Buna karşılık sabah zirve saatlerde çıkışta denizyolunu kullanma oranı %2.5 gibi oldukça düşük değerlere gerilerken, karayolunu kullanma oranı ise %80'in üzerine çıkmaktadır. Sabah zirve saatlerde Tarihi Yarımada'dan çıkışta denizyolu kullanımının dikkate değer bir oranda düşük seyretmesinin önemli nedenlerinden biri metropoliten alan içinde istihdamın 2006 yılı itibariyle Doğu Yakası'nda %29, Batı Yakası'nda ise %71 oranında olmasıdır (Gerçek, Şengül, 2007:85)

a) Karayolu Ulaşımı

Tarihi Yarımada'ya ulaşımında 2004 ve 2005 yılları arasında Şekil 3.26'da belirtilen %5 oranında kullanım artışının gerçekleştiği karayolu ulaşımı Theodosius Surları tarafından Ayvansaray, Edirnekapi, Sulukule, Ulubatlı Hasan Kapısı, Topkapı, Mevlana Kapı, Silivri Kapı, Belgradkapi, Yedikule Sur ve Yedikule sahil, Haliç yönünden ise Unkapanı Köprüsü ve Galata Köprüsü üzerinden toplam 12 giriş ve çıkış noktasından sağlanmaktadır (Şekil 3.27). İstanbul Metropoliten Alanı bütününe hizmet eden ve aynı zamanda kentlerarası karayolu ulaşımına hizmet veren D-100 Batı yönünden yaklaşılarak Millet ve Vatan caddeleri ve Ayvansaray üzerinden Tarihi Yarımada'ya bağlanmaktadır.



Şekil 3.27 İstanbul Tarihi Yarımada'da karayolu ulaşım ağı kademelenmesi ve karayolu giriş kapıları (C. Hamamcıoğlu tarafından Erel, Yardım, Gürsoy, ve Yüksel, 1998, Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003, Yardım, 2005 kaynaklarındaki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır)

2005 yılında lastik tekerlekli taşıtların sabah-akşam giriş-çıkış sayılarına göre en fazla kullanılan kapılar (Tarihi Yarımada'ya giriş noktaları); Yedikule sahil, Ulubatlı Hasan Kapısı, Unkapanı, Topkapı, Ayvansaray, Galata ve Edirnekapi'dir (Şekil 3.27, Tablo 3.21). Bu noktalara bağlanan ve Doğu-Batı doğrultusunda uzanan Kennedy, Fevzipaşa caddeleri, hafif raylı metro sisteminin geçtiği Vatan caddesi, tramvay hattının işletildiği Millet caddesi ile Yarımada'yı iki parçaya bölen, Kuzey-Güney doğrultusunda uzanan Atatürk Bulvarı iki yönlü, çok şeritli kentiçi ana yollardır. Ayrıca, Theodosius Surları'nın hemen dışında Kuzey-

Güney doğrultusunda uzanan, Ayvansaray-Yedikule sahili arasında Tarihi Yarımada'daki tüm karayolu girişlerine hizmet veren 10. Yıl Caddesi de 2x2 kentiçi ana yol statusündedir.

Tablo 3.21 2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada'da zirve saatlerde karayolu taşıtlarının trafiği* (Yardım, 2005)

SAYIM YERİ	Zaman-Yön	Otomobil	İETT-OHÖ	Körüklü Otobüs	Servis Araçları			Minibüs	Dolmuş	Kamyonet Panelvan	Topl.
					Minibüs	Midibüs	Otobüs				
YEDİKULE SAHİL	Sabah Giriş	4714	10	0	220	54	14	0	35	370	5417
	Sabah Çıkış	1032	4	0	78	5	2	0	18	124	1263
	Akşam Giriş	1715	6	0	45	5	4	0	12	217	2004
	Akşam Çıkış	4177	5	0	81	27	13	0	37	393	4733
TOPKAPI	Sabah Giriş	1270	186	26	131	28	7	0	0	123	1780
	Sabah Çıkış	1463	150	20	158	18	8	0	9	144	1970
	Akşam Giriş	1340	161	15	129	22	4	0	0	112	1783
	Akşam Çıkış	1637	166	15	175	18	7	0	12	166	2196
ULUBATLI	Sabah Giriş	3870	73	11	112	43	17	94	12	525	4757
	Sabah Çıkış	2892	70	15	92	61	19	96	0	473	3718
	Akşam Giriş	3740	82	15	117	41	14	76	13	590	4688
	Akşam Çıkış	3159	74	11	98	43	16	93	0	492	3986
EDİRNEKAPI	Sabah Giriş	977	155	2	45	34	4	226	0	197	1640
	Sabah Çıkış	993	180	3	59	33	5	224	0	199	1696
	Akşam Giriş	929	161	4	42	40	4	217	0	163	1560
	Akşam Çıkış	1014	172	6	25	29	4	218	0	194	1662
AYVANSARAY	Sabah Giriş	1639	55	4	196	18	7	0	4	401	2324
	Sabah Çıkış	988	52	5	152	14	10	0	4	221	1446
	Akşam Giriş	976	41	6	136	10	4	0	2	293	1468
	Akşam Çıkış	1556	43	4	145	9	9	0	2	423	2191
UNKAPANI KÖPRÜSÜ	Sabah Giriş	2074	125	14	259	121	14	0	120	172	2899
	Sabah Çıkış	3225	248	20	186	66	9	0	99	225	4078
	Akşam Giriş	2603	146	13	180	97	9	0	111	198	3357
	Akşam Çıkış	3180	178	18	131	59	12	0	91	207	3876
GALATA KÖPRÜSÜ	Sabah Giriş	1265	256	17	76	41	15	0	29	89	1788
	Sabah Çıkış	1486	96	5	82	41	10	0	11	59	1790
	Akşam Giriş	1329	218	17	33	21	4	0	10	101	1733
	Akşam Çıkış	1421	83	3	36	21	12	0	10	105	1691
TARİHİ YARIMADA TOPLAM	Sabah Giriş	17407	860	74	1213	380	87	350	200	2052	22623
	Sabah Çıkış	13732	800	68	896	270	65	320	141	1754	18046
	Akşam Giriş	14067	815	70	751	252	45	330	148	1933	18411
	Akşam Çıkış	17664	721	57	771	221	75	311	152	2275	22247

* Ticari taksi sayıları otomobil sayılarına dahil edilmiştir. Çift katlı otobüslerin oranı % 5'in altında olması nedeniyle de körüklü otobüs sayıları dahilinde verilmştir.

Günümüzde metropolün Batı Yakası'nda (aynı zamanda Tarihi Yarımada'nın batısı ve kuzey batısı) yeralan Eyüp, Gaziosmanpaşa ve diğer ilçelerle ilişkiyi sağlayan hatlı minibüs güzergahları Ulubatlı ve Edirnekapi'yı kullanmaktadır. Taksim-Yeşilyurt dolmuş güzergahı Unkapanı Köprüsü ve Yedikule Sahil girişlerini kullanarak Aksaray üzerinden hizmet vermektedir. Dolmuşların kullandığı diğer giriş-çıkış noktaları ise Topkapı, Ulubatlı, Ayvansaray ve Galata Köprüsü'dür. Belgradkapı, Silivrikapı ve Mevlanakapı'da otomobil ve servis minibüsü dışında taşıt kullanılmamaktadır. İETT ve Özel Halk otobüsleri Yedikule Sahil, Topkapı, Ulubatlı, Edirnekapi, Ayvansaray ile Unkapanı ve Galata köprülerini kullanarak Yarımada'ya giriş ve çıkış yapmaktadır. Körüklü otobüsler ise Ayvansaray, Edirnekapi, Ulubatlı, Topkapı ile Unkapanı ve Galata köprülerini kullanmaktadır. Otobüs ve servis taşıtlarının en fazla kullandığı, yolcu doluluğunun en fazla olduğu giriş-çıkış noktaları Yedikule Sahil, Topkapı, Ulubatlı ve Unkapanı Köprüsü'dür. Özellikle servis taşıtlarının bu dört kapıyı kullanmasında özel eğitim alanlarının dışında özellikle kamu hizmet alanlarının Yarımada içindeki konumu, metropoliten alan ile ilişkiler ve üst kademe yollar üzerinde yerleşmesi gibi konular dikkat çekmektedir.

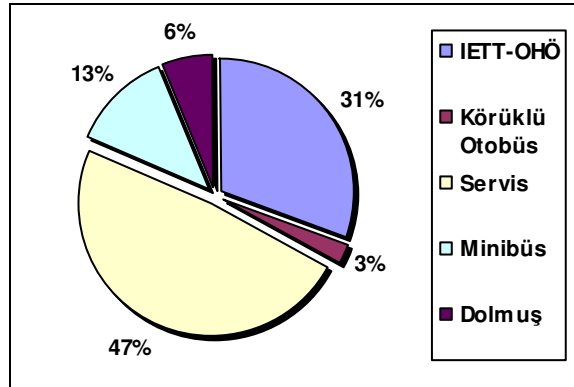
Tarihi Yarımada'ya sabah zirve saatlerde en yoğun taşıt girişi Bakırköy istikametinden gelerek Yedikule sahilinden giriş yapılan Kennedy Caddesi (5.417 taşıt/saniye), Zeytinburnu, Bayrampaşa, Eyüp, Güngören, Gaziosmanpaşa istikametinden giriş yapılan Ulubatlı Hasan Kapısı-Vatan Caddesi (4.757 taşıt/saniye) ve Beyoğlu yönünden Unkapanı Köprüsü ile Atatürk Bulvarı'na (2.899 taşıt/saniye) olmak üzere toplam 22.623 taşıt/saniye ulaşımı gerçekleştirirken, akşam Tarihi Yarımada'dan çıkışta bu sıralama değişmemektedir ve toplam 22.247 taşıt/saniye'ye çıkmaktadır (Tablo 3.21). Ayrıca, sabah zirve saatlerde en fazla taşıt girişinin Yarımada'nın batısından Yedikule sahil ve Ulubatlı Hasan Kapısı yönünden, en fazla taşıt çıkışının Unkapanı Köprüsü yönünde gerçekleşmesi Tarihi Yarımada'nın trafik yoğunluğunda transit yolculukların önemli bir paya sahip olduğunu göstermektedir.

Tarihi Yarımada'da sabah zirve saatlerde en yoğun taşıt çıkışı Unkapanı Köprüsü'nden Beyoğlu-Beşiktaş yönünde (4.078 taşıt/saniye), Ulubatlı Hasan Kapısı'ndan D-100 ve Rami Kışla Caddesi ve Eski Edirne Asfaltı ile Bayrampaşa, Esenler, Güngören yönünde (3.718 taşıt/saniye) ve Topkapı'dan Millet Caddesi ile Zeytinburnu yönünde (1.970 taşıt/saniye) olmak üzere toplam 18.046 taşıt/saniye gerçekleştirirken, akşam zirve saatlerde girişler Ulubatlı Hasan Kapısı (4.688 taşıt/saniye), Unkapanı (3.357 taşıt/saniye) ve Yedikule Sahil (2.004 taşıt/saniye) olarak sıralanmaktadır ve toplam 18.411 taşıt/saniye olarak gerçekleşmektedir (Tablo 4321). Tüm saatler ve yönler dikkate alındığında, karayollarında otomobil kullanımı

yaklaşık %75 değerine ulaşmaktadır. Buna karşılık otobüs taşıtlarının oranı ise %5'in altındadır (Tablo 3.21). Bu durum Tarihi Yarımada'nın karayolu trafik yoğunluğunda özel otomobil kullanımının ağırlıkta olmasının önemli bir sorun olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca “yapılan doluluk etüdleri sonucunda otomobillerin ortalama 1,7 yolcu/taşıtlar doluluğuna sahip olduğu belirlenmiştir” (Yardım, 2006).

Tarihi Yarımada'da lastik tekerlekli toplu taşımacılığın en yoğun olarak işletildiği ana yollar sırasıyla Atatürk Bulvarı, Fevzipaşa Caddesi, Millet Caddesi, Avyansaray-Ragıp Gümüşpala-Kennedy caddeleri ve Avyansaray-Yedikule sahili arasında, surdışında kalan 10. Yıl Caddesi'dir. Tarihi Yarımada'da hizmet veren ana yolları kullanan lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının yarıya yakını servis taşıtları oluşturmaktadır (Şekil 3.28). Servis araçlarını sırasıyla %31 oranında İETT ve Özel Halk Otobüsleri, %13 oranında minibüs taşıtları, %6 oranında körüklü ve çift katlı otobüsler ve %3 oranında dolmuşlar takip etmektedir. Toplu taşımacılıkta servis araçlarının yüksek oranda işletilmesi bir sonraki başlık olan “İstanbul Tarihi Yarımada'da Mevcut Hizmet Alanları” bölümünün konusuyla doğrudan bağlantılıdır. Bu noktada Tarihi Yarımada'da metropoliten alana hizmet vermekte olan çok sayıdaki yönetim, sağlık, eğitim gibi kamu kurumları ile bu kurumlarda çalışan personelin ulaşımına hizmet veren servis araçlarının kullanım oranını ilişkilendirmek mümkündür.

2005 yılı verilerine göre Tarihi Yarımada'da otomobil, İETT ve Özel Halk Otobüsleri ile taşınan yolcuların oranı % 76'dır (Yardım, 2005). Taşınan yolcu sayısının yarısı otomobil diğer yarısı ise otobüsleri kullanmaktadır. Yukarıda belirtildiği gibi Yarımada içinde karayolu trafiğinin yaklaşık %75'ini otomobiller oluştururken, karayolu trafiğinin %5'ini oluşturan otobüslerle de yolcuların yaklaşık yarısının taşınması Tarihi Yarımada'daki ana yollarda yaşanan trafik yoğunluğunun çok önemli nedenlerinden birini açıkça ortaya koymaktadır.



Şekil 3.28 İstanbul Tarihi Yarımada'yı kullanan lastik tekerlekli toplu taşımacılığa hizmet veren taşıtların türel dağılımı

(Tablo 3.21'deki toplam değerler dikkate alınarak hazırlanmıştır)

Tarihi Yarımada'da yukarıda belirtilen ana yollara dağıtıcı ve toplayıcı görevi yapan 2x1 şeritli ikinci derece yollar aşağıda belirtilmektedir (Erel vd., 1998:14-15, Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-337).

- 1 Numaralı Yol: Yedikule Kapısı ile Beyazıt'ta Ordu Caddesi'ni bağlayan Yedikule–Orgeneral Abdurrahman Nafiz Gürman–Küçük Langa–Hayriye Tüccarı caddeleri,
- 2 Numaralı Yol: Belgradkapı ile Aksaray'da Millet Caddesi'ne ulaşan Hamza Mektebi Sokak–Kocamustafapaşa Caddesi,
- 3 Numaralı Yol: Aksaray'da Mustafa Kemal Caddesi ile Eminönü'nü bağlayan Ordu–Yeniçeriler–Divanyolu–Alemdar–Hüdavendiğar–Muradiye caddeleri,
- 4 Numaralı Yol: Fevzipaşa–Vatan–Millet ve Koca Mustafa Paşa caddelerini bağlayan Oğuzhan–Kızılelma–Akdeniz caddeleri,
- 5 Numaralı Yol: Millet Caddesi ile Koca Mustafa Paşa Caddesi'ni birbirine bağlayan Külliye–Mermer–Vezir ve Başvekil caddeleri (Şekil 3.27).

Ana yollar arasında taşıt trafiğini aktaran ikinci derece yolların büyük bölümü süreklilik göstermemektedir. Buna neden olarak topoğrafik eşiklere işaret etmek, ayrıca Tarihi Yarımada'nın kentsel sit alanı olması ve dolayısıyla karayolu ağının günümüzün (yoğun) taşıt trafiği için tasarlanmadığı gerçeğini hatırlamak yerinde olacaktır. Birinci ve ikinci kademe yolların haricindeki tüm yollar üçüncü ve daha alt kademe yollardır. Bu yollar topoğrafik koşullar, tarihi kent dokusu içinde yeralma gibi nedenlerle taşıt trafiği için yeterli olmayan en kesitlere sahip, organik ulaşım ağı örüntüsü özelliğinde yollardır.

b) Raylı Sistemlerle Ulaşım

Günümüzde Tarihi Yarımada İstanbul Metropoliten Alanı'nda farklı türde raylı sistemlerin işletildiği ve kullanım yoğunluğunun arttığı bölgedir. Tarihi Yarımada'da işletilmekte olan raylı sistemler ve istasyonları aşağıda belirtilmektedir (Şekil 3.25):

- TCDD Banliyö hattı Tarihi Yarımada'da Sirkeci Ana Terminali'nden başlayıp, Sur-i Sultani içinden geçmekte ve Cankurtaran-Kumkapı-Yenikapı-Kocamustafapaşa-Yedikule istasyonu sonrası Yarımada dışına çıkarak Halkalı Terminali'ne ulaşmaktadır.
- Hafif Raylı Sistem Vatan Caddesi üzerinde Aksaray-Emniyet-Ulubatlı istasyonu sonrası Yarımada dışına çıkarak Esenler Otogarı ve Atatürk Havalimanı'na ulaşmaktadır.

- Tramvay Kabataş yönünden gelip Galata Köprüsü üzerinden Tarihi Yarımada içinde Eminönü-Sirkeci yönünde Divanyolu, Yeniçeriler, Ordu ve Millet caddeleri istikametinde Gülhane-Sultanahmet-Çemberlitaş-Beyazıt-Üniversite-Laleli-Haseki-Fındıkzade-Çapa-Pazartekke durakları sonrasında Yarımada dışına çıkarak Zeytinburnu'na ulaşmaktadır.

TCDD Banliyö hattı Tarihi Yarımada'daki raylı sistemler arasında zirve saatlerde sabah giriş ve akşam çıkışta %41'in üzerindeki yolcu sayısı oranı ile en çok kullanılan ulaşım türüdür (Tablo 3.22). Bu yönlerde yaklaşık 12 bin ylc/sa'lık hacim önemli bir talep olduğunu göstermektedir. Zirve saatlerde sabah çıkış ve akşam girişte ise hafif raylı sistem-HRS %40 civarında yolcu/saat hacmi ile ağırlıklı olarak kullanılan ulaşım sistemidir. Hafif raylı sistemi ortalama %30 oranla kullanılan tramvay izlemektedir (Tablo 3.22).

Tablo 3.22 2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada'da zirve saatlerde raylı sistemlerle giriş-çıkış yapan yolcu trafiği (Yardım, 2005)

Zaman-Yön	TCDD		HRS		TRAM-SUR		TRAM-HALİÇ		Toplam	
	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)
Sabah-Giriş	11.826	44.7	7.166	27.1	6.820	25.8	665	2.5	26.477	100.0
Sabah-Çıkış	2.568	19.6	5.486	41.9	4.260	32.6	771	5.9	13.085	100.0
Akşam-Giriş	2.996	25.7	4.518	38.7	3.380	29.0	771	6.6	11.665	100.0
Akşam-Çıkış	12.155	41.7	10.102	34.6	5.780	19.8	1.134	3.9	29.171	100.0

Yapımı sürmekte olan ve 2010 yılında işletilmeye açılması düşünülen, 70.000 ylc/sa./tek yön kapasiteye sahip olacak Taksim-Tarihi Yarımada Yenikapı metrosu ile Tarihi Yarımada'da Havalimanı-Aksaray arasında çalışan hafif raylı metro sistem hattının Yenikapı'ya uzatılması ve ayrıca 75.000 ylc./sa./tek yön kapasiteye sahip olacak Marmaray hattı ile Tarihi Yarımada'nın metropoliten alanın farklı kesimleriyle olan erişim ilişkisi yüksek oranda artacaktır. Kurgulanan ve inşaatı devam etmekte olan raylı sistem güzergahlarının Tarihi Yarımada'da buluşması arazi kullanımının yanısıra, gelecekte de insan hareketi yoğunluklarının Yarımada bütününde süreceğinin göstergesidir.

c) Denizyolu Ulaşımı

Tarihi Yarımada'da İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi'ne (İDO) bağlı deniz otobüsleri ve TURYOL'un işlettiği deniz motorları kentiçi deniz ulaşımına hizmet vermektedir. Tarihi Yarımada'da deniz ulaşımını önemli oranda gerçekleştiren Şehirhatları İşletmeciliği'ne bağlı çalışan şehirhattı vapurları 2005 yılında İDO'ya devredilmiştir. Bu durum İstanbul'un kentiçi deniz ulaşımında İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi'nin payını büyük oranda artırmıştır.

Yarımada'daki iskeleler ve hatlar şunlardır (Şekil 3.25);

- ŞH Balat Yolcu İskelesi (Fener, Ayvansaray, Sötlüce, Eyüp, Kasımpaşa, Eminönü, Üsküdar hattı),
- ŞH Eminönü Yolcu İskelesi (Bostancı, Kadıköy, Harem, Üsküdar, Boğaz hatları),
- İDO Eminönü Yolcu İskelesi (Bostancı, Kadıköy, Bakırköy, Avcılar hatları),
- TURYOL Eminönü Yolcu İskelesi (Kadıköy, Karaköy, Üsküdar, Haydarpaşa hatları),
- ŞH Sirkeci Arabalı Vapur İskelesi (Harem hattı),
- ŞH Sirkeci Yolcu İskelesi (Bostancı, Adalar, Yalova, Çınarcık hatları)
- İDO Yenikapı Yolcu İskelesi (Bostancı, Kadıköy, Bakırköy, Avcılar, Bandırma, Yalova, Çınarcık, Esenköy, Armutlu, Avşa, Mudanya hatları)

Eminönü'nden Üsküdar, Kadıköy, Adalar ve Boğaz'a şehirhatları yolcu vapur seferleri, Kadıköy ve Boğaz'a deniz otobüsü seferleri, Harem'e arabalı vapur seferleri, Üsküdar, Kadıköy ve Karaköy'e motor seferleri, Boğaz'a, Adalar'a ve Haliç'e gezi vapuru ve tekne turları yapılmaktadır. Ayrıca Sirkeci-Sarayburnu'ndan kentlerarası feribot seferleri ve Yenikapı'dan Boğaz turu motor seferleri yapılmaktadır (Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-341).

Yarımada'nın denizyolu ulaşımında yolcu taşımacılığı en fazla şehirhatları yolcu vapurları ile yapılmaktadır. Şehirhatları yolcu vapurlarını sırasıyla deniz otobüsleri ve deniz dolmuş motorları takip etmektedir. Sabah zirve saatlerde Tarihi Yarımada'dan çıkışta deniz otobüsleri şehirhatları vapurlarına göre daha fazla yolcu taşımaktadır (Tablo 3.23).

Yenikapı ve Sirkeci yolcu iskelelerinden Güney Marmara kıyılarındaki yerleşmelere kentlerarası seferler düzenlenmektedir. Tarihi Yarımada'daki diğer yolcu ve araba vapuru iskeleleri metropoliten alan içindeki iskelelere bağlantılı seferlerle denizyolu ulaşımına hizmet vermektedir. Bu durum Yenikapı ve Eminönü-Sirkeci iskelelerini gerek şehirlerarası gerekse

metropoliten alan denizyolu ulaşımında iki önemli odak yapmakta, transit yolcu yükü Yarımada'nın ulaşım sistemine (karayolu ve raylı sistemler) ek yük getirmektedir.

Tablo 3.23 2005 yılında İstanbul Tarihi Yarımada'ya zirve saatlerde denizyolu ile giriş-çıkış yapan yolcu trafiği (Yardım, 2005)

Zaman-Yön	Yolcu Vapuru		Deniz Otobüsü		Motor (Turyol)		Toplam	
	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)	(ylc/sa)	(%)
Sabah-Giriş	9.323	67.9	1.659	12.1	2.753	20.0	13.735	100.0
Sabah-Çıkış	692	34.3	1.124	55.6	204	10.1	2.020	100.0
Akşam-Giriş	1.549	66.0	514	21.9	284	12.1	1.347	100.0
Akşam-Çıkış	9.635	68.0	2.413	17.0	2.116	14.9	14.164	100.0

3.3 İstanbul Tarihi Yarımada'da Mevcut Hizmet Alanları

Tezin bu bölümü iki aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşamada Tarihi Yarımada'daki hizmet alanlarını oluşturan ticaret, ulaşım, konaklama ve donatı alanlarının (yönetim, eğitim, sağlık, sosyo-kültürel donatılar, açık ve yeşil alanlar, dini tesisler) yerleşimlerini etkileyen hususlar, tarihsel süreç, yakın geçmişte ortaya çıkan gelişmeler ve mevcut durum ortaya konulmaktadır. İkinci aşama tezin alan çalışmasına ilişkin problem tanımlaması ve açıklamalar doğrultusunda İstanbul Tarihi Yarımada'da yeralan hizmet alanları kapsamındaki donatı alanlarından yönetim, eğitim ve sağlık tesis alanlarının 'metropoliten alan ölçeğinde' ve 'semt ölçeğinde' hizmet veren olmak üzere, 2007 yılında alan çalışması kapsamında gerçekleştirilen çalışmalar da gözönünde bulundurularak, sözkonusu hizmet-donatı alanlarının ayrıntılı tespiti ve konumlarının ulaşım ilişkileriyle bağlantılı olarak belirlenmesi konularını içermektedir.

Geçmişte dünya imparatorluklarına başkentlik yapmış olan İstanbul (bugünkü Tarihi Yarımada) jeopolitik konumu ve ulaşım ilişkileriyle yönetim merkezi, ekonomik merkez, kültür ve sanat merkezi, ulaşım merkezi olma görevlerini sürekli korumuştur. Bu işlevleri yerine getirmek üzere Tarihi Yarımada hizmet yapılarının özenle inşa edildiği, yoğun olarak bu tür yapılarla bezenmiş bir kentsel alan olarak belirmektedir. Tarihi Yarımada'da yeralan hizmet alanlarının türleri aşağıda belirtilmektedir (Tablo 3.1). Bunlar;

1. Ticaret Alanları
2. Konaklama Alanları
3. Teknik Altyapı ve Ulaşım Alanları
4. Donatı Alanları

- Yönetim Alanları
- Eğitim Alanları
- Sağlık Alanları
- Sosyal-Kültürel Alanları
- Açık ve Yeşil Alanlar
- Dini Tesislerdir.

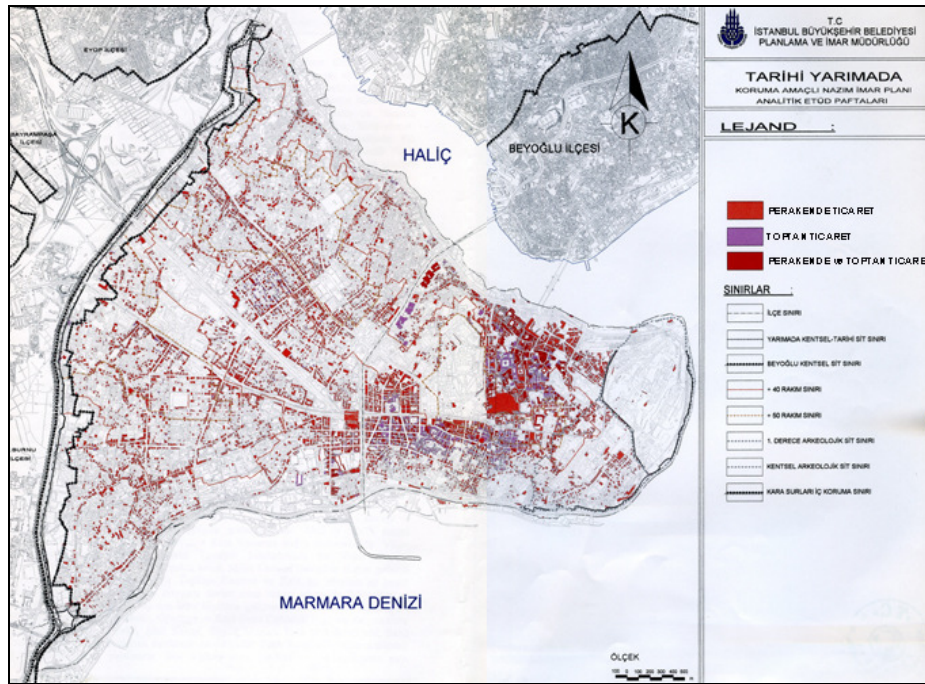
Yarımada'nın 1562.6 hektar olan toplam alanının 1141.9 hektarını (%73.4) hizmet alanları oluşturmaktadır. Geriye kalan 420.7 hektarlık (%26.6) alanın büyük bölümünü ise konut ve imalathane alanları kapsamaktadır (Tablo 3.1). Konut alanları Tarihi Yarımada'nın ¼'ünü oluşturmaktadır.

Ticaret Alanları

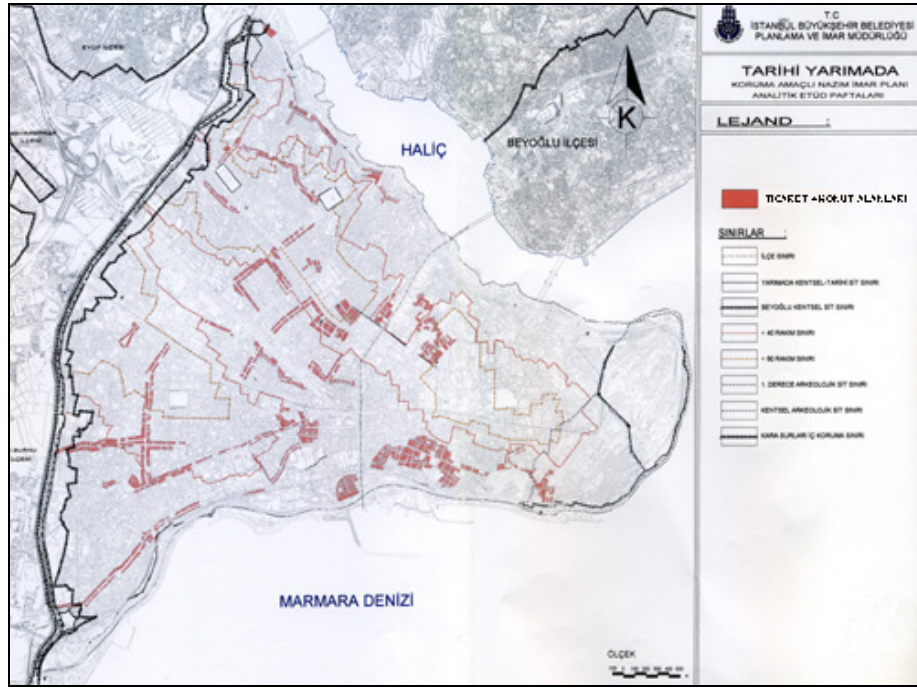
Tezin kavramsal bölümünde 'kentsel hizmet alanları' başlığı altında açıklandığı üzere kentlerde yeralan merkez işlevlerinden biri ticaret alanlarıdır. Geçmişte İstanbul'un ticaret merkezi Tarihi Yarımada'nın Eminönü bölgesinde Kapalı Çarşı, Hanlar Bölgesi ve çevresi olmuştur. Günümüze doğru Yarımada ticaret merkezi olma özelliğini geliştirerek sürdürmüştür ve İstanbul Metropolitan Alanı'nın ticaret merkezi durumundadır. Ayrıca özellikle Eminönü bölgesinde yeralan ticaret alanları Yarımada'nın tarihsel kimliğinin ve hafızasının bir parçasıdır. Ticaret alanlarının önemli bölümü Beyazıt, Dayahatun, Mercan, Tahtakale, Rüstempaşa, Sururi, Molla Fenari, Hobyar, Alemdar, Yavuz Sinan, Sarı Demir mahalleleri ile Mesihpaşa, Kemalpaşa, Balabanoğlu, Mimar Kemal, Mimar Hayrettin, Emin Sinan mahallelerinin Divanyolu ve Ordu Caddesi'ne bakan bölümlerinde, Kumkapı Meydanı ve çevresinde, Katip Kasım Mahallesi'nin Mustafa Kemal Paşa Caddesi'ne bakan yapı adalarında, Aksaray çevresinde ve İMÇ bloklarında yer almaktadır. Ayrıca uzmanlaşmanın olduğu Tarihi Yarımada'nın ticaret alanlarında Hanlar Bölgesi, Tahtakale, Sultanhamam ve Unkapanı toptan ve perakende ticaret alanı, Gedikpaşa ve Beyazıt tekstil ve deri ürünleri imalatının ve aynı zamanda ticaretinin yapıldığı, Kapalı Çarşı ve çevresi altın, gümüş gibi değerli eşyaların atölyelerinin bulunduğu ve ticaretinin yapıldığı bölgelerdir. Geçmişte Haliç'teki iskele ve limanlara yakın konumda yeralan ve ilerleyen dönemlerde demiryolu ile bağlantısı kurulan Tarihi Yarımada'nın Eminönü ve Sirkeci dışında ticaret alanları daha çok Fevzipaşa, Millet, Vatan caddeleri gibi 1950'li yıllardan sonra açılan ana yollar ve bu yolları dik olarak kesen ve birbirine bağlayan ikinci kademe yollar olan Akdeniz, Oğuzhan ve Kızıl Elma caddeleri boyunca yerseçmektedir (Şekil 3.29). Tarihi Yarımada'daki yalnızca ticarete

yönelik eylemlerin gerçekleştirildiği alanların toplamı 113 hektardır ve toplam alan içindeki payı %7.2'dir (Tablo 3.1).

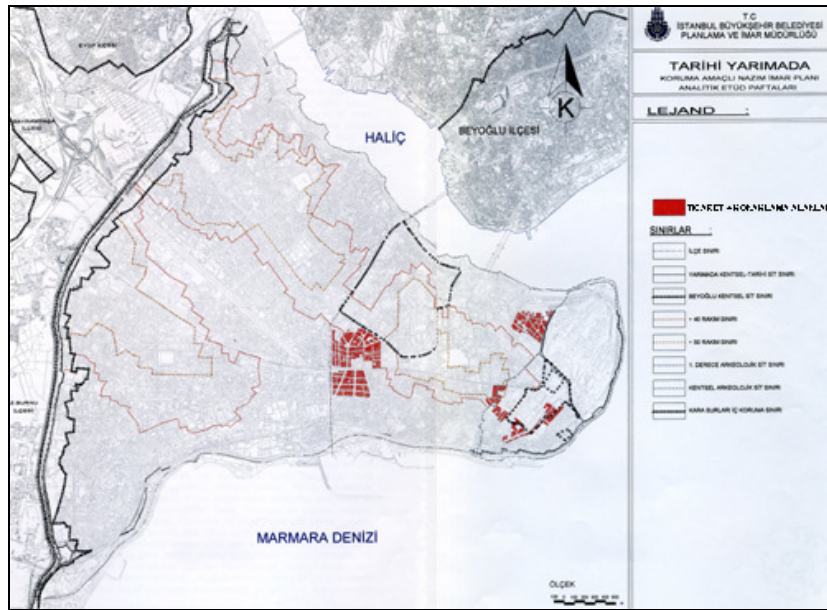
Tarihi Yarımada bütününde yalnızca ticaret eylemlerinin gerçekleştirildiği alanlar dışında ticaret+konut, ticaret+konaklama ve ticaret+imalat alanları da bulunmaktadır. Ticaret+konut alanları Süleymaniye, Molla Hüsrev, Kalenderhane, Katip Kasım, Nişanca, Muhsine Hatun, Şehsuvar, Yalı, Çakırağa, Kırkçeşme, Hüsambey, Sofular mahallelerinde, Piyer Loti Caddesi boyunca, Karagümrük, Fener, Balat, Küçük Mustafa Paşa, Samatya, Mevlana Kapı gibi semt merkezleri ile ikinci ve daha alt kademedeki cadde ve sokakların çevresinde gelişme göstermektedir (Şekil 3.30). Tarihi Yarımada bütününde toplam 70.2 hektar alana yayılan ticaret+konut alanlarının toplam alan içindeki payı %4.6'dır. Ticaret+imalat alanları ise 8.8 hektardır ve toplam alan içindeki oranı %0.6'dır (Tablo 3.1). Tarihi Yarımada'daki ticaret+konaklama alanları toplam 25.1 hektardır ve Yarımada'nın %4.9'unu oluşturmaktadır (Şekil 3.31).



Şekil 3.29 Tarihi Yarımada'da mevcut perakende ve toptan ticaret alanlarının dağılımı (Tarihi Yarımada 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-305)



Şekil 3.30 Tarihi Yarımada’da mevcut konut+ ticaret alanlarının dağılımı
(Tarihi Yarımada 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-308)



Şekil 3.31 Tarihi Yarımada’da mevcut ticaret+konaklama alanları dağılımı
(Tarihi Yarımada 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-310)

Konaklama Alanları

İstanbul’un tarihi ve kültürel mirasının önemli bölümünü barındıran Tarihi Yarımada bir prestij alanı olarak günümüzde de metropoliten alan ve ülke etki alanına sahip çok sayıda kamu ve özel hizmet donatısını bünyesinde bulundurmasının yanı sıra köklü geçmişi ile önemli bir ticaret ve kültür merkezidir. Kente gelen ziyaretçilerin Yarımada’ya yönelmesi ve

tarihi çevre içerisinde konaklama talebi, tarihi çevrelere artan ilgi, ziyaretleri ve konaklamayı metropoliten alan ve ülke ölçeğini aşan, uluslararası ölçekte verilen bir tür hizmet haline getirmektedir. Bu bağlamda konaklama alanları ilerleyen süreçte Tarihi Yarımada'da önde gelen işlev alanlarından biri olma yönünde gelişmektedir.

Günümüzde Tarihi Yarımada'da üç ayrı hedef kitlesine sahip konaklama birimleri ve yersektikleri bölgeler bulunmaktadır. Bunlar; tekstil ürünleri ağırlıklı bavul ticaretinin yapıldığı Laleli bölgesi, Anadolu'dan göçle gelen kişilerin konakladığı birimlerin (bekar odaları) bulunduğu Hocapaşa, Süleymaniye ve İstanbul'a kültürel, toplantı ve turizm amaçlı etkinlikler için gelen kişilerin konaklama mekanlarının yer aldığı Sultanahmet, Binbirdirek ve Cankurtaran'dır.

Eminönü bölgesinde toptan ve perakende ticaret alanları, imalathaneler yer almakla birlikte 1990'lı yıllardan itibaren Laleli kesimi Doğu Avrupa ülkelerine tekstil ve deri mamülleri ihracatı merkezi durumuna gelmiş ve iş için gelen ziyaretçilerin konaklaması için yine aynı bölgede birçok otel hizmete açılmıştır. Ancak gerçekleşen ekonomik işlem bölgede rant değerlerini artırmış, konut alanları yoğun baskı altında kalmış ve iskan nüfusu azalma eğilimine girmiştir.

Tarihi Yarımada'daki yalnızca konaklama hizmeti veren tesis alanları Laleli'de Ordu Caddesi üzerinde, Sultanahmet ve Cankurtaran'da, Millet Caddesi üzerinde Topkapı civarında ve Vatan Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Bununla birlikte son yıllarda Hocapaşa çevresinde de yurt dışından gelen ziyaretçilerin konaklamasına yönelik oteller gelişme göstermektedir. Bu bölgelerdeki konaklama birimlerinin toplam alan büyüklüğü 4.3 hektardır ve bu rakam Yarımada'nın %0.3'ünü oluşturmaktadır (Tablo 3.1). Bunların yanı sıra Yarımada'da konaklama+konut alanları da yine ağırlıklı olarak Sultanahmet ve Cankurtaran çevresinde yer almaktadır. Pansiyon ve ev pansiyonu tarzındaki tesislerin yoğunlaştığı bu bölgeler toplam 5.7 hektardır ve Yarımada'nın %1.1'lik alanını kaplamaktadır.

Teknik Altyapı ve Ulaşım Alanları

19. yüzyıla kadar İstanbul'da kentiçi ulaşımı karada hayvan üzerinde, hayvanların çektiği araçlar ve yaya olarak, ayrıca denizyolu ulaşımı ile sağlanmıştır. 19. yüzyılın sonlarından itibaren kentiçinde atlı tramvay güzergahlarının gelişmesini kentlerarası ve uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolunun Avrupa kıtasındaki son noktası olan Sirkeci Tren Garı'nın inşası ve ayrıca Haliç'in liman özelliğini zaman içinde

Karaköy kıyısındaki Salıpazarı Limanı'na ve Doğu Yakası'nda Haydarpaşa Tren Garı'yla bağlantılı Haydarpaşa Limanı'na devretmesi izlemiştir. Sirkeci Tren Garı ve demiryolu güzergahının ardından Tarihi Yarımada, tüm dünyada olduğu gibi, İstanbul'da da gelişen ulaşım teknolojileri için gerekli yol, şehiriçi toplu taşıma ve kentlerarası terminallerin inşa edildiği ve 3.2.1'de "İstanbul'da ulaşımın tarihsel süreç içinde gelişimi" alt başlığında aktarılan kentiçi ve kentlerarası ulaşım alanındaki yatırımlar ve gelişmeler doğrultusunda zamanla tüm İstanbul'un ulaşım aktarma merkezi durumuna gelmiştir.

1940'lı yıllarda Prost'un İstanbul için hazırladığı planda önerildiği üzere, Tarihi Yarımada'nın güneyinde Yenikapı'da karayolu ve demiryolu bağlantılı kentlerarası yolcu limanının inşası sonrasında Yarımada içinde lastik tekerlekli taşıtlar için büyük alanları kaplayan, tarihi dokuyu ve meydanları ortadan kaldıran, mahalleleri parçalayan çok şeritli yollar inşa edilmiştir. Karada çok şeritli yolların inşasında yine aynı planda alınan kararlar doğrultusunda sanayi alanı olarak belirlenen Haliç ve çevresinde fabrikaların ve atölyelerin yapılması, kentlerarası demiryolu, denizyolu ve karayolu yolcu ve yük taşıma terminallerinin Tarihi Yarımada'da yerleşmesi gibi nedenler bulunmaktadır. Günümüzde de birinci kademedeki hizmet veren bu yollar; Atatürk Bulvarı, Mustafa Kemal Paşa, Fevzipaşa, Vatan, Millet caddeleri ve Atatürk Hava Limanı-Yeşilköy yönünden gelip Sarayburnu'ndan dolaşarak (Haliç üzerindeki köprülerle Beşiktaş, Taksim yönüne) Eyüp yönüne devam eden ve tüm Yarımada'nın sahilini kateden Kennedy, Ragıp Gümüşpala ve Ayvansaray caddeleridir. Bugün Tarihi Yarımada sahilini dolaşan yollar kıyı alanları doldurularak elde edilmiş ve ulaşım alanları ile yeşil alanlar içinde değerlendirilen alanlardır.

Süreç içinde Tarihi Yarımada'da yerleşen işlevlerin gün içinde yüksek değerlerde yolculuk çekmesi bazı yolcu ve yük taşımacılığıyla ilişkili işlev alanlarının Sur dışına taşınmasını gerektirmiştir. 1960'lı yıllara kadar Aksaray çevresinde yeralan İstanbul Kentlerarası Otobüs Terminali 1971 yılında Sur dışında Topkapı'ya taşınmış ve 1993 yılında Esenler'e taşınmasına kadar bu bölgede hizmet vermiştir. Diğer taraftan yolcu aktarımının yanı sıra kent dışından gelen malların aktarımının ve depolanmasının da yapıldığı Sirkeci'deki nakliye ambarları Tarihi Yarımada'nın dışında Zeytinburnu'nda Otobüs Terminali'nin yakınına taşınmıştır. Ayrıca Galata ve Unkapanı köprüleri arasında yeralan taze sebze ve meyva hali Bayrampaşa'ya, kuru gıdacılar pazarı ise -planda öngörülmediği halde- Rami'de önceleri kışla olarak kullanılan alana taşınmıştır. Buna karşılık su ürünleri hali, bugün de işlevini sürdürdüğü, Yenikapı Limanı'nın hemen doğusundaki Kumkapı Limanı'nda kalmıştır. 1980'li yılların ikinci yarısında sanayi alanı olarak hizmet veren Haliç ve çevresinin sanayi

yapılarından arındırılarak yeşil alan olarak tasarlanması gündeme gelmiştir. Sözkonusu tartışmalı ve onaylanmamış plan çerçevesinde bölgede yeralan sanayi tesislerinin büyük çoğunluğu İkitelli’de inşa edilen İkitelli Organize Sanayi Alanı’na nakledilmiştir. Tarihi Yarımada’nın Süleymaniye, Hanlar Bölgesi, Gedikpaşa, Vatan Caddesi’nin İskenderpaşa civarında, Neslişah Mahallesi, Fener, Balat ve Cibali’nin sahil kesiminde yeralan çevreye zararlı küçük imalathanelerin büyük bir kısmı ise günümüzde de işlevlerini sürdürmektedir.

Tarihi Yarımada’nın Haliç girişinde yeralan Eminönü ve Sirkeci kıyıları metropoliten alan içinde deniz ulaşımının gerçekleştirildiği iskelelerin yoğunlaştığı bölgelerdir. 19. yüzyılda Anadolu kıyılarındaki diğer yerleşmelerle kentlerarası denizyolu ulaşımının kurulduğu buradaki iskelelerle geçmiş dönemlerde olduğu gibi günümüzde de Tarihi Yarımada’nın Boğaz ve Doğu Yakası arasında denizyolu bağlantısı sağlanmaktadır. Sözkonusu iskelelerden sağlanan denizyolu bağlantıları arazi kullanımda hizmet alanlarının önemli bölümünün tarihsel süreç içerisinde Eminönü bölgesinde yerleşmesinin nedenleri arasındadır. Kentiçi diğer yolcu iskeleleri ise Haliç kıyısında yeralan Balat ve Fener iskeleleridir. Önemli yolcu giriş-çıkışının gerçekleştiği gerek metropoliten alan gerekse kentlerarası ilişkilerin kurulduğu Yenikapı Limanı Yarımada’nın güney sahilinde yer almaktadır. Prost’un İstanbul için hazırladığı planı doğrultusunda 1940’lı ve 1950’li yıllardan itibaren gelişme gösteren kentiçi karayolu ulaşım ağına bağlı olarak Yenikapı Limanı inşa edilmiştir. Gelişen karayolu ve yeni liman hizmet alanlarının konumunu etkilemiştir ve Eminönü bölgesinde yoğunlaşan bu tür alanlar giderek karayollarına ve yeni liman ilişkilerine bağlı olarak Yarımada’nın diğer bölgelerine doğru arazi kullanımda yayılmıştır. Günümüzde Güney Marmara kıyılarında yeralan Bandırma, Yalova gibi yerleşmelerle deniz otobüsü ve feribot (arabalı) seferleri nedeniyle Yarımada’ya önemli derecede transit yaya ve taşıt trafiği çekilmektedir.

Tarihi Yarımada’da en büyük alanı kaplayan hizmet alanı teknik altyapı ve ulaşım alanlarıdır. Yangılardan sonra değişen yol ağı dokusu ve 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren inşa edilen çok şeritli kentiçi ana yolların Yarımada’daki teknik altyapı ve ulaşım alanlarının önemli büyüklüklerde alanları kaplamasında etkili olmuştur. Teknik altyapı ve ulaşım alanları toplam 558.6 hektar alan olup, Yarımada’nın 1/3’ünü oluşturmaktadır. Tablo 3.1’de verilen ayrıntılı ulaşım alanları değerleri içerisinde özellikle taşıt yollarının (365.1 hektar, Yarımada’nın yaklaşık ¼’ü) Tarihi Yarımada’da önemli büyüklükte alanları işgal ettiği görülmektedir.

Tablo 3.24 Tarihi Yarımada mevcut donatı alanı dağılımı
(Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu:4-312)

Kentsel Donatı Alanı Türü	İşlev	Adet	Alan (ha)	Yüzde (%)	Toplam Alan(ha)	Standart (ha)
Yönetim Alanları	Askeri Alan	4	17.5	1.1	47.8	220.7
	Belediye Hizmet Alanı	-	5.1	0.3		
	Konsolosluk Alanı	2	0.5	0.0		
	Türk Telekom	3	1.2	0.1		
	Yönetim Merkezi	119	23.3	1.5		
	İtfaiye	2	0.2	0.0		
Eğitim Alanları	Kreş	15	0.9	0.1	60.3	375.2
	İlköğretim	64	16.0	1.0		
	Lise	20	11.3	0.7		
	Mesleki ve Teknik Eğitim	12	7.7	0.5		
	Özel Eğitim (İlköğretim ve	6	1.2	0.1		
	Orta Öğretim Tesis Alanları)	8	23.2	1.5		
Sağlık Alanları	Üniversite				45.1	176.6
	Sağlık Tesisi	44	19.8	0.9		
Kültürel Alanları	Üniversite Hastanesi	3	25.3	2.0	36.8	110.4
	Kültürel Tesis Alanı	62	34.0	2.2		
Yeşil Alanlar	Dernek-Vakıf Alanı	17	0.8	0.1	148.2	441.5
	Park		124.0	7.9		
	Spor		12.8	0.8		
Dini Tesisler	Botanik Bahçesi		1.6	0.1	66.0	22.1
	Cami	302	57.3	3.7		
	Kilise	42	8.5	0.5		
	Sinagog	3	0.2	0.0		

Donatı Alanları

Tarihi Yarımada'da yeralan hizmet alanı kapsamındaki donatı alanları yönetim, eğitim, sağlık, sosyo-kültürel ve dini tesis alanları ile yeşil alanlardır. Yarımada'daki donatı alanlarının önemli bölümünün geçmişi Cumhuriyet öncesi dönemlere dayanmaktadır. Bu nedenle Tarihi Yarımada yönetim, eğitim, sağlık alanlarının yanı sıra uluslararası ölçekte hizmet veren farklı dinlere bağlı toplulukların birarada yaşamış olduğu ve önemli ibadet merkezleri ile dini tesis alanlarını da sınırları içinde barındırmaktadır.

Tarihsel süreç içerisinde (İstanbul'un makroformunu ve arazi kullanımını gözönünde bulundurarak) Tarihi Yarımada'da yeralan yönetim işlevlerini etkileyen ve 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Suriçi'nde işlevler açısından ortaya çıkan değişimlerin ilk habercilerinden biri Haliç'in her iki yakasını önceleri yaya olarak birbirine bağlayan köprülerin inşa edilmesidir. Bir diğeri ise 1853 yılında Osmanlı Sultanı'nın Topkapı Sarayı'ndan çıkarak Haliç'in kuzeyinde Boğaz'a nazır Yıldız Sarayı'na taşınması olmuştur. Osmanlı Sarayı'nın Topkapı Sarayı'ndan taşınmasıyla başlayan süreç Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı ardından 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni başkentinin Ankara olarak ilan

edilmesiyle hız kazanmış ve ülke ölçeğindeki yönetim kurumları tümüyle İstanbul'u ve dolayısıyla Tarihi Yarımada'yı terketmiştir.

Tarihi Yarımada başkentlik sıfatını yitirdikten sonra ülke ölçeğinde hizmet veren yönetim kurumları Ankara'ya taşınmışsa da bugün metropoliten ölçekteki birçok yönetim alanları Yarımada'da hizmet vermeyi sürdürmektedir. Yalnızca yönetim değil, diğer birçok metropoliten alan ve ülke ölçeğindeki sağlık, eğitim alanları da Tarihi Yarımada sınırları içinde yerleşmesinde veya mevcut yerlerinde hizmet vermeyi sürdürmelerinde İstanbul'un 1950'li ve 1960'lı yıllara kadar nüfusunda önemli bir artış olmaması ve dolayısıyla makroformunun 15 km.'lik bir yarıçap içinde, büyük alanlara yayılmayarak merkez işlevlerinin büyük oranda Yarımada ve Haliç'in kuzeyinde (Beyoğlu-Beşiktaş-Şişli) gerçekleşmesi etkili olmuştur. Yarımada tarihsel süreçten gelen önemi, prestiji, kentiçindeki konumu ve ulaşım ilişkileriyle gerek İstanbul Valiliği ve Belediye Başkanlığı gibi kent ölçeğinde gerekse semt ve mahalle ölçeğinde yerel yönetim alanlarının yerleştiği parçası olmuştur.

Henry Prost'un İstanbul için hazırladığı plan doğrultusunda gerçekleştirilen imar hareketleri ile tarihi kent dokusu içinde önce Atatürk Bulvarı (1925-1930) ve devamında Yenikapı'ya ulaşan Mustafa Kemal Bulvarı'nın açılması ve 1955-1960'lı yılları arasında Vatan, Millet ve Kennedy caddelerinin hizmete girmesi ile dönemin prestij yollarının devreye girmesi sözkonusu yıllarda Tarihi Yarımada'da lastik tekerlekli taşıt erişimini desteklemiştir. Bu dönemde İstanbul'da karayolu ulaşımının gelişmesine ivme kazandıran bu yöndeki imar hareketleri Tarihi Yarımada'da birçok kurumun açılan geniş kentiçi ulaşım güzergahları üzerinde günümüze dek konumlanmasında etkin rol oynamıştır.

Yönetim kurumlarının yanında tüm metropole ve ülkeye hizmet veren ve Fatih devrinde kurulan medreselerin devamı sayılan İstanbul Üniversitesi, geçmişi Cumhuriyet dönemi öncesine dayanan Vefa Lisesi gibi ve azınlıklara ait orta öğretim alanları, İstanbul Üniversitesi (Çapa) Tıp Fakültesi ve İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Tıp Fakültesi gibi üniversite hastaneleri ile İstanbul Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Vakıf Gureba, Esnaf Hastanesi gibi devlet hastaneleri ile Özel Çapa Hastanesi, Özel İstanbul Şehir Hastanesi, Özel Vatan Hastanesi gibi özel hastaneler yer almaktadır. Ayrıca son yıllarda tarihi yapıların yeniden işlevlendirilme arayışları sonucunda metropoliten ve ülke ölçeğinde hizmet veren donatıların Tarihi Yarımada'da yerleştiği görülmektedir. Bu yönde oluşumlardan biri de eski Cibali Tütün Fabrikası'na üniversite işlevi verilmesi olmuştur. Ancak, ağırlıklı olarak İstanbul

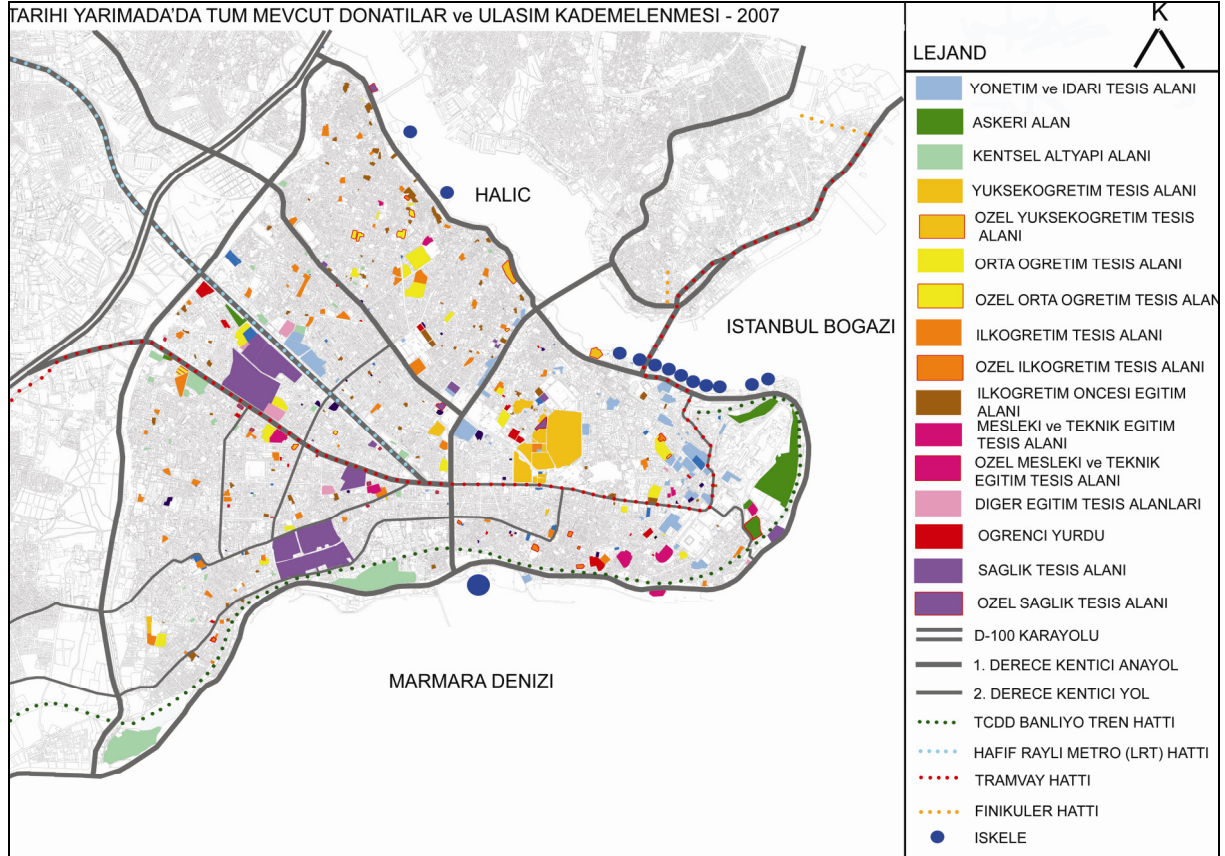
Metropolitan Alanı'na ve ülke etki alanına sahip hizmet alanlarının varlığı Yarımada'nın gün içinde ulaşımına asıl yükü getirmekte, taşıt ve yaya trafiği yoğunlaşmakta, otopark sorunu artmakta, Yarımada kargaşa alanına dönüşmektedir. Bu durum günümüz itibariyle işlevsel açıdan Tarihi Yarımada'nın tarihi ve kültürel kimliği ile tezatlık göstermekte, seyahatlerin çekim merkezi yapmakta ve yıpranmasına neden olmaktadır. Öte yandan, önceki dönemlerde kentin nüfusu ve ihtiyaçları doğrultusunda yerleşmiş olan donatılar ise bulundukları mahalle ya da semtin geçmişi, ismi gibi özellikleriyle de özdeşleşmiş bulunmaktadır. Örneğin Bab-ı ali-İstanbul Valiliği, Haseki-Haseki Hastanesi, Cağaloğlu- Cağaloğlu Anadolu ve Meslek Lisesi ... gibi.

Tablo 3.24'de verildiği üzere 1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada İmar Planı Raporu'nda mevcut donatılara ilişkin alan büyüklükleri incelendiğinde yönetim alanlarının 47.8 hektar ile Yarımada'nın %3'ünü, eğitim alanlarının 60.3 hektar ile Yarımada'nın %3.9'unu, sağlık alanlarının 45.1 hektar ile Yarımada'nın %2.9'unu, kültürel alanların 36.8 hektar ile Yarımada'nın %2.3'ünü, aşağıdaki paragrafta detaylı bilgileri verilen dini tesis ve yeşil alanların da dahil edilmesi ile tüm donatı alanlarının Yarımada'da kapladığı toplam alan 404.2 hektar olup, Yarımada'nın % 25.8'ini oluşturmaktadır. Yine aynı rapora göre standart değerler ışığında, dini tesisler* dışındaki donatı alanlarının 1324.4 hektar olması gerektiği ortaya konulmaktadır ki bu değer Tarihi Yarımada'nın toplam alanına (1562.6 hektar) yaklaşılmaktadır (Tablo 3.1 ve Tablo 3.24).

Yarımada'da büyük çoğunluğu Bizans ve Osmanlı dönemlerine dayanan ve tescilli anıt eser olan dini tesis alanları toplam 66 hektar alan (Yarımada'nın %4.2'si) ile toplamda 124 hektar alanı (Yarımada'nın %7.9'unu) kaplayan park ve yeşil alanların ardından donatı alanları içerisinde en büyük alana sahiptir (Tablo 3.24). Saraçhane ve Gülhane Parkı metropoliten ölçekte hizmet veren park alanı ile kısıtlı sayıda ve küçük alan büyüklüğüne sahip çocuk oyun bahçeleri dışında kalan park ve yeşil alanların büyük bölümü Yarımada'nın tüm sahilini kat eden çok şeritli yolların çevresinde (kara ve deniz tarafında) yeralan dolgu alanlardır. Ayrıca sözkonusu dolgu alanlar üzerindeki park ve yeşil alanların yaya erişme mesafesi bakımından mahallelerin uzağında, kentiçi birinci kademe yollarının kenarında yer alması ve çok şeritli yollarla yaya ilişkisinin kesilmesi güvenlik gibi sorunlara yol açmakta, sakinlerin bu alanları kullanımı düşük seviyede kalmaktadır.

* Tarihi Yarımada'da yeralan dini tesislerin büyük bölümünün geçmişinin Bizans ve Osmanlı dönemlerine dayanması nedeniyle anıt eser statüsünde tescilli olması ve standart alan değerlendirmesi yapılmasının doğru olmaması durumu.

Tarihi Yarımada'da dini tesisler dışında semt ölçeğinde kreş, ilköğretim, ortaöğretim gibi eğitim alanları, sağlık ocağı, dispanser gibi sağlık alanları, halk eğitim merkezi, sinema gibi kültür alanları, çocuk oyun bahçesi, dinlenme alanları, park, spor gibi açık ve yeşil alanların oluşturduğu kentsel hizmet donatı alanları iskan nüfusuna oranla gerekli (m²) alan büyüklüğü ve konum itibarıyla erişme açısından yetersiz kalmaktadır (Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-312).



Şekil 3.32 İstanbul Tarihi Yarımada'da mevcut kentsel yönetim, eğitim ve sağlık hizmet-donatı alanları ve ulaşım ağı
(C. Hamamcıoğlu tarafından Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-303, 4-314, http://www.istanbul.net.tr/istanbul_harita.asp, 2007 kaynaklarından yararlanılarak, ayrıca Ağustos-Eylül 2007 aylarında hal-i hazır harita üzerinde Tarihi Yarımada'da yerinde tespitler yapılarak hazırlanmıştır)

İstanbul Tarihi Yarımada'da metropoliten alana hizmet veren ve gün içinde Yarımada'ya gerçekleşen yolculukların temelini oluşturması nedeniyle yukarıda kısaca bahsedilen ve hizmet alanları kapsamında bulunan donatı alanlarından yönetim eğitim ve sağlık alanları tezin bir sonraki alt başlığında ayrıntılı biçimde ele alınmaktadır. Bu kapsamda 2007 yılı itibarıyla Tarihi Yarımada'da yeralan üç tür hizmet-donatı alanına bağlı verilen hizmetlerin metropoliten alan ve semt ölçeği olmak üzere etki alanlarına göre ayrıştırarak sınıflandırılması mümkündür. Söz konusu bu üç tür hizmet-donatı alanı kapsamında yeralan tüm işlevlerin

Tarihi Yarımada hal-i hazır harita üzerinde dağılışı mevcut karayolu ağı kademelenmesi ve toplu taşıma sistemleriyle birlikte şekil 3.32’de verilmektedir.

3.3.1 İstanbul Tarihi Yarımada’da Metropoliten Alan Ölçeğindeki Hizmet-Donatı Alanları

Yönetim Alanları

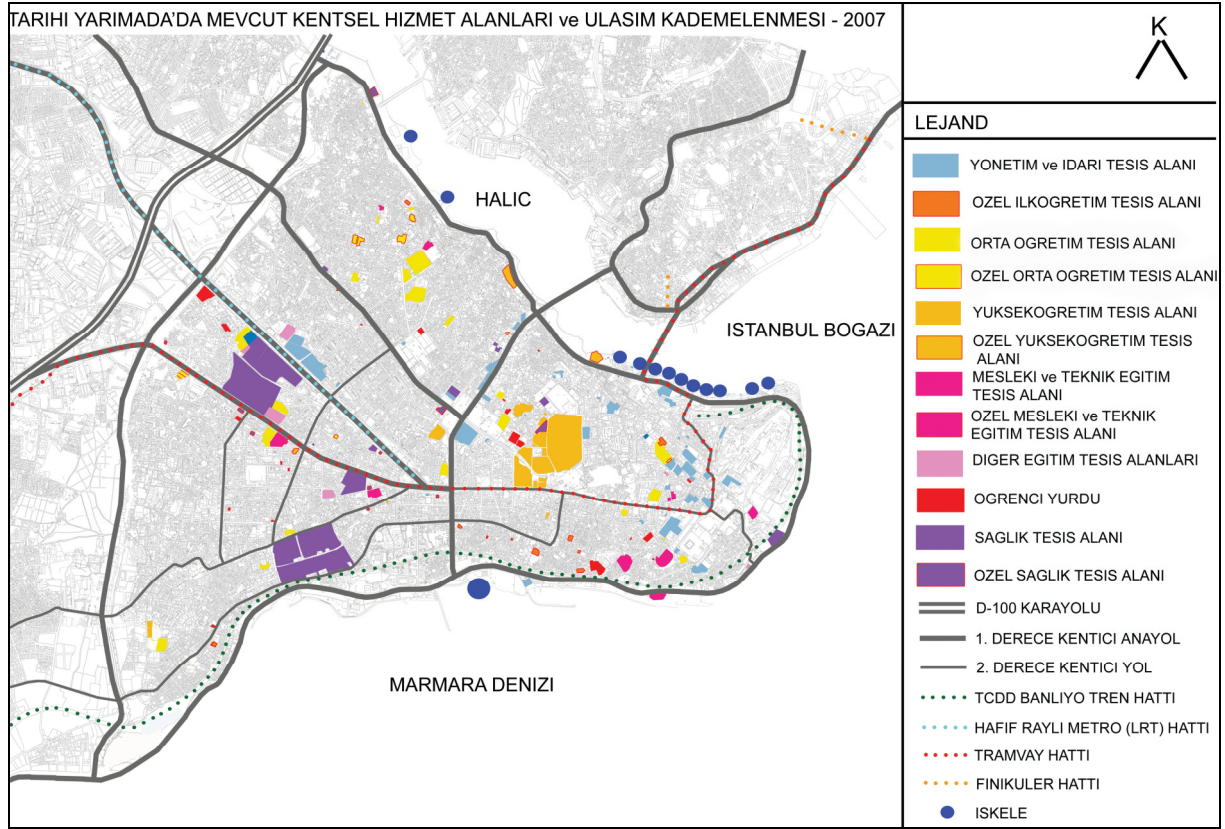
Tarihi Yarımada’da yeralan yönetim alanları Yarımada’da kapladıkları alan büyüklüğü ve türlerine göre sırasıyla yönetim merkezleri (23.3 hektar), askeri alanlar (17.5 hektar), belediye hizmet alanları (5.1 hektar), Türk Telekom (1.2 hektar) ve konsolosluk (0.5 hektar) olmak üzere Yarımada’da toplam 47.6 hektara yayılan alandan oluşmaktadır (Tablo 4.24). Metropol ölçeğinde hizmet veren yönetim alanlarının konumu kentin tarihsel gelişim süreci ile bağlantılı olup, ağırlıklı olarak Yarımada’nın doğusunda, Topkapı Sarayı’nın yakın çevresinde Hocapaşa, Hobyar, Alemdar, Binbirdirek mahalleleri ile günümüze doğru inşa edilen birinci derece ana yolların üzerinde Mimarsinan, Kırkçeşme mahallelerinde yoğunlaşmaktadır (Şekil 3.33). Önemli bölümü İstanbul Valiliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Türkiye Cumhuriyeti Sosyal Güvenlik kurumlarına bağlı hizmet veren müdürlüklerin yer aldığı Tarihi Yarımada’da, askeri alanlar haricinde, çoğunluğu metropol bütününe hizmet veren yönetim alanları toplam 30.1 hektarlık bir alan ile Yarımada’nın %1.9’unu kaplamaktadır (Tablo 3.24). Tarihi Yarımada’da -askeri alanlar dışındaki-metropoliten alana hizmet veren yönetim kurumlarının dökümü tezin Ek-1 bölümünde verilmektedir.

Eğitim Alanları

Tarihi Yarımada’da metropoliten alana hizmet veren eğitim tesisleri, Yarımada içinde kapladıkları alan büyüklüğüne ve türlerine göre, sırasıyla; üniversite gibi yüksek öğretim alanları (23.2 hektar^{*}), lise gibi orta öğretim alanları (11.3 hektar), yüksek okul, enstitü gibi mesleki ve teknik eğitim alanları (7.7 hektar) ve farklı içerikte özel eğitim alanlarından (1.2 hektar) olmak üzere toplam 43.4 hektarlık alanda hizmet vermektedir. Bu alan büyüklüğü Yarımada’nın %2.8’ini oluşturmaktadır (Tablo 3.24).

^{*} Tarihi Yarımada’da yeralan ve gerek eğitim gerekse sağlık hizmetinin verildiği üniversite hastanelerinin alanları içinde konumlanan fakülte ve diğer eğitim tesis alanları yüksek öğretim tesis alanları kapsamına dahil edilmeyip, sağlık tesis alanları içerisinde üniversite hastaneleri kapsamında değerlendirilmiştir.

Tarihi Yarımada metropoliten alan ölçeğinde hizmet veren ve Yarımada'nın %1.5'ini oluşturan İstanbul ve Marmara üniversitelerine bağlı fakültelerin yanı sıra Haliç, Kadir Has ve İstanbul Ticaret Üniversitesi gibi yüksek öğretim hizmeti veren özel üniversitelere evsahipliği yapmaktadır.



Şekil 3.33 İstanbul Tarihi Yarımada'da İstanbul Metropoliten Alanı ölçeğindeki (mevcut) kentsel yönetim, eğitim ve sağlık hizmet-donatı alanları ve ulaşım ağı
(C. Hamamcıoğlu tarafından Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-303, 4-314, http://www.istanbul.net.tr/istanbul_harita.asp, 2007 kaynaklarından ve Ağustos-Eylül 2007 aylarında hal-i hazır harita üzerinde Tarihi Yarımada'da yerinde tespitler yapılarak hazırlanmıştır)

Yarımada'da kapladığı alan bakımından yüksek öğretim alanlarından sonra %0.7 alan ile ikinci sırada yer alan orta öğretim alanları toplam otuzbeş (35) adet lise eğitim alanından oluşmaktadır. Sözkonusu lise eğitim alanları içinde on (10) adet düz lise, beş (5) adet Anadolu lisesi, dört (4) adet kız lisesi, 1'er adet erkek lisesi, çok programlı lise, Anadolu Öğretmen Lisesi, İmam Hatip Lisesi ve 8 adet özel lise hizmet vermekte, azınlıklara ait dört (4) adet özel lise bulunmaktadır (EK-1). İstanbul Metropoliten Alanı'na hizmet veren eğitim alanları arasında, aynı zamanda Tarihi Yarımada'da ikamet eden nüfus için en önemli eğitim kurumları (ilköğretim alanlarından sonra) ortaöğretim alanlarıdır. Tezin kentsel hizmet alanlarını konu eden 2.2 bölümünde verilen ve bugün geçerli olan nüfusa ve orta öğretim

alanına göre alan ihtiyacı standart olarak 3 m²/kişi'dir. Buradan hesapla orta öğretim tesislerinin alan olarak yeterliliği değerlendirildiğinde Tarihi Yarımada nüfusunun ihtiyacı olan orta öğretim alanı ihtiyacı 136.5 hektar olarak hesaplanmaktadır, oysa Yarımada'da mevcut alan yukarıda belirtildiği üzere 11.3 hektardır. Bu durum orta öğretim alanlarının, Tarihi Yarımada nüfusu dikkate alındığında, alan olarak ne derece yetersiz kaldığını ortaya koymaktadır. Ayrıca, İstanbul Metropolitan Alanı'na hizmet veren eğitim alanının 60.3 hektar olduğu Tarihi Yarımada'da İstanbul Üniversitesi'nin kapladığı alan çıkartıldığında geriye 39.8 hektar kalmaktadır ki bu da Yarımada'nın %1.3'ünü oluşturmaktadır ve yalnızca Eminönü bölgesinde yer alan eğitim alanı (orta öğretim, meslek ve teknik eğitim ve özel eğitim alanları) ise 10.2 hektardır. Oysa, yalnızca Eminönü bölgesinde olması gereken orta öğretim alanı (55.000 dolayında olan Eminönü bölgesinin nüfusu gözönünde bulundurularak) 16.5 hektardır.

Yarımada'da azınlıklara ait sekiz (8) adet özel ilköğretim alanı bugün İstanbul Metropolitan Alanı'nın çeşitli bölgelerine dağılmış olarak yaşayan azınlık topluluklarına Tarihi Yarımada'da hizmet vermektedir. Bu okullar Osmanlı İmparatorluğu döneminde ağırlıklı olarak azınlıkların yaşamış olduğu Kumkapı, Samatya ve Fener-Balat semtlerinde yer almaktadır. Ayrıca, Tarihi Yarımada içinde farklı alanlarda eğitim veren toplam onaltı (16) adet meslek ve eğitim tesisi (Yarımada'nın %0.5'i) bulunmaktadır. Tarihi Yarımada'daki meslek ve eğitim alanları Eminönü'nde Küçükayasofya, Sultanahmet mahallelerinde; yüksek öğretim alanları yine Eminönü bölgesinde Süleymaniye, Molla Hüsrev, Balabanağa mahallelerinde yoğunlaşmaktadır (Şekil 3.33). Özellikle üniversite, mesleki ve eğitim tesisleri ile azınlık okullarının Yarımada içinde yer alması gün içinde iş seyahatlerinin yanında eğitim amaçlı seyahatleri de Tarihi Yarımada'nın ulaşımı içinde önemli bir noktaya taşımaktadır.

Sadece Tarihi Yarımada ile sınırlı kalmayıp tüm İstanbul Metropolitan Alanı'nda çeşitli eğitim kurumlarında öğrenim gören öğrencilerin konakladığı toplam yirmidokuz (29) adet yurt Yarımada'da hizmet vermektedir. Söz konusu yurt alanları kamuya ait büyük ölçekli yurtlardır. Öğrenci yurtları Yarımada'nın %0.3'ünü kapsamaktadır ve %60'ı Eminönü bölgesinde yer almaktadır (Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:3-165-166) (Şekil 3.33).

Sağlık Alanları

Tarihi Yarımada'da gün içinde gerçekleşen yolculuk hareketlerinin yoğunlaşmasında, yaya ve taşıt trafiğinin artmasında önemli role sahip bir diğer hizmet-donatı alanı ise sağlık alanlarıdır. Tarihi Yarımada'da metropoliten alana hizmet veren sağlık alanları arasında Yarımada içinde kapladıkları alan büyüklüğüne ve türlerine göre 25.3 hektar (Yarımada'nın %2'si) ile üniversite hastaneleri ön sırada gelmektedir. Geriye kalan 19.8 hektar (Yarımada'nın %0.9'u) büyüklüğünde alanı kaplayan sağlık alanları arasında metropoliten ölçekte hizmet veren devlet hastaneleri ve özel hastanelerin yanısıra semt ölçeğinde hizmet veren az sayıda dispanser, sağlık ocağı gibi sağlık alanları bulunmaktadır. Bugün geçerli yönetmelikte kişi başına ihtiyaç duyulan sağlık alanı 4 m²/kişi'dir. Tarihi Yarımada'nın nüfusu gözönüne alındığında Yarımada'nın ihtiyaç duyduğu standart alan 182 hektardır. Buna karşılık Tarihi Yarımada'da mevcut sağlık alanı toplam 45.1 hektardır.

Tarihi Yarımada'da sağlık alanlarının önemli bir bölümü, İstanbul Metropoliten Alanı'nın da ötesinde ülke bütününde hizmet etki alanına sahiptir. İstanbul Çapa Tıp Hastanesi (1537 yatak), Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Hastanesi (1656 yatak), Bezm-i Alem Valide Sultan Vakıf Gureba Eğitim ve Araştırma Hastanesi (800 yatak), İstanbul Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi (505 yatak) kapasiteleriyle İstanbul Metropoliten Alanı'nın ve Türkiye'nin önde gelen büyük hastaneleridir*.

Günümüzde metropoliten alana hizmet veren hastanelerin bir bölümü Tarihi Yarımada'da ağırlıklı olarak Süleymaniye, Cankurtaran, Cerrahpaşa, Arap Emmini ve Keçi Hatun mahallelerinde Vatan, Millet ve Kennedy caddeleri gibi kentiçi birinci kademe anayollar üzerinde yerilirken, diğer bölümü ve özel hastanelerin büyük bir bölümü toplu taşıma araçlarının güzergahındaki anayollara bağlantılı alt kademede yollar üzerinde konumlanmaktadır (Şekil 3.33). Ayrıca özel hastanelerin bir kısmı yasal olmayan yerseçimleri ve yapılaşma oranları itibarıyla dikkat çekicidir.

Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ve hatta ülke ölçeğinde hizmet veren sağlık kurumlarının olması bölgede zaten yüksek olan yolculukları artırıcı etkisinin yanısıra özellikle taşıt trafiğinin yoğunluğu acil durumdaki hastaların sağlık kurumlarına kısa sürede erişimini olumsuz yönde etkilemektedir. Diğer tarafta, Yarımada içinde yer alan hastanelere ait otopark alanlarının çok kısıtlı olması ve çoğunda ise otopark alanlarının bulunmaması bu tür

* Yatak sayılarında isimleri belirtilen hastanelerin 2007 yılı istatistik verilerinden yararlanılmıştır. İstatistik verilerine ilgili hastanelerin internet sayfalarından ulaşılmıştır.

kurumlarda çalışanlar ve özellikle hasta ziyaretçileri açısından da erişim konusunda önemli sorunlar arasındadır.

Tarihi Yarımada'da 25 hektarlık alanı kaplayan İstanbul Üniversitesi İstanbul Tıp Fakültesi Hastanesi ve İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Hastanesi dışında dört (4) adet eğitim ve araştırma hastanesi bulunmaktadır. Ayrıca Ek-1'de isimleri sıralanan ve yine Yarımada içinde metropole hizmet veren toplam onüç (13) adet özel hastane bulunmaktadır. Üniversite hastaneleri dışındaki diğer hastaneler ile özel hastaneler Yarımada içinde toplam yaklaşık 15 hektarlık alan üzerinde yer almaktadır.

3.3.2 İstanbul Tarihi Yarımada'da Semt Ölçeğindeki Hizmet-Donatı Alanları

Yönetim Alanları

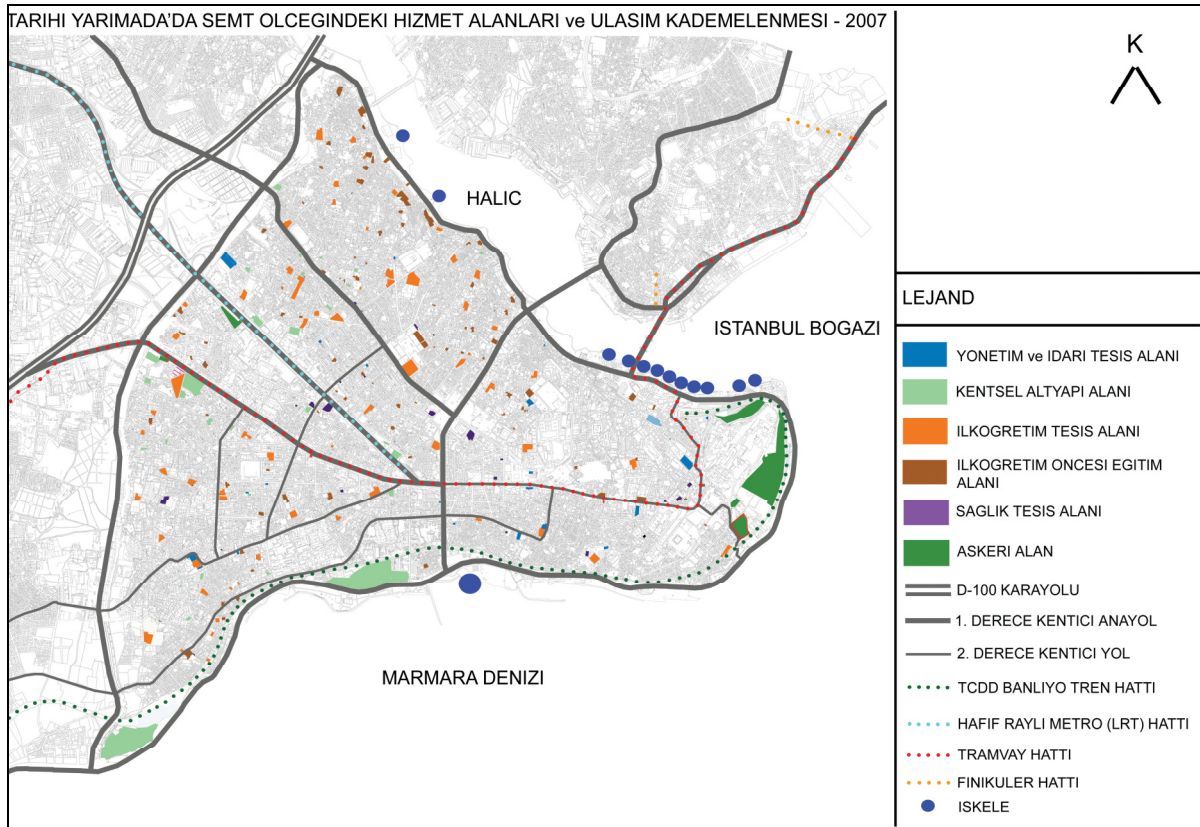
Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren yönetim alanlarının önemli bir bölümünü kaymakamlık, belediye ve ilçe müdürlükleri, vergi dairesi, karakollar ile mahalle muhtarlıkları oluşturmaktadır (EK-1). Tarihi Yarımada'da belediye hizmet alanları 5.1 hektar, itfaiye alanı 0.2 hektardır ve Yarımada'nın %0.3'ünü oluşturmaktadır. Buna karşılık Yarımada'nın nüfusu ve yönetim alanları için 5 m²/kişi olan standart alan değeri dikkate alındığında ihtiyaç duyulan alan 227.5 hektardır. Tarihi Yarımada'daki tüm yönetim alanları ise 47.8 hektardır (Tablo 3.24). Bu değerler Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren yönetim alanlarının yetersizliğinin yanı sıra İstanbul Metropolitan Alanı'na hizmet veren yönetim tesislerinin fizik mekan olarak yetersiz kaldığını da ortaya koymaktadır.

Tarihi Yarımada'da semt ölçeğindeki yönetim alanları ağırlıklı tarihsel süreçten gelen kentin merkez eylemlerinin yer aldığı parçası olma özelliği ile Sirkeci, Eminönü ve Sultanahmet kesimlerinde, ayrıca Vatan, Millet ve Atatürk Bulvarı'nın devamı olan Mustafa Kemal Caddesi ve Ordu-Yeniçeriler-Divanyolu-Alemdar-Hüdavendiğar-Muradiye caddeleri üzerinde yoğunlaşmaktadır (Şekil 3.34).

Tarihi Yarımada'da toplam seksen (80) adet muhtarlık birimi görev yapmaktadır ve büyük bölümü yeşil alan içinde veya komşuluğunda geçici kurulmuş (baraka biçiminde) yapılarda hizmet vermektedir. Ancak Mart 2008'de yürürlüğe giren yeni -belediyeler yasası- gereğince Eminönü İlçesi'nin Fatih İlçesi'ne dahil edilmesinin ardından Tarihi Yarımada bütününde (Fatih İlçesi) yeni -mahalle yapılanması- konusu gündeme gelmiştir ve bazı mahallelerin birleştirilmesi, mahalle sınırlarının yeniden belirlenmesi gibi konuların tartışılmasını gündeme

gelmiş ve tartışmalara yolaçmıştır. Ayrıca Tarihi Yarımada iki ayrı ilçe yönetimi (Eminönü ve Fatih) tarafından yönetilirken sözkonusu yeni yasa kararı ile Eminönü İlçesi Fatih İlçesi'ne dahil edilmiştir ve Yarımada tek yönetim altında birleştirilmiştir. Dolayısıyla yeni düzenleme ile önceden Eminönü İlçesi'ne bağlı yerel yönetim alanlarında hizmete devam ediliş edilmeyeceği, işlev dışı kalacak tesis alanlarının gelecekte hangi işlevlerle değerlendirileceği gibi konular gündemdedir*.

Tarihi Yarımada'da güvenlikle ilgili olarak toplam yirmibir (21) adet polis karakolu bulunmaktadır. Bunların arasında Eminyet Olay Yeri İnceleme Müdürlüğü, zabıta gibi farklı işlevlere de sahip karakollar bulunmaktadır.



Şekil 3.34 İstanbul Tarihi Yarımada'da semt ölçeğindeki mevcut kentsel yönetim, eğitim ve sağlık hizmet-donatı alanları ve ulaşım ağı
(C. Hamamcioğlu tarafından Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-303, 4-314, http://www.istanbul.net.tr/istanbul_harita.asp, 2007 kaynaklarından yararlanılarak ve Ağustos-Eylül 2007 aylarında hal-i hazır harita üzerinde Tarihi Yarımada'da yerinde tespitler yapılarak hazırlanmıştır)

* Tez kapsamında Ek-1'de sunulan Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren yönetim alanlarının sıralandığı liste yeni idari yapılanma öncesi oluşturulmuştur.

Eğitim Alanları

Tarihi Yarımada'da semtlere hizmet veren eğitim alanları eğitim öncesi anaokulu ve ilköğretim alanlarından oluşmaktadır. Tarihi Yarımada'da toplam 15 adet anaokulu, toplam 0.9 hektarlık alanda (Yarımada'nın %0.1) hizmet vermektedir ancak standart anaokulu alan ihtiyacının 1 m²/kişi olduğu gözönüne alındığında bu rakam yetersizdir. Kaldı ki ikamet nüfusu az olmasına rağmen Eminönü bölgesinde yalnızca bir (1) adet anaokulu alanının olması dikkat çekicidir. Anaokulu tesis sayısındaki yetersizlikle birlikte hizmet verilen alanın yarıçapının büyümesi yaya olarak erişimde de önemli sorunlar yaratmaktadır.

Yarımada'daki ilköğretim tesislerinin toplam alan büyüklüğü 16 hektardır ve Yarımada'nın %1'ini oluşturmaktadır. Metropolen alan dışında Yarımada içinde semtlere hizmet veren ilköğretim sayısı (59) ellidokuz'dur. İlköğretim alanlarının yalnızca sekiz'i (8) Tarihi Yarımada'nın Eminönü bölgesinde yer almaktadır (Şekil 3.34, EK-1). İlköğretim alanı sayısının dağılımındaki bu farkın ortaya çıkmasında Yarımada'nın batısını oluşturan Fatih'in nüfusunun Eminönü'nün sekiz katı olmasının önemli rolü vardır. Ancak seksen (80) ayrı mahallenin olduğu ve Yarımada'nın 455.000 civarındaki nüfusu gözönüne alındığında toplamda 204.75 hektar alan (standart 4.5 m²/kişi) olması gereken ilköğretim alanlarının mevcutta 16 hektar olması tesis alanlarının yetersiz durumuna işaret etmektedir. Yarımada'da anaokulu ve ilköğretim alanları dışında toplam yirmiyedi (27) adet özel dersane, yirmibir (21) adet özel taşıt sürücü kursu, yirmidört (24) adet yabancı dil, muhasebe, bilgisayar gibi destekleyici kurslar, ondört (14) adet özel eğitim ve rehabilitasyon merkezi hizmet vermektedir.

Sağlık Alanları

Tarihi Yarımada bütününde dispanser, sağlık ocağı gibi küçük ölçekli sağlık alanları bulunmaktadır. Yarımada'da yerel ve metropol hatta ülke ölçeğinde hizmet veren hastanelerin poliklinikleri haricinde iki (2) adet poliklinik, dokuz (9) adet özel poliklinik ve onaltı (16) adet sağlık ocağı bulunmaktadır (Şekil 3.34, EK-1). Bunların dışında dispanser, laboratuvar, kamu sağlığı merkezleri ve sağlık merkezleri de yer almaktadır ancak yaşayan nüfusla dengeli değildir. Tarihi Yarımada'da üniversite hastaneleri dışındaki sağlık alanları toplamının 19.8 hektar olduğu bilinmektedir (Tablo 3.24). Deri ve Tenasül Hastalıklar Hastanesi gibi devlet hastanelerinin yanısıra onüç (13) adet özel hastane alanlarının da verilen bu rakamın içinde olduğu dikkate alındığında semt ölçeğindeki sağlık alanlarının; kişi başına

düşen (m²) alan büyüklüğü, tesisin hizmet düzeyi, fizik mekanın sağlık kalitesi ve yaya erişme mesafesi gibi birçok konuda son derece yetersiz kaldığı ortaya çıkmaktadır.

3.4 Ulaşım ve Hizmet Alanlarına İlişkin Plan Kararları, Plandışı Gelişen Projeler, Uygulamalar ve Tasarımlar

Bu bölümde İstanbul Metropolitan Alanı ve özellikle alan çalışması olarak ele alınan Tarihi Yarımada özelinde ulaşım ve hizmet alanlarına ilişkin plan kararları, plandışı gelişen projeler, uygulamalar ve tasarımlar konu edilmektedir.

Ulaşım alanındaki plan kararları üst ölçekli 1/100.000 İstanbul Metropolitan Alanı Çevre Düzeni Planı Raporu, 1995 yılında onaylanan* 1/50.000 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu, 2010 yılı hedefli 1997 yılında tamamlanan İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu** ile 1/5.000*** Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu'ndan 1/1.000 koruma amaçlı uygulama imar planları raporlarına aktararak geliştirilen ve önerilen plan kararlarının yanı sıra, günümüzde, sözkonusu planlardan bağımsız olarak (planlarda yer almayan) merkezi ve yerel yönetimlerin karar ve öngörülleri doğrultusunda geliştirilen, inşasına başlanan ulaşım ile ilgili projeler, uygulamalar ve tasarımlar karayolu ulaşımı, raylı sistem (demiryolu) ulaşımı, denizyolu ulaşımı ve havayolu ulaşımı başlıkları altında ortaya konulmaktadır. Hizmet alanlarına ilişkin plan kararları ise ağırlıklı olarak yukarıda belirtilen 1/5.000 ve 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada plan kararları doğrultusunda işlenmektedir.

* Plana açılan davalar sonucunda Danıştay 6. Dairesi tarafından "Büyükşehir Belediyesi"ne 1/5.000 Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı dışında bir plan yapmak ya da onaylamak yetkisi verilmemiştir" şeklindeki gerekçe ile 1/50.000 ölçekli plan yapma yetkisi Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na verilmiştir. Bu nedenle de 1/50.000 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı işlerliğini yitirmiştir.

** İlk olarak 1985 ve 1987 yıllarında hazırlanan ulaşım master planları 1997 yılının ardından 2025 yılını hedefleyen Uluslararası Japon İşbirliği ile hazırlanmakta olan İstanbul Metropolitan Alanı Ulaşım Master Planı'nın çalışmaları devam etmektedir.

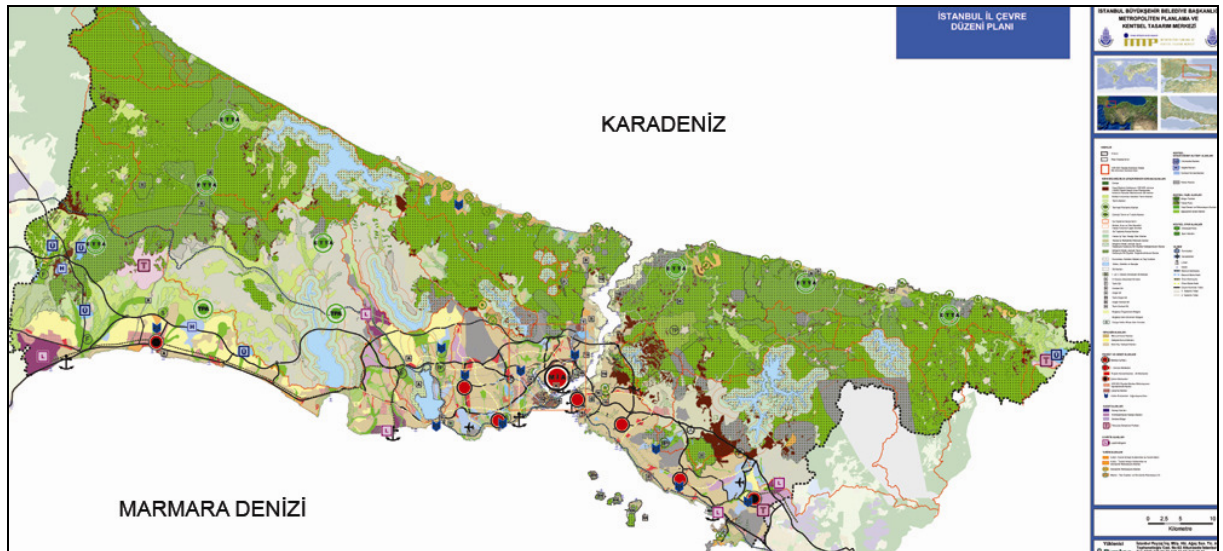
*** Tarihi Yarımada (Suriçi) Bölgesi İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na alınan 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı karar ile Sur-i Sultani'nin içi 1° Tarihi Kentsel Sit, ve Arkeolojik Sit, Sultanahmet-Cankurtaran Bölgesi Kentsel Arkeolojik Sit ve diğer kısımları Tarihi Kentsel Sit Alanı olarak ilan edilmiştir. Alınan bu karar doğrultusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve Büyükşehir Belediyesi Meclisi'ne sunulan 1/5.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1.000 ölçekli (Eminönü ve Fatih) koruma amaçlı uygulama imar planları Ocak 2005 tarihinde İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'na onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak Tarihi Yarımada'ya ilişkin her iki ölçekte onaylanan planlara ve plan hükümlerine süreç içinde açılan davalar sonucunda 14.03.2008 tarihinde 'Tarihi Yarımada 1/5.000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı danıştay kararı ile iptal edilmiştir ve Geçiş Dönemi Yapılanma Koşulları kabul edilmiştir. Sözkonusu planın iptal kararının verildiği tarihlerde 'Yeni Belediyeler Yasası' doğrultusunda Eminönü İlçesi'nin Fatih İlçesi sınırlarına katılarak Tarihi Yarımada'nın tek ilçe olmasına karar verilmiştir.

3.4.1 İstanbul Metropolitan Alanı ve Tarihi Yarımada'da Ulaşım İlişkin Plan

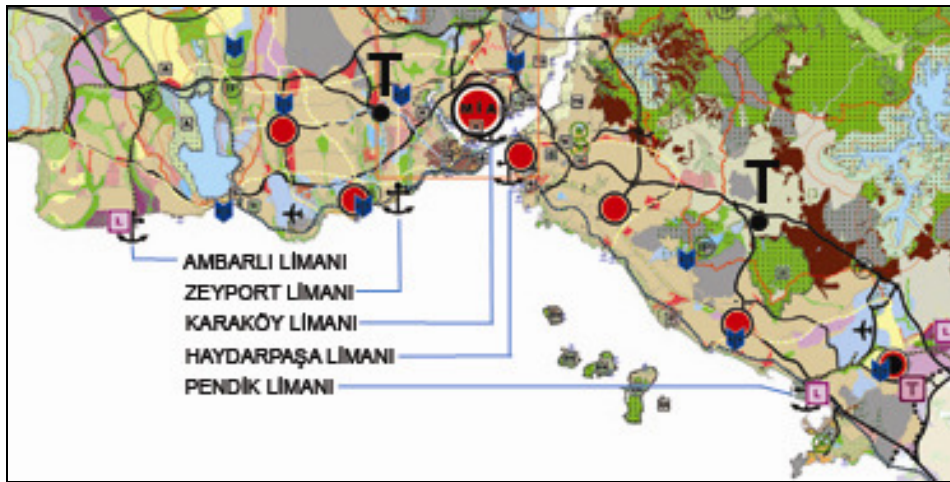
Kararları, Plandışı Gelişen Projeler, Uygulamalar ve Tasarımlar

Karayolu Ulaşımı

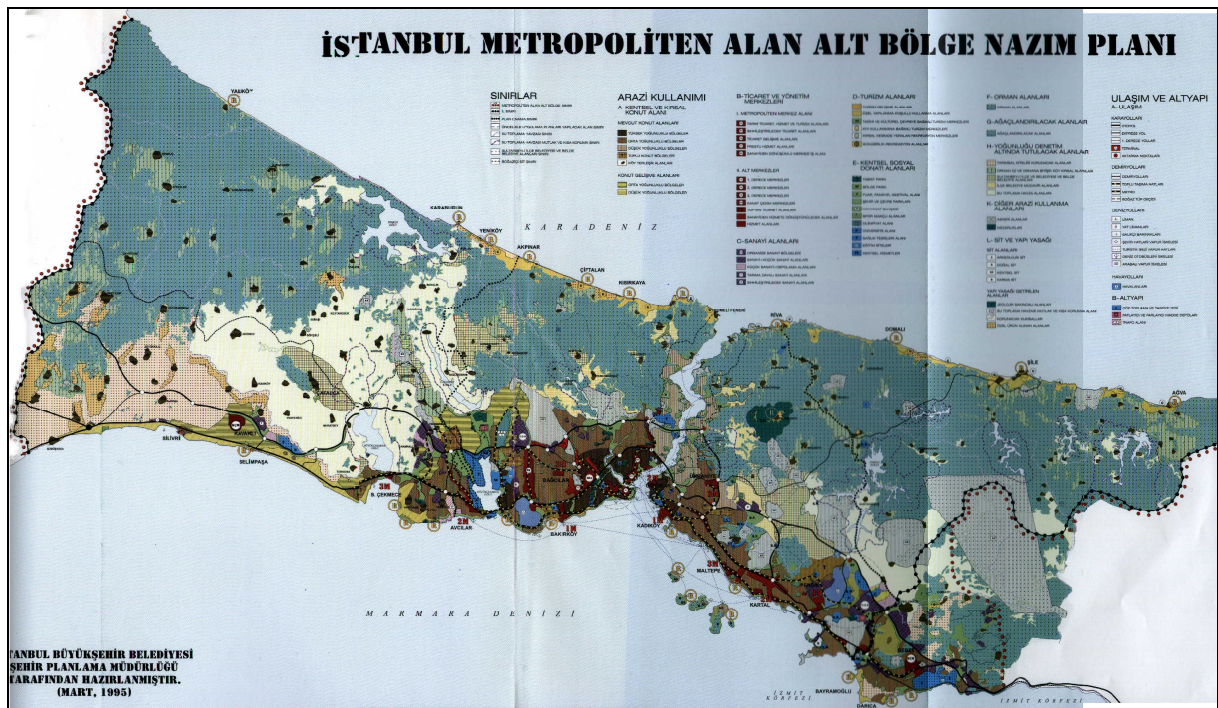
5538 sayılı kanun ile 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5302 sayılı İl Özel İdaresi kanunlarında yapılan düzenlemelerle getirilen yetki doğrultusunda 22.08.2006 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan ve 2023 yılı hedef alınarak hazırlanan 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'na göre TEM Otoyolu metropolün kentlerarası lastik tekerlekli taşıt trafiğine hizmet veren, D-100 ise metropolün kentiğine hizmet veren ana karayolu koridoru olarak tanımlanmıştır. Aynı plana göre Batı Yakası'nda yer alan Esenler'deki İstanbul Otobüs Terminali'nin yerinde hizmet vermeye devam edeceği belirtilirken, Doğu Yakası'nda Harem'deki otobüs terminali'ne TEM Otoyolu üzerinde Dudullu Kavşağı'nın doğusunda yer gösterilmiştir (Şekil 3.35 ve 3.36). 1/50.000 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu'na ve İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu'na göre Doğu Yakası'nda otobüs terminalinin Ümraniye'de TEM Otoyolu-D-100 Kozyatağı bağlantısı kavşağı yakınına taşınması önerilmiştir (Şekil 3.37). Ayrıca yine 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda Tarihi Yarımada'nın trafikten arındırılması yönünde çözüm önerilerinin üretilmesi gerekliliğine vurgu yapılmıştır (1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Özet Raporu, 2006:107).



Şekil 4.35 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı, 2006



Şekil 3.36 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda otobüs terminalleri ve limanlar, 2006 (C. Hamamcıoğlu tarafından 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndan yararlanılarak hazırlanmıştır)



Şekil 3.37 1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı, 1995
(1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı, 1995:424)

2010 yılı hedefli İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda İstanbul Metropoliten Alanı'nda önerilen karayolu projelerinin uygulanacağı güzergahlar belirlenmiştir. Bunlar;

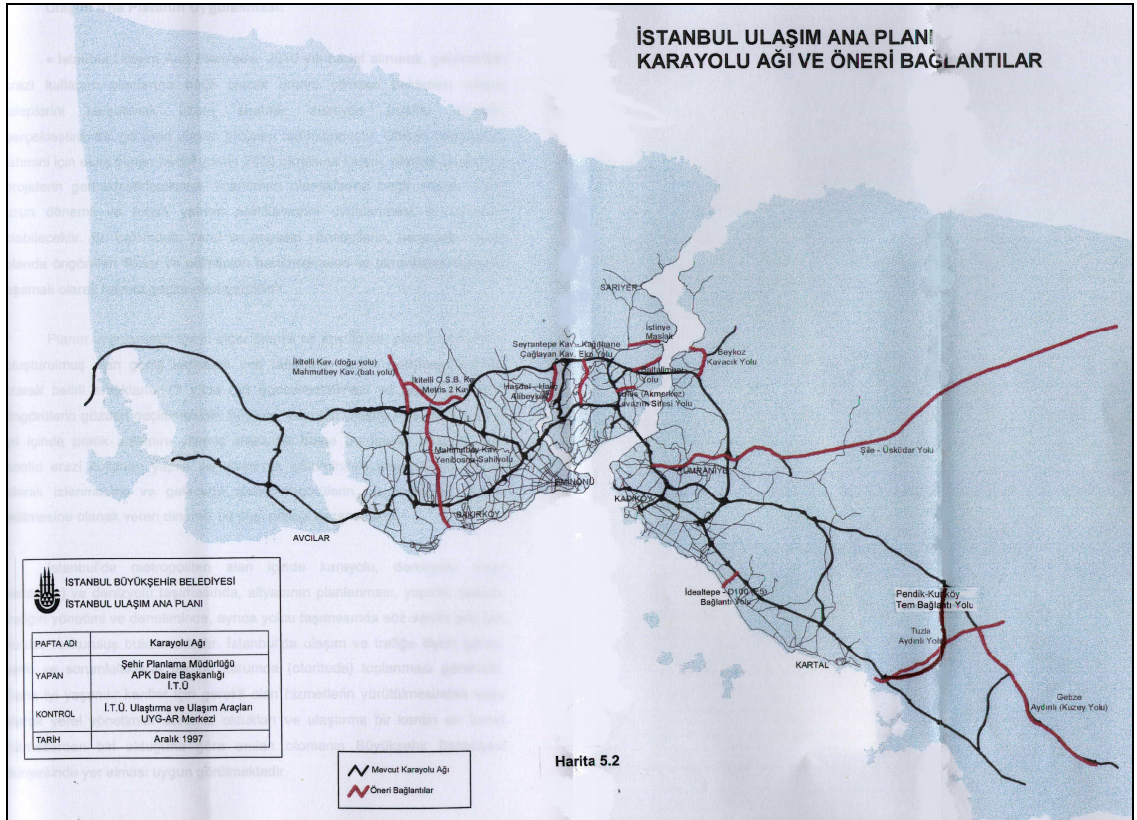
- Seyrantepe K.K-Kağıthane-Çağlayan Kavşağı Ekspres Yolu (2x3)
- Ulus (Akmerkez)-Levazım Sitesi (2x2)
- Mahmutbey K.K.-Yenibosna Sahil Yolu
- Mahmutbey K.K.-İkitelli K.K. (kuzey) (2x2)

- İkitelli OSB K.K.-Metris K.K.-Hal K.K. (2x2)
- Baltalimanı Yolu (2x2)
- Tuzla-Aydın Yolu (2x2)
- Pendik-Kurtköy TEM Bağlantı Yolu (2x2)
- Şile-Üsküdar Yolu (2x2)

projeleridir. 2008 yılı itibariyle bir bölümü tamamlanmış olan bu karayolu projelerinin yanısıra;

- E-5 (D100) (2x4)
- Ziverbey Yolu
- Yenibosna K.K.-Mahmutbey K.K. (2x2)

yol iyileştirme projeleri de İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu'nda yer almıştır (İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu, 1997:5-9 ve 5-10) (Şekil 3.38).



Şekil 3.38 İstanbul Ulaşım Ana Planı karayolu ağı ve öneri bağlantılar
(İstanbul Ulaşım Ana Planı Raporu, 1997:5-24)

1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu'nun Giriş Bölümü'nde "İstanbul kentin tarihi yöreleri, bugüne kadar ki politikalar ile, iş merkezlerinin, ana trafik akslarının ve transit trafiğin çiğnediği yöreler haline getirilmiş bulunmaktadır. Plan, bu yöreleri tarihi ve kültürel değerlerini ihya ederek koruma amacını taşımakta, bu amaca uygun olarak da kentin merkezler sisteminin nüfus dağılışı ve ulaşım sistemlerinin yeniden düzenlenmesini zaruri kılmakta" olduğu ortaya konulmuştur (1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu, 1995:33). Bu doğrultuda 1/50.000 ölçekli planın Tarihi Yarımada ile ilgili olarak Yarımada'nın yalnızca burada işi olan ve çalışanların, yaşayanların, bölgeyi ziyaret edecek olanların kullandığı bir bölge olabilmesi yönündeki ulaşım kararları ile transit trafik ile ilgili olarak, Yarımada'yı bölen transit trafik akslarının aşamalı olarak tavsiye edilmesinin korumanın gereği olarak uygulamaya konacağı kararların alınması hususlarını içerdiği belirtilmiştir (1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu, 1995:34).

Tarihi Yarımada'nın özgün değerleriyle korunarak geleceğe taşınmasının amaçlandığı 1/5.000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu'nda bölgenin lastik tekerlekli taşıtlar için transit bir geçiş alanı olmaması, buna karşılık mevcut geleneksel ticaret ve konut alanlarının korunarak yaşatılmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda Tarihi Yarımada'da denizyolu ve raylı sistemlerin öncelikli olarak desteklenmesi, yeni taşıt yolları yapılmadan mevcut karayolu ulaşım ağının sağlıklılaştırılması önerilmektedir. Metropol ölçekli işlevlerin çekim gücünün ulaşımında metropol bağlantılarının kurulmasına neden olduğunun belirtildiği 1/5.000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu'nda lastik tekerlekli, raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin doğrudan ilişkilendirilerek koordinasyonun sağlanması gerektiği ve özel otomobillerin Tarihi Yarımada'ya girmeden depolanabileceği aktarma noktalarının Kara Surları'nın dışında tasarlanması gerektiği alınan kararlar arasındadır.

Mevcutta Tarihi Yarımada'yı çevreleyen Ayvansaray, Ragıp Gümüşpala ve Kennedy caddeleri, Fevzipaşa, Vatan ve Millet caddelerini birbirine bağlayan Atatürk Bulvarı, Mustafa Kemal Caddesi ve Kara Surları'nın hemen dışından geçen 10. Yıl Caddesi planlarda birinci derece yollar olarak belirtilmektedir. Yarımada'da yeralan diğer taşıt yollarında ise korunan ve geliştirilen ticaret ve turizm eylemlerine yönelik olarak yol genişliklerine müdahale edilmeden trafik mühendisliği düzenlemelerinin yapılması ve belli noktalarda tek yön uygulamaları ile otopark alanlarının karşılanması öngörülmüştür.

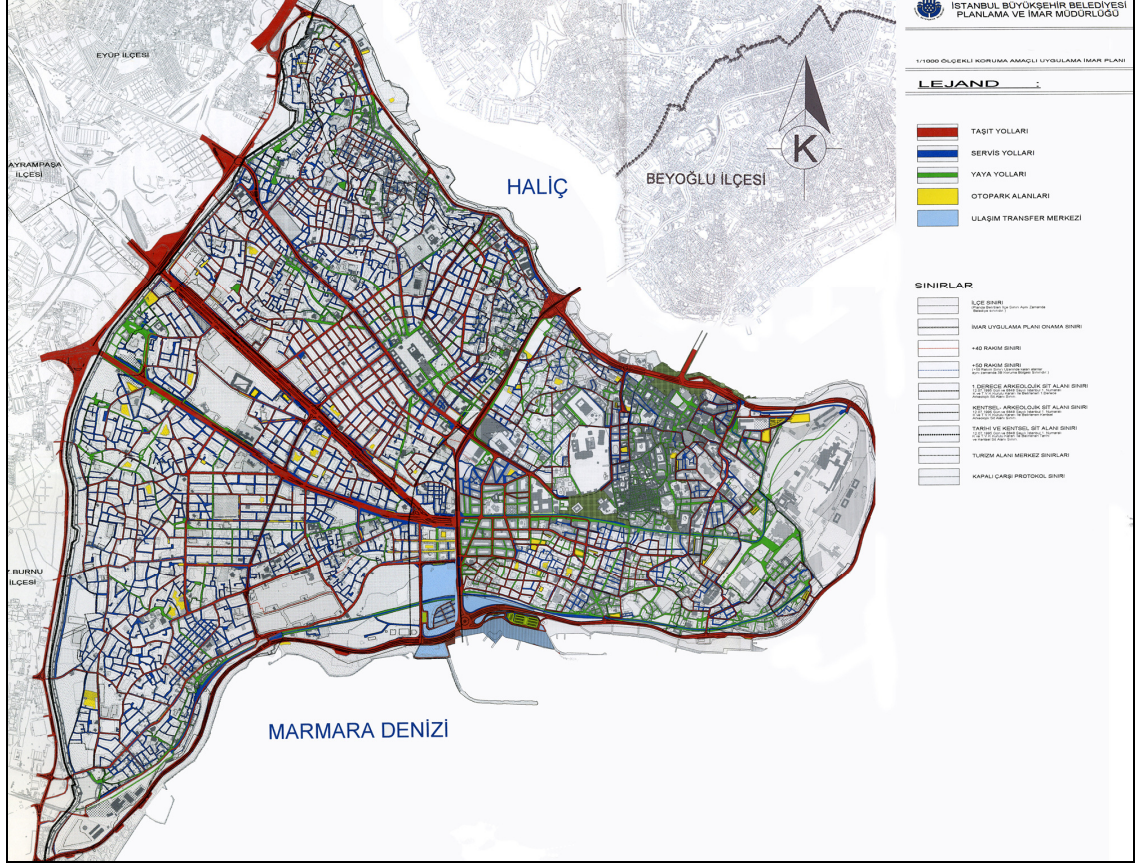
Tarihi Yarımada'da Fener-Balat, Zeyrek, Cibali, Yedikule ve Samatya gibi tarihi dokuya sahip yerleşim alanları dışında kalan yol dokusu yangınlar sonrasında uygulanan ızgara düzendedir ve trafik mühendisliği müdahaleleri ile mevcut ulaşım sorunlarının çözümlenebileceği belirtilmektedir (1/1.000 Fatih İlçesi Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu, 2004:1-186). Diğer yandan tarihi dokunun bulunduğu bölgelerde yol ağı dokusu olduğu gibi korunmuştur. Buna karşılık, özellikle Eminönü bölgesinde topoğrafya, tarihi doku ve dar sokaklar nedeniyle taşıt yollarının bir bölümü Haliç ve Marmara kıyılarından geçen birinci derece Sahil yoluna (Ayvansaray, Ragıp Gümüşpala, Kennedy caddeleri) asılan ring yollar olarak düzenlenmiştir. Buna göre ring güzergahları;

- Şehzadebaşı Caddesi, Beyazıt Meydanı altından geçerek Bakırcılar Caddesi, Fuat Paşa Caddesi ve Ordinaryus Profesör Cemil Birsal Caddesi,
- Şehzadebaşı çevresinde ring oluşturan Cemal Yener Tosyalı ve Dede Efendi Caddesi,
- Laleli bölgesini çevreleyen Şehzadepaşa Caddesi, Büyük Reşit Paşa Caddesi ve Ordu Caddesi,
- Unkapanı ile Küçükpazar'ı birbirine bağlayan Hacı Kadın ve Küçük Pazar Caddesi,
- Vezneciler ile Mercan arasındaki bağlantıyı kuran Prof. Ümit Yaşar Doğanay Sokak, Besim Öner Paşa ve Profesör Sıddık Sami Onar Caddesi,
- Şehzadebaşı ile Süleymaniye'yi birleştiren Katip Çelebi, Vefa Caddesi, Fetva Yokuşu ve Siyavuş Paşa Sokak,
- Divanyolu'nun kuzeyinde; Cağaloğlu, Hocapaşa ve Hobyar bölgelerinde yer alan yollardır (Şekil 3.39).

Ayrıca Süleymaniye-Cağaloğlu arasında Vasıf Çınar Sokak, Hoca Hacı Sokak ve Türk Ocağı Sokak taşıt ulaşımı için öngörülmüştür. Yarımada'nın güneydoğusunda Sultanahmet ve Cankurtaran mahallelerinde ise İshakpaşa Caddesi, Akbıyık Caddesi ve Ahırkapı Sokak'tan Sahil Yolu'na taşıt ulaşımı korunmuş, yine bu güzergaha bağlanan Mimar Mehmetağa Caddesi, Tosun Sokak ve Küçük Ayasofya Caddesi ile bir ring oluşturulmuştur (Şekil 3.39).

Yarımada'nın orta ve güneydoğu kesimleri olan Gedikpaşa, Kumkapı, Küçük Ayasofya ve Kadırga'da taşıt ulaşımı Tatlı Kuyu Hamamı, Emin Sinan Hamamı Sokak, Çifte Gelinler ve Kadırga Liman caddeleri ve bu yolları birbirine bağlayan Tiyatro, Gedikpaşa ve Piyer Loti caddeleri vasıtasıyla çözülmektedir. Diğer taraftan Yarımada'nın doğusunda Hobyar, Hocapaşa (Sirkeci) ve Küçük Ayasofya mahallelerini kuzey-güney doğrultusunda bağlayan

Ankara ve Bab-1 Ali caddeleri ile Divanyolu'na ulaşan güzergah güneyde tek yön olarak Küçük Ayasofya üzerinden Sahil Yolu'na (Kennedy Caddesi) bağlanmıştır (Şekil 3.39).



Şekil 3.39 1/1.000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında Tarihi Yarımada'da öneri karayolu ulaşımı
(Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı, 2004:3-188, 3-185)

Sözkonusu planlarda Kara Surları'nda tarihi yol dokusu büyük ölçüde bozulmamış olan Mevlanakapı, Silivrikapı, Belgradkapı ve Yedikule Sur Kapısı'nda tek yön uygulamasına karar verilmiş ve iki kapının Yarımada'ya giriş, diğer iki kapının ise çıkış yönünde kullanılması önerilmiştir (Şekil 3.39).

Planlarda alt kademede yeralan ve sürekliliği olmayan yollar olan servis yollarının kaldırımsız, yol kaplaması taş olan, taşıt trafiğinin öncelikli olmadığı, sürat yapmayı engelleyici sınırlamaların geliştirildiği, otopark ihtiyacına cevap verecek şekilde düzenlenmesi öngörülmüştür.

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planları'na ait raporlarda iki önemli ana yaya yolları önerilmiştir. Bunlardan biri önemli eğitim ve idari kurumlar ile müze, sergi,

kütüphane salonları, tarihi öneme sahip dini yapılar, anıt eserler ve geleneksel ticaret eylemlerinin gerçekleştirildiği çarşıların yer aldığı Aksaray'dan başlayarak Ordu ve Yeniçeriler caddelerinden Beyazıt Meydanı'na ulaşan, Kapalı Çarşı, Hanlar bölgesi, Kabataş-Zeytinburnu tramvayının işlediği Divanyolu boyunca Sultanahmet'e ve Sirkeci'ye kadar olan güzergahdır. Diğerleri ise Haliç, Marmara kıyıları ve Kara Surları'nın dışında seyir teraslarını içeren yeşil alanları birbiriyle bağlayacak ana yaya yollarının kurgulanmasıdır. Bu noktada sözkonusu proje Devlet Demiryolları hattının Sirkeci'den Tarihi Yarımada'nın Kara Surları'nın hemen dışında Kazlıçeşme'ye taşınmasının öngörülmesiyle işlevsiz kalacak Sirkeci-Kazlıçeşme arasındaki demiryolu güzergahının gezi tramvayı hattına dönüştürülmesi ve ana yaya yolunun düzenlenmesini içermektedir. Planlarda Haliç kıyılarında ise Eminönü-Eyüp-Alibeyköy tramvayı ile ana yaya yolu önerileri yer almaktadır.

Yukarıdaki paragrafta bahsedilen iki ana yaya yolunun dışında Fener ve Balat bölgesinde Mürselpaşa Caddesi, Kariye Camii Müzesi, Zeyrek, Cibali, Fatih Camii Külliyesi, Fatih ile Aksaray arasında Sofular Caddesi, Karagümrük Meydanı ve Topkapı Meydanı çevreleri, Yedikule, Samatya, Süleymaniye ve Vezneciler'de, Çemberlitaş ile Eminönü arasında, Sultanahmet çevresinde, Kadirga ile Küçük Ayasofya arasında, Kumkapı ve Beyazıt arasında yaya bölgeleri oluşturulmuştur. Aksaray, Eminönü, Çemberlitaş, Vezneciler meydanlarında taşıt trafiğinin düzenlenerek otopark, otobüs durağı alanlarının kaldırılması ve çevrelerindeki tarihi eserleri ve simgeleri ortaya çıkartacak yaya öncelikli düzenlemelerin yapılması önerilmiştir (Şekil 3.39).

Planlarda otopark alanlarının ticaret alanlarına, merkez bölgelere, Kara Surları'nın dışına ve ayrıca lastik tekerlekli, raylı sistemler ve denizyolu toplu taşımacılığının yapılacağı odak noktalara yakın bölgelerde planlanması öngörülmüştür. Buna göre planda yerleri ve sayıları belirtilen katlı, yeraltı ve açık otoparklarla ilgili bilgiler aşağıda verilmektedir.

Tarihi Yarımada bütününde katlı otoparklar için ayrılacak toplam inşaat alanı 102.584 m²'dir ve 4.103 araç kapasiteye sahip olacağı belirtilmektedir.

- Hacı Kadın Mahallesi-İMÇ Blokları arkası, Süleymaniye, Laleli, Fevzipaşa, Hanlar bölgesi, Sururi Mahallesi, Hocapaşa Mahallesi, Emin Sinan Mahallesi, Kumkapı-Sahil yolu, Gedikpaşa bölgesinde Saraç İshak Mahallesi, Beyazıt Ağa Mahallesi, Aksaray İnebey Mahallesi ve Millet Caddesi üzerinde birer adet, Nişanca Mahallesi, Arap

Emin Mahallesi, Çapa Hastanesi yakını ve Vatan Caddesi üzerinde ikişer adet katlı otopark alanı önerilmiştir.

Tarihi Yarımada bütününde yeraltı otopark alanları için araç kapasitesi 4.304 olmak üzere 107.600 m² ayrılması önerilmiştir.

- Süleymaniye, Sarıdemir, Mercan, Karagümrük Keçeci Karabaş, Hasan Halife, Arpa Emimi, Beyazıt Ağa, Ereğli, İbrahim Çavuş, Uzun Yusuf, Hacı Evhadettin, Vatan Caddesi üzerinde İskenderpaşa, Vatan-Millet caddeleri arasında Topkapı'da Fatma Sultan mahallelerinde birer adet, Ördek Kasap, Arabacı Beyazıt mahallelerinde ve İMÇ bloklarının bulunduğu alanda ikişer adet, Nişanca'da beş adet yeraltı otopark alanı öngörülmüştür.

Yine Tarihi Yarımada bütününde açık otopark alanlarının toplam 7.92 hektar alanda 2.860 araç kapasiteli ve 128 turist otobüsü kapasiteli olarak çözümlenebileceği önerilmiştir.

- Tarihi Yarımada'da büyük açık otopark alanları Yenikapı kavşağında ve mevcut yerinde, diğeri ise Sirkeci'de Devlet Demiryolları Triyaj alanında önerilmiştir. Sirkeci'deki açık otopark alanının bir bölümünün turist otobüslerinin otopark alanı olarak ayrılması ve böylelikle turist otobüslerinin Sultanahmet ve Topkapı bölgesine girmesinin engellenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca uygun büyüklükteki yapı adalarının ortalarında veya kamu mülkü boş parsellerde açık otopark alanları düşünülmüştür. Açık otopark alanlarının yanısıra uygun genişlikteki yollarda ve yollardan arta kalan alanlarda da yol üstü otopark alanları planlanmıştır.

Tarihi Yarımada'da tüm katlı, yeraltı ve açık otopark alanları 15.54 hektar ve 11.395 araç kapasiteye ulaşacağı öngörülürken, bütün servis yollarının da otopark amaçlı kullanımı durumunda maksimum duran araç kapasitesinin 59.010'e ulaşabileceği belirtilmiştir.

Gerek 1995 yılında onaylanan ancak daha sonra iptal edilen 1/50.000 İstanbul Nazım İmar Planı Raporu'nda gerekse 1/5.000 Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı Raporu ve 1/1.000 Tarihi Yarımada koruma amaçlı imar planları raporlarında yer almamasına rağmen Yarımada'yı ve metropoliten alanı ilgilendiren, diğer yandan kentin ulaşımı açısından önemli sonuçları beraberinde getirecek 'Yedi Tepe Yedi Tünel' isimli karayolu tünel projelerinin 2006 yılından itibaren ihaleleri yapılarak inşa süreci başlatılmıştır. Aynı yıllarda tartışılmaya başlanan diğer karayolu projesi ise 'Karayolu Boğaz Tüp Tünel Geçişi Projesi'dir.

Raylı (Demiryolu) Sistem Ulaşımı

İstanbul Ulaşım Planı'nda (1997) 2010 yılı hedefinde tamamlanması önerilen raylı sistem projeleri metro, hafif raylı sistem, tramvay ve banliyö hatlarının geliştirilmesi olmak üzere ayrılmaktadır (Tablo 3.25) (Şekil 3.41). 2004 yılında başlanan, 2008 yılı itibariyle yapımı devam etmekte olan ve 2010 yılında tamamlanması planlanan raylı sistem projeleri arasında en dikkati çeken ve İstanbul Metropoliten Alanı'nda tüm ulaşım türlerini ve arazi kullanımını etkileyeceği düşünülen ayrıca, gerek İstanbul Ulaşım Ana Planı, gerek 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı gerekse Tarihi Yarımada nazım plan ve uygulama imar planlarında işlenen proje Marmaray Projesi'dir (Şekil 3.41).

Tablo 3.25 İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda (1997) Önerilen Raylı Sistem Projeleri*
(İstanbul Ana Ulaşım Planı Sonuç Raporu, 1997:4-74)

Raylı Sistem Türü	Güzergah
Metro	Yenikapı-Taksim-4.Levent-Ayazağa
Metro	Yenikapı-Topkapı-Bağcılar
Metro	Bağcılar-İkitelli
Metro	Menekşe-Beylikdüzü
Metro	Marmaray-Boğaz Demiryolu Tünel Geçişi
Hat eklenmesi	Sirkeci-Halkalı ve Haydarpaşa-Gebze Banliyö hatlarına üçüncü hattın eklenmesi
Hafif Metro	İkitelli-Halkalı
Hafif Metro	Aksaray-Yenikapı
Hafif Metro	Otogar-Mahmutbey-İkitelli OSB-Olimpiyat Köyü Bağlantısı
Hafif Metro	Otogar-Şişli
Hafif Metro	Yenibosna-Atatürk Havalimanı
Hafif Metro	Harem-Kartal-Kurtköy Havalimanı
Hafif Metro	Üsküdar-Ümraniye
Hafif Metro	Ümraniye-Kozyatağı
Tramvay	Kadıköy-Bostancı

Marmaray ile her iki yakanın mevcut banliyö hatlarının iyileştirilmesi ve mevcut raylı sistemin iki hattan üç hata çıkartılması çalışmaları ile toplam 76 km. uzunluğunda bir hatla bağlanması öngörülmektedir. Marmaray Projesi aynı zamanda Asya-Avrupa kıtalarını demiryolu ile bağlamak amacıyla planlanan bir projedir. Bu nedenle güzergahın yeraltına indiği Kazlıçeşme-Zeytinburnu ve Söğütluçeşme-Üsküdar arasında gündüz gerçekleştirilen yolcu seferlerinin yapılmadığı 23:00-24:00 saatlerinden sabah saatlerine kadar yük taşımacılığına hizmet vereceği belirtilmektedir*.

* İstanbul Ulaşım Ana Planı Raporu, 1997:5-13'de tablo 3.25'de belirtilen Otogar-Şişli, İkitelli-OSB-Olimpiyat Köyü Bağlantısı, İkitelli-Halkalı, Ümraniye-Kozyatağı hafif metro güzergahlarının hatlarındaki yolculuk talepleri otobüs hatları ile karşılanabilecek düzeyde olduğundan, bu hatların yapımı bu koridorlardaki ulaşım taleplerinin gelecekteki gelişimine göre değerlendirilebileceği kararı getirilmektedir.

* F. Ünsal, P. Özden, S.Turgut, 2008:123 kaynağında DLH Bölge Müdürlüğü'nden Z. Sindel Buket'in 'Ulaşım' konusu başlığı altında gerçekleştirilen 'Yuvarlak Masa 3' toplantısında verdiği bilgilerden yararlanılmıştır.

Tablo 3.26 Marmaray Projesi ile bağlantısı sağlanacak diğer raylı sistemler ve güzergahları
(Ulaştırma Bakanlığı Marmaray, 2006)

Marmaray Projesi İstasyonlar	Bağlanan Demiryolu Sistemi Hattı
Tarihi Yarımada Yenikapı	Metro (Yenikapı-Taksim-Şişli -4.Levent-Ayazağa)
Tarihi Yarımada Yenikapı	metro (Yenikapı Ayazağa metrosunun bir uzantısı olan Yenikapı-Bağcılar-Mahmutbey-İkitelli)
Tarihi Yarımada Yenikapı	hafif raylı metro (Yenikapı-Otogar-Yenibosna-Atatürk Havalimanı)
Tarihi Yarımada Yenikapı	hafif raylı metro (Yenikapı-Otogar-Bağcılar)
İbrahimağa	hafif raylı metro (Kadıköy-Kartal)
Üsküdar	hafif raylı metro (Üsküdar-Ümraniye)
Küçükçekmece	hafif raylı metro (Bakırköy-Avcılar-Beylikdüzü)
Tarihi Yarımada Sirkeci	tramvay (Kabataş-Eminönü-Zeytinburnu)

Tablo 3.27 2008 yılında yapımı devam eden raylı sistemler
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2008)

YAPIMI DEVAM EDEN RAYLI SİSTEMLER	Güzergah Adı	Hat Tipi	Uzunluk	İşletme Hızı	Yolculuk Süresi	Kapasite	Sefer Aralığı	Tahmini İşletmeye Alınma Tarihi
	4. Levent-Ayazağa	Metro	8 km.	40km./sa.	5.5 dk.	70.000 yolcu /sa/tek yön	5 dk.	2008
	Tarihi Yarımada'da Aksaray-Yenikapı	Hafif Metro	0,7 km.	35 km./sa.		70.000 yolcu /sa/tek yön		2008
	Otogar-Bağcılar	Metro	4,4 km.	35 km./sa.	7.5 dk.	35.000 yolcu /sa/tek yön	5 dk.	2009
	Tarihi Yarımada'dan geçecek olan Marmaray	Banliyö + Tüp tünel	76,3 km.	45 km./sa.	104 dk.	75.000 yolcu /sa/tek yön	2-10 dk.	2010
	Taksim-Tarihi Yarımada Yenikapı	Metro	5,2 km.	40km./sa.	8 dk.	70.000 yolcu /sa/tek yön	5 dk.	2010
	Kadıköy-Kartal	Hafif Metro	22 km.	35 km./sa.	35 dk.	35.000 yolcu /sa/tek yön	5 dk.	2010
	Topl.		138,2 km.			484.360 yolcu /sa/tek yön		

1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda çevre karayolu bağlantısı üzerinden gerçekleştirilen yük taşımacılığının Marmaray projesi ile raylı sisteme kaydırılması kararı doğrultusunda Batı Yakası'nda Halkalı, Doğu Yakası'nda ise Gebze tren istasyonlarının demiryolu sistemi içinde ana yük ve yolcu aktarma istasyon görevini üstlenmesi öngörülmektedir. Bu çerçevede gündüz yolcu gece ise yük taşıma prensibiyle projelendirilen Marmaray hattında kamyonların ve diğer ağır vasıtaların Ro-La treni olarak adlandırılan trenlerle metropoliten alanın doğu-batı uçlarında oluşturulacak söz konusu ana terminaller arasında taşınması kararı getirilmektedir. Ayrıca metropoliten alan içinde karayolu yük

trafiğini en aza indirmesi düşünülen Ro-La sistemiyle Doğu Yakası'nda Tuzla, Batı Yakası'nda Hadımköy ve Silivri'de oluşturulacak "Lojistik İhtisas Bölgeleri"nin ilişkisinin kurulması bir diğer karar olarak 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda getirilmiştir.

Tablo 3.28 2007 yılı itibariyle projesi devam eden raylı sistemler
(İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2008)

PROJESİ DEVAM EDEN RAYLI SİSTEMLER	Güzergah Adı	Hat Tipi	Uzunluk	İşletme Hızı	Yolculuk Süresi	Kapasite	Sefer Aralığı	Tahmini İşletmeye Alınma Tarihi
	İncirli-Bakırköy Meydanı-İDO İskelesi	Havaray	3,4 km	30 km./sa.	7 dk.	15.000 yolcu / saat/tek yön	5 dk.	2010
	Zeytinburnu-Bakırköy İDO	Tramvay	3,652 km.	22 km./sa.	10 dk.	5.000 kişi / saat/ tek yön	5 dk.	2010
	Bağcılar-Yüzyıl Mah.	Tramvay	6,2 km.	22 km./sa.	17 dk.	15.000 kişi / saat/ tek yön	5 dk.	2010
	Bakırköy-Beylikdüzü	Hafif Raylı Sistem	21 km.	35 km./sa.	36 dk.	35.000 yolcu/sa /tek yön	3,5 dk.	2015
	Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy	Hafif Raylı Sistem	19 km.	35 km./sa.	28 dk.	35.000 kişi / sa/tek yön	3,5 dk.	2010
	Kartal-Kurtköy Havaalanı-TEM	Hafif Raylı Sistem	9,6 km.	35 km./sa.	17 dk.	35.000 kişi / sa / tekyön	5 dk.	2015
	Göztepe-Ümraniye	Hafif Metro (HRS)	5 km.	35 km./sa.	33 dk.	35.000 yolcu / saat/ yön	4 dk.	2015
	Yenikapı-Bağcılar	Metro	10 km.	35 km./sa.	17 dk.	70.000 yolcu / saat/ tek yön	1,5 dk.	2015
	Bağcılar Mahmutbey-İkitelli-Olimpiyat Köyü	Metro	10 km.	35 km./sa.	17 dk.	70.000 yolcu / saat/ tek yön	1,5 dk.	2015
	Kabataş-Beşiktaş-Alibeyköy-Mahmutbey	Metro	25 km.	35 km./sa.	23 dk.	35.000 yolcu / saat/ yön	3,5 dk.	2015
	Maltepe Sahili E-5 Kavşağı	Havaray	2,5 km					
	Haliç Çevresi	Tramvay	10 km.		27 dk.	10.000 kişi / saat/ tek yön	2 dk.	2015
	Topl.		109,35 km			360.000 kişi / saat/ tek yön		

1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında Tarihi Yarımada'da raylı sistem ulaşımı (Şekil 3.42);

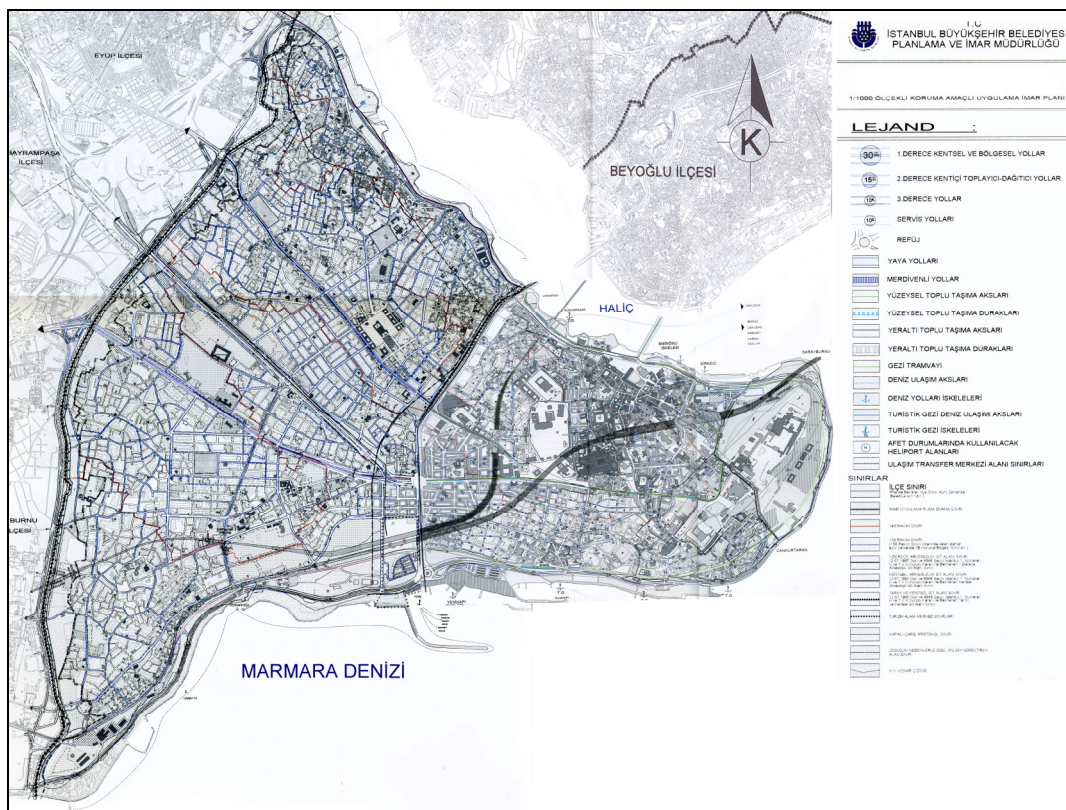
- yüzeysel toplu taşıma güzergahları (tramvay, hafif raylı sistem) ve
- yeraltı toplu taşıma güzergahları (metro)

olarak iki grupta ele alınmıştır ve İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda (1997) alınan kararların yanısıra yerel yönetimlerce plandışı gelişen uygulamalar da bu planlara aktarılmıştır. 2005

yılında onanan söz konusu koruma amaçlı planlarda Eminönü-Zeytinburnu arasındaki mevcut tramvay hattına Tarihi Yarımada’da dört yeni tramvay hattı önerisi getirilmiştir. Bunlar;

- Vezneciler-Edirnekapı (Sultançiftliği-Edirnekapı arası tamamlanmıştır),
- Eminönü-Eyüp-Alibeyköy
- Sirkeci-Kabataş (2005 yılında hizmete açılmıştır)
- Yedikule-Sirkeci

güzergahlarıdır.



Şekil 3.42 1/1.000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında Tarihi Yarımada'da öneri ulaşım sistemleri
(Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı raporları, 2004:3-181, 3-183)

İstanbul Ulaşım Ana Planı Raporu’nda yer almayıp inşasına başlanan bir diğer güzergah ise Sultançiftliği-Vezneciler’dir. Bu hat için uygulama amaçlı planlarda Tarihi Yarımada’ya dışarıdan gelen yolcuların doğrudan Yarımada’ya alınmaması ilkesi nedeniyle güzergahın Edirnekapi’da sonlanması ve Edirnekapi-Vezneciler arasında ayrı bir güzergah önerisinin getirilmesi kararlaştırılmıştır. Söz konusu tramvay hattının Vezneciler’de Ayazağa-Yenikapı metrosuyla bağlantısının kurulması planlanmıştır.

Planlarda önerilen Eminönü-Eyüp-Alibeyköy tramvay hattı ise Eminönü'nden başlayarak Haliç sahil şeridi boyunca Tarihi Yarımada'yı katetmekte ve Ayvansaray'dan itibaren Yarımada dışında Eyüp ve Alibeyköy'e kadar uzanmaktadır. Toplam uzunluğu 7 km. olacak hattın 4 km.'lik bölümünün Tarihi Yarımada içinde Eminönü, Küçükpazar, Unkapanı, Fener ve Ayvansaray olmak üzere toplam beş istasyonun yer alacağı belirtilmiştir.

Marmaray Projesi ile mevcut banliyö güzergahının Sirkeci-Kazlıçeşme arasındaki bölümü devre dışı kalacaktır. Bu nedenle planlarda Devlet Demiryolları'na ait banliyö hattın Sirkeci-Kazlıçeşme arasının ana yaya yoluyla birlikte tramvay hattı olarak tasarlanması önerilmiştir. Plan raporlarında toplam uzunluğu 7,9 km. olacak hat üzerinde günümüzde de hizmet vermekte olan yedi istasyonun (Sirkeci, Cankurtaran, Kumkapı, Yenikapı, K.Mustafapaşa, Yedikule ve Kazlıçeşme) kullanılması kararı getirilmiştir.

Tarihi Yarımada 1/1.000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında yeraltı toplu taşıma güzergahları ile ilgili olarak üç hat gösterilmiştir. Bunlar;

- Havalimanı-Aksaray-Yenikapı (hafif raylı sistem) (Havalimanı-Aksaray arası mevcuttur),
- Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar (metro),
- Halkalı-Gebze Marmaray

güzergahlarıdır.

Günümüzde hizmet vermekte olan Havalimanı-Aksaray hafif raylı sisteminin planlarda Yenikapı'da denizyolu ve farklı raylı sistemlerin kesişeceği bir Ulaşım Transfer Merkezi kurulması öngörüsüyle Yenikapı'ya uzatılması kararlaştırılmıştır. Böylelikle hattın Tarihi Yarımada içindeki uzunluğu 2,9 km.'ye çıkartılarak toplam dört istasyon alanı (Yenikapı, Aksaray, Emniyet, Ulubatlı) ile hizmet vermeye devam etmesi öngörülmüştür.

Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar metrosunun 4.Levent-Taksim arası 2000 yılında hizmete açılmıştır. Hattın kuzeyde Ayazağa, güneyde Yenikapı bölümü çalışmalarının devam etmekte olduğu, Yenikapı-Bağcılar arasında ise çalışmalara başlanılmadığı belirtilmektedir. Hattın Taksim yönünden gelerek Haliç'te inşa edilecek bir köprü üzerinden geçerek Tarihi Yarımada'ya girmesi ve Yenikapı'da kurulacak olan Ulaşım Transfer Merkezi'ne bağlanması öngörülmüştür. Tarihi Yarımada'da 4.8 km.'lik uzunluğa sahip olacak hatta sırasıyla

metronun geçeceği Unkapanı, Şehzadebaşı, Yenikapı, Koçamustafapaşa ve Silivrikapı olmak üzere beş istasyon gösterilmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1998).

Tarihi Yarımada koruma amaçlı ve uygulama imar planlarından da anlaşıldığı üzere Yarımada'dan yakın bir gelecekte metropoliten alanın ulaşımı içinde de çok önemli olacak raylı sistem güzergahlarının geçeceği görülmektedir. Bu bağlamda yine planlarda sözkonusu raylı sistemler arasında aktarmayı, koordinasyonu ve ilişkiyi sağlayacak bağlantıların kurulması sonucunda birden fazla sistemin kesiştiği önemli odaklar ortaya çıkmaktadır. Bunlar; Yenikapı, Eminönü, Vezneciler, Aksaray ve Kazlıçeşme'dir (Tablo 3.29). Ayrıca Marmaray'ın Sirkeci istasyonu da önemli bir odaktır.

Tablo 3.29 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında mevcut ve öneri raylı sistemlerin kesiştiği istasyonlar

İstasyon	Kesişen Raylı Sistemler
Yenikapı	Gebze-Halkalı Marmaray (metro) Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar (metro) Havalimanı-Aksaray-Yenikapı (hafif raylı sistem) Sirkeci-Yedikule (tramvay)
Eminönü	Kabataş-Zeytinburnu (tramvay) Eminönü-Eyüp-Alibeyköy (tramvay) Sirkeci-Yedikule (tramvay)
Vezneciler	Edirnekapı-Vezneciler (tramvay) Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar (metro)
Aksaray	Havalimanı-Aksaray-Yenikapı (hafif raylı sistem) Kabataş-Zeytinburnu (tramvay)
Sirkeci	Gebze-Halkalı Marmaray (metro) Kabataş-Zeytinburnu (tramvay) Sirkeci-Yedikule (tramvay)
Kazlıçeşme	Gebze-Halkalı Marmaray (metro) Sirkeci-Yedikule (tramvay)

Denizyolu Ulaşımı

1995 yılında onaylanan 1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu'nda İstanbul'un Batı Yakası'nda Karaköy Limanı'nın İstanbul'un ana yolcu limanı olarak hizmet vereceği belirtilmektedir ve Tarihi Yarımada'nın batısında Surları dışında, Kazlıçeşme'de bir liman önerisi getirilmektedir. Bu planda Haydarpaşa Limanı'nın yat limanı, feribot iskelesi (olağanüstü durumlarda askeri ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde) ve rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi, Salıpaazarı-Karaköy Limanı'nın Haydarpaşa Limanı'nın yeni şekli ile koordinasyonunun sağlanacağı bir servis iskelesi ve rekreasyon alanı

olarak kullanılması kararı getirilmiştir (1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu, 1995:421).

Kentiçi denizyolu toplu taşımacılığı ile ilgili olarak İstanbul Ana Ulaşım Planı'nda (1997) toplam onyed (17) yeni deniz otobüsü hattı önerilmiştir. Söz konusu hatlardan altısı İstanbul Metropoliten Alanı'nın özellikle yaz aylarında ulaşım talebinin yükseldiği güney Marmara kıyılarında yeralan yerleşmelerle ilgilidir, onbir hat metropoliten alan içindedir. 2010 yılı hedefiyle İstanbul Ana Ulaşım Planı'nda önerilen deniz otobüsü hatları aşağıda sıralanmıştır.

Kentlerarası deniz otobüsü hatları: Yenikapı-Bandırma, Yenikapı-Yalova, Yenikapı-İmralı, Yalova-Kabataş, Yalova-Kartal, Yalova-Pendik

Metropoliten Alan içinde deniz otobüsü hatları: Harem-Yenikapı, Harem-Eminönü, Harem-Beşiktaş, Harem-Kabataş, Harem-Bakırköy, Harem-Ambarlı, Tuzla-Yenikapı, Kartal-Yenikapı, Tuzla-Eminönü, Beykoz-Eminönü, Beykoz-Bakırköy

1/1.000 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planları raporlarında denizyolu ulaşımında kullanılmakta olan Eminönü, Sirkeci ve Yenikapı iskelelerinin işlevlerini devam ettirmelerinin yanında yeni hat düzenlemelerine yönelik aşağıda belirtilen kararlar getirilmiştir.

Eminönü-Sirkeci iskelelerinde;

- Şehirhatları, deniz otobüsleri, arabalı vapur iskeleleri korunmuştur. Boğaz hattı, Üsküdar, Kadıköy, Harem ve deniz otobüsü iskelelerinin iyileştirilmesi,
- Sirkeci-Kabataş-Harem, Sirkeci-Harem araba vapuru iskelesinin özellikle afet durumları gözönünde bulundurulmak üzere korunması,
- Adalar iskelesinin Yenikapı'ya alınması, kentlerarası feribot iskelesinin ise Kazlıçeşme'ye taşınması,
- Büyükçekmece ve Avcılar deniz otobüs seferlerinin Yenikapı'ya taşınması ve Yenikapı'nın metropolün Batı Yakası'nda yeni merkez olması,
- Eminönü ve Sirkeci'de kalacak deniz otobüslerinin Kadıköy ve Bostancı hatları ile sınırlı tutulması,
- Turyol, Avrasya ve İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası'na ait motor iskelelerinin korunması,

Yenikapı iskele alanında;

- Yenikapı Ulaşım Transfer Merkezi'nin kurulmasıyla metropolün Batı ve Kuzeyi'ne doğrudan erişimin sağlanması, Yenikapı'nın aynı zamanda Batı ve Doğu yakaları arasında denizyolu trafiğinin odak noktası olması,
- Tarihi Yarımada içinde araç trafiğinin azaltılması amacıyla arabalı vapur seferlerinin Kazlıçeşme'ye taşınması ve yerine şehirhatları seferlerinin getirilmesi, buna göre şehirlerarası yaya ulaşımına yönelik olarak Çınarcık, Yalova, Bandırma, Mudanya ve Avşa'ya deniz otobüs seferleri, metropoliten alan içinde Kadıköy, Bostancı, Bakırköy, Büyükçekmece ve Avcılar'a deniz otobüsü seferleri, Adalar, Kadıköy, Üsküdar ve Boğaz Hattı şehirhatları güzergahlarının işletilmesi,
- turistlere yönelik gezi amaçlı iskele yapılması,

Haliç ve Marmara iskeleleri ile ilgili olarak;

- Haliç kıyılarındaki iskelelerin yeniden canlandırılarak kentiçi ve turizm amaçlı kullanılması,
- Tarihi Yarımada'nın Haliç kıyılarında Eminönü iskelelerinin yanında Ayvansaray, Balat, Fener, Cibali, Küçükpazar'ın, Marmara kıyılarında Yenikapı iskelelerinin yanında Yedikule, Samatya, Cerrahpaşa, Kumkapı, Küçük Ayasofya ve Cankurtaran'da kurulacak iskelelerle denizyolu ulaşımına açılması,
- Eyüp, Alibeyköy ile Haliç kıyılarının kuzeyinde yeralan Söğütözü, Hasköy, Kasımpaşa iskelelerinin birbirine bağlanarak Tarihi Yarımada silüetinin Haliç üzerinden algılanmasının sağlanması,
- küçük ölçekli şehirhatları vapurları ile motorların Haliç kıyılarında işletilmesi

önerilerine plan raporunda yer verilmiştir.

Ulaşım Transfer İstasyonu ve Helikopter Pistleri

1/1.000 Tarihi Yarımada koruma amaçlı uygulama planları doğrultusunda İstanbul'un kuruluşundan buyana giriş noktası olma özelliğini koruyan Eminönü-Sirkeci iskelelerinin görevlerini bir anlamda Yenikapı'ya devretmesi öngörülmüştür. Bu nedenle Yenikapı'da 31.8 hektarlık bir alan üzerinde batısında Namık Kemal Caddesi, kuzeyinde Küçük Langa Caddesi, doğusunda ise Su Ürünleri Hali'nin bulunduğu bölgede Gebze-Halkalı Marmaray (metro), Levent-Taksim-Yenikapı-Bağcılar (metro), Havalimanı-Aksaray-Yenikapı (hafif metro), Sirkeci-Yedikule (tramvay) raylı sistemleriyle yaya bağlantılı, özel araç otoparkının ve

helikopter pistinin bulunduğu bir Ulaşım Transfer İstasyonu'nun oluşturulması kararlar arasında yer almaktadır. Ayrıca Yenikapı'nın dışında Karagömrük (Vefa Stadı), Çapa, Cerrahpaşa, Yenikapı İSKİ Arıtma Tesisleri, Kadırga, Sultanahmet, Beyazıt Meydanı, Süleymaniye, Eminönü ve Topkapı Saray bahçesinde birer adet helikopter pisti önerisi getirilmiştir.

3.4.2 İstanbul Tarihi Yarımada'da Hizmet-Donatı Alanlarına İlişkin Plan Kararları, Plandışı Gelişen Projeler, Uygulamalar ve Tasarımlar

Tezin kapsamı ile ilişkili olarak önceki bölümlerinde açıklandığı üzere bu bölümde 1995 yılında onaylanan 1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu'nda ve 2006 yılında onaylanan 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda merkezler kademelenmesi ve hizmetler sektörüne ilişkin getirilen kararların yanısıra Tarihi Yarımada'da yeralan hizmet alanlarından yönetim, eğitim ve sağlık alanlarına ilişkin 1/5.000 Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı doğrultusunda 2005 yılında onaylanan 1/1.000 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarındaki kararlara yer verilmektedir (Şekil 3.43).

1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu'nda (1995) İstanbul Metropoliten Alanı'nda kent merkezleri sisteminin kurgulanması ve merkezler arasındaki kademelenmeye göre arazi kullanımda yeralacak işlevlerin belirlenmesi gerekliliği üzerinde durulmuş ve bu doğrultuda plan kararları getirilmiştir. İstanbul Metropoliten Alanı'nda merkezler sistemi;

- Metropoliten Merkez Alanı
- Alt Merkezler
 - Birinci Derece Merkezler
 - 1-Mevcut Merkezler
 - 2-Kanat Çekim Merkezleri
 - İkinci Derece Merkezler
 - Üçüncü Derece Merkezler'den

oluşmaktadır (1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu, 1995:411-413) (Şekil 3.37).

Buna göre planda Tarihi Yarımada'da içinde yer almakla birlikte Haliç'in kuzeyinde Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş yönünde kuzeye doğru kontrolsüz olarak gelişen MİA'nın üzerindeki baskıyı azaltmak ve ana hizmet eylemleri açısından destek sağlayabilmek üzere Batı Yakası'nda Bakırköy, Doğu Yakası'nda Kadıköy birinci derece mevcut alt merkezler olarak kabul edilmiştir. Ayrıca kentin doğrusal makroformunu destekleyecek nitelikte Doğu Yakası'nda Gebze, Batı Yakası'nda Ortaköy-Kavaklı'da kent merkezinden nüfusun desantralizasyonunu sağlayacak ve nüfusa hizmet vermek üzere birinci derece alt merkezler (kanat çekim merkezleri) önerilmiştir.

İkinci derece merkezler olarak Batı Yakası'nda Avcılar, Doğu Yakası'nda Üsküdar ve Kartal önerilmiştir. İsimleri belirtilen ikinci derece merkezlerin birinci derece merkezlerden daha dar olan etki alanları içindeki yerleşme bölgelerinin ticaret-hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte, özelleşmiş ticaret, hizmet işlevleri ile MİA ve çevre merkezler ile iletişim kurabilen, daha küçük firmaların, büroların ve finans kuruluşlarının yer aldığı nitelikte geliştirmesi kararı getirilmiştir.

Üçüncü kademe merkezler olarak belirlenen Batı Yakası'nda Büyükçekmece ve Bağcılar, Doğu Yakası'nda Ümraniye, Maltepe ve Pendik'in kendi ilçeleri ve etki alanları içindeki komşu ilçelerde yerleşen nüfusun ticaret ve hizmet ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte işlevler ve küçük ölçekte büro ve kuruluşların yer aldığı merkezler olarak önerilmiştir. Ayrıca İstanbul Metropolitan Alanı'n hizmet alanları (büro, yönetim, ticaret işlevleri) için E-5 (bugünkü D-100) üzerinde Batı Yakası'nda Dünya Ticaret Merkezi-Şirinevler, Doğu Yakası'nda Göztepe-Bostancı kavşağı arasında yer gösterilmiştir.

1/50.000 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu'nun hedefler ve politikalar bölümünün dördüncü maddesinde Tarihi Yarımada ile ilgili olarak "Tarihi Yarımada içindeki kentsel prestij alanların tespit edilerek, bu alanların konut, hizmetler ve turizm amaçlı planlanması, kentsel sosyal ve teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilerek düzenlenmesi" konusunun altı çizilmiştir (1/50.000 İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı Raporu, 1995:38). Buna göre;

- tarihi konut alanlarının MİA işlevlerinin sur dışına kaydırılması ile MİA baskısından korunarak tahrip ve yok olmasının önlenmesi,
- Fatih-Aksaray bölgesinde MİA'ya ait işlevlerin ulaşım aksları boyunca surlara kadar gelişmesine izin verilmemesi,

- turizm açısından değer kazanan kuyumculuk, antika, halı onarım, deri konfeksiyon satışı gibi geleneksel ticaret ve faaliyetlerin korunarak geliştirilmesi,
- alt ölçekli planlarda boş alanların açık sostyal donatı alanları olarak ayrılması

kararları verilmiştir. Bunların yanında ileri araştırmalar, üst düzey kültür faaliyetleri ve uluslararası iktisadi karar merkezi olarak İstanbul'da;

- eğitimde metropoliten alana dağılmış olan üniversitelerin kampus alanları içinde gelişiminin sağlanması ve yeni üniversitelerin yerini lisans üstü eğitim ve araştırma kurumlarının alması,
- tıp alanında bütün ülkeye hizmet veren tedavi merkezleri yerine, tıbbi ileri araştırma ve uygulama hastanelerinin oluşturulması,
- ithalat-ihracat işlerinin asli karar merkezi olarak kalmakla beraber, şehrin bu alanlardaki bütün faaliyetlerinin yeni liman yörelerindeki merkezlere aktarılmasının gerekliliği

plan raporunun giriş ve planlama genel ilkeleri arasında yer almıştır.

1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda mevcutta Tarihi Yarımada'dan başlayan ve Beyoğlu-Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan ve üst düzey hizmetlerin yoğunlaştığı tek merkezli çekim noktası olarak gelişen Merkezi İş Alanı'nın kentin kuzeyindeki doğal alanları tehdit eden gelişiminin engellenmesi üzere yeni alt kademe merkezler öngörülerek bu bölgelerde ticaret ve hizmet alanları önerilmiştir (Şekil 3.35).

Buna göre Batı Yakası'nda sanayi, ticaret ve hizmetlerin geliştiği, Atatürk Havalimanı komşuluğunda bulunan Bakırköy alt kademe merkez, Beylikdüzü, İspartakule ve İkitelli ise çevrelerindeki mevcut ve gelişme konut alanlarına hizmet verecek yerel merkezler olarak belirlenmiştir. Ayrıca, Bayrampaşa Hali ve çevresi, Giyimkent ve Tekstilkent sitesi, sanayiden dönüşerek tekstil sektöründe uzmanlaşan Keresteciler Sitesi ticaret ve hizmet alanı olarak belirlenmiştir. Doğu Yakası'nda MİA'nın yükünü azaltacak ve iki yaka arasında işgücü, ulaşım, hizmet sektörü, konut, sosyo-kültürel ve rekreasyon alanlarında dengeyi sağlayacak merkez olarak Kartal belirlenmiştir. Dönüşüm sürecindeki sanayi alanları, bölgeyi destekleyen ulaşım projelerinin varlığı, Sabiha Gökçen Havalimanı'na yakınlığı, Batı Yakası

ile denizyolu ilişkisi kurma olanağı, Gebze Sanayi Bölgesi'ne yakınlığı Kartal'ın alt merkez olarak seçilmesinde etkili olduğu İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirtilmektedir.

Sözkonusu 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında Tarihi Yarımada-Beyoğlu-Şişli-Beşiktaş-Kadıköy arasında kültür üçgeni oluşturulması kararına bağlı olarak potansiyel tarihi ve kültürel alanların varlığı nedeniyle kültür endüstrilerinin geliştirilmesi kararı getirilmiştir. Ayrıca Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nda rehabilitasyon ile atıl durumdaki mekanların kullanılır hale getirilmesine karar verilmiştir. Tarihi Yarımada'nın ve metropoliten alanın çeperlerinin eğitim, kültür endüstrileri ve hizmet sektörü yerleşkeleri için potansiyel alanlar olduğu belirtilerek turizm bağlamında tarihi ve kültürel özellikleri ile öne çıkan Tarihi Yarımada'nın konaklama yönünde de potansiyelleri olduğuna vurgu yapılmıştır.

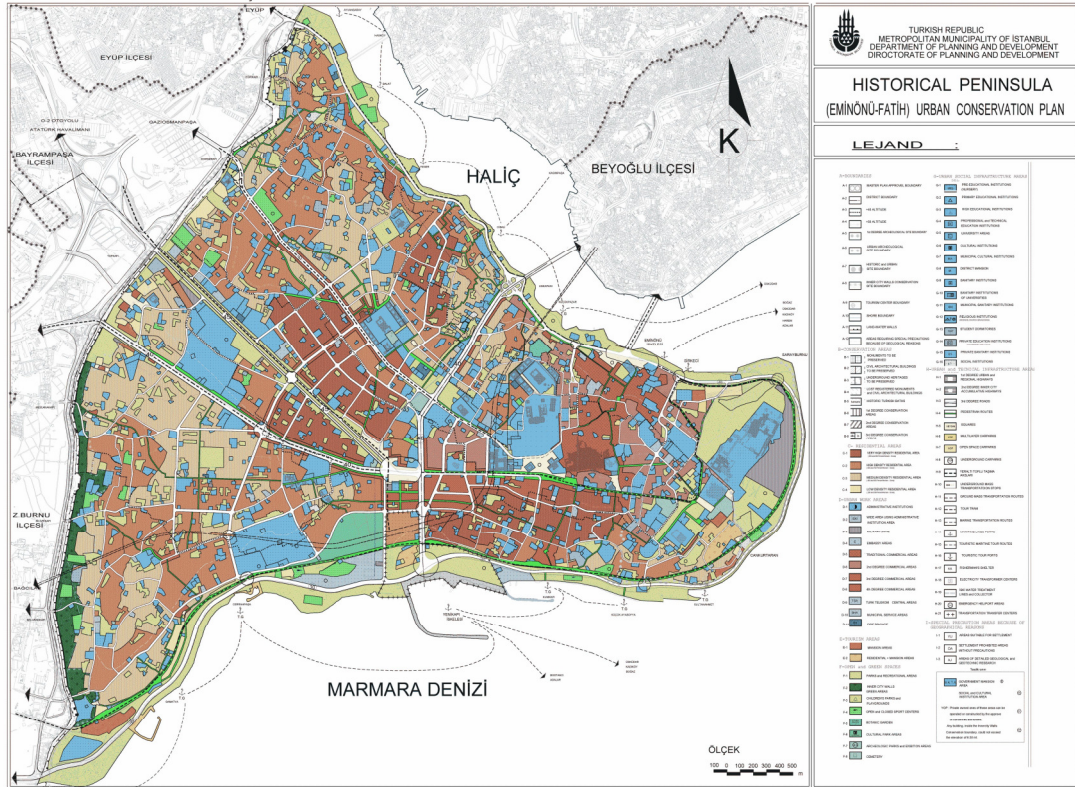
Kağıthane ve Alibeyköy dönüşüm sürecine girebilecek sanayi alanlarıyla kuzeye gelişme eğilimi gösteren MİA'nın işlevlerinin batıya yönlendirmek üzere planda değerlendirilmesi düşünüldüğü belirtilmektedir. Diğer yandan, Tarihi Yarımada'nın yapı stokunu aşındıran üretim faaliyetlerinden arındırılması, yaşam alanı niteliğinin artırılması, Suriçi bölgesinin gece-gündüz kullanım farkının azaltılması, Haliç Sahil Yolu kesimindeki alanların atıl durumunun giderilmesi ve Gaziosmanpaşa, Güngören ve Bayrampaşa ilçelerinin özellikle günlük ihtiyaçlarını Tarihi Yarımada'dan karşılanmasını önlemek için planda da belirtildiği üzere batıda alt merkezlerin geliştirilmesi kararına yer verilmiştir.

1/5.000 Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı doğrultusunda 1/1.000 ölçekli uygulama amaçlı imar planları kararlarını incelendiğinde yönetim alanları ile ilgili olarak;

- Kumkapı Balık Hali'nin İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Tarihi Yarımada'nın kimliğine uygun deniz ulaşım türlerine ait teknik eğitim ve hizmet alanları, geleneksel deniz tekneleri sergi birimleri yeralacak biçimde belediye hizmet alanı olarak düzenlenmesi,
- İstanbul Sultanahmet Adliyesi'nin kültürel amaçlı kullanım olarak düzenlenmesi,
- İstanbul Metropoliten Alanı'na hizmet veren İstanbul Emniyet Müdürlüğü, vergi daireleri, İstanbul Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi (eski Samatya SSK Hastanesi) ve Tekel Müdürlüğü gibi kurumların sur dışına desantralizasyonu öngörülmektedir. Sözkonusu kurumlardan İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nün yerine mesleki ve teknik öğretim ve araştırma amaçlı eğitim alanı olarak kullanılmak üzere polis okulu işlevinin getirilmesi,

- Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu'na göre Vatan Caddesi önemli günlerde tören ve gösteri yürüyüşlerine uygun prestijli bir cadde olması sebebiyle bu caddeden cephe alan boş ve büyük kamu alanlarının idari ve belediye hizmet alanı kapsamında teknik altyapı ile belediye hizmet birimleri olarak planlanması

öngörülmüştür (Şekil 3.43).



Şekil 3.43 1/5.000 Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı, 2003
(1/5.000 Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı Raporu, 2003:6-648)

Eğitim alanları ile ilgili olarak;

- Yarımada içinde planda gösterilen mevcut üniversiteler dışında yeni kamu-vakıf-özel üniversiteye izin verilmemiştir. Ancak kampüs alanları Yarımada dışında olmak koşulu ile üniversiteye ait rektörlük, kütüphane, sosyal-kültürel tesisler, ulusal ve uluslararası öğretim elemanları için misafirhaneler, geleneksel ticaret, ikinci derece ve üçüncü derece ticaret konaklama tesis alanlarının yer alabileceği,
- planda da gösterilen mevcut özel eğitim tesis alanlarının dışında yeni özel eğitim tesis alanları öngörülmeYen Yarımada'da Ticaret Lisesi, Kız Meslek Lisesi, Pratik Sanat Okulu, Fen Lisesi, Otelcilik Meslek Lisesi, Anadolu Öğretmen Lisesi, Güzel Sanatlar

Lisesi, İmam Hatip Lisesi, Polis Koleji gibi eğitim tesis alanı işlevlerinin getirilebileceği,

- Altı (6) adet yeni yurt alanı dışında özel-vakıf öğrenci yurtlarının yerlabileceği,
- Tarihi Yarımada Kültür ve Tabiat Varlıkları Yeraltı ve Yerüstü Envanteri ile Mevcut ve Kayıp Eski Eser Araştırma Envanterinde yeralan mevcut ve eski eserlerin ihyası ile gerek mahalle ölçeğinde gerekse semt ve il ölçeğinde hizmet verecek Eğitim Tesis Alanları, bu alanlar içinde yeralacak ek binalar ve kreş alanlarının düzenlenmesi, ayrıca yeni kreş alanlarının dışında bir adet belediye kreş alanının düzenlenmesi,
- geleneksel ticaret alanları, kültür park alanı, kültürel tesis alanı, belediye kültür tesis alanı, semt konağı alanlarında geleneksel el sanatlarıyla ilgili bilgi-beceri-meslek edinme kursları, mesleki-sosyal-kültürel eğitim merkezleri, üniversite sağlık tesis alanları ve elçilik alanlarında eğitim birimlerinin yerlabileceği

önerilmiştir (Şekil 3.43).

Sağlık alanları ile ilgili olarak;

- Yarımada içinde yeralan ve metropole hizmet veren özel ve üniversite hastanelerinin işlevlerine devam etmeleri buna karşılık, üniversite hastanelerinin eğitim birimleri, eğitim ve araştırma amaçlı hastane ve laboratuvar dışındaki hastane yapılarının sur dışına taşınması,
- Tarihi Yarımada bütününde dispanser, sağlık ocağı gibi küçük ölçekli sağlık alanları bulunmaktadır. Ancak bu alanlar ikamet eden nüfusa oranla yetersiz kalmaktadır (Bkz: Tezin 3.2.2). Bu nedenle Uygulama ve Kayıp Eser İhyası açısından plan kararlarının hayata geçirilmesinde kolaylık sağlanabilmesi, etkin yerel yönetim anlayışına uygun olarak kayıp eser ihyası uygulanarak özgün yapısı sağlık işlevine uygun alanlarda Belediye Sağlık Tesisleri'nin düzenlenmesi,
- Sağlık tesisleri alanlarında; araştırma-devlet-SSK-ihtisas, fizik tedavi ve rehabilitasyon merkezleri, dispanser, doğumevi, ana-çocuk ve kamu sağlığı merkezleri, aile planlaması birimleri, huzur evleri, sağlık ocağı vd. kamusal sağlık tesislerinin yerlabileceği,
- Üniversite sağlık tesisleri alanlarında ise üniversite sağlık eğitim birimleri ve yalnızca eğitimi destekleyici ölçekte üniversite araştırma hastaneleri, araştırma laboratuvarlarının yerlabileceği, bu ölçeğin dışındaki hastane yapılarının yarımada dışına (sur dışına) desantralize edilerek, mevcut işlevlerin kalkmaması halinde, tesvii

yapılmaksızın, yenileme ve tamirat ruhsatı verilmeden süreli olarak faaliyetlerine devam edecekleri,

- Üniversite hastanelerinin desantralizasyonu sonrasında bu alanların araştırma hastaneleri, kültürel tesis alanı ve misafirhane, çocuk bahçeleri, park ve dinlenme alanları olarak kentsel tasarım projeleri ile düzenlenmesi

kararları getirilmiştir (Şekil 3.43).

2008 yılı itibariyle 1/5.000 ve 1/1000 ölçekli plan kararları doğrultusunda yönetim alanlarından bugün Çağaloğlu'nda yeralan İl Özel İdaresi'ne ait hizmet alanlarının Vatan Caddesi üzerinde Eminyet Müdürlüğü ile Ulubatlı Hasan Kapısı arasında kalan ve inşaat çalışmalarının sürdüğü alanda tek çatı altında toplanması kararı alınmıştır. Ayrıca Sultanahmet ve Eminönü bölgesinde yeralan İstanbul Adliyesi'ne ait işlevlerin de Çağlayan'da yapımı devam etmekte olan yeni Adliye Sarayı'na taşınması gündemdedir.

2007 ve 2008 yıllarında Tarihi Yarımada bütününde hizmet-donatı alanları ve ulaşım ile ilişkili gerçekleştirilen alan çalışmaları sırasında elde edilen bulgular ve gündemde olan gelişmeler Yarımada Suriçi bölgesinin arazi kullanımında hayata geçirilen faaliyetlerin, yeni getirilen işlev kararlarının yukarıda ortaya koyulan özellikle alt ölçekli planların getirdiği kararlarla bağdaşmadığı, tezat oluşturduğu ve dolayısıyla plandışı gelişme gösterdiği belirlenmiştir. Planlarda üzerinde durulan Tarihi Yarımada'nın ulaşımında özellikle transit trafiğe bağlı olarak lastik tekerlekli trafiğin azaltılması, metropoliten etki alanına sahip hizmet alanlarının Sur dışına alınması, gece-gündüz nüfusu arasında dengenin oluşturulması, yaşayan nüfusun ikametinin sürdürülmesi ve yine yaşayan nüfusun ihtiyacı olan türlerine göre hizmet-donatı alanı standart değerlerinin sağlanması gibi konuların aksine Yarımada'yı olumsuz yönde etkilemeye devam edecek arazi kullanım kararları gündemdedir. Okul arazilerinin satışı, metropoliten alana hizmet veren alışveriş merkezinin inşası sözkonusu planlarda hizmet alanlarıyla ilgili arazi kullanım kararlarına ters düşen gelişmelerden bazılarıdır. İstanbul Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olan ilköğretim ve lise binalarının hazineye geçmesinin ardından, Milli Eğitim Temel Kanunu'nda 2003 yılında 'devlete ait bazı okul binalarının satışını' öngören yasa gereği yapılan değişiklik sonrasında arazisi değerli Beşiktaş, Şişli, Beykoz ve Tarihi Yarımada'da toplam onyedisi (17) okulun satışı gündeme gelmiştir. Bu okullardan biri (ilköğretim tesis alanı) mülkiyeti İl Özel İdaresi'ne ait olan Yarımada'nın Eminönü bölgesinin Mimar Kemalettin Mahallesi'nde yeralan ve 2000 yılından sonra kullanım dışı kalan,

Gedikpaşa İlköğretim Okulu'dur. Aralarında Gedikpaşa İlköğretim Okulu'nın da bulunduğu sözkonusu okulların özel teşebbüse satışında;

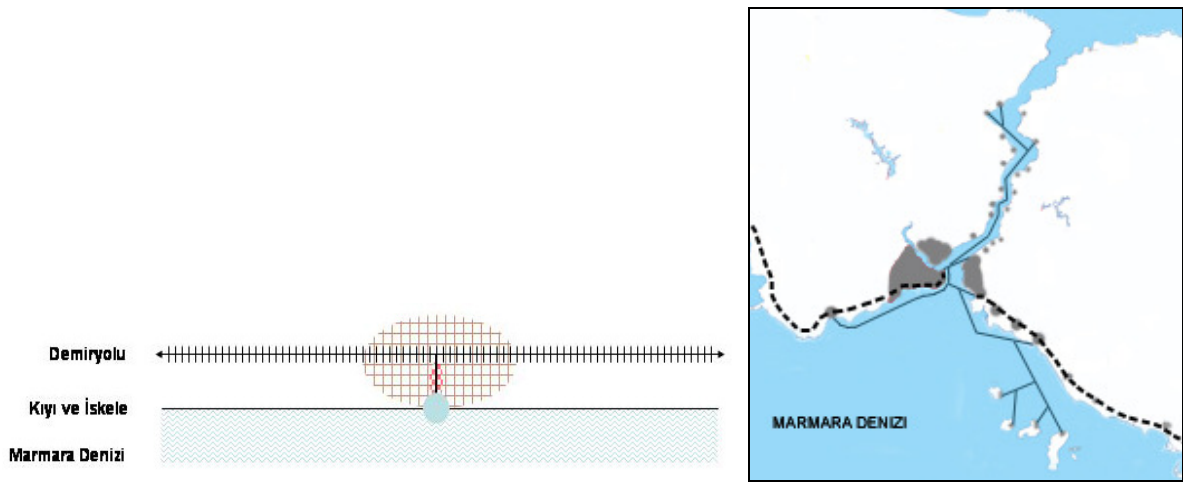
- iş merkezlerinin yoğunlaştığı semtlerde öğrenci sayısının azalması,
- İstanbul'da yeni okul yapımına kaynak sağlamak üzere,
- öğrenci servislerinin alışveriş ve plazaların bulunduğu bölgelerde taşıt trafiğini olumsuz etkilemesi ve sözkonusu işlevlerin lehine trafiğin rahatlatılması

gibi çeşitli nedenler önesürülmektedir. Diğer taraftan İstanbul'un önemli kentiçi ana yollarının üzerinde metropoliten alan ölçeğinde hizmet veren alanlarının yeraldığı dolayısıyla da yoğun taşıt trafiğini üzerinde taşıyan Vatan Caddesi'ne komşu eski pazar alanının yerine 'Historia' isimli alışveriş merkezi inşa edilmiştir. Her iki gelişme birlikte değerlendirildiğinde Yarımada'da yaşayan nüfusun eksik olan donatı alan (eğitim, sağlık, sosyo-kültürel vd.) ihtiyaçlarının karşılanması konusunun gözetilmediğini ortaya koymaktadır. Bunun yanısıra, metropoliten alan ölçeğinde (Tarihi Yarımada odaklı) hizmet verecek raylı sistemlerinin inşası henüz tamamlanmadan, gelecekte erişilebilirliğin daha da artmasıyla Yarımada'da ortaya koyacağı ve arazi kullanımda işlev alanlarının yerseçimi üzerinde oynayacağı rolün etkileri kendini göstermeye başlamıştır. Bu yöndeki gelişmeler bir yandan plan kararlarında (yukarıda İstanbul İl Özel İdaresi ve İstanbul Sultanahmet Adliyesi ile ilgili olarak bahsedildiği üzere) Tarihi Yarımada'da MİA'ya hizmet eden işlevlerin azaltılması ilkesi desteklenirken diğer yandan, Suriçi'nde yaşayan nüfusun korunması gerekliliğinin de vurgulandığı plan kararlarıyla çelişilerek semt ölçeğinde değerlendirilebilecek potansiyel hizmet-donatı alanlarının bu sefer hizmet türü farklı ancak, yine MİA işlevi gören girişimler tarafından işgal edilmesi durumunu gündeme getirmektedir. Bu ve benzeri gelişmeler Yenen ve diğerlerinin (1996:294) çalışmasında belirtildiği üzere Tarihi Yarımada'nın gelecekte de MİA'nın (önemli) bir parçası olma işlevini sürdüreceği öngörülerini haklı çıkarmaktadır.

3.5 Değerlendirme

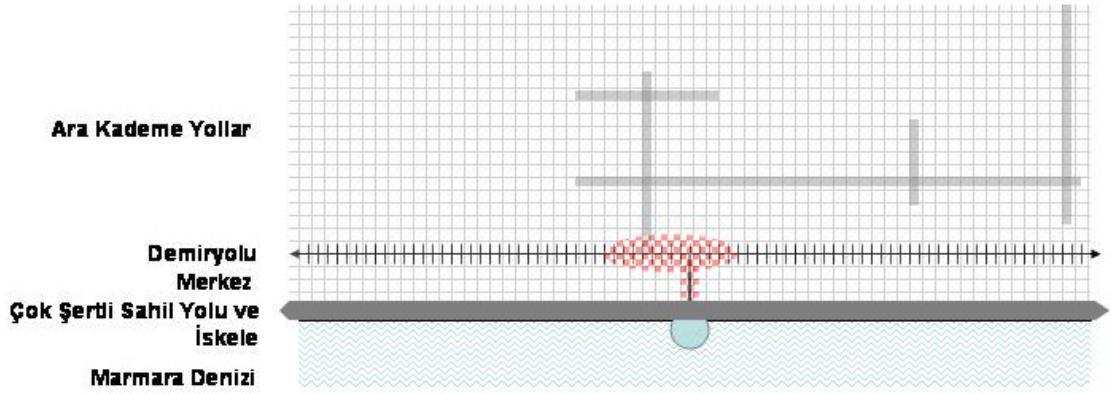
Tezin bu bölümünde öncelikle İstanbul'un farklı ulaşım türleri doğrultusunda ulaşım ağında yaşanan süreçler ve mevcut durum çalışılmıştır. 19. yüzyılın başına kadar İstanbul; Tarihi Yarımada, Galata ve Üsküdar'dan oluşan bir kenttir. Biçimsel olarak dar, kıvrımlı ve topografyayı dikkate alan organik yol ağlarının iskelelere bağlandığı ve/veya açıldığı kentte yaya ulaşımının yanısıra Haliç'in iki yakası arasında denizyolu ulaşımı hakimdir. Ancak sık sık yaşanan yangınlar ve devreye giren yeni ulaşım sistemleri için batıdaki uygulamalara

benzer enkesit genişliklerine ihtiyaç duyulması İstanbul'un organik yol ağına ilk müdahaleleri gündeme getirmiştir. Özellikle 1850'li yıllardan itibaren yangınlara maruz kalan mahallelerde ızgara biçimli yol ağı uygulanmaya başlamıştır. Yine aynı dönemde yolcuların seri olarak taşındığı şehirhatları vapurları ve her iki yakada Marmara Denizi'ne paralel inşa edilen demiryolu ve tramvay güzergahları, ulaşım ağı-arazi kullanım etkileşiminin değerlendirildiği tezin ikinci bölümünün sonunda yer verilen Roberts ve Steadman'ın ortaya koyduğu 'demiryolu ulaşım ağına bağlanan kentlerin modelinde' olduğu gibi, İstanbul'da surların dışında Batı ve Doğu Yakaları ile Boğaz'da ilk yayılma sürecini başlatan ulaşım sistemleri olmuştur (Şekil 3.44).



Şekil 3.44 İstanbul'da denizyolu ve demiryoluna bağlı gelişen ulaşım ağı modeli ve şeması (C.Hamamcıoğlu, 2009)

1950'li yıllarda lastik tekerlekli taşıtların ve gereksindiği yol sisteminin egemen olmaya başlaması sonrası çok şeritli, doğrusal yolların inşa edilmesiyle Tarihi Yarımada ulaşım ağlarının biçimlenişi açısından karma bir yapıya bürünmüştür. Diğer taraftan Batı Yakası'nda Tarihi Yarımada kıyılarını kat ederek Bakırköy'e yönelen çok şeritli sahil yolunun geçirilmesi, şehirhatları vapurlarıyla kentle günlük ilişkisi kurulan Boğaz yerleşmelerinin önemli bölümünün Boğaz'ın her iki yakasındaki kıyı ve sırtlardan karayolları ile bağlanması kentin Roberts ve Steadman'ın 'motorlu taşıt kullanımının şekillendirdiği kent modeline' benzer gelişmesine neden olmuştur. Kent Boğaz boyunca kuzeye, Marmara Denizi boyunca batı ve doğu yönlerde eski yerleşme merkezleri birbirine eklemlenerek gelişmiştir (Şekil 3.45).

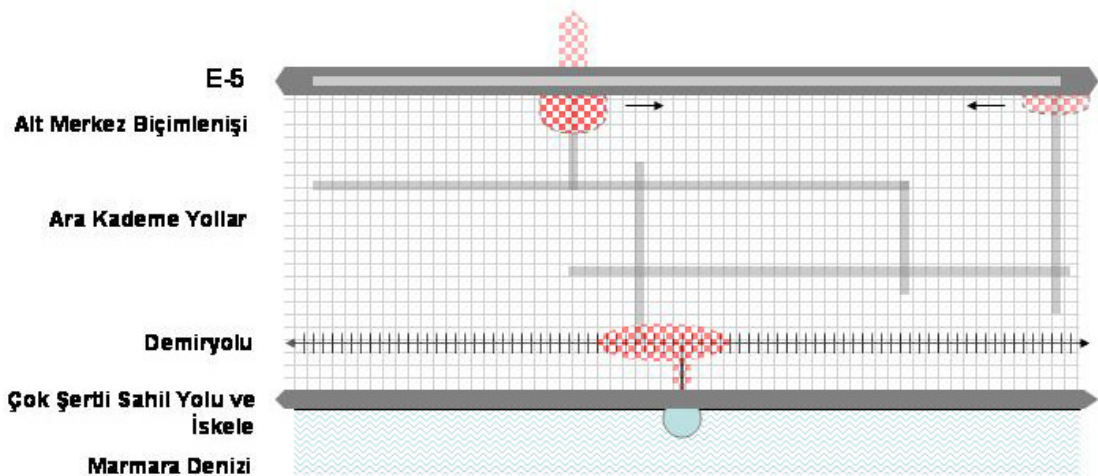


Şekil 3.45 İstanbul'da çok şeritli sahil yolu ve demiryoluna bağlı gelişen ulaşım ağı modeli (C. Hamamcıoğlu, 2009)

Uluslararası ve bölgesel karayolu taşıt trafiğinin köprü ile Boğaz üzerinden geçmesini sağlayan çok şeritli birinci köprü yolu (önceki adıyla E-5), tezin ikinci bölümünde bahsedilen Thomas'ın 'motorize kent' modelinde olduğu gibi, İstanbul'u etkilemiş ve kent giderek;

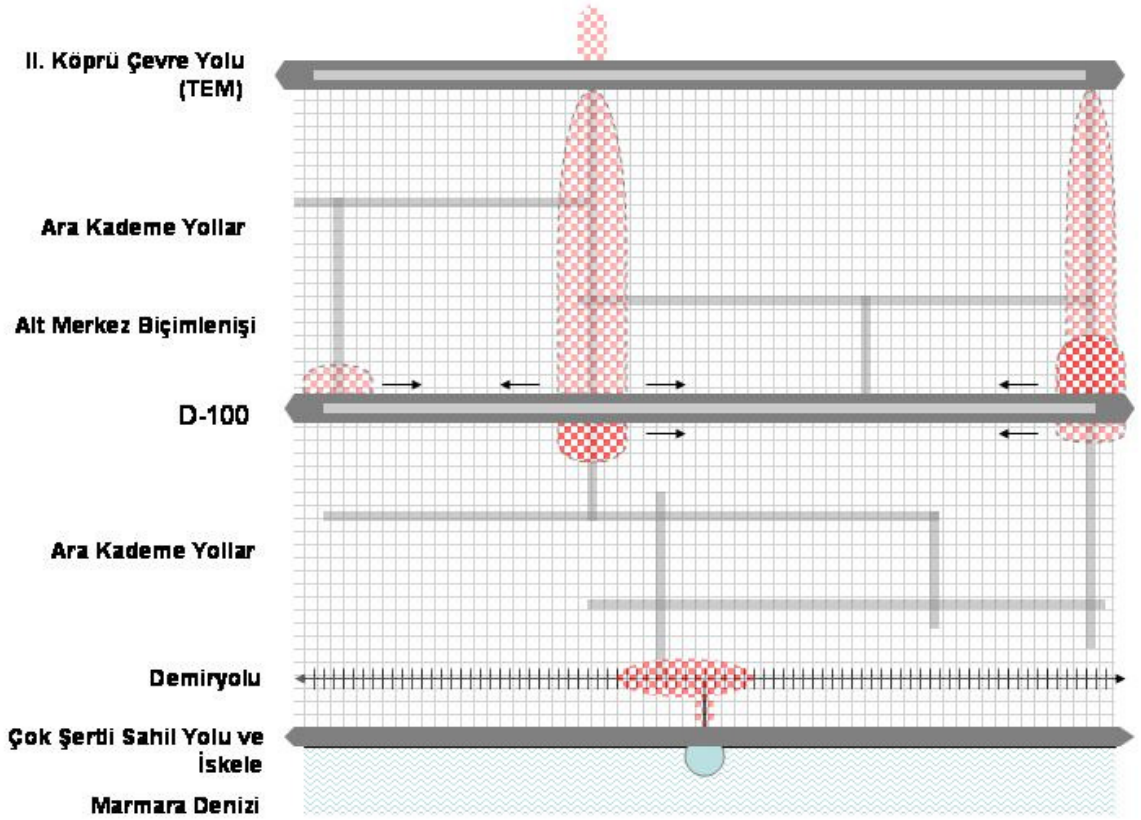
- kentiçi yolculuklarda çok şeritli karayollarının kullanıldığı otomobil egemen,
- toplu taşımının kentin hızla gelişen arazi kullanım yapısına ayak uyduramadığı ve geri planda kaldığı,
- merkezdeki işlevlerin dezantralizasyon sürecinin başladığı ve kentiçi anayolların E-5 karayoluna bağlandığı güzergahlar boyunca ve kavşaklara yakın alanlarda yerleşerek karayolları ile ilişkili, yoğunlukla da plandışı, kentsel-hizmet donatı alanları açısından öngörüsüz alt kademe merkezlerin ilk nüvelerinin belirmesinde etkili olduğu

bir kent modeli görünümü almıştır (Şekil 3.46).



Şekil 3.46 İstanbul'da çok şeritli sahil yolu, demiryolu ve E-5'e bağlı gelişen ulaşım ağı modeli (C. Hamamcıoğlu, 2009)

1980 yılında hazırlanan Nazım İmar Planı her ne kadar doğrusal gelişimi desteklese de ulaşım ağı gelişiminin plan kararlarıyla örtüşmemesi ve E-5 (bugünkü D-100) karayolunun kentiçinde kalması 1989 yılında ikinci bir köprülül çevre yolunun inşasını (TEM Otoyolu) devreye sokmuştur. TEM Otoyolu daha önce her iki yakanın Marmara sahili ile E-5 karayolu arasında gelişen motorize ağların kuzeye doğru devamlılığını güçlendirmiştir. Böylece İstanbul E-5 karayolu ile işlevlerin desantralizasyonu ve alt merkezlerin belli belirsiz ve plandışı gelişimine benzer büyümesini TEM Otoyolu'na bağlanan yollar boyunca kuzeye doğru sürdürmüştür (Şekil 3.47). Ayrıca istihdamın ağırlıklı olarak TEM Otoyolu ve D-100 karayolu güzergahına ve bağlantı yollarına kayması banliyö hatlarını kullanan yolcu sayılarının azalmasına yol açmıştır.



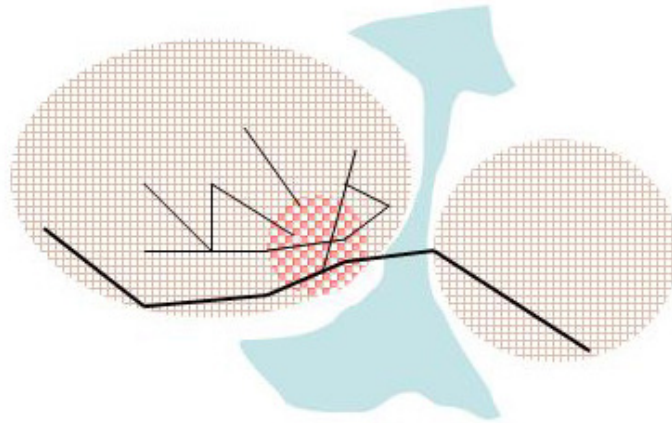
Şekil 3.47 İstanbul'da sahil yolu, demiryolu, E-5 ve TEM yollarına bağlı gelişen ulaşım ağı modeli (C. Hamamcıoğlu, 2009)

Günümüzde İstanbul kentlerarası karayolu ulaşım ağlarıyla ilişkili çok merkezli bir yapıda gelişmeye başladığına dair sinyaller verse de;

- arazi kullanım ve ulaşım ilişkilerinin bir kısmının tarihsel süreç içinde organize edilmiş olması,

- kentin gelişmesinde önemli yeri olan doğrusal olarak tanımlanabilecek çok şeritli anayolların çevre yollarına bağlanması,
- lastik tekerlekli toplu taşımacılığın yanında 1990'lı yıllardan sonra devreye giren metro, hafif raylı sistem ve tramvay gibi belli bir sürekliliğe sahip raylı sistem güzergahlarının birbiriyle yeterli sayıda ve düzeyde bağlantıları kurulmadan doğrudan kentin tarihi kesimine (Tarihi Yarımada) yönlendirilmesi (Şekil 3.48)

İstanbul'un tezin ikinci bölümünde sözedilen Blum ve Dubley'in ekonomik eylemlerin ve kentsel-hizmet alanlarının yığılma düzeylerine göre sınıflandırdığı ulaşım ağı biçimlerine göre 'merkezi' (Tarihi Yarımada'nın merkezler arasında tek başına baskın olup, erişim önceliğine sahip olması durumu) ve yine tezin ikinci bölümünde yer verilen Thomson'ın 'güçlü merkezli kent' modeline oldukça yakın bir modelde gelişmekte olduğunu göstermektedir.



Şekil 3.48 İstanbul'da mevcut ve uygulama aşamasındaki raylı sistemler ağı şeması
(C. Hamamcıoğlu, 2009)

Sonuç olarak İstanbul'un ulaşım açısından gelişiminin ortaya koyduğu modeller, metropoliten ölçekli kentsel hizmet alanlarının yanısıra plan kararları, plandışı uygulamalar ve uygulanması düşünülen taslak projeler ile Tarihi Yarımada'daki ulaşım türleri ve sistemlerinin aldığı paylar doğrultusunda metropoliten alanın bu kesimine çalışmaya ve hizmet almaya gelenlerin tercihleri birarada değerlendirildiğinde;

- Tarihi Yarımada'nın karayolu ve toplu taşıma ağları açısından merkezi özellik göstermesinin tarihsel süreçte nüfus büyüklüğü ve ulaşımına bağlı olarak Tarihi Yarımada'da yerleşmiş bulunan kentsel hizmet-donatı alanlarından, planlar koşutunda, Yarımada'nın belirlenen tarihi ve kültürel kimliğini zedeleyen, yoğun yolculuk çekimlerine neden olan kurumların konumlarını güçlendirmesi,

- toplu taşıma ağları açısından ‘merkezi’ olmasına rağmen Tarihi Yarımada’yı kullanan lastik tekerlekli toplu taşıma araç oranlarının yarısının önemli bölümünü kentsel hizmet-donatı alanlarıyla ilgili servis araçlarının oluşturması,
- tarihi dokunun küçük ve dar parsel boyutları nedeniyle artan nüfus ve genişleyen yetki alanları sonucunda ortaya çıkan yetersizlikler bağlamında Yarımada dışına çıkma eğilimi gösteren bir kısım metropoliten ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının D-100 ve TEM Otoyolu bağlantılı alanlarda yeni yeni beliren, ancak plansız gelişen alt merkezlerde ve kurumlararası bağları gözetmeden, parçacıl olarak, yalnızca servis taşımacılığı ve otomobil ile erişimin mümkün olduğu noktalarda yerseçmesi,
- planlarda Tarihi Yarımada’dan desantralizasyonu öngörülen bir kısım metropoliten ölçekli yönetim ve sağlık alanlarının yerine özellikle eğitim amaçlı işlevlerin öngörülmesi Yarımada’ya biçilen tarihi ve kültür merkezi görevlerinin dışındaki amaçlara yönelik metropoliten alandan yolculukların süreceğine işaret etmesi

karmaşık olduğu kadar birbirine tezat uygulamaların katlanarak büyümesine neden olmaktadır.

4. İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA ÖRNEK HİZMET ALANI TÜRÜ (YÖNETİM ALANI) ÖZELİNDE ULAŞIM AĞI - YERSEÇİMİ İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İstanbul'da ulaşım ağlarına bağlı olarak kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçmesi ulaşım alanında kaydedilen teknolojik ilerlemelerin kentteki uygulamaları (tezin 3. bölümünün değerlendirildiği 3.5 alt bölümüyle de ilişki kurularak) dikkate alındığında günümüze kadar yaşanan ve yaşanmakta olan üç aşamalı dönemi işaret etmektedir. Bu aşamalar zamanla da ilişkilendirilecek olunursa;

- yaya, denizyolu ve raylı sistemlerin egemen olduğu 1950'li yıllara kadar süren dönem,
- lastik tekerlekli karayolu ulaşımının öne çıktığı 1950 - 1985'li yıllar arası dönem,
- karayolu ulaşımı egemen, D-100 ve TEM'in öne çıktığı, çok merkezliliğe geçiş dönemi – 2000'li yıllar

şeklinde ulaşımına bağlı olarak kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde yaşanan süreçleri sınıflandırmak mümkündür.

Bir önceki bölümde ortaya konulduğu gibi sanayi öncesi dönemde İstanbul; Tarihi Yarımada, Galata ve Anadolu Yakası'nda Üsküdar'dan kurulu bir makroforma sahiptir. Batıda 18. yüzyılda belirginleşen sanayi devrimi ve beraberinde gelişen yeni sosyo-ekonomik düzenin kentlerin arazi kullanımında ve mekan kurgusundaki önemli etkileri ve bağlı değişimler İstanbul'da ağırlıkla 19. yüzyıldan itibaren gözlenmektedir. Fabrikalar, bankalar, oteller, yerel yönetimin faaliyetlerinin gerçekleştirildiği belediye ve benzeri kurumlara ait binalar ve kentlerarası hatta uluslararası yük ve yolcu taşımacılığının gerçekleştirildiği demiryolu terminalleri İstanbul'un (özellikle Tarihi Yarımada'nın) arazi kullanımında beliren yeni işlevlerdir. Bu dönemde uluslararası ve kentlerarası ulaşım ilişkilerinin gelişmesi kentiçi ulaşımının da düzenlenmesini gerekli kılmış ve ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının kent mekanında yerseçiminde etkili olduğu süreci başlatmıştır.

Merkez işlevlerinin önemli bölümünü oluşturan kentsel hizmet ve donatı alanları kentin merkezini tanımlayan işlevlerdir. Buna göre 19. yüzyılda Tarihi Yarımada ve Haliç'in kuzeyinde Galata ve Beyoğlu yönünde tek merkezli gelişen İstanbul'da kentsel hizmet-donatı alanları Saray'a yakın, merkez işlevlerinin toplandığı ve aynı zamanda karada yaya ve hayvan gücüyle işletilen ulaşım sistemlerinin yanı sıra özellikle kentin Haliç'in kuzeyi ve Boğaz yerleşmeleriyle ulaşımında önemli yeri olan denizyolu ulaşımının sağlandığı Eminönü ve

Sirkeci'deki iskelelere yakın konumda (Tarihi Yarımada'nın Eminönü kesiminde) yerleşmiştir. Bu süreci Haliç üzerinde inşa edilen köprüler ve akabinde devreye giren raylı sistemler desteklemiştir. İstanbul Valiliği, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü gibi yönetim kurumları ile Cağaloğlu Anadolu Lisesi, Vefa Lisesi gibi eğitim kurumları da bu dönemde yerleşmiştir.

Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemde yine teknolojinin gelişimine bağlı olarak lastik tekerlekli sistemlerin kentiçi ulaşımına girmesi 1930-1940'lı yıllarda tartışılan İstanbul planlarında da etkisini göstermiş ve merkez işlevlerinin yer aldığı Tarihi Yarımada'dan çok şeritli kentiçi karayollarının geçirilmesi önerilmiştir. 1950'li yıllarda Atatürk Bulvarı'nın devamı olan Mustafa Kemal Paşa Bulvarı, Vatan ve Millet caddeleri ile Sirkeci-Florya arasında Sahil Yolu inşa edilmiştir. Taşıt sahipliğinin henüz az olduğu, buna karşılık İstanbul'un nüfusunun sanayinin gelişimine bağlı olarak artmaya başladığı bu dönemde kurulan veya yeni yerleşen kurumlardan İstanbul Sultanahmet Adliyesi gibi bir bölümü Eminönü kesiminde yerleşimi sürdürürken, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, Sosyal Sigortalar Kurumu, Emniyet Müdürlüğü gibi kurumların bir bölümü isimleri belirtilen çok şeritli kentiçi karayollarının üzerinde Fatih'te konumlanmıştır.

2000'li yıllara doğru nüfusun ve otomobil sahipliğinin katlanarak arttığı İstanbul'da karayolu ulaşımının egemen konuma gelmesiyle yakalararası köprü geçişlerinin sağlandığı D-100 ve TEM otoyollarının ulaşım kademelenmesinde ilk sırada yer alması kentsel hizmet-donatı alanlarının ulaşımına bağlı yerleşiminde yeni bir dönemi başlatmıştır. Tek merkezli yapıdan çok merkezliliğe geçişin yaşanmaya başlamasıyla metropoliten alana hizmet veren kurumların yanısıra yerel hizmet ölçeğindeki kurumlar da, aynı zamanda bölgesel ve uluslararası karayolu trafiğine hizmet veren, sözkonusu iki ana karayolu koridoru üzerinde veya yakınında yerleşme eğilimine girmiştir. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin merkez işlevlerini Aksaray binasından Kağıthane'de TEM Otoyolu bağlantılı bir noktaya taşıması, Batı Yakası'na hizmet verecek Adliye'nin Çağlayan'da D-100 üzerinde bir noktaya taşınacak olması, birtakım ilçe belediyelerinin merkez binalarını yine her iki karayolu üzerine taşıması ve/veya yerleşmesi bu yöndeki eğilime örneklerdir.

Tarihsel süreçte kentin büyüklüğüne bağlı olarak önemli aktarma odaklarının ve karayolu güzergahlarının önemli bölümünün Tarihi Yarımada'da konumlanması kentin tarihi kesimini oluşturan bu parçasının günümüzde de merkez olma karakterini sürdürmesinde etkili

unsurlardır. Bu nedenlerle Tarihi Yarımada'nın etki alanı halen metropoliten alan ölçeğindedir.

Ulaşım ağlarının kentsel hizmet alanlarının yerseçimine etkilerinin çalışıldığı tezin 3.1 'Örnek Alan İstanbul Tarihi Yarımada'da Problemin Tanımlanması' bölümünde açıklandığı üzere Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanları ağırlıklı olarak yönetim, eğitim ve sağlık alanları üzerine yoğunlaşarak ele alınmıştır. Ancak sözkonusu üç kentsel hizmet-donatı alanlarının sayıca fazlalığının yanısıra gerek kapsamaları gerekse ölçütleri açısından farklılıklar göstermeleri tezin bu bölümünde aralarından örnek hizmet-donatı alanı seçiminin yapılmasını gerektirmiştir. Bu noktada tez çalışması kapsamında ayrıntıda çalışılacak kentsel hizmet-donatı alanının seçiminde;

- Tarihi Yarımada'nın karayolu toplu taşımacılığında %47'lik paya sahip servis taşımacılığının sağlık alanları çalışanları tarafından yönetim ve eğitim alanlarına kıyasla daha az kullanılıyor olması,
- eğitim ve sağlık alanlarının mekansal yerseçiminde dikkat edilmesi gereken ölçütlerinin daha karmaşık, çok yönlü ve zaman içinde sıklıkla değişiyor olması, buna karşılık yönetim alanlarının ölçütlerinin bulunması ve bu nedenle alan çalışmasının uygulanabilirliğinin de yüksek olması,
- sağlık ve eğitim alanlarının özelleştirilmeye konu olması ve Tarihi Yarımada'da özel sağlık ve eğitim tesislerinin sayısının giderek artması, buna karşılık yönetim alanlarının özelleştirilememesi, bu nedenle verilerin kısa sürelerle değişmemesi,
- metropoliten ölçekli sağlık ve eğitim alanlarının metropoliten alana dağılmış olmaları, buna karşılık metropoliten alan ölçeğindeki yönetim alanlarının önemli bölümünün merkez binalarının Tarihi Yarımada'da yer alması,
- açık ve somut verileri kısa zamanda elde edebilmenin mümkün olması

faktörleri üzerinde durulmuştur. Sonuçta ulaşımına bağlı olarak Tarihi Yarımada'da yerleşmiş olan metropoliten alan bütününe hizmet veren donatı alanlarından yönetim alanları özelinde örnekleme yapılarak çalışılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda Tarihi Yarımada'da yeralan ve önde gelen yönetim alanları (Bkz. Ek-1) arasından örnek olarak altı (6) kurum belirlenmiştir. Bu kurumlar; A-İstanbul Valiliği, B-İstanbul İl Özel İdaresi, C-İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, D-İstanbul Büyükşehir Belediyesi, E-İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ve F-İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'dir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 İstanbul Tarihi Yarımada'da çalışmaya dahil edilen örnek yönetim alanları(nın merkez binaları)

Yukarıda isimleri belirtilen örnek yönetim alanlarının belirlenmesinde;

- Kurumların bir bölümü kentiçi karayolu ağı içinde üçüncü ve dördüncü kademede olan tarihi yol dokusu içinde yerilirken, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi gibi bir bölümünün ise çok şeritli kentiçi karayolu ağında birinci kademede olan Atatürk, Vatan ve Millet caddelerinin üzerinde konumlanması,
- İstanbul Valiliği'nin Cumhuriyet dönemi öncesinden buyana işlevini bugünkü yerinde sürdürmesi ve dolayısıyla eski bir yönetim kurumu olması,
- gerek İstanbul Valiliği'nin gerekse İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kentin önde gelen kurumları olmalarının yanısıra merkez binaları ile prestij yapıları kullanmaları,
- mekansal açıdan alan yetersizlikleri nedeniyle parçalanmış olmaları,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin Haliç'in kuzeyinde D-100 bağlantısı olan bir noktaya, İstanbul İl Özel İdaresi'nin ise yine Tarihi Yarımada'da Vatan Caddesi üzerine taşınması durumlarının olması,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin verdiği hizmetin yanısıra tesis binasının üçüncü boyutta Tarihi Yarımada'ya uygun olmayan gabariye sahip olması,

- başta İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi olmak üzere ele alınan altı (6) kurumun da gün içinde yoğun ziyaretçi (kullanıcı) çekmesi ve çalışan sayılarının yüksek olması,
- altı (6) kurumun da metropoliten alan ölçeğine hizmet veriyor olması,
- gerek merkezi yönetime bağlı gerekse yerel yönetimde önde gelen ve karar verici olan iki farklı yetki alanından kurumları temsil etmeleri

etkili olmuştur. Ayrıca Vatan Caddesi üzerinde yeralan ve gerek çalışan gerekse hizmet almaya gelenlerin hareketinin yanısıra hizmet türü açısından İstanbul Metropoliten Alanı'nın önde gelen kurumlarından biri olan İstanbul Emniyet Müdürlüğü'ne de araştırma talebi için başvuruda bulunulmuş, ancak talep kabul edilmemiştir.

Önceki paragraflarda isimleri belirtilen örnek yönetim alanlarıyla yapılan çalışmalarda kurumların ulaşım ağı içindeki konumlarına ilişkin analizlerin yanısıra iki ayrı anket tekniğinden de yararlanılmıştır. Aşağıdaki altbölümde öncelikle yönetim tesis alanları özelindeki araştırmanın amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmakta, izleyen altbölümlerde alan analizleri ve örnek kurumlarla gerçekleştirilen anket verilerinin SPSS Programında frekans analizi kullanılarak istatistiki değerlendirilmesi yapılmaktadır.

4.1 Örnek Yönetim Alanları Özelinde Yapılan Çalışmanın Amacı, Kapsamı, Hipotezleri ve Yöntemi

Amaç

Ulaşım ağının yerseçimini yönlendirmesi ve süreç içinde ortaya çıkan, günümüz itibariyle de yaşanmakta olan sorunların tespiti amacıyla Tarihi Yarımada'da yeralan örnek yönetim alanları özelinde analiz ve anket çalışmaları yapılmıştır. Alanda gerçekleştirilen analizlerle yönetim alanlarının Tarihi Yarımada içindeki konumları, konumlarının farklı ulaşım türlerinin aktarma odaklarına yaya erişim mesafelerinin ortaya konarak sorgulanması amaçlanmıştır. Anket tekniğinin uygulanmasında ise amaç kurumun arsa, bina, otopark ve servis indirme-bindirme alanlarının yeterlilik düzeyleri, hem kurum içinde çalışanlar hem de hizmet almaya gelenler açısından ortaya çıkan sorunların tespit edilmesi, ayrıca kurumiçi çalışanların kurumlarının yerseçimi ve erişilebilirliği hakkında görüşlerinin alınması olarak belirlenmiştir. Çalışmanın diğer önemli amacı ise ele alınan örnek yönetim alanlarının içerikleri, gereksinimleri ve özellikleri hakkında bilgi biriktirmek ve kentsel hizmet-donatı alanlarının bütününe ileriye yönelik tutarlı değerlendirme ve yerseçimi kararları için girdi sağlamaktır.

Kapsam

Tarihi Yarımada günümüzde metropoliten alana hizmet veren birçok yönetim alanının merkez ve müdürlüklerini sınırları içerisinde barındırmaktadır (Ek-1) Çalışmada altı (6) kurum özelinde ayrıntılı bilgi toplanmasına karar verilmiştir. Örnek yönetim alanlarına yönelik çalışma dört ayrı aşamayı kapsamaktadır. Buna göre çalışmanın kapsamını;

- yönetim kurumlarının Tarihi Yarımada'nın mevcut ulaşım ağı içindeki yerseçimi, konumu, ulaşım aktarma odaklarına yaya yürüme mesafeleri-süreleri ve genel özelliklerinin ortaya konulması,
- kurumlardan yıllara göre veri toplanması,
- kurum içinde çalışan personel ile anket yapılması,
- kurumlardan toplanan ve kurum içinde çalışan personele uygulanan anketlerin sonucunda elde edilen verileri bilgisayar ortamında istatistiki olarak grafiklerle değerlendirmek, tartmak ve öneriler desteğinde sonuç çıkarmak

oluşturmaktadır.

Hipotezler

Tezin ortaya koyduğu ve örnek alan Tarihi Yarımada'da belirlenen yönetim alanlarıyla gerçekleştirilen anket çalışmalarının temel hipotezleri aşağıdaki gibi sıralanabilir;

1. Kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde ulaşım-erişilebilirlik en önemli faktörlerden biridir. Farklı tür ve sistemlere yönelik ulaşım yatırımları erişilebilirliği ve prestiji artırarak arazi kullanımda çekim unsuru olma özelliği yaratmakta ve büyük kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçimini etkilemektedir.
2. Kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde servis taşımacılığı ağırlıkla kullanılmaktadır, toplu taşımacılığı kullanan sayısı giderek azalmaktadır.
Etki alanı büyük olan kentsel hizmet-donatı alanlarında çalışanların erişimi için karayolu servis toplu taşımacılığının benimsenmesi bu tür kurumların alanları içinde servis ve diğer taşıtları depolayabileceği yeterli büyüklükte otopark alanının olmasını ve metropoliten alanın karayolu ağı içinde hızlı erişilebilecek noktalarda yer almasını gerektirmektedir.
3. Tarihi Yarımada'da metropoliten ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının yer alması Yarımada'da taşıt ve yaya yoğunluğunu artırarak trafik sorunlarının yaşanmasında önemli bir faktördür.

Yöntem

Ulaşım - yerleşimi ilişkileri tezin önceki bölümlerinde tümdengelim yöntemiyle kavramsal çerçevede araştırılmıştır. Avrupa'nın nüfus açısından en kalabalık metropolü, Türkiye'nin de hızla gelişen ve en kalabalık metropoliten alan nüfusuna sahip İstanbul'da özellikle ülke bütünü ve metropoliten alan ölçeğinde kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşmiş olduğu Tarihi Yarımada tezin örnek alanı olarak belirlenmiştir (Bkz. Bölüm 3.1). Tezin bu bölümünde Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanları çalışılmış ve yönetim alanlarını kapsayacak şekilde sınırlandırılmıştır. Tezin konu başlığına bağlı olarak hipotezlerin test edilebilmesi için çalışmaya dahil edilen yönetim alanları ile ilgili olarak;

- alanda birebir tespitlerin, ölçümlerin yapılmasına,
- kurum içinde iki aşamalı olarak anket tekniğinin uygulanmasına ve
- anketlerin istatistiksel yöntemle değerlendirilmesine

karar verilmiştir. Buna göre örnek altı (6) yönetim tesis alanının farklı ulaşım türlerine (karayolu: otobüs, minibüs, taksi durakları, raylı sistem: banliyö, hafif raylı sistem, tramvay istasyon ve durakları, denizyolu iskeleleri) ait çevrelerindeki aktarma noktalarına olan yaya erişime mesafeleri “adım sayacı” ile ölçülmüştür. Herhangi bir teknik arıza veya hata ile karşılaşma riskine karşılık araştırmacı tarafından da sayılmıştır. Alan çalışmasında ele alınan yönetim alanlarının süreç içinde hizmet alanı bakımından yetersiz kalması kendi içlerindeki çeşitli birimlerin Tarihi Yarımada'nın ve İstanbul'un farklı noktalarında ek hizmet binaları veya ayrı binalarda (parçalanmış olarak) hizmet vermesine neden olmuştur. Bu nedenle kurumların aktarma noktalarına ve duraklara olan yaya erişme mesafeleri ve süreleri kurumlarda verilen hizmetlerin ve müdürlüklerinin ağırlıklı olduğu (merkez) binaları dikkate alınarak elde edilmiştir (Şekil 4.1). Ayrıca sözkonusu kurumların Tarihi Yarımada'nın karayolu ağı içinde hangi kademe yol üzerinde yer aldığı yolların taşıt hacim bilgileri* dikkate alınarak haritalar hazırlanmıştır.

Tezde örnek yönetim alanlarına yönelik uygulanan anket çalışması iki aşamadan oluşmaktadır;

- veri toplama anketi ve
- kurumiçi anketi

* A. Erel, M.S. Yardım, M. Gürsoy ve H. Yüksel, (1998), ss.10-15'da ortaya konulduğu üzere

Her iki anket çalışmasına ait soru föyleri ekler bölümünde EK-1 ve EK-2 olmak üzere sunulmuştur. Anket sorularının hazırlanmasında tez danışmanının, YTÜ Şehir ve Bölge Planlama öğretim üyelerinin, YTÜ İşletme Bölümü Sayısal Yöntemler Anabilim Dalı'ndan bir ve Fen Edebiyat Fakültesi İstatistik Bölümü'nden bir öğretim üyesinin görüşlerine başvurulmuştur.

Tablo 4.1 Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarında çalışan sayılarına göre uygulanan kurumiçi anket sayıları

Çalışılan Örnek Yönetim Kurumları	Çalışan Sayısı* (2008)	Kurum İçinde Çalışan Personelle Gerçekleştirilen Anket Sayısı (Çalışan Sayısının %6'sı)
İstanbul Valiliği	500	30
İstanbul İl Özel İdaresi	470	27
İstanbul Milli Eğitim Müdürlüğü	365	22
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	1562	90
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	640	38
İstanbul Sultanahmet Dairesi	830	50
Toplam	4.367	257

Onüç (13) sorunun yer aldığı veri toplama anketinde amaç kurumların merkez binalarının yerseçimi, hizmete başlama yılı, tesis alanı ve inşaat alanı büyüklüğü, erişilebilirliği, çalışan ve ziyaretçi sayıları, otopark yeterliliği, ilişkide olunan kurumların hangileri olduğu konularında bilgi toplamaktır. Veri toplama anketi soruların içeriğine göre kurumların farklı birimleri ile soru-yanıt şeklinde yüzyüze görüşmelerle veya kurumun belirlediği yetkili bir personel aracılığıyla elde edilmiştir. Veri toplama anket soruları kapalı uçlu ve açık uçlu sorulardan oluşmaktadır. Onüç (13) sorunun 2., 3., 4., 5., 6., 8., 9., ve 11. sorularda kurumlardan istenen sayısal yanıtların yıllara göre (1980 yılından itibaren günümüze kadar - 1980-1985-1990-1995-2000-2005 ve 2008- beşer yıl ara ile) verilmesi istenmiştir. Ancak bazı kurumlarda geçmişe ait yeterli verilerin bulunmaması nedeniyle 2000 yılı öncesine ait rakamlar tahmini olarak elde edilmiştir. Sayısal verilerin beş yıllık süreçlere göre istenmesinden amaç yönetim alanlarında yıllar içinde ortaya çıkan ihtiyaçların değişimini ortaya koyarak tablo ve grafiklerle değerlendirilebilir veriler oluşturmaktır.

Anket uygulamasının ikinci aşaması araştırmaya dahil edilen yönetim alanlarının merkez (müdürlük) binalarında gerçekleştirilmiştir. Her kurumun kendi merkez binasında çalışan

* Tablo 4.1'de çalışan sayısı kadrolu personel sayısıdır. Ayrıca kurumlarla veri toplama anketinin uygulanmasında yapılan görüşmelerde çalışan sayısının sürekli değişiklik gösterdiği, bu nedenle örneğin İstanbul Valiliği'nde çalışan sayısının yaklaşık sayı olduğu belirtilmiştir.

görevli (müdür ve personel) sayısının toplam %6'sı ile gerçekleştirilen kurumiçi anketi on (10) sorudan oluşmaktadır (Tablo 4.1). Kurumiçi anket föyünde amaç altı (6) ayrı yönetim alanında çalışanların kurumlarının bugünkü yerseçimi, arsa, bina, otopark ve servis taşıtlarının indirme-bindirme alanlarının yeterlilik düzeyi, kuruma erişimde hangi ulaşım türünü kullandıkları, yerseçiminde gözönüne alınması gereken ölçütler ve erişilebilirliği hakkında görüşlerini alarak konu ile ilgili farkındalıklarını sınamaktır. Kurumiçi anketinin uygulandığı kurum çalışanlarına soruları herhangi bir etkide kalmadan, kendi düşünceleri doğrultusunda yanıtlamaları ve kurum içinde gerekli birimlerden izin alındığı bilgisi verilmiştir. 1., 2., 4. ve 8. sorularda ölçütlerin etkili olma ve önem dereceleri, 3. soruda ise seçeneklerde belirtilen farklı alan ihtiyaçlarının yeterliliği sorgulanmıştır. 5. soruda ankete katılan kurumiçi çalışanlarının ev-iş (kurum) yolculuklarında kullandıkları ulaşım türünün hangisi olduğu sorulurken, 6. soruda çalışan personelin ve hizmet almaya gelenlerin kullandıkları ulaşım türlerini kendi bilgileri doğrultusunda en fazla kullanılan en az kullanılan doğru sıralamaları istenmiştir. 7. ve 9. sorularda seçeneklerde belirtilen konularına göre değişiklik gösteren yerseçimi ölçütlerinde en önemlisinin hangisi olduğu sorgulanmıştır. 10. soruda ise bulundukları yönetim alanı çevresinde trafik ile ilgili yaşanan sorunların (cevaplama yönünden açık uçlu soru ile) neler olduğunu yanıtlamaları istenmiştir. Araştırmada kurumlardan elde edilen veriler bilgisayar ortamında SPSS / PC 15.0 (Statistical Package for Social Sciences) programı kullanılarak değişkenlerin sıklık dağılımı analiz edilmiştir.

4.2 Örnek Yönetim Alanlarının Mevcut Ulaşım Ağı İçindeki Konumları ve Özelliklerinin Sorgulanması

Bu bölümde altı (6) yönetim alanı örneğinde gerçekleştirilen alan analizleri ve kurumlarla yapılan veri toplama anketleri sonucunda elde edilen bilgi ve veriler ışığında;

- kurumların kuruluş yılları ve nerede yerseçtikleri,
- kurumların Tarihi Yarımada'nın mevcut ulaşım ağı içindeki konumları, farklı türdeki ulaşım aktarma odaklarına yaya erişme mesafeleri* ve süreleri,
- kuruma İstanbul Metropolitan Alanı'ndan toplu taşıma ve otomobil ile nasıl ulaşılabilirdiği,
- kurumun kendi alanı ve yakın çevresinde otopark olup olmadığı, özellikleri (kapasite, açık veya kapalı olması, mesafe),

* Araştırmacının (Cenk Hamamcıoğlu) adım sayısına göre elde edilmiş sayısal verilerdir. Bir adım uzunluğu 60 cm.'dir. İki nokta arasındaki metre cinsinden mesafeler adım sayısının adım uzunluğu ile çarpılmasıyla elde edilmiştir.

- kurumun servis taşımacılığı hizmetinin olup olmadığı, hangi ilçelere ve kaç servis taşıtı ile erişimin sağlandığı, servis taşıtlarının kişi taşıma kapasitelerine göre adetleri, kurumda kaç çalışanın servis taşıtlarını kullandığı, servis taşıtlarının indirme-bindirme alanları

ortaya konulmaktadır.

Tezde örnek olarak çalışılan yönetim alanları yerseçimleri nedeniyle Tarihi Yarımada'nın içinde erişim açısından iki farklı özellik gösteren bölgelerinde konumlanmaktadır. Bunlardan birincisi İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul Sultanahmet Adliyesi ve İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nün konumlandığı, lastik tekerlekli ulaşım elverişli olmayan Yarımada'nın tarihi merkezidir (Eminönü). İkincisi ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin konumlandığı Yarımada'nın içinden geçen, transit karayolu trafiğine de hizmet veren ve kentiçi ana yollar olan Vatan, Millet caddeleri ile Atatürk Bulvarı'nın yer aldığı kesimidir.

Cumhuriyetin ilanını takip eden yıllarda İstanbul, yeni kent planlarının öngörülerini doğrultusunda özellikle ulaşım ağında (çok şeritli yolların inşasıyla) yeniden yapılanma dönemine girmiştir ve Yarımada'da tarihi doku yıkıcı müdahalelere maruz kalmıştır (Bkz. Tezin 3.2.1 ve 3.2.3 bölümleri). 1925-1930 yılları arasında karayolu ile Haliç kıyılarını ve kuzeyini doğrudan Yenikapı limanına bağlayan Atatürk Bulvarı'nın, 1950'li yıllarda Kennedy, Vatan, Millet caddelerinin açılması İstanbul'da karayolu ağırlıklı kentiçi ulaşım ağı yapılanmasının Tarihi Yarımada'daki örnekleri olmuştur. Günümüzde İstanbul Büyükşehir Belediyesi gibi Atatürk Bulvarı ve Vatan Caddesi üzerinde konumlanan yönetim alanlarının yerseçimi de bahsi geçen yıllarda karayolu ulaşım ağında radikal değişimin yaşandığı dönemde gerçekleşmiştir.

Çalışmada örnek olarak ele alınan yönetim alanları arasında en fazla personelin bulunduğu (iş amaçlı yolculuk çeken) kurum İstanbul Büyükşehir Belediyesi'dir. İstanbul Sultanahmet Adliyesi dışında servis taşımacılığı hizmeti veren yönetim alanlarında özellikle kadrolu çalışanların ortalama %90'ı servis taşıtlarını kullanmaktadır. 2008 yılı itibarıyla sabah ve akşam saatlerinde yalnızca örnek olarak belirlenen kurumlarda 10 ile 40 arasında değişen sayıda çalışanı taşıyan, dolayısıyla farklı büyüklüklerde toplam 264 adet servis taşıtı Tarihi Yarımada'nın taşıt trafiğini kullanmaktadır (Tablo 4.2). Ayrıca mekansal alan yetersizliği nedeniyle yönetim alanlarının kendi mülkiyetleri içinde çalışanlarını indirme-bindirme

yapacağı, servis taşıtlarının depolanabileceği, yanaşabileceği boş alanları olmaması yol kenarlarının, kavşak noktalarının ve tarihi doku içinde az sayıdaki açık alan ve meydanların servis taşıtları tarafından kullanılmasıyla sonuçlanmaktadır. Bu durum metropoliten etki alanına sahip ve sayıca kalabalık olan yönetim alanı çalışanlarının ulaşım ve erişim ilişkilerinde tarihi, arkeolojik ve kültürel önemi olan fizik mekanlarıyla özgün Tarihi Yarımada'da lastik tekerlekli taşıt trafiğinin yoğunlaşmasında önemli etkenlerden biri olduğunu ortaya koymaktadır.

Diğer taraftan yapılan çalışmalarda gün içinde ortalama en fazla ziyaretçi çeken yönetim alanları sırasıyla İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul Sultanahmet Adliyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'dir (Tablo 4.2). Ulaşım ağı içindeki konumları itibariyle gün içinde özellikle hizmet almaya gelenler açısından İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul Sultanahmet Adliyesi başta tramvay durakları olmak üzere otobüs duraklarına ve Eminönü-Sirkeci'deki iskelelere yaya erişme mesafesindedir (Şekil 4.2). İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ise kentiçi anayolların kenarında konumlanmaları nedeniyle otobüs, tramvay ve hafif raylı sisteme yakın konumda yer almaktadır (Şekil 4.2).

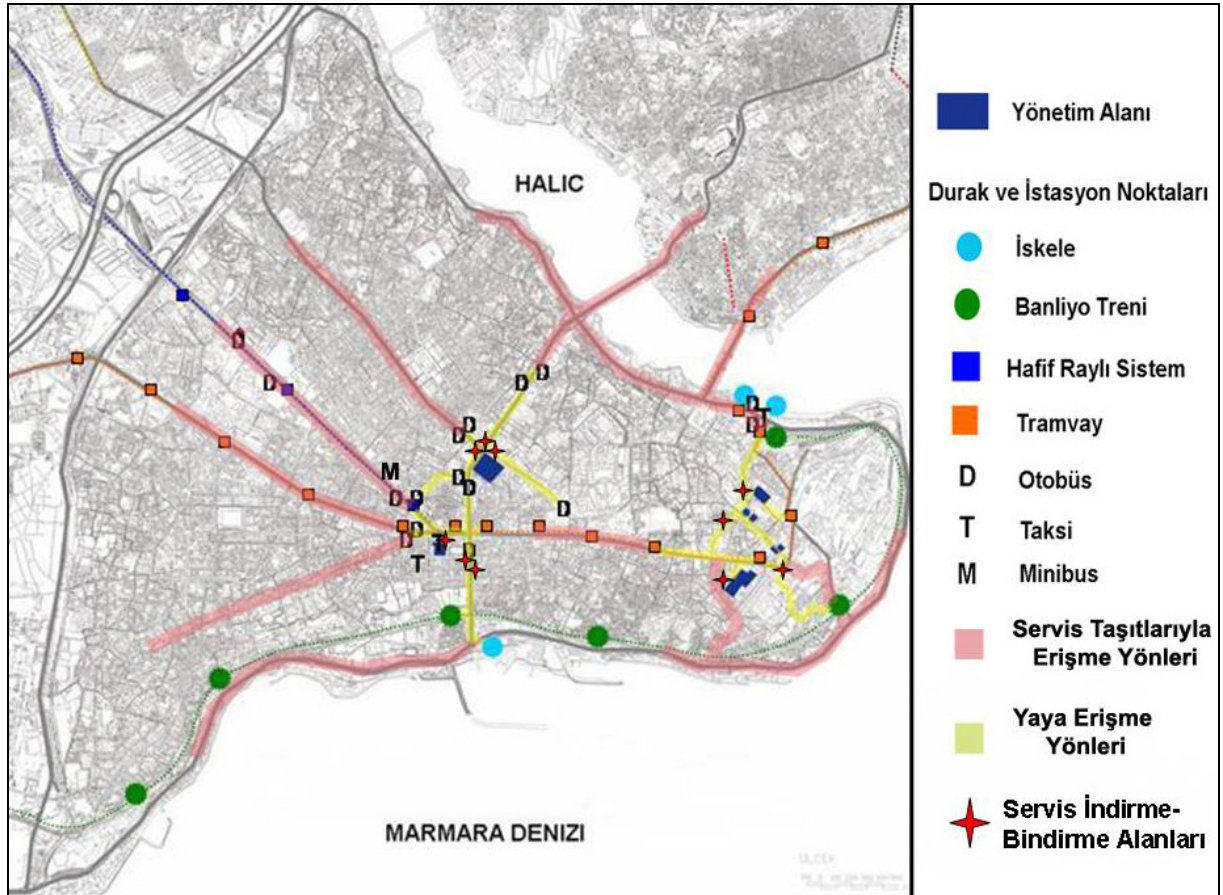
Tablo 4.2 Araştırmaya dahil edilen yönetim alanlarının 2008 yılı itibariyle çalışan sayıları, günlük ortalama ziyaretçi sayıları, servis taşıt sayıları, servis taşıtlarını kullanan çalışan sayıları, otopark kapasiteleri (C. Hamamcıoğlu tarafından örnek yönetim alanlarıyla gerçekleştirilen veri toplama anketlerinden elde edilen verilerden yararlanılmıştır)

	Çalışan Sayısı (kadrolu)	Günlük Ortalama Ziyaretçi Sayısı	Servis Taşıt Sayısı (Güzergah sayısı)		Servis Taşıtlarını Kullanan Çalışan Sayısı	Otopark Kapasitesi
İstanbul Valiliği	500 (kadrolu)	200	40	1 adet-14 kişilik 17 adet 18 kişilik 21 adet 27 kişilik 1 adet 31 kişilik	918 (%95)	80 (personel + aboneler)
İstanbul İl Özel İdaresi	470 (kadrolu)	300				40 (personel)
İstanbul Sultanahmet Adliyesi	830 (kadrolu)	2.000	8	3 adet 30 kişilik 5 adet 18 kişilik	180 (%22)	15 (personel)
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	365 kadrolu	80-100	16	2 adet 27 kişilik 9 adet 23 kişilik 4 adet 18 kişilik 1 adet 11 kişilik	344 (%94)	25 (personel)
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	1562 (kadrolu)	800-1.000	155	22 adet 36-40 kişilik 94 adet 15-36 kişilik 39 adet 10-15 kişilik	3.305	230 (arsası dışında 300) (personel)
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	640 (kadrolu)	3.000-4.000	43	16 adet 10-12 kişilik 16 adet 14-18 kişilik 11 adet 20-25 kişilik	629 (%98)	50 (personel)
Toplam	4.367	6.380-7.600	264		5.376	430

Sınırlı otopark kapasiteleri nedeniyle söz konusu yönetim alanlarına özel otomobil ile erişim güçtür (Tablo 4.2). Bu sebeple özel otomobili ile kurumlara gelenler yakın çevredeki kapalı ve açık otopark alanlarını kullanmaktadırlar (Şekil 4.3 ve 4.4). Metropolen alan ölçeğinde hizmet veren örnek yönetim alanlarının günlük ortalama 6.380 ile 7.600 arasında değişen sayıda ziyaretçiyi çekmesi gözönüne alındığında açıkça yetersiz kalan, sayıca sınırlı otopark alanları ise ilgili yönetim alanı içinde üst kademe çalışanlar ve resmi araçlar tarafından kullanılmaktadır. Tezin kapsamında çalışılan örnek altı (6) yönetim alanının ulaşım ağı içindeki konumları ve özellikleri kurumların başlıkları altında ayrı ayrı açıklanmaktadır.

İstanbul Valiliği

İstanbul Valiliği 1844 yılından buyana Eminönü'nde yaklaşık 10.000 m²'lik bir alanda hizmet vermektedir. Valilik bugünkü Ankara Caddesi ve Hükümet Konağı caddelerinin kesiştiği alan üzerinde, Hocapaşa Mahallesi sınırları içinde yer alan merkez binasına 1910'lu yıllarda taşınmıştır (Şekil 4.2).



Şekil 4.2 İstanbul Tarihi Yarımada'sı'nda örnek yönetim alanlarının farklı ulaşım sistemlerinin aktarma noktalarına göre mevcut konumu, servis taşıtlarının ve toplu taşımacılığı kullanan yayaların kurumlara erişim yönleri

İstanbul Valiliği'nin kurulduğu dönemlerde İstanbul'un merkezinin Eminönü bölgesi olması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetim merkezi olan Topkapı Sarayı'na yakın konumu yerseçiminde önemli unsurlar olarak sayılabilir. Ayrıca o zamanki adı 'Bab-ı Ali' olan Valilik ulaşım açısından da Haliç'in girişinde konumlanan iskelelere ve 1860'lı yıllarda hizmete giren Sirkeci-Aksaray arasında işletilen atlı-tramvay güzergahına yaya erişme mesafesinde yer almıştır. Günümüzde İstanbul Valiliği'nin merkez binasının yer aldığı alan karayolu ulaşımında üçüncü kademe yol olan Ankara Caddesi'nin üzerinde konumlanmaktadır. İstanbul Valiliği'ne yaya yürüme mesafesi açısından en yakın toplu taşıma durağı Kabataş-Zeytinburnu tramvayı'nın Gülhane durağıdır. Valilik aynı zamanda birbirine çok yakın konumlanan Sirkeci tren istasyonu, otobüs durakları ve Sirkeci-Eminönü yolcu iskelelerine yürüme mesafesindedir (Tablo 4.3 Şekil 4.2 ve 4.3). Haliç'in kuzey bölgesi'nde 4.Levent'ten toplu taşımayla erişim ancak raylı sistemle (4.Levent-Taksim metro, Taksim-Kabataş finiküler, Kabataş-Zeytinburnu tramvay) ve üç aktarma yapılarak sağlanabilmektedir. Tarihi Yarımada'nın batısındaki ilçelerden toplu taşımayla erişim Zeytinburnu'na kadar tramvay, Zeytinburnu'ndan aktarma yapılarak Bakırköy'e ve Esenler'e hafif raylı sistem ve Bağcılar'a tramvay ile sağlanabilmektedir.

Karayolundan erişim ise Sirkeci istikametinden geometrik tasarımı lastik tekerlekli taşıtlar için sürekliliği olmayan, topografyaya dik, alt kademe ve tek yön işleyen Ankara Caddesi üzerinden sağlanmaktadır. İstanbul Valiliği'nin yer aldığı parsel içerisinde yaklaşık seksen (80) binek oto kapasiteli açık otopark alanı bulunmaktadır (Tablo 4.2). Söz konusu otoparkın altmışa (60) yakın abonesi bulunmaktadır. Her ne kadar gün içinde yopun ziyaretçi trafiği yaşanmasa da kurum için yeterli otopark alanının bulunmadığı çalışma sırasında gözlemlenmiştir. Dışarıdan gelen ziyaretçilerin yer olduğu sürece yararlanabildiği belirtilen otopark alanında bir veya iki saat kalacak otomobiller için ücret alınmadığı öğrenilmiştir.

İstanbul Valiliği'nde çalışanların büyük bölümü ev-iş yolculuklarında servis taşıtlarını kullanmaktadır. İstanbul Valiliği çalışanlarının kullandıkları servis taşıtları İl Özel İdaresi'nin denetimi altında olan servis taşıtlarıdır. 2008 Temmuz ayı itibarıyla Valilik ve İl Özel İdaresi çalışanlarının ortak kullandığı İstanbul Metropolen Alanı'nın Batı Yakası'nda; Arnavutköy, Çatalca, Silivri, Sarıyer, Doğu Yakası'nda ise Çekmeköy ve Şile ilçeleri dışında tüm ilçelere servis taşıtları ile erişim sağlanmaktadır. Servis ulaşımına hizmet veren taşıtların sayısı kırktır. Gerek İstanbul Valiliği'nin gerekse İstanbul İl Özel İdaresi'nin üzerinde bulundukları parsellerin yetersiz kalması nedeniyle servis taşıtları her iki kurumun çalışanlarını Ayasofya Meydanı ve Bab-ı Ali Yokuşu'nda indirme-bindirme yapmaktadır (Şekil 4.3).

İstanbul İl Özel İdaresi

Toplam arsa alan büyüklükleri yaklaşık 9.500 m² olan İstanbul İl Özel İdaresi ilk olarak Yerebatan Caddesi ile Alemdar Caddesi'nin kesiştiği alan üzerinde Yerebatan Sarnıcı'nın karşısındaki binada 1966 yılında hizmet vermeye başlamıştır. 1986 yılında bugün Yerebatan Caddesi üzerindeki merkez binasına taşınmıştır. Ayrıca İl Özel İdaresi'ne bağlı olan Encümen Binası da yine aynı cadde üzerinde 1986 yılında hizmete açılmıştır. Günümüzde İl Özel İdaresi Alemdar Mahallesi sınırları içinde yukarıda bahsedilen toplam üç (3) binada hizmet vermektedir. İstanbul İl Özel İdaresi'nin merkez binasının da aralarında bulunduğu üç (3) ayrı tesis alanı da dördüncü kademe yol olan Yerebatan Caddesi üzerinde konumlanmaktadır ve girişlerini bu caddeden almaktadır (Şekil 4.3).

İstanbul İl Özel İdaresi'nin merkez binasına yürüme mesafesi ve süresi açısından toplu taşıma aktarma noktalarından en yakın konumda bulunanı Kabataş-Zeytinburnu tramvayının Sultanahmet ve Gülhane duraklarıdır. Diğer yakın konumda bulunan aktarma odağı ise Beyazıt otobüs durağıdır (Tablo 4.3, Şekil 4.2 ve 4.3).

Birbirine yakın konumlarından dolayı İstanbul Metropoliten Alanı'ndan İstanbul Valiliği'ne gerçekleşen toplu taşıma sistemleri ile aktarmalı erişim İstanbul İl Özel İdaresi için de geçerlidir. Otomobil ile ulaşım Sirkeci yönünden tek yön işleyen, metropoliten ölçekli bir kurum açısından taşıt trafiği için yetersiz ve alt kademe kentiçi yollar olan Ankara Caddesi'nden trafiğin iki yönde de aktığı Yerebatan Caddesi'ne ulaşmakla mümkün olabilmektedir. Taşıtlı bir diğer erişim yönü ise Kennedy Caddesi'nde Cankurtaran Kapısı'ndan Ayasofya'nın önündeki meydan kullanılarak Yerebatan Caddesi'ne ulaşmakla sağlanmaktadır. İl Özel İdaresi, İl Genel Meclis üyeleri ve İl Encümen üyelerinin kullanabildiği otopark alanı merkez binasının Yerebatan Caddesi'ne bakan ön bahçesindeki kırk (40) araç kapasiteli açık alandır.

İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü

İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü Eminönü bölgesinde, ayrı parsellerde konumlanan dört (4) ayrı blokta (A-B-C-D blokları) hizmet vermektedir. Kurumun üst kademe müdürlüklerinin önemli bölümü A Blok'ta (C1) bulunmaktadır. A Blok (C1) kurumun 1931-1932 yıllarından itibaren hizmet veren ilk binasıdır. Ancak süreç içinde artan alan ihtiyacı sonunda 1972 yılında B Blok (C2), 1990 ve 1998 yılları arasında C (C3) ve D (C4) bloklar İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü çatısı altında hizmet vermeye başlamıştır (Şekil 4.3).

Tablo 4.3 Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarında İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin farklı ulaşım sistemlerine ait aktarma/binme-indirme noktalarına yaya erişme mesafeleri ve süreleri

	Tramvay Durağı	Tren İstasyonu	Otobüs Durağı	Taksi Durağı	İskele
İstanbul Valiliği	Gülhane Durağı 314 adım (188 m.) 5 dakika	Sirkeci Tren İstasyonu 403 adım (242 m.) 7 dakika	Sirkeci Durağı 706 adım (424 m.) 12 dakika Beyazıt Durağı 1295 adım (777 m.) 22 dakika	708 adım (425 m.) 12 dakika	Sirkeci 717 adım (430 m.) 12 dakika
İstanbul İl Özel İdaresi	Sultanahmet Durağı 345 adım (207 m.) 6 dakika Gülhane Durağı 413 adım (247 m.) 7 dakika	Beyazıt Durağı 589 adım (353 m.) 10 dakika Sirkeci Durağı 1216 adım (730 m.) 20 dakika	Sirkeci Tren İstasyonu 913 adım (548 m.) 15 dakika	1218 adım (731 m.) 20 dakika	Sirkeci 1227 adım (736 m.) 20 dakika
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	Sultanahmet Durağı 393 adım (236 m.) 7 dakika Gülhane Durağı 471 adım (283 m.) 8 dakika	Sirkeci Tren İstasyonu 560 adım (336 m.) 9 dakika	Sirkeci Durağı 863 adım (518 m.) 14 dakika Beyazıt Durağı 1138 adım (683 m.) 18 dakika	865 adım (519 m.) 14 dakika	Sirkeci 874 adım (524 m.) 15 dakika
İstanbul Sultanahmet Adliyesi	Sultanahmet Durağı 235 adım (141 m.) 4 dakika	Küçük Ayasofya Mahallesi Kennedy Cad. üzerindeki durak 785 adım (471 m.) 13 dakika	Beyazıt Durağı 942 adım (565 m.) 16 dakika Sirkeci Tren İstasyonu 1148.5 adım (689 m.) 19 dakika Sirkeci Durağı 1452 adım (871 m.) 24 dakika	1454 adım (872 m.) 24 dakika	Sirkeci 1463 adım (878 m.) 24 dakika

Kurumun merkez binasının (A Blok-C1) konumlandığı alan karayolu ulaşım ağı içerisinde üçüncü kademe olan Ankara Caddesi ile dördüncü kademe yol olup, Yerebatan Caddesi'nin devamında tek yön araç trafiğine hizmet veren Prof. Dr. Kazım İsmail Gürkan caddelerinin kesiştiği ada parçasında yer almaktadır. Cumhuriyet döneminde hizmet vermeye başlayan A Blok'un da (C1) üzerinde konumlandığı Ankara Caddesi'nin devamı olan Bab-ı Ali Caddesi üzerinde B (C2) ve D (C4) bloklar yer almaktadır. C Blok ise Kumkapı'daki Süryani Kilisesi'nin de içinde konumlandığı yapı adasıdır. Kurumun hizmet verdiği toplam arsaların büyüklüğü 3.700 m² civarındadır.

Kurumun merkez binası olan A Blok'a en yakın konumda yeralan toplu taşıma sistemi Kabataş-Zeytinburnu tramvayının Sultanahmet ve Gülhane duraklarıdır (Şekil 4.2 ve 4.3, Tablo 4.3). İstanbul Metropolitan Alanı'ndan raylı ve denizyolu ulaşım sistemleriyle kuruma erişim yakın konumda yer aldıkları için İstanbul Valiliği ve İstanbul İl Özel İdaresi'yle benzerlik göstermektedir.

Özel otomobil ile erişim Ankara ve Yerebatan caddelerinden sağlanabilmektedir. Kuruma ait tek otopark alanı Bab-1 Ali Caddesi üzerindeki B Blok'un (C2) parselinde 25 otomobil kapasitesindedir (Tablo 4.2). Bu nedenle özel otomobilini kullanan çalışan personel ve dışarıdan gelen ziyaretçiler için otopark alanı bulunmamaktadır. En yakın yaya erişme mesafesindeki otopark alanı Cağaloğlu'ndaki 150 taşıt kapasiteli katlı otoparktır (Şekil 4.3).

İstanbul Metropolitan Alanı içinde kuruma servis ile erişim onaltı (16) ayrı güzergahda,

- Batı Yakası'nda; Avcılar, Bakırköy, Bağcılar, Bahçelievler, Başakşehir, Beşiktaş, Beylikdüzü, Beyoğlu, Esenler, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kağıthane, Küçükçekmece, Şişli, Zeytinburnu,
- Doğu Yakası'nda Ataşehir, Kadıköy, Maltepe, Ümraniye, Üsküdar

gerçekleştirilmektedir. İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde çalışanların %90'ı ev-iş (kurum) yolculuklarında kuruma hizmet veren servis taşıtlarını kullanmaktadır (Tablo 4.2). İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nün konumlandığı parsellerde servis araçlarının kurum çalışanlarını kısa süreli de olsa indirme-bindirme yapacakları alan bulunmamaktadır. Bu nedenle servis taşıtları sabah saatlerinde Sirkeci ve Kennedy (Sahil Yolu) Caddesi yönlerinden Ankara ve Profesör Dr. Kazım İsmail Gürkan caddeleri yönünden gelerek sırasıyla merkez binası (A Blok-C1), B (C2) ve C (C3) bloklarına uğrayarak Kumkapı'daki C Blok'a (C3) yönelmektedir. C Blok'un üzerinde yer aldığı tesis alanında servis taşıtlarının depolandığı otopark alanı bulunmaktadır. Akşam iş çıkışı saatlerinde ise servis araçları Kumkapı'dan hareket ederek B Blok (C2) karşısından (Ankara Caddesi'nin devamı olan Bab-1 Ali Caddesi'nde yol kenarında) kurumun çalışanlarını almaktadır (Şekil 4.3).

İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi

Osmanlı döneminde inşa edilen Eski Adliye (Darülfünun Binası) Ayasofya'nın doğu cephesinin karşısında yer almıştır. Ancak 1933'te çıkan yangında yanmıştır. Bir süre adliye binasız kalan İstanbul'da Adliye binası 1949 yılında, adına açılan yarışmayı kazanan proje

doğrultusunda, bugün At Meydanı'nda (Hipodrom) bulunan Türk ve İslam Eserleri Müzesi'nin kuzeybatısında eski İbrahim Paşa Sarayı'nın olduğu toplam 13.000 m²'lik alanda inşa edilmiştir. İstanbul Adliye Sarayı 1955-1956 yıllarında hizmete açılmıştır.

İstanbul Adliyesi alan yetersizliği nedeniyle bugün Sultanahmet Adliyesi dışında Tarihi Yarımada'da Sirkeci ve Gülhane'deki binalarda hizmet vermektedir (Şekil 4.3). Geçmişte Sansaryan Han olarak kullanılan bina Sirkeci Adliye Binası olarak, 1980'li yıllarda Devlet Güvenlik Mahkemesi olarak kullanılan Gülhane Parkı karşısındaki bina 1990'lı yıllardan itibaren Çocuk Mahkemesi olarak kullanılmaya başlanmıştır.

İstanbul Sultanahmet Adliyesi Eminönü'nün Binbirdirek Mahallesi'nde, Kabataş-Zeytinburnu tramvayının işletildiği Alemdar Caddesi'nin güneyinde, dördüncü ve daha alt kademe yollar olan İmran Öktem Caddesi ile Terzihane Sokağın çevrelediği alanda yer almaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı'nın farklı bölgelerinden Tarihi Yarımada'ya ulaşıldıktan sonra Yarımada içinde İstanbul Sultanahmet Adliyesi'ne erişim ya yaya olarak ya da Kabataş-Zeytinburnu tramvayı ile sağlanmaktadır (Tablo 4.3, Şekil 4.2 ve 4.3).

İstanbul Sultanahmet Adliyesi'ne özel otomobil ile erişim Sirkeci tarafından tek yön işleyen Ankara ve Prof. Dr. Kazım İsmail Gürkan caddelerinin devamında dördüncü kademe yol olan (tek şeritli tek yönlü) Klodfarer Caddesi'den At Meydanı'na yönelen beşinci kademe Terzihane Sokak'tan sağlanmaktadır. Kurumda yeterli otopark alanı olmaması nedeniyle özel otomobil ile erişim güçtür. Kurumun girişinin bulunduğu İmran Öktem Caddesi'nin yol kenarları ücretli otopark alanı olarak kullanılmakta olup, yaklaşık 70 otomobil kapasitelidir (Tablo 4.2).

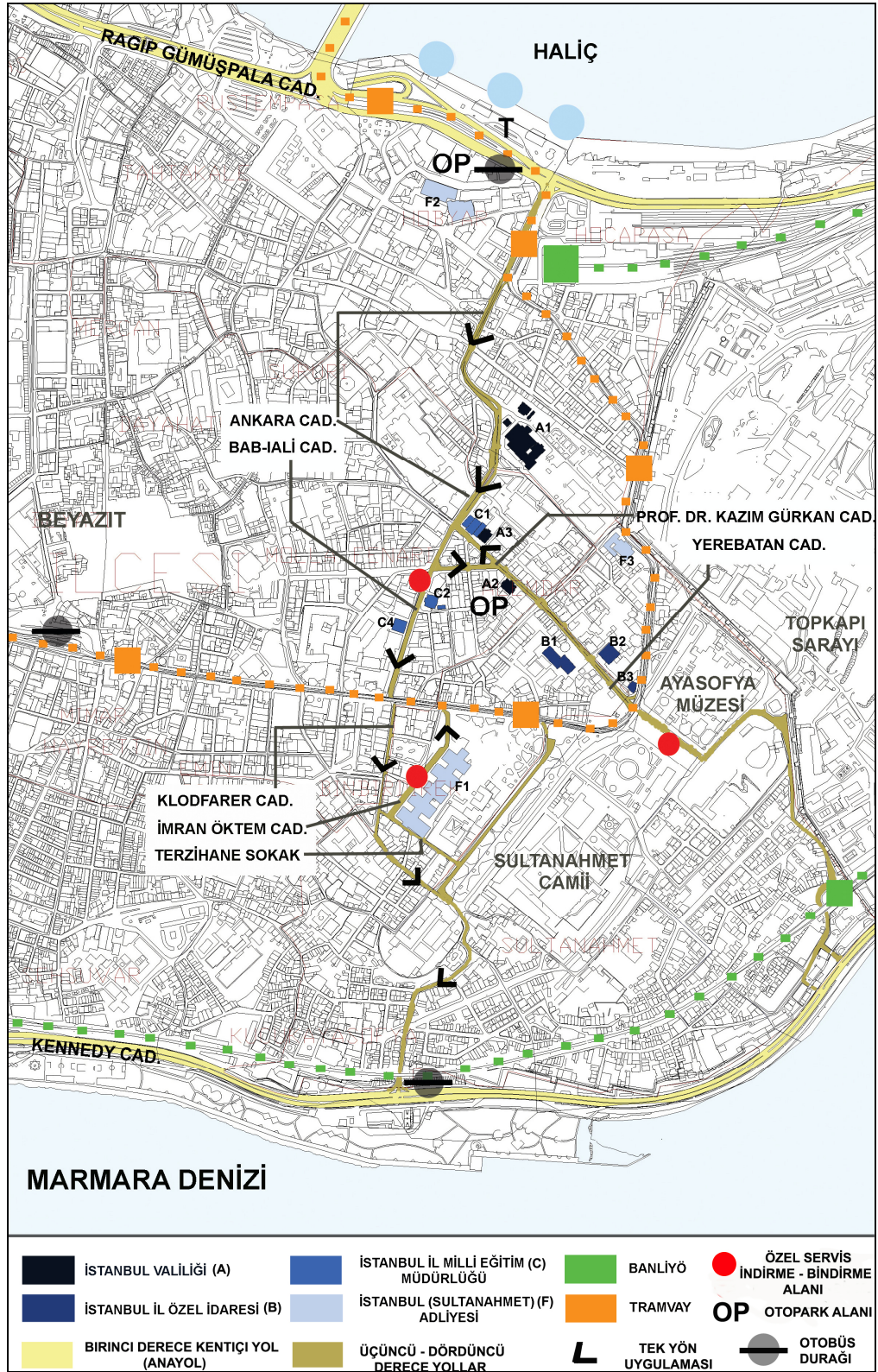
İstanbul Sultanahmet Adliyesi'nde yalnızca hakimlerin kullandığı belediyenin yaklaşık otuz (30) kişilik üç (3) adet İETT otobüsü Bakırköy ve Başakşehir ilçelerine hizmet vermek üzere tahsis edilmiştir (Tablo 4.2). Ayrıca kurumda çalışanların girişimleriyle 1990'lı yıllardan itibaren organize edilen ve Batı Yakası'nda yeralan Avcılar, Bahçelievler, Fatih, Gaziosmanpaşa ve Zeytinburnu olmak üzere beş (5) ayrı ilçeye erişimi sağlayan özel servis taşıtları kullanılmaktadır (Tablo 4.2). Her iki türdeki servis taşıtların indirme-bindirme alanı kurumun ana girişinin bulunduğu İmran Öktem Caddesi'dir (Şekil 4.3).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İstanbul Büyükşehir Belediye Sarayı / merkez binası 1953 yılında adına açılan yarışmayı kazanan ve izleyen yıllarda inşaatı tamamlanan projenin ürünü olan, yönetim ve toplantı salonlarının bulunduğu başkanlık binası ile hizmet binasından oluşan yaklaşık 10.000 m²'ye yayılan bir alanda yer almaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Saraçhane'de birinci kademe kentiçi yol olan Atatürk Bulvarı, girişlerin yer aldığı üçüncü kademe yol olan Şehzadebaşı Caddesi ve daha alt kademe yol olan Bukali Dede Sokak'la çevrelenen bir yapı adasında Kemal Paşa Mahallesi'nde yer almaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi birinci derece kentiçi yollar olan Atatürk Bulvarı ve Fevzipaşa Caddesi'nin odağında yer alması nedeniyle toplu ulaşım hizmet veren farklı ulaşım sistemlerine ait durakların yakınında da yer almaktadır (Tablo 4.3, Şekil 4.2 ve 4.4). Ayrıca, üst kademe kentiçi yolların kenarında yerleşmiş olması nedeniyle kuruma özel otomobil ile ulaşmak mümkündür. Unkapanı köprüsü üzerinden Haliç'in kuzeyi ile, kentiçi yollar olan Fevzipaşa, Atatürk Bulvarı, Vatan, Millet ve Kennedy caddeleri ile Tarihi Yarımada'nın batısındaki ilçelerle karayolu ilişkisi kurulmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin üzerinde yer aldığı yapı adasındaki otopark alanlarında yaklaşık 230 otomobil (çevresindeki otopark alanları ile birlikte toplam 530 otomobil kapasite) depolanabilmektedir (Tablo 5.2). Vezneciler Caddesi tarafında hizmet binasının giriş bölümünde yer alan açık alanda 80 adet resmi plakalı araç park edebilmektedir. Yine yalnızca resmi araçların depolanabildiği otopark alanı ise hizmet binasının altında toplam 150 araç kapasitelidir. Diğer iki otopark alanı ise 140 ve 160 araç kapasitelidir ve Büyükşehir Belediyesi'nin alanı dışındaki parsellerde yer almaktadır. Söz konusu iki otoparkı resmi ve personel ile randevusu olan ziyaretçiler kullanabilmektedir (Şekil 4.4).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne hizmet veren özel servislerle İstanbul Metropolen Alanı'nda 155 güzergahta hizmet verilmektedir. Büyük Belediyesi'ne ait çevre ilçelerdeki hizmet alanlarında çalışan personelle birlikte servis taşıtlarını kullanan sayısı 3.305'e yükselmektedir. Servis taşıtlarıyla İstanbul Metropolen Alanı'nda Arnavutköy, Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Büyükçekmece, Esenler, Esenyurt, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sarıyer, Sultanbeyli, Şişli, Tuzla, Ümraniye, Üsküdar, Zeytinburnu ve ayrıca İzmit iline bağlı Gebze'ye erişim sağlanmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yeterli alanı olmadığı için servis taşıtları Atatürk ve Fevzipaşa bulvarları ile Vezneciler Caddesi üzerindeki ceplerde indirme-bindirme yapmaktadır (Şekil 4.4).



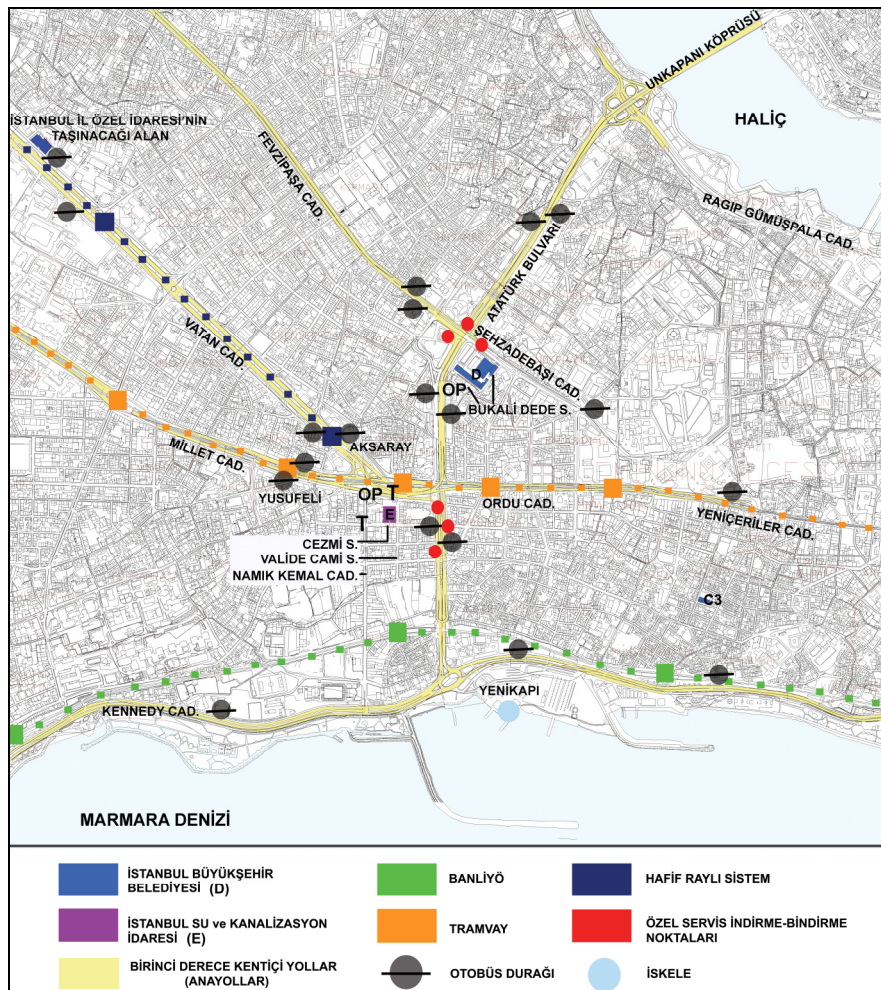
Şekil 4.3 İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü* ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin yakın çevre ulaşımı
(C. Hamamcıoğlu tarafından gerçekleştirilen alan araştırmalarından yararlanılarak hazırlanmıştır)

* Şekil 4.3'de İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nün A bloğu C1, B bloğu C2, C bloğu C3 ve D bloğu C4 olarak belirtilmektedir. Ayrıca İstanbul Valiliği'nin merkez binası A1, İstanbul İl Özel İdaresi'nin merkez binası B1 ve İstanbul Sultanahmet Adliyesi'nin merkez binası F1 olarak belirtilmektedir.

İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi – İSKİ (Aksaray Şube Binası)

Aksaray Şube Binası 1984 yılından 2005 yılında müdürlüğün Kağıthane'deki yeni merkez binasına taşınmasına kadar İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin merkez binası olarak hizmet vermiştir. Günümüzde Aksaray Şube Binası Fatih ve Zeytinburnu ilçelerinin yanısıra (abonelik, ödeme ... gibi) bir kısım metropoliten alan hizmetlerinin de verildiği ve halen kurum bünyesinde üst kademe toplantıların gerçekleştirildiği binadır. Kurumun arsası yaklaşık 3.500 m²'lik bir alanı kaplamaktadır.

Kurum Aksaray'da birinci kademe kentiçi yollar olan Vatan ve Millet caddelerinin birleştiği alanın güneyinde, Atatürk Bulvarı'na yaklaşık 150 m. mesafede konumlanmaktadır. Üç (3) ayrı üst kademe kentiçi yolun kesişme noktasında konumlanan kurumun kuzeyinde Millet Caddesi, batısında üçüncü kademe yol olan Namık Kemal Caddesi, doğusunda ve güneyinde dördüncü kademe yollar olan Valide Cami Sokak ve Cezmi Sokak ile çevrili yapı adasında yer almaktadır (Şekil 4.4).



Tablo 4.4 Araştırmaya dahil edilen örnek yönetim alanlarından İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin farklı ulaşım sistemlerine ait aktarma/binme-indirme noktalarına veya erişme mesafeleri ve süreleri

	Otobüs Durağı	Tramvay Durağı	Hafif Raylı Sistem	Taksi Durağı	İskele
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Fevzipaşa Caddesi İBB ve Atatürk Bulvarı yönünde 196 adım (118 m.) 3 dakika	Aksaray Durağı 628 adım (377 m.) 10 dakika	Aksaray Durağı 824 adım (494 m.) 14 dakika	-	Yenikapı 1649 adım (989 m.) 27 dakika
	Fevzipaşa Caddesi Edirnekapı yönünde 237 adım (146 m.) 4 dakika				
	Saraçhane Durağı Atatürk Bulvarı’nda Unkapanı yönünde 256 adım (153 m.) 4 dakika				
	Saraçhane Durağı Atatürk Bulvarı’nda Aksaray yönünde 275 adım (165 m.) 5 dakika				
	Kırkçeşme Mah.’deki durak Atatürk Bulvarı’nda Aksaray yönünde 496 adım (298 m.) 8 dakika				
	Vezneciler Durağı 580 adım (348 m.) 10 dakika				
	Molla Hüsrev Mah.’deki durak Atatürk Bulvarı’nda Unkapanı yönünde 628 adım (377 m.) 11 dakika				
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	Aksaray Durağı 196 adım (118 m.) 3 dakika	Yusufpaşa Durağı Millet Cad. Aksaray yönünde 350 adım (210 m.) 6 dakika	Aksaray Durağı 652 adım (391 m.) 10 dakika	9 adım (5 m.) 10 saniyeden az	Yenikapı 1178 adım (707 m.) 20 dakika
	Yusufpaşa Durağı Millet Cad. D-100 yönünde 424 adım (254 m.) 7 dakika	Aksaray Durağı 237 adım (146 m.) 4 dakika			
	Mesih Paşa Mah. Durağı Atatürk Bulvarı Unkapanı yönü 384 adım (230 m.) 6 dakika				
	İnebey Mah. Durağı Atatürk Bulvarı Yenikapı yönü 402 adım (241 m.) 7 dakika				
	Aksaray Durağı Vatan Caddesi Aksaray yönünde 682 adım (409 m.) 11 dakika				
	Aksaray Durağı Vatan Caddesi D-100 yönünde 710 adım (426 m.) 12 dakika				

İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Aksaray Şube Binası İstanbul Büyükşehir Belediyesi gibi üst kademe kentiçi yollara yakın konumu nedeniyle farklı toplu taşıma sistemlerinin güzergahlarının ve aktarma noktalarının odağındadır (Şekil 4.2 ve 4.4, Tablo 4.4). Özel otomobil ile üst kademe kentiçi yollardan erişilebilen kurumun hemen önünde Vatan ve Millet caddelerinin kesiştiği alanın altında 350-400 aracın depolanabildiği belediyeye ait otopark alanı bulunmaktadır. Yalnızca kurum çalışanlarının ve kuruma ait taşıtların kullanabildiği kurumun Millet Caddesi'ne bakan parselinde 50-60 aracın park edebildiği bir açık alan bulunmaktadır (Tablo 4.2).

Kurumda çalışan 629 personel servis taşıtlarını kullanmaktadır (Tablo 4.2). Sabah ve akşam saatlerinde Aksaray Şube Binası'na çalışan personeli taşıyan toplam 43 servis taşıtı (otobüs, midibüs) İstanbul Metropolitan Alanı'nda Avcılar, Bakırköy, Başakşehir, Beşiktaş, Beykoz, Büyükçekmece, Bağcılar, Bahçelievler, Bayrampaşa, Çatalca, Esenler, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kadıköy, Kartal, Küçükçekmece, Maltepe, Sarıyer, Silivri, Sultanbeyli, Şişli, Ümraniye, Üsküdar, Zeytinburnu ilçelerine hizmet vermektedir.

Kurum alanının yetersiz olması nedeniyle kurumun çalışanlarına hizmet veren servis taşıtları sabah işe geliş ve akşam iş çıkışı saatlerinde Atatürk Bulvarı üzerinde yeralan Aksaray Polis Karakolu'ndan itibaren Yenikapı'ya doğru bulvarın sağ ve sol kenarında indirme ve bindirme yapmaktadır (Şekil 4.4).

4.3 Örnek Yönetim Alanlarında Gerçekleştirilen Kurumiçi Anketlere İlişkin Bulguların Değerlendirilmesi

Tarihi Yarımada'da örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen kurumiçi anketleri, klasik yöntemlerden farklı olarak, sürecin içinde birebir yaşayarak deneyim sahibi olan kurum çalışanlarına uygulanırken karar vericiler çalışma kapsamının dışında tutulmuştur. Kurumiçi anketleriyle çalışanlardan kendi kurumlarını yerseçimi - ulaşım ilişkisinde önemli rolü bulunan faktörleri etki düzeylerine göre değerlendirmeleri istenmiştir. Bu sayede karar aşamalarına daha eşitlikçi bakış açıları ve ilkeler kazandırılabilirdiği düşünülmüş, çalışanların ilgili konular hakkındaki farkındalıkları uyarılmıştır. Kurumiçi anketinde, yöntem bölümünde açıklandığı üzere, on sorudan yedisi kurum çalışanlarının mevcut durum hakkındaki değerlendirmelerini ve görüşlerini almaya, bakış açılarını anlamaya yöneliktir (EK-2). Anketteki üç soru ise (7, 8, 9) kentsel hizmet alanlarının yerseçimine ilişkin sonuç bölümünde çıkarımlarda bulunmak üzere ankete dahil edilmiştir. 2008 Haziran ve Kasım ayları arasında

anket çalışmaları toplam altı yönetim alanında her kurumun değişiklik gösteren çalışan sayılarının %6'sına uygulanarak gerçekleştirilmiştir (Tablo 4.1). Altı kurum toplamında 257 çalışan ile anket yapılmıştır. Çalışanlara, ayrıca, kurumlarında işlev alanlarının yeterlilik düzeyleri sorgulanarak veri toplama anketiyle elde edilen bulguların sağlaması yapılmaya çalışılmıştır. Çalışanların anket sorularındaki değişkenlere verdikleri yanıtlar SPSS / PC 15.0 programına ayrı kurum dosyalarında girilmiş ve her kurum için değişkenler frekans dağılımına tabii tutularak tezin hipotezleri test edilmiştir. Söz konusu anketlerin değerlendirme yönteminde frekans (sıklık); değişkenlerin kaç çalışan tarafından hangi önem veya etki derecesini veya seçeneği işaretlendiğini ifade etmektedir. Aşağıda kurumiçi anketinin değerlendirilmesi, anketteki soru sırası izlenerek, yapılmaktadır.

Soru 1: Ankete katılan personelin çalıştıkları yönetim alanlarının bugünkü yerseçiminde tablo 4.5'de A, B, C, D, E, F, G olarak verilen faktörlerin ne derece etkili olmuş olabileceğini değerlendirmeleri istenmiştir. Bu faktörler;

- A- Tarihi çevrede yer almak
- B- Toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak
- C- Kentiçi anayollara yakın olmak
- D- D-100 (eski E-5) bölgesel karayoluna yakın olmak
- E- İlişkide olunan kurumlara yakın olmak
- F- Diğer yönetim kurumlarının Tarihi Yarımada'da yer alması
- G- Merkeze yakın olmak

şeklinde sıralanmıştır (Tablo 4.5).

Altı yönetim alanında çalışanların yanıtlarının frekans dağılımı tablo 4.5'de verilmektedir. Tabloda her kurumda ankete katılmış olan kurum çalışanları tarafından toplamda %50 ve üzerinde işaretlemiş oldukları seçenekler ve etki düzeyleri renklendirilmiştir. Buna göre İstanbul İl Özel İdaresi'nde ilişkide olunan kurumlara yakın olmak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde merkeze yakın olmak, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak %50 ve üzerinde frekans değerine sahip 'çok etkili' faktörler olarak işaretlenmiştir. Ayrıca İstanbul Valiliği, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde toplu taşıma güzergahlarına ve kentiçi anayollara yakın olmak seçeneği %50 ve üzerinde frekans değerinde 'etkili' olarak işaretlenmiştir.

Tablo 4.5 Örnek yönetim alanlarının bugünkü yerseçiminde etkisi olduğu düşünülen faktörlerin etki düzeyini gösteren frekans tablosu

		Etki Düzeyi										Yanıtsız	
		Çok Etkili		Etkili		Ne Etkili Ne Etkisiz		Etkisiz		Hiç Etkisi Yok			
		Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%	Frekans	%
İstanbul Valiliği	A	12	40.0	9	30.0	9	30.0	-	-	-	-	-	-
	B	-	-	15	50.0	12	40.0	3	10.0	-	-	-	-
	C	-	-	15	50.0	12	40.0	3	10.0	-	-	-	-
	D	3	10.0	9	30.0	12	40.0	3	10.0	3	10.0	-	-
	E	-	-	15	50.0	9	30.0	6	20.0	-	-	-	-
	F	3	10.0	12	40.0	9	30.0	6	20.0	-	-	-	-
	G	3	10.0	12	40.0	6	20.0	6	20.0	-	-	3	10.0
İstanbul İl Özel İdaresi	A	7	25.9	5	18.5	4	14.8	4	14.8	3	11.1	4	14.8
	B	5	18.5	13	48.1	2	7.4	5	18.5	1	3.7	1	3.7
	C	1	3.7	13	48.1	3	11.1	3	11.1	3	11.1	4	14.8
	D	2	7.4	10	37.0	4	14.8	1	3.7	6	22.2	4	14.8
	E	17	63.0	7	25.9	-	-	-	-	-	-	3	11.1
	F	10	37.0	12	44.4	2	7.4	-	-	1	3.7	2	7.4
	G	14	51.9	12	44.4	1	3.7	-	-	-	-	-	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	A	1	4.5	7	31.8	1	4.5	8	36.4	2	9.1	3	13.6
	B	1	4.5	12	54.5	5	22.7	-	-	1	4.5	3	13.6
	C	-	-	13	59.1	1	4.5	1	4.5	1	4.5	6	27.3
	D	1	4.5	3	13.6	4	18.2	7	31.8	2	9.1	5	22.7
	E	9	40.9	9	40.9	-	-	-	-	1	4.5	3	13.6
	F	5	22.7	12	54.5	-	-	-	-	1	4.5	4	18.2
	G	7	31.8	11	50.0	-	-	-	-	-	-	4	18.2
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	A	12	24.0	13	26.0	9	18.0	2	4.0	8	16.0	6	12.0
	B	17	34.0	24	48.0	4	8.0	-	-	1	2.0	4	8.0
	C	12	24.0	24	48.0	3	6.0	3	6.0	3	6.0	5	10.0
	D	3	6.0	19	38.0	11	22.0	4	8.0	3	6.0	10	20.0
	E	12	24.0	16	32.0	7	14.0	1	2.0	6	12.0	8	16.0
	F	10	20.0	16	32.0	11	22.0	1	2.0	4	8.0	8	16.0
	G	21	42.0	19	38.0	-	-	-	-	1	2.0	9	18.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	A	21	23.0	36	40.0	24	26.7	-	-	6	6.7	3	3.3
	B	24	26.7	51	56.7	3	3.3	3	3.3	-	-	9	10.0
	C	21	23.3	60	66.7	6	6.7	-	-	-	-	3	3.3
	D	9	10.0	54	60.0	15	16.7	6	6.7	-	-	6	6.7
	E	15	16.7	48	53.3	12	13.3	-	-	-	-	15	16.7
	F	15	16.7	39	43.3	24	26.7	-	-	6	6.7	6	6.7
	G	45	50.0	24	26.7	3	3.3	-	-	-	-	18	20.0
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	A	3	7.9	6	15.8	7	18.4	11	28.9	7	18.4	4	10.5
	B	20	52.6	13	34.2	3	7.9	-	-	-	-	2	5.3
	C	15	39.5	10	26.3	6	15.8	1	2.6	1	2.6	5	13.2
	D	7	18.4	13	34.2	10	26.3	2	5.3	1	2.6	5	13.2
	E	11	28.9	10	26.3	5	13.2	3	7.9	1	2.6	8	21.1
	F	4	10.5	8	21.1	10	26.3	5	13.2	2	5.3	9	23.7
	G	17	44.7	11	28.9	4	10.5	-	-	1	2.6	5	13.2

İstanbul İl Özel İdaresi’nde ilişkide olunan kurumlara yakın olmak (E) seçeneğinin %63 oranında kurumun yerseçiminde ‘çok etkili’ olmuş olabileceği yanıtında yakın ilişki içinde olduğu özellikle İstanbul Valiliği’nin Cumhuriyet dönemi öncesinden buyana Tarihi Yarımada’da yer alması önemlidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde ise çalışanlarının %50’sinin işaretlediği merkeze yakın olmak (G) ise Tarihi Yarımada’nın bir prestij bölgesi olması ve kentin o dönemki büyüklüğüne de bağlı olarak merkez işlevini yerseçtiği 1950’li yıllarda sürdürüyor olması değerlendirmesini güçlendirmektedir. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak (B) seçeneğinin öne çıkmasında ise, ziyaretçi sayısının fazla olması nedeniyle toplu taşımayla erişilebilirliğin yüksek olduğu bir

bölgede konumlanma tercihine olan ihtiyaca işaret etmesi açısından önemlidir. Dolayısıyla bu veriler farklı tür ve sistemlere yönelik ulaşım yatırımları erişilebilirliği ve prestiji artırarak arazi kullanımda çekim unsuru olma özelliği yaratmakta ve büyük kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçimini etkilemektedir hipotezini destekler yöndedir.

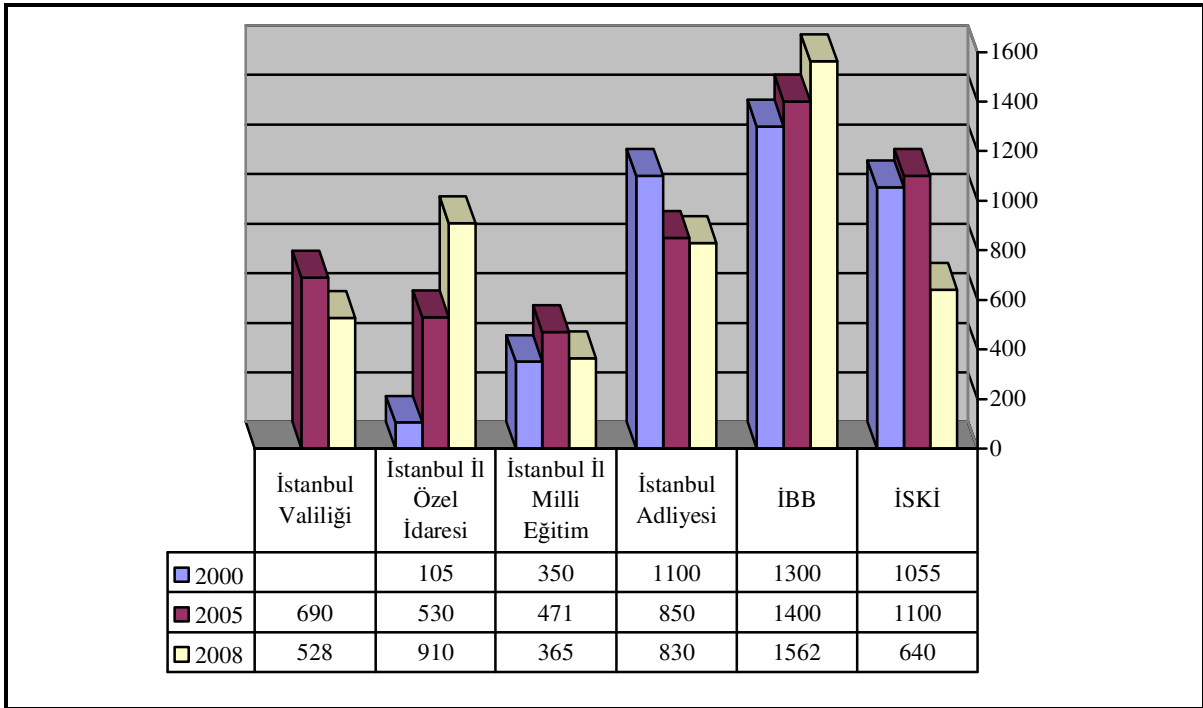
Soru 2: Altı yönetim alanında ankete katılan çalışan personele teknoloji ve telekomünikasyon alanlarındaki gelişmelerin çalışan personel sayısı ve hizmet almaya gelen sayısını ne derece etkilemiş olduğu sorulmuştur. Alınan yanıtların kurumlara göre frekans dağılımı ve yüzde değerleri tablo 4.6’da verilmektedir.

Örnek yönetim alanlarından elde edilen yanıtlara göre teknoloji ve telekomünikasyondaki (internet ağı vd.) ilerlemelerin çalışan sayısını etkilediği görüşü altı kurumda da %50 ve üzerinde oranda işaretlenmiştir. Çalışan sayısını etkilemediği veya hiç etkisi olmadığı görüşü ise düşük oranda kalmıştır (Tablo 4.6).

Tablo 4.6 Teknoloji ve haberleşme ağının gelişmesinin örnek yönetim alanlarında çalışan ve hizmet almaya gelen sayısını etkileme düzeyini gösteren frekans (Frks.) tablosu

		Etki Düzeyi										Yanıtsız	
		Çok Etkili		Etkili		Ne Etkili Ne Etkisiz		Etkisiz		Hiç Etkisi Yok			
		Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.1	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	Çalışan Sayısı	3	10.0	21	70.0	3	10.0	3	10.0	-	-	-	-
	Gelen Sayısı	6	20.0	12	40.0	9	30.0	3	10.0	-	-	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	Çalışan Sayısı	4	14.8	17	63.0	4	14.8	1	3.7	-	-	1	3.7
	Gelen Sayısı	6	22.2	11	40.7	6	22.2	3	11.1	-	-	1	3.7
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	Çalışan Sayısı	5	22.7	11	50.0	3	13.6	-	-	-	-	3	13.6
	Gelen Sayısı	6	27.3	8	36.4	2	9.1	-	-	-	-	6	27.3
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Çalışan Sayısı	12	24.0	30	60.0	-	-	3	6.0	-	-	5	10
	Gelen Sayısı	14	28.0	24	48.0	5	10.0	1	2.0	2	4.0	4	8.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Çalışan Sayısı	12	13.3	48	53.3	27	30.0	3	3.3	-	-	-	-
	Gelen Sayısı	27	30.0	48	53.3	9	10.0	6	6.7	-	-	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	Çalışan Sayısı	9	23.7	21	55.3	4	10.5	-	-	1	2.6	3	7.9
	Gelen Sayısı	18	47.4	18	47.4	1	2.6	-	-	-	-	1	2.6

Diğer taraftan teknolojiadaki gelişmelerin yönetim alanlarına hizmet almaya gelen ziyaretçi sayısını çok etkilediği veya etkilediği görüşü yine tüm kurumlarda hakim olmasına rağmen %50 barajını aşamamıştır. Ancak İstanbul Metropolitan Alanı'nda hızlı nüfus artışının sürmesi (bkz.bölüm 3.2.1'de yıllara göre artan İstanbul'un nüfus değerleri verilmektedir) metropoliten ölçekli sözkonusu yönetim alanlarına bağlı olan nüfusun ihtiyaçlarının ve sorunlarının da katlanarak artması anlamına gelmektedir. Bu nedenle teknoloji ve telekomünikasyon ağı her ne kadar gelişiyor olsa da İstanbul'da nüfus artışının sürmesi nedeniyle yönetim alanlarında gerek çalışan gerekse hizmet almaya gelen sayısının azalması yönünde etkilediği sonucuna varmak rasyonel bir bakış açısı olmayabilir. Bu bağlamda veri toplama anketlerinde kurumlarda yıllara göre çalışan sayılarını da dikkate almak önem kazanmaktadır (Şekil 4.5).



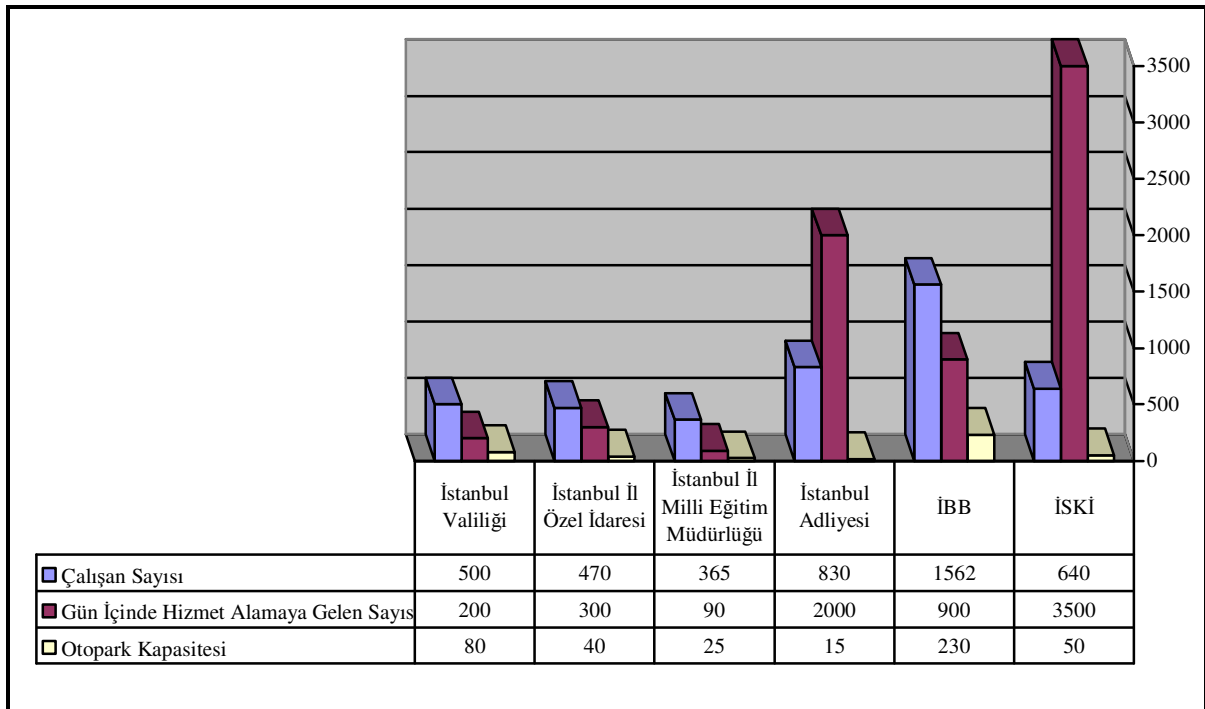
Şekil 4.5 2000, 2005 ve 2008 yıllarında örnek yönetim alanlarında çalışan sayıları (2000 yılı verileri kurumlardan yaklaşık olarak elde edilmiştir)

Şekil 4.5'deki yıllara göre çalışan sayısının İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul İl Özel İdaresi'nde arttığı görülmektedir. Diğer yönetim alanlarında çalışan sayısının azalmasında farklı nedenler etkili olmaktadır. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin merkezinin Aksaray'dan Kağıthane ilçesine taşınması, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin bina olarak yetersiz kalması ve bazı birimlerinin gerek Eminönü gerekse Haliç'in kuzeyindeki ilçelerin farklı noktalarında tahsis edilen yapılara taşınarak işlevsel açıdan parçalanması etkili olmuştur.

Soru 3: Örnek yönetim alanlarında çalışanların kendi kurumlarını arsa alanı, bina alanı, otopark kapasitesi ve servis araçlarının indirme-bindirme alanları açısından ne derece yeterli ya da yetersiz olduğunu değerlendirmeleri istenmiştir.

Örnek yönetim alanlarından elde edilen yanıtların ortaya koymuş olduğu frekans dağılımlarına göre İstanbul Valiliği'nde arsa alanının %40, bina alanının %60 ve otopark kapasitesinin %40, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde arsa alanının %46 yeterli düzeyde olduğu görüşü hakimdir. Ancak kurumların tezin 4.2 alt bölümünde ve şekil 4.6'da verilen bilgiler ile alan büyüklükleri ve kapasiteleri tablo 2.5'te verilen planlamadaki standartlar açısından değerlendirildiğinde hizmet vermekte oldukları metropoliten alanın nüfusu dikkate alındığında yeterli kalmalarının mümkün olamayacağını açıkça göstermektedir. Ayrıca kurumların alan yetersizlikleri nedeniyle parçalanmaları ve farklı noktalarda hizmet vermeleri de ilgili konularda yetersiz kaldığını da desteklemektedir.

Bunun dışındaki tüm değerlendirmelerde yönetim alanlarının ilgili dört konuda da ya yetersiz ya da hiç yeterli olmadığı görüşü ağırlıktadır. İstanbul Valiliği, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, İstanbul Adliyesi'nde servis indirme-bindirme alanının, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde otopark alanı kapasitesinin %50 ve üzerinde frekans oranında yetersiz olduğu görüşü hakimdir (Tablo 4.7).



Şekil 4.6 Örnek yönetim alanlarının 2008 yılı itibariyle otopark kapasitelerinin çalışan ve gün içinde hizmet almaya gelen sayıları ile karşılaştırılması

Tablo 4.7 Örnek yönetim alanlarının üzerinde yer aldığı arsa alanları; bina alanı, otopark kapasitesi ve servis taşıtlarının çalışanlarını indirme-bindirme yapacağı alanlar açısından yeterlilik düzeyini gösteren frekans (Frks.) tablosu

		Yeterlilik Düzeyi											
		Çok Yeterli		Yeterli		Ne Yeterlili Ne Yetersiz		Yetersiz		Hiç Yeterli Değil		Yanıtız	
		Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	Arsa Alanı	9	30.0	12	40.0	9	30.0	-	-	-	-	-	-
	Bina Alanı	3	10.0	18	60.0	6	20.0	3	10.0	-	-	-	-
	Otopark Kapasitesi	6	20.0	12	40.0	9	30.0	3	10.0	-	-	-	-
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	3	10.0	-	-	6	20.0	21	70.0	-	-	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	Arsa Alanı	6	22.2	7	25.9	3	11.1	7	25.9	3	11.1	1	3.7
	Bina Alanı	6	22.2	6	22.2	3	11.1	9	33.3	3	11.1	-	-
	Otopark Kapasitesi	1	3.7	4	14.8	4	14.8	15	55.6	3	11.1	-	-
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	2	7.4	8	29.6	8	29.6	6	22.2	3	11.1	-	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	Arsa Alanı	-	-	-	-	3	13.6	9	40.9	10	45.5	-	-
	Bina Alanı	-	-	-	-	4	18.2	7	31.8	11	50.0	-	-
	Otopark Kapasitesi	-	-	-	-	2	9.1	11	50.0	9	40.9	-	-
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	-	-	1	4.5	2	9.1	11	50.0	8	36.4	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Arsa Alanı	-	-	23	46.0	8	16.0	11	22.0	7	14.0	1	2.0
	Bina Alanı	1	2.0	16	32	2	4.0	24	48.0	6	12.0	1	2.0
	Otopark Kapasitesi	1	2.0	7	14.0	6	12.0	24	48.0	10	20.0	2	4.0
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	1	2.0	3	6.0	6	12.0	28	56.0	11	22.0	1	2.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Arsa Alanı	3	3.3	33	36.7	9	10.0	43	46.7	-	-	3	3.3
	Bina Alanı	3	3.3	21	23.3	21	23.3	36	40.0	6	6.7	3	3.3
	Otopark Kapasitesi	-	-	9	10.0	18	20.0	48	53.3	12	13.3	3	3.3
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	-	-	12	13.3	15	16.7	21	23.3	39	43.3	3	3.3
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	Arsa Alanı	2	5.3	12	31.6	4	10.5	13	34.2	6	15.8	1	2.6
	Bina Alanı	2	5.3	15	39.5	5	13.2	13	34.2	3	7.9	-	-
	Otopark Kapasitesi	-	-	8	21.1	10	26.3	13	34.2	6	15.8	1	2.6
	Servis İndirme-Bindirme Alanı	-	-	1	2.6	6	15.8	16	42.1	14	36.8	1	2.6

Bölüm 4.2’de ortaya konulduğu üzere örnek yönetim alanlarının hiçbirinde servis indirme-bindirme alanı kurumların arsaları içinde değildir. Diğer taraftan örnek yönetim alanlarından İstanbul Valiliği ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin otopark alanına kısıtlı sayıda kısa süreli ziyaretçi taşıtı depolanabilirken diğer kurumlarda ziyaretçi otoparkı bulunmamaktadır.

Soru 4: Örnek yönetim alanları çalışanlarına Tarihi Yarımada’da toplu taşıma sistemlerinde yapılan değişikliklerin kurumlarına olan erişimi ne derece etkilediğini olumlu/olumsuz yönde olmak üzere belirtmeleri istenmiştir.

Yanıtların frekans dağılımında yalnızca İstanbul Valiliği’nde %50 (ortak yanıt, sıklıkla işaretlenen) barajına ‘çok olumlu yönde etkiledi’ değerlendirmesine erişilmiştir (Tablo 4.8).

Tablo 4.8 Toplu taşımadaki değişimlerin yönetim alanlarına erişimi etkileme düzeyini gösteren frekans (Frks.) tablosu

	Etki Düzeyi															
	Yanıtsız		Çok Etkiledi Olumlu		Çok Etkiledi Olumsuz		Etkiledi Olumlu		Etkiledi Olumsuz		Ne Etkiledi Ne Etkilemedi		Etkisiz		Hiç Etkisi Yok	
	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	-	-	15	50.0	-	-	6	20.0	3	10.0	6	20.0	-	-	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	1	3.7	8	29.6	2	7.4	8	29.6	-	-	3	11.1	4	14.8	1	3.7
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	-	-	7	31.8	2	9.1	4	18.2	6	27.3	3	13.6	-	-	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	-	-	24	48	2	4.0	18	36.0	3	6.0	-	-	3	6.0	-	-
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	3	3.3	9	10.0	-	-	6	6.7	33	36.7	30	33.3	9	10.0	3	3.3
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	1	2.6	14	36.8	3	7.9	15	39.5	3	7.9	1	2.6	1	2.6	-	-

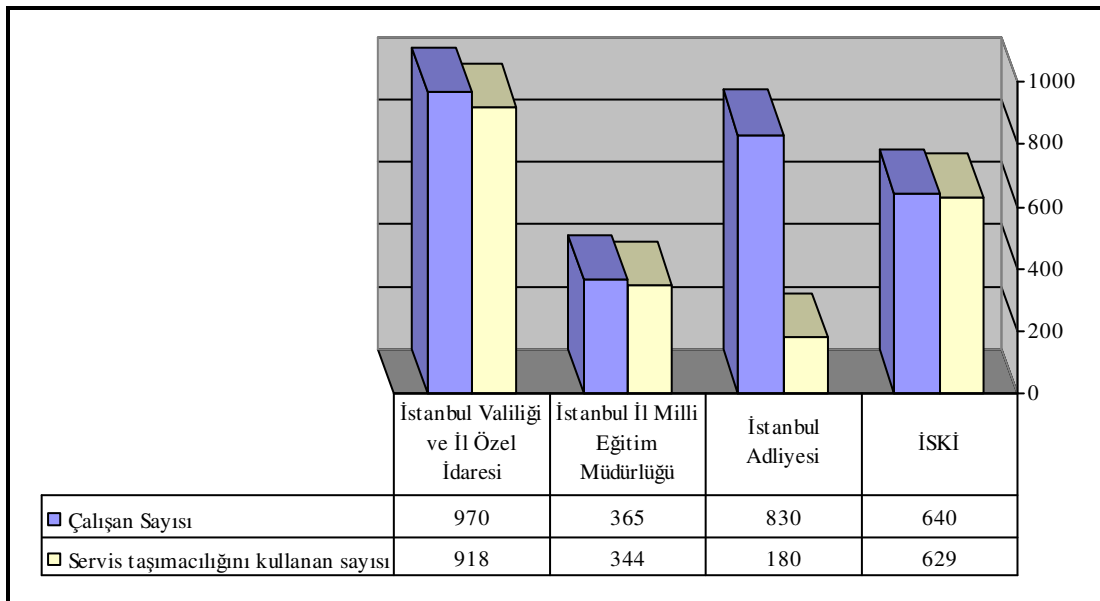
Ulaşım sistemlerinde gerçekleştirilen değişikliklerin kurumlarına erişimi olumsuz yönde etkilediği, etkilemediği veya kararsız düşünce bildiren görüşler de bulunmaktadır. Özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde sözkonusu değişikliklerin kuruma erişimi ne etkilediği ne etkilemediği, etkilemediği veya hiç etkisi olmadığı görüşlerinin azımsanmayacak sıklıkla tekrarlanmasında kurumun özellikle raylı sistemlere olan yaya erişme mesafesi ve süresinin uzun olması etkili olmuş olabilir (Tablo 4.8).

Soru 5: Örnek yönetim alanları çalışanlarının kurumlarına erişimde hangi ulaşım türünü tercih ettiği sorulmuştur.

Örnek yönetim alanlarından İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde ankete katılan 50 çalışanın %70'i toplu taşımayı kullanmaktadır. Diğer beş kurumda toplam 207 çalışanın yanıtladığı soruda %80 ve üzerinin servis taşımacılığını kullandığı görülmektedir (Tablo 4.9). Söz konusu değerlerin sağlaması veri toplama anketlerinde kurumlardan alınan çalışan sayısı ve servis taşımacılığını kullanan sayıları ile yapılabilir (Şekil 4.7).

Tablo 4.9 Örnek yönetim alanlarında çalışanların kurumlara erişimde tercih ettikleri ulaşım türünü gösteren frekans (Frks.) tablosu

	Ulaşım Türü									
	Yaya		Bisiklet		Servis Taşıtı		Toplu Taşıma		Otomobil	
	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	-	-	-	-	24	80.0	6	20.0	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	1	3.7	-	-	22	81.5	4	14.8	-	-
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	-	-	-	-	21	95.5	1	4.5	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	3	6.0	-	-	5	10.0	35	70.0	7	14.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	-	-	-	-	84	93.3	6	6.7	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	-	-	1	2.6	34	89.5	1	2.6	2	5.3
Tüm Kurumlar	4	1.6	1	0.4	190	73.9	47	18.3	15	5.8



Şekil 4.7 Örnek yönetim tesis alanlarında 2008 yılı itibariyle çalışan sayısı ve servis taşımacılığını kullanan çalışan sayısı

Şekil 4.7'deki verilere göre servis taşıtlarının ortak kullanıldığı İstanbul Valiliği ve İl Özel İdaresi'nde çalışanların %95'i, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde çalışanların %94'ü, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde çalışanların %98'i ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde çalışanların %22'si yönetim alanlarına erişimde servis taşımacılığını kullanmaktadır.

Şekil 4.7'de İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde kaç kişinin servis taşımacılığını kullandığı belirtilmemiştir. İBB'nin merkez binasında çalışan sayısı 1652'dir. Buna karşılık çevre ilçelerdeki belediye çalışanları da servis taşımacılığını kullanmakta ve merkez binanın olduğu bölgede (Saraçhane) aktarma yapmaktadır. Saraçhane'deki merkezde aktarma yapan çalışan sayısı ile birlikte İBB'de servis taşımacılığını kullanan sayısı 3.305'e yükselmektedir. Bu durum Tarihi Yarımada'da transit trafiğe de hizmet veren Atatürk Bulvarı'nın üzerinde Saraçhane'yi servis araçlarının kullandığı önemli bir aktarma noktası yapmaktadır.

Soru 6:

a) 5. sorunun paralelinde ankete katılanlardan örnek yönetim alanlarına erişimde çalışanların tercih ettikleri ulaşım türlerini 5'den (en çok tercih edilen) 1'e kadar (en az tercih edilen) sıralamaları istenmiştir. Buna göre İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki dört (4) örnek yönetim alanında da frekans dağılımına göre tercih edilen ulaşım türü sıralaması aşağıdaki gibidir ve tablo 4.10'da verilmektedir;

5 (en çok)	= Servis taşımacılığı
4 (çok)	= Toplu taşıma
3 (orta)	= Otomobil
2 (az)	= Yaya
1 (en az)	= Bisiklet

Servis taşımacılığının kurum tarafından yaygınlaştırılmadığı İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde çalışanların %6'ını oluşturan 50 çalışandan yanıtlaması istenen bu sıralama aşağıdaki gibidir (Tablo 4.10);

5 (en çok)	= Toplu taşıma (46 kişi tarafından %92.0)
4 (çok)	= Servis taşımacılığı (32 kişi tarafından %64.0)
3 (orta)	= Otomobil (36 kişi tarafından %72.0)
2 (az)	= Yaya (40 kişi tarafından %80.0)
1 (en az)	= Bisiklet (46 kişi tarafından %92.0)

Servis taşımacılığının gelişmiş olduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde çalışanların %6'sını oluşturan 90 çalışandan yanıtlandırılması istenen bu sıralama ise aşağıda verilmektedir (Tablo 5.10);

- 5 (en çok) = Servis taşımacılığı (87 kişi tarafından %96.7)
 4 (çok) = Otomobil (48 kişi tarafından %53.3)
 3 (orta) = Toplu taşıma (42 kişi tarafında %46.7)
 2 (az) = Yaya (78 kişi tarafından %86.7)
 1 (en az) = Bisiklet (87 kişi tarafından %96.7)

Tablo 4.10 Örnek yönetim alanlarına erişimde çalışanların erişimde tercih ettiği ulaşım türlerinin sıralamasını gösteren frekans (Frks.) tablosu

	Değer	Çalışanların Kullandığı Ulaşım Türü									
		Yaya		Bisiklet		Servis Taşıtı		Toplu Taşıma		Otomobil	
		Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	Yanıtless	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	En Az	-	-	30	100.0	-	-	-	-	-	-
	Az	30	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	3	10.0	-	-	27	90.0
	Çok	-	-	-	-	-	-	27	90.0	3	10.0
	En Çok	-	-	-	-	27	90.0	3	10.0	-	-
İstanbul İl Özel İdaresi	Yanıtless	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	En Az	1	3.7	26	96.3	-	-	-	-	-	-
	Az	26	96.3	1	3.7	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	-	-	1	3.7	26	96.3
	Çok	-	-	-	-	-	-	26	96.3	1	3.7
	En Çok	-	-	-	-	27	100.0	-	-	-	-
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	Yanıtless	1	4.5	1	4.5	1	4.5	1	4.5	1	4.5
	En Az	-	-	21	95.5	-	-	-	-	-	-
	Az	18	81.8	-	-	-	-	-	-	3	13.6
	Orta	2	9.1	-	-	-	-	1	4.5	18	81.8
	Çok	1	4.5	-	-	2	9.1	18	81.8	-	-
	En Çok	-	-	-	-	19	86.4	2	9.1	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Yanıtless	2	4.0	2	4.0	-	-	-	-	-	-
	En Az	2	4.0	46	92.0	-	-	-	-	-	-
	Az	40	80.0	2	4.0	-	-	-	-	2	4.0
	Orta	4	8.0	-	-	-	-	1	2.0	36	72.0
	Çok	2	4.0	-	-	32	64.0	3	6.0	12	24.0
	En Çok	-	-	-	-	4	8.0	46	92.0	-	-
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Yanıtless	3	3.3	3	3.3	3	3.3	3	3.3	3	3.3
	En Az	-	-	87	96.7	-	-	-	-	-	-
	Az	78	86.7	-	-	-	-	6	6.7	3	3.3
	Orta	9	10.0	-	-	-	-	42	46.7	36	40.0
	Çok	-	-	-	-	-	-	39	43.3	48	53.3
	En Çok	-	-	-	-	87	96.7	-	-	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	Yanıtless	1	2.6	1	2.6	1	2.6	1	2.6	1	2.6
	En Az	1	2.6	36	94.7	-	-	-	-	-	-
	Az	34	89.5	-	-	-	-	-	-	2	5.3
	Orta	2	5.3	-	-	-	-	2	5.3	34	89.5
	Çok	-	-	-	-	2	5.3	34	89.5	1	2.6
	En Çok	-	-	1	2.6	35	92.1	1	2.6	-	-
Tüm Kurumlar	Yanıtless	7	2.7	7	2.7	5	1.9	5	1.9	5	1.9
	En Az	4	1.6	246	95.7	-	-	-	-	-	-
	Az	226	87.9	3	1.2	5	1.9	6	2.3	10	3.9
	Orta	17	6.6	-	-	12	4.7	47	18.3	177	68.9
	Çok	3	1.2	1	0.4	36	14.0	147	57.2	65	25.3
	En Çok	-	-	-	-	199	77.4	52	20.2	-	-

Yukarıdaki yanıtlar servis taşımacılığının geliştiği buna karşılık toplu taşımanın çalışanlar tarafından kullanımının azaldığı hipotezini desteklemektedir.

- b) Örnek yönetim alanlarına erişimde hizmet almaya gelenlerin bilgileri dahilinde tercih ettikleri ulaşım türlerini 4'ten (çok tercih edilen) 1'e kadar (en az tercih edilen) sıralamaları istenmiştir.

Altı yönetim alanında da %60'ın üzerindeki frekans oranlarıyla;

4 (çok) = Toplu taşıma

3 (orta) = Otomobil

2 (az) = Yaya

1 (en az) = Bisiklet

kullanıldığı görüşü ortaya çıkmıştır (Tablo 4.11). Bu durum yönetim alanlarına hizmet almak üzere gelenlerin ekseriye toplu taşımayı tercih ettiği göstermektedir.

4.11 Örnek yönetim alanlarından hizmet almaya gelenlerin erişimde tercih ettiği ulaşım türlerinin sıralamasını gösteren frekans (Frks.) tablosu

	Değer	Hizmet Almaya Gelenlerin Kullandığı Ulaşım Türü							
		Yaya		Bisiklet		Toplu Taşıma		Otomobil	
		Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
İstanbul Valiliği	Yanıtsız	3	10.0	3	10.0	3	10.0	3	10.0
	En Az	-	-	27	90.0	-	-	-	-
	Az	27	90.0	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	6	20.0	21	70.0
	Çok	-	-	-	-	21	70.0	6	20.0
İstanbul İl Özel İdaresi	Yanıtsız	3	11.1	3	11.1	3	11.1	3	11.1
	En Az	-	-	24	88.9	-	-	-	-
	Az	24	88.9	-	-	-	-	-	-
	Orta	-	-	-	-	4	14.8	20	74.1
	Çok	-	-	-	-	20	74.1	4	14.8
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	Yanıtsız	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1
	En Az	-	-	20	90.9	-	-	-	-
	Az	19	86.4	-	-	-	-	1	4.5
	Orta	1	4.5	-	-	-	-	19	86.4
	Çok	-	-	-	-	20	90.9	-	-
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	Yanıtsız	2	4.0	2	4.0	-	-	-	-
	En Az	2	4.0	46	92.0	-	-	-	-
	Az	40	80.0	2	4.0	-	-	6	12.0
	Orta	6	12.0	-	-	7	14.0	37	74.0
	Çok	-	-	-	-	43	86.0	7	14.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Yanıtsız	9	10.0	9	10.0	9	10.0	9	10.0
	En Az	-	-	81	90.0	-	-	3	3.3
	Az	78	86.7	-	-	-	-	72	80.0
	Orta	3	3.3	-	-	6	6.7	6	6.7
	Çok	-	-	-	-	75	83.3	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	Yanıtsız	2	5.3	2	5.3	2	5.3	2	5.3
	En Az	1	2.6	35	92.1	-	-	-	-
	Az	24	63.2	-	-	1	2.6	11	28.9
	Orta	10	26.3	1	2.6	1	2.6	24	63.2
	Çok	1	2.6	-	-	34	89.5	1	2.6

Kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde etkili faktörlerin dikkate alındığı tez kapsamında örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen kurumiçi anketlerinde 7., 8. ve 9. sorulardan yararlanılarak kentsel hizmet-donatı alanlarına yönelik yerseçimi-ulaşım ilişkisi ile ilgili çıkarımlarda bulunmak üzere kurum çalışanlarının görüşlerine başvurulmuştur.

Soru 7: Soruda çalışanlardan verilen seçenekler arasından kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde kentin hangi bölgesinde ne tür özelliklerin olduğu bir çevrede yer alması gerektiği ile ilgili en önemli üç ölçütü 1’den 3’e kadar sıralamaları istenmiştir. Buna göre sorunun seçeneklerinde ölçütler sırasıyla verilmiştir (Tablo 4.12);

A: Prestijli bir mekanda yer almak

B: Kentin bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak

C: Kentin herhangi bir yerinde olmak

D: Merkezde olmak

E: Merkeze yakın olmak

F: Kentin dışında olmak

G: Tarihi çevre içinde yer almak

H: İlişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak

Örnek yönetim alanlarında %50 ve üzerinde sıklıkla (frekans) işaretlenen ölçütler tablo 4.12’de renklendirilmiştir. Tüm kurumlarda birinci derece dikkat edilmesi ve önemsenmesi gereken ölçüt ‘kent bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak’ şeklindedir (Tablo 4.12). Sözkonusu ölçüt İstanbul Valiliği’nde %30, İstanbul İl Özel İdaresi’nde %33.3, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nde %45.5, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nde %40, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde %66.7, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde %63.2 oranındaki sıklık (frekans) değerleriyle işaretlenmiştir.

İkinci sırada önemli ölçüt konusunda kurumlar arasında farklılık ortaya çıkmıştır;

- İstanbul Valiliği’nde (%40) ve İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nde (%31.8) ‘kent bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak’,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi (%32.0) ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde (%44.7) ‘merkezde olmak’,

- İstanbul İl Özel İdaresi (%51.9), İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü (%31.8) ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde (%40.0) 'ilişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak' öne çıkmaktadır (Tablo 4.12).

Tablo 4.12 Örnek yönetim alanlarının yerleşiminde çalışanlar tarafından belirlenen en önemli üç (3) ölçütün sıralanmasını gösteren frekans (Fr) tablosu

			Yerleşimi Kriterleri								
			A	B	C	D	E	F	G	H	Yanıtızsız
İstanbul Valiliği	1. Ölçüt	Fr.	6	9	3	3	3	-	-	3	3
		%	20.0	30.0	10.0	10.0	10.0	-	-	10.0	10.0
	2. Ölçüt	Fr.	3	12	-	-	3	-	3	6	3
		%	10.0	40.0	-	-	10.0	-	10.0	20.0	10.0
	3. Ölçüt	Fr.	3	-	-	-	6	3	6	9	3
		%	10.0	-	-	-	20.0	10.0	20.0	30.0	10.0
İstanbul İl Özel İdaresi	1. Ölçüt	Fr.1	2	9	-	7	2	-	2	5	-
		%	7.4	33.3	-	25.9	7.4	-	7.4	18.5	-
	2. Ölçüt	Fr.	1	4	-	3	2	-	3	14	-
		%	3.7	14.8	-	11.1	7.4	-	11.1	51.9	-
	3. Ölçüt	Fr.	8	7	-	1	4	-	3	4	-
		%	29.6	25.9	-	3.7	14.8	-	11.1	14.8	-
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	1. Ölçüt	Fr.	1	10	-	4	-	-	-	6	1
		%	4.5	45.5	-	18.2	-	-	-	27.3	4.5
	2. Ölçüt	Fr.	3	7	-	1	-	-	2	7	2
		%	13.6	31.8	-	4.5	-	-	9.1	31.8	9.1
	3. Ölçüt	Fr.	2	1	-	5	5	-	3	4	2
		%	9.1	4.5	-	22.7	22.7	-	13.6	18.2	9.1
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	1. Ölçüt	Fr.	8	20	-	9	1	3	1	7	1
		%	16.0	40.0	-	18.0	2.0	6.0	2.0	14.0	2.0
	2. Ölçüt	Fr.	6	4	1	16	5	-	8	8	2
		%	12.0	8.0	2.0	32.0	10.0	-	16.0	16.0	4.0
	3. Ölçüt	Fr.	6	7	2	5	5	-	7	16	2
		%	12.0	14.0	4.0	10.0	10.0	-	14.0	32.0	4.0
İstanbul İl Büyükşehir Belediyesi	1. Ölçüt	Fr.	3	60	-	24	-	-	-	3	-
		%	3.3	66.7	-	26.7	-	-	-	3.3	-
	2. Ölçüt	Fr.	9	12	-	9	21	-	3	36	-
		%	10.0	13.3	-	10.0	23.3	-	3.3	40.0	-
	3. Ölçüt	Fr.	21	9	-	6	18	-	12	24	-
		%	23.3	10.0	-	6.7	20.0	-	13.3	26.7	-
İstanbul İsu ve Kanalizasyon İdaresi	1. Ölçüt	Fr.	1	24	-	6	4	-	-	3	-
		%	2.6	63.2	-	15.8	10.5	-	-	7.9	-
	2. Ölçüt	Fr.	-	3	-	17	6	-	1	9	2
		%	-	7.9	-	44.7	15.8	-	2.6	23.7	5.3
	3. Ölçüt	Fr.	4	4	-	4	6	-	4	13	3
		%	10.5	10.5	-	10.5	15.8	-	10.5	34.2	7.9

Üçüncü sırada önemli ölçüt konusunda da farklılık gösteren yanıtlara göre;

- İstanbul Valiliği'nde (%30), İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde (%32.0) ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde (%34.2) 'ilişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak',
- İstanbul İl Özel İdaresi'nde % 29.6 'prestijli bir mekanda yer almak',
- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde 'merkezde olmak' şeklinde % 22.7 oranındaki sıklıkla ifade edilmiştir (Tablo 4.12).

- plan kararları İl Özel İdaresi'nde %51.9,
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde %50.0,
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi %56.0,
- kentsel politikalar İstanbul Valiliği'nde %50.0,
İstanbul İl Özel İdaresi'nde %63.0,
- mekansal alan yeterliliği İstanbul İl Özel İdaresi'nde %55.6,
- ulaşım-erişilebilirlik İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde %59.1,
- konum İstanbul Valiliği'nde %50,
İstanbul İl Özel İdaresi'nde %51.9,

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %70.0,
- mülkiyet İstanbul İl Özel İdaresi'nde %55.6,
İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %50.0
 - Çevresel faktörler ise hiçbir örnek yönetim kurumunda %50'nin üzerinde önemli görülmemiştir.

Tablo 4.13 Örnek yönetim alanlarının yerseçiminde kavramsal faktörlerin önem derecesini gösteren frekans tablosu

		Etki Düzeyi										Yanıtsız	
		Çok Önemli		Önemli		Ne Önemli Ne Önemsiz		Önemsiz		Hiç Önemli Yok			
		Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	A	9	30.0	12	40.0	6	20.0	-	-	-	-	3	10.0
	B	-	-	15	50.0	9	30.0	-	-	-	-	6	20.0
	C	9	30.0	9	30.0	3	10.0	-	-	-	-	9	30.0
	D	15	50.0	6	20.0	3	10.0	-	-	-	-	6	20.0
	E	12	40.0	3	10.0	6	20.0	-	-	-	-	9	30.0
	F	9	30.0	15	50.0	3	10.0	-	-	-	-	3	10.0
	G	6	20.0	12	40.0	3	10.0	-	-	-	-	9	30.0
İstanbul İl Özel İdaresi	A	4	14.8	14	51.9	2	7.4	1	3.7	-	-	6	22.2
	B	4	14.8	17	63.0	-	-	-	-	1	3.7	5	18.5
	C	6	22.2	15	55.6	-	-	-	-	1	3.7	5	18.5
	D	13	48.1	11	40.7	-	-	-	-	-	-	3	11.1
	E	4	14.8	13	48.1	5	18.5	-	-	-	-	5	18.5
	F	7	25.9	14	51.9	1	3.7	-	-	-	-	5	18.5
	G	4	14.8	15	55.6	1	3.7	2	7.4	-	-	5	18.5
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	A	-	-	11	50.0	2	9.1	-	-	-	-	9	40.9
	B	1	4.5	9	40.9	-	-	2	9.1	-	-	10	45.5
	C	6	27.3	7	31.4	-	-	-	-	-	-	9	40.9
	D	7	31.8	13	59.1	-	-	-	-	-	-	2	9.1
	E	3	13.6	9	40.9	1	4.5	-	-	-	-	9	40.9
	F	7	31.8	6	27.3	-	-	-	-	-	-	9	40.9
	G	5	22.7	4	18.2	2	9.1	-	-	1	4.5	10	45.5
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	A	7	14.0	28	56.0	5	10.0	1	2.0	2	4.0	7	14.0
	B	13	26.0	20	40.0	5	10.0	7	14.0	-	-	5	10.0
	C	14	28.0	12	24.0	8	16.0	1	2.0	-	-	15	30.0
	D	32	64.0	11	22.0	2	4.0	-	-	-	-	5	10.0
	E	13	26.0	17	34.0	6	12.0	2	4.0	-	-	12	24.0
	F	19	38.0	17	34.0	6	12.0	-	-	2	4.0	6	12.0
	G	6	12.0	20	40.0	11	22.0	-	-	4	8.0	9	18.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	A	18	20.0	27	30.0	30	33.3	3	3.3	3	3.3	9	10.0
	B	6	6.7	42	46.7	24	26.7	12	13.3	3	3.3	3	3.3
	C	42	46.7	33	36.7	9	10.0	3	3.3	-	-	3	3.3
	D	66	73.3	21	23.3	-	-	-	-	-	-	3	3.3
	E	3	3.3	42	46.7	30	33.3	3	3.3	-	-	12	13.3
	F	21	23.3	63	70.0	6	6.7	-	-	-	-	-	-
	G	9	10.0	45	50.0	6	6.7	24	26.7	6	6.7	-	-
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	A	5	13.2	9	23.7	9	23.7	3	7.9	1	2.6	11	28.9
	B	4	10.5	10	26.3	6	15.8	-	-	3	7.9	15	39.5
	C	9	23.7	6	15.8	4	10.5	2	5.3	-	-	17	44.7
	D	22	57.9	9	23.7	-	-	-	-	-	-	7	18.4
	E	5	13.2	16	42.1	4	10.5	1	2.6	-	-	12	31.6
	F	9	23.7	10	26.3	5	13.2	1	2.6	1	2.6	12	31.6
	G	8	21.1	8	21.1	3	7.9	2	5.3	6	15.8	11	28.9

Elde edilen veriler kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde ulaşımın en önemli faktörlerden biri olduğu hipotezini desteklemiştir.

Soru 9: Soru üç gruptan oluşmaktadır.

1. Grup) Soruda kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde ulaşım açısından dikkat edilmesi gereken en önemli seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir (Tablo 4.14). Buna göre alınan yanıtlarda ‘farklı ulaşım aktarma-transfer odaklarına yakınlık’ seçeneği;

- İstanbul Valiliği’nde %60.0,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde %60.0,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi’nde %56.0,
- İstanbul İl Özel İdaresi’nde %44.4,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde %42.1

oranındaki sıklık değerleriyle ulaşım konusunda en önemli seçenek olarak işaretlenmiştir. Buna karşılık İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nde ‘toplu taşıma güzergahlarına yakınlık’ seçeneği %54.4 oranında sıklıkla işaretlenmiştir.

Tablo 4.14 Örnek yönetim alanlarının yerseçiminde ulaşım açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo

	Ulaşım Kriterleri								Yanıtsız	
	Bölgesel ve şehirsell yollara yakınlık		kentiçi ana yollara yakınlık		Toplu taşıma güzergahlarına yakınlık		Farklı Ulaşım aktarma-transfer odaklarına yakınlık			
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	3	10.0	3	10.0	-	-	18	60.0	6	20.0
İstanbul İl Özel İdaresi	3	11.1	5	18.5	6	22.2	12	44.4	1	3.7
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü	1	4.5	2	9.1	12	54.5	6	27.3	1	4.5
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	3	6.0	3	6.0	11	22.0	28	56.0	5	10.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	6	6.7	12	13.3	12	13.3	54	60.0	6	6.6
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	1	2.6	6	15.8	12	31.6	16	42.1	3	7.9

2. Grup) Soruda kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde çevresel faktörler açısından dikkat edilmesi gereken en önemli seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir (Tablo 4.15).

Buna göre alınan yanıtlarda ‘güvenlik, iklimsel faktörler, bekleme sırasında vakit geçirilecek dış faktörlerden korunacak donatıların olması gibi çevre kalitesini etkileyen faktörler’ seçeneği;

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde %66.7,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi’nde %60.5,

- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde %54.5,
- İstanbul İl Özel İdaresi'nde %48.1,
- İstanbul Valiliği'nde %40.0,

oranındaki sıklık değerleriyle işaretlenmiştir. Ayrıca 'trafik yoğunluğundan uzak olmak' seçeneği ise;

- İstanbul Valiliği'nde %40.0,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %46.0 oranında işaretlenmiştir (Tablo 4.15).

Tablo 4.15 Örnek yönetim alanlarının yerseçiminde çevresel faktörler açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo

	Çevresel Kriterler						Yanıtsız	
	Gürültü kaynaklarından uzak olmak		Trafik yoğunluğundan uzak olmak		Güvenlik, iklimsel faktörler, bekleme sırasında vakit geçirilebilecek donatıların olması			
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	3	10.0	12	40.0	12	40.0	3	10.0
İstanbul İl Özel İdaresi	3	11.1	9	33.3	13	48.1	2	7.4
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	5	22.7	2	9.1	12	54.5	3	13.6
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	8	16.0	23	46.0	16	32.0	3	6.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	12	13.3	9	10.0	60	66.7	9	10.0
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	4	10.5	6	15.8	23	60.5	5	13.2

3. Grup) Soruda kentsel hizmet alanlarının yerseçiminde kurumsal özellikler açısından dikkat edilmesi gereken en önemli seçeneğin işaretlenmesi istenmiştir (Tablo 4.16). Buna göre alınan yanıtlarda 'kurumun birimleri için alan' seçeneği;

- İstanbul Valiliği'nde %40.0,
- İstanbul İl Özel İdaresi'nde %40.7,
- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde %72.7,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %60.0,

'kolayca fark edilebilirlik' seçeneği ise aşağıdaki gibi işaretlenmiştir (Tablo 4.16);

- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %63.2
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %48.0

Tablo 4.16 Örnek yönetim alanlarının yerseçiminde kurumların mekan ve diğer özellikleri açısından önemli ölçütlerin frekans dağılımını gösteren tablo

	Mekan Kriteri ve Yeterlilik								Yanıtsız	
	Kurumun birimleri için alan		Otopark alanı		Altyapı		Kolayca fark edilebilirlik, görülebilirlik			
	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.	%
İstanbul Valiliği	12	40.0	6	20.0	3	10.0	3	10.0	6	20.0
İstanbul İl Özel İdaresi	11	40.7	3	11.1	4	14.8	6	22.2	3	11.1
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	16	72.7	-	-	-	-	5	22.7	1	4.5
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi	13	26.0	-	-	8	16.0	24	48.0	5	10.0
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	54	60.0	3	3.3	6	6.7	24	26.7	3	3.3
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	8	21.1	-	-	3	7.9	24	63.2	3	7.9
Tüm Kurumlar	114	44.4	12	4.7	24	9.3	86	33.5	21	8.2

Soru 10: Örnek yönetim alanlarında çalışanlardan kurumlarının çevresindeki trafik sorunlarının hangi nedenlerden kaynaklandığını açıklamaları istenmiştir. Buna göre alınan yanıtlar aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır (Tablo 4.17);

- a) Metropolen alan ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerin yeralması
- b) Otopark alanı yetersizliği
- c) Tramvay-otomobil yolunun aynı şeriti kullanması
- d) Tarihi bölge olması nedeniyle turizm işlevlerinin yoğunluğu
- e) Yol kapasitesinin yetersizliği ve mevcut kapasitenin de taşıtların gelişigüzel park
- f) Ulaşım sisteminin plansızlığı ve işletim biçimi nedeniyle toplu taşımanın yetersiz kalması, tercih edilirliliğinin azalması ve servis taşımacılığı ile otomobil sahipliliğinin artması
- g) Kentiçi ana arterlere ve dolayısıyla transit taşıt trafiğine yakın konumlanması

Diğer: Diğer nedenler

Elde edilen yanıtların frekans dağılımlarına bakıldığında en fazla sıklıkla belirtilen sorun İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde kurumun 'tarihi bölgede yeralması nedeniyle turizm işlevlerinin yoğunluğu' (D ile belirtilen) 22 kişide 15 kişi tarafından %68.2 değerle ortaya çıkmıştır (Tablo 4.17). Sözkonusu sorun nedeni İstanbul İl Özel İdaresi'nde %25.9, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %26.0 oranında çalışanlar tarafından işaretlenmiştir.

F ile belirtilen 'ulaşım sisteminin plansızlığı ve işletim biçimi nedeniyle toplu taşımanın yetersiz kalması, tercih edilirliliğinin azalması ve servis taşımacılığı ile otomobil sahipliliğinin

artması' İstanbul Valiliği'nde %30.0, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %23.3 ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %23.7 sıklıkla belirtilen sorun nedeni olmuştur (Tablo 4.17).

Tablo 4.17 Örnek yönetim alanlarının çevresinde oluşan trafik sorunlarının hangi nedenlerden kaynaklandığını gösteren frekans (Frks.) tablosu

TRAFİK SORUNLARININ NEDENLERİ	İstanbul Valiliği		İstanbul İl Özel İdaresi		İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü		İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi		İstanbul Büyükşehir Belediyesi		İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi		Tüm Kurumlar	
	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%	Frks.	%
A	6	20.0	5	18.5	3	13.6	12	24.0	15	16.7	6	15.8	45	17.5
B	-	-	2	7.4	-	-	10	20.0	15	16.7	3	7.9	25	9.7
C	-	-	-	-	-	-	7	14.0	-	-	-	-	7	2.7
D	-	-	7	25.9	15	68.2	13	26.0	3	3.3	1	2.6	39	15.2
E	3	10.0	2	7.4	-	-	3	6.0	-	-	5	13.2	13	5.1
F	9	30.0	3	11.1	-	-	-	-	21	23.3	9	23.7	42	16.3
G	-	-	-	-	-	-	-	-	9	10.0	3	7.9	13	5.1
Diğer	-	-	1	3.7	-	-	-	-	6	6.7	2	5.3	8	3.1
Yanıtız	12	40.0	7	25.9	4	18.2	12	24.0	21	23.3	9	23.7	65	25.3

Anketin uygulandığı altı (6) yönetim alanında A ile belirtilen 'metropolitan alan ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerin yeralması' kurumların kendi içinde yapılan anketlerde ikinci sırada sıklıkla üzerinde durulan trafik sorununun kaynağı olarak vurgulanmıştır. Tüm yönetim alanlarında toplam 257 çalışanın katıldığı anketlerde 65 çalışanın (%25.3) yanıtız bıraktığı soruda geriye kalan 192 çalışandan 45'i (%17.5) Tarihi Yarımada'da metropolitan alan ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının ve dolayısıyla merkez işlevlerinin yeralmasının trafik sorunlarının yaşanmasında etkili olduğu görüşündedir. Bu da tezin üçüncü hipotezini doğrulamaktadır (Tablo 4.17) (bkz. Bölüm 4.1).

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Kentlerin farklı kurguları içerisinde arazi kullanımda yapısal ve işlevsel ilişkilerin düzenini etkileyen, yönlendiren ve çoğu zaman belirleyici olan önemli faktörlerden biri ulaşım'dır. Bu çalışma gelişen teknolojiler doğrultusunda süreç içinde kentlerde benimsenen ulaşım politikalarının ve uygulamalarının kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde etkili en önemli faktörlerden biri olduğunu ortaya koymaktadır. İstanbul'da özellikle üst ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşimleri bu yöndeki gerçeği tarihsel süreç içinde yaşanan evreleriyle desteklemektedir.

Nüfusun yoğun göç ile hızla arttığı ve hizmet alanının büyüdüğü, boş alanların kısa sürelerde yapılaşarak kontrolsüzce kentsel alana katıldığı İstanbul'da, 1950'lili yıllardan itibaren, toplu ve bireysel ulaşım sistemlerinde lastik tekerlekli ulaşım'a ağırlık verilmesi, diğer arazi kullanımlarında olduğu gibi, gün içinde önemli sayıda çalışan ve ziyaretçi çeken kentsel hizmet-donatı alanlarının da karayollarına bağlı olarak yerleşmesini teşvik etmiştir. Tez kapsamında Tarihi Yarımada'da örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen çalışmalar günümüz itibarıyla kentsel hizmet-donatı alanlarının ulaşım'a bağlı olarak yerleşimi açısından İstanbul'da iki alanı öne çıkarmaktadır. Bunlar;

- tarihsel süreçle ilişkili ve aynı zamanda farklı kentiçi ulaşım sistemlerinin geliştiği Tarihi Yarımada,
- D-100 ve TEM Otoyolu güzergahları, bağlantı yolları ve kavşaklardır.

Tarihi Yarımada metropoliten alanın toplu ulaşım sistemlerinin geliştiği en önemli parçası olmasına rağmen tezin 3.2.3 bölümünde Tarihi Yarımada'ya ilişkin verilen genel toplu taşıma kullanım oranları ve örnek yönetim alanlarından elde edilen veriler (bkz. Bölüm 4.2 ve 4.3) burada yeralan kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde servis taşımacılığının ağırlıkla kullanıldığını göstermektedir. Ancak kentin toplu ulaşım ile erişimin en fazla geliştiği kesiminde kentsel hizmet-donatı alanlarına ait kurumların çalışanlarının erişiminde servis taşımacılığının desteklendiği politikalar birbirine zıt düşmektedir. Buna ek olarak servis taşıtlarının kullanımı yol enkesitleri ve geometrik tasarımları nedeniyle gabarisi büyük lastik tekerlekli taşıtların erişimine imkan veremeyen Yarımada'nın trafiğinde önemli sorunlar yaratmaktadır. Bu durum aynı zamanda koruma koşullarının geçerli olduğu bir sit alanı olan Tarihi Yarımada'nın kentsel kalitesini de olumsuz yöne çekmektedir.

Diğer taraftan günümüzde İstanbul'da karayolu ulaşımına bağlı olarak D-100 ve TEM Otoyolu'nun kentiçi trafiğinde ağırlık kazanması Tarihi Yarımada'dan çıkma eğiliminde olan veya yer arayışı içindeki kentsel hizmet-donatı alanlarının sözkonusu uluslararası ve bölgesel trafiğin de kullandığı çok şeritli yollarla bağlantılı yan yol ve kavşak çevrelerinin tercihini gündeme getirmiştir. Tezin 3.4 bölümünde bahsedildiği üzere kısmen planlarda da öngörülen bu yöndeki yerseçimler belli bir merkez, alt merkez tanımı olmadan çok şeritli karayollarına paralel, doğrusal olarak uzayıp giden, toplu ulaşım ve yaya erişimini arka planda bırakan bir tür yerseçimi gelişimini ortaya koymaktadır. Ancak bu yöndeki eğilimler son yıllarda İstanbul'da toplu taşımacılık için yapılan projeler ve yatırımlar ile örtüşmemekte ve çelişkili durmaktadır. Bu bağlamda bu bölümde tez çalışmasından elde edilen sonuçlar detaylandırılarak;

- İstanbul Metropoliten Alanı bütününde,
- İstanbul Tarihi Yarımada özelinde ve
- kentsel hizmet-donatı alanları özelinde

başlıkları altında açıklanmakta ve öneriler getirilmektedir.

5.1 İstanbul Metropoliten Alanı Bütününde Sonuçlar

İstanbul metropoliten bir kenttir. İstanbul'un kentsel ihtiyaçlarının başında kentsel hizmet alanlarının erişilebilirliği ve yeterliliği gelmektedir.

İster sıradan bir kent olsun ister metropoliten kent olsun bir yerleşmenin gelişmişliğini gösteren verilerin başında kentsel hizmet-donatı alanlarının gelişmişliği ve yeterliliği gelmektedir. Kentsel hizmet-donatı alanlarından beklenen, hizmet verilen ölçeğe bağlı olarak kolay erişilebilir bir konumda olması ve mekansal açıdan yine hizmet verilen nüfusun ihtiyaçlarını rahatça karşılayabilmesidir. Her iki faktör de hizmet-donatı alanlarının kullanılrlığını ve hitap ettiği nüfusa sistemli bir şekilde hizmet vermesini etkilemektedir. Örneğin İstanbul gibi nüfusu son elli yılda on kattan fazla artan, dolayısıyla makroformu her yönde hızla gelişen bir metropoliten kentte daha önceki süreçlerde kendine yerseçmiş olan özellikle üst ölçekli kentsel hizmet-donatı alanları kısa sürede yetersiz kalabilmekte ve sözkonusu hizmetlerin yerseçiminde değişimi zorlamaktadır. Kaldı ki günümüzde nüfusu milyonlarla ifade edilen* İstanbul'da üst ölçekli kentsel hizmet ve donatı alanlarının tarihi

* İstanbul'un 1950 yılında nüfusu 1.166.477 olup, 2008 yılında TÜİK verilerine göre 12.573.836'ya ulaşmıştır.

çekirdek içinde bulunuyor olması gerek erişilebilirlik ve mekansal yeterliliği gerekse tarihi çevre üzerinde yarattığı yoğun yaya ve taşıt trafiği açısından karmaşık bir tablo ortaya koymaktadır. Aşağıda İstanbul Metropoliten Alanı bütününe ilişkin sonuçlar önce sonuç cümlesinin ifade edilmesi şeklinde ortaya konulmuş ve izleyen satırlarda açıklanmıştır.

1- İstanbul Metropoliten Alanı'nda ulaşım karayolu taşımacılığı odaklı gerçekleşmektedir.

İstanbul Metropoliten Alanı'nda karayolu lastik tekerlekli taşıt kullanımı %92 seviyesindedir. Buna karşılık su yüzeyleriyle parçalanan kentte denizyolu taşımacılığını kullanma oranı yalnızca %2'dir. Son onbeş yılda raylı sistemler ise yeniden kent yaşamına girmiştir, ancak kullanım oranı %6 seviyesindedir. Raylı sistemlerin yolcu taşıma kapasitesinin altında kalmasında raylı sistem ağının henüz proje uygulama aşamasında olmasının yanısıra diğer ulaşım sistemleriyle eşgüdümünün tamamlanmaması ve hizmet düzeyinde yaşanan sorunlar etkilidir. Ayazağa-Yenikapı hattının tamamı ile Marmaray'ın işleme açılmasıyla raylı sistemler arasında sağlanması beklenen eşgüdüm sayesinde kapasite kullanım oranlarının yükseleceği tahmin edilebilir.

2- İstanbul Metropoliten Alanı'nda istihdam dağılımı ve nüfus değerlerindeki değişimler yakalararası yolculuklarda köprülerin kullanımında da değişimlere neden olmuştur.

İstanbul Metropoliten Alanı'nda nüfusu ve istihdam oranları 1996-2006 yılları arasında yakalararasında eşit değerlerde dengeli biçimde artmıştır (Tablo 5.1). Her iki yakada da çeperlere doğru yeni istihdam alanlarının yanısıra özel hastane, okul, üniversite, otel ve hipermarketler gibi kentsel hizmet alanları yerseçmeye başlamıştır. Ayrıca kentin kargaşasından uzakta yaşamayı isteyenler de bu bölgelerde konut alanlarının hızla gelişmesine neden olmuştur. Batı Yakası'nda Büyükçekmece, Küçükçekmece ve Avcılar, Doğu Yakası'nda Ümraniye, Çekmeköy, Sultanbeyli, Pendik, Tuzla ilçelerinde nüfus ve istihdam artmıştır. Böylece 2000 yılında yakalararasında %11 oranında gerçekleşen yolculukların payı 2007 yılında %4'e gerilemiş, yakaların kendi içindeki yolculuk hareketleri artmıştır (İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006:172).

Tablo 5.1 İstanbul Metropoliten Alanı'nın yakalarıarasında 1996-2006 yılları nüfus ve istihdam değerleri (Gerçek, Şengül, 2007:84-85)

		1996	2006
Nüfus	Batı Yakası	6.165.880 (%65)	7.374.548 (%65)
	Doğu Yakası	3.351.246 (%35)	3.986.583 (%35)
İstihdam	Batı Yakası	1.848.401 (%71)	2.690.698 (%71)
	Doğu Yakası	747.733 (%29)	1.109.912 (%29)

Boğazı geçen yolculukların İstanbul Metropolen Alanı içinde azalması az da olsa yolcu sayısını da etkilemiştir ve 2000 yılında 1 milyon 70 bin olan yolculuk sayısı 2007 yılında 970 bine gerilemiştir (Karayolları Gelen Müdürlüğü, 2007) (Tablo 5.2). 2007 yılında yaklaşık 100 bin dolayında yolculuğun azalmasına karşılık yakalararasında köprüleri kullanan hafif taşıt sayısı yükselmiştir ve özellikle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü kullanan hafif taşıt sayısı Boğaziçi Köprüsü'nü kullanan hafif taşıt sayısına yükselirken her iki köprüden geçen ağır taşıt sayılarında azalma gerçekleşmiştir. TEM Otoyolu üzerinden Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü kullanan hafif taşıt sayısının artmasını Batı Yakası'nda Zincirlikuyu (Beşiktaş) - Maslak (Sarıyer), Doğu Yakası'nda Kavacık - Ümraniye, Çekmeköy'de istihdam ve konut alanlarının gelişmesiyle açıklamak mümkündür.

Tablo 5.2 Boğaziçi köprülerini kullanan taşıtların 2000-2007 yılı sayıları
(C. Hamamcıoğlu tarafından Kent ve Ulaştırma Planlaması Raporu, 1996 ve Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007 kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır)

	2000			2007		
Boğaziçi Köprüsü	185 bin araç	155 bin hafif taşıt (%84) 30 bin ağır taşıt (%16)	1 milyon 70 bin yolculuk	175 bin araç	165 bin hafif taşıt (%89.5) 10 bin ağır taşıt (%10.5)	970 bin yolculuk
Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	171 bin araç	108 bin hafif taşıt (%67) 63 bin ağır taşıt (%33)		211 bin araç	165 bin hafif taşıt (%86.5) 46 bin ağır taşıt (%13.5)	

Boğazı geçen yolculuklarda tercih edilen ulaşım türlerinde de 2000 ve 2007 yılları arasında değişimler yaşanmıştır (Tablo 5.3). Buna göre hafif taşıt kullanımı sayıca artmasına rağmen yakalararası yolculuklarda otomobil kullanımının payı azalmış, lastik tekerlekli toplu taşımayı tercih edenlerin ve servis taşımacılığını kullananların sayısı artmıştır. İstanbul Metropolen Alanı'nda %2 seviyesinde kullanılan denizyolunu Boğaz geçişlerinde kullananların oranında değişiklik olmamıştır. Boğaz geçişlerinde servis taşımacılığının artması şekil 6.1'de İstanbul Metropolen Alanı bütününde verilen ulaşım değerleriyle örtüşmektedir.

Tablo 5.3 2000 ve 2007 yıllarında yakalararası Boğaz geçişlerinde yolculukların türel dağılımı (C. Hamamcıoğlu tarafından İBB İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002:45 ve İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006:118)

	2000 (%)	2007 (%)
Otomobil	46	26
Otobüs + Dolmuş	28	42
Servis	7	13
Denizyolu	19	19

- 3- Üst ölçekli kent ve ulaşım planlarının yanısıra plandışı uygulamaya konulan ulaşım ağı yatırımları ve ulaşım alanlarının yerseçiminde alınan kararlar bugün olduğu gibi gelecekte de İstanbul Metropoliten Alanı'nda karayolu ağırlıklı taşıt trafiği kullanımından kaynaklanan sorunların süreceğini göstermektedir.

İstanbul Metropoliten Alanı'nda yaşanan ulaşım sorunlarının önemli bölümü karayolu ulaşımında gerçekleşmektedir. İstanbul Metropoliten Alanı'nda karayolunu kullanan kayıtlı lastik tekerlekli araç sayısı 1997 yılında 1.109.526 iken 2006 yılında bu rakam %106.4 artarak 2.290.486'ya ulaşmıştır (Gerçek, Şengül, 2007:86). Bu veriler metropoliten alan bütününde gerçekleşen yolculukların önemli bölümünde karayolu ulaşımının tercih edilmesiyle açıklanabilir. Ancak bugün İstanbul Metropoliten Alanı'nda karayollarına bağlı olarak parçacıl planlarla ve çoğu defa plansız olarak spekülâtif yasa dışı gelişen yerseçimi mevcut ve/veya yeni açılan ulaşım ağlarını kısa zaman içinde yetersiz kılmaktadır. Bu durum kapsamlı ulaşım politikalarının olmadığı İstanbul'da gerçekleştirilen ulaşım planları kapsamında onaylanan karayolları ve toplu ulaşım sistemlerine ait güzergahların dışında her geçen gün artan yeni ulaşım talepleri doğrultusunda merkezi ve yerel yönetimler ile girişimcilerin kararları doğrultusunda ulaşım planlarında yer almadığı halde yeni ulaşım sistemi uygulamalarının, ulaştırma projelerinin gerçekleştirilmesini gündeme getirmektedir.

Bu bağlamda, örneğin, çok önemli bir bölümünün Anadolu'ya yöneldiği şehirlerarası yolculukların başlangıç noktası olan İstanbul Metropoliten Alanı'nın ana otobüs terminalinin Batı Yakası'nda yerseçmesi* TEM Otoyolu'nun Boğaz geçişini kullanan trafiğe ağır taşıtlardan oluşan ek araç yükünün katılmasına neden olmaktadır. Özellikle şehirlerarası özel otobüs şirketlerine ait terminallerin arazi kullanımında dağınık, parça parça konumları dikkat çekicidir. Oysa, şehirlerarası yolculuk amaçlı kentiçinde önemli ölçüde insan ve araç trafiği çeken bu tür parçalı çözümler metropoliten alanın kentiçi trafiğinde ve arazi kullanımında önemli sorunlara yol açmaktadır. Diğer örnekler ise 'Yedi Tepe Yedi Tünel' ve 'Karayolu Boğaz Tüp Tünel Geçişi' gibi yeraltında inşası uygulamaya konulan karayolu projeleridir. Bu tür projeler metropoliten alanda araç sahipliliğinin artmasını desteklemenin yanısıra otopark alanı ihtiyacını da artıracaktır. Ayrıca güvenlik, çıkış ve havalandırma noktalarının özellikle altından geçeceği tarihi çevreleri yüzeyindeki altyapı gerekleri ve yaya trafiği açısından ne yönde etkileyeceği dikkat gerektirmektedir.

* Z. Yenen, (2006) "Anadolu Yakası'nın Merkezi Kadıköy", UIA 2005 İstanbul'a Doğru Mimarlık ve Kent Buluşması II, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, s.45-46

- 4- İstanbul'da metropoliten ölçekli kentsel hizmet alanlarının yerseçimi için 1/100.000 ve 1/50.000 ölçekli planlarda gelecek işlevlerin özellikleri ve hizmet edecekleri alan tarifleri yapılarak alt merkezler belirlenmiştir. Ancak bugün kentsel hizmet alanları planlardan bağımsız olarak erişilebilirlik açısından bölgesel yollara yakın konumda veya kenarında yerseçme eğilimindedir.

İstanbul doğu-batı yönünde metropoliten alanı kateden D-100 Çevre Yolu ve bu yolun daha kuzeyinde TEM Otoyolu yönünde doğrusal ve aynı zamanda kuzeye doğru gelişme göstermektedir. 1/100.000 Çevre Düzeni Planı'nda D-100 karayolu metropoliten alanın kentiçine hizmet verecek yol olarak, TEM Otoyolu ise bölgesel karayolu olarak tanımlanmaktadır. Her iki karayolu çok şeritli ve bölgesel transit trafiğini taşımakla birlikte aynı zamanda kentin ana dağıtıcı ve toplayıcı karayolu koridorları olarak hizmet vermektedir.

İstanbul Metropoliten Alanı merkez işlevleri açısından Tarihi Yarımada'dan başlayarak Haliç'in kuzeyinde Maslak-Sarıyer'e kadar uzanan bölgede gelişen tek merkezli kentten çok merkezli yapıya doğru evrilme içindedir. Ancak bu değişim planlı değildir; bu nedenle merkezi işlevler lastik tekerlekli taşıtların hareket ettiği D-100 ve TEM yollarının kentiçi anayollara bağlantı yolları, Boğaz ve köprülerinin çevre yolları ve kavşakları üzerinde yerseçmektedir. Büyükdere-MİA aksı, Kavacık-Ümraniye, Kozyatağı İstanbul Metropoliten Alanı içinde bahsedildiği biçimde gelişmenin yaşandığı bölgelerdendir. Ancak uluslararası ve bölgesel transit trafiğin yanısıra çevresinde ve (bu alt bölümün ikinci sonuç maddesinde bahsedildiği üzere) bağlantı noktalarında yerseçmekte olan çalışma, kentsel hizmet ve konut alanlarına erişimde de sözkonusu yolların kullanılması özellikle sabah ve akşam saatlerinde taşıt trafiği yoğunluğunu doruk noktaya çıkarmaktadır.

İşlevlere ve aralarındaki ilişki derecelerine bağlı olarak ortaya çıkan yolculuk talebi değerleri ve maliyet kentlerde ihtiyaç duyulan ulaşım ağının kurgulanmasında etkili olmaktadır. Ancak İstanbul'un arazi kullanım işlevlerinin kendiliğinden ve ekseriye plandışı, hızlı değişimi, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde olduğu gibi, ulaşım ağı kurgusunu ve ulaşım sistemlerini kısa sürede yetersiz bırakabilmektedir. Dolayısıyla hizmet alanlarının aralarındaki ilişkiler ağı yerseçiminde etkili olmakta ve hizmet alanı-ulaşım türü bağı önem kazanmaktadır. Yakın ilişkide olan kentsel hizmet alanları kent mekanında birbirine yaya erişme mesafesinde konumlanmayı gerektirmektedir. Diğer taraftan yalnızca otomobil ve servis araçları gibi lastik tekerlekli sistemlerle erişilebilirliği mümkün olan bölge ve güzergahlarda yeralan hizmet alanlarında özellikle ziyaretçilerin kullanabileceği ve aynı zamanda metropoliten alanın diğer bölgeleriyle erişimi sağlayacak raylı sistemlerle veya şerit hakkının yalnızca otobüs gibi toplu

taşıma araçlarına ayrıldığı düzenlemelerin yapılması önem kazanmaktadır. Bu noktada metropoliten alandaki toplu taşıma sistemlerinin kendi aralarında eşgüdümlü işletilmesi, belirli noktalarda birbirini kesmesi, bağlantısının sağlanması diğer dikkatle önemsenmesi gereken bir konudur.

Günümüzde küreselleşmeye bağlı olarak dünyanın farklı noktalarındaki metropoliten alanlarda uluslararası firmalar ve kuruluşların Merkezi İş Alanı'nda yerleştiği görülebildiği gibi sektörlerdeki uzmanlaşmalara göre farklı sektörlerin farklı alt merkezlerde hizmet vermesi de mümkün olabilmektedir. Ulusal ve yerel firmalar ile kentsel ölçekteki hizmet alanlarının merkezler kademelenmesine bağlı olarak metropoliten alan içinde erişimin sağlandığı alt merkezlerde yerleşmesi mümkün olabilir.

5.2 İstanbul Tarihi Yarımada Özelinde Sonuçlar

2008 yılı itibariyle İstanbul Tarihi Yarımada ulaşım – arazi kullanım ilişkisi çerçevesinde değerlendirildiğinde temel sorun, Yarımada'nın ulusal ve uluslararası kararlarla korunan tarihi bir çevre olmasına karşılık, süreç içinde gelişen ulaşım ağlarına bağlı olarak metropoliten alan ve ülke ölçeğinde hizmet veren ticaret, eğitim, sağlık, yönetim gibi bir kısmı tarihi çevreyle ilişkisi olmayan, tarihi çevreyi yıpratıcı ve aynı zamanda, ulaşım alanları gibi önemli taşıt ve yaya hareketlerini çeken kentsel hizmet alanlarının sınırları içerisinde barındırmasıdır. Diğer bir deyişle, 2007 yılı sonunda nüfusu oniki (12) milyonu aşmış bulunan İstanbul Metropoliten Alanı'nda önemli kesimi tarihsel süreçten gelen kentsel donatı alanlarının yarattığı yolculuk yüklerinin büyük bölümü günümüz koşullarında Tarihi Yarımada'ya taşınmakta ve tezin 3.4.1 ve 3.4.2 bölümlerinde ortaya konulan plan kararları gelecek için yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle Tarihi Yarımada'yla ilgili planlarda ulaşım – kentsel hizmet alanı ilişkisi bağlamında alınan kararların kapsamlı çözümlere ışık tutacak değişimlere altyapı oluşturmalarını beklemek güçtür.

Tez çalışması ile İstanbul Tarihi Yarımada özelinde ortaya çıkan sonuçları 'ulaşım', 'kentsel hizmet ve donatı alanları', 'kentsel sit alanı' ve 'turizm' konusu olmak üzere dört başlıkta açıklamak mümkündür.

5.2.1 Ulaşım Açısından

1- Plan kararları, plandışı ulaşım kararları ve uygulamalar Tarihi Yarımada'nın İstanbul Metropolitan Alanı'nın en önemli ulaşım ve aktarma odaklarından biri olmayı gelecekte de sürdüreceğini göstermektedir.

Tarihi Yarımada geçmişten buyana barındırdığı işlevler ve merkez olma özelliği ile farklı türdeki ulaşım sistemlerinin odağında yer almaktadır. Ancak karayolu ulaşımı en ağırlıklı sistem olup, (%73 dolayında) beraberinde Yarımada'ya birçok sorunu da getirmektedir.

Tarihi Yarımada 1950'li yıllardan sonra nüfusu hızla artarak büyüyen kentte inşa edilen (kentiçi ana) karayollarının kesiştiği ve konumu, ulaşım ağı bağlantıları itibariyle batısında yeralan ilçeler ile Haliç'in kuzeyinde yeralan ilçeler arasında D-100 ve daha kuzeydeki TEM Otoyolu dışında Galata ve Unkapanı köprüleri üzerinden lastik tekerlekli taşıtların akışının sağlandığı transit geçiş de sahne olan çok şeritli Kennedy Caddesi (sahil yolu), Atatürk Bulvarı, Fevzipaşa, Vatan ve Millet caddelerinin bulunduğu tarihi bir bölgedir. Bu nedenle Yarımada'da tarihi çevre geniş ulaşım koridorlarıyla parçalanmıştır. Tüm Yarımada'yı kateden ve yine transit trafik akışının sağlandığı çok şeritli sahil yolu dolgu alanlarıyla birlikte tarihi kentin su ile ilişkisini de koparmaktadır. Tarihi Yarımada'nın ulaşım açısından (taşıt ve yayalar açısından) transit bir geçiş bölgesi olmasında İstanbul Metropolitan Alanı'nın şehirlerarası denizyolu ve demiryolu (arabalı ve yolcu) taşımacılığının gerçekleştirildiği iskele ve istasyonların burada yer alması da etkilidir.

Yakın gelecekte, Batı Yakası'ndaki İstanbul Merkezi İş Alanı'nı (70.000 ylc/sa. kapasite) güney-kuzey doğrultusunda katedecek Ayazağa-Yenikapı metrosunun metropoliten alanın güneyini Gebze-Halkalı arasında birleştirecek Marmaray metrosu (75.000 ylc/sa. kapasite) ile Tarihi Yarımada'da kesişmesi Yarımada'yı metropoliten alanın en önemli ulaşım ve aktarma odaklarından biri yapacaktır. Tarihi Yarımada'nın metropoliten alan içindeki erişilebilirliğinin yükselmesinin raylı sistemlerle bölgeye yönlenecek bölge odaklı ve transit yolculuk sayılarının artmasının yanı sıra tarihi kentte arazi kullanım üzerindeki baskıları da yoğunlaştıracaktır.

Tezin 3.4.1 bölümünde belirtildiği üzere 1/1.000 Tarihi Yarımada Uygulama İmar planlarında yakın gelecekte tamamlanacak büyük ölçekli raylı sistem hatlarıyla eşgüdümün sağlanacağı, erişilebilirliğin artacağı Yenikapı'da Ulaşım Transfer Merkezi'nin kurulması öngörülmüştür. Bu bağlamda;

- şehirlerarası arabalı vapur seferlerinin Yarımada'nın hemen dışında Marmara kıyısındaki Kazlıçeşme'ye taşınması kararına karşılık
- Yenikapı'nın Eminönü-Sirkeci iskelelerinin görevlerinin önemli bölümünü üstlenmesi,
- Yenikapı iskelesinde şehirlerarası deniz otobüsü ve metropoliten alan içinde Adalar, Doğu Yakası ve Boğaz hattı iskelelerine yönelik şehirhatları vapurlarının işletilmesi

kararları yeralmaktadır. Yenikapı'nın gerek Tarihi Yarımada'nın gerekse Batı Yakası'nın denizyolu ve diğer ulaşım sistemlerinin kesiştiği Ulaşım Transfer Merkezi olarak öngörülmesi, geçmişten buyana yakın konumu ve kendine özgü cazibesini oluşturan işlevsel ilişki içindeki Eminönü ve Sirkeci'deki ticaret eylemleriyle örülü arazi kullanımının denizyolu erişiminin olumsuz yönünde etkilemesi beklenebilir. Burada Yenikapı'nın Tarihi Yarımada içinde yeralan özellikle ticaret ve diğer kentsel hizmet-donatı alanlarına uzak kalan konumu önem kazanmaktadır çünkü Eminönü ve Sirkeci yönüne gidecek yolcuların büyük bölümünün Yenikapı'dan Yarımada'ya girecek olması her ne kadar raylı sistemlerle eşgüdüm kurulacak olsa da tarihi çevrede yaya ve taşıt dolaşımını artıracaktır. Ayrıca Batı Yakası'nın Ulaşım Transfer Merkezi görevinin Yenikapı'ya yüklenmesi bugünkünden farklı olmayarak gelecekte de Tarihi Yarımada'yı doğrudan ilgilendirmeyen yaya ve taşıt trafiğinin bölge içinde süreceğine işaret etmektedir.

2- İstanbul Tarihi Yarımada'da karayolu ağırlıklı izlenen politikalar sonucunda otomobil sahipliliğinin artması ve metropoliten ölçekte kentsel hizmet-donatı alanlarının yeralması tarihi çevrede otopark sorununun yaşanmasına yolaçmaktadır.

İstanbul Metropoliten Alanı bütününde olduğu gibi Tarihi Yarımada'nın kendi sınırları içinde ve Yarımada'ya gerçekleşen yolculuklarda lastik tekerlekli taşıt kullanımı ağırlıktadır. Lastik tekerlekli taşıt sahipliliğini teşvik eden finansal girişimler, uygun kredi imkanları toplu taşımanın düzey niteliklerinin ve toplu taşıma sistemlerinin koordinasyonun yeterli seviyede sağlanamadığı koşullarda özel otomobil sahipliliğinin yanısıra yönetim, eğitim vd. kamu-özel kurum ve kuruluşlarda servis taşımacılığının yaygınlaşmasını teşvik etmektedir. Bu durum kentiçi karayollarının odağında ve metropoliten alan ölçeğindeki kentsel hizmet-donatı alanlarının yeraldığı Yarımada'daki tarihi dokunun sokak örüntüsünü ve dolayısıyla karayolu ulaşım ağını yetersiz kılmaktadır. Tarihi doku nedeniyle yeterli kapasitelerde özel otomobil depolama alanlarının olmaması Yarımada'da özel otomobili olup ikamet eden nüfus açısından da önemli bir sorundur. Otopark alanının yetersizliği Yarımada'daki kentiçi anayollar dışındaki ikinci ve daha alt kademe yolların tamamının kapasiteleri dışında otopark alanı

olarak kullanılmasını gündeme getirmektedir. Bu durum Yarımada'da dağılmış olan özellikle kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleştiği ve/veya yoğunlaştığı bölgelerinde taşıtların hareketini engelleyerek gün boyunca trafik yoğunluğunun yaşanmasına neden olmaktadır. Ancak otopark sorununun çözümü için 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında farklı mahallelerde yeraltı otopark alanı çözümlerinin getirilmesi önemli sakıncalar içermektedir. Bu yönde yapılacak çalışmalar bugün Marmaray ve Taksim-Yenikapı arasında inşası devam eden metro çalışmalarında karşı karşıya gelinen Yarımada'nın yeraltında barındırdığı arkeolojik değerlere zarar verilmesi durumlarının yeniden yaşanması açısından büyük risk oluşturmaktadır, dolayısıyla otopark sorununa çözüm olarak görülmemektedir.

3- İstanbul Tarihi Yarımada'da yönetim, eğitim gibi kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde özel servis taşıt kullanımının yaygınlaşması varolan karayolu trafiğini artırmakta ve Yarımada'da taşıt trafiğinin tıkanmasına neden olmaktadır.

Tezde seçilen kentsel hizmet alanı türü olan ve ayrıntılı çalışmaların gerçekleştirildiği altı (6) ayrı yönetim alanının Tarihi Yarımada'nın ulaşım ağında neden olduğu olumsuzluklar, özel servis taşıt sayıları ve bu taşıtları kullanan değerleri tezin dördüncü bölümünde ortaya konulmuştur. Bu bağlamda tezin 3.2.3 bölümünde incelenen İstanbul Tarihi Yarımada'nın mevcut ulaşımı kapsamında elde edilen verilerden en dikkat çekici olanı Yarımada'yı kullanan lastik tekerlekli toplu taşımacılığa hizmet veren taşıtların türel dağılımında servis taşıtlarının %47'lik paya sahip olmasıdır. Özel servis taşımacılığı toplu taşımacılığın eşgüdüm içinde yeterince gelişmediği, ulaştırmada hizmet düzeyini belirleyen unsurların belirli seviyelere yükseltilemediği ve kullanıcılara kabul ettirilemediği Türkiye'de ve özellikle İstanbul gibi metropoliten alanlarda 1970'li yıllardan sonra kullanımı yaygınlaşan lastik tekerlekli ulaşım türü olmuştur.

İstanbul Metropoliten Alanı'nın Batı Yakası'na hizmet veren raylı sistemlerin yanısıra İETT'ye bağlı belediye ve özel halk otobüslerinin birçoğunun Yarımada'ya güzergahları üzerinde uğramasına rağmen örnek yönetim alanı çalışanlarının ortalama %90'ı özel servis taşımacılığını kullanmaktadır. Ayrıca eğitim, sosyo-kültürel ve sağlık alanlarında da servis kullanımı soruna dikkatle eğilinmesini gerektiren boyutlardadır. Bu durum her ne kadar metropoliten alan içinde toplu ulaşım Tarihi Yarımada'da en fazla gelişmiş olsa da kentin toplu taşımacılık sisteminin özellikle işletme ve birbiriyle koordinasyonu açısından iyi organize

edilmediğini ifade etmektedir.* Özel servis taşımacılığı kullanımının yüksek olması Tarihi Yarımada'nın karayolu ulaşım ağının gereğinden fazla ve kapasitesinin üzerinde kullanılmasına yol açmaktadır. Özel servis taşıtlarının (otobüs, midibüs ...) trafik akışını olumsuz yönde etkilemesinin yanısıra taşımacılık hizmeti verdikleri kentsel hizmet-donatı alanlarının içinde servis taşıtlarının indirme-bindirme yapabileceği ve bekleyebileceği yeterli otopark alanı da bulunmamaktadır. Servis taşıtları boyutları itibariyle yanaşabilecekleri büyük alanlara ihtiyaç duymaktadır. Dolayısıyla kurumların otopark yetersizliği; organik yol dokusu gerekse topoğrafik kısıtları nedeniyle lastik tekerlekli taşıt trafiğine hizmet vermekte zorlanan Tarihi Yarımada'da yol kenarlarının, üst kademedeki kentiçi anayolların kesiştiği kavşak noktalarının ve Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Camii gibi turizm eylemleri açısından odak teşkil eden tarihi yapıların çevresindeki açık alanların indirme-bindirme amaçlı kullanılmasına neden olmakta, trafik akışının yanısıra tarihi yapıların algılanması, çevre kalitesi gibi çeşitli konularda da olumsuz etkiler yaratmaktadır.

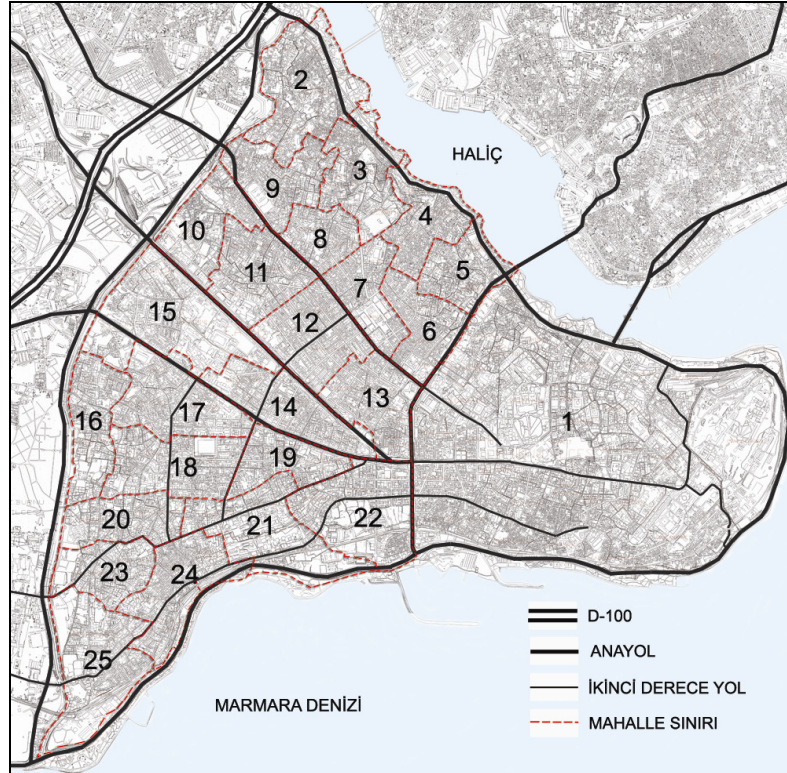
4- İstanbul Tarihi Yarımada'da mahalle kavramı, mahalle sınırı ve mahalleler arası toplayıcı yol, mahalle içi dağıtıcı yol ilişkisi gözardı edilmektedir.

Tarihi Yarımada'nın herbiri ayrı sosyal, tarihi ve mimari değere sahip yapı ve fizik mekan özelliklerinin yanısıra tarihsel süreçten gelen önemli değerlerinden biri de mahalleleridir. Geçmişte farklı etnik kökene sahip insanların birarada veya ayrı gruplar halinde kendi inançlarını yerine getirdikleri dini donatıları çevresinde yerleşerek oluşturdukları çok sayıda mahalle bulunmaktadır. Tarihi Yarımada (eski İstanbul) gibi tarihte üç önemli dünya imparatorluğuna başkentlik etmiş olan bir kentin mahallelerinin büyüklükleri ve isimleri geçmişten gelen sosyal kimliğinin, yaşanmış önemli olayların, öne çıkan kişilerin, sosyo-ekonomik ve fizik mekan özelliklerinin günümüze ve yarınlara aktarılmasında ve yerleşme tarihinin hafızalarda canlı tutulmasında büyük öneme sahiptir. Ancak Cumhuriyet sonrası dönemde inşa edilen çok şeritli karayolları, içinden geçtikleri mahallelerin fizik mekanlarının önemli bir bölümünü tahrip ettiği veya ortadan kaldırdığı gibi mahallelerin parçalanmasına da neden olmuştur. Kırkçeşme, Beyazıtğa, Muratpaşa, Ereğli gibi mahalleler buna örnektir (Şekil 5.1 ve Şekil 5.2).

* Örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen anketlerde kurum çevresinde ortaya çıkan trafik sorunlarının kaynağı sorusunda İstanbul Valiliği'nde %30.0, İBB'de %23.3, İSKİ'de %23.7 oranındaki sıklıkla 'ulaşım sisteminin plansızlığı ve işletim biçimiyle toplu taşımının yetersiz kalması, tercih edilirliliğinin azalması ve otomobil sahipliliğinin artması' belirtilmiştir.



Şekil 5.1 İstanbul Tarihi Yarımada'nın 2008 yılı öncesi mahalle sınırları
(C. Hamamcıoğlu tarafından Tarihi Yarımada 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı Raporu, c.1, 2003:3'deki haritadan yararlanılarak hazırlanmıştır)



Şekil 5.2 İstanbul Tarihi Yarımada'nın 2008 yılı itibariyle belirlenen yeni mahalle sınırları
(C. Hamamcıoğlu tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde elde edilen bilgilerden yararlanılarak hazırlanmıştır)

2008 yılına kadar Eminönü bölgesinde 33, Fatih bölgesinde 68 mahalleden oluşan Tarihi Yarımada yeni Belediyeler Kanunu gereği Fatih ilçesi adı altında birleştirilmiştir. Yapılan yeni düzenlemeyle Fatih bölgesindeki mahalle sayısı, birçoğunun isimleri de değiştirilerek, 24'e düşürülmüştür. Diğer yandan Fatih İlçesi'ne bağlanan, 33 mahalleden oluşan, nüfusu 50.000 civarında olup 500 hektardan geniş bir alana yayılan, Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezi Eminönü İlçesi ise bütünüyle mahalle statüsüne indirgenmiştir (Şekil 5.2). Oluşturulan yeni mahallelerin isimleri EK-4'te verilmektedir.

Sözkonusu karar ile öncelikle şehir planlama ilkelerine ters düşülmüştür; mahalle kavramına ve tanımına da uygun olmayan, onunla çelişen bir durum ortaya çıkmıştır.

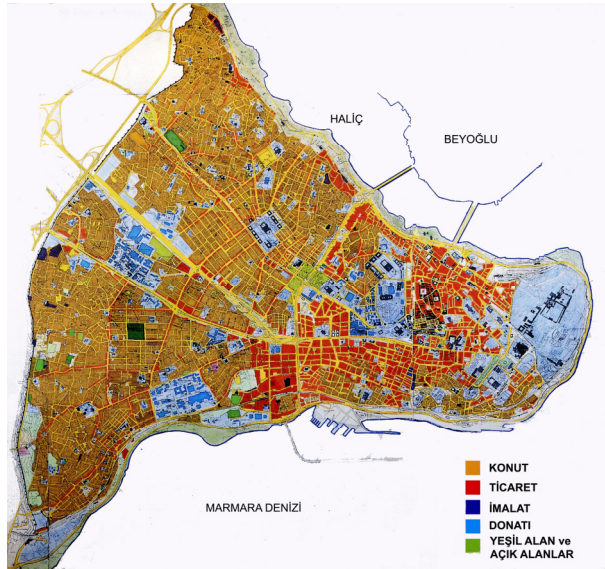
Mahalle, acil ihtiyaçların karşılandığı ekonomik ve sosyal tesislerin yanında temel hizmetlerin verildiği, fiziki ve sosyal bütünlük arzeden alt kademedeki birimdir. Mahallenin sınırlarının belirlenmesinde alanın büyüklüğü sosyal açıdan yaşayanların yüzyüze ilişki kurarak tanışık oldukları ve dolayısıyla sakinlerin kendini güvende hissettiği bir alanı tarif etmektedir. Mahalle tanımında ve sınırlarının belirlenmesinde diğer önemli ölçütler ise günebirlik ticaret, eğitim, sağlık (ilköğretim okulu, vd) gibi temel ihtiyaçların yaya erişme mesafesinde karşılanması, sürekliliği olan, yoğun yaya ve taşıt trafiğine sahne olan üst kademe yollarla parçalanmaması, belli bir birliktelik ve bütünlük göstermesidir. Ayrıca yeni mahalle sınırlarının belirlenmesinde mahallelerin sınırlarını oluşturan mahallelerarası toplayıcı yollara dikkat edilmemiş ve mahalleleri birbirinden ayıran yükte taşıt trafiğinin kullandığı bu yollar mahalleler içinde bırakılmıştır. Kent yönetimi açısından da olumsuz sonuçlar yaratabilecek bu karar;

- MİA'nın tarihi kesimini oluşturan,
- İstanbul Metropoliten Alanı içinde metropoliten ve ülke ölçeğinde birçok kentsel hizmet alanını sınırları içinde barındıran ve dolayısıyla da önemli seviyede yolculukların çekim merkezini oluşturan ve
- en önemlisi 33 mahalleden oluşan İstanbul'un binlerce yıllık yönetsel ve sosyo-ekonomik merkezinin tek bir mahalle statüsüne indirilmesi çözümlenmesi gereken çok çeşitli sorunları olan Eminönü'nde yetersiz kalınmasına neden olunacağı endişesini artırmaktadır.

5.2.2 Kentsel Hizmet-Donatı Alanları Açısından

1- İstanbul Tarihi Yarımada, üst ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarını sınırları içinde barındırması nedeniyle, gün içinde metropoliten alan ve ülke ölçeğinde yolculuk çekmektedir.

Tarihi Yarımada metropoliten kentin gerek ülke gerekse metropoliten alan ölçeğinde hizmet veren, dolayısıyla ticaret, konaklama, yönetim, eğitim, sağlık, sosyo-kültürel alanların yığıldığı, yoğunlaştığı bölgesidir. İstanbul Tarihi Yarımada'nın 1995 ve 2003 yıllarına ait işlevlerin arazi kullanımında kapladıkları alan büyüklüklerinde değişimler olmuştur (Şekil 5.3 ve Tablo 5.4). Buna göre konut alanları %6 oranında azalırken yollar, otopark alanları, açık alan, dini tesis alanı, ticaret ve imalathane alanlarının Yarımada'da kapladıkları alanlarda büyüme gerçekleşmiştir.



	1995	2003
Konut Alanı	%32.62	%26.60
Ticaret ve İmalathane Alanı	%14.52	%15.10
Yönetim Alanı	%6.33	%4.00
Eğitim Alanı	%4.18	%3.90
Sağlık Alanı	%2.90	%2.90
Dini Alan	%3.89	%4.20
Yollar	%22.62	%23.40
Otopark Alanı	%0.64	%2.00
Açık Alan	%6.08	%7.90
Diğerleri	%6.22	%10.00
Toplam	%100.0	%100.0

Şekil 5.3 Tarihi Yarımada'nın 1995 yılı arazi kullanımı
YTÜ Department of City and Regional Planning, 1996

Tablo 5.4 İstanbul Tarihi Yarımada'nın 1995 ve 2003 yıllarında işlevlerin arazi kullanımında dağılımı

(YTÜ Department of City and Regional Planning, 1996 ve Tarihi Yarımada 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-302 kaynaklarından yararlanılmıştır)

2006 yılında İstanbul Metropoliten Alanı hanehalkı anketlerinin sonuçlarına göre Tarihi Yarımada metropoliten alan içinde ilçeler arasında en fazla yolculukların yöneldiği bölge olmayı sürdürmektedir. Bir önceki cümle ile birlikte değerlendirildiğinde; donatı-hizmet alanlarında göreceli iyileşmeye rağmen ziyaretçi ve kullanıcı artışı sonucu kentin bu en eski çekirdeğinin yeterli kalitede kentsel bir çevre sunamaması gerçeğini ortaya koymaktadır. Bu durum, Yarımada'da yaşayan nüfusun bir kısım günlük ve temel ihtiyaçlarını çevre ilçelerden

karşılmasına, tüm metropoliten alanın ise üst ölçekli ihtiyaçlarını karşılamak üzere Tarihi Yarımada'ya yönelmesine yol açmaktadır. Bu bağlamda örnek yönetim alanı çalışanlarının tezin 4.3 bölümünde ortaya koyduğu trafik sorunlarına ilişkin 'metropoliten ölçekli kentsel hizmet alanlarının, merkez işlevlerinin olması' ifadelerini içeren görüşleri bu maddedeki çıkarımla örtüşmektedir.

2- Tarihi Yarımada'da yerleşmiş olan mevcut kentsel hizmet-donatı alanları İstanbul Metropoliten Alanı'nın artan nüfus ve kentsel ihtiyaçlarına karşılık üzerinde yereldikleri tarihi dokunun sınırlı parsel boyutları nedeniyle yeni alan ihtiyaçlarına yanıt verememektedir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Topkapı Sarayı'nın yakın konumu ve erişilebilir denizyolu bağlantısı merkez işlevlerin Eminönü bölgesinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Söz konusu merkez işlevlerin dönemin ulaşım koşullarıyla bağlantılı olarak Eminönü bölgesinde konumlanması süreç içinde gelişen ve kent yaşamına giren hizmet alanlarının da ağırlıklı olarak söz konusu bölgede konumlanmasına yönlendirmiştir. Bu durum Cumhuriyet'in ilanından sonra inşa edilmeye başlanan çok şeritli kentiçi yollarla gelişmiş kentsel hizmet-donatı alanları gelişen karayolu ağına bağlı olarak Tarihi Yarımada'da yerleşimini sürdürmüştür. Günümüzde Atatürk Bulvarı, Vatan, Millet, Kennedy caddeleri bu dönemde yerleşen birçok kurumun ulaşımına hizmet vermektedir. Ancak tarihi kent dokusu nedeniyle kentsel hizmet-donatı alanlarına ait mekanların yereldiği parsel boyutlarının küçük olması kentsel hizmet-donatıları İstanbul'un 1960'lı yıllardan sonra hızla artmaya başlayan nüfusunun ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz bırakmıştır. Artan alan ihtiyacı bugün halen kentsel donatı alanlarından özellikle yönetim, eğitim ve sağlık tesislerinin kendi içindeki birimlerinin parçalanarak farklı parsellere veya ek hizmet binalarına taşınmasına neden olmaktadır. Tezin beşinci bölümünde ele alınan İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, (Sultanahmet) Adliyesi, İstanbul Valiliği alanı yetersizliği nedeniyle farklı parsellerde ve yapılarda hizmet vermek durumunda kalan kurumlara örnektir.

Diğer taraftan kentsel-hizmet alanlarının içerik ve özelliklerinde yapılan değişiklikler yetersiz kalan alanların ihtiyaçlarının daha da artmasına neden olabilmektedir. Özellikle eğitimde ilköğretimin 5 yıldan kademeli olarak 8 yıla ve devamında 9 yıla çıkarılması yeni alan ihtiyaçlarını gündeme getirmiştir. Bu yönde ortaokul çağı öğrencilerinin ilköğretime dahil edilmesi öncelikle yaşı daha büyük öğrenciler ile yaşı küçük öğrencilerin farklı mekan gereksinmesinin ortaya çıkmasına, branş öğretmelerinin dahil olması ile laboratuvar

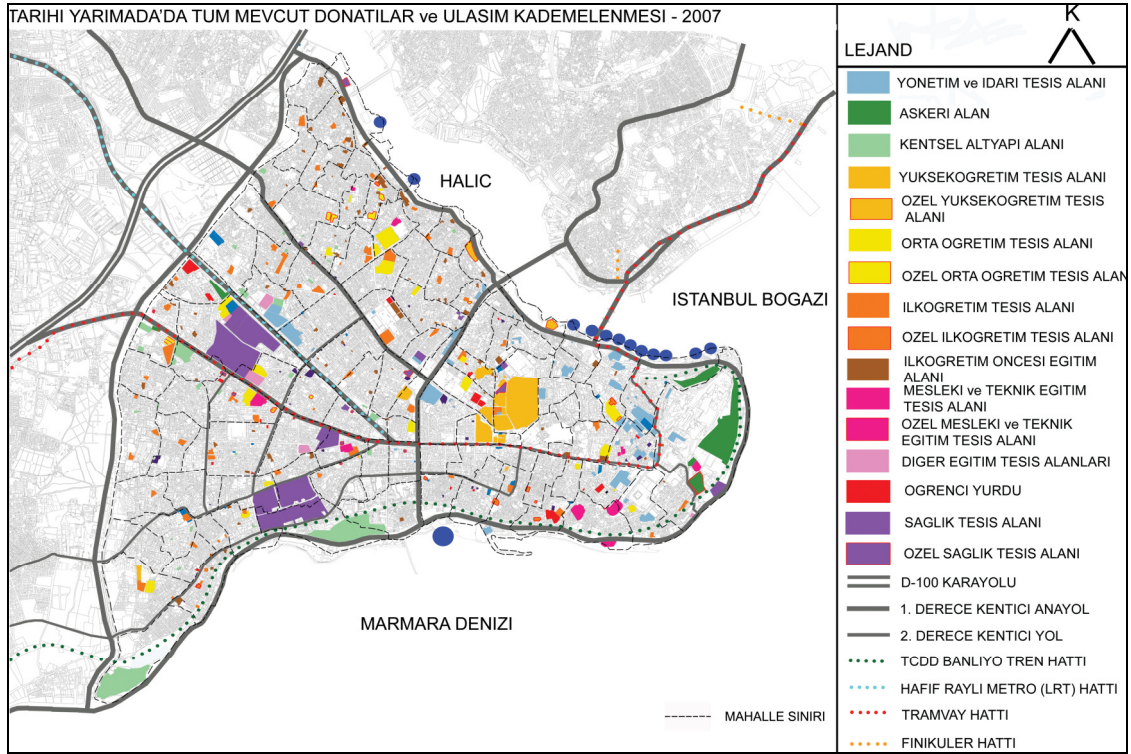
ihtiyacının artmasına, öğrenci sayısının artarak açık-kapalı mekan, oyun alanı gibi yeni gereksinimlere neden olmuştur.

- 3- Kentsel hizmet alanlarının yetersiz kalması ve bunun neticesinde kurumların parçalanma sürecinde birimlerin kendi içindeki zorunlu ilişkiler Tarihi Yarımada'nın yaya ve taşıt trafiğinde ek yolculuk yükü yaratımına yol açmaktadır.

Farklı hizmet türlerinde görevlerin yürütüldüğü kentsel donatı alanlarının kendi içindeki birimlerinin birarada olması hem kurumların işleyişi ve bütünlüğünün korunması hem de hizmet almaya gelenlerin başvurularının kısa sürede yerine getirilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Bir üst maddede varılan sonuç olan kentsel donatı alanlarında mekansal açıdan yetersiz kalınmasının devamında parçalanmış kurumların birimleri arasında kurulması gereken zorunlu yolculukların yaratımına neden olmaktadır. Bu durum Tarihi Yarımada'nın farklı nedenlerle yaşamakta olduğu yaya ve araç trafiğine ve dolaşımına ek bir yük getirerek her ne kadar iletişim ağları gelişmiş olsa da çeşitli şekillerde kopukluklarının da yaşanmasıyla sonuçlanmaktadır. Bu durum 'İstanbul Tarihi Yarımada bölgesinde yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunun bir ölçüde azaltılması Yarımada'nın sosyo-kültürel kimliği ve işlevine katkısı olmayan etki alanı büyük kentsel hizmet-donatı alanlarından arındırılmasıyla mümkün olabilir' hipotezini güçlendirmektedir.

- 4- Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde mevcut kentsel hizmet ve donatı alanları yetersizdir.

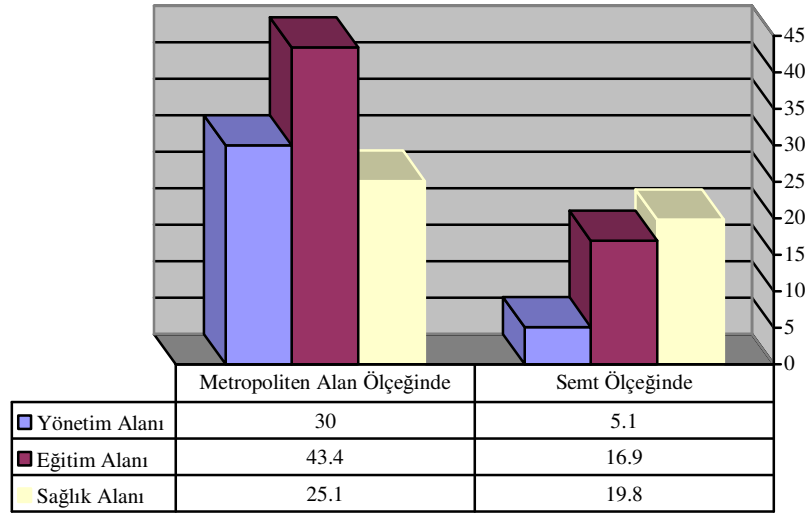
Tarihi Yarımada'da kentsel hizmet ve donatı alanlarının ele alındığı tezin 3.3 bölümünde hizmet türlerine göre mevcut tesis alanlarının büyüklükleri, Yarımada içinde kapladıkları alan büyüklüğü ve oranları sayısal verilerle karşılaştırmalı olarak Türkiye'de yürürlükte olan (hizmet verilen nüfusa göre) tesis alanı standartları dikkate alınarak yeterlilikleri sorgulanmıştır. Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen tespit ve alan çalışmaları sonucunda yerleşmiş bulunan kentsel donatı alanlarının büyük bölümünün metropoliten alan ölçeğinde hizmet verdiği ortaya çıkmıştır (Şekil 5.4, Şekil 5.5). Ayrıca Yarımada bütününde yer alan tüm mevcut yönetim, eğitim, sağlık donatı alanları da Şekil 5.4'te izlendiği üzere Tarihi Yarımada'nın hal-i hazır haritası üzerine mevcut ulaşım ağı ile birlikte işlemiş olup, metropoliten alan ve semt ölçeğinde olmak üzere sınıflandırılarak tezin Ek-1 bölümünde verilmiştir.



Şekil 5.4 İstanbul Tarihi Yarımada'da tüm mevcut kentsel yönetim, eğitim ve sağlık hizmet donatı alanlarının ve ulaşım ağının 2008 yılı öncesi mahalle sınırları ile karşılaştırılmış durumu (C. Hamamcıoğlu tarafından Tarihi Yarımada 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı Raporu, c.1, 2003:3'deki harita bilgilerinden ve Tezin şekil 3.31'den yararlanılarak hazırlanmıştır)

Buna göre Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ölçeğinde hizmet veren yönetim, eğitim, sağlık alanları 100 hektar civarında bir alan kaplarken, semt ölçeğinde bu değer 40 hektar civarındadır. Tarihi ve kültürel değerlerinden ötürü dini tesis alanlarının tamamı, kültürel tesis alanlarının büyük bölümü, ayrıca üst kademe kentiçi yolların kenarında ağırlıklı olarak sahil kesiminde yeralan açık ve yeşil alanların büyük bölümü metropoliten alan, ülke ve hatta dünya ölçeğinde kentsel hizmet-donatı alanlarıdır.

Kültürel alanlar, dini tesis alanları, açık ve yeşil alanların da metropoliten alan ölçeğinde hizmet verdiği hesaba katıldığında 100 hektar civarındaki alan büyüklüğü 330 hektara ulaşmaktadır. Buna rağmen hizmet-donatı alanları Tarihi Yarımada'da 455.000 dolayında yaşayan nüfusa oranla yetersiz kalmaktadır ve semt ölçeğinde ihtiyacın karşılanabilmesi için toplam 795.2 hektar alana ihtiyaç bulunmaktadır (Şekil 5.5) (Tablo 5.5). Dolayısıyla ortaya çıkan bu durum 'Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde yetersiz kalan farklı türdeki hizmet-donatı alanı ihtiyaçlarını, bugün yine Tarihi Yarımada'da metropoliten alana hizmet vermekte olan kentsel hizmet-donatı alanlarında karşılamak mümkün olabilir' hipotezini haklı çıkarmaktadır.



Şekil 5.5 Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ve semt ölçeğinde hizmet veren donatı alanlarından yönetim, eğitim ve sağlık alanlarının hektar olarak kapladıkları alan büyüklükleri (C. Hamamcıoğlu tarafından Tezin 3.3 bölümünde elde edilen verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır)*

Tablo 5.5 Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ölçekli hizmet veren donatıların alanı ile semt ölçeğinde hizmet veren donatıların alan ihtiyaçları

	Metropoliten Alan Ölçekli Hizmet Veren Donatıların Alanı (ha.)	Metropoliten Alan Ölçeğinde İhtiyaç (ha.)	Semt Ölçeğinde Hizmet Veren Donatıların Alan İhtiyacı (ha.)
Yönetim Alanı	30.1	62.865	227.5
Eğitim Alanı	43.4	119.443	385.7
Sağlık Alanı	25.1	50.292	182
Toplam	98.6	232.600	795.2

5- Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ölçeğindeki kentsel hizmet-donatı alanlarının konumları nedeniyle parçalanan mahallelerde kent planlaması açısından mahalle büyüklüğü, kentsel donatı alanı yerseçim ve ulaşım ağı kademelenmesi ilkeleri dikkate alınmamaktadır.

Günümüzde Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren mevcut yönetim, eğitim ve sağlık donatılarının şekil 5.4'da görüldüğü üzere mahallelerin sınırları, kapladıkları alan büyüklükleri, nüfusu dikkate alınarak yerseçmiş olmadığı, ayrıca dengesiz bir dağılım gösterdiği ortaya çıkmıştır. Eminönü bölgesinin bazı mahallelerinin ikamet eden az sayıda nüfusu barındırması nedeniyle hemen hemen semt ölçeğinde tüm kentsel hizmet-donatı alanlarından yoksun durumdadır. Buna karşılık ağırlıklı olarak konut alanlarını barındıran Fatih bölgesindeki İbrahim Çavuş, Hacı Hamza, Arabacı Beyazıt, Müftü Ali, Davutpaşa

* Sağlık tesis alanlarının 25.1 hektarını üniversite hastaneleri oluşturmaktadır. 19.8 hektar alanı kaplayan semt ölçeğinde sağlık tesis alanları içinde metropoliten alan ölçeğinde hizmet veren hastaneler de bulunmaktadır.

mahallelerinde hiçbir eğitim ve sağlık donatısının yer almaması dikkat çekicidir. Yine Fatih bölgesinde yeralan Keçeci Karabaş ve Muhtesip İskender mahallelerinde ise ikiden fazla ilköğretim alanının olması yukarıda isimleri belirtilen donatı alanlarından yoksun mahallelerin alan ve nüfus büyüklüklerine göre önemli bir ayrım göstermemesine rağmen mahallelerarası donatı alanlarının dengesiz dağılımına işaret etmesi açısından önem arz etmektedir (Şekil 5.4).

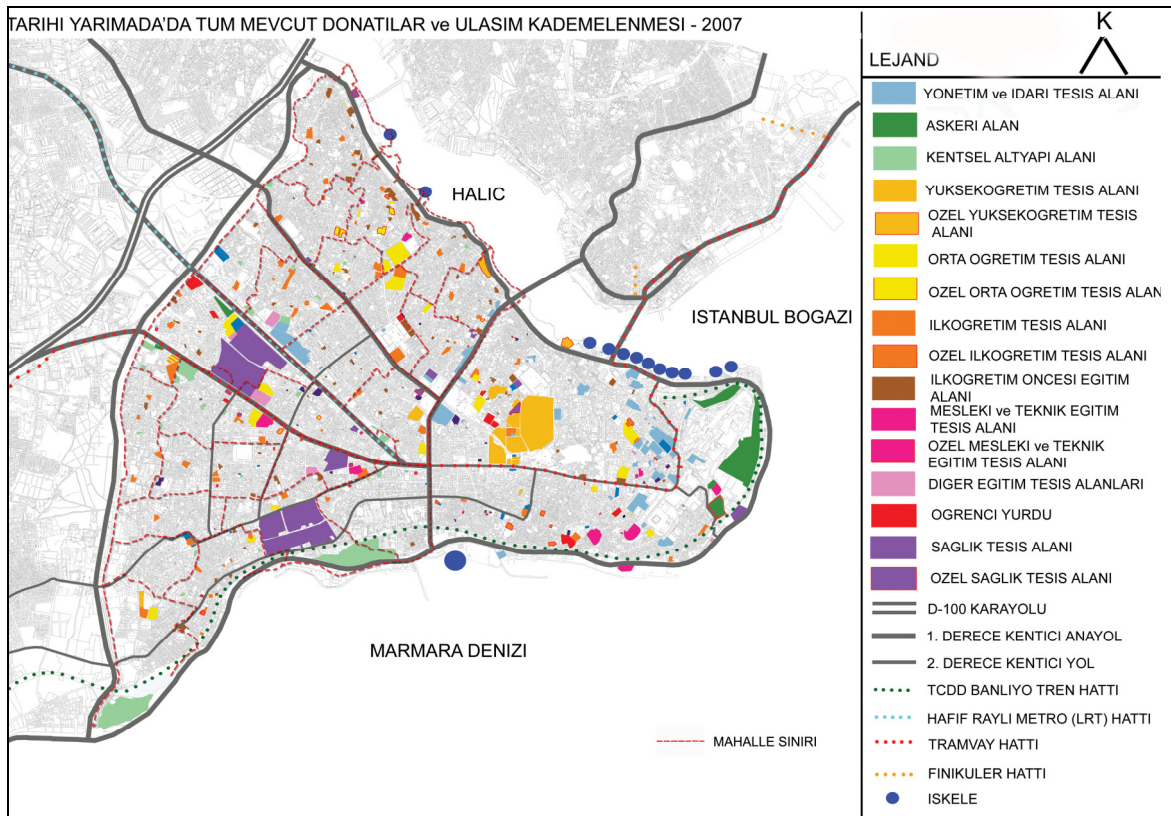
Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde özellikle eğitim ve sağlık donatılarını barındıran tesis alanları mahallelerin alan büyüklükleri ve yaya erişme mesafeleri dikkate alınarak yerleşmemiştir. Örneğin, bazı mahallelerin büyük bölümünün kendi sınırları içindeki ilköğretim donatı alanının etki alanı dışında kalmasına karşın komşu mahalledeki ilköğretim alanı ile arasındaki kuş uçuşu uzaklık 100-200 metre kadar yakın yerleşmiş olabilmektedir. Ayrıca semt ölçeğinde donatı alanının bulunmadığı Muratpaşa Mahallesi örneğinde olduğu gibi kuzey, güney ve doğu sınırlarını oluşturan çok şeritli kentiçi anayollar olan Vatan ve Millet caddeleri sözkonusu günlük ve zorunlu durumlarda karşılanması gereken ihtiyaçlar sırasında yaya erişimini tehdit eden unsurlardır (Şekil 5.4).

Bir diğer konu ise Tarihi Yarımada'daki mahallelerin geniş alan kaplayan metropoliten hatta ülke ölçeğindeki kentsel hizmet-donatı alanları ile parçalanmasıdır. Sözkonusu parçalanma alansal açıdan gerçekleştiği gibi mahalleiçi dağıtıcı yolların metropoliten alan ölçeğinde yaya ve taşıt trafiğine hizmet vermek zorunda kalmasıyla da gerçekleşmektedir. Örneğin Arpa Emini Mahallesi Çapa ve Vakıf Guruba hastaneleri ile bölünürken, Mimar Sinan Mahallesi metropoliten ölçekte hizmet veren bir tür eğitim donatısı ve İstanbul İl Emniyet Müdürlüğü ile, Keçi Hatun Mahallesi ise birer adet özel mesleki teknik eğitim alanı, Haseki Hastanesi ve bir özel hastane ile parçalanmaktadır (Şekil 5.4).

2008 yılının başında yürürlüğe giren Yeni Belediyeler Kanunu ile Tarihi Yarımada'daki iki ayrı ilçenin Fatih İlçesi adı altında birleştirilmesi ve Eminönü'nün mahalle statüsüne indirgenmesi, ayrıca mevcut mahallelerin komşu iki, üç veya daha fazla mahalle ile birleştirilmesi sonucu yönetim, eğitim ve sağlık hizmet-donatı alanları oluşturulan yeni mahalleler içinden geçen üst kademele yollar, mahalleler arası toplayıcı yollar, mahalle içi dağıtıcı yollar ile ilişkileri ve konumları şekil 5.6'da verilmiştir. Tarihi Yarımada'da yeni mahalle sınırlarının oluşturulmasında yalnızca mahalle sayısının azaltılmak kaygısıyla değerlendirmeye alınması üst parağraflarda sözedilen;

- donatı alanlarının eksikliği,
- semt ölçeğindeki mevcut donatıların yaşayan nüfusun ihtiyaçlarının karşılanmasında yetersiz kalması,
- donatı alanlarının dengesiz dağılımı,
- donatılara yaya erişme mesafesi

konularının ve ilkelerinin dikkate alınmaması açıkça görülmektedir. Yeni mahalle sınırları ile mahallelerin üst kademe kentiçi yollarla bölünmesi konusu daha da önemli hale gelirken, Tarihi Yarımada'da metropoliten ve ülke ölçeğinde hizmet veren donatı alanlarına erişimde kullanılmak zorunda kalınan mahalleler arası toplayıcı yolların mahalle içi yol görevine indirgenmesine neden olmuştur. Bu durum ve Eminönü bölgesinin tek bir mahalle statüsüne indirgenmesi Tarihi Yarımada'da mahalle kavramı, mahalle sınırı, karayolu ulaşım ağı kademelenmesi, kentsel donatı alanlarının yeterliliği ve yerleşimi konularında kent planlamayla bağdaşmayan, hatta yok sayan yaklaşımların benimsediğini ortaya koymaktadır.



Şekil 5.6 İstanbul Tarihi Yarımada'da tüm mevcut kentsel yönetim-idari, eğitim ve sağlık hizmet donatı alanlarının ve ulaşım ağının 2008 yılı itibariyle belirlenen yeni mahalle sınırları ile çakıştırılmış durumu

(C. Hamamcıoğlu tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde elde edilen bilgilerden ve Tezin şekil 3.31'den yararlanılarak hazırlanmıştır)

5.2.3 Kentsel Sit Alanı Açısından

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu ve Uygulama Amaçlı İmar planı raporlarında arazi kullanımdan kaynaklanan yükün azaltılması yönünde vurgulamalar yapılmasına karşılık planda önerilen kararlar ve plandışı gelişen projeler sözkonusu hassasiyetin söylemde kalmasına neden olmaktadır.

Tarihi Yarımada kentsel, tarihi, kentsel arkeolojik ve 1° arkeolojik sit alanı olmakla birlikte üç ayrı dünya imparatorluğuna başkentlik yapmış, bugün Ayvansaray ile Yedikule arasında büyük bölümü ayakta duran surlarla çevresinden ayrılan, eski kentin konumlandığı bölgedir. Diğer bir deyişle, üzerinde yaşamış olan toplulukların kurdukları medeniyetlere ait kültürlerin üstüste yığıldığı, birbirine karıştığı, yoğurulduğu değerlerin ve ihtişamın eşsiz coğrafyasının sunduğu özellikler de kullanılarak fizik mekanda dışavurumunun gerçekleştirildiği eski İstanbul'dur. Ancak tarih boyunca sürdürdüğü merkez kimliğini günümüzde de devam ettirmesi Yarımada'yı gün boyunca metropoliten alanın farklı ilçelerinden binlerce insanın (sosyo-kültürel ve turizm faaliyetleri dışında) hizmet almak için çiğnediği bir kentsel sit alanı yapmaktadır. Bu nedenle şekil 5.4'de de görüldüğü üzere, merkez işlevlerinin önemli bir bölümünü oluşturan metropoliten alan ölçeğindeki kentsel hizmet-donatı alanlarının Yarımada'nın hemen hemen 1/6'lık alanını kaplaması, sözkonusu hizmet-donatı alanlarında çalışanların ve ziyaretçilerin yarattığı yaya ve taşıt trafiği ve dolayısıyla tarihi çevrenin yoğun kullanımı korumayı güçleştiren, kentiçi birinci kademe yollarla kirliliğin artarak tarihi çevrenin yıpratılmasına ve prestij kaybına neden olan, turizm ve kültürel faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyen önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır (Yenen, Örnek Özden, 2007:96).

Dünyadaki örneklerle bakıldığında tarihi kent merkezlerinin yükünün azaltıldığı görülmektedir. Tarihi Yarımada ile ilgili planlarda da benzer amaç ve hedeflere yer verilmektedir. Ancak tezin 3.4 bölümünde açıklandığı üzere ortaya konan plan kararlarının önemli bölümü ve plandışı gerçekleştirilen ulaşım ve arazi kullanım kararları bir kentsel, tarihi, kentsel arkeolojik ve arkeolojik sit alanı olan Tarihi Yarımada'daki mevcut yüklerin azaltılması yerine artırmaya yönelik girişimler içerdiğine işaret etmektedir.

5.2.4 Turizm Açısından

8.500 yıla yaklaşan geçmişin izlerini yeraltında ve yerüstünde ziyaretçilerine sunan Tarihi Yarımada koruma kararlarının geçerli olduğu ve aynı zamanda UNESCO'nun Dünya Kültür

Mirası Listesi'nde yer almakla birlikte İstanbul'da turizm faaliyetlerinin de odağını oluşturmaktadır.

Tarihi Yarımada'ya yönelen ve amaçlarına göre çeşitlenen yolculukların arasında turizm amaçlı ziyaretlerin önemli bir yeri bulunmaktadır. Ticaret faaliyetlerinin bir parçası olarak sayılan ve hizmetler sektörünün kapsamında değerlendirilen turizm, Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen konaklama, yeme-içme, hediyelik eşya satışı, düzenlenen ziyaret ve tur faaliyetlerini de içeren ve payı giderek artan bir hizmet koludur. Dolayısıyla, Tarihi Yarımada'nın İstanbul'un diğer konaklama ve turizm faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alanlarına gerek toplu taşıma gerekse taksi ve tur otobüsleri açısından erişim ve otopark bağlantısının güçlü olması gerekmektedir. Ancak Yarımada'da varolan bir kısım işlevler bu yöndeki çözümlerde zorluklar yaratmaktadır. Örneğin, karayolu ulaşım ağının yetersizliğine rağmen yönetim, eğitim gibi kentsel hizmet alanlarına hizmet veren özel servislerin (otobüs ve midibüslerin) Yarımada içine alınması tur otobüsleriyle birlikte trafiği hareketsiz hale getirmektedir. Özellikle Eminönü bölgesinde tarihi doku ve alan yetersizliği nedeniyle kurumlara hizmet veren servis taşıtları ve tur otobüsleri yol kenarlarını, az sayıdaki açık alan ve meydanları birlikte işgal etmekte ve doldurmaktadır. Tarihi çevrenin algılanmasını ve kalitesini de olumsuz yönde etkileyen bu yöndeki kullanımı bölgeyi ziyaret edenler açısından konuya yaklaşılarak çözüm önerilerinin aranmasını gerektirmektedir.

Örnek yönetim alanlarında uygulanan kurumiçi anketlerinin onuncu sorusunda özellikle Eminönü bölgesinde yeralan yönetim alanı çalışanları yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunun kaynaklarından birinin bölgenin tarihi olması ve dolayısıyla turizm işlevlerinin yaygın olmasını yönünde görüş bildirilmiştir. Bu bağlamda bölgeye tur otobüslerinin girişinin kısıtlanması veya belli bir noktadan sonra geçişine izin verilmemesi mümkündür. Ayrıca bölgedeki tarihi yapıların yıpranmasının aza indirilmesinde günlük ziyaretçi kapasitesine bağlı olarak sınırlandırılma getirilmesi dikkate alınması gereken bir başka konudur.

5.3 Kentsel Hizmet-Donatı Alanları Özelinde Sonuçlar

Kentsel hizmet-donatı alanları ticari amaçlar dışında yerleşmelerde yaşayanlarının yararlanacağı altyapı, güvenlik, eğitim, sağlık ve diğer sosyal hizmetlerin verildiği, yürütüldüğü, topluma aktarıldığı alanlardır. Kentsel hizmet-donatı alanları etki alanı ölçeğine göre kentlerin farklı kademelerine (semt, kent, metropoliten alan) hizmet vermektedir. Donatıların mekansal alan ihtiyacı ve büyüklüğü hizmetin verildiği alanın nüfusuna göre

değişmektedir (bkz. Bölüm 2.2). Tezin 4.3 bölümünde yönetim alanlarında çalışanların kurumiçi anket sorularına verdiği yanıtlar veri toplama anketiyle kurumlardan alınan verilerle sağlaması yapılarak tezin hipotezleri test edilmiştir. Buna göre kentsel hizmet-donatı alanları ile ilgili elde edilen sonuçlar aşağıda açıklanmaktadır:

- 1- Örnek yönetim alanlarında çalışanlardan alınan yanıtlar teknoloji ve telekomünikasyon ağının gelişmesinin çalışan ve hizmet almaya gelenlerin sayısını bir şekilde etkilediği yönündedir. Ancak İstanbul Metropoliten Alanı nüfusunun ve ihtiyaçlarının sürekli artması ve/veya teknolojinin ve haberleşme ağının getirilerinden kurumlar ve toplum tarafından yeterince yararlanılamaması çalışan ve hizmet almaya gelen sayısını azalma yönünde önemli oranda etkileyememektedir. Buna ek olarak İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde belli yıllarda çalışan sayısının azalmasında tesis alanının yetersiz kalması sonucunda bazı birimlerin başka parsellere ve binalara taşınması veya merkez işlevinin metropoliten alanın başka bir bölgesine taşınması etkili olmuştur.
- 2- Özellikle kentsel ve metropoliten alan ölçeğindeki hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde hizmet verilecek nüfusun gelecekteki artışı ile ilgili öngörüler gözönüne alınarak ihtiyaç durumunda gerekli esnekliği gösterebilecek fonksiyon alanı, otopark alanı, eğer servis taşımacılığı kullanılıyorsa servis taşıtlarının rahatlıkla indirme-bindirme yapabileceği arsa alanı ihtiyaçlarının karşılanabilir olması önem kazanmaktadır.
- 3- Örnek yönetim alanlarından toplam 257 çalışan ile gerçekleştirilen kurumiçi anket çalışmaları ortalama olarak %90'ının servis taşımacılığını kullandığını sonucunu ortaya koymuştur (kurumlardan elde edilen servis taşıtlarını kullanan sayıları da çıkan sonucu desteklemektedir). Örnek yönetim alanlarında anket çalışmalarına katılan 257 çalışanın kurumlarına erişimde kullandıkları türel dağılım değerleri;

- servis taşımacılığı %90
- toplu taşıma %6
- otomobil %2
- yaya ve bisiklet %1

olarak gerçekleşmektedir (Bkz: Tablo 4.2 ve 4.10). Buna göre 'kurum çalışanları yönetim alanlarına erişimde ağırlıklı olarak servis taşımacılığını kullanmaktadır, toplu taşımacılığı kullanan sayısı giderek azalmaktadır' hipotezi doğrulanmaktadır.

4- Örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen kurumiçi anketlerinde kentsel ve metropoliten alan ölçekli hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde ‘kent bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak’ ölçütü başta gelmektedir. İkinci ve üçüncü sıradaki ölçütler ise;

- ‘ilişkide olunan kurumlara yakınlık’,
- ‘merkezde olmak’ ve ‘prestijli bir mekanda yer almak’

şeklindedir (Tablo 4.12).

Yine anket çalışmalarında kentsel hizmet-donatı alanlarının ulaşım açısından yerseçiminde gözönünde bulundurulması gereken öncelikli ilkenin ‘farklı ulaşım tür ve sistemlerinin aktarma-transfer odaklarına yakınlık olduğu’ vurgulanmıştır (Tablo 4.14). Bu yanıt yukarıda ortaya konulan ve en fazla sıklıkla işaretlenen ölçütle örtüşmektedir. Diğer ilkeler ise sırasıyla ‘toplu taşıma güzergahlarına yakınlık’ ve ‘kentiçi anayollara yakınlık’ olarak gerçekleşmiştir.

5- Bu bölümün ilk paragrafında belirtilen kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde etkili faktörler arasında en önemlisinin ‘ulaşım-erişilebilirlik’ olduğu anket yanıtlarında ortaya konmuştur (Tablo 4.13). Bu yanıt tezin hipotezlerinden biri olan ‘kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde ulaşım-erişilebilirlik en önemli faktörlerden biridir’ hipotezini doğrulamaktadır. Sırasıyla diğer önemli ölçütler konum, plan kararları, kentsel politikalar, mülkiyet, mekansal alan yeterliliği ve çevresel faktörlerdir.

6- Anket çalışmalarında kentsel hizmet-donatı alanlarının yerseçiminde etkili faktörlerden biri olan çevresel faktörler arasından ‘güvenlik, iklimsel faktörlerden korunma ve bekleme sırasında vakit geçirilebilecek donatı ve mekanların olması’ ilkesi öncelikli olarak benimsenmiştir. Yoğun taşıt kullanımının yolaçtığı ‘trafik yoğunluğundan uzak olmak’ da diğer önemli bir unsurdur.

7- Kentsel hizmet-donatı alanları mekansal özellikleri açısından değerlendirildiğinde ‘fonksiyonlar için alan yeterliliği’ ilkesi öne çıkmıştır. Örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen çalışmada mevcut binaların kurumlara bağlı birimlerin ihtiyaçlarını karşılayamadığı ve bu nedenle zaman içinde kurum bütünlüğünün parçalanarak farklı parsellere veya ek hizmet binalarına taşınmak zorunda kalınması sözkonusu ilkenin belirlenmesinde etkili olmuştur. ‘Kolayca fark edilebilirlik, görülebilirlik’ ikinci sırada

önemsenen seçenek olmuştur. Bu nedenle prestij unsurlarını içeren kentsel ve metropoliten alan ölçekli donatı alanlarının içinde yer aldıkları kentsel dokunun yapı oranlarına bağlı olarak diğer işlev alanlarından ayrılması, uzaktan algılanabilmesi beklenmektedir.

5.4 Öneriler

Tez 20. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul'da kentsel hizmet-donatı alanlarının kentiçi ulaşımında egemen hale geldiği çok şeritli karayolu ağlarına bağlı olarak yerleştiğini ortaya koymuştur. Kentte gelişmekte olan toplu taşıma sistemleri kullanımının çalışanlar ve hizmet almaya gelenler açısından kurumlarca dikkate alınmamasının yanısıra, kentiçi toplu taşıma projelerinin geçtiği güzergahların ve kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşim kararlarının birbiriyle örtüşmemesi karayolları ağlarına bağlı yerleşimi eğilimini ve servis taşımacılığını güçlendirmiştir. Bu durum İstanbul Metropoliten Alanı ölçeğindeki hizmet-donatı alanlarının yerleştiği, ayrıca tezde diğer ulaşım ve arazi kullanım ilişkileri çerçevesinde Yarımada'da ortaya çıkan sorunların da ele alındığı, kentin tarihi kesiminde yoğun olan taşıt trafiğine önemli miktarlarda ek yük getirmekte, yeni yerleşimleri bir yandan da desantralizasyon sürecinde merkezlerin önemli ulaşım güzergahları üzerinde konumlanmasına neden olmaktadır. Bu yöndeki gelişmeleri dikkate alarak bu tez ile birbirini destekleyen dört öneri getirilmektedir;

1- Tarihi Yarımada ve İstanbul bütünüünün ulaşım ağı kurgusu için tezin 2.1 bölümünde bahsedilen Thomson'ın "trafik limitli kent" modeline benzer bir modeli geliştirmek mümkündür. Burada Tarihi Yarımada'ya ilişkin amaç yaya erişimini değil, Suriçi'nde yaşayanlar dışında lastik tekerlekli taşıt girişini mümkün olduğunca azaltmak ve Yarımada'nın kentiçi transit ulaşımına hizmet vermesini engellemektir. Uygulamada dikkat edilecek konular ve aşamaları aşağıdaki gibi izlenebilir:

- Tarihi Yarımada'da araç sayısını azaltmaya yönelik kısıtlamalar getirilebilir;
 - Tarihi Yarımada'dan geçen çok şeritli kentiçi ana yolların kademesi düşürülebilir,
 - Tarihi Yarımada'yı karayolu ile kateden transit trafiği ve şehirlerarası ulaşım aktarma odaklarının (ve dolayısıyla neden oldukları ek trafiğin) Surdışı'na aktarımı ve yönlendirilmesi sağlanabilir,
 - Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar planlarında belirtildiği gibi otomobil ile Tarihi Yarımada'ya erişimi azaltmak adına özellikle gelişmiş ülkelerin kent

merkezlerinde geçerli olan otopark ücretlendirme tarifeleri uygulanabilir ve/veya Surdışı'nda Yarımada içine ulaşımın sağlandığı raylı sistem duraklarıyla ilişkili otopark alanları oluşturulabilir,

- Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde servis taşımacılığı anlayışından vazgeçilmesi veya servis taşıtlarının Surdışı'nda raylı sistemlerle doğrudan koordinasyonun ve yaya erişimin kurulacağı bir noktada çalışanların Suriçi'ne giren raylı sistemlere aktarma yapması sağlanabilir.

- İstanbul Metropolitan Alanı bütününde 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda önerildiği şekliyle Batı ve Doğu Yakaları'nda yeralan alt merkezler raylı sistemler aracılığıyla birbirleriyle ve tarihi merkezle koordineli erişimi sağlanabilir. Böylece metropolitan alandan Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanlarına toplu taşıma ile erişim güçlendirilebilir.
- Merkezin dışında metropolitan alanın diğer kesimlerinden alt merkezlere ve merkez-alt merkezler arasında işleyen raylı sistem duraklarına otobüslerle erişim sağlanabilir.
- İstanbul Metropolitan Alanı'nın çeperlerinde ise lastik tekerlekli ulaşım ağırlık verilebilir.

2- Gelişen teknoloji ve haberleşme ağının giderek yaygınlaştığı bilgisayar-internet aracılığı ile özellikle kentsel hizmet-donatı alanlarından yönetim alanlarına gitmeden talep, fatura-vergi ödeme ve diğer işlemlerin gerçekleştirilebileceği düzenlemelerin kurumlarca desteklenmesi sağlanabilir. Böylece İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi gibi hizmet kurumlarına gün içinde yönelen yolculuklar azaltılabilir.

3- İkinci maddede bahsedildiği üzere gelişen haberleşme ağlarına bağlı olarak metropolitan alanda tarihi çevre dışında yeralabilecek, desantralize edildiğinde prestij alan kimliğinin zedelenmeyeceği, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ve İstanbul Emniyet Müdürlüğü gibi gün içinde yoğun çalışan ve ziyaretçi akımının gerçekleştiği kurumların yerine yalnızca Suriçi sakinlerinin günlük semt ölçeğinde ihtiyacı olan ve kentsel yaşam kalitesini artıracak eğitim, sağlık, açık ve yeşil alan gibi kentsel hizmet-donatı alanlarının getirilmesi koşuluyla Surdışı'na taşınması düşünülebilir.

4- Kentsel hizmet-donatı alanlarının toplu ulaşım politikalarından uzak, toplu taşıma ve yaya erişiminin güç olduğu üst kademe köprü yollarının kullandığı güzergahlar üzerinde,

merkez ve gelişmekte olan alt merkezleri dikkate almadan, yalnızca çok şeritli karayollarına göre dağınık ve kimliksiz yerseçmesi engellenmelidir unk kamusal-sosyal hizmet-donatı alanlarının maddi rant beklemeden, toplumda sosyal refahı sağlamaya yönelik mekanlar/kurumlar olduğu unutulmamalıdır.

Bu tezle başlatılan ulaşım planlaması çalışması devamında alt merkez – ulaşım ilişkisi, gelişen haberleşme ağlarının gelecekte hizmet alanlarının yerseçimini etkileme biçimleri, farklı hizmet alanlarında ulaşım ağına bağlı olarak otopark ihtiyacı gibi konuların çalışılmasına açılım verebilir.

KAYNAKLAR

Alonso, W., (1974), Location and Land Use: Towards A General Theory of Land Rent, fifth print of 1964 version, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.

Akay, Z., Çetiz, S. ve Kalkan, S., (2005), “İstanbul Metropolitan Alanı ve Bu Alanda Yaşanan Yapısal Değişim”, Değişen-Dönüşen Kent ve Bölge, 8-9-10 Kasım 2004 Dünya Şehircilik Günü 28.Kolokyumu, cilt.2, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Ankara, ss.795-815.

Akın, O., (1990), Kentsel Büyüme Koşutunda Taşınmaz Değer Dengelerinin Değişimi ve Yeniden Yapılaşma Sürecinde Bir Yöntem Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Aktuğlu Aktan, E. Ö., (2006), Kent Biçimi – Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği, doktora tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Anas, A. ve Kim, I., (1996), “General Equilibrium Models of Polycentric Urban Land Use with Endogenous Congestion and Job Agglomeration”, Journal of Urban Economics 40, no.0031, pp.232-256.

Anas, A., Arnott, R. ve Small, K.A., (1997), “Urban Spatial Structure”, Epil Discussion Paper Series, 03-0405. <http://www.uctc.net/papers/357.pdf>

Arslan, R., (1997), Arazi Kullanış Ekonomisi, YTÜ Basım Yayın Merkezi, İstanbul.

Attoe, W., ed., (1988), Transit, Land Use and Urban Form, Center for the Study of American Architecture, The University of Texas, U.S.A.

Baer, S.E. ve Marando, V.L., (2001), “The Subdistricting of Cities: Applying the Polycentric Model”, Urban Affairs Review, vol:36, no.5, pp.721-733, www.urbanfutures.org

Bağırhan, N., (2001), “Karayollarında Ekonomik Kapasitenin Belirlenmesi”, 5. Ulaştırma Kongresi Bildiriler kitabı, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, ss.151-157.

Balchin, P.,N., Isaac, D. ve Chen, J., (2000), Urban Economics, A Global Perspective, Palgrave, New York.

Banister, D., ed., (1995), Transport and Urban Development, E & FN SPON, London, U.K.

Banister, D. ve Lichfield, N., (1995), “The Key Issues in Transport and Urban Development”, Transport and Urban Development, ed.Banister, D., E & FN SPON, London, U.K.

Banister, D., ed., (2005), Transport Reviews, v:25, n:1, Taylor & Francis Group, Oxfordshire, UK.

Batty, M., (2005), “Hierarchy in Cities and City Systems”, Hierarchy in Natural and Social Sciences, Kluwer Academic Publishers, ed., Pumain, D., Dordrecht, The Netherlands, pp.143-168.

Baycan, T., (1993), Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşimi ve Erişilebilirlik: İstanbul İçin Bir Değerlendirme, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Beesley, M.E. ve Kemp, M.A., (1987), Urban Transportation, Handbook of Regional and Urban Economics, v:2, E.S., Mills, ed., Elsevier Science Publishers, Amsterdam, pp.1023-1052.

Berkmen Yakar, H., (1999), "İstanbul Metropolitan Alanında Sermaye Birikim Biçimlerinin Alışveriş Mekanlarına Etkileri", 3.Bin Yılda Şehirler: Küreselleşme, Mekan-Planlama, Dünya Şehircilik Günü 23. Kolokiyumu, ed. Dinçer, İ., Yıldız Teknik Üniversitesi, YTÜ. Basım-Yayın Merkezi, İstanbul, ss.167-183.

Bertolini, L. ve Spit, T., (1998), Cities on Rails, Routledge, New York.

Bishop, K. R., (1990), Designing Urban Corridors, American Planning Association, Chicago.

Blunden, W.R., (1971), The Land-Use / Transport System, Pergamon Press Ltd., Headington Hill Hall, Oxford, Great Britain.

Bozdoğan, R., Polat, H.İ., Yıldız, Ö. ve Kılıçoğlu, M.E., (2004), "Urban Transportation Problems of Istanbul and Solutions Developed by Istanbul Metropolitan Municipality (IMM)", WCTR – World Congress on Transport Resources, July-2004, İstanbul.

Bridge, G. ve Watson, S., ed., (2002), City Reader, Blackwell Publishing Ltd., U.K.

Burgess, E.W., (2002), "The Growth of the City", City Reader, Bridge, G., Watson, S., ed., Blackwell, UK.

Cengiz, H., e.d., (1999), Metropolitan Alanların Planlama Sorunları, I. Sempozyum Bildirileri 15-16 Ekim 1998, YTÜ, İstanbul.

Cerrah, İ., (1999), Metropollerde Arazi Kullanımı-Ulaşım Arasındaki Etkileşim, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Cervero, R., (1998), The Transit Metropolis; A Global Inquiry, Island Press, Washington D.C., U.S.A.

Chapin, F.S. ve Kaiser, E.J., (1985), Urban Land Use Planning, University of Illinois Press, U.S.A.

Clark, C., (1968), Population Growth and Land Use, Macmillan, St Martin's Press, New York, U.S.A.

Comtois, Rodrigue, (2005) "The Geography of Transport Systems"
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/ch2c3en.html>

Çabuk, S., (2002), İstanbul'da Eğitim Donatılarının Planlanmasına ve Uygulanmasına Yönelik Bir Model Araştırması, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Çelik, Z., (1998), Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 2.Baskı, 96 selections, İstanbul.

Çetiner, A., (1972), Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İTÜ Matbaası, Gümüşsuyu, İstanbul.

Danışman, Ö., (2002), İstanbul Metrosunun Arazi Kullanımına Etkilerinin İrdelenmesi: Levent Örneği, Yüksek Lisans Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Darin-Drabkin, H., (1977), Land Policy and Urban Growth, Pergamon Press, UK.

Davoudi, S., (2005), "Can Polycentric Development Enhance Competitiveness and Cohesion?", ESPON/SPAN Seminar, 22-23 February'05, Queen's University, Belfast.

Debrezion, G., Pels, E. ve Rietveld, P., (2004), "The Effect of Railways Investments in a Polycentric City", Tinbergen Institute Discussion Paper, no.089/3, Netherlands.
<http://www.tinbergen.nl>.

Demiryolları, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü-DLH, (2004), Marmaray Projesi Trafik Raporu, 4. Bölge Müdürlüğü (Proje Uygulama Birimi), İstanbul.

Denel, S, (1982), Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.

Dickey, J.W., (1983), Metropolitan Transportation Planning, second ed., Taylor and Francis, U.S.A.

Dickey, J., (1985), "Urban Transportation", Urban and Metropolitan Economics, ed. Levy, J.M., McGraw-Hill Publishing Company, U.S.A., pp.259-292.

Dick H. ve Rimmer, P.J., (2003), Cities, Transport and Communications, Palgrave Mcmillan, New York.

Diñçer, İ., ed., (2000), 3.Bin Yılda Şehirler: Küreselleşme, Mekan-Planlama, Dünya Şehircilik Günü 23. Kolokiyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi, YTÜ. Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.

Diñçer, Y. ve Akın, O., (1994), "International Finance Market and İstanbul Within the Definition of Global City", Planning for A Broader Europe VIII. AESOP Congress, August'94, Proceedings vol.3, Yıldız Technical University, İstanbul, pp.264-279.

Dogan, M. ve Kasarda, J.D., ed., (1988), The Metropolis Era; Mega Cities, v.2, Sage Publications, Inc., California.

Donald, J., (1995), "Metropolis: The City as Text", The City Cultures Reader, Miles, M., Hall, T., Borden I., ed., Polity Press in association with Blackwell Publishers and The Open University, UK.

Dökmeci, V. ve Berköz, L., (2000), İstanbul'un Tekmerkezli'den Çokmerkezli Bir Kente Dönüşümü, İstanbul Dergisi, s:35, Ekim 2000, ss.88-96.

Elgötz, H., (1934), "İstanbul Şehrinin Umumi Planı", Ahmet Sait Matbaası'nda basılan makalenin 1997 yılında İstanbul Araştırma Merkezi tarafından İstanbul Araştırmaları 1, İstanbul.

- Edwards, J.D., ed., (1992), *Transportation Planning Handbook*, Prentice Hall, New Jersey, U.S.A.
- Eker, F. ve Ersoy, M., (1981), *Kent Planlamada Standartlar*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, Ankara.
- Eminönü İlçesi Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu, (2004), İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, İstanbul.
- Erel, A., Yardım, M.S., Gürsoy, M. ve Yüksel, H., (1998), *İstanbul'un Ulaşım Sorunlarının Çözümü İçin Kısa ve Orta Vadeli Çözüm Önerileri*, İstanbul Ticaret Odası, yayın no:1998-42, İstanbul.
- Erel, A., Yardım, M.S., Gürsoy, M. ve Yüksel, H., (1998), *Tarihi Yarımada'nın Ulaşım Sorunları ve Acil Çözüm Önerileri*, İstanbul Ticaret Odası, yayın no:1998-43, İstanbul.
- Erel, A., (2001), "Ulaştırma Sistemlerinde Fonksiyonel Sınıflandırma İçin Bir Yaklaşım", 5. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, ss.67-81.
- Erel A., (2001), "Kentiçi Ulaşımında Fonksiyonel Eşgüdüm", İstanbul Kentiçi Ulaşım Sempozyumu Bildiriler kitabı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, İstanbul, 51-60.
- Ersoy, M., (1994), *Kentsel Alan Kullanım Normları*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.
- Erpi, F., (1980), *A Handbook on Urban Traffic Planning*, ODTÜ, Ankara.
- Evans, A.W., (2004), *Economics and Land Use Planning*, Blackwell Publishing Ltd., U.K.
- Eyüpoğlu, E., (1998), *Tarihsel Süreç İçinde Şehirselleşmeyi Yönlendiren Etmenler ve İstanbul Örneği*, doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Fainstein, S. ve Campbell, S., ed., (1996), *Urban Theory*, Blackwell Publishers Ltd., U.K.
- Fujita, M., Krugman, P. ve Mori, T., (1999), "On the Evolution of Hierarchical Urban Systems", *European Economic Review*, no.43, pp51-209.
- Gerçek, H., (1998), "Arazi Kullanımı-Ulaşım İlişkisi Çerçevesinde İstanbul Ulaşımının Bugünü ve Geleceği", *Ulaşım, Kent Gündemi*, TMMOB Şehir Plancıları Odası, n:5, İstanbul, ss.26-30.
- Gerçek, H. ve Şengül, S., (2007), "İstanbul'da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yılda Değişimlerin Arazi Kullanımı-Ulaştırma İlişkisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi", 7. Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Gillingwater, D., ed., (2005), *Transportation Planning and Technology*, v:28, n:3, Loughborough University, UK.
- Godschalk, K. ve Chapin, F.S., (1995), *Urban Land Use Planning*, University of Illinois Press.
- Gomez-Ibanez, J., Tye, W.B. ve Winston, C., ed., (1999), *Essays in Transportation Economics and Policy; A Handbook in Honor of John R. Meyer*, Brookings Institution Press, Washington D.C., U.S.A.

- Goodman, D., ve Chant, C., (1999), *European Cities and Technology*, The Open University, Milton Keynes, London.
- Gordon, P. ve Richardson, H.W., (1996), "Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis: Los Angeles 1970-1990, *Journal of American Planning Association*, no.62(3), pp.289-298.
- Göçer, O., (1990), *Metropolitan Planlama*, YTÜ, İstanbul.
- Göçer, O., (1978), *Şehir Alt Birimleri ile Arazi Kullanışı Arasındaki İlişkiler*, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehirselsel Bölgeler ve Ulaşım Kürsüsü Yayını, İstanbul.
- Gökan, K., (1999), *Kent Alanları Organizasyon Modelleri*, İstanbul Kültür Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Gülgeç, İ., (1998), *Ulaşım Planlaması*, Özsan Matbaacılık, Ankara.
- Gür, G., (2003), *Trafik Tasarımı*, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi, İzmir.
- Hall, P., (1994), *Urban and Regional Planning*, 3rd edition, Routledge, London and New York.
- Hall, P., (1984), *The World Cities*, 3rd edition, Weidenfeld and Nicolson, London.
- Huzayyin, A.S., (2004), "Analyses of the Evolution of Travel, Transport System and Urban Activity for Sustainable Short/Long Term Transport Policies; with Reference to Greater Cairo", WCTR – World Congress on Transport Resources, July-2004, İstanbul.
- İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi, (1997), *İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (1998), *İstanbul Metrosu Taksim-Yenikapı Arası Metro İnşaatı Güzergah Plan-Profil*, İstanbul.
- Jones, E., (1990), *Metropolis*, Oxford University Press, New York, U.S.A.
- Kaplan, H., (1998), *Redefining Accessibility and Space Use in City Centres as it regards Responsive Urban Design*, doktora tezi, ODTU, Ankara.
- Kaptan, H., (1988) *E5 Koridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı Raporu*, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Planlama Atelye 70 Planlama ve Tasarım Grubu, İstanbul.
- Kaptan, H., (1988) *E5 Koridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı Araştırma Değerlendirme Planlama Raporu*, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Planlama Atelye 70 Şehir Planlama A.Ş., İstanbul.
- Kaptan, H., (1991) *The Development Process of Service Sector in the Metropolitan Area: An Analysis on Büyükdere Subregion*, İstanbul.

- Keleş, R., (1972), Şehirciliğin Kuramsal Temelleri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.
- Keskin, A., (1975), Ulaşım ve Şehirsel Yerleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma, İTÜ Mimarlık Fakültesi Basım Merkezi, İstanbul.
- Kılınçaslan, İ., (1981), Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri; İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Kılınçaslan, İ., (2002), Kentleşmenin Ekonomik Yönleri, İTÜ Matbaası, İstanbul.
- Kılınçaslan, T., (1978), Büyük İstanbul Şehirsel Alanında Konut-İşyeri Arası Ulaşım ve Seyahat Talebi Analizi, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Kılınçaslan, T., (1996), “In Unison with the Sea”, İstanbul Dergisi, İstanbul, ss.52-57.
- Kıray, M.B., (2000), Ereğli - Ağır Sanayiden Önce Bir Sahil Kasabası, 3. Basım, Bağlam Yayınları, Ankara.
- Kivell, P., (1993), Land and the City; Patterns and Processes of Urban Change, Routledge, Chapman and Hall Inc., New York, U.S.A.
- Kuban, D., (1996), “The Growth of A City”, 96’ Selections, Biannual İstanbul Spring 96, İstanbul, ss.10-42.
- Levy, J.M., (1985), Urban and Metropolitan Economics, McGraw-Hill Publishing Company, U.S.A.
- Marin, M.C. ve Altıntaş, H., (2004), “Konut Yer Seçimi – Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelemesi”, Gazi Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, c:19, no:1, ss.73-88.
- Marshall, S., (2004), Streets and Patterns, Spon Press, London and New York.
- McMillen, D.P., (2001), “Polycentric Urban Structure: The Case of Milwaukee”, Economic Perspectives, Federal Reserve Bank of Chicago Publications, U.S.A., pp.15-27.
- Miles, M., Hall, T. ve Borden, I., ed., (1995), The City Cultures Reader, Policy Press in association with Blackwell Publishers Ltd. and The Open University, U.K.
- Mills, E.S., ed., (1987), Handbook of Regional and Urban Economics, vol.2, Elsevier Science Publishers, Amsterdam, The Netherlands.
- Mitchell, R.B. ve Rapkin, C., (1974), Urban Traffic; A Function of Land Use, Greenwood Press.
- Mitchell, W.J., (2002), “From City of Bits: Space, Place and the Infobahn”, City Reader, Bridge, G., Watson, S., Blackwell Publishing, U.K., pp.52-59.

- Mitric, S., (2000), The Potential Impacts of New Metros, Industry Perspectives, pp.76-78.
<http://publications.ksu.edu.sa/Conferences/Business%20Briefing%20World%20Urban%20Economic%20Development%20in%202000/MITRIC.PDF>
- Mori, T., (2006), “Monocentric Versus Polycentric Models in Urban Economics” Krier Discussion Paper Series, Kyoto Institute of Economic Research, no.611, Kyoto University, Kyoto, Japan, <http://www.krier.kyoto-u.ac.jp/index.html>
- Owen, W., (1976), Transportation for Cities; The Role of Federal Policy, The Brookings Institution, Washington, D.C. U.S.A.
- Picrell, D., (1999), “Transportation and Land Use”, Essays in Transportation Economics and Policy; A Handbook in Honor of John R. Meyer, ed., Gomez-Ibanez, J., Tye, W.B., Winston, C., Brookings Institution Press, Washington D.C., U.S.A., pp.403-437.
- Plaut, P.O. ve Plaut, S.E., (2003), Invasion of the Land Gradient in the Inner City of Haifa, Israel, , Journal of Real Estate Research, http://findarticles.com/p/articles/mi_qa3750/is_200310/ai_n9305478/pg_1
- Pumain, D., ed., (2005), “Hierarchy in Cities and City Systems”, Hierarchy in Natural and Social Sciences, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, The Netherlands.
- Prost, H., (1937), “İstanbul’un Nazım Planını İzah Eden Rapor” İstanbul Belediye Matbaası İstanbul Araştırmaları 2, İstanbul.
- H., Prost, (1938), “İstanbul Nazım İmar Planı Hakkında Notlar”, İstanbul Belediye Matbaası tarafından yayınlanan makalenin 1997 yılında İstanbul Araştırmaları Merkezi tarafından yayınlanan İstanbul Araştırmaları 3, İstanbul.
- Pushkarev, B.S. ve Zupan, J.M., (1977), Public Transportation and Land Use Policy, Indiana University Press, London.
- Ratcliff, R.U., (1949), Urban Land Economics, McGraw-Hill Book Company, Inc., New York.
- Ramamzanoğulları Turgut, S., (2003), “İstanbul Metropolitan Alanı’nda Planlamanın Yönetimi ve Yerel Yönetim İlişkileri”, Ölçü Dergisi, Aralık 2003, İstanbul, ss.64-75.
- Renne, R.R., (1958), Land Economics: Principles, Problems and Policies in Utilizing Land Resources, Harper and Brothers Publishers, New York, U.S.A.
- Richards, B., (1990), Transport In Cities, Architecture, Design and Technology Press, London.
- Roberts, G.K. ve Steadman P., (1999), American Cities and Technology, The Open University, Milton Keynes, London.
- Rodrigue, 2005, “Urban Landuse and Transportation”
<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/ch6c2en.html>
- Rodrigue, 2006, “Urban Mobility”

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html>

Rotenberg, M.J., (1992), "Urban Travel Characteristics", Transportation Planning Handbook, Edwards, J.D., ed., Prentice Hall, New Jersey, U.S.A, pp.19-68.

Scot, A.J., (2002), "From Metropolis: From the Division of Labor to Urban Form", City Reader, Bridge, G., Watson, S., ed., Blackwell Publishing, UK.

Shunk, G.A.(1992), "UrbanTransportation Systems" Transportation Planning Handbook, editor J.D. Edwards, Prentice Hall, New Jersey, U.S.A., pp.101-102

Silberstein, J. ve Maser, C., (2000), Land Use Planning for Sustainable Development, Lewis Publishers, U.S.A.

Soja, E.W., (2000), Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions, Blackwell Publishing, U.S.A.

Steiner, F.R. ve Butler, K., (2007), Planning and Urban Design Standards, Student Edition, John Wiley and Sons, Inc., New Jersey.

Stover, V.G. ve Koepke, F.J., (1988), Transportation and Land Development, Prentice Hall, New Jersey.

Tekeli, İ., (1994), The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning, Kent basımevi, İstanbul.

Tezer, A., (1997), Kentsel Ulaşım Planlamasında Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi; İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Thorns, D.C., (2004), Kentlerin Dönüşümü: Kent Teorisi ve Kentsel Yaşam, Nal, E & H., çev., CSA Global Yayın Ajansı, İstanbul.

Tuna, N., (1997), Gebze-Haydarpaşa; Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı İyileştirmesi Etüdü; Boğaziçi Tüp Geçiş Bağlantısı ile Gebze-Haydarpaşa; Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı İyileştirme Güzergahındaki Doğal ve Kültürel Varlıkların Etki Değerlendirme Raporu, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Ankara.

Tunç, A., (2003), Havaalanı Mühendisliği ve Uygulamaları, Asil Yayın Dağıtım, Ankara.

Tunç, A., (2003), Trafik Mühendisliği ve Uygulamaları, Asil Yayın Dağıtım, Ankara.

Türk Standartları Enstitüsü, (1993), Yol Standartları, Ankara.

Türk Dil Kurumu, (1981), Türkçe Sözlük, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Türkiye İstatistik Kurumu-TÜİK, (2008), Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri Kasım 2007, [www.http://tuik.gov.tr](http://tuik.gov.tr)

Ulucan, A., (2007), Yöneylem Araştırması: İşletmecilik Uygulamalı Bilgisayar Destekli Modelleme, Siyasal Kitabevi, Ankara.

Ünsal, F., Özden, P., Turgut, S., ed., (2008), İstanbul'da Büyük Projeler, İstanbul Buluşmaları 8-9 Ekim 2007, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.

Üstündağ, K., (2000), "İstanbul Toplulaşım Sisteminde Metro", İstanbul Dergisi, sayı:35, Ekim 2000, ss.25-31.

Wayne, A. ve Marc, S.T. (1994), Office Buildings and the Role of Downtown in the Polycentric City, Journal of Real Estate Issues
http://findarticles.com/p/articles/mi_qa3681/is_199404/ai_n8713062

Wentworth Eldredge, H., ed., (1967), Taming Megalopolis, v:1, Anchor Books Doubleday and Company, Inc., New York, U.S.A.

Wingo, L., (1961), Transportation and Urban Land, The Johns Hopkins Press, Baltimore and London.

Vuchic, V. R., (1981), Urban Public Transportation Systems, Prentice-Hall, INC. Englewood Cliffs, New Jersey, U.S.

Yardım, M., S., (2006), "İstanbul Tarihi Yarımada Kordonunda 2005 Yılı İçin Giriş-Çıkış Trafikinin Değerlendirilmesi", Yedinci Uluslararası İnşaat Mühendisliğinde Gelişmeler Kongresi, 11-13 Ekim 2006, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Yardım, M., S., (2006), "Taşıt Doluluklarının Değişimi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği", Yedinci Uluslararası İnşaat Mühendisliğinde Gelişmeler Kongresi, 11-13 Ekim 2006, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Yavuz, F., Keleş, R. ve Geray, C., (1978), Şehircilik: Sorunlar – Uygulama ve Politika, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.

Yayla, N., (1998), "Kentlerde Arazi Kullanımı – Ulaşım İlişkisi: İstanbul İçin Bazı Örnekler", Ulaşım, Kent Gündemi, TMMOB Şehir Plancıları Odası, yayın no:5, İstanbul, ss.31-33.

Yenen, Z., Ünal Y. ve Merey-Enlil, Z., (1993), "İstanbul: A City of Waterfronts or A City Inland, Waterfronts; A New Frontier for Cities on Water", Bruttomesso, R. ed., Cities on Water, Venice, pp116-124.

Yenen, Z., Ünal Y. ve Merey-Enlil, Z., (1994), "İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine", 16. Dünya Şehircilik Günü, İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları ve Avrupa Metropollerini Kolokyumu, İstanbul, 3-8 Kasım' 92, M. Çubuk, ed., 1994, c.2, ss.201-214.

Yenen, Z. ve Dinçer, İ., (1994), "The Location of Centers with Preference to Infrastructure Policy in the İstanbul Metropolitan Area", Planning for A Broader Europe VIII. AESOP Congress, August'94, Proceedings vol.3, Yıldız Technical University, İstanbul, pp.384-407.

Yenen, Z. ve Dinçer, İ., (1995), "Göçün İstanbul'a Etkisinin Altyapı Faktörü Eşliğinde İncelenmesi", İstanbul ve Göç Konferansı Bildiriler Kitabı, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, ss.51-71.

Yenen, Z., Dinçer, İ. ve Şengezer, B., (1996) "Spatial Studies on Historical Peninsula Related to Central Activities", Pre-Habitat II İstanbul Workshop, v.1, 23-27 October 1995, Yıldız Technical University Faculty of Architecture Department of City and Regional Planning, İstanbul, pp.104-127.

Yenen, Z., Dinçer, İ., Şengezer, B., Yakar, H. ve Dikçinar, B., (1996) "İstanbul Metropolitan Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada'nın Değişen Rolü", Metropolün Geleceğine Yönelik Öneriler, İstanbul 2020 Sempozyumu, 17-19 Nisan 1996, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, ss.285-301.

Yenen, Z., Örnek Özden, E., (2007) "Kentsel Arkeolojik Sit Alanında Planlama Konuları", Tarihi Yarımada Sempozyumu, 15-16 Kasım 2007, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, ss.90-107

Yerra, B. ve D. Levinson (2004) The Emergence of Hierarchy in Transportation Networks (How Networks Grow) The Annals of Regional Science, 2005, vol. 39, issue 3, pp 541-553)
<http://ce.umn.edu/~levinson/Papers/Emergence.pdf>

Yüzer, A. Ş., (2002), Yerleşmelerde Sanayi Alanları Yer Seçimi Eğilimi-Alan Tahsisleri ve Yeni Düzenleme Stratejileri-İstanbul, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

_____, (1975), "Roads and the Environment", Proceedings of the Symposium on Roads and the Urban Environment in Madrid on October-1974, Organisation for Economic Co-operation and Development-OECD, France.

_____, (1976), İstanbul Şehirselsel Gelişme Projesi Genel Planlama Çalışması 1976 Raporu, T.C. İmar İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü, Metropolitan Planlama Daire Başkanlığı, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanlığı, İstanbul.

_____, (1992), İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.

_____, (1995), 3. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Yayın, İstanbul.

_____, (1997), İstanbul Külliyyatı Cumhuriyet Dönemi İstanbul İstatistikleri I: Nüfus ve Demografi 1927-1990, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul.

_____, (1998), Ulaşım, Kent Gündemi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, n:5, İstanbul.

_____, (2001), İstanbul Kentiçi Ulaşım Sempozyumu, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, İstanbul.

_____, (2001), 5. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Yayın, İstanbul.

_____, (2001), Report of the 109 round table on transport economics, Transport and Economic Development, European Conference of Transport Ministers, March-2001, Paris
<http://www1.oecd.org/publications/e-book/7502101E.PDF>.

- _____, (2002), İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- _____, (2002), Cities on the Move, A World Bank Urban Transport Strategy Review, The World Bank, Washington D.C., U.S.A.
- _____, (2003), 1/5.000 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, cilt 1 ve 2, İstanbul.
- _____, (2003), The Columbia Electronic Encyclopedia.
- _____, (2004), The American Heritage Dictionary of the English Language.
- _____, (2004), 1/1.000 Fatih İlçesi Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu, İstanbul.
- _____, (2004), 1/1.000 Eminönü İlçesi Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu, İstanbul.
- _____, (2005), Kent Ulaşım ve Lojistik Analizleri, Rapor 1, İstanbul Büyükşehir Belediyesi - İstanbul Metropolitan Planlama – Bimtaş, İstanbul.
- _____, (2006) 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ve Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- _____, (2007), İstanbul'da Ulaşım ve Hareketlilik, Özet Bilgi Raporu, İstanbul Ulaşım Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/UlasimDaireBsk/Documents/imp_webdesign/model_kalibrasyon_calismalari.pdf
- _____, (2007), 7. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Yayın, İstanbul.
- _____, (2007), 2006 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, Karayolları Genel Müdürlüğü
<http://www.kgm.gov.tr>
- _____, (2008), İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.

Ek 1 İstanbul Tarihi Yarımada’da Yeralan Hizmet Alanlarının Listesi

Yönetim Alanları

**Tarihi Yarımada’daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren yönetim-
alanları:**

- İstanbul Valiliği
- İstanbul Valiliği İl Afet Yönetim Merkezi
- İstanbul Valiliği Çevre ve Orman Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği Temizlik Çevre Koruma Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği Tapu ve Kadastro Bölge Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakıf Başkanlığı
- İstanbul Valiliği İl Defterdarlığı
- İstanbul Valiliği İl Vergi Dairesi
- İstanbul Valiliği İl Milli Eğitim Müdürlüğü (Eminönü’nde iki ayrı binada hizmet veriyor)
- İstanbul Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü
- İstanbul İl Özel İdaresi
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı İstanbul İl Tarım Müdürlüğü
- İstanbul İl Emniyet Müdürlüğü
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İ.B.B)
- İBB Yol ve Bakım Onarım Müdürlüğü
- İBB Sosyal Hizmetler Şube Müdürlüğü
- İ.B.B Sağlık ve Hıfızlıha Müdürlüğü
- İ.B.B İstanbul Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü
- İBB Park ve Bahçeler Müdürlüğü
- İBB Ek Hizmet Binası - İstanbul Mesken Gecekondu Müdürlüğü
- İBB Zabıta Daire Başkanlığı
- İBB Koruma Uygulama Şehircilik Müdürlüğü
- İBB İstanbul Su Kurumları İdaresi İşletmesi Genel Müdürlüğü (İ.S.K.İ)
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı
- İstanbul Adliyesi
- İstanbul Çocuk Mahkemesi
- İstanbul PPT Müdürlüğü
- T.C. Sosyal Güvenlik Kurumu İstanbul İl Sigorta Müdürlüğü
- T.C. Sosyal Güvenlik Kurumu İstanbul İl Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

- T.C. Sosyal Güvenlik Kurumu BAĞ-KUR İstanbul İl Şube Müdürlüğü
- T.C. Sosyal Güvenlik Kurumu Emekli Sandığı İstanbul İl Bölge Müdürlüğü
- T.C. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Kontrolörlüğü Kurulu İstanbul Grup Başkanlığı
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul Basma Yazı ve Resimleri Derleme Müdürlüğü
- T.C. Başbakanlık Diyanet İşleri Başkanlığı İstanbul İl Müftülüğü
- Türk Telekom İstanbul İli Başmüdürlüğü
- Basım İlan Kurumu İstanbul Genel Müdürlüğü
- İstanbul Ticaret Odası
- İran Konsoloslugu
- Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü Restorasyon ve Konservasyon Laboratuvarı (KUDEP)
- İstanbul Üniversitesi Rektörlüğü
- Marmara Üniversitesi Rektörlüğü

Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren yönetim alanları

- Eminönü Belediyesi
- Eminönü Kaymakamlığı
- Eminönü İlçe Özel İdare Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Mal Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Emniyet Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Nüfus Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Müftülüğü
- Eminönü İlçe Tapu Sicil Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Sivil Savunma Müdürlüğü
- Eminönü İlçe Sağlık Grup Başkanlığı
- Eminönü İlçesi Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı
- Eminönü Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü
- Eminönü Belediyesi Zabıta Müdürlüğü
- Eminönü Askerlik Şube Başkanlığı
- Eminönü İlçesi Türk Telekom Müdürlüğü
- Eminönü İ.E.T.T. İşletme Şefliği
- Nuruosmaniye Vergi Dairesi Başkanlığı
- Mercan Vergi Dairesi Başkanlığı

- Süleymaniye Vergi Dairesi Müdürlüğü
- Sultanahmet Vergi Dairesi Müdürlüğü
- HocaPaşa Vergi Dairesi Müdürlüğü
- Fatih Kaymakamlığı
- Fatih Belediyesi
- Fatih İlçe Emniyet Müdürlüğü
- Fatih İlçe Özel İdare Müdürlüğü
- Fatih İlçe Cumhuriyet Başsavcılığı
- Fatih İlçe Halk Eğitim Müdürlüğü
- Fatih İlçe Tapu Sicil Müdürlüğü
- Fatih İlçe Mal Müdürlüğü
- Fatih İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü
- Fatih İlçe Müftülüğü
- Fatih İlçe Nüfus Müdürlüğü
- Fatih İlçe Sağlık Grup Başkanlığı
- Fatih İlçe Sivil Savunma Müdürlüğü
- Fatih İlçe THK Şube Başkanlığı
- Fatih İlçesi Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı
- Fatih İlçe Vergi Daire Başkanlığı
- Fatih İlçe Müftülüğü
- Fatih Vergi Dairesi Müdürlüğü
- Fatih Kızılay Şube Başkanlığı
- Fatih Askerlik Şube Başkanlığı
- Fatih Belediyesi Teknik İşleri Müdürlüğü
- Fatih Belediyesi Ölçü Ayar MLM Dairesi
- Fatih Belediyesi Başkanlığı İktisad Müdürlüğü
- Fatih Adliyesi
- Fatih İlçesi Türk Telekom Müdürlüğü
- Noterler
- İSMEK Şubesi
- İSKİ Aksaray Veznesi
- İGDAŞ Şubesi
- BEDAŞ Şubesi
- PTT Topkapı Santrali

- Vezneciler Hareket Amirliği
- ÖSYM Büroları
- Kadın Koordinasyon Merkezi
- Beyazıt Polis Merkezi
- Eminönü İlçe Emniyet Müdürlüğü Olay Yeri İnceleme Müdürlüğü (Katıp Kasım Mah.)
- Fatih Merkez Polis Karakolu
- Eminönü Merkez Polis Karakolu
- Sirkeci Polis Karakolu
- Kumkapı Polis Karakolu
- Laleli Polis Karakolu
- Sultanahmet Polis Karakolu
- Yavuz Sinan Mahallesi Polis Karakolu
- Ahmediye Polis Karakolu
- Aksaray Polis Karakolu
- Beyazıt Polis Karakolu
- Balat Polis Karakolu
- Cibali Polis Karakolu
- Çarşamba Polis Karakolu
- Çınar Polis Karakolu
- Karagömrük Polis Karakolu
- Mecidiye Polis Karakolu
- Silivrikapı Polis Karakolu
- Şehremini Polis Karakolu
- Mahalle Muhtarlıkları (80 adet)

Eğitim Alanları

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropoliten Alanı ölçeğinde hizmet veren yüksek öğretim alanları:

- İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi
- İstanbul Üniversitesi Kimya Fakültesi
- İstanbul Üniversitesi Biyoloji Fakültesi
- İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Fakültesi
- Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi
- Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu
- Özel Haliç Üniversitesi
- Kadir Has Üniversitesi
- İstanbul Ticaret Üniversitesi

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropoliten Alanı ölçeğinde hizmet veren orta öğretim alanları:

- İstanbul Erkek Lisesi
- İstanbul Kız Lisesi
- Çemberlitaş Kız Lisesi
- Fatih Kız Lisesi
- Cağaloğlu Anadolu Lisesi
- Çemberlitaş Anadolu Lisesi
- Samiha Ayverdi Anadolu Lisesi
- Şehremini Anadolu Lisesi
- Fatih Gelenbevi Anadolu Lisesi
- Vefa Lisesi
- Cıbalı Lisesi
- Darüşşafaka Lisesi
- Şehremini Lisesi
- Yedikule Lisesi
- Koca Mustafapaşa Lisesi
- Davutpaşa Lisesi
- Ahmet Rasim Lisesi
- Vatan Lisesi
- Çapa Anadolu Öğretmen Lisesi

- Atatürk Çağdaş Yaşam Çok Programlı Lisesi
- İstanbul İmam Hatip Lisesi
- Özel Akasya Koleji
- Özel Oğuzkaan Koleji
- Özel Gökşen Akşam Lisesi
- Özel Sultan Fatih Koleji
- Özel Sultan Fatih Kız Lisesi
- Özel İklim Koleji
- Özel Sultan Fatih Fen Lisesi
- Özel Son-Uç Akşam Lisesi
- Özel Görkem Akşam Lisesi

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren azınlık orta öğretim alanları:

- Pertevniyal Lisesi
- Özel Fener Rum Lisesi
- Özel Yuvakimyon Rum Kız Lisesi
- Özel Sahakyan Nunyan Ermeni Lisesi

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren ilköğretim alanları:

- Vezneciler İşitme Engelliler İlköğretim Okulu
- Mimar Sinan İşitme Engelliler İlköğretim Okulu
- İstanbul Erkek Liseliler Eğitim Vakfı Özel İlköğretim Okulu
- Özel Oğuzkaan İlköğretim Okulu
- Özel Akasya İlköğretim Okulu
- Özel Asfa Mustafa Enver İlköğretim Okulu
- Özel Sultan Fatih İlköğretim Okulu

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren azınlık ilköğretim alanları:

- Özel Bezciyan Ermeni Anaokulu, İlköğretim Okulu
- Özel Langa Rum İlköğretim Okulu
- Özel Levon Vartuhyan Ermeni Anaokulu ve İlköğretim Okulu

- Özel Koca Mustafapaşa Anarat Hıgityun Ermeni Ana ve İlköğretim Okulu
- Özel Sahakyan Nunyan Ermeni Ana-İlköğretim Okulu
- Özel Maraşlı Rum İlköğretim Okulu
- Özel Ayakirya İlköğretim Okulu
- Özel Surp Hartyun İlköğretim Okulu

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren diğler mesleki ve eğitim alanları:

- Sultanahmet Anadolu Ticaret ve Turizm Meslek Lisesi
- Selçuk Anadolu Meslek Lisesi ve Meslek Lisesi
- Kadirga Anadolu Meslek Lisesi, Teknik Lise ve Endüstri Meslek Lisesi
- Eminönü Matbaa Anadolu Meslek Lisesi, Teknik Lise ve Meslek Lisesi
- Sultanahmet Anadolu Teknik Lisesi, Anadolu Meslek Lisesi, Teknik Lise ve Endüstri Meslek Lisesi
- Çağaloğlu Anadolu Kız Meslek Lisesi
- Sultan Selim Kız Meslek Lisesi
- Fatih İşitme Engelliler Meslek Lisesi
- Fatih Ticaret Meslek Lisesi
- Fatih Alparslan Ticaret Meslek Lisesi
- Çağaloğlu Anadolu Moda Tasarımı Meslek Lisesi
- Özel Görkem Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi
- Özel İklim Meslek Lisesi
- Özel Eresin Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi
- Özel Kızılay Meslek Lisesi
- Mesleki Eğitim Merkezi
- Cankurtaran Öğretmen Evi ve Akşam Sanat Okulu
- Halk Eğitim Merkezi ve Akşam Sanat Okulu
- Turizm Bakanlığı Eğitim Merkezi
- Çapa Hizmetçi Eğitim Okulu
- Özel Eram Eğitim Uygulama Okulu
- Özel Mevlanakapı Eğitim Okulu
- Diyanet İşleri Başkanlığı Eğitim Merkezi

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren öğrenci yurtları:

- M.S.B. Yüksek Öğretim Öğrenci Yurdu
- A. Baş Öğrenci Yurdu
- Anadolu Kız Öğrenci Yurdu
- Antalya Erkek Öğrenci Yurdu
- Cerrahpaşa Kız Öğrenci Yurdu
- Çemberlitaş Kız Öğrenci Yurdu
- Çapa Erkek Öğrenci Yurdu
- Çapa Kız Öğrenci Yurdu
- Edirnekapı Öğrenci Yurdu
- Fatih Erkek Yurdu
- Fatih Sultan Öğrenci Yurdu
- Fethiye Erkek Öğrenci Yurdu
- Fındıkzade Yurdu
- Hacı Muharrem Erkek Yurdu
- Herkül Erkek Öğrenci Yurdu
- Hüdavendigâr Yurdu
- Kadırga Erkek Öğrenci Yurdu
- Karaelmas Kız Öğrenci Yurdu
- Kilis Erkek Öğrenci Yurdu
- Kütahya Erkek Öğrenci Yurdu
- Niğde Yurdu
- Olcay Kız Öğrenci Yurdu
- Orkide Kız Öğrenci Yurdu
- Trabzon Erkek Öğrenci Yurdu
- Ulubatlı Kız Öğrenci Yurdu
- Vatan Kız Öğrenci Yurdu
- Vilayetler Yurdu
- Edirnekapı Erkek Öğrenci Yurdu
- Vakıflar Yüksek Tahsil Talebe Yurdu

Tarihi Yarımada’da semt ölçeğinde hizmet veren ilköğretim alanları:

- İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü
- Atatürk İlköğretim Okulu
- Kadırga İlköğretim Okulu
- Cevrikalfa İlköğretim Okulu
- Büyükreşitpaşa İlköğretim Okulu
- Tevfik Kut İlköğretim Okulu
- Mimarsinan İlköğretim Okulu
- Katıp Kasım İlköğretim Okulu
- Beyazıt İlköğretim Okulu
- Karagumruk İlköğretim Okulu
- Oruçgazi İlköğretim Okulu
- Alparslan İlköğretim Okulu
- Neslişah İlköğretim Okulu
- Muallim Naci İlköğretim
- İbrahim Alettin Gövsa İlköğretim Okulu
- Topkapili Mehmet Bey İlköğretim Okulu
- Riyaziyeci Salih Zeki İlköğretim Okulu
- Yedikule İlköğretim Okulu
- Fındıkzade İlköğretim Okulu
- 29 mayıs İlköğretim Okulu
- Hacı Süleyman Bey İlköğretim Okulu
- Katip Çelebi İlköğretim Okulu
- Melek Hatun İlköğretim Okulu
- İskenderpaşa İlköğretim Okulu
- Mehmet Akif İlköğretim Okulu
- Yavuz Selim İlköğretim Okulu
- Uzunyusuf İlköğretim Okulu
- Çapa İlköğretim Okulu
- Sancaktar Hayrettin İlköğretim Okulu
- Hattat Rakım İlköğretim Okulu
- Hırkai Şerif İlköğretim Okulu
- Hobyarlı Ahmet Paşa İlköğretim Okulu
- Emin Ali Yasin İlköğretim Okulu

- Gazi İlköğretim Okulu
- Hekimoğlu Alipaşa İlköğretim Okulu
- Ali Suavi İlköğretim Okulu
- Atikali İlköğretim Okulu
- Fatih Edirnekapı İlköğretim Okulu
- Fatih Cibali İlköğretim Okulu
- Şeyhülislam Hayri Efendi İlköğretim Okulu
- Çapa Atatürk İlköğretim Okulu
- Aksaray Mahmudiye İlköğretim Okulu
- Fethiye İlköğretim Okulu
- Fatih İlköğretim Okulu
- Akşemsettin İlköğretim Okulu
- Kocamustafapaşa İlköğretim Okulu
- Kırımlı Aslanbey İlköğretim Okulu
- Yunus Emre İlköğretim Okulu
- Vasıf Cınar İlköğretim Okulu
- Ulubatlıhasan İlköğretim Okulu
- Tarık Us İlköğretim Okulu
- Silivrikapı İlköğretim Okulu
- Nişancı Mehmetpaşa İlköğretim Okulu
- Muhittin Akdık İlköğretim Okulu
- Gençosman İlköğretim Okulu
- Vedide Baha Pars İlköğretim Okulu
- Eram Fatih İlköğretim Okulu ve İş Okulu
- İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Hastanesi İlköğretimOkulu
- İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi Çapa Hastanesi İlköğretim Okulu
- İstanbul Üniversitesi Onkoloji Enstitüsü Hastane İlköğretim Okulu
- Fatih Mert Karahan Eğitim Uygulama Okulu ve İş Eğitim Merkezi
- Mevlanakapı Eğitim-Uygulama Okulu ve İş Eğitim Merkezi
- Fatih Rehberlik ve Araştırma Merkezi

Tarihi Yarımada’da semt ölçeğinde hizmet veren özel dershaneler

- Özel Kültür Dershanesi
- Özel Prizma Fem Dershanesi Merkez Şubesi
- Özel Çapa Dershanesi

- Özel Gökşen Dershanesi(Merkez)
- Özel Uğur Dershanesi Aksaray Şubesi
- Özel Fatih Dershanesi
- Özel Fen Eğitim Noktası Dershanesi
- Özel Kültür Dershanesi Çapa Şubesi
- Özel Prizma Fem Dershanesi Fatih Şubesi
- Özel Prizma Fem Dershanesi Vatan Şubesi
- Özel Bilgi Öğretim Merkezi (Böm) Dershanesi
- Özel Bil Dershanesi Akdeniz Fatih Şubesi
- Özel Farklı Kadro Dershanesi Fatih Şubesi
- Özel Pınar Sevgi Çiçeği Anafen Dershanesi Fatih Şubesi
- Özel Turkuaz Sınav Dershanesi
- Özel Prizma Fem Dershanesi Fatih Sultan Şubesi
- Özel Son-Uç Dershanesi Fatih Şubesi
- Özel Vatan Murat Dergisi Dershanesi
- Özel İstanbul Dershanesi
- Özel Bir Aday Dergisi Dershanesi
- Özel Pınar Sevgi Çiçeği Anafen Dershanesi Akdeniz Şubesi
- Özel İlayda Dershanesi (Kurs Bünyesinde)
- Özel Bilge Sınav Dergisi Dershanesi (Kurs Bünyesinde)
- Özel Yeni Aras Dershanesi
- Özel Orijinal Güç Dershanesi
- Özel Daf (Dil Aritmetik Fen) Dershanesi
- Özel Ölçek Dershanesi
- Özel Selen Öğrenci Etüt Eğitim Merkezi (Kurs Bünyesinde)

Tarihi Yarımada’da semt ölçeğinde hizmet veren motorlu taşıt kursları

- Özel Murat Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Kültür Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Birlik Vakfı Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Aysel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Oben Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Paşa Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Öz Erdem Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu
- Özel Kültür Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Çapa Şubesi

- Özel Kùltür Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu Fatih Şubesi
- Özel Fatih Seçil Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Öz Eray Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Büyük Anadolu Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Net Sonuç Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Sürat Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Fatih Alternatif Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Er Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Büyük Anadolu Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu Aksaray Şubesi
- Özel Avrasya Eğitim Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel İstanbul Marmara Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Yeni Akçay Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu
- Özel Şehremini Motorlu Taşıt Sürücùleri Kursu

Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren destekleyici kurslar

- Özel Aksaray Açık Kampüs Bilgisayar İngilizce ve Açıköğretim Kursu
- Özel Mehmet Yıldırım Özel Eğitim Kursu
- Özel Gökdil Yabancı Dil Kursu Aksaray Şubesi
- Özel Selen Daktilo,Sekreterlik Bilgisayar ve İngilizce Kursu
- Özel Deneyim Bilgisayar ve İktisat Kursu
- Özel Lisan Bilgisayar Muhasebe (L.B.M)Kursu
- Özel Yıldırım Dil İngilizce Kursu
- Özel Bilgi Öğretim Merkezi (B.Ö.M) Kursu
- Özel İlayda İngilizce,Muhasebe ve Bilgisayar Kursu
- Özel Bilge Adam Bilgisayar Eğitim Merkezi Kursu
- Özel Son-Uç Bilgisayar ve Yabancı Dil Kursu
- Özel İstanbul Adım Dil Öğretim Merkezi Kursu
- Özel Yeni Diyalog Yabancı Dil Kursu
- Özel Dünya Grafik Eğitim Merkezi Kursu
- Özel İlkumut İktisat Kursu Aksaray Şubesi
- Özel Sahra Yabancı Dil Kursu
- Özel Bil Bilgisayar ve Yabancı Dil Kursu Akdeniz Fatih Şubesi
- Özel Fatih Erdem Yabancı Dil Bilgisayar Kursu (M.T.S.K.) Bünyesinde
- Özel Burcu Keskin Yabancı Dil Kursu
- Özel Tasarı Kursları Fatih Şubesi

- Özel Aksaray Murat Açıköğretim Kursları
- Özel Güzel Dünya Yabancı Dil Kursu
- Özel Çakmakçı Sigorta Danışmanlık Eğitim Kursu
- Özel Öz Balkan Lisan ve Muhasebe Kursu

Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde hizmet veren özel eğitim ve rehabilitasyon merkezleri

- Özel Evren Çocuk Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Yeni Yörünge Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Lacivert Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Umutlar Sönmesin Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Genç Çağrı Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Dost Yaşam Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Rüzgar Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Akan Yeşilirmak Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- 17 Nisan Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Sevgi İlgi Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi (Fatih Şb.)
- Özel Yeni Ayışığı Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel İlk Rüzgar Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel Haliç Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi
- Özel İnciden Yabancı Dil Kursu

Sağlık Alanları

Tarihi Yarımada'daki İstanbul Metropolitan Alanı ölçeğinde hizmet veren sağlık alanları:

- İstanbul Üniversitesi İstanbul Tıp Fakültesi Hastanesi
- İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Hastanesi
- İstanbul Üniversitesi Kardioloji Enstitüsü
- İstanbul Üniversitesi Onkoloji Enstitüsü
- İstanbul Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi (Eski Samatya S.S.K. Hastanesi)
- Bezmi Alem Valide Sultan Vakıf Gureba Eğitim ve Araştırma Hastanesi
- Haseki Eğitim ve Araştırma Hastanesi
- Deri ve Tenasül Hastalıkları Hastanesi
- Süleymaniye Doğum ve Kadın Hastalıkları Eğitim Araştırma Hastanesi
- Özel Business Esnaf Hastanesi
- Özel 29 Mayıs Hastanesi
- Özel Çapa Hastanesi
- Özel Çapa Millet Hastanesi
- Özel Fatih Hastanesi
- Özel İstanbul Şehir Hastanesi
- Özel Medical Park Hospital
- Özel Vatan Hastanesi
- Özel Balat Musevi (Or-Ahayim) Hastanesi
- Özel Huzur Hastanesi
- Özel Doğaner Hastanesi
- Özel İhlas Hastanesi
- Özel Akça Hastanesi
- Belediye Hayvan Hastanesi

Tarihi Yarımada'da semt ölçeğinde sağlık alanları:

- Yerebatan Basın Semt Polikliniği
- Vilayetler Hizmet Birliği Semt Polikliniği
- Eminönü Merkez Cağaloğlu Sağlık Ocağı
- Eminönü Merkez Sağlık Ocağı
- Kapalı Çarşı Sağlık Ocağı

- Kumkapı Sağlık Ocağı
- Mercan Sağlık Ocağı
- Sirkeci Sağlık Ocağı
- İmrahor Sağlık Ocağı
- Atik Mustafa Paşa Sağlık Ocağı
- Uzun Yusuf Sağlık Ocağı
- Darüşşifa Sağlık Ocağı
- Kıztaşı Sağlık Ocağı
- Fatih Merkez Sağlık Ocağı
- Hüsambey Sağlık Ocağı
- Seyitömer Mahallesi Sağlık Ocağı
- Yedikule Sağlık Ocağı
- Küçük Mustafa Paşa Sağlık Ocağı
- Eminönü Halk Sağlığı Laboratuvarı
- Fatih Kamu Sağlığı Merkezi
- Çapa Ana Çocuk Sağlığı ve Aile Planlama Merkezi
- Kumkapı Verem Savaş Dispanseri
- Şehremini Verem Savaş Dispanseri
- Aksaray Ruh Sağlığı Dispanseri
- SSK Cibali Dispanseri
- Kızılay Dispanseri
- Basın Dispanseri
- Fatih Verem Savaş Dispanseri
- Gül Sultan Kadın ve Çocuk Tedavi Merkezi
- Balabanağa Dispanseri
- Binbirdirek Dispanseri
- Cibali Dispanseri
- Akben Ağrı Akapunktur-Lazer Merkezi
- ANDROMER
- Çapa TOMOÇEK
- EEG-EMG Merkezi
- Fatih Görüntüleme Merkezi
- Fatih Ruh Sağlığı Merkezi
- Özel Şadiye Hatun Teşhis Kliniği

- Özel Umut Polikliniği
- Özel Kumkapı Seda Tıp Merkezi
- Özel Kevser Sağlık Hizmet Merkezi
- Özel Ceylan Polikliniği
- Özel Sosyal Sağlık Merkezi
- Özel Haliç Polikliniği
- Özel Redline Polikliniği
- Özel Zirve Polikliniği
- Özel Vefa Polikliniği
- Özel Şehremini Polikliniği
- Özel Laçın Polikliniği
- Özel Fındıkzade Polikliniği
- Özel Medicor Polikliniği
- Özel Odak Polikliniği
- Özel Aksaray Huzur Polikliniği
- Özel Lazer Göz Merkezi
- Özel Fatih Kızılay Dahiliye
- Özel Ürörad Üroloji Merkezi
- Özel Avrupa Göz Merkezi
- Özel Fatih Genel Cerrahi Merkezi
- Özel Rumeli Kalp Hastalıkları Merkezi

Ek 2 Veri Toplama Anketi

Veri Toplama Anketi Sahibi: Arş. Gör. Cenk Hamamcıoğlu

Amaç: Kamu Kurumlarından Veri Toplama

Veri Toplamanın Gerçekleştirildiği Tarih: / /

Verilerin Toplandığı Yer :

1) Kurumunuz hangi yıldan itibaren bugünkü yerinde hizmet vermeye başlamıştır?

.....

2) Kurumunuzun yıllara göre yerleştiği toplam arsa büyüklüğü (m²) nedir? (Lütfen alanı net olarak belirtiniz)

1980:

1985:

1990:

1995:

2000:

2005:

2008:

3) Kurumunuzun yıllara göre toplam inşaat alanı (m²) nedir? (kurumun arsası içindeki tüm binaların bütün kat alanları toplamı)

1980:

1985:

1990:

1995:

2000:

2005:

2008:

4) Kurumunuzun yıllara göre çalışan görevli sayısı kaçtır?

1980:
 1985:
 1990:
 1995:
 2000:.....
 2005:
 2008:

5) Kurumunuzun yıllara göre günlük ortalama ziyaretçi sayısı kaçtır?

(bu verinin olmaması durumunda “yıl içinde yapılan işlem sayısı” da sorunun
 yanıtlanmasında yeterli olacaktır)

1980:
 1985:
 1990:
 1995:
 2000:
 2005:
 2008:

**6) Kurumunuzun yıllara göre hangi türde ve kaçar adet servis araçları (sabah-akşam
 personeli taşıyan servis araçları da dahil olmak üzere) kullanılmıştır /
 kullanılmaktadır?**

1980:
 1985:
 1990:
 1995:
 2000:
 2005:
 2008:

7) Türlerine göre kurumunuzun personel çalışanlarını taşıyan servis araçları kaç kişiliktir?

.....

.....

.....

8) Kurumunuzun yıllara göre günde kaç kişi personel çalışanlarını taşıyan servis araçlarını kullanmıştır / kullanmaktadır? (personel toplamının %'de kaç)

1980:

1985:

1990:

1995:

2000:

2005:

2008:

9) Kurumunuzun yıllara göre personel çalışanlarını taşıyan servisler hangi güzergahlarda personel toplamıştır / toplanmaktadır?

1980:

1985:

1990:

1995:

2000:

2005:

2008:

10) Kurumunuzun personel servis araçları kurumun neresinde indirme-bindirme yapmaktadır?

a) Kurumun arsası içindeki otopark alanında

b) Kurumun arsa sınırını oluşturan karayolu (cadde veya sokak) kenarında
Cadde veya sokağın ismi:

c) Kurumun arsası içinde

11) Kurumunuzda otopark alanınız var mı?

a) Evet var ise, kurumunuzda yıllara göre toplam park edilebilen araç sayısı (otopark kapasitesi) nedir?

1980:

1985:

1990:

1995:

2000:

2005:

2008:

b) Otopark alanından kimler yararlanabilmektedir, ücretli midir?

.....
.....

c) Otopark alanı ihtiyacı karşılamakta yeterli midir?

.....
.....

d) Hayır yok ise, çevrede kurumda çalışanların ve ziyaretçilerin özel araçlarını park edebilecekleri yerler var mıdır? Nereleri?

.....
.....
.....

12) Taşınmaz mülk alımı, kira bedeli gibi konularda kurumunuz hangi kuruma bağlıdır?

.....
.....
.....

13) Kurumunuzun ilişkili olduğu, birlikte çalıştığı ve dolayısıyla yakın olmak istediği kurumlar hangileridir? (Lütfen ilişki yoğunluğuna göre sıralayınız)

.....
.....
.....

Ek 3 Kurum İçi Anketi

Kurum İçi Anket Formunun Sahibi: Arş. Gör. Cenk Hamamcıoğlu

Anket Tarihi :.... / /

Amaç: Kamu Kurumları Hakkında Bilgi Edinme

Yer :

Genel Bilgiler

Ad ve Soyadı :

Meslekteki Yılı

Kurumdaki Yılı :

Eğitim :

Kurumdaki Görevi :

1) Sizce kurumunuzun bugünkü yerseçiminde aşağıdaki faktörler ne derece etkili olmuştur? (Başka faktörler varsa lütfen diğer kısımda belirtiniz)

	(5) Çok Etkili	(4) Etkili	(3) NeEtkili Ne Etkisiz	(2) Etkisiz	(1) Hiç Etkisi Yok
a) Tarihi çevrede yer almak	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b) Toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
c) Kentiçi ana yollara yakın olmak	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
d) D-100 (eski E-5) bölgesel karayoluna kısmen yakın olmak	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
e) İlşıkide olunan kurumlara yakın olmak	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
f) Diğer yönetim kurumlarının Tarihi Yarımada'da yer alması	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
g) Merkeze yakın olmak	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Diğer					

2) Sizce teknolojinin ve iletişimin (bilgisayar kullanımı, internet ağı gibi) gelişmesi aşağıdaki faktörleri ne derece etkilemiştir? (Başka faktörler varsa lütfen diğer kısımda belirtiniz)

	Çok Etkili	Etkili	NeEtkili Ne Etkisiz	Etkisiz	Hiç Etkisi Yok
a) Çalışan personel sayısı	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b) Hizmet almaya gelen sayısı	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Diğer					

3) Sizce aşağıda belirtilen faktörler açısından kurumunuz ne derece yeterlidir?

	Çok Yeterli	Yeterli	Ne Yeterli Ne Yetersiz	Yetersiz	Hiç Yeterli Değil
a) Arsa alanı	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b) Bina alanı	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
c) Otopark kapasitesi	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
d) Servis araçlarının indirme-bindirme alanı	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

4) Sizce Tarihi Yarımada'da toplu ulaşım sistemlerindeki değişiklikler kurumunuza erişimi etkiledi mi?

	Olumsuz yönde	Olumlu yönde
a) Çok Etkiledi	(...)	(...)
b) Etkiledi	(...)	(...)
c) Ne etkiledi ne etkilemedi		
d) Etkilemedi		
e) Hiç etkilemedi		

Neden?.....

5) Kurumunuza erişimde aşağıda belirtilen ulaşım türlerinden hangisini kullanıyorsunuz?

- a) Yaya
- b) Bisiklet
- c) Kurumun personel servis aracı
- d) Toplu taşıma
- e) Özel Otomobil

6) Kurumunuzun çalışan personeli ve yine kurumunuzun bu binasına hizmet almaya gelenleri ulaşma biçimine göre 5'den 1'e kadar sıralayınız (5. en çok, 1. ise en az kullanılan ulaşım biçimini göstermektedir)

a) Çalışan personel

	5	4	3	2	1
- Yaya	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
- Bisiklet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
- Kurumun personel servis aracı	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
- Toplu taşıma	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
- Özel Otomobil	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

b) Hizmet almaya gelen

	4	3	2	1
- Yaya	(...)	(...)	(...)	(...)
- Bisiklet	(...)	(...)	(...)	(...)
- Toplu taşıma	(...)	(...)	(...)	(...)
- Özel Otomobil	(...)	(...)	(...)	(...)

7) Kurumunuzun mevcut yerinden bağımsız olarak (kurumunuz açısından) aşağıdaki kriterlerden olması gereken sizce en önemli üç seçenek hangileridir? Belirlediğiniz üç seçeneği 1'den (en önemliden) 3'e kadar önem derecelerine göre sıralar mısınız?

- a)prestijli bir mekanda yer almak
- b)kentin bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak
- c)kentin herhangi bir yerinde olmak
- d) merkezde olmak
- e)merkeze yakın olmak
- f)kentin dışında olmak
- g)tarihi çevre içinde yer almak
- h)ilişkide olduğu kurumların yer aldığı bölgede olmak

8) Sizce aşağıda belirtilen faktörler kurumunuzun mevcut yerinden bağımsız olarak genel anlamda kurumunuzun yerseçimi açısından ne derece önemlidir?

	Çok Önemli	Önemli	Ne Önemli Ne Önemsiz	Önemsiz	Hiç Önemli Değil
a)plan kararları	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
b)kentsel politikalar	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
c)mekansal alan yeterliliği	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
d)ulaşım-erişilebilirlik	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
e)çevresel faktörler	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
f)konum	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
g)..... mülkiyet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

9) Sizce ulaşımına bağlı olarak ancak, kurumunuzun mevcut yerinden bağımsız olarak (kurumunuz açısından) aşağıda belirtilen üç ayrı grubun kendi içinde en önemli kriter hangisidir? (Lütfen her grupta tek bir kriter işaretleyiniz)

1 Grup

- a)bölgesel ve şehirlerarası yollara yakınlık (D-100-eski E-5, TEM otoyolu)
- b)kentiçi anayollara yakınlık
- c)toplu taşıma güzergahlarına yakınlık
- d)ulaşım aktarma-transfer odaklarına (iskele, tren istasyonu, raylı sistemlerin çakıştığı durak istasyonu gibi) yakınlık

2.Grup

- a)gürültü kaynaklarından uzak olmak
- b)trafik yoğunluğundan uzak olmak
- c)güvenlik, iklimsel faktörler, bekleme sırasında vakit geçirilecek donatıların olması gibi çevre kalitesini etkileyen faktörler

3.Grup

- a)kurumun fonksiyonları için alan yeterliliği
- b)otopark alanı yeterliliği
- c)altyapı yeterliliği
- d)kolayca farkedilebilirlik, görülebilirlik

10) Kurumunuz çevresindeki trafik sorunları sizce hangi nedenlerden kaynaklanmaktadır?

.....

.....

.....

Ek 4 Tarihi Yarımada'da 2008 Yılı İtibariyle Oluşturulan Yeni Mahalleler*

- 1- Eminönü (Yavuzsinan, Sarıdemir, Demirtaş, Hoca Gıyasettin, Hacıkadın, Molla Hüsrev, Kalenderhane, Süleymaniye, Rüstempaşa, Tahtakale, Hobbyar, Mercan, Dayahatun, Sururi, Hocapaşa, Cankurtaran, Alemdar, Molla Feneri, Beyazıt, Balabanağa, Kemalpaşa, Mesihpaşa, Mimar Kemal, Nişanca, Saraç İshak, Katip Kasım, Muhsine Hatun, Şehsuvar, Mimar Hayrettin, Emin Sinan, Binbirdirek, Sultanahmet, Küçükayasofya)
- 2- Ayvansaray (Kasım Gürani, Molla Aşk, Avcıbey, Atikmustafapaşa, Balat Karabaş)
- 3- Balat (Katip Musluhiddin, Tevki Cafer, Hızır Çavuş, Tahta Minare, Hatip Musluhittin)
- 4- Yavuz Sultan Selim (Müftü Ali, Abdi Subaşı, Küçük Mustafapaşa)
- 5- Cıbalı (Haydar, Haraççı Karamehmet, Kasap Demirhun)
- 6- Zeyrek (Sinanağa, Hüsam bey, Kırkçeşme)
- 7- Ali Kuşçu (Şeyhresmi, Kırmastı)
- 8- Atıkali (Beyceğiz, Kocadede)
- 9- Servişali (Kariye-i Atik, Hamami Muhiddin)
- 10- Karagümrük (Neslişah, Hatice Sultan)
- 11- Hırka-i Şerif (Muhtesip İskender, Mimar Sinan, Keçeci Karabaş)
- 12- Akşemsettin (Hoca Üveys, Hasan Halife)
- 13- İskenderpaşa (İskenderpaşa, Sofular, Baba Hasan Alemi, Gureba Hüseyinağa)
- 14- Moşsa Gürani (Molla Şeref, Muratpaşa, Ördek Kasap)
- 15- Topkapı (Arpa Emini, Fatma Sultan, Beyazıdağa)
- 16- Mevlanakapı (Melek Hatun, Veledi Karabaş)
- 17- Şehremini (Deniz Abdal, İbrahim Çavuş, Ereğli)
- 18- Seyyid Ömer (Seyyid Ömer, Uzun Yusuf)
- 19- Haseki Sultan (Nevbahar, Keçi Hatun)
- 20- Silivrikapı (Arabacı Beyazıt, Cambaziye)
- 21- Cerrahpaşa (Cerrahpaşa, Davutpaşa, Kasap İlyas)
- 22- Aksaray (Kürkçübaşı, Çakırağa, Yalı, İnebey)
- 23- Sümbül Efendi (Ali Fakih, Hacı Hamza)
- 24- Kocamustafapaşa (Sancaktar Hayrettin, Abdiçelebi, Hacıhüseyinağa, Kocamustafapaşa)
- 25- Yedikule (Hacı Ehaddin, İmrahor)

* Parantezler içinde belirtilen isimler yeni mahallelerin hangi eski mahallelerden oluşturulduğunu açıklamaktadır.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı CENK HAMAMCIOĞLU

Doğum Tarihi 01.09.1977

Doğum Yeri İzmir

Lise 1988-1995 İzmir Özel Fatih Koleji

Lisans 1995-2000 Girne Amerikan Üniversitesi Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2000-2003 Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Bina Bilgisi Programı

Doktora 2003-2008 Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Şehir Planlama Programı

Çalıştığı Kurumlar

2001 Arketipo İç Mimarlık Bürosu

2001-devam ediyor YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Araştırma Görevlisi

MESLEKİ VE AKADEMİK UNVANLARI

2000 mimar

2003 yüksek mimar

BİLİMSEL YAYINLAR ve ÇALIŞMALAR

A-1 Kitap

Cenk Hamamcıoğlu, (2003), Turizmin Tarihi ve Özelliği Olan Yerleşmeler Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi, basılmamış yüksek lisans tezi, YTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, İstanbul, 2003,

Zekiye Yenen, Elif Örnek, Ebru Seçkin, Tuba İnal Çekiç, Cenk Hamamcıoğlu, Bora Yerliyurt, (2008), Bergama ve Yakın Çevresinde Turizme Alternatif Bir Bakış, Bergama Ticaret Odası Kültür Yayınları, ISBN: 978-9944-60-273-0, İzmir.

A-2 Makale (Kitap içinde bölüm)

Cenk Hamamcıoğlu, (2005), “İnsanoğlunun Antropolojik Gelişimi”, Planlama Felsefesi; Planlamanın Geleceği-Geleceğin Planlaması; Özgül M. D., Uzbek M. H., Gürel S., editörler, YTÜ Basım Yayın Merkezi, ss.73-100, İstanbul.

Cenk Hamamcıoğlu, Gülsüm Rüstemoğlu, Raquel Tardin, Ricarso Veludo, (2004), “Utrecht Central Station = Octopus User Friendly: Developing the Concept, Links and User Needs Satisfaction”, Utrecht New Central Station Young Planners’ Workshop, 40th International Society of City and Regional Planners-ISoCaRP in cooperation with the Ministry Of Transport, Public Works and Water Management/The Netherlands, 15-18 September’04, Geneva, Switzerland, pp.13-26,

A-3 Makale

Cenk Hamamcıoğlu, (2005), “Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım”, Planlama Dergisi 03/2005, ss:104-114,

Cenk Hamamcıoğlu, Senem Zeybekoğlu, (2006), “Fransa-Lüksemburg Sınır Bölgesinde Uluslararası Bir Çalışma; Kentsel Mekanların Eşikler Doğrultusunda Belirlenmesi”, Mimarist Dergisi 19/Bahar 2006, ss:68-72,

Cenk Hamamcıoğlu, (2006), “Banliyö Mahallelerinin Değişen Morfolojisi”, (Attilio Petruccioli’nin editörlüğünü yaptığı 1998 tarihli “Typological Process and Design Theory, MA: Aga Khan Program for Islamic Architecture” isimli kitapta yeralan Anne Vernez Moudon’un “The Changing Morphology of Suburban Neighbourhoods” isimli makalesinden çeviri, pp:141-57), Mimarist Dergisi 20/Yaz 2006, ss:82.89,

Aleksandra Stupar, Cenk Hamamcıoğlu, (2006), “Chasing the Limelight: Belgrade and Istanbul in the Global Competition”, Spatium, December, 13-14/2006, International Review, Belgrade, Serbia, pp.27-33,

Cenk Hamamcıoğlu, Senem Zeybekoğlu, (2007), “Kentsel Bir Laboratuvar Olarak İstanbul’un Konut Alanları”, Kent Gündemi Dergisi, Sayı:8, Şubat, 2007, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul, ss.73-76,

Cenk Hamamcıoğlu, Funda Kerestecioğlu, (2007), “Akdeniz’de Topoğrafyasını Koruyan Ortaçağ Limanları ve Turizmin Çevresel Etkileri: Alanya Hisariçi Mahallesi, Antalya İçkale Mahallesi, Girne Tarihi Liman Mahallesi”, MEGARON Planlama-Tasarım-Yapım YTÜ. Mimarlık Fakültesi E-Dergisi,2. Cilt, 2. Sayı, İstanbul, ss.108-132.

A-4 Bildiri

Zekiye Yenen, Funda Öztürk Kerestecioğlu, Cenk Hamamcıoğlu, Onur. Oruç, (2001), “Kıyıda Yer Alan Tarihi Kent Dokularında Sürdürülebilir Turizm İçin Model Önerisi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı - Bildiriler Kitabı, E. Özhan ve Y. Yüksel, editörler, Ankara, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi; İstanbul, 26-29 Haziran’01, ss. 237-249,

Cenk Hamamcıoğlu, Bora Yerliyurt, (2003), “Impacts of Tourism on the Urban Identity of Two Mediterranean Coastal Cities; Kyrenia and Alanya”, Proceedings of the Sixth International Conference on the Mediterranean Coastal Environment, Medcoast 03 7-11 October’ 03, Ravenna, Italy, ed., E. Özhan, v.1: pp.621-633,

Aleksandra Stupar, Cenk Hamamcioğlu, (2005), “Modifying the Urban Essence, Boosting the City Economy?”, Cogress Papers; Introduction and Short Outlines, 41st ISoCaRP World Congress: Making Spaces for the Creative Economy, 17-20 October’ 05, Bilbao, Spain, pp.29,

Bora Yerliyurt, Cenk Hamamcioğlu, (2005), “Entertainment and Culture Based Marketing of Cities in the Unifying World; Golden Horn Culture Valley Project, Istanbul”, 19th AESOP Congress Vienna 2005, Vienna, Austria, organized by Vienna University of Technology, 13-17 July’ 05, Books of Abstracts: The Dream of A Greater Europe, A. Voigt & A. Kanonier, editors, pp.267,

Cenk Hamamcioğlu, Zekiye Yenen (2006) Threshold Analysis for a Contemporary Sustainable Urban Form - Case of an Ancient Anatolian Settlement: Pergamum, NNUM Conference - Nordic and International Urban Morphology: Distinctive and Common Themes, 3rd.-5th. September’ 06, Stockholm, Sweden, organized by Royal Institute of Technology and International Seminar on Urban Form (ISUF), Book of Abstracts, pp.26,

Cenk Hamamcioğlu, Funda Kerestecioğlu, (2006), “Alanya’nın Kültürel Hafızası, Turizm ve Topografya-Hisariçi Mahallesi”, “Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri IV, 3-5 Kasım 2006, Alanya, ss.80-90,

Cenk Hamamcioğlu, Tuba İnal Çekiç, Zekiye Yenen, (2007), “Disintegration Due to Mass Tourism - Case of Coastal and Internal Zones of Northern Aegean District”, Cities Between Integration and Disintegration: Opportunities and Challenges, Selected Papers From 42nd ISoCaRP World Congress İstanbul 2006, ed., Enlil Merey, Z. & Vaggione, P., ISoCaRP, pp.365-375,

Mehmet Doruk Ozugul, Cenk Hamamcioğlu, Zekiye Yenen, (2007), “Attempts for Unoccupied Historical Urban Fabric Related to Spatial Organization, Solutions for Ayvalık Conservation Area”, Proceedings of SHH07 International Symposium Studies on Historical Heritage, 17-21 September’ 07, Antalya, ed., Arun, G., pp.221-228,

Cenk Hamamcioğlu, Bora Yerliyurt, Ali Kılıç, (2007), “Farklı Karakterdeki Kıyı Yerleşmelerinde (Turizm Alanlarının) Gelişim Süreçlerinin Turizm Eksenli Karşılaştırmalı Analizi Ayvalık, Alanya, Erdek”, Medi-Triology-CCC, V. International Gazimağosa Symposium, 8-10 October’ 07 Proceedings, Gazimağosa, ed., U.U. Dağlı, M. Faslı, Ö.O. Türker, K. Güley, C. Boğaç, P. Uluçay, pp.55-63,

Nilgün Erkan, Cenk Hamamcioğlu, Semiha Sultan Eryılmaz, (2007), “Akdeniz Kıyı Kentlerinde Tehditler ve Fırsatlar:Silifke Örneğinde İkinci Konutların Doğal Yapı ve Mekân Kültürüne Etkileri”, Medi-Triology-CCC, V. International Gazimağosa Symposium, 8-10 October’ 07 Proceedings, Gazimağosa, ed., U.U. Dağlı, M. Faslı, Ö.O. Türker, K. Güley, C. Boğaç, P. Uluçay, pp.129-137,

Nilgün Erkan, Cenk Hamamcioğlu, (2008), “Deterioration of the Environment and Undefined Structuring East Mediterranean Coasts of Anatolia”, Water and Urban Development Paradigms: Towards an Integration of Engineering, Design and Management Conference, 15-19 September’ 08, Taylor and Francis Group CRC Press / Balkema, Belgium, pp.169-175.

Poster Sunumu

Cenk Hamamcıoğlu, Bora Yerliyurt, (2003), “Impacts of Tourism on the Urban Identity of Two Mediterranean Coastal Cities; Kyrenia and Alanya”, Medcoast Conference, 03 7-11 October’ 03, Ravenna, Italy,

Bora Yerliyurt, Cenk Hamamcıoğlu, (2004), “Transformation of Waterfronts in Urban Region, Evaluation of Goldenhorn Region-İstanbul”, ISoCaRP 40th International Planning Congress, 18-22 Eylül’ 04, Geneva, Switzerland.

Atölye Çalışmaları

Utrecht New Central Station Young Planners’ Workshop, 40th International Society of City and Regional Planners-ISoCaRP in cooperation with the Ministry Of Transport, Public Works and Water Management/The Netherlands, 16-18 September’04, Geneva, Switzerland,

“Programme Europeen Enseignement Et Pratique Du Projet Urbain” International Urban Design Workshop, Architecture Faculty of Nancy, 09-27 Mayıs’ 05, Nancy, France.

Burslar

Akdeniz Araştırma Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Araştırma Bursu, 2002, Antalya,

Hollanda Ulaştırma Bakanlığı (Dutch Transportation Ministry) “Utrecht New Central Station Young Planners’ Workshop, 40th International Society of City and Regional Planners-ISoCaRP 16-18 September’04, Geneva, Switzerland” Katılım Bursu, 2004,

Katholieke Universiet–Leuven (Belgium) tarafından “Water and Urban Development Paradigms: Towards an Integration of Engineering, Design and Management Conference” Katılım Bursu, 15-19 September 2008.

Araştırma Projesi Çalışması

Zekiye Yenen, Elif Örnek, Cenk Hamamcıoğlu, Bora Yerliyurt, Ebru Seçkin, Tuba İnal Çekiç, (2007), Kentsel Sit Alanlarında Turizmin Kalkındırma Amaçlı Yönetimi (Bergama Örneği), YTÜ Bilimsel Araştırma Projeleri ve TÜBİTAK tarafından desteklenen araştırma projesi.

Çalışma Grupları – Döner Sermaye

Zekai Görgülü, İclal Dinçer, Ali Kılıç, Esin Aktuğlu Aktan, Cenk Hamamcıoğlu, (2002), Beşiktaş Belediyesi Köyiçi Yaya Yolu Düzenlemesi proje grubunda yer almak,

Ercan Koç, Ali Kılıç, Cenk Hamamcıoğlu, Bora Yerliyurt, (2004) Alanya Belediyesi-Alanya Ulaşım Planı proje grubunda yer almak,

YTÜ-AU-UNDP Erzurum-Erzincan-Bayburt Gelişme Projesi tasarım grubunda yer almak, 2004.

Proje Yarışması

2005 UIA İstanbul Kongre Vadisi Kentsel Tasarım Yarışması (katılım),

Zekiye. Yenen, Elif Örnek, Cenk Hamamcıoğlu, Bora. Yerliyurt, Ebru. Seçkin, Tuba. İnal Çekiç, (2006) Kuzey Ege’de Bir Kültür Havzası, Türkiye Seyahat ve Acentaları Birliği (TÜRSAB) Kültür Turizmi Proje Yarışması, birincilik ödülü, 29.10.2006.

Görevler

YTÜ Şehircilik Anabilim Dalı sekreteryalığı, 2002-2008,

YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Araştırma Görevlisi Temsilciliği görevi, 2004-2007,

YTÜ Mimarlık Fakülte Kurulunda Araştırma Görevlisi Temsilcisi olarak 2004-2007 arasında üyelik görevinde bulunmak,

YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde Akreditasyon ve Eğitimde Kaliteyi Yükseltme Kurulu Komisyonu, 2004- (devam etmekte),

Kültürel Etkinlikler Komisyonu, 2004-... (devam etmekte),

Uluslararası Toplantı Düzenleme Rehberi Komisyonu, 2007-... (devam etmekte).

Toplantı ve Sergi Düzenleme Komitesi

Planlama Eğitiminde 21. Yıl Sergisi düzenleme komitesi üyeliği, 2003,

YTÜ Mimarlık Fakültesi Öğrencileri Proje Sergisi düzenleme komitesi üyeliği, 2004,

14-18 Eylül’06 42st ISoCaRP World Congress, kongre düzenlemesinde ISoCaRP Yerel Organizasyon Komitesi – Sergi ve Mekan Düzenleme Yürütme Kurulu üyeliği, 2006.