

46070

T.C.
MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR ve BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

METROPOLİTEN KENTLERDE, TARİHİ KENT MERKEZLERİ İÇİN
BİR TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ ÖNERİSİ :
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

BİLGE ULUSAY

DANIŞMAN : Prof. Dr. MEHMET ÇUBUK

DOKTORA TEZİ

İSTANBUL - EKİM 1995

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
İÇİNDEKİLER	II
TÜRKÇE ÖZET	VII
ALMANCA ÖZET (ZUSAMMENFASSUNG)	IX

GİRİŞ	1
1. Sorunun Tanımlanması	1
2. Çalışmanın Amacı	6
3. Konunun Sınırlandırılması - Kapsamı	7
4. Araştırma Yöntemi	8

BÖLÜM 1

TARİHİ KENTSEL MERKEZLERDE ULAŞIM	10
1.1. Gelişim Sürecinde Kent Strüktürü ve Ulaşım Etkileşimi	
Kentsel Strüktür ve Ulaşım, Kentsel Gelişim ve Ulaşım	12
1.2. Tarihi Kent Merkezi ve Ulaşım	14
1.2.1. Tarihi Kent Dokusu	14
1.2.2. Kent Merkezi	15
1.2.3. Tarihi Kentsel Merkezlerde Geleneksel Yol Dokusu ve Ulaşım Eylemi	16
Kamusal Ulaşım Sistemi, Bireysel Trafiğin Kamusal Trafiğe Aktarılması (Park & Ride), Yaya Alanları ve Yaya Alanlarının Düzenlenmesi, Dükkanlı Yaya Geçitleri (Pasajlar), Yeraltı Yaya Geçitleri, Trafiğin Rahatlatılması, Konut Alanlarında Ulaşım Düzenlemeleri	
1.3. Tarihi Kentsel Merkezde Ulaşım Sisteminin, Tasarım Kavramı İçinde Değerlendirilmesi	25
1. Bölüm Sonucu	27
1. Bölüm Kaynakları	28

BÖLÜM 2

BAZI YABANCI ÜLKELERDE KENT BÜTÜNÜ ve TARİHİ KENTSEL MERKEZLERDE ULAŞIM SİSTEMİ ÖRNEKLERİ

	29
2.1. Budapeşte Kent Bütününde Ulaşım	31
2.1.1. Kent Strüktürü	31
Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yerleşme Strüktürü, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi	
2.1.2. Ulaşım Sistemi	34
Ana Ulaşım Arterleri, Uzak Çevre Bağlantıları, Toplu Taşım Ağı, Ulaşım Planlaması	
2.1.3. Tarihi Merkez ve Ulaşım	39
2.2. Prag Kent Bütününde Ulaşım	47
2.2.1. Kent Strüktürü	47
Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yerleşim Yapısı, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi	
2.2.2. Ulaşım Sistemi	50
Kamusal Ulaşım Ağları	
2.2.3. Tarihi Merkez ve Ulaşım	52
2.3. Viyana Kent Bütününde Ulaşım	59
2.3.1. Kent Strüktürü	59
Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yerleşme Strüktürü, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi	
2.3.2. Ulaşım Sistemi	64
Uzak Çevre Ulaşımı, Kamusal Taşım Sistemi, Kent Gelişme Planı ve Ulaşım Planlaması, Veri Bankası Sistemi	
2.3.3. Tarihi Merkez ve Ulaşım	69
Yeraltı ve Yerüstü Tasarım İlkeleri, Trafığı Sakinleştirme Önlemleri	
2. Bölüm Sonucu	78
2. Bölüm Kaynakları	79

BÖLÜM 3

İSTANBUL'UN KENTSEL GELİŞME SÜRECİNDE TARİHİ YARIMADA SUR İÇİ ULAŞIM SİSTEMİ

	80
3.1. Sur İçinin İstanbul Metropoliten Alanı İçindeki Konumu ve Strüktür Analizi	80
3.1.1. Kent Strüktürü	81
Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, İskan Strüktürü, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi	
3.1.2. Ulaşım Sistemi	84
Yol Ağı, Toplu Taşıım Sistemi, Yaya Trafığı, Yaya Alanları ve Bölgeleri	
3.1.3. İstanbul Metropoliten Alanının ve Tarihi Merkezin Planlama Kararları İçindeki Önemi	87
3.1.3.1. 1980 Yılı Metropoliten Nazım Planı	89
3.1.3.2. 1994 Revizyon Nazım Planı	90
3.1.3.3. 1990 Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı	92
3. Bölüm Sonucu	94
3. Bölüm Kaynakları	97

BÖLÜM 4

İSTANBUL SUR İÇİ TARİHİ KENTSEL MERKEZ ÖRNEĞİNDE USSAL BİR KİTLE TAŞIM SİSTEMİ ÖNERİSİ: Model Denemesi

	98
4.1. İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde, Kitle Ulaşım Sistemine Yaklaşım Saptamaları	98
4.2. Tarihi Yarımada İçin Bir Ulaşım Modeli	102
4.3. Öneriler	115

SONUÇ

125

ÖZGEÇMİŞ

131

HARİTALAR

- 2.1. Budapeşte Kent Strüktürü
- 2.2. Budapeşte Tarihi Kent Merkezine Erişilebilirlik
- 2.3. Prag Kent Strüktürü
- 2.4. Prag Tarihi Kent Merkezine Erişilebilirlik
- 2.5. Viyana Kent Strüktürü
- 2.6. Viyana Tarihi Kent Merkezine Erişilebilirlik

PLANLAR

- 3.1. 1980 Yılı İstanbul Metropolitan Nazım Planı
- 3.2. 1990 Yılı İstanbul Tarihi Yarımada İmar Planına Göre, Önerilen Koruma Bölgeleri ve Fonksiyon Alanları Dağılımı
- 3.3. İstanbul Metropolitan Kenti 1993 Yılı Mevcut Durumu

ŞEKİLLER

- 1.1. Kentsel Yapı-Ulaşım Ağı Etkileşimi
- 1.2. Tek Merkezli ve Çok Merkezli Kent Sistemi
- 1.3. Kentsel Mekanın, Hareket Kanallarında Algılanması
- 1.4. İnsanın Net Algılama Alanı
- 4.1. Tarihi Yarımada'nın Kesişim Noktaları, Bağlantı ve Zon Analizi
- 4.2. Tarihi Yarımada'ya Erişilebilirlik Konsepti
- 4.3. Sayım Kesim Noktaları

ŞEMALAR

0. Araştırma Yöntemi Aşamaları
- 2.1. Coğrafi Mekanda Budapeşte, Prag, Viyana ve İstanbul'un Konumu
- 2.2. Tarihi Kent Merkezleri Ulaşım Sistemi Analitik Modelleri
- 3.1. Tarihi Yarımada'nın İstanbul Metropolitan Alanı İçindeki Konumu
- 4.1. Tarihi Yarımada'da Erişilebilirlik Modeline Yaklaşım
- 4.2. Kent Strüktürü İçinde, Kitle Ulaşım Sistemi Gelişme Stratejisi (kısa vadeli çözüm önerisi)
- 4.3. Gelecekte İstanbul Sur İçi - Kent Strüktürü İçinde, Kitle Ulaşım Sistemi Gelişme Stratejisi (uzun vadeli ideal çözüm önerisi)

TABLÖLAR

- 1.1. İstanbul Kenti ve Tarihi Yarımada Nüfus Artışı (1985-90)
- 1.2. Kamusal Ulaşım Araç Türleri
- 2.1. Prag Kentinde, Nüfus Dağılımı ve Gelişimi (1981-1991)
- 2.2. Viyana Kentinde, Nüfus Dağılımı ve Gelişimi (1981-1991)
- 4.1. Farklı Kullanıcı ve İşlevler ile Ulaşım Modlarının Tartışılması
- 4.2. Özel ve Kamusal Taşım Modları ile Yoğun Tarihi Alanı Kullanıcı Sayısı



ÖZET

Yaşayan bir organizma olarak kent, nüfus artışı merkezden dışa doğru nüfusun kayması, politik değişim veya yapısal genişlemeler vb. gibi dış etkenlerle değişmektedir. 20.yy.'ın ortalarında daha fazla kentsel alan gerektiren ve kalite kaybına neden olan motorlu taşıtın sürekli artması, kent silüetini ve kent içindeki yaşamı değiştiren yeni bir etken olmuştur. Buna karşın yaklaşık yirmi yıl önce planlı gelişmiş batı ülkelerinde öncelikle kent içi büyük ulaşım düzenlemeleri, trafiğin sakinleştirilmesi ve yayalar için dolaşım alanlarının yeniden kazanılması gündeme gelmiştir.

Dış ülkelerde ve ülkemizdeki pek çok kentte bu konunun karışıklığı nedeniyle planlama, uygulama, yapı tekniği, sosyolojik ve hukuki sorunlarla karşılaşmaktadır. Sorunların çözümüne katkıda bulunmak amacıyla hazırlanan bu tez, kent planlamanın bir çalışma alanı olan kentsel tasarım bakış açısında ve konunun teknik yönüyle ilgilenen bir çalışmadır.

İstanbul tarihi yarımadaının gündüz nüfus yoğunluğu ve imalathaneler nedeniyle artan otomobil sayısı, ulaşım koşullarında kritik bir aşamayı gündeme getirmiş ve bu sorun geleneksel kent dokusunu tehdit edici boyutlara ulaşmıştır. Bu araştırma ile seçilen örnek alan sur içinin, kent bütünü ile bağlantılı erişilebilirlik olanaklarını geleceğin İstanbul kent gelişimine uyumlu hale getirmeye yardımcı olacak önerilerin getirilmesi ve tartışmaya açılması amaçlanmıştır.

Tez, analitik bir inceleme ve buna dayanan değerlendirmeler çerçevesinde geliştirilmiş, araştırma yöntemi ve genel kuramsal açıklamalar sonuca yaklaşımda yardımcı olmuştur.

Araştırma;

(1) Sorun tanımı ve temel kavramlar (1.Bölüm)

(2) Analiz (2. ve 3.Bölüm)

(3) Sentez ve çözüm (4.Bölüm)

olmak üzere üç aşamadan ve dört bölümden oluşur.

Birinci bölümde, tarihi kent merkezlerindeki ulaşım eylemine dayanan bir araştırma hedeflenmiş ve çıkış noktasını kentsel tasarım öğelerinin sergilenmesi oluşturmuştur. Aynı zamanda kentin fiziksel dokusunu yansıtan bu elemanlardan özellikli alanlar ve yol sistemi

içinde ulaşılabilirlik biçimi incelenmiştir. Ayrıca, bu bölümde Atina Bildirgesi'nin günümüzde geliştirilmesi gereğine değinilerek kentsel strüktür ile kentsel gelişim-ulaşım etkileşimi özetlenerek, tarihi kent dokusundaki ulaşım sistemi düzenlemelerinin esasına dayanan kavram ve kabuller açıklanmıştır.

Tezin analiz aşaması iki ayrı bölümden oluşur. Yabancı ülke deneyimlerinin ele alındığı ikinci bölümde, İstanbul ve seçilen örnek alan ile ilgili erişilebilirlik sorunlarının planlı gelişmiş ülkelerin bazı kentlerindeki çözümlenme biçimleri incelenmiş ve ilk bölümde saptanan tasarım ölçütleri altında değerlendirilmiştir. Üçüncü bölümde ise, İstanbul Tarihi Yarımada için durum analizi yapılmış ve ulaşım eylemi kent gelişimi içinde Nazım Plan ve Uygulama İmar Planı kararları çerçevesinde irdelenmiştir. Tarihi merkez - ulaşım ve tasarım ilişkisi, eldeki kuramsal bulgularla sınanmıştır. Bu bağlamda, farklı gelişmişlik düzeyindeki kentler ile seçilen örnek alan aynı zaman dilimi içinde incelenmiştir. Eksiklikler; tarihi kente uyumlu bir ulaşım sisteminin olmayışı, farklı toplu taşıma araçlarının bütünleşmemesi ve entegre olmaması aktarma olanakları, çevre ve yaşam kalitesine katkıda bulunacak öncelikler ve kısıtlayıcı önlemlerin yetersizliği gibi özetlenebilir.

Son aşama olan dördüncü bölümde ise, örnek alanda kitle ulaşım sistemine yaklaşım amacıyla saptamalar ve tarihi çevredeki yaşam kalitesi ile ilişkili erişilebilirlik koşullarını iyileştirici önermeler ortaya konmuştur. Bu önermeler;

- fiziksel doku (işlevler) ile kullanıcı talepleri ilişkisinin dengesi,
- fiziki, ekonomik ve sosyal altyapı boyutları içinde değerlendirme,,
- kullanıcının eğitilmesi

olarak belirlenmiştir.

ZUSAMMENFASSUNG

Eine Stadt-als lebender Organismus-verändert sich, bedingt durch äußere Einwirkungen wie Bevölkerungszuwachs-verschiebung nach außen, noch dazu, politische und strukturelle Veränderungen.

In der Mitte des 20. Jahrhunderts, der Zuwachs von der Motorfahrzeug benötigt mehr Raum und verschlechtert die Lebensqualität und sowie des Stadtbildes.

Diese Problem-Thema vor ca. 20 Jahren wurden als Tagesgespräch auf dem Tisch gelegt; in der Verkehrsplanung von westlichen Großstädten wurden im innerstädtischen Bereichen Verbesserungen in den Erschließungen sowie Verkehrsberuhigungen und die Wiedergewinnung von Bewegungsräumen im Fußgängerbereichen berücksichtigt.

In ausländischen und inländischen vielen Städten liegen diese schwierige Themenkomplex im Bereich von planerischen praktischen, bautechnischen, soziologischen und juristischen Problemen vor.

Diese These als Hilfe zu den Lösungsvorschläge vorgelegt; befaßt sich im technischen Hinsicht in der Stadtplanung im Blickwinkel von stadtgestalterischen Aspekt.

Enorme Bevölkerungsdichte, dessen historischen Halbinsel der Gewerbe-Gebiete tagsüber mit dem Zuwachs der Fahrzeugmenge bringt kritische Zustände in den Stadträumen, dadurch verschlechtert die Lebensqualität.

Mit dieser Forschungsarbeit wurde gezielt, in dem gewählten Versuchsraum (historische Halbinsel bis zur Stadtmauer hinein) gesamte Stadtstruktur mit gesamten Erschließungen, Teilverbindungen und Erreichbarkeiten in der zukünftigen Stadtentwicklung Istanbul's mögliche Lösungsvorschläge vorzubereiten.

These wurde mit der analytischen Untersuchung entwickelt, im Rahmen vorhandenen theoretischen Verfahren bewertet und resultiert.

Forschungsstufen:

1. Problemstellung und Grundbegriffe
2. Analyse (erste Teil: Budapest, Prag, Wien)

3. Analyse (zweite Teil: Istanbul Halbinsel)

4. Synthese und Lösung

Kapitel 1: Verkehrsnetzen in der historischen Orten (Zentren) Hinblick auf Stadtgestaltungselement in der Planungsphase wurde als Grundstein genommen. Erreichbarkeit in der Erschließungsmöglichkeiten wurden untersucht. Mit Hilfe AthenCharta (Stadtstruktur, Stadtentwicklung und Verkehr) gegenseitige Einwirkungen im Bereichen von historischen Kern wurden berücksichtigt.

Kapitel 2. In den oben genannten Europäischen Städten als gewählten Orten wurden Verkehrsmäßigen Verbindungen untersucht, dadurch Gestaltungskriterien im Bereich vom 1.Kapitel als Basis angenommen.

Kapitel 3. Im Istanbul Halbinsel Bereich wurden bestanden Zustand mit Hilfe Stadtentwicklung und Bebauungsplan untersucht.Hiermit wurde die Resultat vom Kapitel 2 verglichen. Ergebnisse bezieht sich an den jetzigen Zustand. Hier wurde fehlende notwendige Anpassung an der historischen Umgebung keine Einheitlichkeit im Bereich von dem öffentlichen Verkehrsmittel und Verbindungen, ohne Integrationen von Umsteigen, keine Priorität für Leben und Lebensraum Verbesserungen, fehlerhafte, fehlende Verkehrsordnung.

Kapitel 4. Vorschläge werden auf eine bessere öffentliche Personen -bewegungs- system und Verbesserung von Lebensqualität geklärt,

die sind;

- städtische Raumgestaltung
- kommunale Verkehrspolitik
- gemäß Gestaltungskriterien, Anpassung an vorgeschlagenen System.

GİRİŞ

I. SORUNUN TANIMLANMASI

Bu çalışmanın inceleme alanı İstanbul kent bütünü ve eski kent merkezi (sur içi), son yıllarda çok yüksek bir konut ve nüfus yoğunluğuna sahne olmaktadır. Metropoliten kent; plansız yayılma ve aşırı bir nüfus artışı ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bu sorunun etkileri, bugün olumsuz şekilde ulaşım da yansımaktadır. Nüfus artışı ve trafik kargaşası; amaçlanan doğrusal kent gelişim modelini ciddi biçimde güçleştirmekte ve dolayısıyla, İstanbul metropoliteninin ana sorununu oluşturmaktadır.

İSTANBUL'UN NÜFUS ARTIŞI

Sözkonusu nüfus artışı denetlenememektedir. Bu artış; hem doğal nüfus artışına, hem de göçe bağlıdır. Son resmi istatistikler (1990); Türkiye Nüfusunu 56,4 milyon, İstanbul il nüfusunu 7.3 milyon, İstanbul'un yıllık nüfus artışını ise, %44.78 olarak göstermektedir.

Bu büyük nüfus artışı, konut gereksinimi dolayısıyla kentsel alanın genişlemesine bağlı sorunları ortaya çıkartmaktadır. İstanbul Kentsel Gelişme planının ilkeleri dışında bir yönetime göre gelişmesi, şehircilik sorunlarının nedenini oluşturmaktadır.

Endüstrileşmiş ülkelerdeki uygulamalardan sonra, gelişmekte olan ülkelerde ortaya çıkar işlev (konut-işyeri bölgeleri) ayrımının, olumsuz etkileri görülmüştür. Bu durum, İstanbul'da karmaşık bir taşıma sistemi ve aşağıdaki sorunları ortaya çıkarmıştır.:

- uygun olmayan kullanımlar nedeniyle, arsa fiyatlarındaki aşırı artışlar,
- yerel yönetimlerde görevli kişilerin meslek dışından olmaları, eğitimsizlikleri ve tarihi çevreye duyarsızlıkları, Nazım Plan ve diğer planlarda öngörülen yoğunluk arttırmaları,
- yetersiz yeşil ve boş zamanları değerlendirme alanları,
- endüstrileşme, yoğun trafik ve altyapı sistemlerindeki eksiklikler nedeniyle oluşan çevre kirliliği,
- işlevlerarası bağlantı ve gereksinimlerin giderilmesindeki eksiklikler,
- iş-konut arası yolculuğun uzunluğu,

- yaya mekanları kültürünün yitirilmesi.

v.b.ni ortaya çıkarmıştır.

İSTANBUL BÜTÜNÜNDE ULAŞIM

Trafik sıkışıklığı; meslek adamları, politikacılar ve basının artan ölçüde tartışma konusunu oluşturan sürekli bir sorundur.

İstanbul metropoliten kenti, gelişmekte olan ülkelerin milyonluk kentlerindeki tipik görünümü yansıtmaktadır. Çünkü:

- o Hızlı ve denetimsiz nüfus artışı ile yapılanmış alanların satın alma koşulları, konut sahiplerinin yaşam tarzını ve kalitesini etkilemektedir.
- o İstanbul halkının büyük bir çoğunluğu toplu taşıma araçları ile seyahat etmek zorundadır. Ancak, eski, yeterince geliştirilmemiş ve motorlu trafikten arınmamış bir ulaşım sistemi işletmemektedir.
- o Kent halkının yaklaşık üçte ikisi konut-işyeri arası trafiğine katılan kitledir. Merkez dışından iş yerine gidiş-dönüş, ortalama 3-4 saat sürmektedir.
- o Özel araçların yanısıra, İstanbul kitle taşımacılığının önemli yükünü taşıyan otobüs ve dolmuşlar, kentin havasına günde 400 kg. zehirli gaz eklemektedirler.
- o İstanbul'un yol ağı, yetersizdir ve ulaşım gereksinimini sağlayan ulaşım alanları ussal kullanılmamaktadır.
- o İstanbul için bir kamusal ulaşım politikası ve bir Ana Ulaşım Planı yoktur.
- o Ulaşım planı ile Nazım plan bütünlüğü ve plan ile uygulama arasındaki denge kurulamamıştır. Oysa, detay planlarının bolluğu dikkat çekicidir. Kapsamında kısmi ulaşım çözümleri bulunan eylem planları uygulanmamaktadır. Pek çok yüksek binanın, (örneğin; 23 gökdelen projesinin) ulaşım etkileri gözönüne alınmamıştır.
- o Finansal kaynaklar amaca uygun kullanılmamaktadır. Böylece, ucuz malzeme kullanımı ve kısa vadeli projelere dayalı uygulamalar lüks çözümlere dönüşmektedir.

- o Kamusal taşıma araçlarının belkemiğini oluşturan otobüs, dolmuş ve minibüsler diğer araçlarla aynı yolları paylaştıkları için, hareket yetenekleri çok kısıtlı ve hızları yavaştır.
- o Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı banliyö taşımacılığının, diğer toplu taşıma sistemleri ile entegrasyonu yetersizdir.
- o Şimdiye dek yapılan girişimlerde ulaşım ağırlıklı uygulamaların çok azında kamuoyuna ön bilgi verilmiş yada danışılmıştır. Halkın katılımı yoktur.

İstanbul kent bütününde; yukarıdaki ana ulaşım sorunlarını yaratan genel etkenlerden sonra, örnek alan olarak seçilen Tarihi Yarımada'daki başlıca sorunları şöyle sergilemek olasıdır:

- İstanbul metropoliten kentinde nüfus, beş yıllık dönemde (1985-90) artarken, Tarihi Yarımada'da ise azalmıştır. Kent merkezinden dışa doğru bir nüfus kayması görülmüş ve (bkz.Tablo 1.1)bu da gece ve gündüz nüfusu arasındaki farklılığı ortaya çıkarmıştır.

Tablo 1.1. İstanbul Kenti ve Tarihi Yarımada'da Nüfus Artışı (1985-90)

	1985	1990	Nüfus Artışı (%)
İSTANBUL Anakent Belediyesi sınırları içindeki alanda	5.475.982	6.620.241	21
EMİNÖNÜ	93.383	83.444	- 12
FATİH	497.459	462.464	- 7.6

Kaynak: DIE 1990 Nüfus Sayımı, Ankara 1991

- Potansiyel değeri yüksek, ancak kötü yapılanma, her kesimde yarımada'nın en belirgin özelliğini yansıtmaktadır.
- İmalat ve ticaret işlevleri fiziksel çevreyi olumsuz etkilemektedir. Bu işlevlere hizmet eden motorlu araçlar ve bazı imalat işlevlerinden kaynaklanan aşırı gürültü, kirlenme ve koku çevreye zarar vermektedir.
- Tarihi Yarımada'da, yöre sakinleri genellikle düşük gelir gruplarından oluştuğu için, çevre (sokak ve yapılar) bakımsızdır.
- İşınsal (radyo-konsantrik) gelişimin bir parçası olan Tarihi Yarımada'nın yol ağı, yeterince gelişmediğinden, mevcut yollar özel ulaşım için yeterli değildir (Bkz.s.2,sorun 5)

- İstanbul trafiğine katılan özel araç sayısı her geçen gün artmakta ve herkes özel otosu ile kıta değiştirmek ya da kent merkezine kadar ulaşmak istemektedir.
- Konut yoğunluğu artmasına karşın, mevcut yolların kapasitesinin bu yoğunluğa hizmet edecek derecede iyileştirilmesi konusunda hiçbir önlem alınmamıştır. Yol profilleri yoğun trafik için dardır.
- Mevcut toplu taşıma sistemleri yetersiz kalmaktadır. Araç türleri çok fazla (banliyö treni, otobüs, minibüs, vapur, deniz otobüsü ve “hızlı”, “çağdaş” tramvay) olmasına rağmen, sürekli artan yolcu sayısının gereksinimini karşılayamamaktadır.
- Gerçek anlamda bir raylı taşıma sistemi, kentin ulaşım sorununun en yoğun olduğu tarihi merkez dışında başlatılmıştır. Oysa bu uygulama; merkezden çevreye doğru yüksek kapasiteli raylı sistemlerin geliştirilmesi, evrensel ilkesine ters düşmektedir.
- İstanbul Anakent Belediyesi’nin inşa ettiği ve işletmeye geçen “çağdaş tramvay” olarak adlandırılan sistem, tarihi cevheri olumsuz bir biçimde kesmektedir ve kullanılan metro vagonları ile kentin çehresi değişmiştir. Kent gelişmesine paralel güncel uygulamalar getirilirken, tarihi çevre karakterinin korunmasına özen gösterilmesi gerekliliğine inanmış bir belediye (kent idare birimi) şimdiye dek göreve gelmemiştir.
- “Çağdaş Tramvay” hattı ile, yarımada’daki ulaşım sorunu yeterince çözülmemiştir. Tramvay Aksaray-Beyazıt kesiminde, özel araç ve otobüsle aynı yolu paylaştığı için tam bir karmaşa yaşanmaktadır.
- Çağdaş tramvay hattını (Aksaray-Sur arasında), özel taşıt ve otobüs yolundan ayıran beton profiller, çevre estetiğini çok olumsuz etkilemektedir.
- Aksaray-Sirkeci tramvay hattında, tarihi dokunun kimliğine uygun olmayan (fazla sayıda elde bulunan hızlı tramvay) vagonları işletilmektedir. Bu vagonların yüksek platformlu olması, istasyonlardaki peronların yoldan yaklaşık 80-85 cm. yükseklikte yapılmasına neden olmuştur. Bu durum, yaşlı ve sakat kimseler veya çocuk arabalı anneler gibi özel durumdaki kullanıcıların gereksinimlerinin dikkate alınmadığı sonucunu ortaya çıkarmıştır.
- Aksaray-Esenler hızlı tramvayı ile çağdaş tramvayın Aksaray’daki entegrasyonu zayıftır ve iki taşıma modu arasında yaklaşık 200 m. yürüme mesafesi vardır. Örneğin;

Sirkeci'den Otogar'a gitmek isteyen bir kullanıcının burada yükü ile aktarma yapması çok güçtür.

- Sınırlı turistik alanlar dışında belirgin bir yaya dolaşım ağı yoktur. Mevcut yaya aksları (Beyazıt-Sultanahmet arası ve Nuruosmaniye yaya yolu) ise yetersizdir.
- Kısıtlı otopark alanları nedeniyle, tarihi meydanlar ve caddeler, özel araçlar tarafından park yeri olarak kullanılmaktadır. Son yıllarda kent turizminin artmasıyla görülmeye değer tarihi odaklar yakınında otobüs park yeri eksikliği bulunmaktadır.
- Yaya mekanları olması gereken önemli yapıların çevreleri, meydanlar ve dar sokaklar, otomobilin sürekli çiğnediği alanlardır. Otomobilin zehirli gazları, doğal çevrenin yanısıra, tarihi eserlerin yapı malzemesinin kimyasal bileşimini de olumsuz etkilemektedir (bkz. s.2 Genel Sorunlar 4).
- İstanbul'un batı yakasının önemli bir toplu taşıma aracı olan, Sirkeci-Halkalı arasındaki banliyö hattının istasyon noktalarında diğer toplu taşıma sistemleri ile entegrasyonu yetersizdir.
- Hem uzak çevre (uluslararası ve ulusal) hem de yakın çevre (banliyö) taşımacılığının ana terminal noktası (Sirkeci) yoğun tarihi alan içinde bulunmaktadır.
- Yüzlerce yıllık tarihi geçmişi olan ve izlerini günümüzde de yansıtan bu özellikli kentsel bölge, hem kamusal hem de bireysel taşıma araçları ile transit geçiş alanı olarak kullanılmaktadır.
- Tarihi sur içinde hizmet veren toplu taşıma hatlarının düzenlenmesinde; estetik ve görsel değerleri vurgulayan yol profilleri ve terminal/aktarma noktalarında kullanıcıların güvencesi ve rahatlığı dikkate alınmamıştır. Durak tasarımında estetik kaygılara yönelik çevre ve yaşam kalitesinin ön plana alınması ve eski kent silüetini tehlikeye düşürmemesi için genel tasarım ilkeleri çerçevesinde bütünleşmiş proje ve uygulamaların eksikliği saptanmıştır.

2. ÇALIŞMANIN AMACI

Bu çalışma ile;

- o Gerek planlama ve tasarım kararları, gerekse uygulama yönünden gelişmiş ülkelerin bazı büyük kentlerinin ulaşım sistemlerinin kent strüktürleri içinde incelenmesi,
- o Rasyonel, uzun vadeli ve kalıcı kitle ulaşımı çözümlerine göre gerçekleştirilmiş deneyimlerin ışığında, tarihi merkezlerdeki düzenlemelere ilişkin bulguların elde edilmesi,
- o Pek çok dönem (Byzantion ve Septimus Severus Dönemi, Konstantin Çağı, Teodosius ve Osmanlı İmparatorluğu Dönemi) içinde büyüyen ve halen yaşamını sürdürebilen İstanbul Tarihi Yarımada için, örnek bir alan çalışması ile durum tesbiti yapılması,
- o Planlama kararlarının da dikkate alınmasıyla bir model denemesi,
- o Tarihi kentsel doku için önerilen ulaşım düzenlemesinin tasarım ölçütlerine göre değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Bu düzendeki amaçlar;

- o Eksiklikleri gidermek, sorunları çözümleyici önlem ve önerilerle kitle ulaşım sisteminin düzeltilmesi,
- o Böylece yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı,
- o İletişim olanaklarının ve güvenliğinin artırılması için bir çıkış noktası oluşturacaktır.

3. KONUNUN SINIRLANDIRILMASI VE KAPSAMI

Bu çalışmanın konusu; araştırma zaman ve objektiflik süresince yan disiplinler içinde düşünmek ve detayda çıkmaza girmek gibi tehlikeleri de beraberinde getirmiştir. Bu nedenle, konunun sınırlandırılması, mekan, zaman ve bilgi (belge) ölçütlerine göre saptanmıştır.

o Mekansal sınırlama:

Yabancı ülke örneklerinin araştırılmasında, metropol kentin ayrıntılı bir karşılaştırması hem bir ekip işi olduğu için, hem de yeterli bilgiyi toplamak uzun süre gerektirdiği için, Budapeşte, Prag ve Viyana ile sınırlandırılmıştır. Bu kentlerin fiziksel çevre özelliklerinin esasları, belediye idare sınırları ile tarihi kent çekirdeği ve yakın çevresi içinde incelenmiştir. Diğer taraftan bu çalışma, İstanbul metropoliten kenti içinde Eminönü ve Fatih ilçelerinden oluşan Tarihi Yarımada'yı da kapsamaktadır.

o Zamana ait sınırlama:

Yabancı ülke metropol kentlerinin yapısal gelişimi içinde geçmişe ilişkin bulgulardan kısaca söz edilmiştir. Ancak, çalışmanın bütünündeki araştırmalar, yaşadığımız zaman dilim kapsamındadır.

o Bilgi/Belge sınırlaması:

Hazırlık aşamasında, özellikle Viyana kenti ve ulaşımı ile ilgili harita bazında pek çok dokümana ulaşılmıştır. Ancak, diğer iki kent ile kıyaslamasının yapılabilmesi için aynı ölçekte (1/180.000) ve ifade birliğinde sınırlanması gereği duyulmuştur. İstanbul kenti ve Tarihi Yarımada için de 1980 Nazım Planı, 1992 yılı hava fotoğrafı ve 1994 Revizyon Nazım Planından yararlanılarak, tesbitler 1/286.000 ölçekli paftaya aktarılmıştır. 1990 Tarihi Yarımada İmar Planı ve 1993 Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarından elde edilen tüm bilgiler ise, 1/24.000 ölçekli pafta üzerine işlenmiştir.

4. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Bu çalışma ile, İstanbul tarihi kent merkezi ulaşım sistemine dönük eylemlerin yetersizliği olarak tanımlanan ve tezin araştırma alanını belirleyen temel sorunun çözümlenmesine dayanan bir yaklaşım izlenmiştir.

Tezde, analitik araştırmaların ve elde edilen bulgular ile erişilebilirliğin iyileştirilmesi amacıyla sunulan önerilerin bir tartışma zemini oluşturması tasarlanmıştır.

Bu çalışma, üç aşamadan oluşmaktadır:

1. Sorunu Belirleme
2. Gözlem
3. Varsayımların saptanması, hipotezlerin kurulması ve test edilmesi (Şema 0.)

Araştırmaya gözlemlerle başlanmış ve bu aşamada tezin konusuyla ilgili kavramlar genel çizgileriyle ortaya konmuştur. Bu kavramların tasarım genel ölçütleri içinde değerlendirilmesi aşamasından sonra, monografik türü araştırma bazı gelişmiş kentlerin ve seçilen örnek alanın yapısını yansıtan niteliklerin incelenmesine olanak vermiştir. Bu yöntem ile sorunun çözümlenmesine dayanan genel ilkelere ulaşmak amaçlanmıştır. Mevcut durum hakkında tanıtıcı bilgiler veren bu çalışmalar, “tümevarım”* yaklaşımı ifade eder**

Çalışmayı sonuca götürmeye yarayan veri kaynakları; kitap, bildiri, makale, rapor ve plan gibi çeşitli belgeleri ve zaman zaman İstanbul’da yaşayanlarla yapılan görüşmelerin sonucu elde edilen bilgi ve belgeleri kapsar.

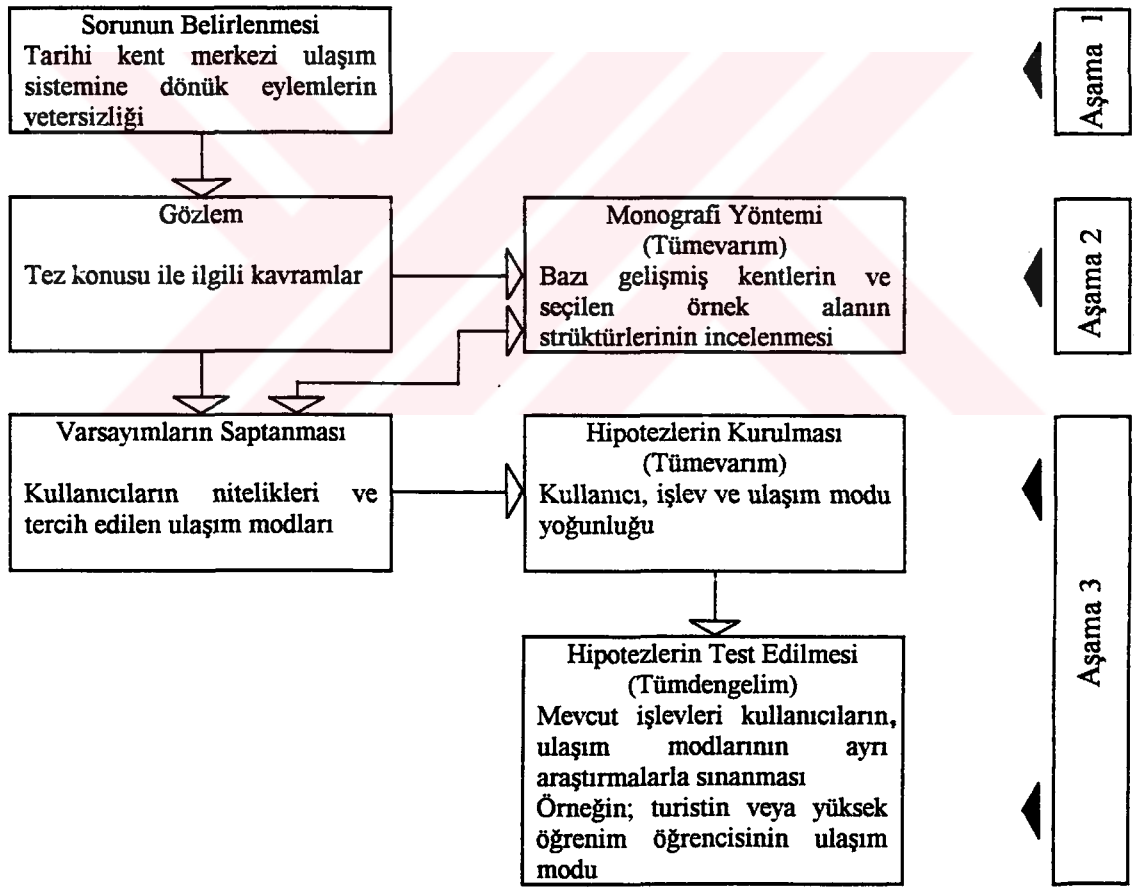
Eldeki bulgularla seçilen örnek alanın (İstanbul Tarihi Yarımada’nın) morfolojik yapılaşması, planlama kararları kapsamındaki kaynaklar ile uygulamalar incelenmiş ve kullanıcıların nitelikleri, kullandıkları ulaşım modları üzerinde genel bir tanımlama yapılarak varsayımlar saptanmıştır.

Ulaşım modeline yaklaşımda tarihi yarımada'nın kullanıcılarının genel nitelikleri belirlenmiş ve her kullanıcının talep ettiği ulaşım modu tanımlanmaya çalışılmıştır. Bu çalışma biçimi, birçok kez önerilen kullanıcının niteliklerinin ve tercih edilen ulaşım modunun doğru olup

* Bu yöntem ünlü Fransız Sosyoloğu Le Play tarafından “tümdengelim” yaklaşımına karşı geliştirilmiştir.

** SEYİDOĞLU Halil, “Bilimsel Araştırma ve Yazma”, Ankara: Güzem Yayınları, 1987, s.59.

olmadığı hakkında araştırmacıyı kaygılandırmaktadır. Bu nedenle, araştırma gereği duyulan alanlarda hipotezler kurulması önerilmiştir. Tümevarımcı bir yöntemle dayanan bu aşamadan sonra, özel araştırmalarla hipotezlerin test edilmesi gerekir. Örneğin; turistlerin kullanıcı olarak seçilmesi ve talep ettikleri ulaşım modu ve nitelikleri hakkında çeşitli varsayımlar ortaya konduğu gibi, bu varsayımlar kolayca hipotezler haline getirilerek test edilebilir. Diğer taraftan, Tarihi Yarımada içindeki yüksek öğrenim öğrencisinin ulaşım modu, ticari bölge kullanıcılarının veya büro işlevleri kullanıcılarının ulaşım modları, ayrı araştırmalar halinde sınanabilir. Dolayısıyla, olayın ve olguların gözlenip uygulamaya dönük önerilerin doğruluğunu kanıtlamak gerekir. Kurulan hipotezlerin test edilmesi “tümdengelim” yöntemine dayanan bir işlemdir. Bu araştırmaların sonuçları, Yarımada'nın bütünü için önerilen sistemin daha ayrıntılı tartışılmasını sağlayacaktır.



Şema 0. Araştırma Yöntemi Aşamaları

BÖLÜM 1.

TARİHİ KENTSEL MERKEZLERDE ULAŞIM

İstanbul tarihi yarımada örneğinde; tarihi kent merkezlerindeki ulaşım eylemine yönelik bir model araştırmasını amaçlayan bu tez, kent planlamanın bir bölümü olan kentsel tasarım disiplininin özel bir konumu içindedir.

Değişmeyen tarihi ve yerel özelliklerin yanısıra, toplumsal gereksinimler ve zamanımızın yapı tekniği koşulları ile mevcut kent strüktürü arasındaki ilgi alanını içeren böyle bir konuyu inceleyebilmek için bazı kavramsal temelleri kullanmak gereklidir. Saptanan kabuller; kentsel bütünü dengeleyen bir kitle ulaşım sistemi yaklaşımına yönelik, makro ve mikro ölçekteki geniş bir çerçeve içine oturtulmuştur. Bu bağlamda, kentsel tasarımın karakteristik öğelerinin genel bir değerlendirmesi aşağıdaki alt gruplar ile sergilenebilir:

1. Doğal veriler: topoğrafya , bitki örtüsü, iklim, su kaynakları vb. ile tanımlanır.

2. Kentsel yerleşme (kentsel gelişme):

- noktasal:yıldız, ring, ışınal-radyosantrik tip,
- doğrusal (lineer): tarak, bant, ızgara (grid) tip,
- alansal:ızgara, hücre vb. tip büyüklük, yoğunluk, mekansal doku, küçük yerleşim birimleri, görsel etkinlikler, işlevsel oluşumlar, mekansal-zamansal mesafeler, algılama mesafeleri, mülkiyet koşulları vb.

unsurlar yerleşme tipolojisini oluşturur.

3. Küçük yerleşme (semt) birimi -tali, yan merkez-

Yerleşme tipolojisi, büyüklük, yoğunluk(bkz. kentsel gelişme)

4. Özellikli alanlar*:

Tarihi öğeler, doğal-tarihi elemanlar, koruma zonları, eski-yeni arasındaki ilişki, işlevsel amaçlar, zorunlu yada istenen koruma eylemi vb. özellikli alanların kimliğini oluşturur.

* Önerilen modele yaklaşımda yararlı olacağı düşüncesiyle, bu konuya ilişkin detaylı açıklamalara Bölüm 1.3.de değinilmiştir.

5. Yapılar/binalar:

Yapının alanı, biçimi, çatı, cephe, pencere, malzeme ve rengi, çevre ile ilişkileri, kullanımı, donatılara erişilebilirliği, mimari tarzı, bölge, kent ve semti içindeki önemi yapıların başlıca özellikleridir.

6. Yol sistemi*:

Ulaşılabilirlik tarzı, yol ağı, bağlantılar, konumu, yaya trafiği vb.

7. Boş mekanlar:

Açık alanlar, topoğrafya, kullanım türleri, kentsel mekanların biraraya gelmesi (combination), kentsel açık mekanlar, kamusal iç mekanlar vb. boş mekanları yansıtmaktadır.

8. Cephe oluşumu:

Bina tipleri, çatı biçimleri, çevre karakteri, yasal ölçütler vb. ile şekillenir.

9. Yol yüzeyleri:

Döşeme malzemesi, hareket olanağı, renk ve kesitler ile belirlenir.

10. Kentsel detaylar:

Döşeme, aydınlatma, işlevler, mekansal etkiler, trafik donatımları, iletişim öğeleri donatımı, mobilyalar olarak saptanmıştır.

11. Kentsel etkinlikler (aktiviteler):

Karakteristik kullanımlı alanlar, çevre özelliklerinin etkisi, işlev tarzı, değişiklikler, eksiklikler vb.¹ kentsel etkinlikleri oluştururlar.

Aynı zamanda kentin fiziksel dokusunu da (strüktürünü de) oluşturan bu elemanlar içinde; eski ve yeni arasında uyumlu ve ölçülü ilişkiler kurmayı amaçlayan düzenlemelerdeki ulaşım sistemi, çevre oluşumunu belirleyen görsel kaynak ve değerler;

. kent bütününde ve

. yerel (lokal)

olmak üzere iki ana ölçekte tanımlanabilir.

¹ NIGG E.P.; 1985, s.114-126.

(* Önerilen modelde kullanılacağı düşüncesiyle, bu konuya ilişkin detaylı açıklamalara Bölüm 1.3.de değinilmiştir.

1.1. GELİŞİM SÜRECİNDE KENT STRÜKTÜRÜ ve ULAŞIM ETKİLEŞİMİ

1933 yılında yayınlanan Atina Bildirgesi ile CIAM, modern şehirciliğin doktrini (ilkesi) ile ilgili esasları belirlemiştir . Bu bağlamda kent, dört ana işlev alanını yani (yaşama, çalışma, eğlenme/dinlenme ve ulaşımı) içeren bir model oluşumuna yönelmiştir.² Her işlevin bir diğerinden ayrılması da ulaşım gereksiniminin artışına yol açmıştır. Günümüzde bu bildirme, daha önce sözü edilen dört ana işleve;

- gereksinimlerin karşılanması (donatım),
- toplumsal iletişim ve
- eğitimin

katılmasıyla genişletilmiştir.³

• Kentsel Strüktür ve Ulaşım

Kentin fiziksel yapısı kavramı içinde, yerleşme strüktürünü oluşturan öğelerin mekansal dağılımı, yani arazi kullanım alanlarının ve merkezlerin (kentsel aktivitelerin ağırlık merkezlerinin) mekansal durumu, bunların birbirleriyle ve doğal çevre koşullarının tümü ile ilişkisi ve bağlantısı anlaşılır.

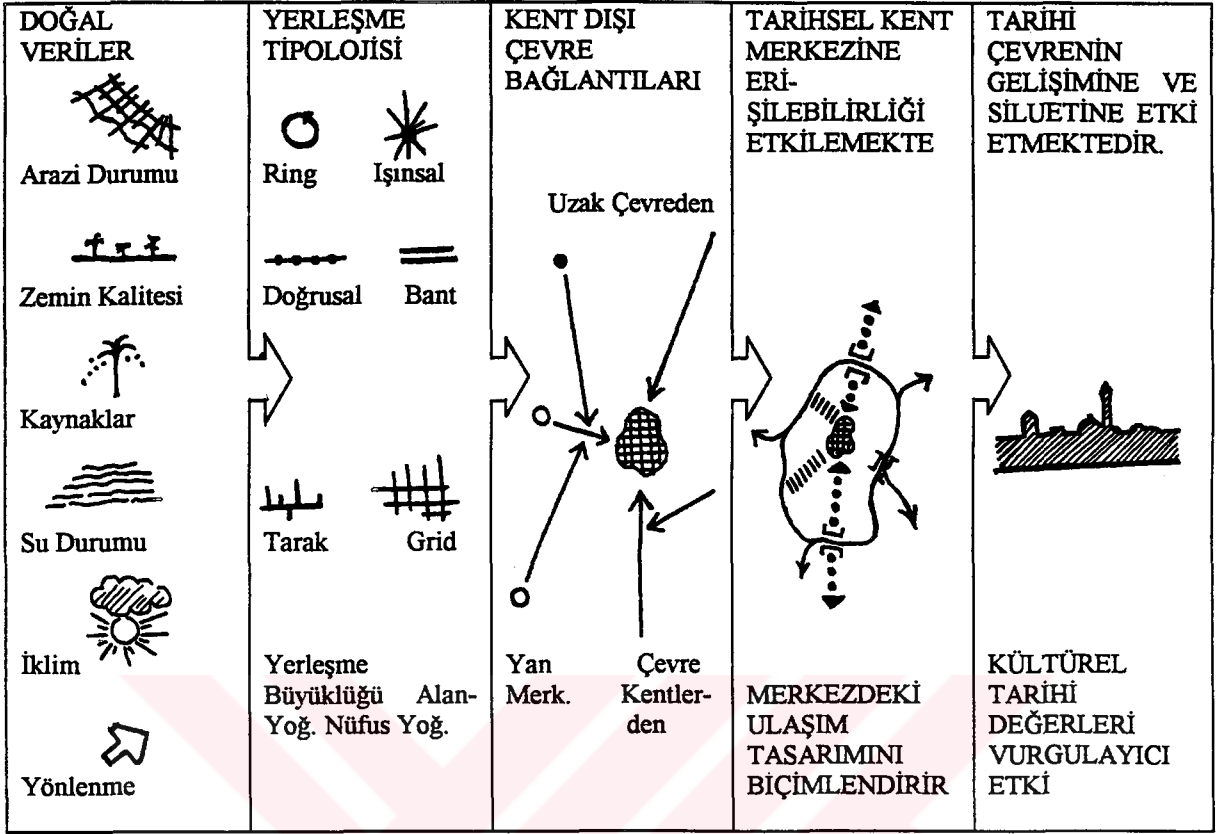
Yerleşme strüktürünü ise; doğal çevre (topoğrafya ve su durumu), ana ulaşım arterleri ve demiryolu hatları ile teknik hizmet ana hatları belirler. Sözü edilen bu karakteristik öğelerin, etkin bir biçimde topoğrafik verilere veya geometrik bir forma uyması halinde, yerleşim açık ve nettir. Böyle bir yerleşim dokusunun uygulamada yararları şunlardır: Yönlenme kolaydır ve nüfusun kurallı bir biçimde yer değiştirmesini sağlar. Hem ulaşımın ekonomik, amaca uygun olmasını ve teknik altyapı hizmetlerinin ana hatlarının belirlenmesini, hem de toplumsal donatıların yerleşimini kolaylaştırır.

Kentin fiziksel yapısını oluşturan elemanlar ve strüktürü belirleyen etkenler mesleki terminolojide farklı kavramlar olmayıp kent fiziksel dokusunun karakteristik öğeleri olarak kullanılır. Bu bakımdan, ana ulaşım ağına, hem strüktürü belirleyen faktör, hem de strüktürü oluşturan öğe olarak bakılır. Bir yerleşimin gelişim projeksiyonu veya analizinde, sözü edilen belirleyici etkenler ve strüktür oluşturan öğeler arasında amaca göre farklılıklar görülür. O halde, ulaşım ile kent gelişimi arasındaki değişken etkiler bilinmekte ve bir taraftan yerleşim strüktürünün gelişimi, ulaşım açısından etkilenmekte, diğer yandan ulaşım ağının gelişimi ise yerleşme strüktürüne bağımlı kalmaktadır.⁴ (Bkz.Şekil 1.1).

² ÇUBUK M.; 1993, s. 14

³ SEMSROTH K.; 1992, s.4

⁴ BERCZIK A.; 1989, s.164



Şekil 1.1. KENTSEL YAPI-ULAŞIM AĞI ETKİLEŞİMİ

Kaynak: Stadtbildrahmenplanung, Heilbronn Innenstadt, Stadtplanungsamt, Stuttgart, 1988.

• Kentsel gelişim ve ulaşım

Sık sık ortaya atılan bir soru vardır; Kim kimi belirler, ulaşım mı kent gelişimini belirler yada tam tersi mi geçerlidir? Bu soruyu her çağ için aynı şekilde yanıtlamak olası değildir. Geriye bakıldığında daha çok ulaşım, kent gelişiminin devamı olarak görülmüş ve 18. yy'a kadar kırsal ve el sanatı üretimine dayalı üretim biçimi, konut ile işyerinin birarada bulunması sonucunu doğurmuştur. Endüstrileşmenin ardından ise, kent strüktürü bugünkü şeklini almıştır. Böylece;

- İş yerlerinin kent alanına dağılımı sonucu konut ve işyerleri birbirinden ayrılmış,
- Kamusal ve bireysel ulaşım sistemlerinin gelişimi, kentlerde hızla çoğalan nüfus ve artan konut-işyeri gereksinimlerinin karşılanması, daha sonra da ulaşım ve kent gelişimi etkileşimi güncelleşmiş,
- Ulaşımın bazı özelliklerinin kent silüetine ve gelişimine etkisi görülmüş (Şekil 1.1),
- Ulaşım sistemleri, yaşam alanlarının iyileştirilmesi için bir araç olmuş ve çeşitli olanaklara erişilebilirliği sağlamış,

- Günümüzde ise, özellikle bireysel ulaşımın getirdiği yük, kentsel çevrede önemli bir kalite kaybı yaratmıştır.⁵

1.2. TARİHİ KENT MERKEZİ ve ULAŞIM

Giriş kısmında kentsel tasarımın alt öğelerinden özellikli alanlar içinde değerlendirilen, tarihi kent dokusu ve ticaret merkezi kavramlarının, araştırmanın hedefi bakımından tanımlanmasında yarar vardır.

1.2.1. Tarihi Kent Dokusu

Günümüzde pek çok kentte, merkezde bulunan tarihi kent dokusu kentin belleğini oluşturur. Değişen yaşam koşulları ile iskan alanlarının yerini alan ticaret veya konaklama bölgesi, koruma alanları kapsamındadır.

Eskiden yaratılmış bu mekanlar sadece kültürel çevre değil, aynı zamanda sosyo-ekonomik yaşam içinde uygun fiziki çevrelerdir. Kentsel gelişime paralel yeni işlevler ve yaşam biçimi, bu bölgelerin geleneksel yapısını zorlayarak yükselen arsa değerlerinin yanısıra trafik sorunları, otopark kaygısı için istimlaklar, yol genişletmesi için kamulaştırmalar vb. güncel sorunları doğurmaktadır.⁶

Söz konusu sorunların giderilmesi için, kentin diğer bölgelerine göre farklı işlevlere sahip olan bu alanları, hangi unsurların belirlediği konusunda bilgi edinilmesinde yarar vardır:

- tarihi öğeler: yapı, yapı grupları, yapıların konstrüksiyon türü, yollar ve mekanlar,
- doğal - tarihi elemanlar: akarsu, yeşil kuşak, bent, vb.
- tarihle bağlantı: görsel ilişki, kent-peyzaj ilişkisi,
- koruma zonları: şehircilik tarihi bakımından (kültürel, ekonomik, askeri, sosyal, politik ve teknik açıdan) önemi,
- kentsel amaçlar: eğitim, ticaret, eğlence, endüstri
- korumanın gerekliliği veya istenmesi.

⁵ KÖBERL S.; 1980, s.262,263

⁶ ÇUBUK M., ERKUN S., ERYOLDAŞ A.; 1987, s.69-71

1.2.2. Kent Merkezi

Bugüne kadar kent merkezleri, kentlilerin günlük gereksinimlerinin karşılanmasının ötesinde, ihtiyaç sahiplerine zamana bağlı ve mekansal ilişkiler içinde malların sunulduğu ve özelleşmenin görüldüğü yani farklı özellikleri ile önemli mekanlar olmuştur. Günümüzde ise, ticaret-mekan ve işlev ilişkileri, kent dokusunda yeni gelişmelere neden olmuş ve ticaret merkezleri ana ulaşım akslarının kesiştiği alanlarda gelişmiştir.⁷

Kent gelişimine yönelik planlamalarda, kent merkezlerine ilişkin ve bununla bağlantılı ulaşımın da önemli bir rol oynadığı iki ayrı model saptanmıştır:

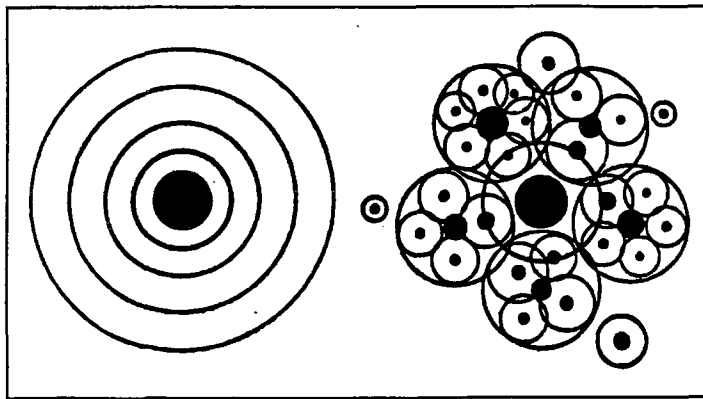
a) Tek Merkezlilik (konsantrik) Modeli

19. yy'a kadar, daima kent merkezinde (City) ve genellikle eski kentte gelişen ticari birimler, ulaşım ve ekonomi strüktürünü etkilemiştir. Küçük geleneksel ticaret biçimini yansıtan kent merkezi; hem ticaret ve yönetim, hem de kültürel-sosyal donatımların bulunduğu yerdir. Konut yoğunluğu merkezden dışarı doğru azalır.

Endüstri ve küçük sanatlar dış ringlerde yer alır ve bu ringler arasında iyi işleyen bir ulaşım şebekesi vardır.

b) Çok merkezlilik (Desantralizasyon) Modeli

Kentlerin genişletilmesi ve konut inşa eylemleri ile kent içi yoğun konut alanlarından çevre koşulları daha iyi alanlara kaçış başlamış ve pek çok perakende ticaret birimi de bu alanlara kaymıştır. Bu dışa kaçış ise, günlük çalışan nüfusun git-gel hareketlerinin artışına neden olmuştur.



Şekil 1.2. TEK MERKEZLİ ve ÇOK MERKEZLİ KENT SİSTEMİ

Kaynak: ALBERS Gerd, Stadtplanung, Darmstadt: 1992.

⁷ GÖÇER O.; 1984, s.4

Bu nedenle kent merkezinin mevcut yükünün hafifletilmesi, tarihi anıtların korunabilmesi ve merkezin aşırı yüklenmesinin önlenmesi için çok merkezlilik planlama modeli geliştirilmiştir (Şekil 1.2). Bu model ile, yeni yan (tali) merkezlere 3. sektör hizmetlerinin kaydırılması, kent merkezinde konut işlevinin yeniden geliştirilmesi ve gece yoğunluğunun artırılması tasarlanmıştır.⁸

60'lı yılların ortasında ise, İngiltere'de ve İsveç'te inşa edilen yeni konut alanlarında ortak alış-veriş merkezleri öngörülmüştür. Ayrıca, Avrupa kentlerinin dışında, bölgesel ticaret merkezleri (shopping center) inşa edilmiştir. Ancak bu durum, kent içi donatılar için bir yarış, küçük geleneksel ticari birimlerin azalması ve eşgüdümsüzlük (koordinasyonsuzluk) vb.gibi olumsuz etkileri de beraberinde getirmiştir.⁹

Ticaret merkezlerini kentlilerin periyodik gereksinimlerini karşılama işlevlerine göre, fiziksel planlamada üç ayrı kategoride incelemek olasıdır:

- belirgin ticaret merkezi- uzmanlaşmış (spesiyalleşmiş) dallarda,
- alt merkez- hizmet sektörü ve küçük imalat,
- ikincil merkez - (yol boyunca)
- günlük alışveriş merkezleri (Londra'daki Mall Street örneği gibi).

1.2.3. Tarihi Kentsel Merkezlerde Geleneksel Yol Dokusu ve Ulaşım Eylemi

Metropolün diğer bölgelerine göre farklı işlevleri bakımından hem uluslararası, hem de ulusal önemi nedeniyle kentin belleği olan tarihi kültürel merkezde, hareket kanalları kentin karakteristik fiziki dokusunu oluştururlar.

Bu dokudaki yol mekanlarını ve ulaşım sistemini iyileştirme düzenlemelerini; yol kademelenmesi (hiyerarşisi), dış ve iç bağlantılar ile yaya alanlarının tasarımı olmak üzere üç başlık altında incelemek olasıdır:

1. Yol hiyerarşisi içinde;
 - . alanın çevresindeki ulaşımın kanalize edilmesi,
 - . zamana göre ve mekansal açıdan trafiğin sınırlandırılması,
 - . iptal edilen ulaşım için ek sistemlerin geliştirilmesi.

⁸ a.g.e., s.22.

⁹ SEMSROTH K.; 1992, s. 25-28.

2. Dış bağlantılar ile erişilebilirlik, trafiği rahatlatılmış bölgelerde çoğunlukla raylı bir sistemin yaratılması ile sağlanmalı, yüksek kapasiteli bir kamusal yakın çevre ulaşım aracının donatımı ve bunun son istasyonu yanında P+R'nin yaratılması.

3. İç bağlantılarda; yayalar için öncelik hakkı, motorlu araç geçişinin kısıtlandığı trafiğin dikkate alınması,

4. Yaya alanlarının tasarımında;

. yaya dolaşım yolları serisinin,

. uygun ışıklandırmanın,

. bütünleşmiş döşeme kaplamasının,

. hafif strüktürlü ve dizaynı, çevreye ve mimari karaktere uyumlu kent mobilyası tasarımının,

. komşu alanlarla bağlantılı tasarımların,

. ekonomik girişimleri ve iletişim olanaklarını geliştirici mekanların yaratılmasına teşviğin, küçük sanayi işletmelerinin kullanım çeşitliliğini arttırmanın, kültürel ve boş zamanları değerlendirme donatılarının yaratılması amaçlanmalıdır.

Yayalaştırma çalışmaları ile, arsa ve bina sahipleri, kiracılar, finansal düzenleme ve kamulaştırmadan sorumlu kişiler ilgilidir. Planlama ve tasarım kararlarının onaylanmasında, halkın etkili bir katılımı teşvik edilmektedir.

Kullanım tarzına göre ulaşım türleri, bireysel ve kamusal ulaşım olarak ikiye ayrılabilir:

. Bireysel Ulaşım; hem özel taşıtların oluşturduğu motorlu, hem de yaya ve bisiklet sürücüsü olarak motorlaşmamış sistemdir.

Yaya (500 m.ye kadar diğer ulaşım araçlarına yaya erişebilirlik halinde) ve bisiklet ulaşımı (2.7 km.ye kadar uzaklıklarda) bireysel motorlu ulaşımına göre daha yararlı türlerdir.

. Kamusal Ulaşım ise, raylı ve lastik tekerlekli araçlarla bir ödeme karşılığı yapılan taşımacılıktır.

Motorlu taşıtlar, yol mekanlarının %90'nını işgal eder ve toplam yolcu sayısının %30'unu taşımaktadır. Raylı ve lastik tekerlekli ulaşım araçları ise, %10'luk bir alanda hareket eder ve %70 oranında insan taşır¹⁰. Bu karşılaştırmadan kent içi ulaşım sorunlarının çözümlenmesinde, kamusal taşımanın bireysel taşıma göre üstünlüğü tartışmasız ortaya çıkmaktadır.

¹⁰ Keskin A.; 1975, s..52-53.

Böylece, kentin tarihsel merkezindeki ulaşım sisteminin iyi çözümlenmesinde önemli rol oynayan kamusal (toplu) taşıma sistemi, özel araçlar için sınırlandırma ve otopark önlemleri (park & ride) ile yaya alanları konularına aşağıda geniş yer verilmiştir.

• Kamusal Ulaşım Sistemi

Bilindiği gibi zaman, şehircilik çalışmalarında kentin dördüncü boyutu olarak kabul edilmiş ve “mekan-zaman-sistem” bütünü içinde incelenmiştir. Buna göre; kentsel alanlar ve kamusal ulaşım araçlarının yolculuk süresi bağlamında, pek çok Avrupa kenti ile ilgili yapılan bir analize göre, kent içinden çevre merkezlere toplu taşıma araçları ile erişilebilirlik süresinin 30 dakika olması halinde, kamusal ulaşım ağının kent büyüklüğü ile orantılı olduğu saptanmıştır. Bu kentler içinde, nüfus için gerekli yolculuk süresi, kabul edilebilir ölçüdedir. Örneğin; tramvay ve otobüs ile taşımacılık, kentin 7-9 km.lik yarıçapını aşamaz.

Kamusal ulaşım araçları, kentin trafik sisteminin kapasitesine göre şöyle farklılaşmaktadır:

- Birincil Ulaşım Araçları Ağı: Yakın çevre (banliyö) trafiği için kullanılan sistem olup hızlı tren (banliyö treni) ve metro işletmedir.
- İkincil Ulaşım Araçları Ağı: Tamamlayıcı trafik için ise araç türleri, tramvay ve otobüstür.

Bu araçların taşıma kapasiteleri ve hızları şöyle açıklanabilir:

. Birincil Ulaşım Araçları:

- Hızlı tren (banliyö treni): Saatte 40.000 kişi taşıyabilen, banliyödeki yerleşimlerle bağlantıda yararlı ve uzun mesafeli yollar için önemli bir taşıma aracıdır. Uzun seyahat süresi, ekonomik koşullar ve konfor dengesi bu araç türü ile denenmiştir. Ancak, bu araç kaldırım kotundan binilememesi nedeniyle yaşlı, sakat ve çocuklar için kullanışlı değildir.

- Metro: Saatte ortalama 30.000 yolcu ulaştırabilir ve yüksek hıza (30-35 km/h), frekansa sahiptir. Metro hatlarının uzatılmasında ekonomik faktör önemli bir rol oynar.

. İkincil Ulaşım Araçları:

- Tramvay: Saatte 2.000 -12.000 yolcu taşıyabilir. Hızı düşüktür, ancak ek ray hatları ile hız 22 km/h'a kadar artırılabilir

- Otobüs: Trafik koşullarına göre, saatte ortalama 1.000 -9.000 yolcu taşır. Hızı tramvaya göre biraz daha yüksek ve raylı taşıma araçları ile bağlantılıdır. Trafik yoğun kesimlerde, tercihi otobüs yolları önerilir.¹¹

¹¹ SEMSROTH K., 1992, S.22

Aşağıdaki tabloda, kamusal ulaşım araçlarının karakteristiklerini¹² karşılaştırmak olasıdır:

Tablo 1.2. Kamusal Ulaşım Araç Türleri

Tür	En çok kapasite (Yolcu/saat)	Hız (km/saat)	Durak Arası (m)	Esneklik
Hızlı tren (banliyö)	40.000-50.000	45-60	1000-1500	yok
Metro	30.000-40.000	30-35	600-800	yok
Hafif metro	20.000	25-30	600-800	yok
Tramvay	10.000-12.000	16-22	400-600	yok
Otobüs	5.000- 9.000	1+0-30	300	var

• Bireysel Trafik Kamusal Trafik Aktarılması (Park & Ride)

Bu sistem ile, öncelikle bireysel trafiği kentsel alan dışında tutmak ve kamusal ulaşım araçlarına aktarmayı kolaylaştırmak amaçlanmıştır. Park & Ride (P+R) Sistemi, bireysel ulaşım ile kamusal yakın çevre ulaşımının aynı akstaki seyahat yolunda entegrasyonu sağlar. Bunun yanı sıra, özel araçların (kent çevresindeki seyrek yoğunluklu alanlarda ve kamusal ulaşım araçları ile bağlantının uygun olmadığı kırsal mekanlardaki) yararlarıyla, toplu taşımın (yoğun yapılanmış kentsel alanda, metro ve hızlı tren gibi hızlı taşım sistemlerinin) kazançlarını birleştirmek için hizmet ederler.

50'li yılların başlangıcında A.B.D'nin büyük kentlerinde -başlangıçta plansız- gelişmiştir. Banliyö şehirlerin gelişimi, yüksek otomasyon düzeyi ile kent merkezlerinde artan ulaşım sorunları ve bölgesel hızlı ulaşım sistemi bu gelişmeyi yaratmıştır. Yeni, hızlı ve dakik toplu taşım araçları ile çevredeki konut alanlarından kent merkezine gitmek için, meslek sahipleri tarafından hızla benimsenmiştir. Bu gelişim, A.B.D.'de ve Avrupa'da ise sadece Londra'da ortaya çıkmış, 1950'lerden beri metro ve demiryolu istasyonlarındaki park yerleri ile müşteri kazanılması denenmiştir. 70'li yılların başlangıcında pek çok trafik plancısı ve politikacı tarafından P&R; hemen tüm büyük Avrupa kentlerinde, ucuz ve konforlu bir ulaşım ile merkezdeki ulaşımın (gürültü, egzoz gazı, kaza vb.) yükünün azaltılması için öngörülmüştür.

Öncelikle meslek trafiğine (konut-işyeri-konut arası trafiğe), kısmen de alışveriş trafiğine hizmet eden P&R, bireysel ulaşımın kent içine girişini ve merkezde katlı otopark inşasını önleyici unsur olarak tasarlanmıştır.¹³

• Yaya Alanları ve Yaya Alanlarının Düzenlenmesi:

Tarihin önemli yol yapıcısı Romalıların söylemine göre; "via est vita" yol, yaşam, hareket ve canlılıktır. Bu, ilke olarak bugün de halen geçerlidir. Yollardaki hareket tarzı, uzaklığa ve yeterli tekniğe bağlı olup, ata binmekten faytona, bisiklete binmekten omnibüse ve

¹² KESKİN A.; 1992, s.64.

¹³ MAGISTRATABTEILUNG 18, 1983, s.12

otomobile kadar uzanır. Trafiğin, öncelikle de otomobilin artışı, yayanın alışveriş veya gezinti yapan kişinin hareket alanını daraltmıştır. Ticaret, alışveriş ve kültür merkezi ile hareket dolaşım mekanı olarak merkezin (City'nin) çekiciliği azalmıştır. Son otuz yıldan beri, yayaya dönüş başlamış ve bu fikir, yaya alanlarını ya da alışveriş yolları, yaya yolları, yaya zonları, otomobilden arınmış trafik zonlarını kapsamıştır. Bu gelişim, kent merkezinin yeniden canlanması ve tasarımda dikkate değer hızlı bir başlangıcın ilk adımıdır.¹⁴

Yaya alanları; . ulaşım koşullarının iyileştirilmesi,

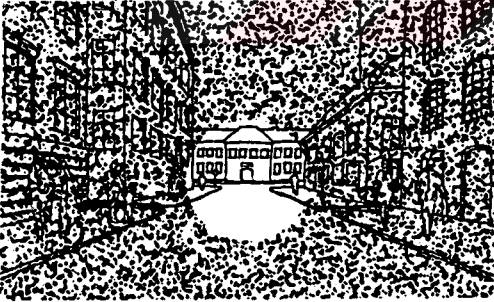
. koruma için kent merkezinin önemi,

. ticari donatımlar için, müşteri girişlerinin düzeltilmesi,

. gürültü ve hava kirliliğinin azaltılması,

. kent silüetinin (şekilsel ve işlevsel) korunması, bakımı ve mekanın daha iyi ve net algılanması¹⁵ (Şekil 1.3.).

amacıyla düzenlenir.



Otomobil ile Mekanın Algılanması



Yayanın Mekanı Algılama Netliği

Şekil 1.3. KENTSEL MEKANIN, HAREKET KANALLARINDA ALGILANMASI

¹⁴ DANIELEWSKI, 1976, s. 7

¹⁵ THALER R., GLAS P., SKALA F.; s.23.

Planlama ve uygulamada; yaya dolaşım alanlarının konum, form, büyüklük, boyut ve tefriş kriterleri dikkate alınmak zorundadır:

- Konum: Duruma göre küçük, orta veya büyük kentlerin tarihi çekirdeğinde bulunmaktadır. Kamusal taşım ile bağlantılı, bireysel taşım araçlarıyla erişilebilirlik pek tercih edilmemektedir.

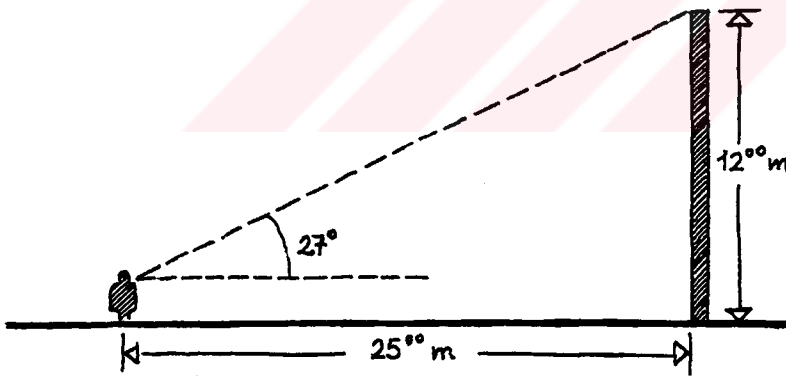
- Form: Kent strüktürüne veya yapılan planlamaya bağlıdır, lineer (bir, iki veya daha fazla L,T yada haç şeklinde) veya yol ağı biçiminde düşünölmektedir.

- Büyüklük: şimdiye kadarki deneyimlere göre, standart bir büyüklük tesbit edilememiştir.

- Boyut: İnsanın net görme mesafesine bağlı genişlikler boyut kriterini belirler.

Şöyleki;

10 m.ye kadar yüz ifadesi, 25 m.ye kadar çehre, 150 m.ye kadar hareket, 1200 m.ye kadar biçim teşhisi (insan olup olmadığı) olasıdır. Sınır değer olarak 25 m.lik mesafe geçerlidir. 27 derecelik görüş açısı, 10-12 m.lik ana görüş alanının (yani, yaklaşık büyümüş bir ağacın yüksekliğinin) üst sınırını ortaya çıkarır (Şekil 1.4)



Şekil 1.4. İNSANIN NET ALGILAMA ALANI

- Tefriş: Monoton olmayan bütünleşmiş bir döşeme, farklı yüzeyleri ve gidiş yönlerini vurgulayan renkler ve yaya alanlarının genişliğine göre sık aralıklarla yerleştirilmiş kentsel mobilyalar ile çekiciliğın arttırılması olasıdır.

Mekansal düzenleme için; planlama aşamaları ile amaç ve önlemler şunlardır:

. çevreyi rahatsız etmeyen bir kamusal ulaşım,

. yoğun bireysel trafiğin çekilmesi,

. bireysel trafiğin yaya dolaşım sirkülasyonunu ve kamusal trafiği zorlamasına izin verilmemesi (veya sadece zaman sınırlaması getirilmesi) dir.

. ekonomik etkinlik yaratması (merkezi yada merkez dışı yaya bölgelerinin önemi farklıdır) gibi.

Bu önlemlerin yanısıra, yaya alanlarının düzenlenmesinde; aşağıdaki olumsuz etkiler de ortaya çıkmaktadır:

. arazi fiyatları ve kira artışları (özellikle küçük günlük gıda alışveriş ünitelerine zarar verir),

. kafeterya ve restoranlara gereksinim artmakta (buna karşın konutlar azalmakta),

. büro işlevlerinin artmasıyla konutların dışa atılması süreci başlamakta,

. otopark donatıları kent silüetini zedelemektedir.

Bu olumsuz etkilerin azaltılması ile; ulaşım organizasyonu (düzenlemesi), müşteri artışı, çevre kalitesi ve kent silüetinin değerlendirilmesi olasıdır.¹⁶

• **Dükkanlı Yaya Geçitleri (Pasajlar):**

Pasajlar, bir Fransız düşüncesidir. Dar, özel yol anlamına gelir ve bugün arkad, pazar, koridor, galeri vb. kavramlar altında anlaşılır. İlk pasajlar 19.yy'da inşa edilmiştir.

Fransız Devrimi ve I.Dünya Savaşı arasında;

- kamusal boş mekanların bulunması,

- lüks endüstri için yeni alanlar yaratılması,

- Paris kent merkezinde bu işleve uygun alanların özel sektör tarafından tamamen satın alınması

vb. faktörler nedeniyle, mevcut pasajlar genişletilmiştir.

1960 yılından itibaren pasajlar, kentsel tasarım öğesi olarak kabul edilmiş ve ilgi artmıştır. Biraz nostalji, biraz da 19.yüzyılın yeni bir değerlendirmesi yapılarak eskinin yeniden canlandırılması ve sıhhileştirme önlemleri gündeme gelmiştir. J.GEIST ise, "20.yy'ın bir yapı tipi-pasajlar" kitabında; "iki tarafında satış birimlerinin sıralandığı, üst katlarında dükkan ve büroların bulunduğu üstü cam örtülü bağlantıyı sağlayan geçişler" olarak tanımladığı pasajların, trafiği rahatlatmak ve yağmura, rüzgara karşı korunmanın sağlanması amacıyla, sadece yayalar için düşünüldüğünü belirtmiştir.¹⁷

¹⁶ SEMSROTH K., 1992, s.32,33

¹⁷ SEMSROTH K., a.g.e. s.25-31

- **Yeraltı Yaya Geçitleri:**

Kevin Lynch, yerüstü ile yeraltı şehirciliğinin bağlanma sorunlarıyla ilgilenmiş ve şu sonuca ulaşmıştır: Görünmeyen yollar boyunca yer alan yeraltı istasyonları, stratejik düğüm noktalarını oluşturur. Daha çok bu anahtar istasyonlar, yer üstünün herhangi bir anahtar ögesi ile bağlantılıdır¹⁸

Kentlerin tarihi merkezlerinde yaya-oto karşılaşması halinde yada yeraltı istasyonlarına bağlantıda çözüm için, yol ve meydanların altında yeraltı yaya geçitleri kabul edilen tasarımlardır. Motorlu taşıtları alt kota indirmek için gerekli olan rampaların düzenlenmesi, eski doku içinde yer yer olanaksız görüldüğü için yaya alt geçitleri ve çarşı inşası daha uygundur. Böylece hem taşıtlar, hem de yayaların kesintisiz dolaşım olanağı yaratılmış ve Lynch'in söylemine göre; yerüstü ile yeraltı anahtar ögelerin bağlantısı gerçekleştirilmiş olur. Yeraltında yapılacak alışveriş üniteleri, eğlence ve dinlenme yerleri, alt geçitlere çekici bir özellik kazandıracaktır. Köprü şeklindeki üst geçitler, finansal açıdan ucuz çözümler olmasına rağmen, hem yayalar tarafından tercih edilmez hem de tarihi çevre silüetine uygun olmayan çözümlerdir.¹⁹

- **Trafiğin Rahatlatılması (yoğun transit trafikten arındırma)**

Trafiği rahatlatılmış bölgeler, genelde yayaların kullanımına yönelik ve bireysel trafiğin de bu amaca uygun bir rol yüklediği alanlardır. Bu tanım, hem kent merkezlerinde ulaşımı rahatlatılmış bölgeler için yaratılan "yaya yolları, -bölgeleri yada -alanları"nı, hem de konut alanlarının trafiği sakinleştirilmiş yollarını karakterize eden, yeni bir kavramı "konut yolları"nı kapsar.

Kent strüktürünün bozulması, modernleşmenin artması otomobilin üstünlüğünden insan haklarına doğru bir geri dönüşü zorlamış ve trafiğin rahatlatılması, son yıllarda kent ve ulaşım plancılarının bilimsel tartışmasını oluşturmuştur. Tarihi alanlardaki konut sakinleri, yeni konut alanlarına göre daha fazla tehlikeyle karşılaşır. Bu nedenle, ulaşım güvenliği öncelikli trafiği sakinleştirme önlemleri, kent merkezinde daha acil uygulanmak zorundadır. Amaç; yabancı trafiği uzaklaştırma ve ölçülü bir hız , dikkatli bir gidiş tarzı ile trafiğin düzenlenmesidir.

Trafiği sakinleştirme düzenlemelerine, sadece noktasal düzeltmelerle değil, alan bazındaki önlemler ile erişilebilir. Çünkü, hem kazalar, hem de ulaşım akışındaki bazı aksamalar

¹⁸ LYNCH K.; 1989, s.195.

¹⁹ ARU K.A., 1965, s.52,54

belirli bir yerde değil, aksine konut alanlarının tümünde aynı ölçüde görünür. Bu önlemlerinin uygulanması için;

- trafiği rahatlatma bölgelerinin işaretlenmesi ve hızın (örneğin; 30 km/saat ile)sınırlandırılması,
- istenmeyen transit trafiğin, başka tarafa yönelmesini zorlama,
- tüm yol mekanlarının tasarımıyla bütünleşmiş trafiğin ve
- yol üstü park yerlerinin düzenlenmesi

gerekir.²⁰

• **Kent merkezlerindeki konut alanlarında ulaşım düzenlemeleri:**

Kent merkezlerinde bulunan konut alanlarının işlevsel öğeleri; ortak gereksinimler için donatılar, boş alanlar, teknik altyapı, ulaşım bağlantıları ve trafiğin işleyişinden (bireysel, kamusal trafik, yaya ve bisiklet yollarından) oluşur. Bu işleyiş, bölgesel ulaşım ve iç dolaşım bağlantılarının sağlanması ile de başarılı olur.

Merkezdeki konut alanlarında ulaşım düzenlemelerinin tasarım ilkelerini şöyle özetlemek olasıdır:

- transit trafiğin iptal edilmesi,
- otomobil, bisiklet ve yaya ulaşımının birbirinden ayrılması,
- konutlar için toplu taşıma durak yerlerinin yeniden düzenlenmesi, (konut-durak arasındaki uzaklığın, konut-otopark mesafesinden daha kısa olması),
- buradaki özel otolar için hizmetin de dikkate alınarak kısıtlı da olsa otopark olanaklarının yaratılması.

Ulaşım araçlarına yaya erişme süresi: 200 m. için 5 dak., 600 m. ye 10 dak., 1200 m. için 17 dakika olarak saptanmıştır. Yerleşme ve ulaşım strüktürü bağlamında; işlevlerin mekansal ayrımı, kamusal ulaşım ve durak yerleri düzenlemesi ile nüfus yoğunluğu dikkate alınmak zorundadır.

Planlamada; yer değişikliği kararlarında ise;

- daha kısa, emin, rahat ve çekici bir yaya ve bisiklet bağlantılarının sağlanmasına,

²⁰ WURZER R., s.1,8,9

- yolculukların büyük bir kısmının kamusal taşıma ile yapılması, konutlardan toplu taşıma araçlarına kolay erişilmesi, ayrıca işyerleri ve boş zamanı değerlendirme donatılarının da bu sisteme bağlanmasına,
- uygulama alanı üzerindeki bireysel trafik için de, kısa yollar seçilmesine öncelik verilmelidir.²¹

1.3. TARİHİ KENTSEL MERKEZDE ULAŞIM SİSTEMİNİN, TASARIM KAVRAMI İÇİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Yaşayan ve büyüyen bir organizma olarak, kent ve ulaşım sistemine tam bir biçim verilemez ve kesin esaslar oluşturulamaz. Güçlük, her alanın kendine özgü nitelik taşımasından kaynaklanır. Ancak, kentsel tasarımın karakteristik öğelerinden biri olan merkezin korunması ve çağdaş işlevler yüklenerek yaşatılması bağlamında yapılan fiziksel çevre düzenlemeleri içinde, erişilebilirliğe yönelik kavramsal araştırma sonuçlarına göre bazı genel tasarım kriterlerini saptamak olasıdır: 1) Koruma-Geliştirme Bilinci, 2) Tasarımda Uyum/Uygunluk-Orantı, 3) Tasarımda Birlik/Bütünlük 4) Sağlıklı çevre ve yaşam kalitesi, 5) Görsel algılama. Bu dört ana ilke alt gruplarla detaylandırılabilir.

Koruma-Geliştirme Bilinci

Topluma sağlıklı bir tarih bilinci kazandırmanın gereği olarak; geriye ve ileriye dönük korumacılık ve tarihsel kimliğin çağdaş işlevlerle bütünleşmesi için;

- Estetik, işlevsel veya plastik değerleri (yani tarihle bağlantılı sanat, kültür ve çevre öğelerini) ön plana çıkarma ve
 - Ticari amaçlı kültürel turizme yönelik koruma
- vb. gibi önceliklerin saptanması gerekir.

Tasarımda Uyum/Uygunluk-Orantı

Ulaşımı sağlayan bir eleman olmanın ötesinde, kentsel dokuyu oluşturan unsur ve kente tarihsel kimliği veren simgelerden biri olan yollar ve önemli akslar için:

- Kent gelişme planlaması ve ulaşım projesi,
- Doğal topoğrafik ve geometrik veriler, arazi koşulları, dolayısıyla kent strüktürü,

²¹ WURZER R., s.21

- Baz alınan tarihi izler,
 - Çevre ve komşu hareket kanalları,
 - Fiziksel çevre karakteristikleri (ölçek, genişlik, yükseklik vb.)
 - Arkitektonik ve urbanistik tasarım ölçeği,
 - Farklı taleplere göre yol tipleri ve yol kademelenmesi,
 - Tarihi bileşenlere genel bir uyum (armoni)
- dikkate alınmalıdır.

Ayrıca, kamusal ulaşım ağı ile hizmet verdiği kentsel alan büyüklüğü orantısı önemli bir ölçüttür.

Tasarımda Birlik “Çeşitlilikte Birlik”/Bütünlük

Yol veya yol mekanının ve ulaşılabilirliğin, özellikli kentsel çevre ve işlevsel, kültürel oluşum ve şehircilik ile bağlantıları şöyle sıralanabilir:

- Proje, plan ve uygulama bütünlüğü,
- Farklı kullanım (günlük git-gel yada meslek trafiği, turistik alışveriş, eğitim, kültür vb.) amaçlı erişilebilirlik modlarının (türlerinin) birlikteliği,
- Konut, çalışma ve dinlenme işlevleri arasında direkt bağlantıyı sağlayan yeraltı ve yer üstü raylı ve lastik tekerlekli toplu taşımın eşgüdümü,
- İşlev çeşitliliği ile yol mekanı arasındaki dengenin (koordinasyonun) sağlanması yani ana, yan yollar ve konut yolları farklılığının aşılması ve bütünleşmesi,
- Trafiğin sakinleştirilmesi önlemlerinin, mekansal ve sosyal aktivitelerle bütünleşmesi.

Sağlıklı Çevre Düzeni ve Yaşam Kalitesi

Tarihsel bölgede anlamlı, düzenli kentsel ortamların yaratılması ile iyi çalışma, ve oturma koşullarına dayanan bir tasarım ana amaçtır. Çeşitli deneyimler sonucunda imgeler bütünü yansıtan yaşam kalitesinin bileşenlerinden biri olan ulaşım düzenlemelerinin esasları şunlardır:

- Toplu taşımı özendirme,
- Alternatif erişilebilirlik olanakları,
- Bireysel taşıt girişinin kısıtlanması,

- Yaya-taşıt ayrımı,
- Yayalar için üstünlük esasına dayalı, yaya alanları düzenlenmesi ve tefrişi,
- Merkez dışı park etme (P+R) olanakları ve kent içinde caydırıcı otopark politikaları,
- Konut alanlarında trafiği sakinleştirme uygulamaları.

Görsel Algılama

Yayanın çevreyi ve kentsel imgeleri algılaması otomobil sürücüsüne göre farklı, bakış açısı da daha geniş ve değişken olduğu için;

- Algılama yoğunluğu fazla, özgün ve yaya ağırlıklı dolaşım yolları ile,
- Turistik amaçlı ve düşük hızlı, çevre dostu toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi.

1. Bölüm Sonucu

Sonuç olarak; ulaşım sistemi sorunlarını çözümlenici kentsel tasarım araştırmaları yapmak ve prensipleri belirlemek yöresel farklılıklardan dolayı zordur. Bu güçlüklerin aşılması kent bütünündeki koşulların da dikkate alınmasına ve yerel ölçekteki çözümlere bağlıdır. Dolayısıyla kıyaslama amaçlı bazı metropol kentlerin araştırılmasında konu (2.Bölümde) özellikle ulaşım sistemlerini ve erişilebilirliği açığa çıkaran bir tarzda özetlenmiştir.

1 BÖLÜM KAYNAKLARI

ARU Kemal Ahmet, Yayalar Taşıtlar-Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri, İst.1965

BERCZIK Andreas, "Verkehr und Stadtstruktur-Beispiel Budapest", Exkursion Ungarn, TU Inst. für Städt., Raumpl. und Raumord., Wien: 1989

ÇUBUK Mehmet, "Post Urbanizm ve Kentsel Tasarım", 2.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Post-Urbanizm ve Kentsel Tasarım, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul 1993.

ÇUBUK Mehmet, ERKÜN Safa, ERYOLDAŞ Akın., "Türkiye'de Tarihi Kent Dokusuna İmar Müdahalesi (Kastamonu Örneği) ve Tarihi Kentlere Kamu Müdahalesi (Fransa Örneği), Tarihi Kentlerde Planlama/Düzenleme Sorunları", Türkiye 11.Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu, Edirne:6-7-8 Kasım 1987.

DANIELEWSKI Gerd, "Wo der Fussgänger König ist - Neue Wege der Cityplanning", Düsseldorf: 1976.

GÖÇER Orhan, "Şehirlerde Ticaret Alanları", İstanbul 1984.

KESKİN Ahmet, "Ulaşım ve Şehirsel Yerleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma,İTÜ-İst.1975.

KESKİN Ahmet, Toplu Taşıma Sistemleri", İTÜ-İstanbul 1992.

KNOFLACHER H., "Verkehrswesen, Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Verkehrsplanung", Studienblätter zu den Vorlesungen, TU Institut für Verkehrsplanung- und Verkehrstechnik, Wien: s.GB 4.

KÖBERL Siegfried, "Verkehr und Stadtentwicklung", der Aufbau 8/9, Wien: 1980.

LYNCH Kevin, "Das Bild der Stadt", Braunschweig 1989.

MAGISTRATATSABTEILUNG 18, "Erfahrungen mit Park and Ride Anlagen in ausgewählten europäischen Städten", Band 9, Wien: 1983.

NIGG Erwin Peter, "Stadtgestaltung als Problemlösungsprozess", Ablauf-Methoden-Typologie, Zurich 1975.

SEMSROTH Klaus, "Städtebau II", TU Institut für Städtebau Raumplanung und Raumordnung, Wien: 1992.

THALER Robert, GLASL Peter, SKALA Franz, "Vorrang für Fußgänger" VCO Verkehrsclub Österreich, Mödling

WURZER Rudolf, "Städtebau I", Skriptum, TU Inst. für Städtebau, Raumpl. und Raumord., Wien.

BÖLÜM 2

BAZI YABANCI ÜLKELERDE KENT BÜTÜNÜ ve TARİHİ KENTSEL MERKEZLERDE ULAŞIM SİSTEMİ ÖRNEKLERİ

Günümüzde, dünya şehircilik çevrelerince tartışmasız kabul edilen ve savunulan temel ilke ile; tarihi kentlerin karakterlerini ve kimliklerini oluşturan değerleri, birbirine benzer modern uygulamalara yenik düşmeden koruyarak, kentsel gelişimlerini sürdürmeleri amaçlanmıştır.

Bu bölümde;

- öncelikle tarihsel karakterlerini halen başarıyla koruyabilen,
- konumları gereği İstanbul ile benzer iklim koşullarına sahip olan ve
- ulaşım sorunlarını ağırlıklı bir biçimde raylı sistemlerle çözdükleri için, temiz (çevre sorunları ülkemize göre önemsiz derecede az) ve düzenli orta Avrupa kentlerinden (alfabetik sıraya göre) Budapeşte, Prag ve Viyana kentlerinin bir araştırması ve ulaşım sistemlerinin karşılaştırılması yapılmıştır (Şema 2.1.).

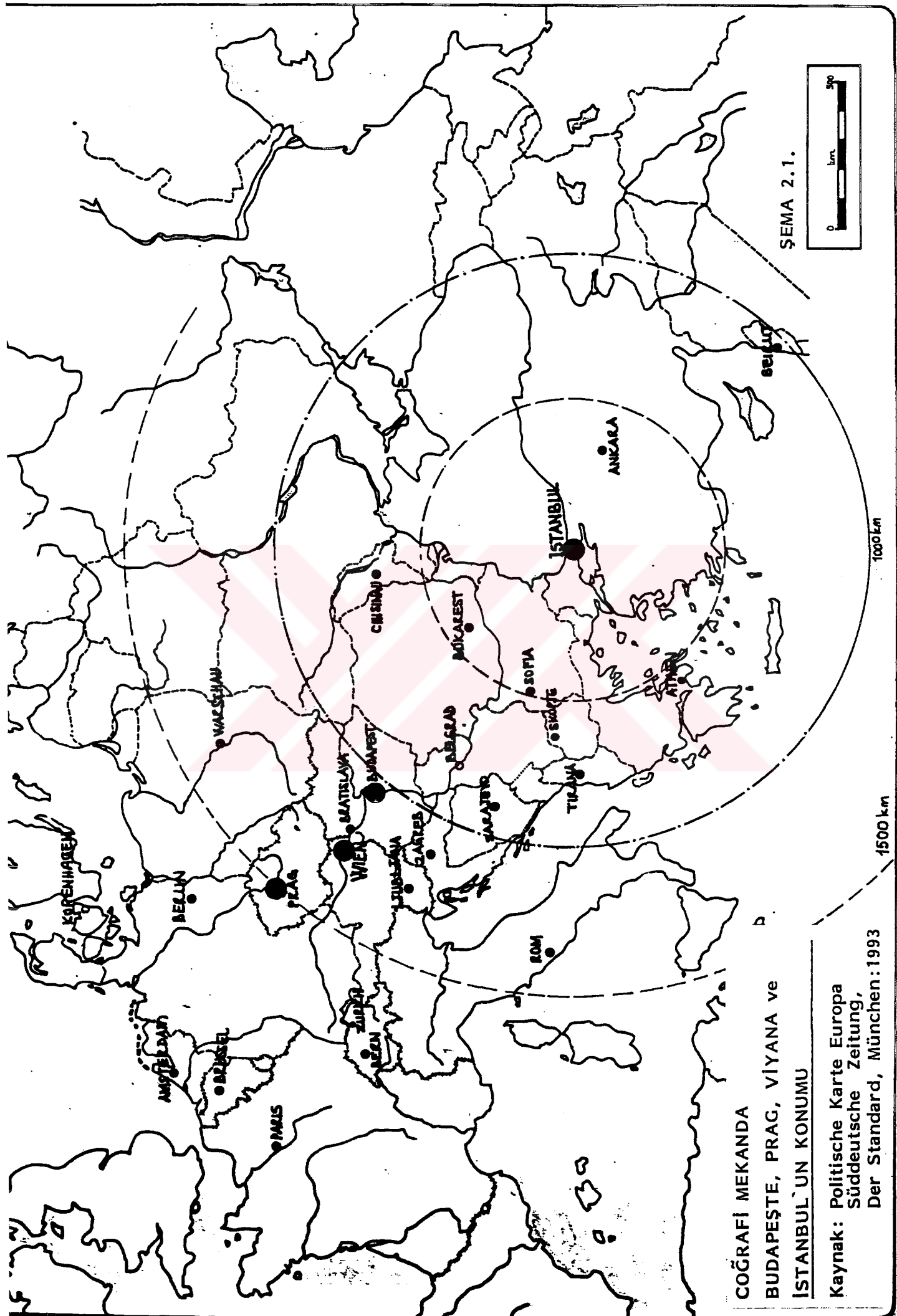
Bu tarzdaki çalışmanın ideali, yukarıda sözü edilen kentlerin yanısıra, batı metropolleri (Paris, Londra, Roma, Barcelona vb.) hatta İstanbul'a benzer Latin Amerika kentlerinin tarihi merkezlerindeki ulaşım sistemlerinin incelenmesi ve sonuç çıkarılması idi. Ancak böyle bir araştırmanın, tam anlamıyla gerçekleştirilmesi bir ekip çalışması gerektirdiğinden, seçilen kentlerin sınırlandırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Ulaşılan olanaklar ve dokümanlar çerçevesinde; eğitim amacıyla gidilen, içinde yaşanan Viyana kenti ile gözlem olanağı bulunan Budapeşte ve Prag'ın araştırılmasına karar verilmiştir. Bu değerlendirmelerin, ileride konu ile ilgilenecekler tarafından geliştirilmesine bir çıkış noktası ve tartışma olanağı yaratması amaçlanmıştır.

Araştırmaya konu olan metropol kentler, doğal çevre verileri, büyüklük ve nüfusları (1-2,5 milyon arasında), yapısal gelişimlerine göre, ulaşım sistemi ile kentsel karakterleri açısından birbirleriyle kıyaslanabilecek şekilde seçilmiştir. Eldeki olanaklar ölçüsünde elde edilen dokümanların (plan, grafik vb.belgelerin) sınırlı olması nedeniyle, sadece yaklaşık nitelikte bir araştırma ortaya konmuştur.

Değerlendirilen dokümanların ölçek, dil ve ifade teknikleri çok farklı olmasına rağmen, aynı ölçeğe (1/140.000 ve 1/30.000) (büyütme ve küçültme teknikleri ile) getirilerek ortak bir ifade birliği sağlanmıştır.

Kıyaslama amaçlı metropol kentlerin araştırılmasında, konu özellikle ulaşım sistemlerini ve erişilebilirliği açığa çıkaran bir tarzda özetlenmiştir.





ŞEMA 2.1.



COĞRAFI MEKANDA
BUDAPESTE, PRAG, VIYANA ve
İSTANBUL'UN KONUMU

Kaynak: Politische Karte Europa
Süddeutsche Zeitung,
Der Standard, München:1993

2.1. BUDAPEŞTE KENT BÜTÜNÜNDE ULAŞIM

2.2. milyon (1990) nüfusu ile Macaristan'ın başkenti Budapeşte'de ilk yerleşmeler, Obuda ve Buda kesiminde oluşmuş, Peşte'de ise bir liman kenti kurulmuştur. Peşte'de yoğun konut alanlarına karşın, Buda tarafında villa türü seyrek yoğunluklu yerleşmelere rastlanıyordu. II.Dünya Savaşı'ndan sonra, Peşte kesiminde kat yüksekliklerinin artırılmasıyla yapısal bir genişleme başlamıştır. Günümüzde kent çevresinde; dinlenme-rekreasyon, toplumsal donatı alanları ve başkent'in hizmet işlevleri alanları öngörülmüştür.

1871 yılında açılan bir yarışmanın esasları baz alınarak; Peşte için iki yıl, Buda kesimi içinse üç yıl süren bir "kent düzenleme planı" hazırlanmıştır. Bu plan, pek çok ringten oluşan hareket kanallarını ve işınsal bağlantıları sağlamıştır.

2.1.1. KENT STRÜKTÜRÜ

Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yerleşme Strüktürü, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi

• Doğal Çevre Verileri

Tuna nehrinin dirsek yaptığı noktadan 30 km. güneyde bulunan kent, nehir boyunca gelişmiştir. Buda dağlarının güneydoğu bağlantısı üzerinde batı yakasındaki kısım Buda-Ofen (180 m.yükseklikte), doğu yakasında ise Büyük Macar Ovasının kuzeybatı köşesinde yaklaşık 115 m. yükseklikte Peşte Bölümü adını alır. Genelde kara iklimi hakimdir. Tuna nehri üzerinde zengin termal kaynakları ile Margit adası bulunmaktadır. Nehrin 400-600 m. genişliğindeki kesiminde yer alan kentin, her iki tarafı arasındaki kot farkı ve dağların biçimlendirdiği rölyef, yerel iklimin etkisiyle oluşan rüzgar yolları vb. gibi şekillenmeleri de beraberinde getirmektedir.

• Bölge Özellikleri

1950'den beri 22 bölge (525,1 km²) içinde idare edilen Budapeşte'nin nüfusu 1950'de 1,6 milyon iken, 1990'da yaklaşık 2,2 (2.016.132)milyona yükselmiştir. Kenti orman açısından zengin dinlenme alanları ve büyük zirai zonlar sarar. Çevredeki bazı alanlarda hafta sonu evlerinin hızla genişlemesi özel bir sorun oluşturmaktadır¹.

• Yapısal Gelişim - Yerleşme Strüktürü

1872 yılında Budapeşte adını alan başkentim liman kenti niteliğinde kurulan Peşte tarafında yoğun konut alanları, Buda kesiminde ise villa türü yerleşimler bulunmaktaydı. II.Dünya Savaşı sırasındaki şiddetli yıkımlardan sonra, hızlı bir yapılaşma ile öncelikle Peşte kesiminde (çok katlı konut alanlarıyla) yapısal bir genişleme görülmüştür.

Tarımda endüstrileşme ile kentte hızlı nüfus artışı, konut gereksiniminin yükselmesi, kent merkezinde kira ve arsa fiyatlarının fazla olması vb. nedenler banliyö yerleşimlerine göçü hızlandırmıştır. Günümüzde yoğun kentsel doku ve seyrek yapılanmış (başkentim hizmet fonksiyonları ile kamusal donatılar için öngörülen) yerleşmeler arasında, kentim güney ve doğu kesiminde büyük endüstri alanları bulunur (Harita.2.1.).

Kentim nüfus yoğunluğu 3940 kişi/km², ortalama konut yoğunluğu 106 kişi/ha'dır. Günümüzde, Macaristan'ın (10.355.00 olan -1991) nüfusunun %20'si Budapeşte'de oturmakta ve ayrıca,

- tüm işyerlerinin yaklaşık % 24'ü,
- endüstride çalışanların % 20'si,
- yapı endüstrisinde çalışanların % 41'i,
- ticarete çalışanların % 28'i,

Budapeşte'de bulunmaktadır.

¹ GÄLZER R.; 1987, s.22

Her beş aktif meslek sahibinden biri, konut-işyeri arasında git-gel hareketini yapar, yani çevre yerleşmelerden kent merkezine çalışmaya gelir. Buna karşın, merkezden dışarıya hareket oranı ise % 2 ile çok düşüktür².

• Yeşil Alan Sistemi

Yeşil alan sisteminin temel yapısını; özellikle batıda orman kuşağı olarak şekillenmiş yeşil kuşak ve farklı kullanımları ile (örneğin; kuzey-batıdaki küçük bahçe alanları vb.) yeşil kamalar şekillendirir. Bu strüktürü; noktasal veya büyük yeşil mekanlar, kent merkezinin batısında ve Margit adasındaki bir bant ve Tuna nehri boyunca park tesisleri tamamlar. Doğuda konut ve endüstri alanları arasında, en az 200 m.genişliğinde ayrılmış net yeşil alanlar (korunan bitkiler) ile imara açılmış ve tarımsal alanlar arasında yeşil tampon bölgeler bulunur. Ayrıca terkedilen endüstri alanlarının üzerine kamusal parkların inşa edilmesi, dikkat çekicidir³. Yeşil alan (tarım, orman, dinlenme, park ve spor alanları, mezarlık, küçük bahçe vb.) dağılımı dengeli olmamakla birlikte, tüm kentsel alanın % 46'sını kaplar⁴.

• Ulaşım Sistemi

Kentin karakterinde; Roma Dönemi'nden beri şekillenmiş büyük ring, pek çok sayıda yarım ring ve birkaç ışnsal aksın oluşturduğu yol dokusu hakimdir. Bu dokunun uzak çevre bağlantısında; 20.yüzyıl'ın başından beri demiryolu şebekesi ve denizyolu taşımacılığı hizmet vermektedir. Çevre yerleşmelerden merkeze doğru iş-konut yolculuğu ve kent içi işlemlere yönelik ulaşım talebi raylı ve bunu destekleyici lastik tekerlekli toplu taşıma araçları ile karşılanmaktadır. Ulaşım planlamasında; merkez-yerleşme alanları arası kamusal ulaşım sisteminin ek hatlar ile güçlendirilmesi amaçlanmıştır. Kısım 2.1.2.de, bu konuda tezin amacına yönelik daha kapsamlı bilgilenmek olasıdır.

² BERCZIK A.; 1989, s.164.

³ GÄLZER R.; 1987, s.22.

⁴ a.g.e., s.73.

2.1.2. ULAŞIM SİSTEMİ

Ana Ulaşım Arterleri, Uzak Çevre Bağlantıları, Toplu Taşım Ağı, Ulaşım Planlaması

• Ana Ulaşım Arterleri

Budapeşte'deki ana ulaşım arterleri; Roma zamanından kalma stratejik yollar, Ortaçağ'daki ticaret aksları ve modern trafik bağlantıları ile bilinçli şehircilik eylemlerinin sonucu olarak planlanmış hareket kanallarından oluşmaktadır.

Roma Çağı, Ortaçağ ve modern dönem ulaşım aksları ile sağlanan bağlantılar, bilinçli şehircilik kararlarına göre, -birkaç yeni işinsal yol dışında- önceden inşa edilen Ring cadde (tam bir yarım ring) ile zenginleştirilmiştir.

Ana ulaşım arterlerinin tarihi izler üzerinden geçmesi ve bilinçli bir kent planlamasının oluşturduğu ring caddeler, kentin karakteristik özelliğidir. Ortaçağ'dan kalma dar hareket kanallarını transit trafikten arındırmak için, kentin kuzey-batı köşesinde dubalı bir köprü inşa edilmiştir. İlk 1787'de Obuda, Buda ve Peşte kesiminde gelişen yollar, yaklaşık 100 m. kuzeye doğru kent suru önüne kaydırılmıştır. 1871 yılında (uluslararası bir yarışmanın amacı bağlamında) hazırlanan kent düzenleme planı ile pek çok ringten oluşan ulaşım sisteminin hatları ve yeni bir radyal bağlantı kararlaştırılmıştır.

Yeniçağ'da açılmış olan ilk daimi köprü Szechenyi (Lanchid), ve daha sonra inşa edilen diğer köprüler, II.Dünya Savaşı'nın son aylarında, yok olmuştur. Bundan sonra, kuzey-güney hattı yerine, 1950'de doğu-batı metro hattının inşasına öncelik verilmiş, ancak köprüler, -yeraltı inşaatındaki on yıllık ara nedeniyle- metrodan daha önce açılmıştır.

Büyük Ring (1871-1896), öncelikle eski alanların yeniden canlandırılması için kent içinden geçmesi gereken bir bağlantının sağlanması amacıyla açılmış ve mali olanaklara göre belirlenen Ring Cadde ağının, bugün ulaşım açısından önemi tekrar artmıştır. Bu yol ağı Peşte tarafında, pek çok yarım ringten meydana gelir ve köprülerle Buda kesimine

bağlanarak kale ya da Gellert Tepesi'ni sarar⁵. 1880 yılında inşa edilen küçük ring ise, kısmen Ortaçağ (15.yy.)'dan kalma kent surunu izler.

• Uzak Çevre Bağlantıları

1846 ve 1911 yılları arasında Budapeşte'den başlayıp genişleyen onbir devlet demiryolu hattı inşa edilmiştir. Kent, ışınsal demiryolları boyunca gelişmiş olmasına rağmen, halen tüm ağın sadece %80'i kent içindeki konut alanlarına bağlantı için ayrılmıştır.

Tuna rıhtımının ilk kısmı, ticari trafiği Tuna kıyısına yöneltmek içindir. Bunu kuzeye ve güneye doğru aynı anda doğu yakasında da devam eden kesim izlemiştir. 1928'den beri serbest liman Csepel deniz yolu taşımacılığına, Tuna rıhtımı ise motorlu araç ulaşımına hizmet eder.

1939 yılında inşasına başlanan Ferihegy havalimanı 1950'de açılmıştır (bkz.Harita.2.1.). Uçuş alanı güvenliği ve gürültüden korunmak amacıyla, kentin güneydoğu kesiminde katı bir yapılanma yasağı getirilmiştir.

Arazi koşulları, uzak çevre ulaşımının genel tesisleri vb. faktörler, yerleşme strüktürlerinin tasarımını etkiler ve bu yerleşim strüktürleri de, ulaşım ağının gelişimini -esasta banliyö ulaşım sistemini- belirlemektedir⁶.

• Toplu Taşıma Ağı

Budapeşte'nin kitle ulaşım sistemi, çeşitli bakımlardan Avrupa'da tektir. Trafik işletmesi tarafından; yakın çevre bağlantıları için banliyö treni, kent içi ulaşımı için ise metro, tramvay, trolleybüs ve otobüs, turistik amaçlara yönelik dişli tramvay, küçük vapurlar ve rekreasyon işlevleri için ise telesiyej işletilmektedir. Budapeşte nüfusunun %96'sının, herhangi bir toplu taşıma aracına yaya erişilebilirlik mesafesi 500 m.yi aşmamaktadır.

⁵ PREISICH G.; 1989, s.187-190.

⁶ BERCZIK A.; 1989, s.165.

. Yakın çevre ulaşımı

banliyö hatları ile gerçekleştirilmektedir. Üç ana hattın ikisi güneye, diğeri ise kuzey yönüne bağlanır ve kent çevresine hızlı ulaşımı sağlar⁷.

. Kentiçi toplu taşıma ağı

M1-sarı, M2-kırmızı, M3-mavi olmak üzere üç metro hattı vardır. Bunlardan birinci hat (M1) en eskisi olup, Avrupa kıtasının ilk metrolarından biridir. 1896'da törenle açılan M1, 1973 yılında kent dışı yerleşimlere doğru uzatılmış ve bugün 4.7 km. uzunluğundadır⁸. Birkaç metro istasyonunun yanında, Avrupa'nın her yerinde olduğu gibi özel aracın park edilip metro ile amaçlanan yere devam edilmesi için "Park and Ride" sistemi bulunur.

- Kısa zaman aralıkları ve belirli bir hız ile hareket eden 38 tramvay hattı vardır.
- Trolleybüs hattının büyük bir çoğunluğu metro durak yerleri ile kesişir ve hızlı kitle taşıma sistemi ile entegre olmuştur.
- Tuna nehri üzerinde, seyrek de olsa belirli noktalar arasında günlük bağlantıları sağlayan küçük vapurlar çalışmaktadır.
- Turistik geziler amaçlı ulaşım; Tuna nehri kıyısını kale ve Szabadsag tepelerine bağlayan dişli tramvay, küçük vapurlar ve sadece Margit adası üzerinde, bir turist rehberi eşliğinde dolaşan minibüsler ile sağlanır⁹.
- Çok sayıda otobüs ve tramvay hatları, kentle Buda dağlarının gezi, dinlenme ve rekreasyon alanlarını bağlamaktadır. Zugliget caddesinden Janoshegy (529 m) tepesine bir telesiyer ile ulaşılmaktadır.

⁷ SANDOR P.; s.49.

⁸ Ungarn ein Großer Reiseführer, 1978, s.51.

⁹ SANDOR P.; s.46-50.

BUDAPEŞTE KENT STRÜKTÜRÜ

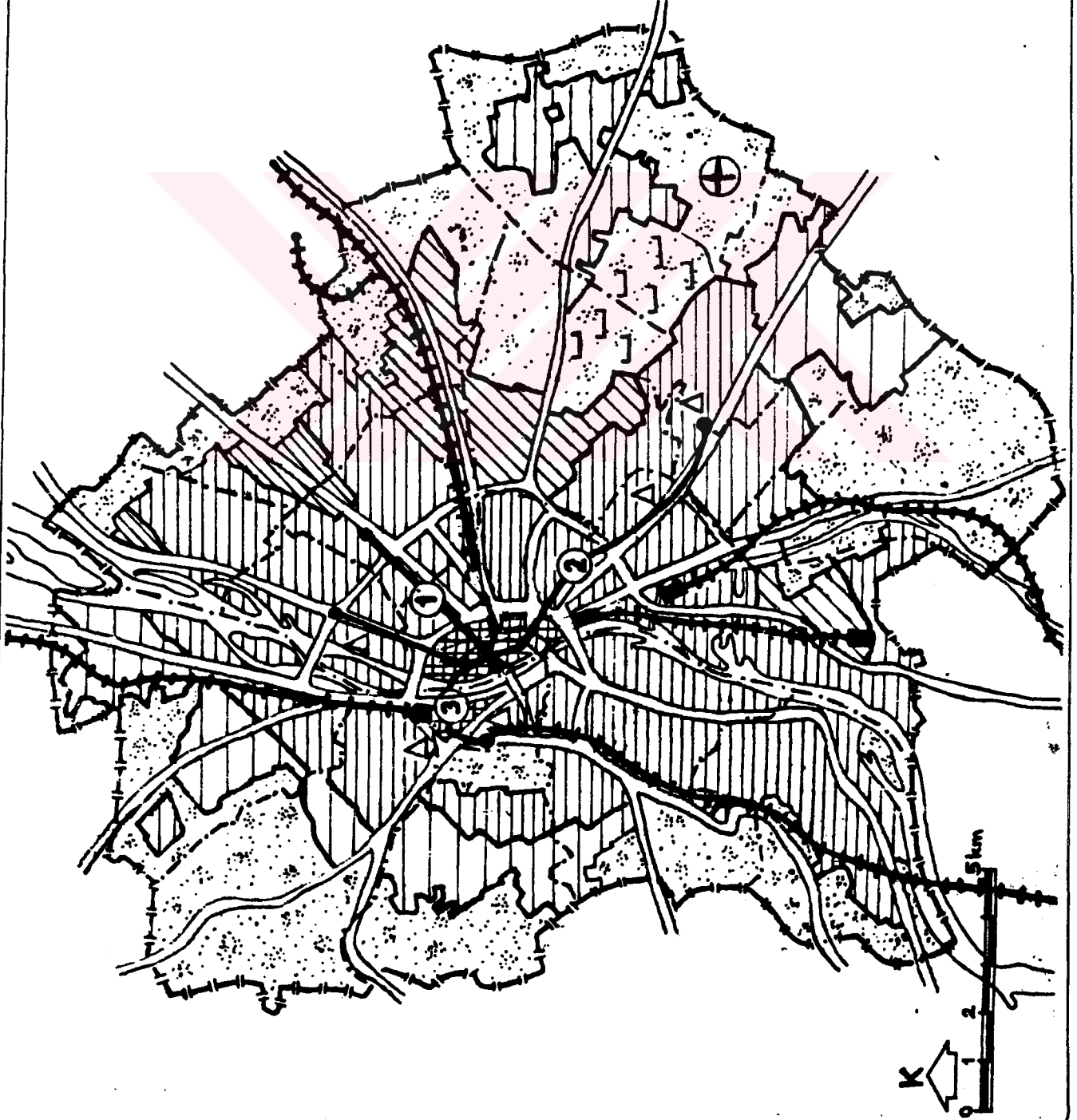
- Tarihi kent merkezi
Yoğun yapılanmış iskan alanları
Az yoğ. yerl. al.
Yeşil sistem
(park ve orman al.)
Sanayi alanları
Kent sınırı
Yerel idare sınırı
- Uzak ve yakın çevre raylı
taşıma sistemleri
Metro hatları
Otoban ve ekspres arterler
Hava Limanı
P+R tesisleri

Bilge ULUSAY, Haziran 1994

HARİTA 2.1.

KAYNAK:

- Budapest Wegweiser, V.Petofi Sandor
- BERCZIK A. "Verkehr und Stadtstruktur-Beispiel Budapest", Wien: 1989.



• Ulaşım Planlaması

Ulaşım planlamasına göre;

1. Hızlı ulaşım sisteminin gerekliliği,
2. Eşit ve dengeli bir ring hattının gerçekleştirilemeyeceği,
3. Kent merkezi ile tali merkezlerin bağlantısı,
4. Uzak çevre ulaşım ağının tamamlanması,
5. Artan motorlu taşıt sayısı ve yeni yol inşası,
6. Konut-işyeri-konut (İng:commuter/Alm:pendel) ulaşımının artması ve banliyö taşımacılığının modernleştirilmesi gibi konular saptanmıştır.

1. Tramvay çağında görülen kentsel alan ve ulaşım arasındaki oransızlık, pek çok ekspres otobüs hattının geliştirilmesiyle kısmen ortadan kaldırılmıştır. Bu hatlardaki yolculuk hızı, artan bireysel taşımacılık nedeniyle gün geçtikçe azalmıştır. Kent merkezi dışındaki alanlarda nüfusun artması ve kentsel yerleşimin 15 km. yarıçaplı alana yayılması nedeniyle bir hızlı sistemin inşası hedeflenmiştir. Bu sistem; metro, banliyö-hızlı tren ve ekspres otobüs hatlarından oluşur. M3 (3.metro) hattının güney yönündeki bağlantısı uzatılmış ve 1980 ilkbaharında sefere açılarak, 1981'de de batı istasyonuna (Nyugati'ye) ulaşmıştır. Kentin kuzeyinde planlanan yeni yerleşimlere hızlı bağlantıyı sağlamak için, 4.metro hattı hazırlık aşamasındadır. Mevcut üç banliyö treni hatlarının geliştirilmesi, yeni hızlı tren sistemleri için farklı seçenekler (bant, raylı ve asma, hava yastıklı, magnetik trenler vb. gibi) yakın gelecekte Budapeşte için öngörülmemiştir. Mevcut klasik ulaşım araçlarının yeniden geliştirilmesinin, hem teknik hem de ekonomik yönden uygun çözümler getireceğine karar verilmiştir.

2. Doğal veriler, özellikle de topoğrafik koşullar nedeniyle Budapeşte asimetrik gelişmiştir. Kentin batı kıyısında; tüm kentsel alanın üçte ikisi, nüfusun dörtte üçü ve işyerlerinin beşte dördü yer almaktadır (İstanbul nüfusunun da, % 67'si batı yakasında yerleşmiştir). Bu asimetrik form nedeniyle, kamusal ulaşım ağı içinde düşünülen eşit ve dengeli bir ring hattının gerçekleştirilmesi olanaksızdır. Buda tepesini kesen aksların ve teğet bağlantıların inşa edilmesi de güçtür.

3. Budapeşte'nin asıl büyük kent merkezi, Peşte'nin merkezinde gelişmiştir. Kent çevresinde yerleşmiş nüfusun, gereksinimlerini karşılamak ve aynı zamanda tarihi merkezin yükünü hafifletmek amacıyla semt-mahalle merkezlerinin genişletilmesi ve geliştirilmesinde bir etaplama sözkonusu olup bir kısmı bitmiş, inşa halinde ya da inşası henüz başlamamıştır. Hızlı ulaşım sistemi ile koordineli kamusal donatıların yer aldığı ve aynı zamanda kent merkezini tamamlayıcı nitelikte işlevlerini sürdüren bu tali merkezler, hızlı tramvay ya da metro ağları yakınlarında yer almaktadır.
4. Ülkenin kuzey kenarında yer alan başkent, endüstri alanının tam ortasında yer alır. Bu konumundan dolayı, uluslararası demiryolu ve motorlu bağlantıyı sağlayan kuvvetli bir transit trafik ortaya çıkmaktadır. Bu transit trafik çeşitli yönlerdeki bağlantılardan dolayı Macaristan'da önemli bir rol oynamakta, ancak Budapeşte'ye ağır bir yük getirmektedir. Kentin yaklaşık 85 km. güneyinde öngörülen yeni bir demiryolu bağlantısının inşası ile birlikte, mevcut yan hatların geniş bir biçimde yenilenmesi ve elektrifikasyonu, diğer taraftan kent sınırları yakınında planlanan bir otoban ring ile, kuvvetli transit trafiğin kente baskısının azaltılacağı düşünülmektedir.
5. Budapeşte'deki özel oto sayısı, son 15 yıl içinde altıya katlanmıştır. Buna rağmen, Erzsebet köprüsü inşasından bu yana, Tuna nehri üzerinde yeni bir köprü yapılmamıştır. Şimdiki ana yol ağı tüm trafiğin yaklaşık %80'ini taşımakta ve genellikle bugünkü ulaşım için yeterli olmamaktadır. Hem tarihi kent çekirdeğinde, hem de endüstri alanlarının önemli bir bölümünde, artan park yeri gereksinimi karşılanamamıştır. Bunun için merkez dışında, metro durakları ya da son istasyonların yanındaki "Park and Ride" sistemlerinde otopark alanlarının bir serisi inşa edilmektedir.
6. Kent içinde iş gücü ve konut açığına karşın, çevrede kolay yapılanma koşulları ve arsa fiyatlarının düşük olması konut-işyeri arası git-gel ulaşımını doğurmaktadır.

Budapeşte'de, tüm ulaşımın; % 55'i demiryolları, % 25' i otobüs sistemi ve % 20'si banliyö bağlantıları ile sağlanır¹⁰.

¹⁰ BERCZIK A.; 1989, s.169-171.

Planlamada; çevre belediyelerine bağlantı için ek hatlar, yani banliyö-hızlı tren yan hatlarının inşa edilmesi amaçlanmıştır. Ana istasyonların tümü ve konut-işyeri trafiğindeki önemli demiryolu istasyonları, metroyla doğrudan bağlantılı bir biçimde hizmet verir.

2.1.3. TARİHİ KENT MERKEZİ VE ULAŞIM

Tarihi kent çekirdeği, Szabadsag ve Szechenyi köprüleri arasındaki alanda bulunur ve küçük ring ile sınırlanır. 2 km²'lik alan üzerinde ve 600-800 m. genişlikteki tarihi merkez 5.bölge olarak kuzeyde Margit Köprüsü'ne kadar uzanmakta, Ortaçağ'dan kalma büyüklük ve bütünlüğünü korumaktadır¹¹.

Peşte kent surunun yıkılmasından sonra kentsel yapılanma, Ortaçağ kent çekirdeğinden kuzeyde Tuna boyunca gelişmiş, böylece Leopoldstadt meydana gelmiştir. Bu gelişme, 19.yy.'ın ortasında batı istasyonunun (Nyugati Pu), sonra da Szechenyi ve Margit köprülerinin inşası ile hızlanmıştır. Kale (Váre) ve Arslanlı Köprü'nün (Szechenyi köprüsünün) doğudaki köprü başı çevresinde Macaristan'ın idare merkezi gelişmiştir. Kale içinden geçen (350 m. uzunluğundaki) tünelin inşası, bu Hristiyan kentinin gelişimini teşvik etmiş ve güney istasyonu (Deli Pu) Tuna rıhtımı ve batı istasyonu (Nyugati Pu) arasında kısa ve direkt bağlantıyı sağlamıştır¹².

Eski kent sur hattını izleyen ve bir yarım daire biçimindeki küçük ringin kentin ana ulaşımı üzerinde iki önemi vardır:

- Bir taraftan tarihi kent çekirdeğine gelen trafiği dağıtır,
- Diğer yandan ise, iki ışımsal caddeyi bağlayarak kuzey-güney doğrultusunda kentin önemli bir aksını oluşturur.

İkinci Dünya Savaşı sırasında kale ve çevresi, bununla birlikte de Macaristan'ın idare merkezi tamamen yıkılmıştır.

Zincirli Köprüden (Lanchid'ten) itibaren Tuna rıhtımı, Parlamento binasının yer aldığı Kossuth Lajos meydanına yönelerek Szechenyi Rakpart ismini almaktadır (bkz.Harita.2.2.).

¹¹ PREISICH G.; 1989, s.189.

¹² BERCZIK A.; 1989, s.167-169.

Burada, kent merkezinin kuzey noktasında devlet enstitüleri, bankalar ve büyük ticari kuruluşların merkezi yer alır.

Kent merkezinin bugünkü çehresi, 1974-76 yıllarında oluşan yaya alt geçitleri, trafik tünelleri ve metro istasyonları ile belirlenir. Vörösmarty Ter üzerinde, yaya bölgesinin başlangıcındaki meydanda, 1896'da açılan ve kıtanın ilk yeraltı tramvayı olan, bugünkü 1 no'lu metronun son istasyonu bulunur. 4.7 km. uzunluğunda olup, 1973'de kent dışı bölgelere uzatılmıştır ve bundan beri de yeni vagonlar çalıştırılmaktadır. Birkaç eski vagon ise, Deak Ter'deki yaya alt geçitinde bulunan müzede sergilenmektedir.

Kent merkezini güney yönünde yarıp geçen Varos Vaci utca, 18.yy.'da Peşte'nin ana caddesi olup bugün Dimitrov Ter'e kadar uzanan yaya aksıdır. Budapeşte'nin kalbi Felszabadulas Ter'deki pasajlar; yaya sirkülasyonunu hem alışveriş ünitelerine, hem de yaya alt geçitleri ile metro istasyonlarına, aynı zamanda da kent merkezinin güneyine doğru yönlendirir. Sadece yayaların serbest dolaşması değil, temizlenen tarihi değerleri (bina, anıt vb.) egzoz gazının zararlı etkisinden korumak amacıyla da raylı toplu taşımacılık tercih edilmiştir. Kossuth Lajos ve Rakoczi (Utca) caddelerinin kesiştiği noktadaki Muzeum Körüt meydanı, metro istasyonu ile önemli bir kavşak noktasıdır.

Kent içindeki boş alanlar dikkatsiz bir biçimde kullanılmış ve temel sorunlar giderilmeden yeni binalar inşa edilmiştir. Banliyö yerleşme alanlarında kat yüksekliklerinin artırılması ve bazı kırsal arazilerin imara açılması nedeniyle, kent merkezi ve yakın çevresi arasında kamusal ulaşım ağı genişlemiştir. Bu bağlantı; Tuna nehrinin batı yakasında Batthyany, doğu yakasında ise Boraros istasyonlarından sağlanır.

Erszebet Köprüsü'nden güneye Szabadsag Köprüsü'ne doğru olan kesimde Tuna rıhtımı Belgrad Rakpart adını alır ve uluslararası yolcu gemisi limanı buradadır. Ayrıca, seyrek de olsa iki kıyı arasında çalışan yolcu vapurları için iskeleler, Petöfi ve Szechenyi köprüleri arasında yer alır¹³.

¹³ Ungarn ein großer Reiseführer, 1978, s.51-54, 55-58.

BUDAPESTE TARİHSEL KENT MERKEZİNE ERİŞİLEBİLİRLİK

Yük taşıtları için giriş yasası
uygulanan alan



Uzak çevre raylı (banliyö) ulaşımı



Banliyö yeraltı ana ist.



Özel ulaşım için tek
yön uygulaması



Metro hattı ve çıkış noktası



Tramvay hatları



Otoparklar

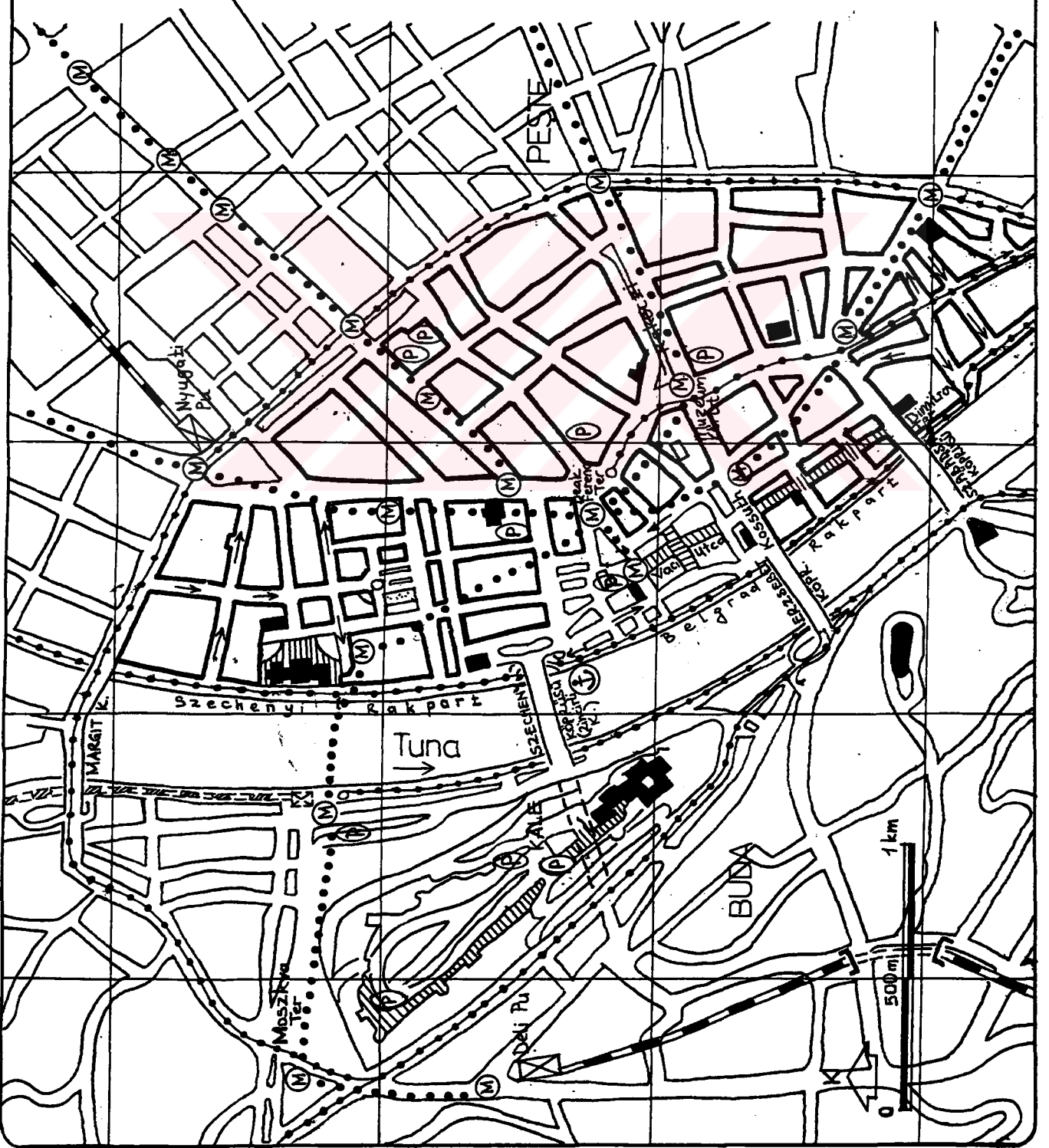


Bilge ULUSAY, Haziran 1994

HARİTA 2.2.

KAYNAK:

- LAJTA Hans. Westungarns und Budapest
- BUDAPEST Tourinform Tourist Information Service, Petöfi S. Nisan 1986.
- BUDAPEST WEGWEISER. V.Petöfi S. 17/19.



DEĞERLENDİRME (Özet)

Tuna nehrinin iki yakasında, bir köprüler kenti olarak gelişmiş olan Budapeşte'nin kent strüktürü ile bütünleşen ve geleneksel (traditional) özelliklerini sürdüren tarihi kent merkezindeki ulaşım sisteminin düzenlenmesini, Birinci Bölüm'de belirlediğimiz beş ana kriter içinde şöyle değerlendirmek olasıdır;

Koruma-Geliştirme Bilinci

Tarihi çekirdekte; ulaşım arterleri ve meydanlar biçimindeki geleneksel dokunun büyüklük ve bütünlük açısından Ortaçağ görünümünde bırakılarak, fiziksel çevrenin değişmezliğinin (kalcıcılığının) ve etkin kültürel karakterin (yani kimliğin) korunması, yaşatılması çabası ön plana alınmıştır.

Tasarımda Uyum/Uygunluk-Orantı

Yol ağının biçimlenmesinde;

- Roma devri stratejik yolları ve Ortaçağ ticaret akslarına, kısmen de kent suru izlerine, yani kentin karakteristik özelliğine,
- Doğal verilere, topoğrafik koşullara ve
- Şehircilik eylemlerine uyum saptanmıştır.

Ayrıca, kent gelişme planı kararlarına uyumlu, ulaşım planlamasına göre;

- Kamu taşımacılığının hızlandırılması, merkez ve yan merkezler bağlantısının ek metro hatları ve tramvay ağları ile güçlendirilmesi,
- Çevreden merkeze günlük git-gel trafiğinin gereksinimlerine uygun raylı banliyö ulaşımının modernleştirilmesi,
- Çevre alanlarda nüfusun artması ve kentsel yerleşimin 15 km. yarıçaplı bir alana yayılması sonucu, bir hızlı sistemin inşası ile, toplu taşıma ağı-kentsel alan büyüklüğü orantısının sağlanması hedeflenmiştir.

Tasarımda Birlik “Çeşitlilikte Birlik”/Bütünlük

Yol veya yol mekanının, kentsel çevre bağlamında;

- İleriye dönük toplu taşıma projelerinde; mevcut klasik ulaşım araçlarının geliştirilmesi ve kentin tarihi karakteri ile bütünleştirilmesi,
- Detayda çeşitlilik gösteren araç türlerinin, bir kitle taşıma sistemi içinde biraraya gelişleri ve dengelenmesi,
- Gerek uzak çevre, gerekse yakın çevre raylı şebekenin terminal noktalarında, kent içi toplu taşıma araçları (metro, tramvay ve trolleybüs) ile entegrasyonu,
- İnşası süren P+R sistemine dayalı, iki farklı (bireysel ve kamusal) taşımacılığın bütünleştirilmesi ilkesi,
- Yer üstü ve yer altı raylı taşımacılığın, lastik tekerlekli taşıtlarla desteklenmesi,
- Pasajlar ve yaya alt geçitleri ile yaya dolaşım kanallarının sürekliliği ve metro istasyonları ile kombinasyonu amaçlanmıştır.

Sağlıklı Çevre Düzeni ve Yaşam Kalitesi

Budapeşte halkının içinde yaşadığı, soluk aldığı, dolaştığı, çalıştığı fiziksel çevreyi; ulaşım açısından iyileştirmeye yönelik bulgular şöyle sıralanabilir:

- Toplu taşıma sistemine ağırlık verilmesi,
- Uzak ve yakın çevre raylı ulaşımın terminal odak noktalarının tarihi merkez dışında tasarlanması,
- Herhangi bir kitle taşıma aracına yaya erişilebilirlik uzaklığının 500 m.yi aşmaması,
- Trafiğin rahatlatılmasına yönelik önlemler:
 - Bireysel ulaşımına getirilen kısıtlama ve tek yön uygulaması, yük taşıtlarına giriş yasağı,
 - Eski kentin belirli alanlarında ve iç ticaret bölgesinde geniş, doğrusal (lineer) bir yaya dolaşım alanı ve alışveriş aksları yaratılması ile benimsenen kamu yararı ilkesi,
 - Yaya için tam bir erişme, bireysel taşıt için ise özendirilmeyen önlemlerin (tek yön uygulaması, bazı aksların tümüyle motorlu araç trafiğine kapatılması, merkez dışı park etme

politikası vb.nin) esas alınması ile taşıtlardan doğan kirlilik, gürültü ve titreşim gibi insan sağlığının yanısıra, tarihi yapı ve anıtların cepheleeri yada temelleri için de olumsuz etkilerin azaltılması,

- Yaya-taşıit hareket mekanı ayrımı çözümünde; hem yayalar için kaza tehlikesini ortadan kaldıran ve psikolojik açıdan yararlı çözümler hem de yayadan arınmış yollarda taşıtların daha hızlı, az tehlikeli ve az yorucu gidiş olanağı.

Görsel Algılama Dengesi

Kültürel ve turistik çevrenin görsel karakterini oluşturan imgeler bütünüünün algılanması amacıyla;

- Tarihi kent çekirdeğinde; kamu tesisleri, ticaret merkezleri veya anıtsal yapıların çevrelediği doğrusal (lineer) yaya dolaşım ağı(*) ile detayların hissedilmesi,
- Kale bölgesinde; yürüme limitini aşan mesafelerde çevre dostu küçük otobüsler ve bu alanı kıyı kesimine (iki kot farklılığını) bağlayan dişli tramvay taşıtları ile genel kent imajının kavranması ve görülenlerin değerlendirilmesi tasarlanmıştır.

Budapeşte'nin kent merkezindeki ulaşım sisteminin tasarımında, etken unsurların vurgulanmasından sonra, şu eksiklikleri, sorunları ve engelleri sergilemek olasıdır:

- Yoğun yerleşim alanları 10 km yarıçaplı dairesel alana yayılırken, kuzeyde merkezden dışa doğru metro hattının eriştiği nokta; $r=4$ km.lik alan içinde kalmıştır.
- Kamusal ve bireysel taşımın entegrasyonunu sağlayan park etme ve kamusal trafiğe aktarma (Park and Ride) sisteminin inşası halen devam etmesine rağmen, merkezde otopark sorunu tamamen çözülememiştir.
- Kentsel alan asimetrik geliştiği için (İstanbul'da olduğu gibi) eşit ve dengeli bir ring çözümü gerçekleştirilememiştir.

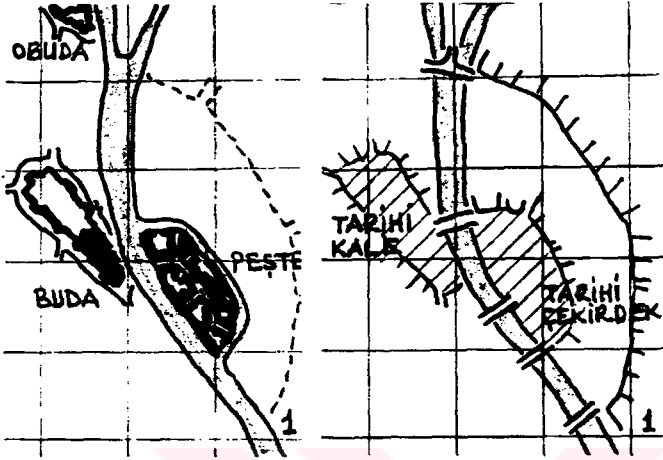
(*) alışveriş aksı (1100x43) -	4,7 ha
yaya-gezinti aksı (293x17) -	0,5 ha
kale içi yaya dolaşım al. (600x45) -	<u>2,7 ha</u>
Toplam	8 ha

yaya alanı, kent merkezi alanının (545 ha) yaklaşık %1,5'luk kısmını kaplar.

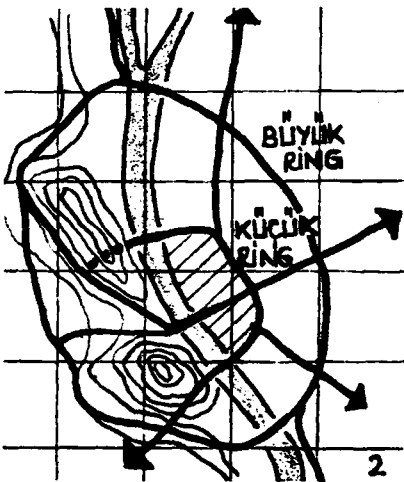
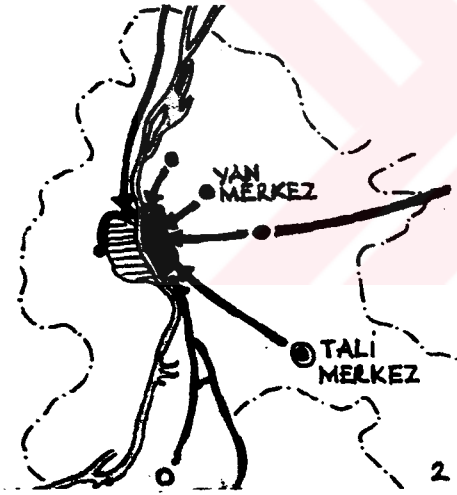
- Tuna rıhtımı boyunca motorlu araç hareket kanalı, insan ölçeğini aşmıştır ve kente ağır bir yük getirmektedir. Aynı zamanda bu aks, kentin fizyonomisinde, kıyı ile merkez arasındaki görsel ve işlevsel ilişkiyi de engellemektedir.
- Merkez, beş köprü üzerinden tramvay ve motorlu taşıt ağırlıklı ulaşım ile Buda kesimine bağlanmakta, yayaya yönelik bir çözüm görülmemektedir.
- İki kıyı arasında hizmet veren su yolu taşımacılığı yetersizdir.

Hazırlık aşamasında olan 4.metro hattının uzatılması ile, büyük kent merkezinden yan merkezlere erişilebilirlik kuvvetlenecek ve hızlanacaktır. Merkez dışı park etme olanaklarının artırılması, bireysel ulaşımın tarihi merkeze girişini caydırıcı önlemlere olanak verecektir. Rıhtım boyunca yer alan transit aksın merkeze baskısının azaltılması ve iki kıyı arasındaki yaya ile su yolu ilişkisinin geliştirilmesine yönelik hedeflerin ulaşım planlamasında dikkate alınması halinde; Budapeşte tarihi kent merkezindeki ulaşım sisteminin görsel ve işlevsel bağlamda daha da iyileştirilmesi olasıdır.

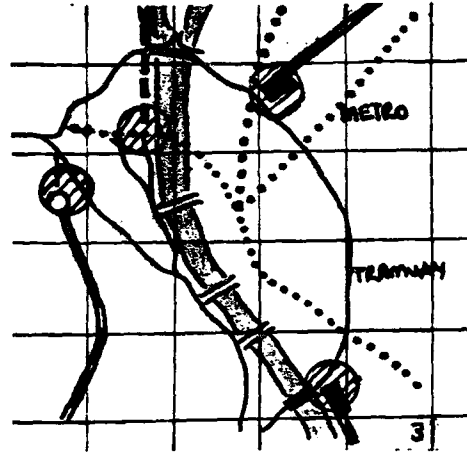
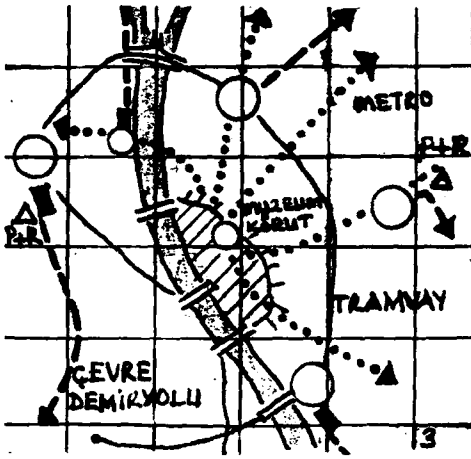
BUDAPEŞTE TARİHİ MERKEZİNDEKİ ULAŞIM SİSTEMİ DÜZENLEMESİNİ YÖNLENDİRİCİ İLKE ŞEMALARI



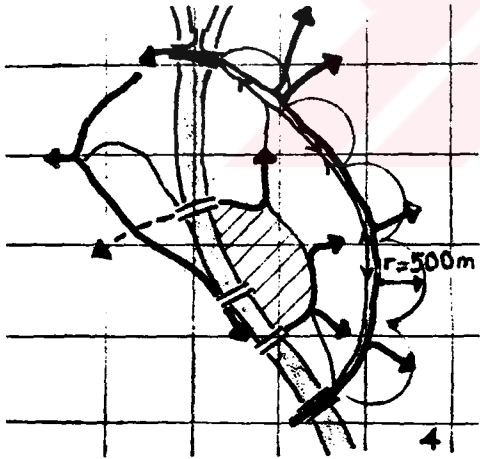
1 Tarihsel kimliği yansıtan hareket kanalları ile bütünleşmiş geleneksel dokunun sürekliliği ve çağdaş işlevlerle yaşatılma çabası.



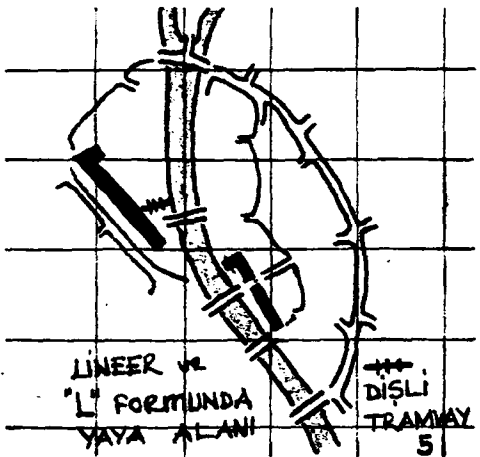
2 Roma Devri ve Ortaçağ Dönemi izleri bazına dayalı, doğal ve topografik koşullara uyumlu yol ağı kentin simgesini oluşturması. Ulaşım planlamasına göre; çevreden merkeze doğru artan meslek (konut-işyeri) trafiğinin günün koşullarına göre güçlendirilmesi hedefi, kent gelişme planı çerçevesinde, ulaşım aksları boyunca "yeni yerleşme alanları gelişme modeli"ne uygun raylı bağlantılar. Toplu taşıma ağının 15 km. yarıçaplı alanı kaplayan kentsel yerleşmeye orantılı hizmeti.



3 Kentsel işlevler arası ilişkiyi gerçekleştiren bir öge olan ve kentsel dokuyu biçimlendiren yol mekanlarındaki çeşitli toplu taşıma modlarının (türlerinin) tek bir sistemde biraraya gelmesi. Terminal/aktarma noktalarında: uluslararası, ulusal ve kent çevresi ile kent içi toplu taşıma türlerinin entegrasyonu. Yapımı süren çevre otoparkları (P+R) ile bireysel ve kamusal ulaşımın bütünleştirilmesi. Yerüstü ve yeraltı raylı sistemlerin yaya dolaşım alanları (yani mekansal ve sosyal aktiviteler) ile bütünleşmesi.



4 Tarihi bölgede çalışma ve oturma koşullarının iyileştirilmesini amaçlayan ulaşım düzenlemelerinde toplu taşıma sistemine öncelik verilmesi ve duraklara erişilebilirliğin 500 m.yi aşmaması. Uzak ve yakın çevre raylı taşımanın dört ana terminal noktası ile tarihsel merkez içine girmesinin engellenmesi. Kamu yararına doğrusal (lineer) yaya dolaşım alanları, alışveriş aksları oluşturulması ve böylece bireysel taşımanın girişinin sınırlandırılması.



5 Tarihsel bölgedeki kültürel ve turistik imgelerin, yoğun algılanmasına yönelik yaya dolaşım ağları oluşumu (tüm alanın içindeki oran % 1,5'tur). Yürümeye dayanma derecesini aşan mesafelerde veya özel kullanıcı grupları (yaşlı, özürülü, çocuklu ebeveynler vb) için çevre dostu otobüsler, dişli tramvay (iki farklı kot bağlantısı) çözümleri.

2.2. PRAG KENT BÜTÜNÜNDE ULAŞIM

Prag, Çek Cumhuriyetinin başkenti olup nüfusu (1991 yılındaki duruma göre) 1.212.000 dir.

Prag Kalesi ve Vysehrad arasında gelişen kentin Hradcany tepesi eteğinde eski soyluların konut alanları ve nehrin doğu yakasında ise, Stare Mesto (eski ticaret merkezi) ile Nove Mesto adı verilen yeni kentler bulunur. Kent ve çevresinin ıslah planının hazırlanması amacıyla kurulan komisyonun, modern kent gelişme planı uygulamaları 2.Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle yarım kalmıştır. Daha sonraki süreçte; Atina Bildirgesi bağlamında sanayi alanları kent dışına çıkarılıp konut alanlarından ayrılmış, işlevler ekspres yol ağı ve demiryolu aksları ile bütünleşmiştir. Prag'ın kentsel tasarımının ilkelerini; belediyeleştirme, metro inşası ve merkez dışındaki büyük iskan alanlarının yaratılması eylemleri oluşturmuştur. Kentsel işlevler arasındaki mesafe, kamusal ulaşım ağı ile yakınlaştırılmıştır. Kent devletin geleneksel; siyaset, ekonomik, politik ve ticaret merkezidir. Diğer taraftan; üniversitelerin, bilimsel çalışmaların ve en önemli kültür enstitülerinin odak noktası olan kentin gelişmesine sanayi de katkıda bulunmuştur¹⁴.

2.2.1. KENT STRÜKTÜRÜ

Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yerleşme Yapısı, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi

- **Doğal Çevre Verileri**

Prag, bir köprü kenti olarak 10. yüzyıldan beri Moldau üzerindeki doğal geçitte yer almaktadır. Vadinin iki yakasının bağlanması ve kentin Moldau boyunca genişlemesi, Prag'ın kentsel ve mimari biçimini meydana getirir. Kentin şimdiki fiziksel yapısı, derin Moldau vadisi ve nehri boyunca yükselen bir tarafta tek dağ, diğer tarafta ise düz alanlar arasındaki tezatlık ile belirlenmektedir. Nehrin batı yakasındaki kıyıda; Hradcany tepesinin

¹⁴ Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 1986, s.9553.

eteğinde eski soyluların mahalleleri, doğu yakasında; Venceslav meydanıyla birbirine bağlanan Stare Mesto (eski kent) ve Nove Mesto (yeni kent) bulunmaktadır.

• Bölge Özellikleri

497 km²'lik bir alan üzerinde 1990 nüfusuna göre, toplam 1.214.885 kişi yaşar. Kentin idaresi, Prag başkenti ulusal komitesinin elindedir. Kentsel alan, 10 ayrı yönetim bölgesine ayrılmıştır¹⁵.

Kent merkezinde nüfus azalması endişe verici değildir. Tarihi kent çekirdeği ve eski yapıların bulunduğu merkez, 1950-81 arasında 100.000 kişi kaybetmiş, diğer yandan kent dışında nüfus 4 milyon kişi artmıştır.

Tablo 2.1. Prag Kentinde Nüfus Dağılımı ve Gelişimi (1981-1991)¹⁶

Yıl	Toplam	Tarihi Kent Çekirdeği	Kent Merkezi	Kent Merkezi Dışı	Kent Kenar Bölgesi
1981	1.182.000	78.000	658.000	394.000	53.000
1991	1.212.000	-	-	-	-

• Yapısal Gelişim - Yerleşme Strüktürü

Prag kalesi ve Vysehrad arasında (10.yy.'da kentin en önemli aksının kenarında) ticari işlevler ve bunun yanında konut yerleşimi gelişmiştir. Burada, 11.yy.'da yerleşme yoğunluğu ve Moldau'nun batı kıyısında ise, bugün eski kenti çevreleyen yerleşimin ağırlık merkezi oluşmuştur.

Prag'ın eski merkezindeki mimari ve tarihi değerlerin, şehircilik bağlamında kentsel anıt olarak korunmasına 1971 yılında karar verilmiştir¹⁷.

¹⁵ FLEGL Michail; s.12.

¹⁶ LICHTENBERGER e.; 1993, S.96-97.

Kentteki dengeli nüfus dağılımı ve ekonomik gelişim, Prag'ın Çekoslovakya'da yeni politik ve ekonomik merkez olarak önemli bir konuma gelmesini sağlamıştır.

İki Dünya Savaşı arasındaki dönemde kentsel yapılaşma, mimari detaydaki çalışmaların çokluğu nedeniyle karakteristiktir. Bu dönemin en önemli özelliği işlevcilikte (fonksiyonalizmde), uluslararası mimarlık üslubu ile uyum bulgusunun ve ilk kez 1928'de düzenlenen modern mimarlık uluslararası kongresi ile bir "ulusal stil" geliştirilmesine olanak vermiştir. 1920'de sergi sarayı yapılmış ve Viyana Ring Caddesi (bkz.Bölüm 2.3.2.) çevresindeki benzer tarzda çok sayıda bakanlıklar ve kültür yapıları inşa edilmiştir. Kentte trafik ve elektrik işletmesi için yeni idare binaları inşa edilmiş ve büyütülen kentsel alanlar, gerekli teknik altyapı için uygun hale getirilmiştir.

Belediye yasası ile birlikte, Prag ve çevresi için genel islah planının hazırlanması amacıyla bir düzenleme komisyonu kurulmuştur. Bu planlama ile; büyük yerleşim dokusu (Karolinentál, Zizkov, Vinohrady, Smichov) ve çok sayıdaki küçük konut alanları üzerinde 19.yy.'ın sonlarından kalma düzensiz banliyö yerleşimlerinin, modern kent gelişme planındaki yeni semtlerle bütünleşmesi hedeflenmiştir. Ancak, yeni idarenin yetkileri ve 2.Dünya Savaşına kadar olan uygulama süresi yetersiz kalmıştır¹⁸.

Endüstri alanları politikasında, Atina Bildirgesi bağlamında büyük ve yeni sanayi alanlarının kent dışına çıkarılması ve konut alanlarından ayrılması önemle kaydedilmiştir. Prag'ta, kent sınırı kenarında iki endüstri bölgesi bulunur. Biri 19.yy.'ın sonundan kalma Liben'in doğusunda Holesovice Karlin, diğeri ise, güneybatıda iki savaş arasında inşa edilen Sanichov'dir. Daha sonra, plana uygun bir genişletme yapılmıştır. Konut alanlarının ve metro istasyonlarının entegrasyonuna dikkat çekilmiş, yeni endüstri alanlarının da ekspres yol ağı ve demiryolu şebekesi ile bütünleşmesi öngörülmüştür (Bkz.Harita 2.3). Alan kullanım istatistikleri, kentin dışında toplam 16.5 km², buna karşın kent içinde 5 km²'lik hizmet sektörü alanı bulunduğunu göstermektedir. Ulaşım ve altyapı için gerekli alanların kent dışında 26 km², kent içinde ise sadece 11,6 km² olduğu hesaplanmıştır.

¹⁷ FLEGL M.; s.12-14.

¹⁸ LICHTENBERGER E.; 1993, s.83,86.

• Yeşil Alan Sistemi

Bölge oluşumunda, ekolojik ve yerleşik (kuzey ve güneyde) bir tezatlık görülmekte yani kuzeyde geniş zirai alanlar ve güneyde ise büyük orman alanları bulunmaktadır. Bununla birlikte, dinlenme mekanlarında asimetrik bir gelişme meydana gelmiştir. Prag'ta yeşil alanlar, kent merkezi dışında yer alır ve belediye olmuş kırsal yerleşimlerdeki orman ve mera alanları azdır. Bunlar, kısmen korunmuş olup kamusal yeşil tesisler olarak tasarlanmışlardır. Dinlenme alanları ve ikincil konutlar, kentin güneyinde yarım daire biçimindeki bir kuşak içinde yer alır¹⁹.

• Ulaşım Sistemi

Prag kentinin ulaşım sisteminin esasını; farklı kentsel işlevler arasındaki bağlantıyı gerçekleştiren ışınsal yol ağı ve kent içinde (raylı-tekerlekli) toplu taşıma hatlarının birlikteliği oluşturur. Bu konudaki açıklamalara aşağıda yer verilmiştir.

2.2.2. ULAŞIM SİSTEMİ

Prag, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşım bağlantılarının önemli bir düğüm noktasındadır²⁰.

2.Dünya Savaşı'ndan sonra, kent çevresinde büyük yapı grupları ve kentin özelliğini bozmadan yeni ışınsal (radyal) ulaşım yolları inşa edilmiştir.

¹⁹ LICHTENBERGER .; S.119,25.

²⁰ FLEGL M.; s.12.

• Kamusal Ulaşım Ağları

Atina Bildirgesi kararları doğrultusunda, Prag Kent Planlamasına dayanarak; kentin dışındaki endüstri ve konut tesisleri birbirinden ayrılmıştır. Aradaki uzaklığın, kamusal ulaşım ağı inşası ile yakınlaştırılması denenmiştir.

1968 yılındaki belediyeleşme girişimleriyle, büyük yerleşme alanlarının -yatakhane kentlerin- yanısıra alınan metro inşa kararları, 70 ve 80'li yıllarda gerçekleştirilmiştir²¹. Günümüzde, kent içi toplu taşıma sistemi; A,B,C hatlarından oluşan metro (Harita 2.3), tramvay ve otobüs ile işletilmektedir²².

Prag kent planlamasında, zonlar-sektörler modeli esas alınmıştır. Kentin gelişimi, Moldau kıyısındaki eski kentin konumundan dolayı doğu tarafına yüklenmiştir. Bu asimetrik gelişme, önceleri merkezi bir model çizmiştir. Bunun yanısıra, imarlı alanlar korunmalı bir bölge olarak ayrılmıştır.

1968 yılında, Moskova kent planlamasının uygulamasına göre gerçekleştirilen Prag kent tasarımında, şu önemli ilkeler vardı:

1. Geniş belediyeleştirme eylemleri,
2. Hiyerarşik düzende biçimleniş büyük konut alanlarının (yatakhane kentler olarak) yaratılması,
3. Metronun inşası için zorlamalar.

1. İlk belediyeleşme çalışması 1960 yılında yapılmış ve 1968 yılında ise, 21 belediyenin yeni iskan alanları inşa etmesi ve kentsel alan üzerindeki tesisler için gerekli alanların hazırlanması amaçlanmıştır. 1974 yılında ise, 30 belediye ile kentsel alan büyütülerek geleceğin kent gelişimi için rezerv (yedek) alanlar ayrılmıştır.

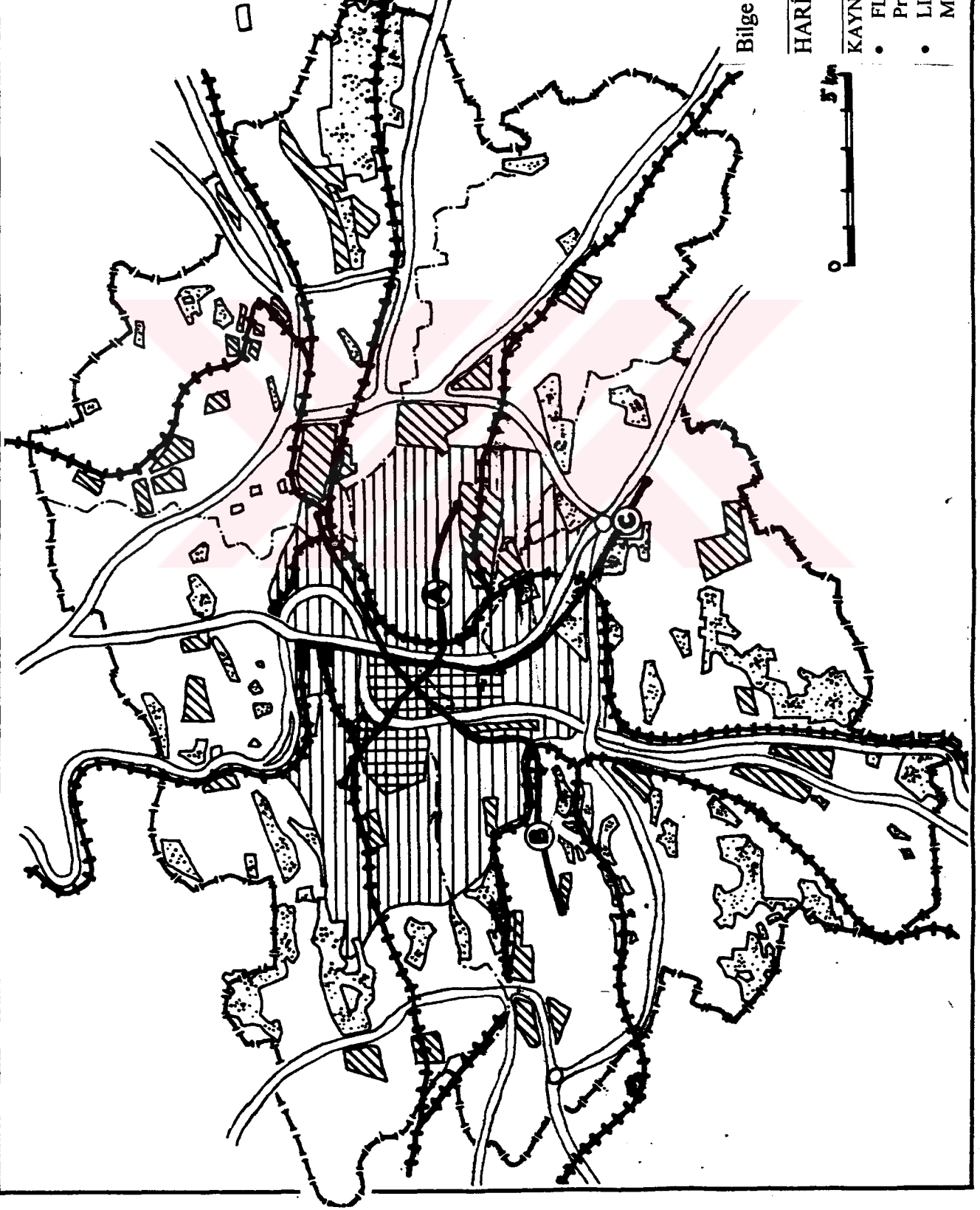
2. İki savaş zamanı arasındaki kentin yapısını büyük ve bir yeni yapı adaları oluşturmuştur. Çok kademeli hiyerarşik organizasyon, Moskova Modelini izlemiş ve güneybatı kentleri batılı tarzda inşa edilmiştir. Bu kompleksler büyük yapı adaları içinde merkezi alışveriş

²¹ LICHTENBERGER.; 1993, s.100,108.

²² FLEGL M.; s.335, 336.

PRAG KENT STRÜKTÜRÜ

- Tarihî kent merkezi
■ Yoğun yapılanmış iskan al
■ Yeşil sistem (park ve orman al.)
■ Sanayi alanları
--- Kent sınırı
- - - Yerel idare sınırı
■ Uzak ve yakın çevre raylı taşım sistemleri
● Metro hatları
== Otoban ve ekspres arterler



Bilge ULUSAY, Haziran 1994

HARİTA 2.3

KAYNAK:

- FLEGL M., PRAG Reiscführer Olympia, Praha:1989.
- LICTENBERGER E., "Wien-Prag Metropolenforschung Wien, Köln: 1987.

tesisleri, P+R sistemleri geliştirilmiş, konut ve dinlenme mekanları ve ulaşım altyapısı uluslararası düzeye göre tasarlanmıştır.

3. Moskovalı uzmanların direktifleri altında 1974-1990 tarihleri arasında metronun üç ana hattının inşası, uluslararası düzeyde başarıya ulaşmıştır.

Belediyeleşme, metro inşası ve büyük yerleşme alanları kent merkezi dışındaki temel yapıları oluşturur. Demiryolu hatları, otobanlar ya da ekspres yollarla, geniş sanayi alanlarına bağlantı sağlanmış ve hizmet sektörü de bu alanların yanında yerleştirilmiştir²³.

2.2.3. TARİHİ MERKEZ VE ULAŞIM

Merkezde (tarihi kesim dahil olmak üzere), 523.000 işyeri bulunur ve yoğunluk 1,4 kişi/işyeridir. Mevcut yapıların yarıdan fazlası Monarşi Dönemi'nden kalmadır. İki Dünya savaşı arasında, eski yapılar önemli ölçüde yenilenmiştir²⁴.

Prag kent merkezi;

- Izgara (grid) sistemi ile, 19.yy.'ın sonuna doğru olan ekonomik gelişim döneminden kalma iç alan ve
- İki dünya savaşı arasındaki zamana ait grid düzen ya da sıra ev özelliğindeki dış alan olmak üzere iki yapısal bölgeye ayrılmıştır.

Prag'ın kent gelişme planında merkezîyetçilik modeli bulunmasına rağmen, kent içinde "sosyalist şehircilik"(*) uygulanmamıştır. Burada, (komünist çağın) tümü devlete ait olan büyük kamusal binaların egemenliği görülmektedir. Yeni alışveriş merkezleri, uluslararası oteller, büro binaları, ayrıca kitabevleri, moda evleri vb. de inşa edilmiştir. Bu tekil yapılar, kent silüetine uyumlu olup çevreye zarar vermezler. II.Dünya Savaşı sırasında programa alınan Anıt Koruma çalışmaları, tarihi kentin tümü üzerinde bütünleşmiş bir koruma olarak genişletilmiştir.

²³ LICHTENBERGER E.; 1993, s.101-106.

²⁴ a.g.e., s.119.

* Sosyalist şehircilik ile; taşınmazların mülkiyetinin, devlet sahipliğinde bulunması ve toplumun tüm üyelerine haklı bir dağıtımını esas alan politika üzerine geliştirilmiş kentbilim eylemi ifade edilmiştir.

Anıt koruma modeli, Paris örneğine göre, ilginç bir trafik çözümüne bağlanmakta ve tarihi kent sınırı bir otopan ile belirlenmektedir. Bunun dışında, şimdiye kadar kentin doğusundaki hareket kanalları, kuzey-güney uzak çevre ulaşımına (Viyana ve Brno ya da Dresden-Berlin'e) bağlanmış ve önemli bir bölümünün inşası tamamlanmıştır.

Buna tepki olarak, basında tarihi kent için "yaya dostu ulaşım" çözümüne ilişkin yayınlar yapılmıştır. Trafik politikası, Viyana eski tarihi kent merkezindekiyle benzerlik gösterir. Trafiğin rahatlatılması (park yerlerinin sınırlandırılması), yaya bölgelerinin donatımı ve metro ile ulaşım vb. hizmetler, küçük ve büyük girişimlerle uygulanmıştır, bir kısmın halen yapım aşamasındadır²⁵.

Kent içinde otopark sayısının azlığı (eksikliği) nedeniyle, kent kenar bölgelerinde (yüksek park ücretinin uygulandığı) otopark alanları öngörülmüştür. Prag'ın tarihi kent merkezinin korunması amacıyla, seçilmiş özellikli alanlarda; A,B,C harfleri ile ifade edilen otopark zonlaması (bölgelemesi) yapılmıştır. Bu bölgelerde, tüm motorlu nakil araçları için (otomobil, kamyon vb.) sadece acil durumlarda uyulmayan ve özel izin dışında mutlak bir park etme yasağı vardır (Harita 2.4). Ayrıca, aynı alanlarda süre sınırlaması olan birkaç kamusal otopark yeri de bulunmaktadır. Bu alanlara bitişik akslarda tüm motorlu araçlar için (taksiler dışında), giriş yasağı geçerlidir. Sadece, Prag'ın bu kesimindeki otellerin ziyaretçilerinin özel otolar ile girişine izin verilmektedir²⁶.







DEĞERLENDİRME (Özet)

Prag; Moldau nehrinin iki yakasında kurulmuş ve (Budapeşte gibi) köprülerle birbirine bağlanmış bir kenttir. Ticaret ve kültür işlevlerinin etkin olduğu tarihi merkezde ulaşım çözümü bağlamında saptanan tasarım ilkeleri, aşağıdaki ifadelerle açıklanabilir:

²⁵ LICHTENBERGER E.; 1993, s.98-99, 126-127.

²⁶ FLEGL M.; s.332.

**PRAG TARİHSEL KENT
MERKEZİNE ERİŞİLEBİLİRLİK**

-  Park etme olanağı sınırlı bölgeler
-  Serbest otopark alanları
-  Yaya Bölgeleri
-  Trafikî rahatlatılmış alanlar
-  Metro hatları ve çıkış noktaları
-  Tramvay hatları

Bilge ULUSAY, Haziran 1994

HARİTA 2.4.

KAYNAK:

- FLEGL M., PRAG Reiscsführer Olympia, Praha:1989.
- LICHTENBERGER E., "Wien-Prag Metropolenforschung Wien, Köln: 1987.



Koruma-Geliştirme Bilinci

Tarihi kentin tümünü kapsayan bütüncül bir anıt koruma uygulaması, diğer bir deyişle mimari değerlerin vurgulanmasının yanısıra şehirciliğe yönelik ve eski kent merkezinin kentsel anıt olarak korunması benimsenmiştir.

Tasarımda Uyum/Uygunluk-Orantı

Prag'ın kent dokusunu ve tarihsel kimliğini oluşturan hareket kanallarının tasarımında;

- ışımsal ve ring yolların, nehrin batı yakasındaki eğimli, topoğrafyaya ve doğu kesiminde ise düz araziye uyumu,
- büyük yerleşim alanlarının gelişimine uygun bağlantılar etken olmuştur.
- kent tasarımına uygun ilkelere göre ise;
 - üç metro (A, B, C) hattının inşası,
 - çevre yerleşmeler ile sanayi ve hizmet sektörü alanlarından merkeze erişilebilirliğin demiryolu, metro aksları yada otoban ve ekspres bağlantılarla güçlendirilmesi hedeflenmiştir.

Tasarımda Birlik “Çeşitlilikte Birlik”-Bütünlük

Kentin ulaşım sistemindeki birlik, aşağıdaki ilkelerin sentezi olarak saptanmıştır:

- Klasik toplu taşıma araçlarının eski kent çehresi ile bütünleşmesi,
- Farklı taşıt türlerinin (metro, tramvay ve otobüsün) kent içi kamusal ulaşım sistemi içinde bütünleşmesi,
- Uluslararası ve ulusal raylı taşıma merkez terminal noktalarının, kent içi kamusal taşıma ile entegrasyonu (bütünleşmesi)
- Geliştirilen P+R sistemleri ile bireysel ve kamusal taşımanın biraraya getirilmesi,
- Yeraltı (metro) ve yerüstü anahtar öğelerinin (metro, tramvay ve otobüsün) bağlantısı,

- Nehrin iki yakasında gelişen kentsel tarihi değerlerin Karlûv yaya köprüsü bağlantısı ile bütünleşmesi.

Sağlıklı Çevre Düzeni ve Yaşam Kalitesi

Karakteristik yapılaşma ve mimari detay çeşitliliğini yansıtan Prag tarihi merkezinin, yaşam kalitesini iyileştirmeye katkı amacıyla aşağıdaki çözümler önemli bir rol oynar:

- kamusal taşımın önceliği,
- bireysel taşıma destekleyen otobanın tarihi kent sınırı dışında tutulması,
- uzak ve yakın çevre raylı ulaşım merkez terminal noktalarının, tarihi çekirdek dışında bırakılması,
- kamusal taşıma araçlarına (metro ve tramvaya) erişilebilirliğin ortalama 500 m. olması,
- trafiği sakinleştirilmiş akslar; yaya bölgeleri donatımı, yaya taşıt ayrımı,

merkez içinde az sayıda otopark yeri, süre sınırlaması ve yüksek park yeri ücreti vb. otopark politikası, özel otolara (taksiler ve otel hizmet araçları hariç) giriş ve park etme yasağı vb. önlemler ile bireysel taşımın eski kente girişini engelleyici uygulamalar.

Görsel Algılama Dengesi

Tarihi merkeze motorlu taşıtların girişinin engellenmesi, nehrin doğu tarafında açık duran el biçiminde tasarlanmış yaya hareket kanalları ve iki yakayı bağlayan yaya köprüsü(*) çözümleri bütüncül koruma altındaki fiziksel ortamı iyi kavranmasını sağlamaktadır.

Prag'ın ulaşım sistemi bağlamında, çevrenin fiziksel boyutlarını ve karakteristik özelliklerini yansıtan değerlendirmelerden sonra aşağıdaki eksikliklere değinmek olasıdır.

- Kuzeydeki geniş konut alanı $r=5$ km.'lik dairesel alan içinde bulunur, metro ile erişilebilirlik ise; $r=2,5$ km.'ye kadardır.
- Kentin gelişimi, doğu yakasında ağırlıklı olup asimetrik (İstanbul ve Budapeşte'deki gibi) gelişmiştir.

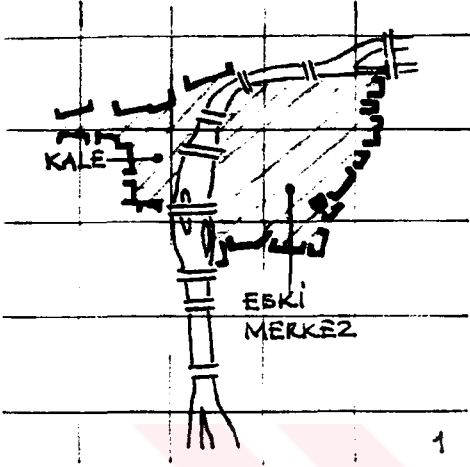
- Tarihi kentin sınırını oluşturan otoban, kesin bir iç-dış alan ayrımı yapan koridor niteliğindedir.
- İki kıyı arasında su yolu taşımacılığına ilişkin bir bulguya rastlanmamıştır.
- Yürüme limitini aşan mesafelerde, kültürel ve turistik çevrenin bütünün algılanmasına yönelik hizmet veren taşıtlar görülmemektedir.

Çevre alanlara bağlantının (metro hattının uzatılması ile) kuvvetlendirilerek merkezin canlandırılması, iç ve dış alan arasındaki otoyolun neden olduğu kopukluğun yer yer geçişlerle giderilmesi ve her kullanıcı grubu için tasarlanmış özel taşıtlarla yürüme mesafesini aşan alanlarda tarihi imgeler bütünün algılanmasına dayalı çözümler, kültürel mirasın kalitesinin ve kent turizminin etkinliğinin artırılmasına katkı sağlayacaktır.

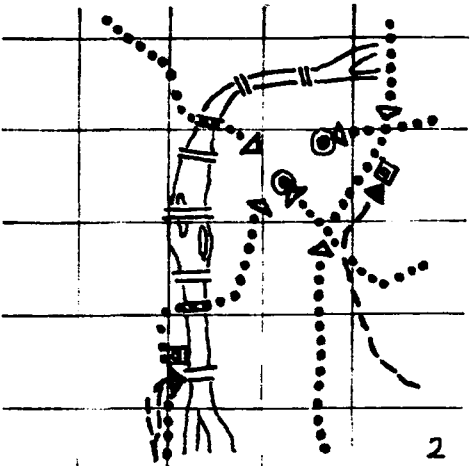
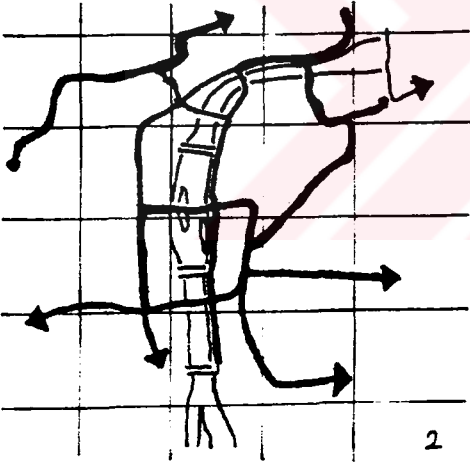


(*) yaya dolaşım aksları: (genişlik:50 m, toplam uzunluk:1200 m.) alan: 6 ha
yaya köprüsü+uzantısı: (genişlik:50 m, uzunluk:571 m.) alan: 3 ha
toplam alan: 9 ha
yaya hareket alanı, tarihi kent alanının (7,8 km²) %1,2'sini kaplar

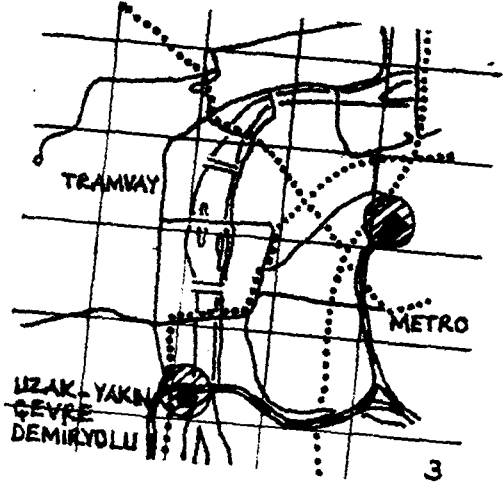
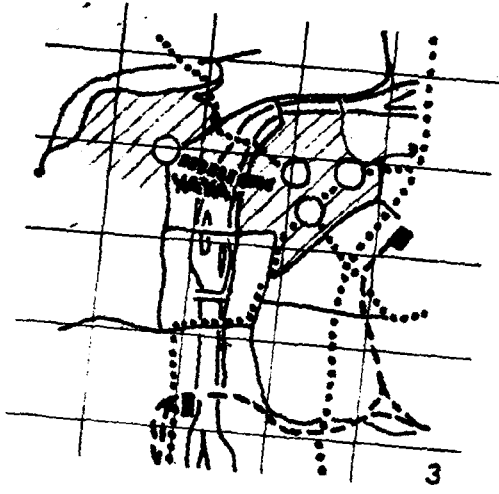
PRAG TARİHİ MERKEZİNDEKİ ULAŞIM SİSTEMİ DÜZENLEMESİNİ YÖNLENDİRİCİ İLKE ŞEMALARI



1 Tarihsel sanat, kültür, mimari ve çevre öğelerini ön plana çıkaran ve eski merkezin tümünü kapsayan kentsel koruma alanı olarak kültür turizmine hizmet ilkesi.

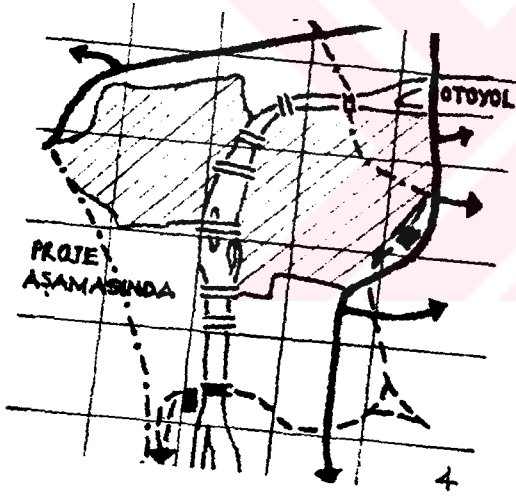


2 Araziye uyumlu, ışınsal ve ring yolların kentsel dokuyu oluşturması. Çevre yerleşme alanlarından, sanayi ve hizmet işlevlerinden merkeze erişilebilirliğin iyileştirilmesi amacıyla kent tasarım ilkelerine uygun metro aksları ve demiryolu bağlantılarının yanısıra, otoban ve ekspres yolların da güçlendirilmesi.

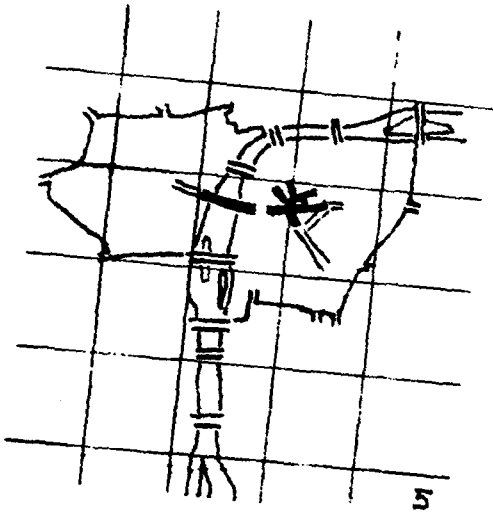


3 Klasik toplu taşıma araçlarının eski kentin çehresiyle bütünleşmesi. farklı erişilebilirlik modlarının birlikteliği. Kent çevresi ve kent içi kamusal ulaşımın entegrasyonu ve merkez dışı otoparkları ile bireysel taşımanın kamusal taşıma aktarılmasının oluşturduğu ulaşım sistemi olgusu. Yaya köprüsü ile nehrin iki ayrı yakasındaki kentsel koruma örneklerinin bütünleşmesi ilkesi.

TEBİRCÜSÜ
TASIT



4 Otoyolun ve ulusal, uluslararası raylı taşıma son terminal noktalarının eski merkez sınırı dışında tutulması ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesine yönelik kamusal taşımacılığa öncelik verilmesi.



5 Motorlu taşıt araçlarının girişinin engellenmesi ve yaya hareket alanları ile (tarihsel alanın %1,2'sini kaplamakta) bütüncül koruma altındaki fiziksel ortamın iyi kavranmasına katkı ilkesi.

2.3. VIYANA KENT BÜTÜNÜNDE ULAŞIM

Avusturya'nın en büyük kenti, 2. Dünya Savaşı'ndan beri de başkenti olan Viyana, uluslararası yolların kesiştiği önemli bir kavşak noktasında ve ulusal ulaşım ağının ise merkezindedir.

Ülke nüfusunun beşte birinin (1.6 milyon-1991) yaşadığı kentte, meslek sahiplerinin ise dörtte biri çalışır. Radyal ve iç yolları yaya ağırlıklı gelişen Viyana'nın kent tasarımında; otomobil kullanımının yaygınlaşması nedeniyle yenilikler aranmıştır. Kentsel mekanın gelişiminde; toplu taşıma sisteminin üstünlüğü ve yeşil alanların korunması ilkelerinin baz alındığı bir tasarım modeli yaratılmıştır.

2.3.1. KENT STRÜKTÜRÜ

Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yeşil Alan Sistemi, Ulaşım Sistemi

• Doğal Çevre Verileri

Karakteristik arazi ve topoğrafik oluşumun etkisiyle biçimlenmiş olan kent, birbirinden çok farklı iki büyük arazi tipi arasındaki geçiş yerinde bulunur. Bir tarafta Alplerin doğuya uzantısı, diğer tarafta ise Doğu Avrupa ovasının batı kesimi yer almakta ve kentin kuzeyinden güneybatıya kadar birkaç teras ve vadi ile ormanlık Wienerwald yamacı uzanmaktadır. Viyana nehri (Wienfluß), batıdan başlayıp kent merkezine kadar devam eden geniş bir vadi içinde akar.

İlk yerleşim; (Roma-Castrum) sağlam taş zemininden dolayı nehrin doğu yakasında kurulmuş, ancak sürekli taşkınlar nedeniyle tehdit altında olduğu için Tuna'nın ıslahından sonra nehrin batı kıyısına geçmiştir.

Atlantik - Orta Avrupa ve batıda da Alp iklimi etkisinde olan kentin içinde, büyük bir iklim farklılığı ve sık sık hızlı bir değişiklik saptanmıştır²⁷

²⁷ Magistrat der Stadt Wien, 1985, s.49.

• Bölge Özellikleri

29.12.1921 tarihinden itibaren yürürlüğe giren yasa ile Viyana, bağımsızlığını kazanmış ve Avusturya'nın dokuzuncu eyaleti olmuştur. 1954'te çıkarılan arazi değişiklik yasasından beri 23 semt biriminden ("Bezirk"ten) oluşur ve 414 km²'lik alanı kaplar²⁸. Bugün, belediye sınırı ile "kentsel planlama sınırı" aynıdır. Yapılanma sınırı, "doğal kentsel sınır" ya da "kent-bölge sınırı" olarak gösterilmektedir.

Son yıllarda, merkezden dışa doğru etkili olan nüfus hareketinin, yabancıların göçüne paralel geliştiği saptanmıştır. 2000 yılı projeksiyonuna göre, Viyana nüfusunun 1,6 milyondan (bkz.Tablo 2.2) 1,2 milyona kadar azalacağı öne sürülmüş, ancak Doğu Bloku ülkelerinin dışa açılması ile bu değer, 1,8 - 2,0 milyon olabileceği öngörülmüştür. Bu belirsiz nüfus gelişiminin yanısıra, kuvvetli bir yaşlanma (halkın %26'sı 60 yaşın üzerinde) ve bu bağlamda "negatif" bir doğum gelişimi, Viyana'nın ana sorunlarıdır²⁹.

Tablo 2.2. Viyana Kentinde, Nüfus Dağılımı ve Gelişimi (1981-1991)

Yıl	Toplam	Kent Merkezi	Kent Merkezi Dışındaki Alan	Kent Dışı
1981	1,531	358	458	704
1991	1,591	360	489	742

Bağcılık ve sebzeçiliğin ekolojik konumlarından hareketle, kent çevresinin gelişimi hedeflenmiştir ve orman kenarındaki bağ köylerinin erken kentleşmesinde başarıya ulaşılmıştır³⁰.

²⁸ KURZ E.; 1981, s.9.

²⁹ LICHTENBERGER E.; 1993, s.97, 24

³⁰ a.g.e. Magistrat der St. s.49-51.

* 1871-73 yıllarındaki ekonomik gelişim.

• Yapısal Gelişim - Yerleşme Strüktürü

Viyana çok sayıda büyüme evresi (10-13.yy. Ortaçağ, 2.Türk kuşatmasından sonra Barok Çağı, 19.yy. son çeyreğine doğru Gründerzeit)* içinde gelişmiştir. İskan alanları hem içten dışa, hem de dıştan içe doğru büyümüş ve 18.yy.'dan itibaren ilk yoğun yerleşme, sur hattının dışında (enerji taşıyıcı ve atık su kanalı olarak kullanılan ve kentin adını aldığı) Tuna'nın kolu "Wien" boyunca gerçekleştirilmiştir. 1857'den itibaren yıkılan kale tesislerinin yerine, eski kenti kuşatan Ring Cadde'nin açılmasıyla, kamusal yapılar ve yeşil alanlar yerleştirilmiştir. 19.yy.'a kadar Tuna nehri kentin kuzeydoğusunda sürekli bir bariyer oluşturmuştur. 19.yy'ın 40'lı ve 60'lı yılları arasında, sur hattı yanındaki ana istasyonlarda son bulan çok sayıda ulusal ve uluslararası demiryolu tesis edilmiştir. 19.yy. sonlarında, büyük kent geliştirme ve altyapı strüktür projelerinin bir serisi hazırlanmış bunu 1890'dan itibaren de Gürtel'de (kent merkezini saran kuşakta) ve Tuna kanalı ile Viyana nehri boyunca Stadtbahn (kent içi demiryolu) ve yine bu çağda, büyük yeşil alan ve parkların oluşumu izlemiştir. 1.ve 2.Dünya savaşları arasındaki zaman diliminde; belediyenin konut inşa programı çerçevesinde şekillenen Viyana'nın genişlemesi yoğun yapılanmış alanda blok, çevrede ise sıra ev düzeninde imar edilmiştir. 60'lı yılların sonuna kadar egemen bir özellik taşıyan kent kenar semtlerindeki konut inşa eylemleri, 70'li yılların başından itibaren gerilemiş ve yerini hizmet sektörüne bırakmıştır.

Viyana'nın kent tasarımının tarihi gelişimini şöyle özetlemek olasıdır:

Pek çok büyük kent gibi, temelde ışınsal (radyo-santrik) gelişen kentin topografik veriler açısından ise yaklaşık daire şeklinde biçimlendiği kabul edilmiştir (Harita 2.5). 18.yy'a kadar iskan sakinlerinin iletişim tarzı optimumdu ve hemen hemen tüm kent içi trafik yolları yaya sistemi olarak geliştirilmiştir. 19.yy'da, birbiri ile çakışan iki kent genişleme biçimi oluşmuştur:

- Kent içi ve çevre yerleşme alanları, bölgesel demiryolu aksları boyunca yerleşmiş,
- Kent içinde, radyo-santrik bir genişlemeye izin veren yoğun bir tramvay ağı inşa edilmiştir.

* 1871-73 yıllarındaki ekonomik gelişim.

20.yy.'da otomobil kullanımının yaygınlaşması nedeniyle bu radyo-santrik modelin sakıncaları açıkça ortaya çıkmıştır. Şöyle ki;

- Daire biçiminde büyüyen kent ne kadar fazla genişletilirse, o kadar daha fazla kent içi iskan alanlarından büyük tarımsal arazilere doğru uzaklaşmaktadır. Bu da, (Tuna çevresindeki alan hariç olmak üzere) park tesislerinin azalmasına neden olacaktır.

Belli bir büyüklükten itibaren daire formlu bir kent alanını, yoğun kamusal ulaşım araçları ağıyla donatmak son derecede güçtür. Çünkü, bu ağın tekil birimleri arasındaki uzaklık, kenar bölgelerde artacağı için tehdit edicidir ve bu da kuvvetli bir otomobil bağımlılığının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Sonuç olarak Viyana'da kentsel mekanın gelişimi, kamusal ulaşımın önceliğine ve boş yeşil mekanların korunarak düzenlenmesini amaçlayan bir tasarım modeline dayanır³¹.

• Yeşil Alan Sistemi

Tüm kentsel alanın yaklaşık yarısı (%56,26'sı) yeşil alan ve su alanından oluşur ve bunun %80'i tarım ile ormancılık işlevlerine hizmet eder. Ancak, yoğun yapılaşmış bölgeler ve yakın çevre dinlenme alanlarında yeşil alan yetersizliği vardır. Kent kenar yerleşme alanlarında ise, yeterli yeşil alan varlığına karşın, tasarım eksikliği görülmektedir³².

Dairesel yada bant doku veya radyal strüktür olarak karakterize edilen Viyana'nın yeşil sisteminin (büyük yeşil alanların) dağılımı;

- . Doğal yapıya özellikle Tuna ile kollarının akışına ve rölyefine,
- . Değişen toplumsal ve ekonomik koşullar bağlamında kentin tarihi-yapısal gelişimine,
- . Geniş belediye politikasına (1905 yılında Viyana Belediyesinin Orman ve Mera kuşağı ile ilgili kararına) göre şekillenir.

Sınırları kentin kuzeyinden, güney-batıya uzanan kent gelişme planında, geleceğin yapısal gelişimi iskan aksları boyunca öngörülmüştür. Belkemiğini randımanlı kamusal hızlı taşıma

³¹ Magistrat abteilung 18, 1985, s.41.

³² GÄLZER R.; 1987, s.61,63,65,73.

arterlerinin oluşturduğu bu iskan aksları, yer yer spor tesisleri, mezarlık, park ve küçük hobby bahçeleri vb. gibi şekillenmiş yeşil mekanlar ile kesilmektedir³³.

Yeşil sistem, kent gelişme planının raporunda aşağıdaki ögelere göre karakterize edilmektedir:

- o Yeşil kuşak; kentsel alanın kuzeybatı ve batısında 1905'ten beri "orman ve mera kuşağı"nın korunması kararı ile güvenceye alınmıştır.
- o Yeşil bant; Tuna nehri kesiminin yeşil bantı ve özellikle "yeni Tuna" ile "Tuna Adası"nın peyzajı ve nehrin eski kollarındaki geniş yeşil alanlardır.
- o Yeşil hatlar; planlanan iskan aksları arasında özellikle güneyde ve kentin kuzeydoğusunda görülmektedir.

Doğal, özellikle de topografik verilere kombine (yeşil ring, -bant, -yıldız) bir strüktür oluşumu için, asıl amaç yeşil kuşağın genişletilmesidir.

Kişi başına 140,2 m² düşen yeşil sistemin peyzaj alanı ile kuvvetlendirilerek geliştirilmesi öngörülmüştür³⁴. Ayrıca, bağcılık ve sebzeçiliğin ekolojik konumu kent çevresinin gelişimi kararında önemli bir rol oynamıştır. Dinlenme alanları ve spor tesislerinin sadece yoğun yapılanmış alan dışında değil, aksine kentin merkezinde de her kesimden kullanıcının en kolay erişebileceği çevrede düzenlenmesi öngörülmüştür.

• Ulaşım Sistemi

Viyana'da 780.000 meslek sahibi mevcut olup bunlardan 134.000'i kent merkezinde çalışır. Çalışanların %57'si, iş yerlerine kamusal ulaşım araçları ve %28'i özel araçlar ile, %15'i ise yaya gitmektedir. Toplu taşıma araçlarını kullanan iş sahipleri için ortalama yol süresi 50 dakikadır. II.Dünya Savaşı'ndan sonra, yerüstü yada ana sistemi tamamlayıcı toplu taşıma türleri ve sorunları araştırılmıştır³⁵. Bu konuya aşağıdaki bölümde geniş yer verilmiştir.

³³ LICHTENBERGER E.;1993, s.24,111.

³⁴ KURZ E.; s.49,53.

³⁵ a.g.e., s.38-40, 74.

2.3.2. ULAŞIM SİSTEMİ

Uzak Çevre Ulaşımı, Kamusal Taşım Sistemi, Kent Gelişme Planı ve Ulaşım Planlaması, Veri Bankası Sistemi

• Uzak Çevre Ulaşımı

Kentin hava ulaşımı, II.Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası hava limanı olarak inşasına başlanan ve halen işlevini sürdüren “Wien-Schwechat”tan sağlanır. “Deutsch Wagram” ise gelecek için alternatif bir havalimanı olarak planlanmıştır.

Tuna gemi işletmesi (DDSG), 1830'dan beri, düzenli bir biçimde Viyana'dan Karadeniz'e kadar uzak çevre deniz bağlantısını ve Regensburg-Viyana-Pressburg (Bratislava) hattı ve Wachau'ya gezi hizmetlerini gerçekleştirir. Gelecekte, RMD (Ren-Main-Tuna) ve DDE (Tuna-Oder-Elbe) kanalları ve Adria, Milano bağlantıları ile Viyana'nın Orta-Avrupa su yollarının önemli bir düğüm noktası olması hedeflenmiştir.

Batı-Doğu yönünde E5, E7; Kuzey-Güney ve Güneydoğu otobanı ile E8; Tuna kıyısı otobanları Polonya ile, Çekoslovakya'dan Adriyatik Denizi'ne, Fransa ve Bavyera'ya kadar uzanır, diğer taraftan ulusal yol ağına bağlantıyı da gerçekleştirirler.

ÖBB (Österreichische Bundesbahn), Avusturya geleneksel demiryollarının hem sahibi ve hem de yöneticisi olarak kent içi, dışı ya da transit yolcu ve yük taşımacılığında diğer ulaşım araçlarından daha önemlidir. Günümüzde, kentte 5 gar grubu; West-Süd-Ost-, Franz Josefs-Bhf ve Bhf. Mitte ya da Nord bulunmaktadır.³⁶

• Kamusal Taşım Sistemi

Radyal kent özelliğindeki Viyana'nın kamusal kitle ulaşım sistemi, tipik bir ağ strüktürünü yansıtır. Dolayısıyla hem kent bütününde, hem de belli bir alan içinde ve tarihi kent çekirdeği ve çevresinde; belirgin bir şebeke özelliğindeki toplu taşım sistemi yürüme mesafesi (yani hatlar arası uzaklık), istasyonların etki alanı, aynı ya da farklı kotlardaki

³⁶ KURZ E.; s.38-40, 74

kesişme noktaları ile karakteristik bir şebeke özelliğindedir. Raylı ve tekerlekli araçların aynı yolu kullanmaları, hatların birleşmesi ve kent halkının aktarma alışkanlığı vb. özellikler kamusal taşımın çekiciliğini arttırmaktadır.

Kamusal ulaşım sistemi; Yakın çevre hızlı taşımacılık için, birincil kamusal ulaşım araçları ve kent içinde bu sistemi tamamlayan ikincil ulaşım araçları ağı ile gerçekleştirilir (Bkz.Harita 2.5). Her iki tür 1967'den beri bir tarife bütünlüğünde işletilmektedir.

° Birincil toplu taşım araçları ağı; Metro (U-Bahn) ve hızlı tren (S-Bahn), birincil ulaşım ağı içinde sayılır ve yerüstü taşımacılığını destekler. Toplam 212 km uzunluğunda ve 54 hat ile kente hizmet vermektedir.

Metro hatlarının oluşumunda, teorik açıdan;

- Kuvvetli hatların kombinasyonu (*) (Londra, Hamburg, Münih, New York örneğindeki gibi) ve

- Bağlantısız ray şebekesi (**) (Paris, Milano, Berlin, Madrid, Leningrad, Tokyo'da uygulandığı gibi)

esas alınmıştır.

İlk kez 1895'te Londra'da hatların birleşmesi ve Paris'te ise 1900 yılında ayrı hatlar şeklinde uygulanan iki sistem arasındaki bir ağ şeklinde kararlaştırılan 4'ü kent içinde, biri kenar semtte olmak üzere beş hatlı Viyana metrosunun 30 km'si halen işletmededir.

° İkincil ulaşım araçları ağı:

- Merkez ve çevresinin ulaşım gereksinimlerini karşılayan entegre tramvay ve otobüs ağı, radyal ve teğet arterlerin ana trafik akımını sağlar.
- Tarihi merkezdeki yeraltı ağı, kent çekirdeğinin dar yolları altında bulunan mekanla sınırlanır, tüneller ve yollar ile yönlendirilir.

(*) Birkaç metro hattının tek bir çap veya merkezi bir noktada birleşmesi veya radyal bağlantıların oluşturduğu tanjant bir sistem yada hatların birbirine geçmesi vb. anlamında kullanılmıştır.

(**) Grid, üçgen veya kavisli, radyal ya da çapraz kesişen hatların oluşturduğu metro ağı.

Çok sayıda tadilat ve mevcut vagonların %60'ının yenilenmesinden sonra, 1963 yılında ulaşım işletme merkezi yoğun ve geniş bir tramvay ağı ile, dünyanın en büyük (belediyeye ait) kamusal taşıma kurumu haline gelmiştir. Bu tramvay ağını destekleyen ve egzoz gazının zararlı etkisini %70 azaltan 400 otobüs de hizmettedir³⁷.

Ayrıca, Zentrum Kagran (183 park yeri), Kaisermühlen-Vienna International Center (154 otopark yeri) ve Heiligenstadt (110 otopark yeri) metro istasyonları yanındaki P+R tesislerinin geliştirilip, hızlı tren istasyonlarının yakınında da ek tesislerin kısa ya da uzun vadede gerçekleştirilmesi planlanmıştır (Bkz.Harita 2.5). Tüm bu tesisler içinde K+R (Kiss and Ride)'ın yanısıra, bisiklet park yerlerinin donatımı ile "Bike and Ride"ın da yer alması olasıdır³⁸.

• Kent Gelişme Planı ve Ulaşım Planlaması

1976'da onaylanan Viyana Kent Gelişme Planı'nda bölgesel mekan düzenleme, doğal yaşamın esasları, nüfus, iş piyasası, ekonomi ve finansman, konut eylemi, kent yenileme ve arazi düzenleme, sosyal aktiviteler ve sağlık faaliyetleri, yeşil mekan-rekreasyon ve dinlenme, eğitim, ulaşım, teknik hizmetler, iskan strüktürü olmak üzere 13 çalışma alanı belirlenmiştir. Ulaşım ile ilgili alanda, özel bir duruma sahip olan Ulaşım Projesi üzerinde çalışılmış ve 1980 yılında belediye tarafından onanmıştır. Bu projenin önlemler kataloğu, şu ilkelere göre düzenlenmiştir:

- Ulaşımın hızlandırılması ve yönetimi,
- Kamusal taşıma sisteminin (metronun) inşası,
- Bireysel taşımacılığın yeniden düzenlenmesi,
- Ulaşımın diğer özel (yaya, bisiklet sürücüsü vb.) türlerinin dikkate alınması,

Kamusal taşımacılığın ağırlık noktasını metro oluşturmuş ve kent gelişme akslarının taşıyıcı ögesi olarak kabul edilmiştir.

³⁷ FAULAND A.; 1983, s.2,5.

³⁸ Magistrat der Stadt Wien, 1985, s.170, 189, 190.

22 Aralık 1984'te güncelleştirilen kent gelişme planında, 1980 kent gelişme planına paralel saptanan ulaşım ile ilgili amaçlar, gözlenen gelişme eğilimlerinin dikkate alınmasıyla, genelde çok büyük değişiklikler olmaksızın, detaydaki sorunların büyümesine karşın alınacak önlemleri içerir. Sözü edilen gelişmeler, artan araç sayısı ile kamusal mekanlarda ve park yerlerinde olumsuz koşullar doğurmuş ve;

- yayalara ayrılan alanların azalmasına,
- otopark alanlarının eksikliğine (özellikle yoğun yapılanmış kentsel alanlarda),
- yol mekanlarındaki taşıt trafiğinin ve ev-işyeri git-gel trafiğinin akışının gittikçe kuvvetlenerek çevreyi zorlaması,
- çevre kirliliğinin daha da artmasına (gürültü ve hava kirliliği, kamusal mekanların kaybı vb.),
- kazaların, öncelikle de yaya kazalarındaki payın artmasına³⁹.

neden olmuştur. Bu sorunların çözümlenmesi bağlamında şu amaç ve önlemler ortaya konmuştur:

- Ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve erişilebilirliğin daha da iyileştirilmesi,
- Ulaşım ağı inşası ve arazi kullanımı arasındaki değişken ilişkileri, iskan gelişimine uygun hale getirmek,
- Tüm nüfus gruplarının (özellikle bakıma muhtaç kesimin) ulaşım gereksinimlerini karşılamayı güvenceye almak,
- Kamusal, özel ve yaya ile bisiklet ulaşımının bir diğerini tamamlayıcı (entegre) sistemler olmasının sağlanması,
- Kitle taşıma araçlarının kullanımının;
- Kamusal ulaşım ağındaki çekiciliğin artırılması,
- Meslek trafiğinin artışını önleyici önlemlerle, park yeri işletmesinin geliştirilmesi, bireysel trafiğin sınırlandırılması ve idaresi,
- P+R işletmelerinin, kamusal ulaşımın bir parçası olarak teşviki ile artırılması.

³⁹ a.g.e., Magistr., 1985, s.202-204.

- İskan bölgeleri için yol mekanları dışında uygun park yeri koşullarının yaratılması ve kent turizmi için (öncelikle seyahat otobüsleri ile) önemli, görülmeye değer alanlara ve odaklara kolay ve rahat erişilebilirlik çözümler bağlamında gerekli ulaşım politikası,
- Ana ulaşım ağı, metro ile hızlı tramvay ağının uzun vadeli inşası için, maliyet-kullanım araştırmalarında geleceğin kent strüktürü üzerine etkilerinin dikkate alınmasıyla ekonomik bir inşa tarzının seçilmesi,
- Bisiklet kullanımının gelecekte, daha çok önem kazanması, dinlenme alanlarında ve tüm yapılanmış kentsel alanda, bisiklet yolu ağının genişletilmesinin yanısıra toplu taşıma araçları ile entegrasyonu,
- Hem konut alanlarının çevresindeki yaşam kalitesinin düzeltilmesi, hem de ulaşım yoğunluğunun azaltılması ve aynı zamanda karşılaşma ve iletişim alanları yaratmak amacıyla yaya bölgeleri, konut yolları ve trafiği rahatlatılmış bölgelerin düzenlenmesi,
- Kamusal taşıma araçları ve tüm kamusal yaya yollarının; yaşlıların, çocuklu ebeveynlerin ve özellikle özürliülerin gereksinimlerinin dikkate alınarak düzenlenmesi,
- Kamusal ve bireysel ulaşımın düzeltilmesi için önlemlerin, yaya ulaşımına engel ve zorluk oluşturmaması⁴⁰.













• Veri Bankası Sistemi

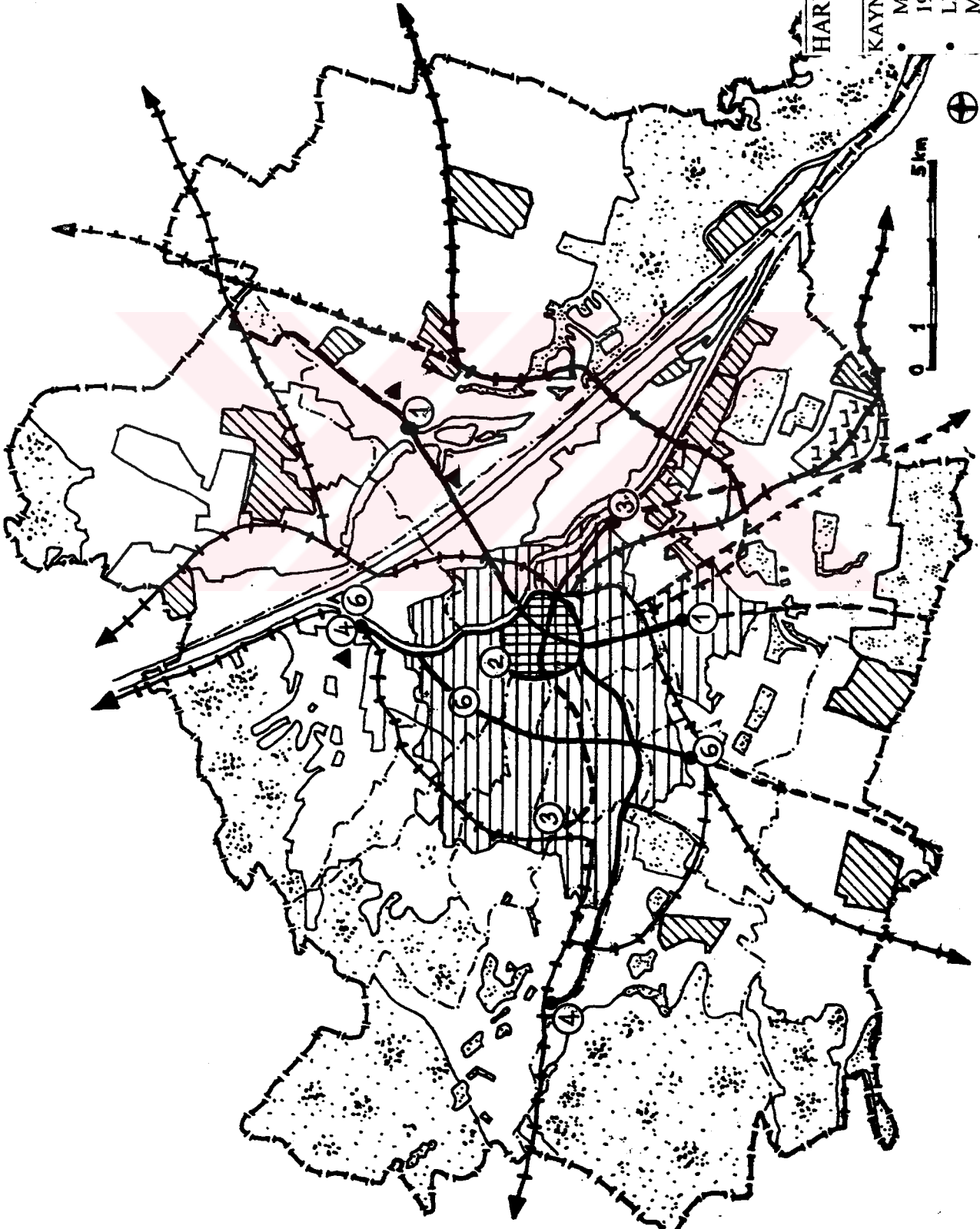
Kent ve ulaşım ile ilgili sorunların çözümü bağlamında planlama, tasarım ve karar aşamasında destek sağlayan Viyana Veri Bankası sistemi, Avrupa'nın ilk planlama Veri Bankası'nın - 1969'dan beri Paris'te bulunan Paris şehircilik atölyesinin- benzeri olarak 1971 yılında kurulmuştur. Bu sistem içinde yer alan mesleki veri grubu, "kamusal ulaşımı" hızlandırmak amacıyla çalıştırılmıştır. Programlama metodu olarak; uzun ve kısa ya da orta vadeli program inşa kutusu sistemi kullanılır. Geleceğin kent gelişimine uyarlanmış olan ulaşım planlaması için mevcut ulaşım, yerleşmeler, ekonomik gelişim ve bunların değişiminin analizi dikkate alınmaktadır⁴¹.

⁴⁰ KURZ E.; 1981, s.205.

⁴¹ Magistratsabteilung 18, 1985, s.15.

VİYANA KENT STRÜKTÜRÜ

-  Tarihi kent merkezi
-  Yoğun yapılanmış iskan alanları
-  Yeşil sistem (park ve orman al.)
-  Sanayi alanları
-  Kent sınırı
-  Yerel idare sınırı
-  Uzak ve yakın çevre raylı taşıma sistemleri
-  Metro hatları
-  Otoban ve ekspres arterler
-  Hava Limanı
-  Gelecekteki hava limanı (Wagram)
-  P+R tesisleri



HARİTA 2.5.

KAYNAK:
MA 18, "Stadtentwicklungslan Wien".
1985.
LICHTENBERGER E., "Wien-Prag
Metropolenforschung", Wien, Köln: 1993.

2.3.3. TARİHİ MERKEZ VE ULAŞIM

Viyana, bir taraftan büyük bir ana merkez (“tek merkezli” strüktür) üzerine hazırlanmış ve diğer yandan iyi donatılmış semt (yan) merkezlerinin (“çok merkezli” strüktür) serisine sahiptir⁴².

Eski kent merkezinde, kısmen de olsa dar bir yol ağı, yoğun bir yapılanma ve Barok Devri’nden kalma konutlar bulunur. Tarihi merkez, 19.yüzyılın sonuna doğru inşa edilen Ring Caddesi de dahil olmak üzere anıt ve bütünleşmiş bir koruma altındadır. Çok sayıda ekonomik, kamusal, idari kültürel donatıların yanısıra 477.000 iş yeri bulunur ve bir iş yerine 1,6 kişi düşer. Kenar semtlere göç nedeniyle satış gücünün kayması, kent merkezinde sorunlar doğurmuştur. Son yıllarda dengenin sağlanması için (3 metro hattının inşası, yaya bölgelerinin artırılması, yapısal yoğunluğa karşı koruma bölgeleri oluşumu ve eski kenti korumaya teşvik vb.) önlemler serisinin uygulanmasına başlanmıştır. Öncelikle, halen ve kısmen mevcut bulunan karma kentsel işlevlerin ve tarihi kent merkezinin karakterinin korunarak kalması dikkate alınmıştır⁴³.

Viyana Ring Caddesinin kent strüktürü ya da ulaşım için önemli bir rolü vardır ve 3,5 km. uzunluğunda tarihi kent merkezini saran ve Tuna kanalına erişen ring,, kent içi ulaşımı dağıtarak tarihi merkezi kesen trafikten korur ve önemli kamusal yapıları da birbirine bağlar. Aynı zamanda, Viyana’nın asıl merkezi, genişliği ve şehircilik yönünden de sembolü olan ring, çift bulvarı ve yeşil alanları ile kentin havasını olumlu etkiler. İkinci bir yarım daireyi oluşturan kuşak (Gürtel) ise, merkeze doğru yönelen radyal yolları toplayıp trafiğin dağıtmaktadır⁴⁴.

• Aktarma Noktalarında Yeraltı ve yerüstü tasarımı:

Kevin Lynch’in tanımladığı anahtar öğelere (Bkz.Bölüm 1.2.3.Yeraltı yaya Geçitleri) Viyana’da 1.metro hattı boyunca “Karlsplatz-Opera”, “Stephansplatz-Graben” ve “Schwedenplatz-Morzinplatz”da rastlanır (Bkz.Harita 2.6).

⁴² LICHTENBERGER e.; 1993, S.98.

⁴³ Magistrat der Stadt Wien, 1985, s.54,56.

⁴⁴ PREISICH G.; 1989, s.189,190.

- "Karlsplatz-Opera" Alanı: "Karlsplatz" metro istasyonunda, farklı kotlarda (U1, U2 ve U4 olmak üzere) üç metro hattı kesişir. Bu önemli aktarma noktaları, sadece yer altında değil, yer üstünde de temel bir tasarım değişikliği gerektirmiş, Karlsplatz'ın sadece bir meydan değil, aynı zamanda bir çevre olduğu vurgulanmıştır. Burada ayrıca, yaya alt geçiti ile alışveriş üniteleri öngörülmüş, 1975-78 yılları arasında inşa edilmiş ve bunu takiben 80'li yıllarda yaya bölgesinin, Viyana'nın kalbinde metro ile bağlantısı çözümlenmiştir.

- "Stephansplatz-Graben": Bu nokta, yol kotundan maksimum 10 m. derinlikte olup, metronun yaya bölgesine bağlantısının tasarımı konusundaki karar, yoğun tartışmalara neden olmuştur. Ekim 1975'de mimarlar arasındaki fikir alışverişinden sonra, sanat tarihçileri, kilise temsilcileri ve tüccarlar arasında kamuya açık tartışmalar sonucunda özel bir döşeme tasarımının yapılmasının doğru olacağı kararlaştırılmıştır. Bu bağlamda 3. Metro hattının açılmasıyla ortaya çıkan eski Magdalenen Kilisesi, bugün yerüstünde çıkış noktası yanında sergilenmektedir ve yer üstünde metro girişine yakın döşemede ise, özel bir gösterme tekniği ile kilisenin temel planı yer döşeme üzerine kopye edilmiştir.

- "Schwedenplatz-Morzinplatz" Alanı: 1. ve 4. metronun, Tuna kanalı-ekspres yol ve ring cadde ile tramvay hattının kısmi yaya bölgesi ile bağlandığı bir düğüm noktasıdır⁴⁵.

Metronun inşasının gerekliliğini vurgulamak için, 1970-72 yılında, tanıtıcı filmler çevrilmiş ve metro istasyonları ile çevreleri için düzenlenen uluslararası bir yarışmayı takiben, metro tasarımında;

- Karakteristik kimlik ve değişmezlik,
- Yer üstü çıkış noktalarındaki sembollerin netliği,
- Duvar kaplamaları ve yer üstü çatı örtüleri için, emaye ve gümüş grisi madeni paneller kullanımı,
- Ray ve peron kısımları dizaynında farklılık,
- Her hat için, farklı renkler (1-kırmızı, 2-yeşil, 3-menekşe rengi, 4-mavi, 6-toprak rengi) kullanımı,

⁴⁵ KURZ E.; 1981, s.195-199.

- Bildirişim öğelerinin grafik ifadesinde, yabancı konukların (turistlerin) dil güçlüğünü aşmalarına yardımcı olmak amacıyla yazı tekniğinde netlik,
- Çıkış noktalarında, kent silüetini zedelemeyecek çelik ve cam gibi hafif malzemeler seçimi ile saydam çözüm⁴⁶.

ilkeleri saptanmıştır.

• Trafiği Rahatlatma Önlemleri

- Trafiği sakinleştirmek amacıyla; sadece, alış-veriş birimleri için bazı özel durumlar halinde taşıt trafiğinin girişine izin verilmeyen yaya dolaşım alanları düzenlenmiştir (Bkz.Harita 2.6).
- Ayrıca konut alanlarındaki yollarda; tümsek, yarık, kentsel mobilya donatımları ile hızın yavaşlatılması sağlanmıştır.

Yaya bölgeleri ve konut yollarında;, servis araçlarının girişi de sınırlandırılmıştır. Trafiği rahatlatılmış alanlarda; motorlu bireysel taşıtın etkin bir biçimde azaltılması yada tamamen yasaklanması önlemleri çerçevesinde 1970 yılından beri şu uygulamalar başlatılmıştır:

- Okul, kreş, dini ve tarihi yapılar vb. önünde trafiğin rahatlatılıp güvenliğin sağlanması,
- Konut kalitesinin ya da genellikle yaşam kalitesinin yükseltilmesi için, bireysel ulaşım nedeniyle baskı altındaki yolların (örneğin; sıra ağaçların dikilmesi, altyapısının düzenlenmesi vb. ile) yeniden tasarlanması⁴⁷.

Tarihi çekirdekte (1.Bezirk'te) merkez dışından gelen çalışanların sayısı fazladır. Bu da gün boyu park eden araç sayısındaki talebi arttırır, konut alanlarında da benzer sıkıntı yaşanmaktadır. Özel oto için tüm kentte yaklaşık 28.200, kent merkezinde ise 4500 (en az 80 otoluk) park yeri bulunmaktadır. Bu sorun, merkeze giren araç sayısının sınırlandırılması, ücretli ve süreli park kısıtlaması ile çözümlenmeye çalışılmaktadır. Bu kısıtlamada ise aracın 1,5 saatten daha fazla bu alanda kalamayacağı belirlenmiştir⁴⁸.

⁴⁶ KURZ, E.; 1981, s.201, 203.

⁴⁷ Magistratabteilung 18, 1990.

⁴⁸ Magistratabteilung 18, 1987.

VİYANA TARİHSEL KENT
MERKEZİNE ERİŞİLEBİLİRLİK



Yaya Bölgeleri/Zonları



Trafik Rahatlatılmış Bölgeler



Metro Çıkış Noktaları



Otoparklar



Yeraltı Otoparkları



Katlı-Yerüstü Otoparkları



Yeraltı Hizmet Otoparkları

(büro, resmi bina v b. için)

Toplu Taşıma Sistemleri



Metro



Tramvay



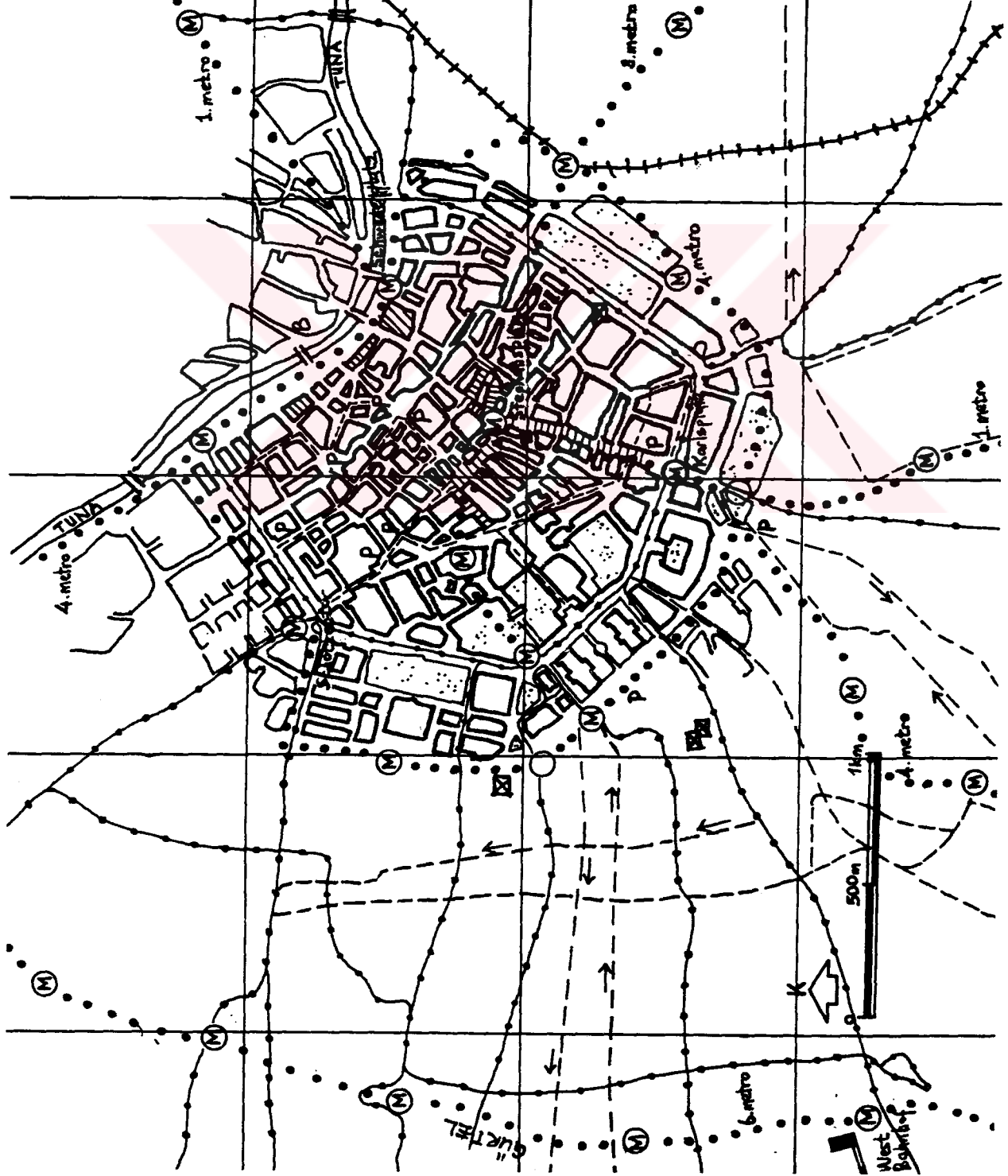
Otobüs hatları

Bilge ULUSAY, Haziran 1994

HARİTA 2.6.

KAYNAK:

- VERKEHRLINIENPLAN WIEN Freytag-Berndt, Wien, 1991.
- MAGISTRAT DER STADT WIEN. MA 18, Verkehrsbernhigte Bereiche. Planungsatlas für Wien, 1990.
- MAGISTRAT DER STADT WIEN. MA 18, Garagen, Planungsatlas für Wien, 1987.



Değerlendirme (Özet)

İncelenen diğer iki Avrupa başkentinden farklı olarak nehrin iki yakasında değil, Tuna nehrinin kollarının kesim noktasında kurulan Viyana'nın; kent strüktürü ve ulaşım sistemi kapsamında incelediğimiz tarihi merkezi ve ulaşım sistemi konusu şöyle özetlenebilir:

Koruma-Geliştirme Bilinci

Kale tesislerinin yıkılmasından sonra, 19.yüzyıl'a doğru açılan Ring Caddenin de dahil olduğu merkezde; anıt ve bütüncül koruma altında tarini çekirdeğin karakterinin korunması ilkesi.

Tasarımda Uyum/Uygunluk-Orantı

Uluslararası ve ulusal ulaşım ağı üzerinde merkezi bir işlev kazanan Viyana yol ağı oluşumunda;

- topoğrafik verilere uygun daire formda gelişen kentte, ring ve kuşak biçimindeki yollar ile radyal kanallar,
- arazi kullanımı ve yerleşme gelişimine uygun yol ağı ilke edinilmiştir,
- geleceğin kent gelişimine uyarlanmış ulaşım ile ilgili alanda belirlenen esaslara uygun;
 - kamusal ulaşımın veri bankası sistemi yardımıyla hızlandırılması amacı ve yönetimi,
 - kent gelişme akslarının taşıyıcı ögesi kabul edilen metronun; kamusal taşımacılığın ağırlık noktasını oluşturması,
 - bireysel ulaşımın yeniden düzenlenmesi,
 - yaya, bisiklet trafiği gibi diğer ulaşım biçimlerinin dikkate alınması kararlaştırılmıştır.
- kamusal taşım ağı - kentsel alan büyüklüğü orantısı, mevcut durum ve planlanan yan merkezler için uygundur.

Tasarımda Birlik”Çeşitlilikte Birlik”/Bütünlük

Viyana kent içi taşım sisteminde; birlik ile çeşitliliğin yada karmaşıklığın dengeli bütünlüğüne dayalı uyumun elde edilmesine yönelik aşağıdaki bulguları sergilemek olasıdır:

- kent strüktürü ve kimliği ile bütünleşmiş kamusal toplu taşım araçlarının seçimi ve dizaynı,
- raylı ve tekerlekli hatların hem bağımsızlığı, hem de aktarma noktalarında biraraya gelmesi ile çekiciliği,
- büyük kentsel ulaşım sisteminde birincil ulaşım araçlarını (yakın çevre hızlı taşımacılığını) tamamlayan ikincil ulaşım araçları (yerel taşımacılık) ağının bir tarife bütünlüğü içinde işletilmesi ve uzak çevre ulaşımı ile entegre olması,
- metro anahtar istasyonlarında hizmet veren P+R sistemlerinin, gelecekte hızlı yakın çevre taşımacılığı ile bütünleştirilip geliştirilmesinin planlanması,
- merkez ve çevresinin ulaşım gereksinimlerini karşılayan tramvay ve otobüs ağının, yeraltı ağı ile dengeli birlikteliği,
- kamusal, bireysel ve yaya ile bisiklet ulaşımının birbirini tamamlayıcı sistemler olması ilkesi bağlamında bisiklet yollarının kamusal taşım araçları ile entegrasyonu,
- özellikli kentsel ortamlar olarak tanımlayabileceğimiz meydanların, yaya alt geçiti ve alışveriş üniteleri ile metro stratejik düğüm noktalarına bağlantısına yönelik, yeraltı ve yerüstü kentsel tasarımının bütünlüğü ilkesi.

Sağlıklı Çevre Düzeni ve Yaşam Kalitesi

Kısmen de olsa dar bir yol ağı, yoğun bir yapılanma ve Barok Devri’nden kalma konutlar ile tarihsel motiflerin, kültürel değerlerin örneklendiği ana merkezde; ulaşımı düzenleme olgusunun, şu önlemlerle yaşam kalitesinin artırılmasına katkıda bulunabileceği düşünülmüştür:

- geniş ring caddenin kent içi trafiğini dağıtarak merkezi yarıp geçen trafikten korunması,
- merkezi çevreye doğrudan bağlayan iki metro hattına (1 ve 3) ve merkezi saran tramvay hattına erişilebilirliğin en fazla 500 m. olması,

- uzak ve yakın çevre yolcu taşımacılığına yönelik beş odak noktasının ana merkez dışında tutulması,
- trafiği rahatlatma bağlamında;
 - sadece alışveriş birimleri için taşıt girişine izin verilen karşılaşma ve iletişim alanları olarak yaya bölgeleri,
 - paralı ve süreli (en çok 1,5 saat) park etme eyleminin kısıtlanmasını esas alan otopark politikası düşüncesi (ideolojisi) ile merkeze giren araç sayısının sınırlandırılması,
 - konut alanlarındaki yol mekanlarında; hızın yavaşlatılması, servis araçlarının girişinin kısıtlanması, eğitim, kültür binalarının ve sosyal tesislerin çevresinde kazalara karşı güvenliğin sağlanması, bireysel ulaşım baskısını azaltıcı yol mekanı tasarımı, yüksek kapasiteli kamusal taşımacılığa yönelme.
- kamusal taşıma araçları ve tüm yaya yollarının tasarımında; özel kullanıcı gruplarının (yaşlılar, çocuk ile ebeveynleri ve özürülülerin) gereksinimlerinin dikkate alınması,
- kullanıcının günlük yaşamına moral vermek amacıyla, metronun estetik açıdan mimari ayırıcılığına önem verilerek, aydınlatma ve yönlendirme öğeleri tasarımının nasıl olması gerektiğinin sorgulanması.

Görsel Algılama Dengesi

Ulaşım politikasının ana görevi olarak, kent turizmi için önemli ve öncelikli alanların erişilebilirliğini düzelterek özel çözümler aranmıştır:

- ticari çekiciliği ve estetik değerlerin ayrıntılarının algılanmasında etken, yayaların üstünlüğüne dayalı dolaşım alanları* ,
- yabancı konuklara yardımcı özellikte, net bir yazı tekniği ve grafik ifadeye dayalı kamusal taşıma terminal noktalarına yönlendirici bildirişim öğeleri,
- merkezi kuşatan hatta hizmet veren tramvay ve faytonlar (“fiaker”ler); 20.yüzyıl’a özgü bir olgu olan “turizm”de fiziksel çevrenin kavranmasına katkıda bulunmaktadır. Ayrıca,

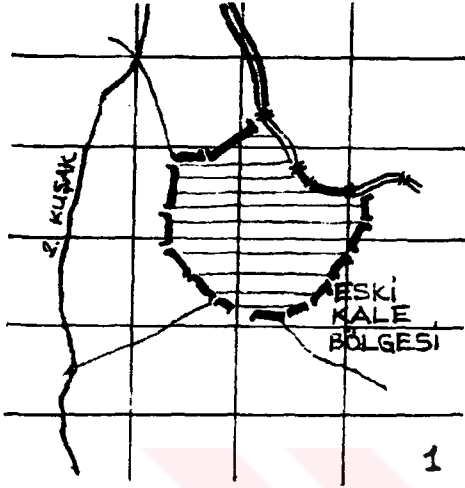
* Yaya dolaşım alanları toplamı - 10,8 ha olup tarihi kentsel alan içindeki payı %3’tür.

tarihi çekirdek içinde; düşük hızlı, çevre dostu mini otobüsler yürüme sınırını aşan mesafeler ve özel kullanıcı grupları için duyarlı dengenin kurulmasına yönelik çözümlerdir.

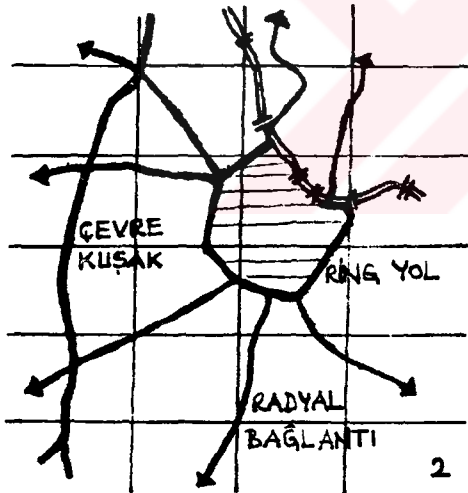
Budapeşte ve Prag metropol kent örneklerinde izlenen yöntemdeki gibi; Viyana ana merkezi ve kent içi ulaşım çözümü bağlamında beş ana başlık altında toplanan ölçütlerin değerlendirmesine göre;

- 19.yüzyıl'ın ikinci yarısından itibaren yıkılmış olan tarihi kent surunun kalıntılarını görmek olanaksızdır.
- çeşitli seçenekler sunan ve kenti bir ağ gibi saran tramvay taşımacılığı, kitle ulaşımını çekici kılar, diğer taraftan ise lüks bir çözümdür.
- aktarma noktalarında özel kullanıcılara yönelik ayrıntılı tasarım ve uygulamalara (asansör, yürüyen merdiven, taşıt içinde özel yer ayrımı vb.) rağmen kent içi hat yada taşıt değiştirme eyleminin fazlalığı dikkat çekicidir.
- sürekli taşkınlar nedeniyle büyük Tuna nehrinin ıslah edilmesi sonucu açılan su kanalı, ana merkez dışında ve kenti çok düz, yapay bir hat ile ikiye bölmektedir. Tarihi çekirdeğin kenarından akan Tuna kolları kıyı kullanımı ile merkez arasındaki yaya bağlantılarının yok denecek kadar zayıf olduğu saptanmıştır.
- bu nedenle, tramvay ulaşımının hızlandırılması ve aktarma noktalarının azaltılarak erişilebilirliğin irdelenmesini, ayrıca; tarihi çekirdek ile Tuna kanalı kıyı kullanımı arasındaki yaya bağlantılarının güçlendirilmesini diliyoruz.

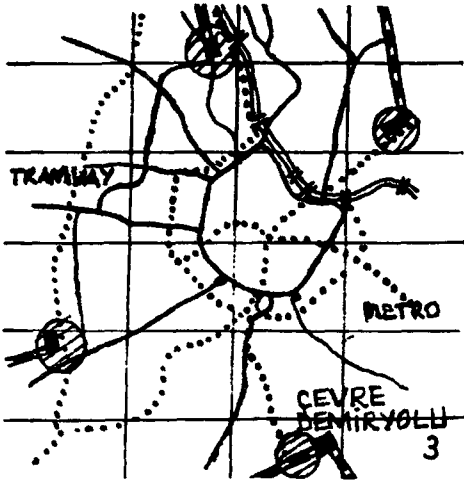
VİYANA TARİHİ MERKEZİNDEKİ ULAŞIM SİSTEMİ DÜZENLEMESİNİ YÖNLENDİRİCİ İLKE ŞEMALARI



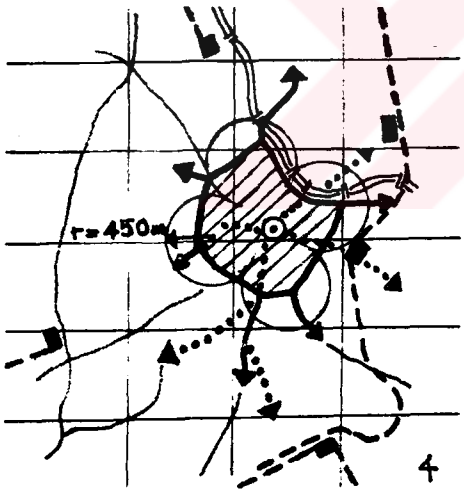
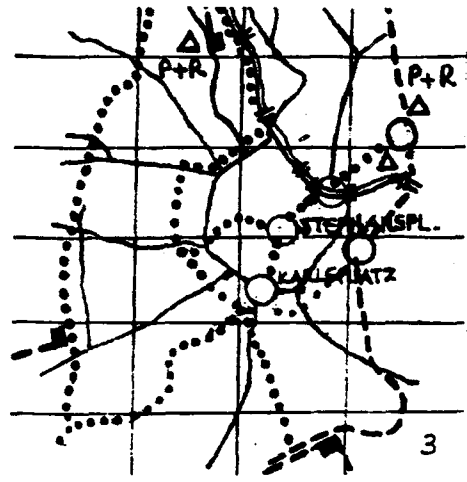
1 Eski merkezin anıt ve bütüncül koruma altında olması ve tarihi çekirdeğin karakterinin korunması ilkesi.



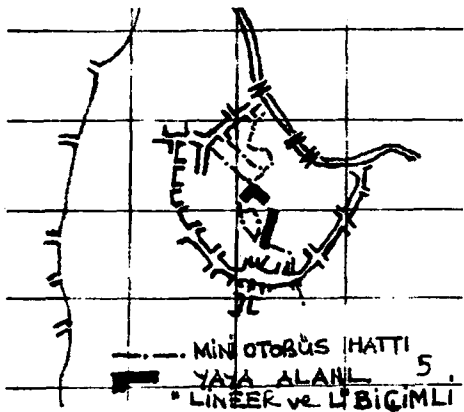
2 Topografik verilere uygun daire formda gelişen; bir ring. kuşak biçimindeki yollar ve radyal kanalların oluşturduğu kent dokusu. Geleceğin kent gelişimine uygun; kamusal ulaşımın hızlandırılması, metronun kent gelişme akslarının esasını oluşturması. Bireysel ulaşımın yeniden düzenlenmesinin yanısıra yaya ve bisiklet trafiği gibi diğer ulaşım biçimlerinin dikkate alınması ve de kamusal ulaşım ile entegrasyonu kararı.



3 Kent içi ulaşım sistemi içinde; birincil ve ikincil ulaşım araçları ağının dengeli birlikteliği ve uzak çevre ulaşımı ile entegre olması. Metro anahtar istasyonları yakınında yerleştirilmiş merkez dışı otoparklarının gelecek için planlanan hızlı yakın çevre taşımacılığı ile bütünleştirilmesi kararı. Metro stratejik düğüm noktalarında meydan, yaya alt geçiti, alışveriş üniteleri ilişkisi ile yeraltı ve yerüstü kentsel tasarımının bütünleşmesi.



4 Ring Caddenin kent içi otomobil trafiğini dağıtarak merkezi transit geçişten koruması, kent çevre bağlantısını sağlayan iki metro ve ring tramvay hattına erişilebilirliğin 450 m.yi aşmaması. Uzak ve yakın çevre yolcu taşımacılığının; beş ayrı son odak noktası ile tarihsel bölgeye girmesine izin verilmemesi ile merkezdeki çevre kalitesinin artırılmasına destek. Konut alanlarında trafiği sakinleştirme önlemleri ve kamusal taşıma araçları ile yaya alanları tasarımında özel kullanıcı gruplarının gereksinimlerine yönelik tasarımlarla yaşam standardının yükseltilmesine katkı.



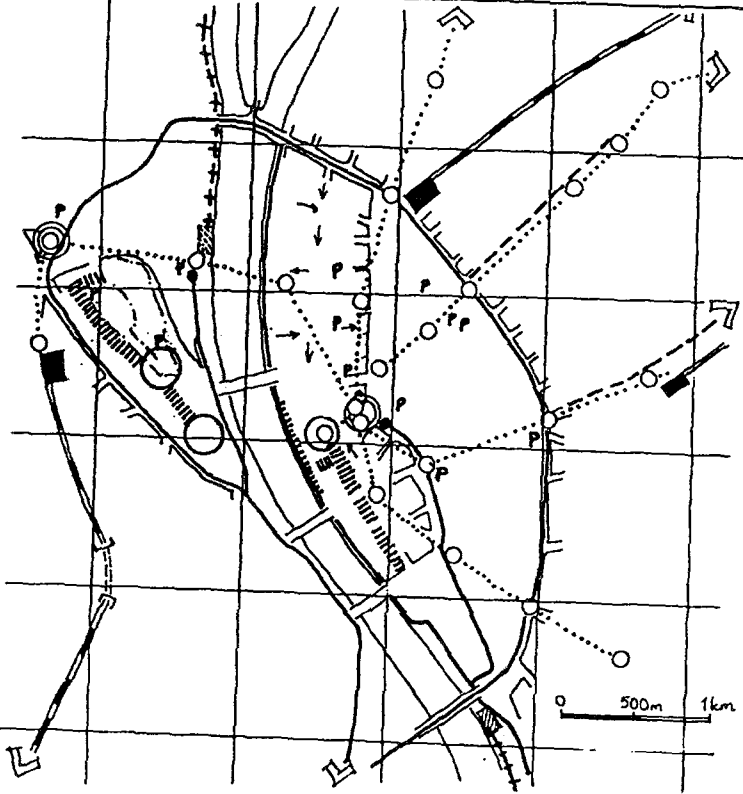
5 Yaya dolaşım alanlarının yanısıra, zamanı kısıtlı kullanıcılar/turistler için ring tramvay, çevre dostu mini otobüsler ve eski Viyana kültürünü yansıtan fayton ile görülmeye değer odak noktalarının yeterince algılanmasına katkı ilkesi.

2. Bölümün Sonucu

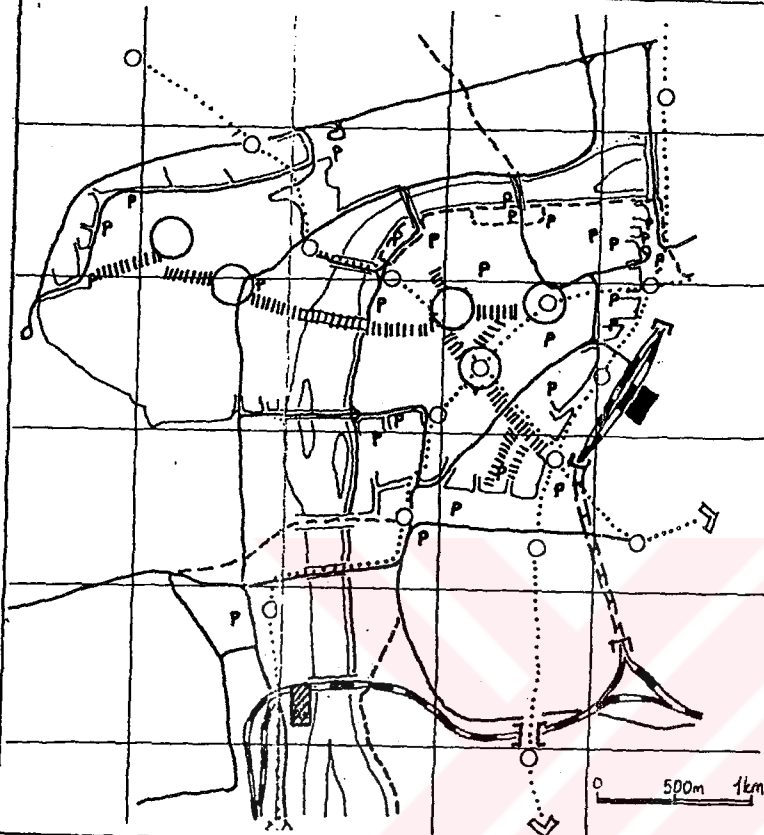
Yeryüzünde ulaşım sorunu çok iyi çözümlenmiş örnek bir kent göstermek olanaksızdır. Ancak ideal ulaşım sistemi uygulamalarının bulunduğu kentler hakkında bilgilenmek ve değerlendirme yapmak olasıdır. Bu amaçla, yabancı ülke örnekleri ile ilgili araştırmanın temelini oluşturan ve karakteristik tarihi kimliklerini günümüze kadar sürdürebilen Budapeşte, Prag ve Viyana kentlerinin ulaşım sistemi, kent morfolojisini belirleyen beş kriterden biri kabul edilmiştir. Bu kabulde, Atina Bildirgesi'nin günümüzde genişletilmesi ile dört ana işleve ek yeni işlevler etken olmuştur (Bkz. Bölüm 1).

Sözkonusu çerçevede; üç kentin strüktürü ve ana merkezdeki ulaşım sisteminin karşılaştırması, okuyucuyu rahatlatma açısından bir tabloda (Tablo 2.3) özetlenmiştir. Ayrıca tarihsel bölgeye erişilebilirlik her kente göre farklılaşmasına rağmen, tasarım kriterlerinin de dikkate alınmasıyla elde edilen ortak çözümler şemalarla bütünleştirilmiştir. (Şema 2.2)

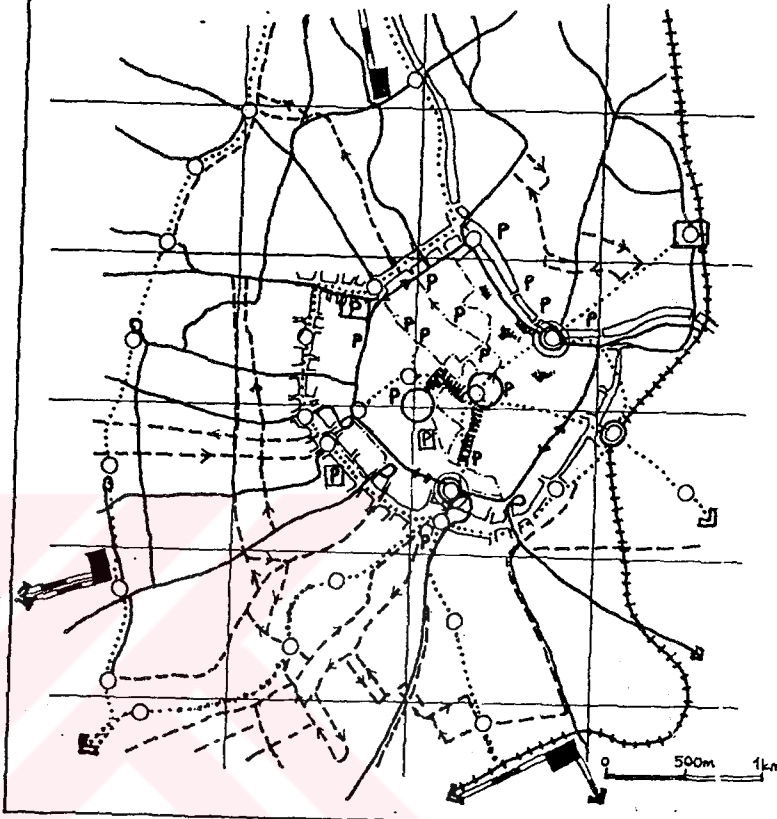
**BUDAPEŞTE TARİHSEL MERKEZE
ERİŞİLEBİLİRLİK**



**PRAG TARİHSEL MERKEZE
ERİŞİLEBİLİRLİK**



**VİYANA TARİHSEL MERKEZE
ERİŞİLEBİLİRLİK**



**TARİHİ KENT MERKEZLERİ
ULAŞIM SİSTEMİ
ANALİTİK MODELLERİ**

- **Birincil Toplu Taşım Modları**
- Metro
- Uzak Çevre Raylı Taşım
- Yakın Çevre Raylı Taşım
- **İkincil Toplu Taşım Modları**
- Tramvay
- Otobüs
- **Tarihsel Bölgede**
- Tarihi Çekirdek
- Metro Yerüstü Düğüm Noktaları
- Tarihi Odaklar
- ⊙ Aktarma/Terminal Noktaları
- ||||| Yaya Hareket Kanalları
- Turistik Amaçlı (Çevre Dostu) Mini Otobüs
- P Yeraltı Otoparkları
- P Turist Otobüsleri İçin Otopark

• **GELİŞTİRİLMİŞ YERALTI VE YERÜSTÜ TOPLU
TAŞIM SİSTEMİ**

Mevcut sistemin geliştirilmesi ile hızlandırılmış kamu taşımacılığının (hızlı tren, metro vb.'nin) yanısıra, ikincil raylı taşım aracı olan tramvay ile merkeze ulaşılmaktadır. Tam yada yarım daire biçiminde ring yapan tramvay hatları, tarihsel bölgeye gelen trafiğin çevre sağlığı açısından zararlı etkisini dağıtır. Otobüs ve minibüs gibi araç türleri de, raylı taşımı desteklemektedir.

• **BİREYSEL TAŞIT GİRİŞİNİ KISITLAYICI
POLİTİKALAR**

Kamu taşımacılığına teşvik amacıyla bazı özel durumlar dışında motorlu taşıtın girişi yasaklanmıştır. Çevre otopark çözümleri ile bireysel ulaşımın kamusal ulaşım aktarılması ve merkeze baskısı azaltılmıştır. Tarihsel çevre ve yaşam kalitesinin artırılması çerçevesinde, bu önlemlerin yanısıra otopark politikası da ön plan alınmıştır. Merkezde otopark alanları kısıtlı, ücretler yüksektir ve park etme olanağı sınırlandırılmıştır.

• **TOPLU TAŞIM DÜĞÜM NOKTALARI**

Uzak ve Yakın çevre (raylı) hızlı taşım terminal noktalarının; merkezi kuşatan ring dışında bırakılması, tarihsel bölgenin silüetine zarar vermeyen ve kent merkezine yük getirmeyen çözümlerdir. Bu noktalardan, metro ve tramvay modları ile merkeze erişmek olasıdır. Birincil ulaşım ağlarını oluşturan metronun yer üstüne çıkış noktalarında, ikincil toplu taşım araçları ile entegrasyonunda, merkezdeki yaya aksları ile bütünleşmesinde ve çevre (meydan) düzenlemelerinde, tasarım ilkelerinin etkisi görülmektedir. Ancak merkez-su ilişkisi yeterince güçlü değildir.

Şema 2.2.

Bilge ULUSAY, Haziran 1994

2.BÖLÜM KAYNAKLARI -

Budapest Wegweiser, Tourinform Büro,
V.Petofi Sandor u.17-19.

BERCZIK Andras, "Verkehr und Stadtstruktur-Beispiel Budapest", Exkursion Ungarn, TU
Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung, Wien:1989.

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, 18.Cilt, İstanbul:1986.

FAULAND Adolf, "Park and Ride Programm für Wien Kurz-und Mittelfristige
Ausbaumaßnahmen", Magistrat der Stadt Wien:1983.

FLEGL Michal, PRAG Reiseführer Olympia, Praha:1989.

GÄLZER Ralph, "Vergleich der Grünsysteme Europäischer Großstädte mit jenem von
Wien", MA 18, Wien:1987.

KURZ Ernst, "Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr",
Magistrat der Stadt Wien:1981.

LAJTA Hans, "Westungarn und Budapest"
Das altösterreichische Erbe ein Kunst und Kulturlexikon, Österreichischer Bundesverlag,
Wien:1987.

LICHTENBERGER Elisabeth, "Wien-Prag Metropolenforschung", Weimar, Böhlau, Wien,
Köln:1993.

LYNCH Kevin, "Das Bild der Stadt", Braunschweig:1989.

Magistrat der Stadt Wien, "Stadtentwicklungsplan Wien", MA 18, Wien:1985.

Magistratsabteilung 18, "Stadtentwicklungsplan Wien-Kurzfassung", Wien:1985.

Magistratsabteilung 18, "Garagen", Wien:1987.

Magistratsabteilung 18, "Verkehrsberuhigung Bereich", Wien:1990.

Ministerstvo Hospodarstvi Ceske Repubhky Terplan, A.S. "Uzemni Planovani a
urbanismus", Obsah Cislá, Praha:3-4/1994.

PREISICH Gabor, "Die Bedeutung der Ringstraßen für Wien und Budapest", Exkursion
Ungarn 2-5 Oktober 1989, TU Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung,
Wien: 1989.

Ungarn ein großer Reiseführer Budapest, 1978.

BÖLÜM 3

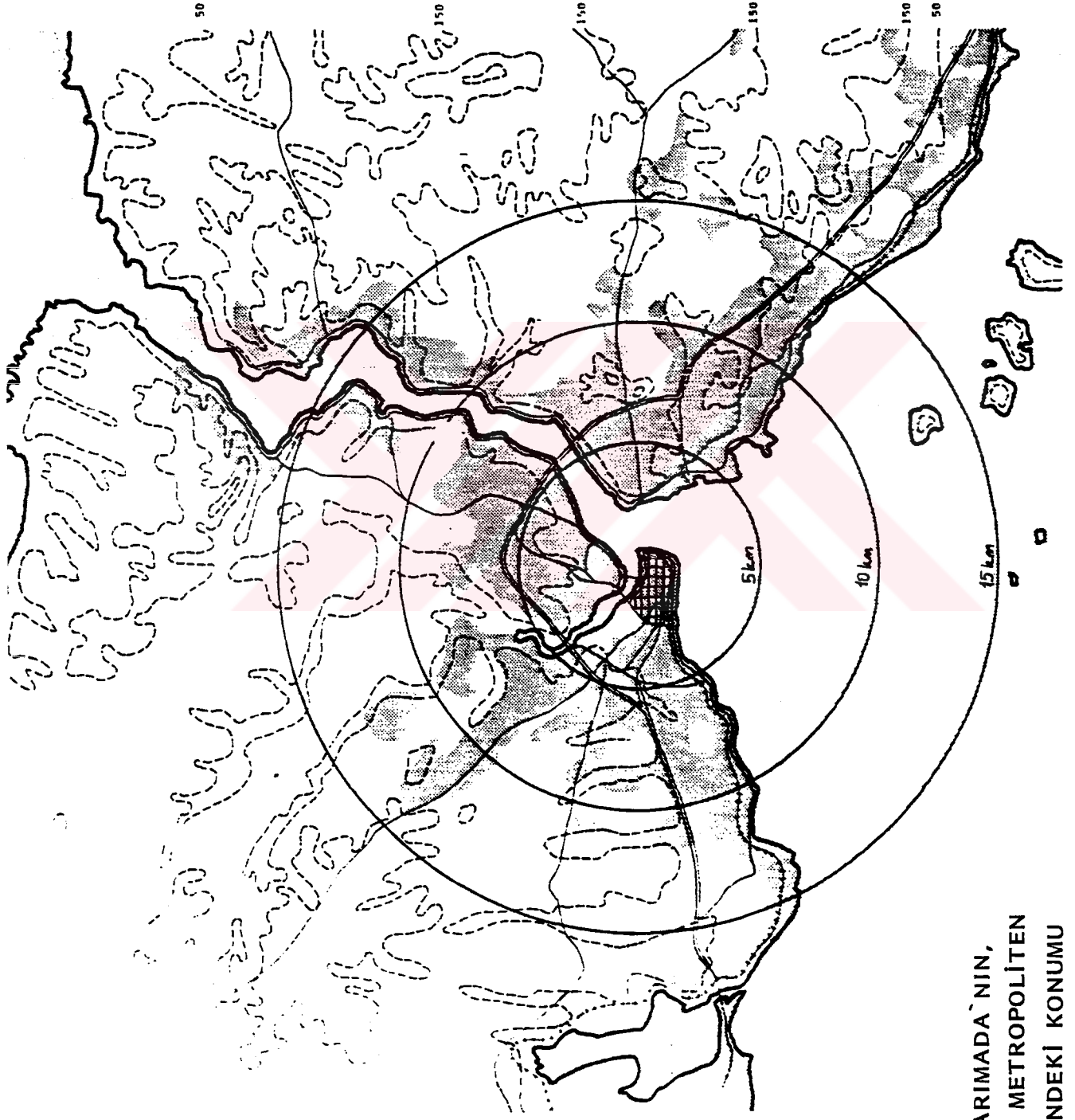
İSTANBUL'UN GELİŞME SÜRECİNDE TARİHİ YARIMADA-SUR İÇİ ULAŞIM SİSTEMİ

3.1. SUR İÇİNİN İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI İÇİNDEKİ KONUMU VE STRÜKTÜR ANALİZİ

İlk büyük Hristiyan İmparatorluğu'nun ve uygarlığının merkezi, Yeniçağ'ın başlangıcından beri İslam Dünyasının en büyük kentlerinden biri olarak İstanbul'un; tarihi ve doğal değerlere sahip olması açısından dünya tarihi içinde ve son yıllarda artan kent turizminde kendine özgü bir karakteri vardır. Kentin bu değeri, daha çok sur içinin özelliğinden ileri gelir.

Çünkü tarihsel hazinenin doğuş yeri ve en eski yerleşim bölgesi olan yarımadanın doğal sitinin, büyük artistik ve kültürel değerdeki anıtlarının¹ İstanbul silueti üzerinde önemli bir etkisi vardır. Günümüzde bu özellikli alan (Şema 3.1.), köhneme tehlikesi, koruma açısından yetersiz uygulamalar vb. sorunların yanında yoğun bireysel ulaşım altında ezilmektedir. Gelecekte, İstanbul'u en çok ziyaret edilen dünya kentlerinden biri durumuna getirmek ve diğer taraftan İstanbul'lunun yaşam standartını yükseltmeye katkı sağlamak amacıyla sur içi, çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu seçimde; koruyarak geliştirme ve yaşatma eylemi için öncelikle ulaşım olgusuna akılcı bir yaklaşımla çözüm aranması ve mevcut durumu iyileştirme çabalarının kent merkezinden başlatılması gerekliliği ilkesi etken olmuştur.

¹ KUBAN, D.; 1982, s.172-174.



ŞEMA 3.1.



TARİHİ YARIMADA`NIN,
İSTANBUL METROPOLİTEN
ALANI İÇİNDEKİ KONUMU

3.1.1. Kent Strüktürü: Doğal Çevre Verileri, Bölge Özellikleri, Yapısal Gelişim, Yeşil Alan Sistemi

• Doğal Çevre Verileri

İstanbul Metropoliten Alanı, Marmara kıyılarından kuzeye doğru hafifçe yükselir ve yer yer belirginleşen platolar ve tepeciklerle Trakya-Kocaeli pennepleni* içinde yer alır. Tarihi Yarımada'nın, doğal yapısını ise, aşağıdaki dört önemli doğal öge meydana getirmektedir:

• **Marmara-Haliç Kıyı Şeridi:** Haliç ve Marmara Denizi kıyı şeridi, genelde Tarihi Yarımada'ya biçim vermekte dar ve düz, yer yer de dolgularla genişletilmiş bir alan oluşturur. Yenikapı kesiminde oluşan düzlük, Aksaray'a kadar ve Bayrampaşa Vadisi ile bütünleşir.

• **Tepeler ve Sırtlar:** Tarihi Yarımada'nın doğal ve fiziksel yapısının en belirgin özellikleri olan tepeler, İstanbul silüetini 7 noktada vurgular: Topkapı Sarayı'nın bulunduğu kesim (40 m), Bab-ı Ali üstü (55 m), Beyazıt (60 m), Fatih Külliyesinin bulunduğu yer (65 m), Edirnekapı (75 m), Eyüp sırtları (80 m), Şehremini (65 m) tepeleri değişik yönlere, özellikle de Haliç'e doğru uzanan kısımları bir tür teraslar zinciri oluşturmaktadır.

• **Yamaçlar:** Kıyı tepelerin oluşturduğu sırtlar arasında kalan yamaçlar; kıyı düzlüklerin bittiği 110 kotundan başlayarak 140 ve 150 arasında değişen yükseltilerle uzanır. Ortalama %5 -15 arasında değişen eğimler, Sarayburnu çevresinde, Süleymaniye, Zeyrek ve Selimiye eteklerinde; Sultanahmet'in bazı kesimlerinde %30'a ulaşmakta ve Haliç'e bakan kesimde; %5-10'a kadar düşmektedir. Vatan Caddesi ile Fevzi Paşa Caddesi arasındaki yamaçta eğimler %6-10 arasında değişir.

• **Bayrampaşa Vadisi:** Bayrampaşa Vadisi yarımada'yı; iki büyük (sırt) tepe grubuna ayırır. Bu vadi; geniş ve düz bir biçimde kuzeybatı güneydoğu doğrultusunda uzanır. Aksaray çevresinde alçalır ve Langa'da Marmara kıyı düzlükleri ile bütünleşir. Tarih boyunca bu kesim; pek gelişmeye zorlanmadığı için yeşil kalma özelliğini korumaktadır.

Karadeniz-Akdeniz ve kara iklim karakterlerinin karıştığı Trakya Bölgesinin iklim etkilerinin hakim olduğu İstanbul'un merkezindeki Tarihi yarımada; denizle çevrili olduğu için ve

* Pénéplaine (Fr.), penepplain (İng.): Erozyon etkisiyle oluşmuş, yumuşak engebeli yeryüzü parçasına verilen isimdir.

Boğazın da etkisiyle, özgün iklim koşullarına sahiptir. Genel karakteri yazları sıcak ve kurak; kışları ılık ve yağışlı olmasına rağmen; özel klima değerlerine sahip olduğu için; günlük bazı değişimler de görülmektedir. Yıllık ortalama sıcaklık; 13,8° dir. Genellikle kuzey-güney yönündeki hava akımı etken olmasına rağmen; rüzgarsız günler de çoktur.

• Bölge Özellikleri

Yarımada; Silivri- Gebze arasında yayılan İstanbul Metropolitan Alanı'nın merkezinde yer almaktadır. Toplam 1571 ha (Eminönü ilçesi- 491 ha , Fatih ilçesi 1080 ha)'lık alan ile yarımada; 27 ilçeden meydana gelen 98.316 ha'lık Anakent Belediye sınırları içinde toplam alanın %16'sını oluşturur. Aynı alan içindeki toplam 6.620.241 (1990) olan nüfusun 545.908 (1990) ile %8.2'sini barındırmaktadır.

• Yapısal Gelişim - Yerleşme Strüktürü

Sur içindeki konut alanları; eski kent merkezi dışındaki ikincil merkez alanında (Fatih ilçesinde) yoğunlaşmıştır. Tarihi yapıların yoğun olduğu kesimde de önemli konut alanların büyük bir kısmı konut dışı işlevlere hizmet eder. Özellikle Sultanahmet - Aksaray arasında; Marmara'ya yönelik yamaçlarda ve Süleymaniye Camisi çevresinde; Haliç'e bakan yamaçlarda yer alan konut alanlarının durumu yaşam standartlarının çok altındadır. Çarşıkapı- Beyazıt aksının güneyindeki konut alanları ise zemin katlar dahil olmak üzere üst katlarda ayakkabı; tekstil ;deri eşya imalat yerleri olarak kullanılır. Aksaray'a yakın kesimlerde bu alanlar; otel , ticaret ve büro işlevlerine dönüşmektedir.

Yakın zamana kadar tüm İstanbul'un merkezi iş alanı (MİA) işlevini sürdüren tarihi yarımada, merkez fonksiyonlarının Sirkeci- Beyoğlu -Karaköy -Şişli -Levent aksına doğru (lineer biçimde) kayma eğiliminden etkilenmiştir. Ancak , yine de burası , en yoğun ticaret merkezi iş alanı niteliğini yitirmemiştir. Son yıllarda, desantralizasyona dönük projeler ve uygulamalar (Haliç kıyılarının imalat işlevlerinden temizlenmesi , Unkapanı, Eminönü-Sirkeci, Bab-ı Ali ve Beyazıt-Yenikapı yöresinde yer alan çeşitli toptan ticaret, depolama ve küçük imalat işlevlerinin çıkarılması) sonucu Yarımada' nın merkez ve ticaret işlevlerinde değişiklik olması öngörülmüştür. Böylece, Tarihi Yarımada'nın niteliği , bir kültür-turizm - ticaret merkezi durumuna dönüşecektir.

Yarımada' nın merkez ve ticaret işlevlerinde değişiklik olması öngörülmüştür. Böylece, Tarihi Yarımada' nın niteliği , bir kültür-turizm -ticaret merkezi durumuna dönüşecektir.

Sirkeci-Eminönü aksının gerisinde, geleneksel, ticaret ve merkez işlevleri yüzyıllardan beri varlıklarını sürdürerek ihtisaslaşmışlardır. Yarımada' da belirli bir ihtisaslaşma genelde mahalle ölçeğinde görülmesinin yanısıra , sokak düzeyinde de yığılmalar bulunmaktadır.

Ticaret -imalat işlevleri tüm yarımada da (Eminönü-Sultanhamam, Bab-ı Ali, Yenikapı çevresi, Marmara yamaçları, Aksaray ve çevresinde) özellikle de tarihi alanların yoğun olduğu kent çekirdeğinde konut yapılarının alt katlarında (yer yer de üst katlara doğru) yerleşmiştir.

Tarihi Yarımada da'daki ticaret merkezlerini üç grupta toplayabiliriz:

Belirgin Ticaret Merkezi: Genelde tarihi çekirdekte Sirkeci- Eminönü, Beyazıt -Çarşıkapı çevresinde gelişmiştir. Divanyolu'ndan Marmara yamaçlarına ve batıya doğru Ordu caddesi boyunca lineer biçimde, ihtisaslaşmış alan niteliğindeki ticaret merkezleri bulunmaktadır.

Alt Merkez: Aksaray ve Vezneciler kesiminde ticaret - büro -otel ve bazı küçük imalat işlevleri ile buna benzer bir ticari yoğunlaşma. Atatürk Bulvarı boyunca ve Unkapanı kesiminde Süleymaniye yamaçlarına kadar uzanan alanlarda bir alt merkez oluştururlar.

İkincil Merkez: Tarihi kent çekirdeği dışındaki alanda (Fatih'te), özellikle Millet ve Fevzipaşa Caddeleri boyunca lineer bantları şeklinde ve konut binalarının alt katlarında, gelişmiş ticaret alanları yer alır. Bu bölgede Aksaray ve kısmen de Fatih Camii ve çevresindeki sınırlı konut ticaret alanları dışında, ticaret işlevi azdır.

Tarihi Yarımada genelde kentsel donatının yoğun olduğu bir alandır. Bu donatıların başlıcaları olan öğretim (mesleki eğitim ve üniversite), sağlık tesisleri, sosyal ve dini tesisler, turizm, dinlenme ve yönetim kuruluşlarıdır. Dolayısıyla, bu donatıların yarımadanın tüm İstanbul'un bir kültür merkezi olmasına önemli bir katkı vardır².

² ÖZDEŞ, G.; 1988.

- **Yeşil Alan Sistemi**

İstanbul'un Metropolen Alan içindeki yeşil sistem; aşırı ve düzensiz bir yığılmanın tehdidi altındadır. Yarımada, tarihin her devrinde yoğun kentsel yığılmaya açık kalmıştır. Buna rağmen yeşil alan durumu İstanbul'un diğer kesimlerine göre ,daha olumsuz değildir.

Haliç ve Marmara kıyılarındaki dolgu ile kente 50. ha.'lık yeni yeşil alan katılmıştır. Bu açık alanların dışında, Topkapı Sarayı'nın geniş bahçeleri, Langa ve Sur Bostanları, Üniversite Bahçesi, Büyük Cami ve Külliyelerinin yeşil alanları, aktif yeşil alan kullanımına hizmet etmekte, ancak görsel ve fiziksel olarak önemli bir yeşil alan işlevi görmektedir. Eminönü ilçesinde, toplam 81000 m²'lik bir dizi park ve çocuk bahçesi hizmete sokulmuştur. Ayrıca Gülhane Parkı (162.500 m²), bir kent parkı niteliğindedir. Fatih Belediyesi de, 1985-1988 yılları arasında 217.000 m² yeşil alan düzenlemesi yapmıştır ³.

3.1.2. ULAŞIM SİSTEMİ

Yol Ağı, Toplu Taşıma Sistemi, Yaya Trafiği, Yaya Alanları ve Bölgeleri

İstanbul'un tarihi gelişme süreci Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepe merkez üzere ışınsal (radyo- konsantrik) bir gelişme veyoğunlaşma ortaya çıkmıştır.

- **Yol Ağı**

Temelde birkaç radyal aks ile bunları ortadan kesen (Atatürk Bulvarı) ve sur dışından çeviren iki ana konsantrik yay parçasından oluşan yol sistemi,Tarihi Yarımada'yı çevreleyen sahil yolu ile tamamlanır. Bu sistem, üç köprü ile bağlanarak Yarımada'nın, İstanbul Metropolen Alanı bütünü ile ilişkisini sağlar.

Sahil yolu belirli ölçüde (%20) transit geçiş amacıyla kullanılır⁴, diğer radyal yollar ise, genelde Yarımada'ya hizmet ederler. Radyal arterlerden Millet ve özellikle Vatan Caddelerinin geometrik ölçüleri ve yol standartları Yarımada'nın tarihi dokusuna göre geniş

³ ÖZDEŞ, G.; 1988.

⁴ İsmail Hakkı ACAR'ın (UKOME-Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü) sözlü açıklamasına göre - 24 Haziran 1994.

yollardır. Geriye kalan yol sistemi, genellikle dar, eğri-kırık organik, geleneksel bir dokudur. Yangın alanlarında biraz daha geniş ve ızgara sistemi yollardan oluşan bir doku hakimdir.

• Toplu Taşıma Sistemi

Tarihi Yarımada içinde hizmet veren kamusal taşıma olgusu, taşıma kapasitesi ve hız açısından birincil ve ikincil olmak üzere iki grupta (Bkz.Bölüm 1.2.3.) incelenecektir.

1. Birincil Ulaşım Ağı (yüksek yolcu taşıma kapasiteli)

Bu kapsamda, henüz planlama ve düşünce aşamasında olan metro ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçiti bulunur.

Metro

Topkapı - 4.Levent güzergahı planlanmış ve 1. aşama için, Taksim- Levent (5.9 km.'lik ve 6 istasyondan oluşan) bölümünün ihalesi yapılmış ve 1992'de temeli atılmıştır. 2. aşama olan, Topkapı-Taksim hattı (9,9 km) toplam 7 istasyondan oluşmakta⁵ ve bunlardan beşi (Şehremini, Cerrahpaşa, Yenikapı, Şehzadebaşı, Unkapanı-Viyadük) yarımada içinde kalmaktadır.

Boğaz Demiryolu Tüp Geçışı:

İstanbul'un iki yakasındaki raylı sistemleri birbirine bağlayacak olan ve K.Mustafapaşa-Söğütlüçeşme arasında inşa edilecektir. Toplam beş istasyondan, yarımada içinde kalan ikisi (Sirkeci ve Yenikapı) yeraltında tasarlanmıştır⁶. Mevcut sistemler içinde ise, işletmede olan banliyö treni ile hızlı tramvay hizmet vermektedir.

Banliyö Taşımacılığı:

Uzak (Avrupa) ve yakın çevre demiryolu (banliyö) bağlantısı yarımadayı güneyden çevreler. 1955'te elektrifikasyon ile hız ve kapasitesi yükseltilmiştir. İki önemli hattan Avrupa yakasındaki Sirkeci-Halkalı hattı 28 km. uzunluğunda toplam 18 istasyondan oluşmakta⁷ bunun 6'sı tarihi Yarımada'ya hizmet vermektedir. Bunlardan Sirkeci, Kumkapı ve Yedikule istasyon özelliğine sahip diğerleri ise, sadece duraktır⁸.

⁵ ACAR, İ.H.: 1993, s.16

⁶ a.g.e.

⁷ UITP-Revue-3/88, s.9.

⁸ BAYRAKDAR, Z.; 1992, s.272b

Hızlı Tramvay Sistemi (LRTS):

20 Haziran 1986 günü, Türkiye'nin ilk hızlı tramvay sistemi olarak temeli atılmıştır. Sistemin Aksaray - Ferhatpaşa (1986-89) yani otopark arasında işletmede olan ve 1.aşama ile 2.aşamının Belpa'ya kadar uzanan kısmı, tamamlanmış olup Yenibosna ve Havaalanı'na uzatılma çalışmaları sürdürülmektedir⁹. Tarihi Yarımada içindeki güzergahın Yenikapı'da, mevcut banliyö ve planlanan metro istasyonu, banliyö, otobüs, tüp tünel ve deniz yolu ile entegre olacak biçimde başlaması proje kapsamında düşünülmüştür. Aksaray-Vatan Caddesi altından sur dışına uzanan hızlı tramvay sisteminin 3,8 km'si tünelde ve toplam 19 istasyondan yarımada içinde kalan üçü (Aksaray, Emniyet ve Ulubatlı) yeraltındadır¹⁰.

2. İkincil Ulaşım Ağı:

Bu grup içinde çağdaş tramvay ve kentin ağırlıklı biçimde toplu taşımını gerçekleştiren otobüs sistemlerini açıklamak olasıdır:

Çağdaş Tramvay:

Sirkeci-Aksaray-Topkapı (Cevizlibağ) arasında işletilmekte ve Millet-Ordu-Yeniçeriler Caddesi-Divan Yolu-Alemdar-Hüdavendigâr Caddesi hattını izlemektedir. Aksaray-Sirkeci arasındaki 3,5 km.'lik hat üzerinde 9 istasyon bulunur. Çağdaş Tramvay bu güzergahta, kısmen karma trafikte, kısmen de otobüslerle aynı yol üzerinde, Çarşıkapı-Sultanahmet arasında ise, geniş yaya yolu ile aksta işletilir. Aksaray-Topkapı hattında, otobüs, özel taşıtlar ile aynı yolu paylaşmaktadır¹¹.

Otobüs:

İstanbul kentini ağ gibi saran 420 otobüs hattından¹² 19'u Tarihi Yarımada içinde çalışır. 6'sı transit geçiş amacıyla işletilmektedir. 11 hat sur dışından girip yarımada içinde (Vezneciler, Beyazıt, Yenikapı ve Aksaray'da) sona erer. 6 hat ise, sadece yarımada içinde hizmet vermektedir.

Araştırma alanı içinde yukarıda sözkonusu olan toplu taşım sistemlerinin yanısıra, 6 iskeleden Kadıköy, Üsküdar, Boğaz, Adalar, Çınarcık ve Haliç hatlarına yolcu, Harem'e

⁹ ÇUBUK, M., FINDIKOĞLU, C.; 1993.

¹⁰ ÇİVİ, A., KAYA, N.; 1992.

¹¹ EVREN, g.; 1992, S.24.

¹² İ.E.T.T. İşletmeleri Genel Müdürlüğü; 1993.

TARİHİ YARIMADA'YA
ERİŞİLEBİLİRLİK

- Uzak çevre banliyö ulaşımı
- Hafif metro
- Çağdaş Tramvay
- - - Otobüs
- Deniz otobüsü
- ⇒ Vapur
- Arabalı vapur
- Duraklar-terminal noktaları
- ||||| Yaya aksı ve zonu

Harita 3.1.

Bilge ULUSAY, 1994

Kaynaklar:

- Ulaşım A.Ş. 1994
- İETT 1994
- İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi 1992



arabalı vapur ile hem yolcu hem de motorlu araç taşımacılığı ve bunlara ek olarak, deniz otobüsleri ve Haliç boyunca çalışan dolmuş motorları denizyolu bağlantısını sağlamaktadır. Ayrıca, minibüs ve dolmuş da toplu taşıma sistemleri içinde işletilmektedir. O halde, Sirkeci - Eminönü yolcu ve arabalı vapur ritmi, tren garı, çok sayıda otobüs terminallerinin bulunduğu hem İstanbul'un, hem de yarımada'nın önemli aktarma noktalarıdır.

1994 Nazım Plan'da, İstanbul'un en büyük terminali durumuna getirilmesi önerilen Yenikapı, günümüzde deniz otobüsü ve otobüs terminallerinin bulunduğu bir düğüm noktasıdır.

• Yaya Trafiği, Yaya Alanları ve Bölgeleri

Tarihi Yarımada'da Beyazıt'tan geçen ve tarihi alanlara bağlantı veren Ordu Caddesi, Yeniçeriler Caddesi ve Divan Yolu'ndan oluşan koridor, yaya trafiği bakımından tek hareket kanalıdır. Bu koridor boyunca yer alan iş yerleri, turistik çekiciliğe sahip tarihi eserler, turistik oteller, Beyazıt Meydanı'nın çevresinde bulunan otobüs ve minibüs terminalleri yoğun yaya trafiğine neden olmaktadır. Özellikle, Laleli ve Sultanahmet bölgeleri akşam saatlerinin yanı sıra, günün her saatinde yaya hareketlerinin en yoğun olduğu önemli merkezlerdir¹³.

Yarımada'da; Çarşıkapı - Sultanahmet ve Nuruosmaniye yaya aksı, ayrıca Kumkapı Eğlence Bölgesi ve Samatya Yaya Bölgesi projeleri uygulanmıştır.

3.1.3. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANININ VE TARİHİ MERKEZİN PLANLAMA KARARLARI İÇİNDEKİ ÖNEMİ

İstanbul kent planlamasının Cumhuriyet Dönemi'ndeki gelişimi şöyle özetlenebilir:

- 1933 yılında, Alman Herman Eltgöz'ün düzenlediği Nazım Plan ve Raporu'na göre;
 - Eski kültürün günün gereksinimleri ile uyumlu bir şekilde birleştirilmesi,
 - 2600 senelik tarihi geçmişin öneminin vurgulanması ve bunun korunması,

¹³ ÖZDEŞ, G.; 1988.

- Anıtların, ana ulaşım yollarından ayrı tali bağlantılarla korunması ve tarihi yol ağının geliştirilmesi,

planlama hedefleri olarak belirlenmiştir. Bu hedefler, halen geçerliliğini korumuş olmasına rağmen uygulanamamıştır.

- 1958 yılına kadar Fransız H.Prost ve Alman Prof.Högg gibi yabancı ve zaman zaman da Türk uzmanlar tarafından, İstanbul imar faaliyetleri yönlendirilmiştir.

Hazırlanan bölgesel nazım planlara göre; mevcut tarihi kent merkezi etrafında ve her yönde genişleyen tek merkezli büyüme modeli önerilmiştir. Buna göre hazırlanan uygulama imar planları ile, imar çalışmaları tarihi kent dokusunun yıkılıp yenilenmesi şeklinde devam etmiştir.

- 1958 yılında, ilk defa kent bütünü için planlama çalışmaları başlamıştır. Davet edilen İtalyan Prof.L.Piccinato ise, çalışmalarında; tek merkezli büyüme eğiliminin, yönetim ve hizmet işlevleri ile İstanbul'un metropol kent özelliğini ve tarihi kimliğini yitirmesine neden olacak en büyük tehlike olduğunu belirtmiştir. Ülke bütününe ve Marmara Bölgesi hinterlandına yönelik doğrusal (lineer) biçimde planlamanın gerekliliği doğrultusunda bir nazım plan hazırlanmış, ancak geçerli bir harita olmaması nedeniyle onanmamıştır.
- Temmuz 1965 tarihinden itibaren, İmar ve İskan Bakanlığı tarafından kurulan Nazım Plan bürosunun çalışmalarına göre; Metropolitan alan sınırı, batıda Silivri ile doğuda Gebze ilçeleri arasında 100 km uzunlukta ve kuzeyde Karadeniz'e uzanan bir alan olarak saptanmıştır.
- 1973 yılında; şehirselleşme projesi örgütlenecek genel planlama ve ulaşım - arazi kullanım model çalışmaları yapılmış ancak onanmamıştır.
- 29.7.1980 tarihinde, Marmara Bölgesi gelişme şeması ve kentleşme politikaları çalışma dizisi ve İstanbul metropoliten kent bütünü kapsamında, 1995 hedefine göre İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı onaylanmıştır.

3.1.3.1. 1980 YILI METROPOLİTEN ALAN NAZIM PLANI

Milli Güvenlik Kurulu'nun 86 ve Bakanlar Kurulu'nun 20.7.1965 gün ve 6/4970 sayılı kararları gereğince 1966 yılından itibaren hazırlanan, 1971 ve 1973, 1975-1978 dönemlerinde üzerinde çalışılan ve 1980 yılında Bayındırlık Bakanlığı'nca onanan Büyük İstanbul Nazım Planı'nda, İstanbul Metropolitent Kentinin;

- Uluslararası düzeydeki öneminin ülke yararı için artırılması,
- "Metropolitent ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolitent büyüme ve gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması" amaçlanmış ve "İstanbul gibi hızlı değişen ve karmaşık metropolitentde; gelişme, düzenleme ve yönlendirmeyi şekillendirecek ve alternatif önerilerde daha kolay tercihleri sağlayacak" operasyonlar hedeflenmiştir¹⁴.

1995 yılı nüfus alt limitinin 6,7 milyon, üst limitin ise 9,2 milyon olacağı varsayılan Nazım Planı'nda aşağıda izlenen onbeş hedef saptanmıştır:

- İstanbul metropolitenti ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülke kalkınması içinde ele alınması,
- Doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması,
- İçme suyu kaynaklarının korunması,
- Ülke enerjisinden optimum düzeyde yararlanılması,
- Mevcut şehirseld dokudaki sorunlu alanların öncelikle düzenlenmesi,
- Yeni şehirseld gelişme alanlarının sağlıklı ve organize biçimde gerçekleştirilmesi,
- Konut üretiminin ihtiyaç ve talep özellikleri göre programlandırılması,
- Çalışma alanlarının dengelenmesi (sanayiinin desantralizasyonu),
- Sanayi alanlarının planlanması (kirlotici sanayiinin kurulmasının önlenmesi),
- MİA'nın kent bütününde ana merkez olarak gelişmesi,
- Rekreaktif ve şehirseld açık alan gereksiniminin sağlanması,
- Turizm kullanımlarının payının artırılması,

¹⁴ Yapı: 148, 1994.

- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin sağlanması,
- İş amaçlı yolculuklarının topluma maliyetinin azaltılması,
- Yönetim ve organizasyon bütünlüğünün sağlanması.

Bu hedefler içinde, merkezi iş alanı (MİA) kabul edilen Tarihi Yarımada ve ulaşım konusu ile ilgili politikalar aşağıda görüldüğü gibi detaylandırılmıştır:

- MİA'nın ana merkez olarak gelişmesi için;
 - Ana merkezin sıhhileştirilmesi,
 - Metropolitan kent hizmetlerinin merkezi iş alanında yoğunlaştırılması,
 - Kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi.
- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin, adil ve çevreye en az zarar verecek biçimde gerçekleşmesinin sağlanması için;
 - Toplu ulaşım sistemine ağırlık verilmesi,
 - Özel otomobil hareketliliğinin sınırlandırılması,
 - Mevcut ulaşım altyapısının yüksek verimle kullanılarak yolculuk talebinin az yatırımıyla karşılanması ve,
- “İş amaçlı yolculukların topluma maliyetinin azaltılması için;
 - Yol ortalama uzunluğunun azaltılması,
 - Çalışma alanlarına toplu taşıma erişiminin sağlanması¹⁵ politikaları belirlenmiştir (Plan. 3.1.).

3.1.3.2. 1994 REVİZYON NAZIM PLANI

1994 İstanbul Nazım Planı, Üniversiteler, Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası ile ilgili bakanlık ve kamu kuruluşlarının temsilcilerinin katılımıyla hazırlanmış ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca onanmıştır.

¹⁵ T.C. İmar ve İskan Bakanlığı; 1980.

Mevcut verilerin ışığında İstanbul'un geleceğine yönelik hedefler ve stratejilerin belirlendiği plan, Kınalıköprü ve Gebze'yi de içine alan 600 bin hektarlık alanı kapsamaması ve 2010 yılı için İstanbul Metropolitan Alan ve Bölge (Tekirdağ, İstanbul, İzmit, Adapazarı hatta Marmara Bölgesi olarak da algılanmaktadır) nüfusunun, toplam 17.750.000 olacağı düşünülmüştür.

İstanbul Nazım Planı, bir rehber plan niteliğinde hazırlanmıştır. Bu planla, alt bölge Nazım Planları, Çevre Düzeni Planları, Nazım İmar Planları ve Uygulama Planları hiyerarşisi için ana ilkeler belirlenmiş ve şu üç amaç saptanmıştır:

- İstanbul'un bir dünya kenti haline getirilmesi,
- Yaşam kalitesinin yükseltilmesi,
- Ekonominin etkisinin artırılması.

Nazım Plan'da altı temel öneri geliştirilmiştir:

- Nüfusun dengeli dağılımı ve merkezin rahatlatılması için; batıda Çerkezköy - Çorlu, doğuda İzmit - Kocaeli - Bilecik akslarında tampon sanayi bölgeler oluşması,
- Merkezi İş Alanı (MIA)'nın mekansal düzenlemelerinin yapılması. Tarihi Yarımada'nın "eski kent" kimliğinin korunması, turizm ve kültür işlevlerinin etkinliğinin artırılması ve buradaki merkez baskısının Yenikapı - Ferhatpaşa aksına kaydırılması.
- Galata, Pera ve Haliç kıyılarının da aynı şekilde korunması,
- Su havzaları ve ormanların korunması,
- Sanayi Bölgeleri ve MIA arasında, doğuda Kartal - Pendik, batıda ise Küçükçekmece yöresinde denge merkezlerinin kurulması,
- Doğu - batı aksında önerilen doğrusal gelişimin, hızlı raylı ulaşım sistemleri ile desteklenmesi ve beslenmesi.

Planla ilgili bazı detaylar içinde, Tarihi Yarımada ve toplu taşıma sistemi ile ilgili olarak;

- Tarihi Yarımada'dan çıkarılması düşünülen geleneksel merkez işlevlerinin, Yenikapı - Ferhatpaşa - İkitelli aksında gelişen alana taşınması,

- Yenikapı'nın tüp tünel - Avrupa demiryolu, banliyö, metro, hafif raylı taşıma, deniz otobüsü, belediye otobüsleri ve şehir hattı vapurlarının aktarma noktalarının düğümlendiği yer ve de İstanbul'un en büyük terminali olması önerilmiştir¹⁶.

3.1.3.3. 1990 TARİHİ YARIMADA KORUMA İMAR PLANI

1992 yılında plan, tarihi yarımada için onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir. Alan kullanım ve yapılanma koşullarına göre, üç ayrı Sıt Alanları - Koruma Bölgeleri belirlenmiştir.

1.Derece Koruma Bölgeleri : 2863 ve 3386 sayılı yasalarda belirtilmiş niteliklerden çoğuna üstün değerde sahip olan yapılar ve yakın çevrelerini kapsar.

- Tescilli yapılar için; TKTV Yüksek Kurulu'nun 4.3.1988 tarih ve 14 sayılı kararına uygun kullanım ve yapılanma koşulları getirilecektir.
- Tescilli olmayan yapılar ve yeni yapılanma için, Koruma Uygulama İmar Planı projelerine göre uygulama yapılacaktır.

2.Derece Koruma Bölgeleri:

- Yapılaşma yenilenmiş,
- Yol dokusu, mekanların geleneksel oranları korunmuş,
- 1.derece koruma bölgeleri ile yakın ilişkili alanlardır.

Yoğunluk değerleri, ortalama değerleri aşmayacak şekilde ve Avan projelerine göre uygulama yapılacaktır.

3.Derece Koruma Bölgeleri:

- Tarihi doku ve mekan oranlarına ilişkin özelliklerini yitirmiş ve;
- 1.ve 2.derece Koruma Bölgeleri ve Tarihi Yarımada ile ilişkileri önemli olan alanlardır.

Yeni yapılaşma mevcut nüfus ve yapı yoğunluğunu arttırmayacak ve ortalama değerleri aşmayacak şekilde düzenlenecektir.

¹⁶ İstanbul Büyükşehir Belediyesi; 1994.






Planlamada; koruma, yaşama, geliştirme amaçları çerçevesinde;

- Kültürel, turistik, rekreatif, ticari etkinlikler ana ilkeler olarak gözönüne alınmıştır.
- Kent içi trafiğini rahatlatma önlemleri için yeni “by-pass” koridorları sürekli geçen trafik için teklif edilmiştir.
- Toplu taşıma ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek Metropoliten alan ile bütünleştirilmesi,
- Taşıttan arındırılmış geniş yaya alanlarının oluşturulması,
- Tarihi Yarımada'nın görsel yapısının korunarak güçlendirilmesi doğrultusunda, tarihi yapıların ve çevrelerinin olumsuz yapılaşmadan ve otomobilden arındırılarak insanın kullanımına açılması hedefleri saptanmıştır.





Kentsel gelişmeye ilişkin olarak; kent strüktüründeki olumsuz etkileri azaltmak için mevcut tarihi yapıların (bünyesinde kültürel, dinlenme, ticaret ve turistik işlevleri barındırmayan) endüstriyel aktivitelerden desantralizasyon ile arındırılması ve bu tarzdaki yapıların turistik ve ticari eylemlere transfer edilmesi ilke edinilmiştir¹⁷ (Plan 3.2.)

¹⁷ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ÖZDEŞ, G.; 1988.




MERKEZLER

-  Ana Merkezler-1A1A
-  Semt Merkezleri-1M
-  Önemli lokal merkezler-2M
-  Alışveriş caddeleri
-  Lokal merkezler-3M




YERLEŞİM ALANLARI

-  Yoğun yapılanmış yerleşim alanları (mevcut konut al.)
-  Konut gelişme alanları
-  Sanayi-Küçük sanayi alanı.
-  Organize sanayi-sanayi gel.al.



YEŞİL VE DİNLENME ALANLARI

-  Kenti ve çevre parkları-yeşil al.,sporitif kullanımlar
-  Mezarlıklar
-  Orman alanları

ULAŞIM

-  Otoyol, kent içi yolları
-  Raylı toplu taşıma özel yolu
-  Demiryolu tesisleri

ÖZEL ALANLAR

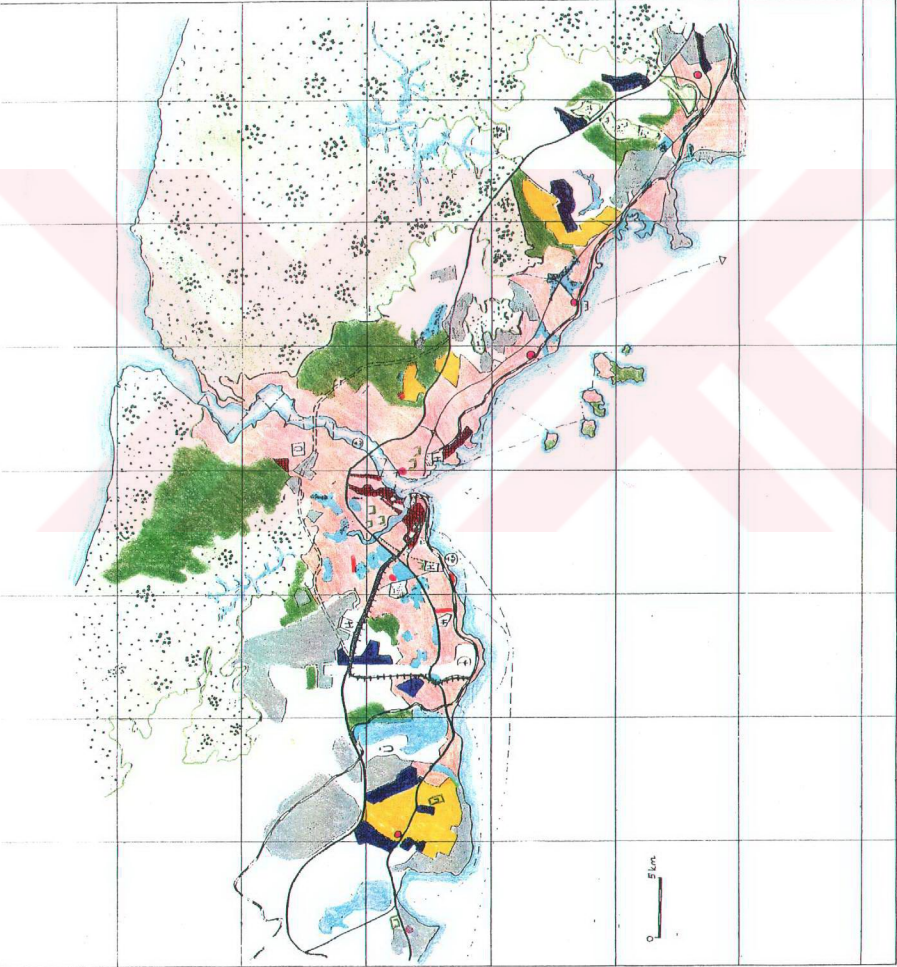
-  Hastane, üniversite ve yüksek okul
-  Limanlar, askeri alanı., depolar

Bilge ULUSAY, Haziran 1994

Plan 3.1

KAYNAK:

T. C. İmar ve İskan Bakanlığı, İstanbul
Metropolitan Alan Nazım Planı 1980, 1/50.000



1990 YILI İSTANBUL TARİHİ
YARIMADA İMAR PLANINA GÖRE,
ÖNERİLEN KORUMA BÖLGELERİ VE
FONKSİYON ALANLARI DAĞILIMI

● Koruma Bölgeleri



1. derece



2. derece



3. derece

● Konut ve Karma Yerleşik Alanlar



Yüksek yoğunluklu (700-401 kişi/ha)



Orta yoğunluklu (400-201 kişi/ha)



Az yoğunluklu (200-0 kişi/ha)



Ticaret Bölgeleri

Yoğun kullanımlı dinlenme ve boş zamanları değerlendirme alanları (park, yeşil al., spor ve oyun alanları)



Özel Alanlar

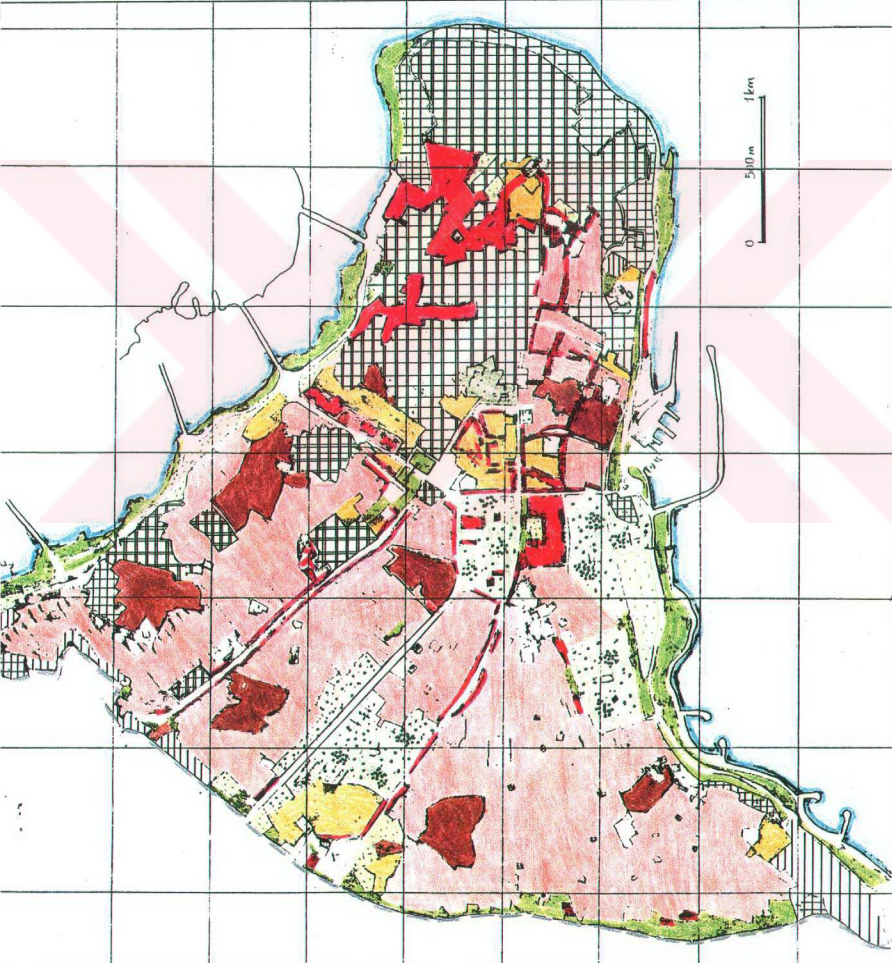
(Park, panayır ve festival al., kamu tesisleri, sağlık ve üniversite donatmaları, turistik alanlar)

Plan 3.2.

Bilge ULUSAY, Haziran 1994

KAYNAK:

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul
Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı 1988,
Mimar Prof.Gündüz ÖZDES, 1/5000



BÖLÜM SONUCU

I. TARİHİ YARIMADA'NIN KENT STRÜKTÜRÜ VE TOPLU TAŞIM SİSTEMİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

1. DOĞAL ÇEVRE VERİLERİ

- Yarımada'nın doğal ve fiziksel yapısını Marmara-Haliç kıyı şeridi, tepeler ve sırtlar (Topkapı Sarayı kesimi, Bab-ı Ali üstü, Bayezit, Fatih Külliyesinin bulunduğu yer, Şehremini), %5-50 arasında değişen çeşitli eğimdeki yamaçlar ve Bayrampaşa Vadisi belirler
- Yarımada, Karadeniz-Akdeniz ve kara iklim karakterlerinin karıştığı Trakya ve Boğaz iklim etkisi koşullarına sahiptir.

2. BÖLGE VERİLERİ

- Silivri-Gebze arasında uzanan, İstanbul Metropolitan Alanı'nın merkezinde yer alan Tarihi Yarımada, 1520 ha'lık alanı kapsamaktadır. Son yıllarda sur dışına doğru bir nüfus kayması gözlenmiştir.

3. YAPISAL GELİŞİM - İSKAN STRÜKTÜRÜ

- Konut alanları ikincil merkez alanında (Fatih ilçesinde) yoğunlaşmıştır. Eski kent çekirdeğinde de konut alanları bulunmakta, ancak büyük bir kısmı konut dışı işlevlere hizmet etmektedir. Genelde iskan alanlarının durumu, yaşam standartlarının çok altındadır.
- Sirkeci-Eminönü, Beyazıt-Çarşıkapı çevresinde ve Ordu Caddesi boyunca belirgin bir ticaret merkezi, Aksaray-Vezneciler, Atatürk Bulvarı boyunca ve Unkapanı kesiminde ticaret, büro, otel ve bazı küçük imalat işlevlerinden oluşan bir alt merkez, Millet ve Fevziye Caddeleri boyunca ise ikincil merkez gelişmiştir.
- Başlıca öğretim, sağlık tesisleri, sosyal ve dini tesisler, turizm, dinlenme ve yönetim donatıları ile yarımada kentini kültür merkezi özelliğine sahiptir.

4. YEŞİL ALAN SİSTEMİ

- Aktif yeşil olarak hizmet eden, kent parkı niteliğindeki Gülhane Parkı, semt parkları ve çocuk oyun alanları ile sahil yeşil bantlarının yanısıra saray, cami, külliye ve üniversite bahçeleri, Tarihi Yarımada'nın yeşil sistem dağılımı açısından İstanbul'un diğer kesimlerine göre daha iyi durumda olduğunu göstermektedir.

5. ULAŞIM SİSTEMİ

- Sur içindeki mevcut ve proje halindeki ulaşım sistemi şöyledir:
 - Radya-konsantrik yol ağı sistemi hakim olup, genellikle dar, eğri-kırık, organik ve geleneksel bir dokuya sahiptir. Yangın alanlarında ise, geniş ve izgara sistemi yollar da bulunmaktadır. Vatan ve Millet Caddeleri standartları ise, tarihi dokuya göre geniş yollardır.
 - Demiryolu bağlantısı, mevcut birincil ulaşım sistemini oluşturur ve Yarımada'yı güneyden çevreler. Ayrıca, Aksaray-Ferhatpaşa arasında hızlı tramvay sistemi (LRTS) işletmede olup, sur içinde Aksaray-Vatan Caddesi altından çalışmaktadır. Topkapı-4.Levent metrosu ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçidi ise, Tarihi Yarımada'ya da hizmet vereceği tasarlanan projelerdir.
 - Sirkeci-Topkapı (Cevizlibağ) arasında işletilen ve "Çağdaş Tramvay" olarak adlandırılan sistem ile otobüs hatları ikincil ulaşım ağını meydana getirirler.
 - Yaya aksı (Çarşıkapı-Sultanahmet ve Nuruosmaniye) ile yaya bölgeleri (Kumkapı ve Samatya) projeleri, Büyükşehir Belediyesi tarafından uygulanmıştır.

II. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI VE TARİHİ YARIMADA TOPLU ULAŞIM SİSTEMİNİN, PLANLAMA KARARLARI ÇERÇEVESİNDE GELİŞİMİ

- 1/50.000 ölçekli İstanbul Nazım Planı onaylı yasal bir belge olmasına ve 1994 Şubatı'na kadar yürürlükte görünmesine karşın, 1980'den bugüne dek geçen süre içinde uygulama dışında kalmıştır.

Nazım Planda kentin ulaşımı hakkında "toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin sağlanması ve toplu taşıma sistemine ağırlık verilmesi" kararlaştırılmıştır. Uygulamaların, bu kararlara dayanan bir Ulaşım Master Planı'yla belirlenmesi gerekirken, kent gelişimine göre revize edilmiş bir plansızlığın yarattığı boşluktan yararlanılarak, özel taşımacılığa ve karayolu politikasına dayalı bir yaklaşık ağırlık kazanmıştır. Küçük çapta planları geliştirme ve ulaşım ana planları hazırlama ve uygulama girişimleri olmasına rağmen, bunların çok etkin olmadığı ortaya çıkmıştır.

- 1994 yılı Nazım Planında ise, bir dünya kenti haline getirilmek istenen İstanbul'da yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve ekonomik etkinliğin artırılması amaçlanmıştır. 1980 planında, Tarihi Yarımada merkezi iş alanı (MIA) kabul edilmiş ve merkezin ana merkez olarak gelişmesi hedeflenmesine karşın, 1994 planında MIA işlevinden çıkarılarak "eski kent" kimliğinin korunması, turizm ve kültür işlevlerinin artırılması önerilmiştir. Ancak, Yarımada tüm kent halkının gereksinmelerini karşılayan ticari işlevleriyle ana merkez özelliğini sürdürecektir. Ayrıca, bu eylem ile sur içinin sadece gündüz yaşayan bir "açık müze"ye dönüşme tehlikesi de ortaya çıkacaktır. Alanın kimliğini yansıtan bazı küçük imalathanelerden, çevreye zarar verenler dışındakilerin desantralizasyonu değil, aksine sıhhileştirilmesi yada sembolik de olsa yaşatılması sağlanmalıdır.

İstanbul'un en büyük terminali Yenikapı önerisinin gerçekleştirilmesi halinde, hem raylı, hem tekerlekli, hem de deniz toplu taşıma sistemlerinin düğümlendiği ve aşırı yüklü bir aktarma noktasına dönüşecektir.

- 1980 Nazım Planında önerilen desantralizasyonun Batıda İkitelli'de, kuru gıdacılar, yeni basın tesisleri ve Doğu yakasında ise, dericiler çarşısı vb. ile gerçekleştirildiği görülmüştür. Planda önerilen lineer gelişim yerine, kuzeye doğru plansız bir yerleşim ortaya çıkmıştır. Raylı sistem ise, plandaki güzergaha göre daha kısa tutularak "hafif

metro” adıyla Belpa’ya kadar inşa edilmiştir ve havaalanına kadar uzatılacaktır (Plan.3.3.).


1994 Nazım Planı’nda ise, doğu-batı aksında önerilen doğrusal gelişimin, hızlı raylı sistemler ile desteklenmesi hedeflenmiştir. Ancak bu kararda kentin kuzey doğrultusundaki mevcut genişlemesi gözardı edilmiştir.

- Tarihi Yarımada Koruma İmar Planında ise, kent içi trafiğini rahatlatmak amacıyla, sürekli geçen trafik için yeni “by-pass” koridorları ve bunlarla bağlantılı yeni köprüler önerilmiştir. Bu yollar, amaçlananın aksine özel ulaşım talebini arttıracak ve sur içi tamamen trafiğe boğulacaktır. Bunun yanısıra, yeni koridorların açılması, tarihi çevrede kamulaştırmalar ve yıkımlar gibi olumsuzlukları da beraberinde getirecektir. Önerilen yol profilleri ise eski kent karakteri ile bağdaşmayan nitelikte geniş yollardır.





Planda, Tarihi Yarımada’nın otomobilden arındırılarak yoğun trafik baskısından kurtarılmasının gereği ve toplu taşıma ağırlık verilmesi, taşıt yolundan ayrılmış geniş yaya alanlarının oluşturulması savunulmuştur. Buna rağmen, önerilen yeni ulaşım arterleri ile kentsel sit alanı yoğun bir ulaşım ağına açılacaktır.

Oysa, ulaşım sorununu çözmek için olaya taşıtları değil, insanları taşımak açısından bakmak ve ulaşımı kentin çekici bir aracı haline dönüştürmek gereklidir.




- 1933 yılında düzenlenen planda; tarihi anıtların ana ulaşım yollarından ayrılması ve bir ağ oluşturulması, 1980 Nazım Planında ve Koruma İmar Planında ise toplu taşıma sistemlerine ağırlık verilmesi vb. ideal amaçlar kararlaştırılmasına rağmen, uygulamaya baktığımızda çok geride kaldığımız açıkça görülmektedir. Ancak, II.Bölümde incelediğimiz kentlerdeki duruma (yani, Budapeşte, Prag ve Viyana’ya) göre yaklaşık 20 yıl gecikmeyle metro inşası, raylı sistemlerin tartışmasız gerekliliğine inanılması ve yaya bölgeleri ile akslarının açılmaya başlanması girişimleri Avrupa kentlerindeki uygulamaların benimsenmeye başladığını göstermektedir.

-  Ana Merkezler-MIA
-  Semt Merkezleri-1M
-  Önemli lokal merkezler-2M
-  Alışveriş caddeleri
-  Lokal merkezler-3M




YERLEŞİM ALANLARI

-  Yoğun yapılanmış yerleşim alanları (mevcut konut al.)
-  Konut gelişme alanları (plansız)
-  Sanayi-Küçük sanayi alanı.
-  Organize sanayi-sanayi gel.al.



YEŞİL ve DİNLENME ALANLARI

-  Kent ve çevre parkları-yeşil al.,sporif kullanımlar
-  Mezarlıklar
-  Orman alanları

ULAŞIM

-  Otoyol, kent içi yolları
-  Raylı toplu taşıma özel yolu
-  Demiryolu tesisleri

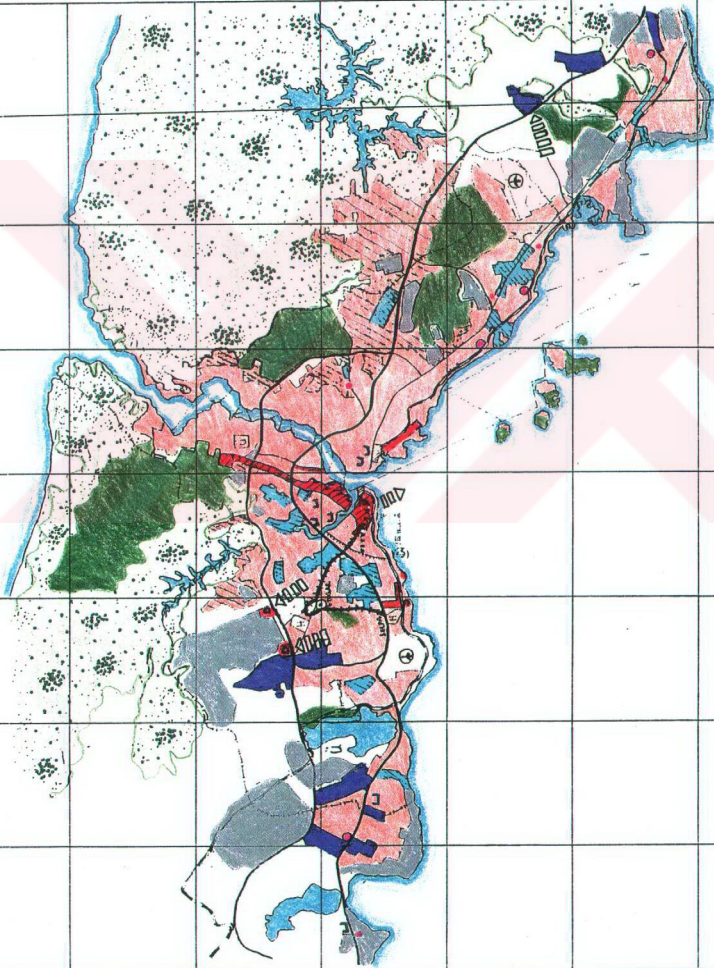
ÖZEL ALANLAR

-  Hastane, üniversite ve yüksek okul
-  Limanlar, askeri alanlar, depolar

Bilge ULUSAY, Haziran 1994
Plan 3-3.

KAYNAKLAR:

- The University of Klagenfurt, Austria
Department of Geography, 1992
- TMMOB İns.Müh.Od.İst.Suhesi
İst.2.Kentlci Ulaşım Kongresi
16-18.Aralık 1992



0 5km

3.BÖLÜM KAYNAKLARI

ACAR İsmail Hakkı, "Integrated Trated Traffic Management in Historical Towns", Institut National de Recherche Routiere 3rd International Symposium and Exhibition, Kirchberg, Luxembourg: Eylül 1993.

ACAR İsmail Hakkı, "Tarihi Yarımada'da Ulaşım", Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Yarışması-Ulaşım Raporu, İstanbul 1988.

BAYRAKDAR Zerrin, "İstanbul'da Banliyö Tren Taşımacılığı", İstanbul 2.Kentiçi Ulaşım Kongresi, İstanbul 1992.

ÇİVİ Ahmet, KAYA Nebahi, "İstanbul LRTS-Hızlı Tramvay Sistemi Otogar-Yenibosna Hattı", İstanbul 2.Kentiçi Ulaşım Kongresi, İstanbul 1992.

ÇUBUK Mehmet, FINDIKOĞLU Cihat, "İstanbul Otobüs Terminali" Yapı:143, İstanbul: Ekim 1993.

EVREN Güngör, "Ulaştırma Politikası Bağlamında İstanbul'da Raylı Sistemlerin Yeri", İstanbul 2.Kentiçi Ulaşım Kongresi, İstanbul: Aralık 1992.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Eminönü 1/5000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu ve Plan Notları.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ÖZDEŞ Gündüz, "İstanbul Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı-1/5000 Nazım Plan Raporu", İstanbul 1988.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü Nazım Plan Bürosu, "İstanbul Büyükşehir Nazım Plan Raporu", İstanbul: Şubat 1994.

İstanbul Nazım Planı, Yapı:148, İstanbul: Mart 1994.

ÖZDEŞ, Gündüz, İstanbul Tarihi Yarımada Koruma İmar Planı, Araştırma Değerlendirme Çalışmaları, İstanbul 1988.

T.C. İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Metropolitan Daire Başkanlığı, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanlığı "İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı", 1980 Raporu-1/50.000.

UITP-Revue-3-88; Transportation Planning in Istanbul and the new Metro, No.Dec.1988.

Ulaşım, İ.E.T.T. İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul 1993.

"Yerel Seçimlere Doğru İstanbul Panoraması", Yapı:147, İstanbul: Şubat 1994.

BÖLÜM 4

İSTANBUL SUR İÇİ TARİHİ KENTSEL MERKEZ ÖRNEĞİNDE USSAL BİR KİTLE TAŞIM SİSTEMİ ÖNERİSİ: Model Denemesi

4.1. İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİNDE, KİTLE ULAŞIM SİSTEMİNE YAKLAŞIM SAPTAMALARI

Kent içi işlevlerin birbirinden ayrılması ulaşım gereksinimini arttırmış, kentsel gelişim ve kent strüktürü - ulaşım etkileşimi güçlenmiştir. Dolayısıyla, kent planlamanın bir bölümü olan kentsel tasarımın karakteristik öğelerinden ulaşılabilirlik tarzı yaşam çevresinin iyileştirilmesi için bir araç olmuş ve erişilebilirliği kolaylaştırmıştır. Diğer taraftan, günümüzde bireysel ulaşımın getirdiği yük, kentsel çevrede önemli bir kalite kaybı yaratmıştır.

Gelişmekte olan ülkelerin tipik sorunlarını yansıtan nüfusun aşırı artışı, göç, yerleşme yoğunluğunun yüksekliği, plansız genişleme vb. olumsuzluklar İstanbul metropoliten kentinin ana sorunları olup (kitle taşımında karayolu politikasının benimsenmesi nedeniyle) önemli bir ulaşım sorununu beraberinde getirmiştir.

Geçmişte Hristiyan Uygarlığının merkezi ve Yeniçağ'ın başlangıcından beri İslam Dünyasının en büyük kentlerinden biri olan İstanbul'un, bu özelliğinde önemli bir yere sahip olan ve örnek alan olarak seçilen Tarihi Yarımada, köhneme tehlikesi, koruma ve planlama eylemlerinin yetersizliği, imalat ve ticari işlevlerin yarattığı çevre kirliliği vb. sorunların yanısıra yoğun bir bireysel trafik altında ezilmektedir.

Dünyada, ulaşım sorunu çok iyi çözümlenmiş bir kentin bulunduğu söylenemez ve tasarıma dayanan çözüm ilkelerini saptamak her kentin yöresel farklılıkları nedeniyle zordur. Ancak, ekonomileri ileri düzeyde gelişmiş ülkelerin dikkate alınması ve ülkemiz için incelenmesi sonucunda ortak bulgular elde etmek olasıdır. Bu bağlamda seçilen örnek alanın ulaşım sorununun çözümlenmesine dayanan ortak yaklaşımlar ve saptamalar aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

- Kentsel mekanın gelişiminde, kamusal ulaşımın üstünlüğü esastır. Bu nedenle, kentlerin karakteristik özelliğini tarihsel sürecin temel alınmasına dayanan ring yollar ve radyal bağlantılar biçimlendirir. Yer üstü kitle taşımacılığında tramvay ağı önemli bir rol oynar.
- Kent içi birincil kamusal ulaşım ağı; hızlı tren ve metro ağlarından, ikincil kamusal ulaşım ağı ise tramvay ve otobüs sisteminden oluşur.
- Kent gelişme planının içinde, ulaşım planlamasının onaylanması ve uygulanması esastır. Son yıllardaki ulaşım projelerine göre, toplu taşıma sisteminin ek hatlar (yeni metro hatlarının uzatılması) ile geliştirilmesi ve hızlandırılması hedeflenmektedir.
- Kent merkezine motorlu taşıtın girişini sınırlandırmak amacıyla, bireysel trafiğin kamusal trafiğe aktarılması (Park&Ride) tesisleri önemli metro istasyonları yanında yerleştirilmiştir.
- Anıt ve bütünleşmiş koruma altındaki tarihi merkezlerde; ticari ve turistik işlevlerin yanısıra büyük kamusal yapılar ve yönetim işlevleri, alışveriş merkezleri, konaklama birimleri ve kültürel donatılar yer alır.
- Tarihi merkezden kentin dışına doğru bir nüfus kayması görülmektedir. Tüm kentsel alanın yaklaşık %1-1.6'lık kısmını oluşturan eski kent merkezi ring yol ile çevrelenir. Bu ring yol, hem trafiğin tarihi çekirdeğe gelmesini önler, hem de çevre ışınal yollarını birbirine bağlar.
- Kentin kalbi olarak nitelendirilen meydanlarda, yaya bölgesi ve hızlı toplu taşıma sağlayan metronun istasyonları ile bağlantılı önemli aktarma noktaları yer alır.
- Yaya bölgelerinin donatımı, tarihi çevrenin belkemiğini oluşturur.
- Kent merkezine özel taşıtın girişini engelleyici ulaşım politikalarıyla; yük taşıtlarının girişi ve özel izinler dışında bireysel taşıtın girişi yasaktır.
- Otopark politikalarıyla;
 - otopark yerleri sınırlandırılarak trafiğin rahatlatılması benimsenmiş,
 - süreli park kısıtlaması getirilmiş ve
 - otopark ücretleri yüksek tutulmuştur.

- Toplu taşımanın önceliği esasına dayalı metro inşasına teşvik amaçlı etkinliklerin düzenlenmesi ön plana alınmıştır.

Ülkemizde ve İstanbul için seçilen örnek alanda ise,

- Kentsel mekanın gelişiminde karayollarının etkinliği gözlenmekte,
- Nazım Plan, İmar Planı ve Ulaşım Planlaması bütünleşmesi eksikliği görülmektedir.
- Koruma ve geliştirme eylemlerinin yetersiz olduğu tarihi merkez yoğun bir özel oto baskısı altındadır.
- İstanbul Nazım Plan ve Tarihi Yarımada koruma imar planında toplu taşıma ağırlık verilmesi savunulmasına rağmen yeni ulaşım arterlerinin açılması öngörülmüştür.
- Tüm kentsel alanın %1,6'sını kaplayan sur içi geniş taşıt yolları, tramvay hattı ile transit geçiş amacıyla kullanılmaktadır.
- Etkili bir toplu ulaşım politikası yoktur.
- Uygulamalarda kent tasarımı ilkelerine uyum endişesinin taşınmadığı saptanmıştır.

Bazı yabancı ülke deneyimleri ve İstanbul tarihi yarımada için fiziksel bakış açısına yönelik değerlendirmelerden sonra, normatif ve davranışsal bir model arayışına yönelmek olasıdır.

Son yüzyılda gerek mimari, gerekse şehircilik alanında normatif yaklaşımdan davranışsal yönetime kayma eğilimi gözlenmiştir. Norm, standart yada model oluşturma esasına dayanan normatif bakış açısı ile, sadece mimar yada şehir plancıları tarafından öngörülen düzenlemeler getirilmiştir. Oysa, bu yaklaşımın getirdiği sakıncalar ve eksiklikler kullanıcının (halkın) katılımı eylemini gündeme getirmiş ve kullanıcı isteklerinin dikkate alınmasının gerekliliği tartışmasız kabul edilmiştir. Diğer bir deyişle, esneklik ve demokratiklik ilkesinden yola çıkılarak kullanıcıların davranışları öncelik kazanmıştır. Bu bağlamda, ortaya çıkan davranışsal yaklaşım kent tasarımında da önemli bir rol oynamaktadır. Şehircilik 19.yüzyılda özellikle teknik problemlerin çözümüne göre şekillenmekteydi. "Camillo Sitte" 1889'da yayınlanan "Şehirciliğin Sanat İlkeleri" adlı kitabında kentin sanatsal tasarımının önemine değinmiş ve tekdüze iki boyutlu ızgara (grid) sisteme karşı bir mücadeleye girişmiştir. Çevre ilişkilerinde, tarihi ortam düzenlemelerinde kent tasarımının gözlemci ve kullanıcı üzerindeki

etkisinin büyük olduğunu belirtmiştir. Sitte'nin söylemine göre, çevre ve kullanıcı arasındaki değişken ilişki somut üç boyutlu çevre etkisidir.

Ülkemizde ve seçilen örnek alanda, araştırma konusu ile ilgili sorunları çözümleyici model denemesine girilmelidir. Bu amaçla, karar verme sürecinde, etkili olacak davranışsal tasarımlar yani kentsel işlevleri kullananların (kullanıcıların), başka bir deyişle kentlinin (halkın) istekleri ile ulaşım düzenlemeleri ilişkisinin kurulması araştırmacı tarafından hedeflenmiştir. Bunun yanısıra, tarihi merkeze erişilebilirliği iyileştirmek için, kuralların ve ilkelerin saptanması öngörülmüştür.

Bahsedilen model denemesine yaklaşım; fiziki çevre sorunlarının çözümüne katkıda bulunacak ulaşım ile ilişkili kabullerin tanımlanması ile başlamalıdır. Bunu takiben varsayımlar ulaşım modeline yaklaşım için diğer bir belirleyicidir. Araştırma gereği duyulan alanlarda varsayımların hipoteze dönüştürülmesi ve test edilmesi olasıdır.



İSTANBUL TARİHİ YA MADA ULAŞIM SİSTEMİNİN BUDAPEŞTE-PRAG ve VIYANA TARİHİ KENT MERKEZLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI

KENT BÜTÜNÜNDE KAMUSAL ULAŞIM SİSTEMİ			TARİHİ KENTSEL MERKEZLERDE ERİŞİLEBİLİRLİK		
Kentsel Alan - Nüfus	Ulaşım Modları		Alan	ERİŞİLEBİLİRLİK MODLARI (TÜRLERİ) (Mevcut Durumda)	
	Birincil	İkincil		Birincil Toplu Taşım M.	İkincil Toplu Taşım Modu
BUDAPEŞTE	525,1 km ² - 2,2 milyon (1990)	Banliyö Treni Metro	(tüm kentsel alan içindeki payı %1)	Alan: 545 ha.	Tramvay Çevre dostu otobüs Dişli tramvay Yaya alanı. (8 ha) tarihi kent alanının %1,5'u
PRAG	Al: 497 km ² - 1,2 milyon (1990)	Banliyö Treni Metro	(tüm kentsel alan içindeki payı %16)	Alan: 780 ha.	Tramvay Yaya dolaşım alanları (9 ha) tarihi kent alanının %12'si
VIYANA	414 km ² - 1,6 milyon (1991)	Hızlı Tren Metro	(tüm kentsel alan içindeki payı %40,8)	Alan: 332 ha.	Tramvay Düşük hızla hareket eden otobüs Fayton Yaya al. (10,8 ha) %32,5 tarihi kentsel alan içindeki payı
İSTANBUL	983 km ² - 6,6 milyon (1990)	Banliyö Treni Hafif Metro	(tüm kentsel alan içindeki payı %16)	Alan: 1571 ha.	Ç. Tramvay Otobüs Minibüs Yaya al. (1,7 ha) %01 tarihi kentsel alan içindeki payı

**TASARIM ÖLÇÜTLERİNE GÖRE
DEĞERLENDİRME**

		BUDAPEŞTE	PRAG	VIYANA	İSTANBUL
Koruma/Geliştirme	tarihsel öğeleri ön plana çıkarma	●	●	○	○
	ticari/kültürel turizme yönelik koruma	●	○	●	○
Uyum-Orantı	eşit ve dengeli ring çözümü	○	○	○	○
	fiziksel çevre karakteristik özelliklerine uyum/orantı	●	●	●	○
	kent planı ve ulaşım projesine uygunluk	●	●	●	○
	tarihi karakter ile bütünlük	●	●	●	○
Birlik/Bütünlük	bireysel + kamusal al. birikmeliği (P+R)	○	○	●	○
	terminal noktalarında entegrasyon	●	○	○	○
	yeralı + yerüstü ulaşım bütünlüğü	●	○	○	○
	pasaj + yeraltı çarşı ve geçiti + metro büt.	●	○	●	○
	toplu taşıma öncelik - sınırlı özel oto girişi ve park etme	●	●	●	○
Çevre ve Yaşam Kalitesine Katkı	ana terminal noktasının tarihi doku dışında tutulması	●	●	●	○
	toplu taşıma yaya erişilebilirlik en çok 500 m	●	○	●	○
	trafiğin rahatlatılması	●	●	●	○
	Yaya dolaşım alanı düzeni.	●	●	●	○
Görsel Algılama	Çevre dostu tekerlekli kamusal taşıma sistemi	●	○	●	○

● tam

○ orta

○ yetersiz

4.2. TARİHİ YARIMADA İÇİN BİR ULAŞIM MODELİ

İstanbul sur içinin erişilebilirlik sorunlarının çözümlenmesinin araştırılmasında öncelikle tarihi yarımadayı kullananların (kullanıcıların) nitelikleri ve tercih ettikleri ulaşım modları ile ilgili temel kabuller tanımlanmıştır. Bu tanımlamada, İstanbul'da yaşayan ve günlük sorunları, deneyimleri ile genelde tartışılabilen İstanbul'luların genel yargılarından yararlanılmıştır. Kullanıcıların nitelikleri ve tercih ettikleri ulaşım modu 1 nolu kabul altında değerlendirilmiştir.

Ulaşım modelinin belirlenmesine yardımcı olacağını tahmin ettiğimiz diğer belirleyici ise, tarihi yarımadaadaki işlevsel dokunun analiz edilmesiyle ortaya çıkacaktır. Sur içinin işlevsel dokusu kavramı, burada bulunan ticari, yönetim, eğitim, yargı gibi işlevlerin tümünü kapsar.. 1950'lerden itibaren nazım planlarda ve diğer uygulamalarda tarihi yarımadadan sanayi işlevlerinin çıkarılması ilke olarak benimsendiği için sanayi işlevi dikkate alınmamıştır. Böylece işlevsel dokunun çalışanları, işlevsel dokunun kullanıcıları ayrı ayrı nitelikleri ve kullandıkları ulaşım modu bakımından değerlendirilmiştir. Ayrıca işlevsel dokunun analizinde genelde ikili bir yapı tarafımızdan gözlenmiştir. Bu yapı; ticari işlevlerin saat 7-19 arasında, yönetsel, eğitim ve yargı işlevlerinin ise, 9-17 arasında ve hafta içinde faaliyetlerini sürdürdükleri bilinmektedir.

Böylece dokuda yer alan fiziki yapılarda çalışanlar ve kullanıcılar bu işlevlerin niteliğine göre ulaşım talebinde bulunmaktadır. İşlevsel dokunun analizinden elde edilen bulgular ise, 2. kabul altında değerlendirilmiştir.

1. Kabul: Tarihi Yarımada'ya erişilebilirlik kullanıcıların niteliğine göre farklılaşmaktadır.

Tarihi yarımada'nın kullanıcıları dört ana grup ve bu grupların, alt bölümleri halinde toplanmıştır. Grupların dökümleri aşağıda kısaca verilmiştir.

Turistler: Yöreye gelen turistleri, 24 saat ülkede kalanlar ve 24 saatten fazla kalanlar olarak iki gruba ayırmak olasıdır. Genellikle turizm istatistikleri 24 saate kadar ülkede kalanları değerlendirmeye almazlarsa da, İstanbul özelliği nedeniyle, deniz yolu yani gemi ile gelen birçok turiste bu zaman süresi içerisinde ev sahipliği yapmaktadır. Bu kullanıcı grubu, ana işlev olarak kısa sürede kentin kendilerince önemli buldukları tarihi odaklarını ziyaret etmekte ve ulaşım talebi, deniz aracından bu odaklara turist otobüsleri ile yapılan seyahatler ve bu otobüsler için park yerlerinin sağlanması şeklindedir. Bazı hallerde daha iyi ekonomik konumda olan kişiler taksi gibi araçlarla bu odakları ziyaret etmektedir. Gelen turistlerin büyük bir kısmını üçüncü nesil denilen gruplar oluşturmaktadır. Bu kullanıcıların fazla yol yürümeye alışmadıkları yada dayanıklı olmadıkları, bir kısmının fiziki engelli olduğu düşünülerek, uluslararası turizm piyasasında kendini kabul ettirmeye çalışan İstanbul metropoliten alanındaki turizme hizmet eden ulaşım modları ve araçları çözümlenirken sözkonusu kullanıcının ihtiyaç olarak belirlediği sorunlar dikkate alınmalıdır.

24 saatten fazla İstanbul'da kalan turistlerin ise, mevcut kent içi ulaşım modları ile tarihi odaklara veya ilgilerini çeken yerlere gittikleri kabul edilmiştir.

Yerleşik Nüfus: Bu grup genellikle İstanbul'un Fatih ilçesinde oturan nüfustan meydana gelmektedir. Yerleşik nüfusun kentsel gereksinimleri hemen yakın çevrelerinde çözülmüştür. Bu kentsel işlevler genel olarak eğitim ve sağlık olarak tanımlanabilir. Bu nüfus, gereksinimi olan alanlara gitmek için kentiçi ulaşım araçlarını kullanır. Bir çok işlev de yerleşim alanının yakın çevresinde ve yürüme mesafesindedir. Eminönü yerleşik nüfusu ise, çok azdır. Bu kesim daha çok İstanbul'a ailesiz olarak çalışmak amacıyla gelen kişilerden oluşmaktadır. Eminönü'nde ayrıca yüksek öğrenim yurtlarında yaşayan öğrencilerin oluşturduğu bir grup bulunmaktadır. Bu grup da günlük ulaşımını genelde yürüyerek veya kentsel ulaşım araçları ile yapmaktadır.

MİA işlevi nedeniyle Tarihi Yarımada'yı kullananlar: Tarihi yarımada ticari, idari, yargı, eğitim, sağlık gibi işlevler ile yüklenmiştir. Bu işlevler iki gruba ayrılabilir:

a. Ticari İşlevler: Bu grubun çalışan kesimi, genelde saat 7-19 arasında işyerlerini açık tutmak zorundadır. Bu nedenle, bu zirve saatler öncesi ve sonrasında yarımada dış alanlardan yoğun bir günlük seyahat talebi bulunmaktadır. Bu seyahatler, genelde, Sirkeci-Halkalı banliyö treni, Sirkeci-Cevizlibağ arasındaki Çağdaş Tramvay, Surdışı alanlardan Çevre yerleşme alanlarından Kent merkezine Beyazıt-Vezneciler'e düzenlenmiş bulunan minibüs ve otobüs seferleri, Taksim-Mecidiyeköy-Sirkeci gibi merkezler arasındaki otobüs hatları ile ulaşım gereksinmelerini çözümlerler.

b. Yönetim, eğitim, yargı gibi geleneksel MİA işlevlerinde yer alanlar: Bu işlevler genelde 9-17 arasında ve tatil günleri dışında kullanımlarını sürdürür. Dolayısıyla bu işlevlerin kullanıcıları belirtilen saatlerden bir saat önce işyerlerine ulaşmak zorundadır. Bu işlevlerin de Tarihi yarımada'nın merkezinde; Beyazıt, Sirkeci, Sultanahmet gibi tarihi dokunun yoğun olduğu alanlarda yer aldığı görülmüştür. Bu işlevlerden bir kısmının yerini değiştirmek olasıdır. Zamanla, yönetim, yargı gibi işlevler yeni kent merkezine taşınmış olacaklardır. Ancak bugün bu işlevlerin sürdürülebilmesi için toplu taşıma modları ile çözüm sağlamak yeterli olacaktır.

Yarımada'yı geçiş alanı olarak kullananlar: Bu grup sur içinin fiziki altyapısını ulaşmak istedikleri yere giderken kullanmaktadırlar. Böylece yarımada içindeki bir işlevde çalışmadıkları veya görevli olmadıkları halde fiziki olarak buranın yollarını kullanmak zorundadırlar. Bu grubu;

a. Yarımada'da mod değiştirenler: Örneğin yeni otogara gitmek isteyenler zorunlu olarak Sirkeci'den çağdaş tramvay'a binecekler, Aksaray'da hafif metroya geçecekler ve otogara ulaşacaklardır. Sirkeci'ye gelip sur dışındaki yerleşim alanlarına ulaşmak isteyenler veya sur dışından Sirkeci'ye gelip Kadıköy ve Üsküdar'a geçenler yada Sirkeci'den feribot ile Harem'e geçenler, Sirkeci'den deniz ulaşım araçları ile İstanbul ili dışına çıkanlar bu grubu oluşturur.

b. Transit geçen kullanıcı olarak, Tarihi yarımada'nın yollarını kullanan grup ele alınmaktadır. Örneğin; çevre yerleşme alanlarından bireysel araçları veya otobüs ile kentin diğer kesimlerine gidenler bu grubun içinde yer alırlar.

2.Kabul: Tarihi yarımadaanın kültürel morfolojik yapısı (kentsel işlevlerin seçtikleri özel alanların yerleri) ‘ayrı’ ulaşım gereksinimi doğurur.

İstanbul suriçinin kültürel morfolojik yapısı incelendiğinde; Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde, yönetim, eğitim, yargı, ticaret, konut ve sağlık işlevlerinin genel olarak aynı fiziki alanları seçtiği görülmektedir.

Örneğin: yönetim işlevi olarak Bizans saray yapıları için Topkapı ve Beyazıt tercih edilmiştir. Osmanlı döneminde, bu alanlarda aynı yönetim işlevi yenilenmiş ve korunmuştur. Cumhuriyet Hükümeti de İstanbul il yönetiminin yine Topkapı Sarayı yakınındaki Babıali’de işlevini sürdürmesine karar vermiştir. Böylece, 1600 yıldır tarihi yarımadaanın çekirdeği adını verdiğimiz bu bölgede, halen yönetim işlevi sürdürülmektedir. Bu işlevin gerektirdiği birçok kurumsal yapı, doğal olarak yakın yöreleri yerleşim amacıyla seçmiştir. Bu nedenle, böyle bir işlevin yanında yer alan birçok kurum, haber alma ve dağıtım için basın ve yayın organları yönetimin yakın çevresinde yer almış ve büyüyen metropoliten alan gereksinimine yanıt veremeyen fiziki mekanlar oluşmuştur. Bu fiziki mekanlarda; çalışanların işyerine gelişi ve dönüşü ise, konumuz olan ulaşım sorununu ortaya çıkarmıştır.

Eğitim alanı olarak Bizans Devrinde; saray ve yakın çevresindeki kurumlaşmış yapılar, Osmanlı Dönemi’nde Topkapı çevresindeki medreselere dönüşmüştür. Cumhuriyet Dönemi’nde ilk üniversite Sultanahmet’e, daha sonra biraz ötede eski sarayın yerine Beyazıt’a kurulmuştur. Böylece yüksek eğitim alanları da artan gereksinimler sonucu çeşitlenme ile tarihi yarımadaaya yoğun ulaşım sorunlarını getirmişlerdir.

Bizans Dönemi’nde yargı olayının, Beyazıt meydanına kadar olan alan içinde çözümlenmesi beklenirdi. Böylece, yönetim cezalandırmak istediği kişileri merkezi, yönetim yakınındaki yapılarda yargılar, en büyük cezalar Beyazıt çevresinde verilirdi. Osmanlılar bu geleneği devam ettirmişlerdir. Cumhuriyet Dönemi’nde bu alışkanlık sürdürülmüş ve İstanbul’un en büyük adliye binası Sultanahmet’te inşa edilmiştir. Bu kurum ile ilişkili birçok işyeri, avukat yazıhaneleri, hukuk büroları Sultanahmet çevresinde yerleşmiştir. Yoğun bir alan olan yarımadaada geleneksel yerlerini değiştirmeyen, ancak günün gereksinimlerine göre çeşitlenerek sayıları artan kurumlaşmalar ve birçok yeni işyeri, merkezi alanda ulaşım sorununu arttırmaktadır.

Bizans Dönemi’nden itibaren iç liman dış liman ilişkisi düşünülerek yerleşmiş bulunan iç Bedesten ve ek yapılarla gelişen geleneksel Kapalı Çarşı, eski han yapıları, merkezde büyük

bir ticari alan oluşturmuştur. Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde aynı çevrenin etrafında çoğalan ve büyüyen ticari merkez; bugün sadece İstanbul'un değil, ülkenin de ticaret merkezlerinden biridir. Bu alanda, yine geleneksel yerleşme dokusuna ve alanlarına sadık kalınmıştır. Böylece, çalışan sayısı ve kullanıcısı artmış ve yarımada için büyük bir ulaşım sorunu meydana çıkmıştır.

Yukarıda sözünü ettiğimiz yarımadanın kimliğini oluşturan birçok işlevin, Bizans Dönemi'nden beri aynı mekanları tercih ettiği ve bu mekanlar çevresinde büyüdüğü görülmektedir. Eski dokunun gerektirdiği yapı adaları çevresindeki yollar, bu yeni işlevlerin ulaşım gereksinimi için yeterli olamamaktadır. Bu işlevlerin yer değiştirmesi her zaman için söz konusu edilse bile, bir kısım işlevlerin iç dinamikleri ve çevre ile olan geleneksel bağları nedeniyle daha uzun bir süre aynı mekanları sembolik de olsa koruyacakları kabul edilebilir.

Araştırmayı sonuca götürmek amacıyla tez konusu ile ilgili yapılan gözlemler ve edinilen izlenimlere dayanılarak olaylar arasında ilişkiler kurulmuş ve geçici çözüm yolları önerilmiştir. Bu bağlamda, yarımadanın ulaşım sorunlarıyla ilgili çeşitli çözümler aşağıdaki gibi varsayım olarak öne sürülebilir:

- Varsayım: 1. Belirli bir kentsel işlev kendi kullanıcılarını belirler.
2. Belirli bir kentsel işlev ve kullanıcısı kendi ulaşım modunu belirler.

Örneğin; Tarihi Yarımadada;

1. Turizm işlevinin kullanıcısı turisttir.
2. Turizm işlevi ve turist özel otobüs yada taksi kullanır (Tablo 4.1).

Tablo 4.1. Farklı Kullanıcı ve işlevler ile ulaşım modlarının tartışılması

Farklı Kullanıcı	Gereken ulaşım modu		Gereken ulaşım modu		Farklı İşlev
	Birincil	İkincil	Birincil	İkincil	
Turist	özel otobüs	taksi	özel otobüs	taksi	Turizm, Kültür
MİA (Ticari İşlevi) işlevini kullanan	metro hafif metro	tramvay	metro hafif metro	tramvay oto	Ticaret
MİA (Yönetim Yargı) işlevini kullanan	metro	tramvay oto	metro	tramvay oto	Yönetim, Yargı
MİA (Eğitim) işlevini kullanan	metro tramvay	oto	metro tramvay	oto	eğitim
Yerleşik Nüfus	banliyö treni tramvay	otobüs oto	banliyö treni tramvay	otobüs oto	Konut
Transit geçen	metro tramvay	otobüs oto	tramvay otobüs	taksi oto	Sağlık
			metro banliyö treni	taksi oto	Dinlenme Eğlence

Tartışılan kullanıcı tipleri ve tercih edilen ulaşım modunun doğru olup olmadığı araştırma gereği duyulan alanlarda hipotezlerin kurulması ile saptanır. Buna göre:

Hipotez: Farklı ulaşım modlarının kesişim noktalarındaki yoğunluk, mekansal işlevlerin farklı zamanlardaki kullanım yoğunluğuna göre değişir.

Tarihi fiziki çevre köhneme sorununu çözümlenme ve yaşam koşullarını iyileştirme araçlarından biri olan ulaşım odaklanmış bulguların belirlenmesi için hipotez testi zorunlu diğer bir aşamadır.

Yukarıdaki hipotezin test edilmesi için öncelikle şu verilerin elde edilmesi gerekir.

- Ulaşım modları,
- Farklı ulaşım modlarının kesişim noktalarının saptanması,
- Saptanan noktalardaki pik saatlerde taşıt yoğunluğu,
- Saptanan noktalardaki ara saatlerde taşıt yoğunluğu,
- Tıkanma noktalarının tesbiti,
- Kesişen ulaşım modları vb.

Hipotezin doğruluğunun sınanması amacıyla öne sürülen geçici öneriler, olayların yeniden gözlenmesi ve verilerin değerlendirilmesi esasına dayanır. Bu verilerin değerlendirilmesi sonucunda önerinin doğruluğu kanıtlanacak ve soruna doğru çözüm getirdiği anlaşılacaktır. Gerçek durumla bağdaşan ve doğru çözümler getiren önerilerin modele yaklaşımda rolü büyüktür. Gerçeğe ters düştüğü saptanan bir hipotez ise terkedilecek yada gerçek duruma uyacak biçimde değiştirilecektir.

Sonuca yaklaşım amacıyla "arazi kullanımı ve ulaşım modeli"² örnek seçilmiştir (Şema 4.1). Bu model ile toplu taşıma ağırlık verilmesi veya verilmemesi durumundaki şu sorulara yanıt aranır.

- önemli arterlerde (öncelikli güzergahlarda) ne kadar trafik yoğunluğu olacak?
- kaç kişi toplu taşıma sistemini kullanacak?
- toplu taşıma ağırlık verilmezse erişilebilirlik nasıl olacak?
- öncelikli toplu taşıma sistemi işlevlerin kullanımını nasıl etkileyecek?

Gelecekle ilgili tahminler için arazi kullanımı ve ulaşım öğelerini modellemenin farklı yolları vardır. Sistem tanımlaması ve ölçülmesine dayanan bu yollar:

1. Alanın tanımı ve bölgeleme çalışması,
2. Arazi kullanım verileri (geçmişte ve günümüzdeki),
3. Ulaşım sistemidir.

Bu yaklaşımla toplu taşıma öncelikli davranışsal bir model denenecektir.

1. Alanın tanımı ve bölgeleme verileri:

Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi izlerini günümüze yansıtan, kent silüeti üzerinde önemli bir etkisi bulunan ve en eski yerleşim bölgesi olan sur içi, İstanbul kentinin özellikli bir alanıdır. Bu alan, aşağıdaki veriler ile tanımlanacaktır:

Bu alan kuzeyde Haliç kıyı şeridi, güneyde ve doğuda Marmara Denizi kıyı bantı, batıda ise Theodosius surları aynı zamanda Fatih ilçe ve belediye yönetim sınırı ile çevrelenir.

² KRUECKEBERG, DONALD A. ve SILVERS A.L., s.320-322.

Bu alan yakın zamana kadar İstanbul'un MIA işlevini sürdürmüş, bugün bu işlev yarımadanın dışına doğru kaydırılmaya çalışılsa da en yoğun ticari merkez niteliğini yitirmemiştir. Bu nedenle, kentin ekonomik potansiyeli yüksek bir alanıdır. Bu alan iki bölgeye ayrılmıştır.

1. Eminönü Bölgesi (tarihi odakların ve MIA işlevinin yoğun olduğu alan)
2. Fatih Bölgesi (konut ve sağlık işlevinin etkin olduğu alan)

Bu bölgelerdeki işlev türlerinin kullanıcısı ve kullanım zamanı ve yoğunluğu 1.ve 2.kabul altında tanımlanmıştır.

2. Arazi kullanımı verileri:

a) İşlevlerin türü, konumlandırılması ve değişikliklerin tahmini, b) işlev türlerinin çeşitlenmesi ve erişilebilirlik tahminleri.

Kentsel işlevlerin türü ve seçtikleri alan daha önce "2.kabul" altında değerlendirilmiştir. Bu işlevlerden ticaret; Beyazıt, Sirkeci, Aksaray, Vezneciler, Unkapanı ve Fatih'te konumlanmıştır.

Yönetim, basın-yayın, yargı; Cağaloğlu, Sultanahmet ve Beyazıt, eğitim işlevi de Beyazıt'ta yerleşmiştir. Bu işlevlerin yer değiştirmesi her zaman sözkonusudur. Ancak bazı geleneksel işlevlerin daha uzun bir süre aynı mekanları sembolik de olsa koruyacakları kabul edilebilir. Örneğin; Perşembe Pazarı'ndaki işlevlerin merkez dışına atılması için verilen karara rağmen, bunun tamamen gerçekleşmediği gözlenmektedir.

b) İşlev türlerinin çeşitlenmesi ve yarımadanın değişik kısımlarındaki ulaşım durumunun incelenmesi ve geleceğe dönük tahminler gereklidir.

Örneğin; sağlık işlevinin alt grubunda sayabileceğimiz acil servis yada tıbbi cihaz depoları için, hızlı ve engelsiz özel bir ulaşım biçimi gereklidir. Gelecekte (uzun vadede) bu işlevin merkez dışına çıkarılması sözkonusu olduğunda erişilebilirlik sorunu kendiliğinden çözülmüş olacaktır.

3. Ulaşım sistemini tanımlayan veriler, fiziksel unsurlar ve sistemin kullanım şeklidir.

a) Fiziksel unsurlar: Yol arterlerinin kesişim noktaları ve noktaları birbirine bağlayan yol ağı (şebeke), fiziksel sistemin unsurlarıdır.

İşe güzergah seçimi ile başlanmış ve güzergah önceliklerinin saptanmasında geçmişte ve günümüzdeki kullanıcıların yolculuk bitiş noktaları dikkate alınmıştır. Bu güzergahların önceliklerinin saptanmasında, yarımadaı kullananların varış noktaları için seçilen alandaki işlevler öngörülmüştür. Bu bağlamda; güzergahların öncelik sırası aşağıdaki gibi belirlenmiş ve önemli kesişim noktaları Şekil 4.1.'de gösterilmiştir.

- Ticari İşlevler için:

- 1.güzergah: Sirkeci-Beyazıt
- 2.güzergah: Topkapı-Aksaray-Beyazıt
- 3.güzergah: Unkapanı-Aksaray
- 4.güzergah: Yenikapı-Aksaray

- Hizmet İşlevleri (yönetim, yargı, basın-yayın) için:

- 1.güzergah: Sirkeci-Sultanahmet
- 2.güzergah: Bizans Dönemi'nden kalma Mese Yolu Aksaray-Sultanahmet
- 3.güzergah: Küçük Ayasofya-Sultanahmet

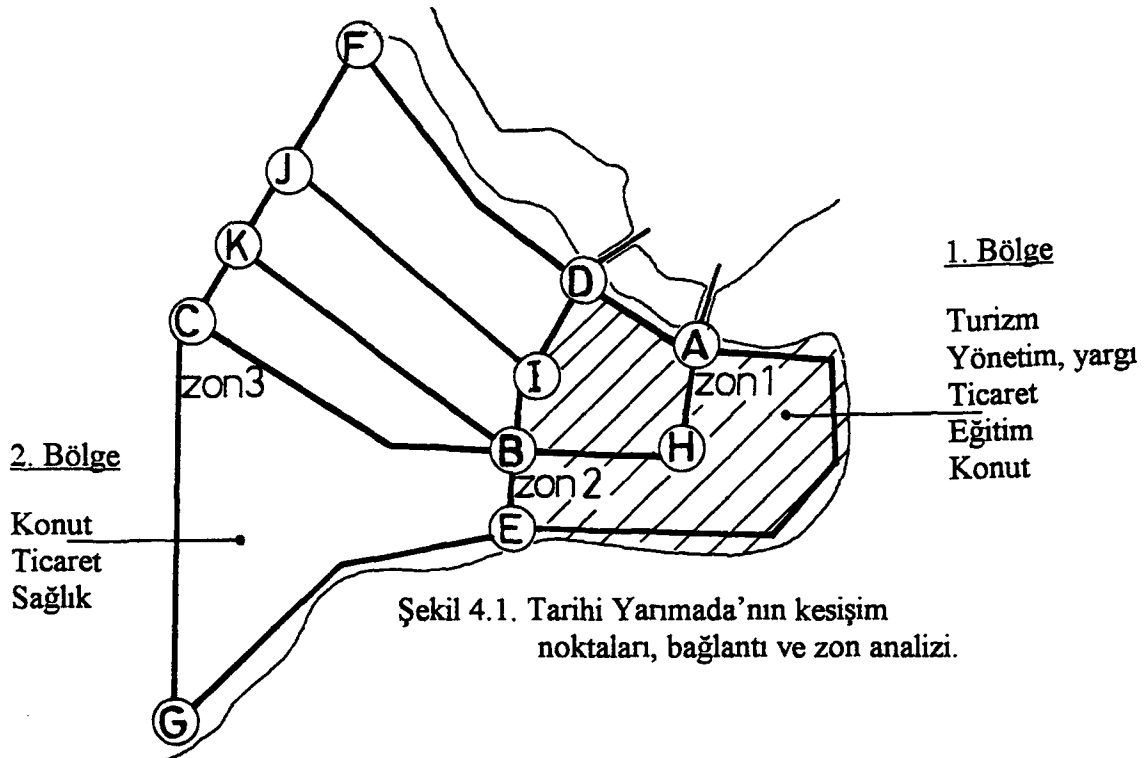
- Eğitim işlevi için;

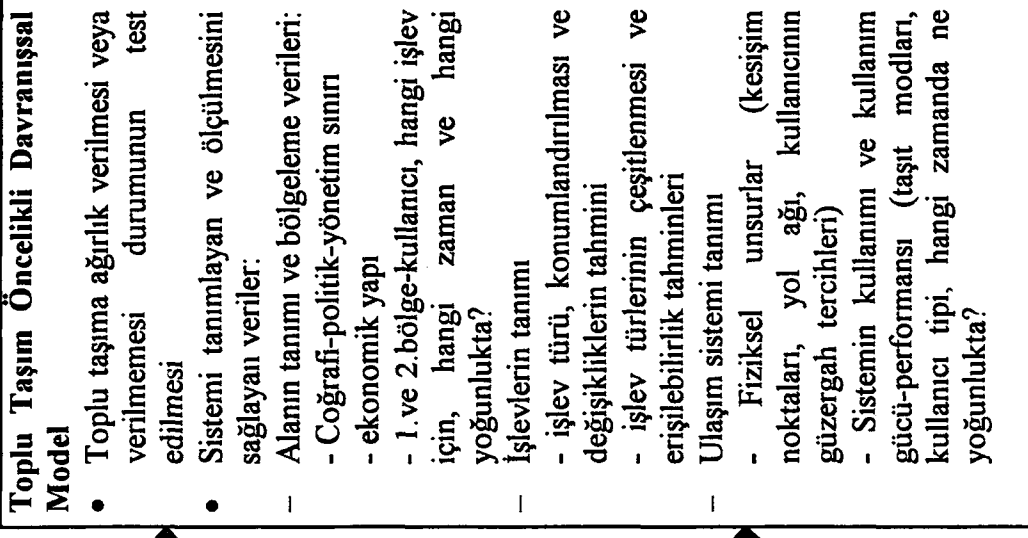
- 1.güzergah: Sirkeci-beyazıt
- 2.güzergah: Topkapı-Beyazıt
- 3.güzergah: Edirnekapı-Beyazıt (Osmanlı Dönemi önemli yol arteri)

- Sağlık işlevi için ise:

- 1.güzergah: Aksaray-Topkapı (Millet Caddesi)
Edirnekapı-Aksaray (Adnan Menderes Bulvarı)

Bu öncelikler tarafımızdan konulmuştur ve gerekirse test edilebilir.





Şema 4.1. Tarihi Yarımda İçin

Bir Ulaşım Modeline Yaklaşım

b) Sistemin kullanım şekli: Tesbit edilen noktalardaki trafik yoğunluğu tesbiti (hipotezin testi) için gerekli veriler şöyle sergilenebilir:

- yol ağına giren veya çıkan taşıma modları tanımı,
- modları kullanıcı tipi,
- kesişme noktalarındaki ulaşım yoğunluğu,
- noktalar arası bağlantılardaki kapasiteyi saptamak için, belirli zamanlarda farklı yol ve trafik koşullarına göre araç ve yaya sayımı.

A. Metronun yapılmaması halindeki durum testi verileri şöyle sıralanabilir:

- Kordon sayımları (6 yol kesitinde) sonucuna göre trafik yoğunluğu (taşıt ve yolcu sayısı) - kullanıcı sayısı.
- Kullanıcıların kentsel işlemlere erişilebilirlik biçimi.
- Mevcut toplu taşıma türlerinin tarihi çevreye etkisi.

B. Metronun yapılması halinde;

- Kullanıcı sayısı
- İşlemlere erişilebilirlik koşulları
- Metronun tarihi ve arkeolojik çevreye etkisi.

Önerilerin doğru çözümler getirmesi ve gerçek durumla bağdaşmasını sağlamak amacıyla, ulaşım modelleri ile ilgili örnekler çoğaltılabilir. Çalışmanın amacına uygun olarak Atama, Trafik Tahmin ve Simulasyon Modellerinin kullanılması olasıdır.

Atama Modeli, özellikle ulaşım gibi karışık sorunların çözümünde kullanılır ve birkaç eylemi aynı sayıda kaynaklara (kullanıcılara) atamayı içerir.

Trafik Tahmin Modelleri ise, yolcu veya araç seyahatleri ile gelecekteki trafik hacmini ölçer.

Simulasyon modeli ise tüm mevcut veriler (trafik akışları, taşıt ve yaya, raylı ve tekerlekli araç yoğunluğu vb.) elde edilir. Bu verilerden birinin amaca uygun değiştirilmesi halinde, tüm sistemdeki yeni durum gözden geçirilir.

Ayrıca, aşağıdaki iki farklı amaca yönelik modeller oluşturulabilir:

A. Fiziki çevreyi iyileştirmek için ulaşım çözümü katkısı

1. model - planlama müdahalesi, kamulaştırma, yenileme
2. model - planlamanın sokulmaması ve sosyal yaşamın aynen devam etmesi.

B. Her noktaya erişilebilirliği iyileştirmek için ulaşım çözümü katkısı

1. model - toplu taşıma öncelik ve yaya alanlarının arttırılması
2. model - bireysel taşımın rahatlatılması
3. model - karakteristik yönlendirici bildirişim öğeleri tasarımı ve yaygınlaştırılması.

Çeşitli model denemeleri yaklaşımından sonra, geleneksel işlevlerin yerlerinin belirleyici olduğu, bu yoğunlukları karşılayacak yeni ulaşım modlarının ve alternatiflerin neler olabileceği çalışmamızda "erişilebilirlik konsepti"* olarak sunulmuştur. Bu kavram içinde sınırlayıcı politikalar, toplu taşıma türleri ve aktarma terminal noktalarındaki düzenlemeler ele alınmıştır.

1. Sınırlayıcı Politikalar:

Bireysel taşımanın girişinin sınırlandırılması politikası araçları: sınırlı özel taşıma girişi, sur dışı çevre otoparkları ve sur içi otoparklarda sınırlandırma olarak belirlenmiştir (Şekil 4.2. Grafik.1).

a) Sınırlı özel taşıma girişi:

Özel taşıma girişinin sınırlandırılması ancak iyi bir denetim sistemi ile gerçekleştirilebilir. Örneğin; bilgisayar destekli denetim sistemi veya çevre polisinin etkin bir kontrolü ile alan içinde dolaşacak taşıma sayısının saptanan kapasiteyi doldurması halinde gereksinimler belli sayıda öngörülen taksitler ile karşılanacak yada tek plaka sistemi uygulanacaktır. Bunun yanı sıra yaya aksları ve yaya dolaşım alanları arttırılacaktır.

* Erişilebilirliğin iyileştirilmesi bağlamında düşünce, tasarım ve öneriler geliştirebilmek için ön fikir anlamında kullanılmıştır.

b) Sırdışı çevre otoparkları:

Bölüm 2.de üç ayrı kent araştırması sonucu P+R sistemlerinin önemi saptanmıştır. Dolayısıyla, çevre otoparkları (yani Park&Ride sistemlerinin benzeri) Edirnekapı, Topkapı, Silivrikapı ve Yedikule'de toplu taşıma araçları ile bütünleşmesi düşünülmüştür. Böylece bireysel taşımanın yükü, kamusal taşıma aktarılacaktır.

c) Suriçi otoparklarda sınırlandırma:

Yarımada içindeki mevcut otopark yeri alanlarının arttırılmaması katlı garaj yapımına izin verilmemesi gerekir. Aynı zamanda yüksek park ücreti ile kısa süreli park etme izni öngörülmüştür.

2. Toplu Taşıma Modları (Türleri):

Özel oto ile aynı yolu paylaşan ve düşük hızla hareket eden tekerlekli kitle taşıma araçlarının (otobüs ile taşımacılığın) raylı sisteme dönüştürülmesi için, bugünkü hafif metro ve çağdaş tramvay sistemi ek hatlar ile gerçekleştirilecektir. Bunlar, otobüs taşıma ile desteklenecektir (Grafik 2). Banliyö taşımacılığı modernleştirilecek ve hızı arttırılacaktır.

Bu modların tasarımında; tarihi dokunun ve kent silüetinin niteliklerini kaybettirmeyen, aksine güçlendiren elemanlar dikkate alınacaktır. Örneğin; büyük ve hantal vagonlar yerine, küçük ve yayayı ürkütmeyen araçlar kullanılacaktır.

Diğer taraftan, işlevi zayıf bölgeler; gerektiğinde ek terminal noktaları ve duraklar ile genel toplu taşıma sistemine entegre edilerek (bağlantı) güçlendirilecektir.

3. Aktarma-Terminal Noktalarında Düzenlemeler:

a) Uzak çevre ulaşımı merkez terminali sırdışına çıkarılacak ve kent içi toplu taşıma modları ile bütünleşecektir (Grafik 3).

b) Yeraltı ve yerüstü toplu taşıma eşgüdümü sağlanarak özel kullanıcılar (yaşlılar, özürllüler ve çocuklu anneler) için çözümler gözönünde tutulacaktır. Örneğin; (öncelikle Eminönü, Sirkeci ve Aksaray terminal noktalarında) ve uzun vadeli çözümlere yönelik saptanan

noktalarda (Yenikapı vb.de) kentsel tasarım yarışmaları sonucuna dayanan düzenlemeler ön plana alınmalıdır.

c) Metro çıkış noktaları ile yakın çevresinde meydan düzenlemeleri yapılacaktır. Örneğin; bugünkü Aksaray hafif metro terminal noktası ve çevresi düzenlemesi.

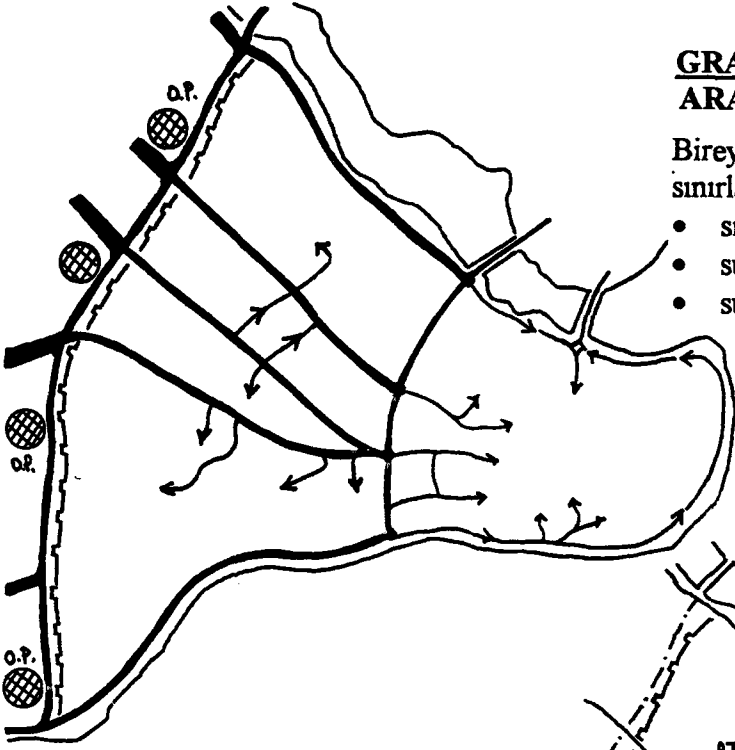
Erişilebilirlik kavramı içindeki belirleyiciler çerçevesinde temel sorunu çözümlen ve bir odak araç olarak kabul edilen ulaşımın fiziksel boyutuna ilişkin öneriler geliştirilebilir.



GRAFİK 1 ARAÇLAR

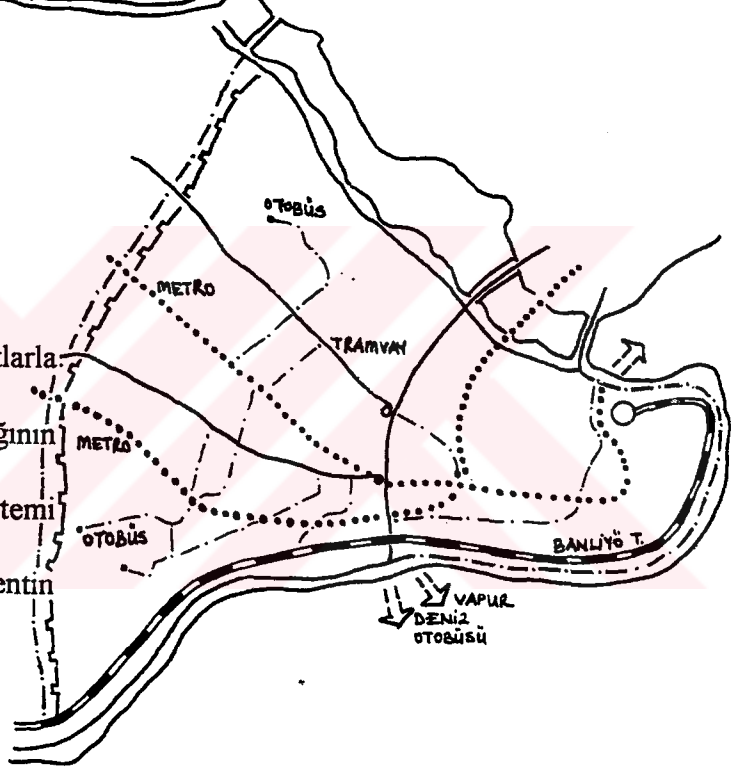
Bireysel taşıtın girişinin sınırlandırılması politikaları

- sınırlı özel taşıt girişi
- sur dışı çevre otoparkları
- sur içi otoparklarda sınırlandırma



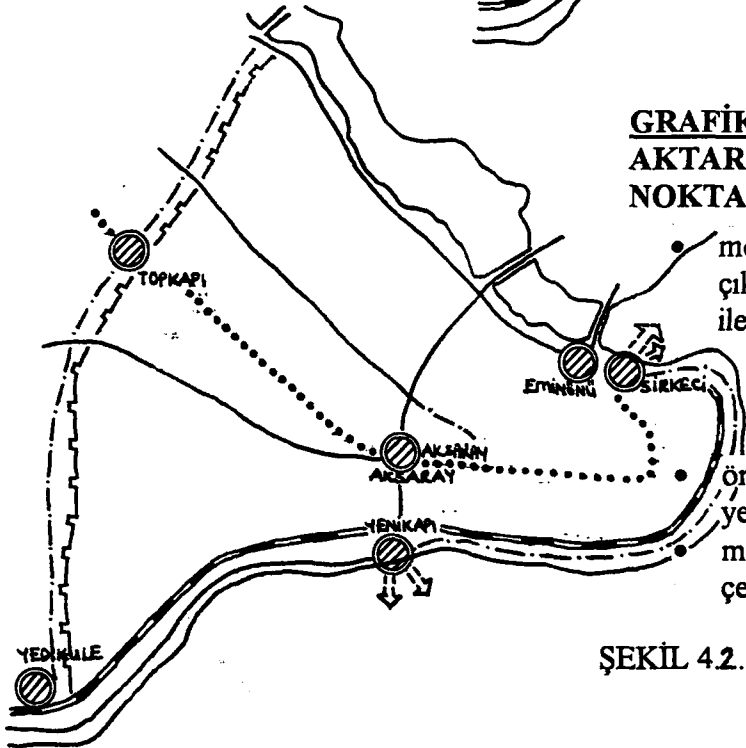
GRAFİK 2 TOPLU TAŞIM MODLARI

- mevcut raylı sistemin ek hatlarla genişletilmesi
- banliyö modernleştirilmesi
- otobüs hatlarının desteklemesi
- ulaşım araçlarının tarihi kentin boyutlarına uygun tasarımı



GRAFİK 3 AKTARMA / TERMİNAL NOKTALARINDA DÜZENLEMELER

- merkez terminalin sur dışına çıkarılması ve toplu taşıma sistemi ile entegrasyonu
- öncelikli noktalarda yeraltı ve yerüstü taşıma eşgüdümü
- metro çıkış noktalarında meydan ve çevre düzenlemesi



ŞEKİL 4.2. TARİHİ YARIMADA'YA
ERİŞİLEBİLİRLİK KONSEPTİ

4.3. ÖNERİLER

Çalışmanın başında da belirtildiği gibi, eski dokuyla ve yeni gelişmelerle uyumlu, ölçülü ulaşım sistemi ilişkisi amacına yönelik saptanmış temel ilkeler doğrultusunda hazırlanan modelin stratejileri kent bütününde ve lokal ölçekte önerilmiştir. Bu strateji ve öneriler:

- Kent strüktürü ve kısmi sektör projesi,
- Kısıtlayıcı önlem ve politikaları,
- Toplu taşıma modlarının geliştirilmesidir.

1. Kent Strüktürü (Metropolitan Çevre) ve Kısmi Sektör Projesi İlişkisi

Kentin bir bölümünün ulaşım sisteminin düzenlenmesi, şüphesiz tümünü de ilgilendirir. Sur dışının planlamasına etkisinin yanı sıra sur içinin de sur dışı planlamasına etkisi vardır. İstanbul'un 1/50.000 ölçekli 1980 yılı planının revize edilerek, 1994 yılında onaylanmış bir Metropolitan Alan Nazım Planı (Bkz. Bölüm 3.1.3.2) vardır. Tarihi Yarımada tüm İstanbul kentsel alanının yüzde 1,6'sını kapladığı halde, uzun yüzyıllar boyunca meydana gelen kültürel geçmişi bünyesinde barındıran ve kalıntılarını, anılarını günümüze yansıtan niteliğiyle Kent Gelişme Planı kararlarında özel bir yeri vardır. Bu nedenle hazırlanmış ve 1990 yılında onaylanmış 1/5000 ölçekli İstanbul Tarihi Yarımada Koruma İmar Planının (Bkz. Bölüm 3.1.3.3), 1994 yılında adının Koruma Planı olmasına karşın yeterli korumayı sağlayamaması ve uygulanmasında kamu yararı bulunmaması nedeniyle iptaline karar verilmiştir³ Diğer taraftan, 1980 planında MIA kabul edilen yarımada'nın 1994 planında bu işlevden çıkarılarak korunması kimliğini yitirme tehlikesi yaratacak, önerilen Yenikapı terminal noktası aşırı yüklü bir aktarma/düğüm noktasına dönüşecektir. Uygulamada bu genel olumsuzlukların giderilmesini hedefleyen Nazım Plan kararları ve buna uygun hazırlanacak Ulaşım Planlaması çerçevesinde, yeniden düzenlenecek koruma politikaları*

³ Cumhuriyet Gazetesi, "Yarımadanın İmar Planına Ret", 28 Aralık 1994.

* Tüm anıt koruma olarak, kentin korunması politikasına dayalı, 1) Bütüncül koruma zonlarının çekirdek ve kenar koruma zonları olarak farklılaştırılması, 2) Çevre-Siluet-Manzara koruma, 3) Toplumsal ortam (milien) koruma etaplarının dikkate alınması gerekir.

doğrultusunda bir sektör planı (koruma ve imar planının birlikte ele alınması)na paralel ulaşım düzenlemesi ve kentsel tasarım araştırmasından oluşan bir senteze oturtulması öngörülmüştür.

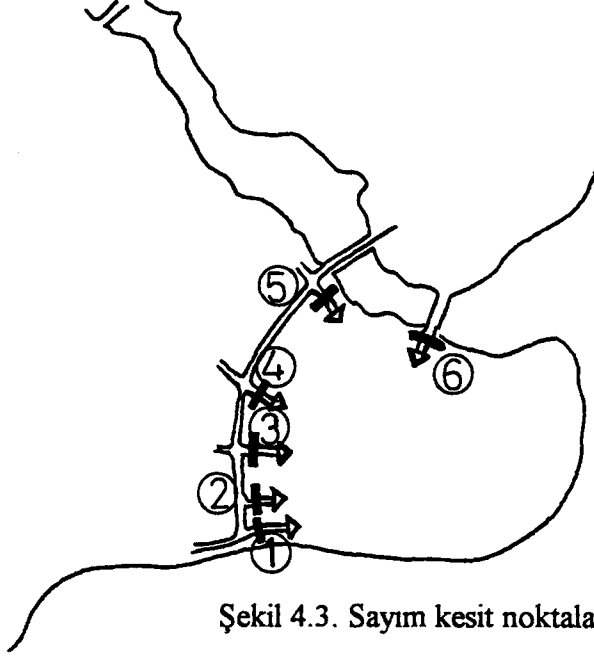
2. Özel Taşıt Girişini Kısıtlayıcı Önlem ve Politikalar

Bireysel ulaşım için yeterli olmayan yaya ulaşımına göre şekillenmiş yol ağında, genişletme operasyonları güç ve gerçekleşse dahi bir çözüm getirmeyecektir. Bu nedenle, motorlu araç girişini kısıtlayıcı ve teşvik edilmesini engelleyici önlemlerin artırılması ve yasaklar konması gereklidir. Çözüm için taşıtın değil, “insan” unsurunun rahatı, huzuru ve güvencesinin ana ilke olarak ön plana alınması zorunludur. Bu amaçla;

- Edirnekapı’da hafif metro, Topkapı (Cevizlibağ)’da çağdaş tramvay ve proje halindeki Topkapı-4.Levent metrosu, Yedikule’de banliyö hattı ile entegre sur dışı otoparklarının inşası düşünülmüştür. Sur içine Galata ve Atatürk Köprüleri girişlerindeki çevre otopark noktalarının tesbiti, gerekli alan araştırmaları sonucunda olasıdır. Sur içindeki otopark ücretlerinin yüksek, çevre otoparklarında düşük tutulması ve toplu taşıma araçlarının ücretsiz kullanımı gibi özendirici politikalar etkili olacaktır. Diğer taraftan, Tarihi Yarımada’ya giriş noktalarında etkin bir denetim düzeneği ile sınırlı sayıda motorlu araç girişi veya tek-çift plaka uygulaması ve gerektiğinde yine belli sayıda taksi ile sistemin desteklenmesi öngörülmüştür. Denetleme sisteminin iyi çalışması çevre polisine etkin bir rol verilmesi ile sağlanabilir.
- Yoğun tarihsel alana özel otonun girişinin kısıtlanması, bireysel ve mevcut kamusal ulaşım sistemleri ile taşınan yolcu sayısının raylı toplu taşıma araçlarına aktarılması önerisine dayanan alan çalışması aşağıdadır.

Yukarıda sözü edilen öneriler içinde, yoğun tarihi alana özel otonun girişinin kısıtlanması önerileri ve tekerlekli kitle taşıma araçlarının raylı sisteme dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Bu nedenle, özel ve toplu taşıma sistemleri ile taşınan yolcu sayısının raylı toplu taşıma araçlarına aktarılması esasına göre;

- Tarihi kent çekirdeğine giren altı ana koridor tesbit edilmiştir (Şekil.4.3.)



Şekil 4.3. Sayım kesit noktaları

- Bu koridorlarda, trafiğin en yoğun olduğu pik saatlerde, (sabah 8.00-9.00 arasındaki zaman diliminde) bireysel ve kamusal taşıt sayımı yapılmıştır.
- Bu sayımlar sonucunda, taşınan yolcu sayısının tesbitinde ise, iki kabulden yola çıkılmıştır:
 - 1.kabulde sayım yapılan bireysel taşıtlar için doluluk oranları İstanbul koşullarına göre,
 2. kabulde ise toplu taşıma yolcu sayılarının tamamı, özel taşıt yolcuları ise belli bir oranda değerlendirmeye alınmıştır (Bkz. Tablo 4.2.)

Bu alan çalışmasına göre; Sabah 8.00-9.00 arasındaki bir saat içinde toplam 36.465 kişi tarihi çekirdeğe taşınmaktadır. Bu sayının %20'sinin transit geçtiği kabul edilerek, 7293 yolcunun yarımada'nın yollarını sadece geçiş amacıyla kullandığını söylemek olasıdır.

Geriye kalan 29.172 yolcunun taşınması bugünkü raylı taşımanın yani tramvay sisteminin tam kapasite ile (en çok 10-12.000 yolcu/saat) çalışması halinde bile olası değildir. O halde, bu kabuller çerçevesinde, taşıma kapasitesi 30-40.000 yolcu/saat (Bkz.Bölüm 1.2.3. s.19) ile Aksaray-Sirkeci güzergahında bir metro çözümü kaçınılmazdır.

Dolmuş		Servis			Orobüsti		Servis			Mimibusu	
Yolcu Sayısı	Doluluk Oranı (kişi)	Taşıt Sayısı	Yolcu Sayısı	Doluluk Oranı (kişi)	Taşıt Sayısı	Yolcu Sayısı	Taşıt Sayısı	Yolcu Sayısı	Doluluk Oranı (kişi)	Taşıt Sayısı	Yolcu Sayısı
-	-	16	720	-	12	180	6	90	-	-	-
-	-	16	720	-	8	120	7	105	-	-	-
-	10	12	540	40-50	-	-	-	-	-	-	-
-	-	16	720	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	8	360	-	-	-	-	-	-	-	-
150	-	12	540	-	33	630	-	-	-	-	-
150	-	80	3600	-	-	-	-	-	-	-	-
150	-	%25-30	990	-	%25-30	173	-	-	-	-	-

OKUMANTASKON

- Sur içine ağır bir yük getiren bireysel taşıma sorununu azaltmak ve çözmek için bir başka önlem yaya dolaşım alanlarının artırılması ilkesidir. Tarihi kent çekirdeği ve anıtsal yoğunlaşma zonu, İstanbul'un silüetinde etkili bir rol oynayan Topkapı Sarayı-Ayasofya-Sultanahmet orta noktasının Yerebatan Caddesi ve İsmail Gürkan Caddesi'nde yaya kaldırımlarının genişletilerek Nuru Osmaniye Caddesi yaya ticaret aksı ile bütünleştirilmesi; Kapalı Çarşı aksına turistik bağlantısının güçlendirilmesini sağlayacaktır.

Ekonomik etkinliği zayıf görsel alanların (örneğin; Küçük Ayasofya ve çevresinin), Sultanahmet Meydanı'na bağlantısı üzerindeki yaya kaldırımlarının genişliğinin artırılması ile güçlendirilmesi düşünülmüştür.

Osmanlı Dönemi önemli bir ulaşım aksı olan tören yolu izlerinin dikkate alınarak, Sultanahmet-Beyazıt yaya aksının Aksaray'a ve hatta Macar Kardeşler Caddesi ile Fevzipaşa Caddesi yaya kaldırımlarının genişletilmesi (tramvay ile aynı yolu paylaşması) ile Edirnekapı'ya kadar uzatılması öngörülmüştür.

Tarihsel yarımada'daki geleneksel ticari işlevlerin bağlantılarının, Bizans'tan kalma Mese yolu ile Beyazıt Meydanı-Kumkapı ve Beyazıt Meydanı-Eminönü Meydanı iç liman-dış liman bağlantısının (halen güçlü yaya yolu olarak kullanan aksın) düzenlemesi sözkonusudur.

- Alışveriş yada ziyaret amaçlı trafik için kısa süreli park etme izni ve özel otoların hızlarının sınırlandırılması (30 km/saat) gereklidir.
- Yarımada'yı korumaya yönelik desantralizasyon uygulamaları ile, bazı imalat ve ticari işlevlere hizmet eden servis trafiğinin (motorlu araçların), çevreye zararlı etkileri ortadan kalkacaktır. Ancak, sözkonusu geleneksel işlevler sur içinin karakterini yansıtır. Bu nedenle, olumsuz etkisi fazla olan işlevlerin tamamen sur dışına çıkarılmayıp sembolik de olsa korunması ve mal taşımacılığına yönelik ticari trafiğin belirli saatler (örneğin; 19.00-22.00 veya 6.00-10.00) arasında girişine izin verilmesi uygun görülmüştür.

3. Toplu Taşıım Modlarının Geliştirilmesi

Toplu taşıım sisteminin ağırlık noktasını oluşturan otobüs taşıımacılığının özel oto ile aynı yolu paylaşması nedeniyle düşük hızla hareket etmesi sorununu gidermek amacıyla sur içinde, bir raylı sistem ağıının inşa edilmesi önerilmiştir. Hem İstanbul'unun tarihi yarımada'yı toplu taşıım sistemi ile kullanım olanağının artırılması hem de İstanbul konuğunun (24 saatten fazla konaklayacak turistin/yabancının) sur içini algılayabilmesi için mevcut (çağdaş) tramvaya yeni hatların eklenmesi gerekir. Böylece Fevzipaşa Caddesi (eski yani 1950'lerdeki tramvay hattı), Atatürk Bulvarı boyunca Unkapanı-Surlar arasındaki Haliç kıyısı ve Yenikapı-Yedikule arasındaki Marmara kıyısına paralel tramvay hattının motorlu taşııt ile aynı yolu paylaşması öngörülmüştür.

Bizans ve Osmanlı Dönemi tarihsel değerlerin yoğun olduğu Unkapanı-Aksaray-Yenikapı aksının doğu tarafında (Eminönü ilçesinde);

- Kısa vadede ve düşük maliyetli çözümler olarak;

“Çağdaş” diye adlandırılan ve Sirkeci aktarma noktasına kadar uzanan tramvay hattının Haliç sahili boyunca ileriye devam ettirilmesi yani Aksaray (Forum Bouis) ve Unkapanı (Platea Kapısı) arasında at nalı biçimini alması düşünülmüştür. Bu tramvay yolunun, önerilen Atatürk Bulvarı üzerinde yer üstü raylı hareket aksı ve henüz proje aşamasındaki ve gelecekte uygulanacağı varsayılan metro ile entegrasyonu düşünülmüştür (Şema 4.2).

- Uzun vadeli ve ideal çözümler için ise;

Trafiğin tarihi merkeze girmeden uzaklaştırılması amacıyla, Atatürk Bulvarı boyunca ve sahil yolunda bir ring çevre tramvay yolu ile merkeze gelen trafiğin dağıtılması sağlanacaktır. Diğer taraftan, Aksaray-Sirkeci arasında uygulanması önerilen yeraltı raylı sistemi (metro), bugünkü hafif metronun uzantısı olarak düşünülmüştür. Böylece, tarihi dokuyu kesen ve silüette de fiziksel çevreye uyumsuz mevcut tramvay hattının olumsuz etkileri dışarı atılacaktır. Bu çözüm ile yarımadayı sadece transit amaçla kullanacaklar için, hem hızlı ve güvenceli bir erişilebilirliğin sağlanması, hem de metro kazısı sonucunda ortaya çıkacak arkeolojik bulguların terminal noktalarında (örneğin; Beyazıt ve Aksaray'da) sergilenmesi olasıdır (Şema 4.3).

Bu özellikli alan için önerilen metro hattının gerçekleşme şansına yönelik şöyle bir genel maliyet tahmini saptanmıştır. Yaklaşık 3 km.lik yeraltı metrosunun 4 istasyon ile bakım ve

depolama tesislerinin; inşaat, kamulaştırma ve işletmeye açılış giderlerinin 153 milyon, taşıtların ise 30 milyon A.B.D. dolarına ulaşacağı tahmin edilmektedir*. Önerinin fizibilitesi açısından ekonomik ve mali değerlendirmesi, teknik etüdler için detaylı araştırmalar zorunludur.

- İşletmedeki raylı toplu taşıma sistemlerinin iyileştirilmesi Sirkeci-Halkalı hattında çalışan ve Tarihi Yarımada'ya da hizmet veren yakın çevre (banliyö) taşımacılığının hızlandırılması ve bireysel ulaşım ile taşınan yolcu sayısının bu sisteme aktarılması ile kapasitesi arttırılacaktır. Modernizasyonun yanısıra, etki alanlarının 450 m.yi aşmadığı yeni terminal noktaları eklenmesi öngörülmüştür.

- Toplu taşıma modlarının entegrasyonu

Metro, tren, tramvay ağlarının bütünleşmesi ile minibüs, dolmuş, taksi ve özel taşıma kullanımına gerek duyulmayan hızlı, güvenceli ve ekonomik, özendirici bir toplu taşıma sistemi gerçekleştirilmesi ile çok çeşitliliğinin getirdiği karmaşa yerini net ve açık bir düzene bırakacaktır.

- Raylı kamusal taşıma tamamlayıcı sistemler

Tarihi Yarımada'da genelde doğu-batı doğrultusunda raylı bağlantıları düzeyde destekleyici ve lastik tekerlekli araç (otobüs) ağının esas alınması düşünülmüştür. Ayrıca, tarihi bölgede metro ve tramvay duraklarına yürüme mesafesini aşan kesimlerde ve zamanı kısıtlı olan yada yürüyemeyecek durumdaki kullanıcılara hizmet amacıyla çevreye zarar vermeyen mini otobüsler işletilecektir.

Geleneksel ticari işlevlerin bağlantıları amacıyla halen güçlü yaya yolu olarak kullanılan aksta, arazi üzerindeki (yaklaşık) %12-15 eğim engelini aşılmasına yardımcı bir düzeneğin geliştirilmesi düşünülmüştür. Bu düzenek; Haliç'ten Marmara kıyılarına doğru uzanan Bizans Dönemi'nden kalma Mese yolunu iki ayrı noktada dik kesen (Bölüm 2'de incelenen Budapeşte-Kale örneğindeki gibi ve Karaköy-Beyoğlu tüneli mekanizmasına benzer) dişli tramvay-kamusal taşıma türüdür. Böylece; ticari etkinliklerin güçlendirilmesinin yanısıra, tarihsel dokudaki vista (manzara) noktalarının sahille ilişkisi

* Bu değerler, Topkapı-4.Levent metrosunun maliyet hesaplarından yola çıkılarak saptanmıştır.
Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Boğaz Demiryolu Tüneli Geçiş ve İstanbul Metrosu-Özel Rapor, 15 Haziran 1988.

tarihsel bölgedeki kültürel ve görsel değerleri vurgulamak ve süresi kısıtlı kullanıcıların bu olguları algılamasını kolaylaştırmak için hafif strüktürlü taşıma araçlarının işletilmesi gerekir. Bu amaçla, önemli odak noktaları arasında hizmet verecek Budapeşte kale içi kesiminde ve Viyana tarihi merkezdeki örneklere benzer küçük otobüsler (yada mini trenler) ve buna ek olarak fayton düşünülmüştür. Fayton bilindiği gibi 19.Yüzyıl ikinci yarısı ve 20.Yüzyıl başı arabasıdır*. Turistik amaçlı kullanılacak bu araç türünün terminal ve durak yerleri geçmişte olduğu gibi Eminönü Meydanı, Sirkeci İstasyonu önü, Sultan Ahmet Meydanı, Beyazıt, Aksaray Meydanı ve gerektiğinde Fatih, Edirnekapı olarak saptanmıştır.

4. Aktarma/Terminal Noktalarında Düzenlemeler

Tarihi kent çekirdeğindeki yolcu akımının yoğunluğunu azaltmak amacıyla; Sirkeci Garı'nın sadece yakın çevre (banliyö) ulaşım olgusu için kullanılması ve uzak çevre raylı taşıma ana terminalinin ise sur dışında (Yedikule çevresinde) yerleştirilmesi öngörülmüştür. Bu noktadan kent merkezine, hızlandırılmış banliyö veya proje ve kısmen inşa aşamasındaki Topkapı-4.Levent metrosu yada sahil yolu tramvayı ile erişilecektir.

Raylı ve deniz taşımacılığının önemli düğüm noktaları niteliğindeki Yenikapı, Sirkeci ve Eminönü'nde; yeraltı ve yerüstü kentsel bağlantılarının (K.Lynch'in söylemine göre anahtar öğelerin), tasarım/uygulama kararları çerçevesinde çözümlenmesi düşünülmüştür. Ayrıca, Aksaray düğüm noktasında; Millet Caddesi üzerindeki (çağdaş) tramvay hattından Vatan Caddesi altındaki metro istasyonuna erişilebilirlikte kullanıcıların güvenli ve rahat aktarma yapmalarını sağlayacak detaylı çalışmalar zorunludur. Önerilen Aksaray-Sirkeci metrosunun; Aksaray, Beyazıt, Sultanahmet ve Sirkeci'deki yer üstüne çıkış noktaları ile yakın çevresindeki meydan düzenlemelerinde, yaya dolaşım alanlarının ağırlıklı olduğu çözümler (yarışma düzenlenmesi şeklinde) öngörülmüştür. Söz konusu noktalarda ve Eminönü Meydanı'nda özel kullanıcılar için rampalı çıkışlar, yürüyen merdivenler (mevcut olanların -örneğin; Aksaray yeraltı çarşısındaki gibi- onarımı ve sürekli çalışır halde tutulması) yada asansörlerin yerleştirilmesi önerilmiştir.

* GÜLERSOY, Ç., s.37, 38.

Tasarım kararlarının temel amacı, fiziksel tarihi çevre görsel değerleri ile uyum ve eşgüdüm sağlamaktır. Metro durakları uygulamalarında; yönlendirme/bilgilendirme öğelerinin grafik ifadesi, renk ve semboller, oturma birimleri, çöp kutuları, satış birimleri, turnikeler vb. görsel yapılaşmaların tasarımında eşgüdüm ve standartlaşma getirilmesi zorunludur.

Tramvay ve otobüs duraklarının tasarımında; durak renkleri ve levhaların grafik ifadeleri, çöp kutuları, satış ve oturma birimleri vb. görsel yapılaşmalarda karakteristik/değişmez kararlar dikkate alınacaktır. Bu kararlarda; eşgüdüm ve standartlaşmanın ön planda yer alması ve görsel oluşumlarda hafif, saydam malzemelerin tercih edilmesi düşünülmüştür. Ayrıca, toplu taşıma özendirici afiş ve duyuruların tasarımı için de grafik standartları belirlenecektir.

Yıllık hatta aylık zaman bazındaki verilerin, bir Data Bankası sistemine (kent bütünü için oluşturulacak merkezi sistemin alt birimine) sürekli girdi olarak işlenmesi sonucu elde edilen grafik ifadeye dayalı planların, 3.boyut ile ilişkisi kurularak hat/güzergah ve durak tasarımlarının çevreye uyumu sınanacaktır (Şekil 1,2).

5. Çevre Sağlığı ve Yaşam Kalitesinin İyileştirilmesine Katkı

Çevre duyarlılığı ilkesinden hareketle, bakımsız konut alanlarında (örneğin; Sultanahmet-Aksaray arasında Cankurtaran, Kadırga, Kumkapı ve Haliç'e bakan kesimde- Vefa'da) yada konutun ticari işlevlere dönüştüğü Çarşıkapı-Beyazıt aksının güneyinde - Gedikpaşa, Lale, Langa ve çevresinde, motorlu taşıt yolları daraltılacak ve yaya kaldırımları genişletilecektir.

Sur içinde ikincil merkez olarak adlandırdığımız Fatih ilçesindeki yoğun konut alanlarında; yaya yolları yaygınlaştırılıp eğitim, sağlık, alt merkez ve yeşil alan gibi kentsel donatımlarla bütünleştirilmesi öngörülmüştür.













Toplu taşıma modlarına (banliyö treni, tramvay, otobüs veya metro türü araçlara) en çok 500 m. yürüme mesafesi ile erişilebilirlik sağlanacaktır.

Yaya yollarının yanısıra, çevreye olumsuz etkileri en az olan bisiklet ulaşımını geliştirici çözümlerin gerekli olduğu düşünülmüştür. Böylece, topoğrafyanın elverişli olduğu kesimlerde Cankurtaran ve Kadırga'da, Fatih, Fındıkzade, Samatya ve çevresinde bisiklet kullanımını geliştirici önlemlerin alınması uygundur. Özellikle konut-işyeri ve

konut-okul yolculuklarında bisiklet kullanımını özendirici çözümler getirilmesi önerilmiştir. Bu önerinin gerçekleştirilmesine yönelik, bisiklet yolları inşası, park yerleri, tüm ulaşım sistemi içinde bisikletlere ayrıcalık ve öncelik sağlayacak (trafik ışıkları ve işletme biçimleri ile) düzenlemeler gereklidir. Bisikletin, konut alanları ile Haliç ve Marmara kıyıları rekreasyon alanları ilişkisi için bir spor ve eğlence aracı olarak kullanımının yanısıra, daha da önemlisi bir ulaşım biçimi olarak vurgulanması kabul edilmiştir.



KENT STRÜKTÜRÜ İÇİNDE, KİTLE ULAŞIM
SİSTEMİ GELİŞME ŞEMASI
(Uzun vadeli ve ideal çözüm)

-  Tarihi odak noktaları
-  İstasyon-durak etki alanları (450 m)
-  Yakın çevre (banliyö) hattı
-  Metro hattı
-  Tramvay hattı
-  Otobüs hattı
-  Dişli tramvay
-  Mini otobüs
-  Yaya akşaları ve bölgeleri
-  Trafikî rahatlattırılacak alanlar
-  Terminal aktarma noktaları
-  Metro çıkışları
-  Deniz ulaşımı bağlantısı
-  Turist otobüsleri park yeri



0 500 m 1 km

Şema 4.2.

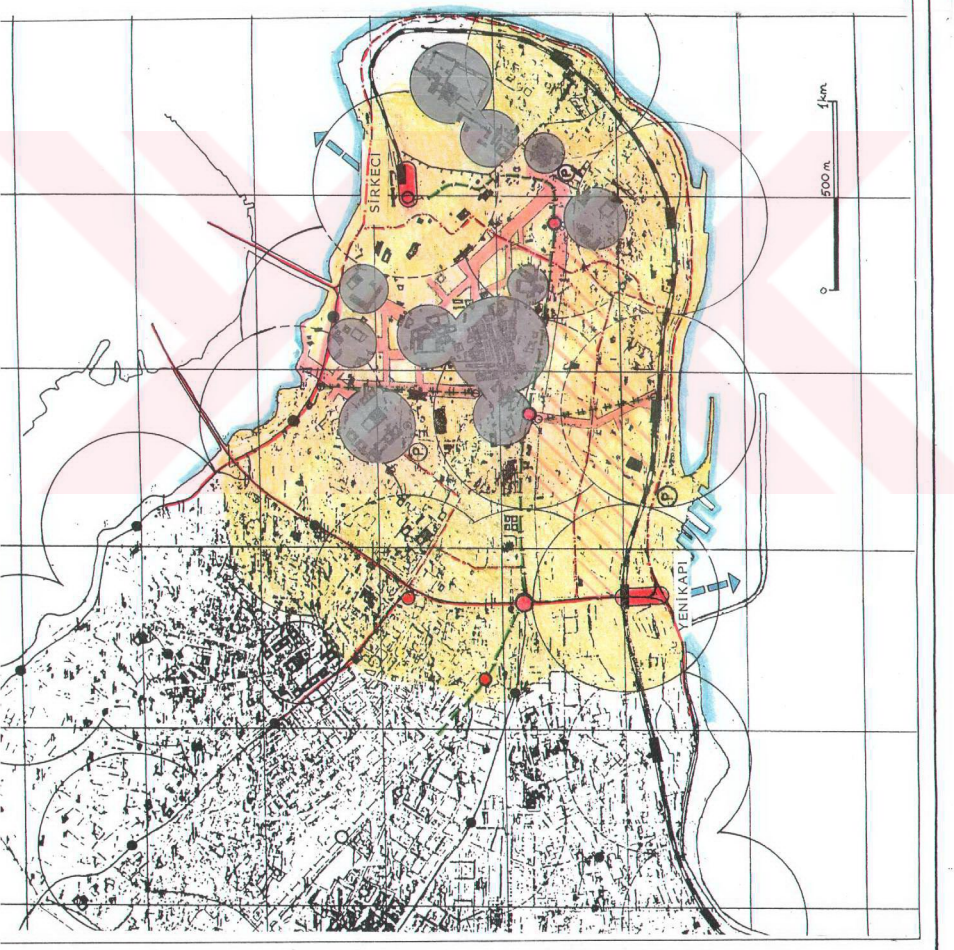
GELENEK
İSTANBUL SUR İÇİ
KENT STRÜKTÜRÜ İÇİNDE, KİTLE
ULAŞIM SİSTEMİ GELİŞME
STRATEJİSİ
(Uzun vadeli ideal çözüm önerisi)

- Tarihi odak noktaları
- Terminal noktaları (İstasyon-
durak) etki alanları (450 m)
- ULAŞIM MODLARI
- Yakın çevre raylı (banliyö) taşıması
- Metro
- Tramvay
- Otobüs
- Dişli tramvay
- Mini Otobüs
- Yaya aksları ve bölgeleri
- Trafik rahatsızacak alanlar
- Terminal/aktarma noktaları
- Metro çıkışları
- Deniz ulaşım bağlantısı
- Turist otobüsleri park yeri



Bilge ULUSAY, Haziran 1994

(Şema 4.3)



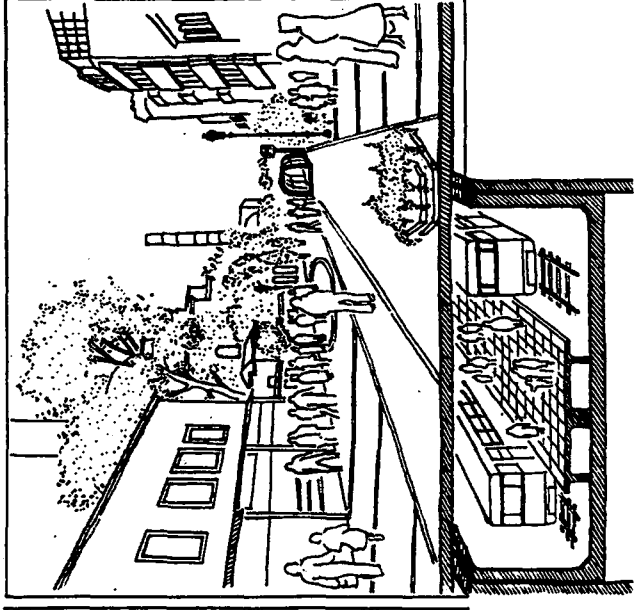
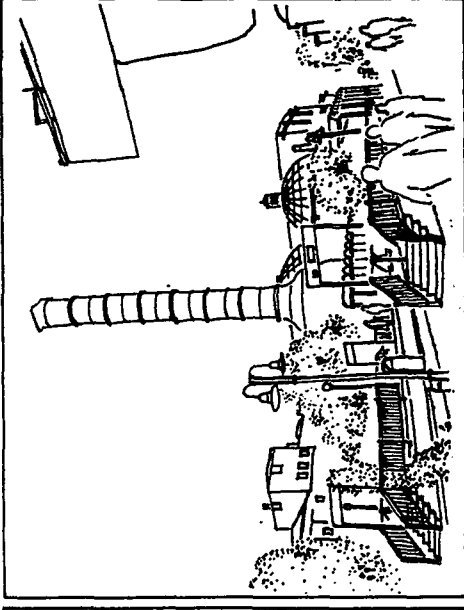
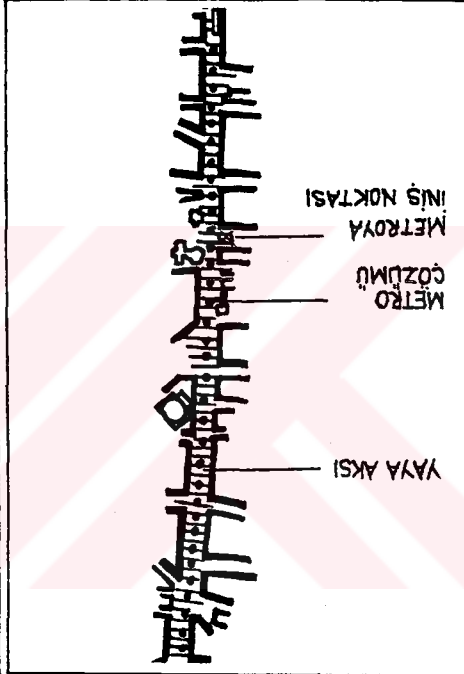
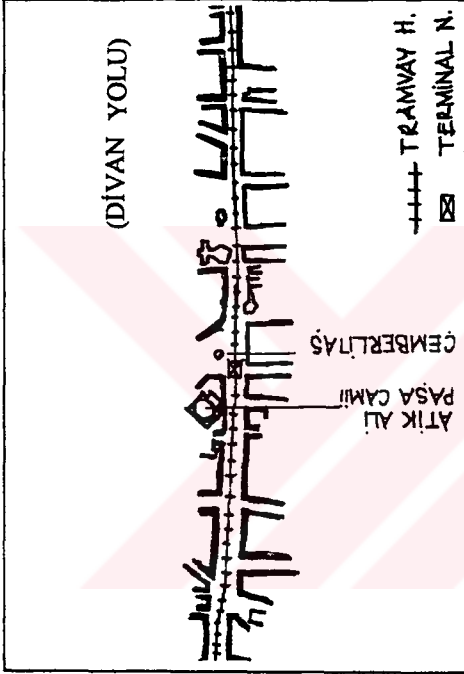
BİZANS DÖNEMİNDE KALMA MESE AKSİ SULTANAHMET-BEYAZIT KESİMİ

SORUN

- ÇAĞDAŞ TRAMVAY VAGONLARI; ÇEMBERLİTAŞ, CAMİ, MEDRESE VB. TARİHİ ANITLARIN GÖRSEL ÖZELLİĞİNİ OLUMSUZ ETKİLEMEKTEDİR.
- YÜKSEK PLATFORMLU (80-85 cm. yükseklikteki) TERMINAL NOKTALARINDA ÖZEL KULLANICI GRUPLARININ GEREKSİNİMLERİNİN DİKKATE ALINMAMASI

ÇÖZÜMLEYİCİ ÖNERİLER

- SULTANAHMET-BEYAZIT MEYDANI AKSİ (DİVAN YOLU) TAMAMEN YAYA AKSINA DÖNÜŞTÜRÜLMESİ. DÖŞEME KAPLAMASI VE KENT MOBİLYASI TASARIMINDA; ÇEVREYE UYGUN RENK VE MALZEME SEÇİMİ.
- METROYA İNİŞ NOKTALARINDAKİ YÖNLENDİRME /BİLGİLENDİR-ME ÖĞELERİNİN GRAFİK İFADESİ, RENK VE SEMBOLLERDE ÇEVREYE UYUM, TASARIMDA EŞGÜDÜM VE STANDARTLAŞMA



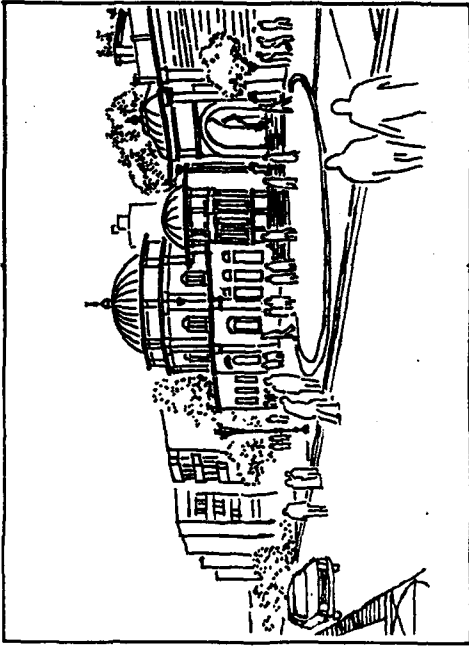
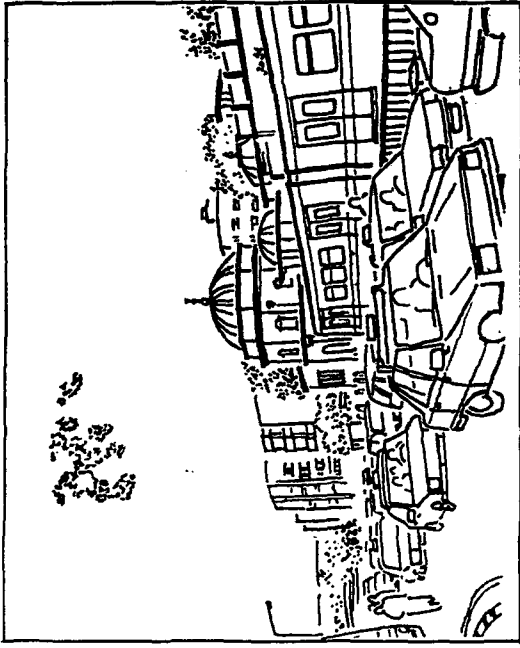
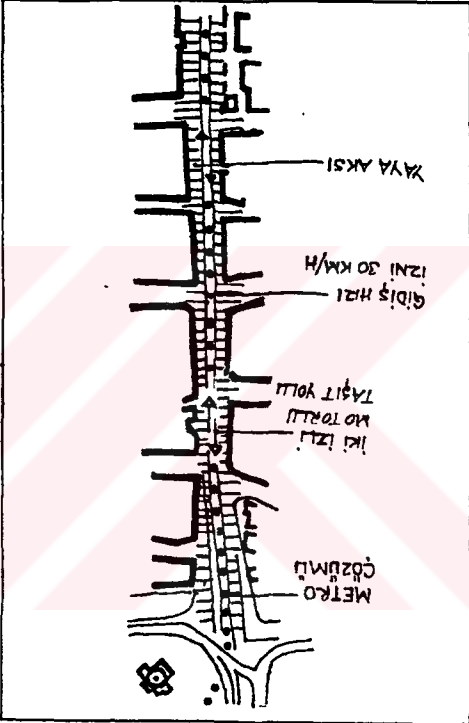
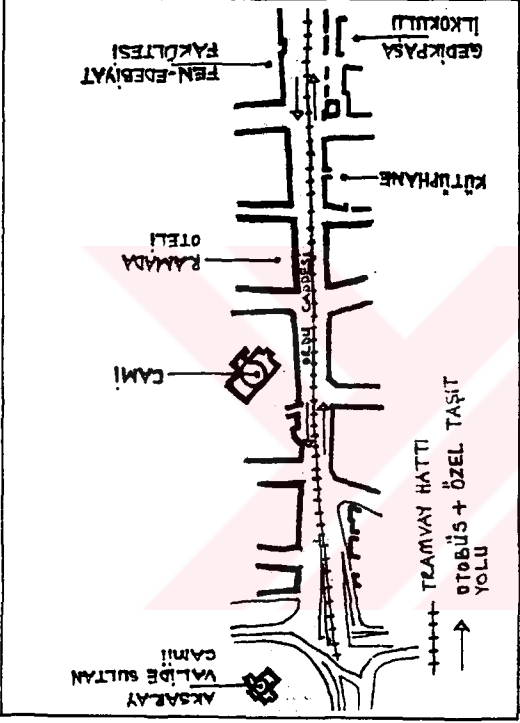
BİZANS DÖNEMİNDEN KALMA MESE AKSI AKSARAY-BEYAZIT KESİMİ (ORDU CADDESİ)

SORUN

- YOL PROFİLİ YOĞUN TRAFİK İÇİN DARDIR.
- "ÇAĞDAŞ TRAMVAY" DİYE ADLANDIRILAN TOPLU TAŞIM SİSTEMİ TARİHİ BÖLGEYİ KEŞMEKTEDİR. BU HATTA ÇALIŞTIRILAN METRO VAGONLARI ÇEVRE ÖLÇEĞİNE UYUMSUZ VE ÜRKÜTÜCÜDÜR.
- TRAMVAY, OTOBÜS VE ÖZEL ARACIN AYNI YOLU PAYLAŞMASI TRAFİK SIKIŞIKLIĞI YARATMAKTADIR.

ÇÖZÜMLEYİCİ ÖNERİLER

- ORDU CADDESİ'NDE MOTORLU TAŞIT YOLUNUN (6 İZDEN 2 İZE) DARALTILMASI.
- YAYA KALDIRIMLARI İKİ TARAFTA GENİŞLEYECEK, DÖŞEME KAPLAMASI VE KENTSEL MOBİLYALARIN TASARIMINDA ÇEVREYE UYGUN STANDARTLAŞMA GETİRİLMESİ.
- HAFİF METRO HATTININ UZATILMASI
- BİREYSEL ULAŞIMIN HIZ (ÖRNEĞİN; 30 KM/SAAT İLE) SINIRLANDIRILMASI.



4.BÖLÜM KAYNAKLARI

CUMHURİYET Gazetesi, “Yarımadanın İmar Planına Ret”, 28 Aralık 1994.

İZMİR Büyükşehir Belediyesi, “Bahribaba, Konak Meydanı ve Kordonboyu Sit Alanları-Koruma Geliştirme İlke ve Esasları” Master Plan Raporu, İzmir:1995.

KRUECKEBERG, Donald A. ve SILVERS Arthur L., “Urban Planning Analysis: Methods and Models”, New York: John Wiley and Sons, 1974.

SEMSROTH Klaus, “Stadtildanalyse als Beitrag zur Studterneuerung”, Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Heft 5/1973.



SONUÇ ve ÖNERİLER

Tarihi merkezlerde kullanıcı yoğunluğunun artışı bağlamında motorlu trafiğin oluşturduğu ulaşım sorunları, kent bütünündeki durum ile paralellik gösterir.

Planlamada İstanbul metropoliten kentinin doğrusal gelişimi öngörülmesine rağmen hızlı nüfus artışı denetlenememekte ve çevre yerleşmelerin etkisiyle kent kuzeye doğru genişlemektedir. Bunun yanı sıra, amacına uygun olmayan alan kullanımları, imar planında yoğunluk arttırımı, endüstrileşme ile trafik ve alt yapı yetersizliklerinin getirdiği çevre sorunları, yeşil ve dinlenme alanlarının eksikliği, çalışma-barınma bölgeleri arasındaki yolculuğun ortalama 3-4 saat sürmesi vb. sorunlar gün geçtikçe kent yaşamını güçleştirmektedir.

Motorlu trafikten arınmamış, entegre olmamış karmaşık bir taşıma sisteminin neden olduğu trafik sıkışıklığı, meslek çevreleri, politika ve basın için sürekli bir tartışma konusu olmuştur. Sorunları çözümleyici bir kamusal ulaşım politikası ve Nazım Plan ile bütünleşmiş bir ana ulaşım planı araçları yoktur, finansal kaynaklar akılcı kullanılmamaktadır. Bugüne kadarki uygulamalar konusunda kamuoyu yeterince bilgilendirilmemiş ve kullanıcı istekleri dikkate alınmamıştır.

Seçilen örnek alan Tarihi Yarımada'da, istatistikler son beş yıllık (1985-90) dönemde yerleşik nüfusta eksilme olduğunu göstermekte, buna karşın gün boyunca bu bölgenin yoğun bir şekilde kullanıldığı gözlenmektedir. Bazı imalat ve ticari işlemlere hizmet veren yük trafiği hem hava kirliliği yaratır, hem de tarihi yapılara zarar verir.

Motorlu taşıt sayısının artması ve kent merkezine özel oto ile ulaşmak isteği genişletmeye olanak vermeyen (geleneksel dokunun yapı adaları çevresindeki) yol ağının zorlamaktadır. Yüksek kapasiteli raylı sistemlerin geliştirilmesi eylemi, tarihi merkez dışında başlatılmıştır. İşletilen taşıtları ve yol ayırıcı elemanları, terminal noktaları ile çevre estetiğini olumsuz etkileyen ve tarihi çevre görünümünü zedeleyen tramvay hattında farklı kullanıcı gruplarının gereksinimlerinin gözönüne alınmadığı belirlenmiştir. Yarımadanın geçiş alanı olarak kullanımı, tarihi odak noktalarının otopark alanına dönüşmesi ve kent turizmi için gerekli otobüs park yerleri ile yaya dolaşım alanlarının yetersizliği gözlenmiştir. Proje ve uygulamalarda tasarım ölçütlerinin dikkate alınmadığı saptanmıştır. Söz konusu tasarım

koşulları koruma-geliştirme bilincinin güçlendirilmesi, kentsel öğelerin birbiriyle uyumu, boyutlar arasındaki orantı, çözümlerin birbiriyle bütünleşmesi, sağlıklı çevre ve yaşam kalitesini arttırmaya katkı ve çevrenin algılanmasında netlik vb. ilkeleri ile belirlenmiştir.

Günümüzde ve gelecekte oluşacak yerel ölçekte kent bütününde benzerlik taşıyan sorunu kısaca “fiziki çevrenin köhneleşmesi ve sağlıklı bir yaşam ortamı oluşumu” olarak yineleyelim.

Bir kentsel merkezde, uluslararası ve ulusal önemini sürdüren tarihi yapılar bütünlüğüne ve karakterine zarar vermeyen bir erişilebilirlik tarzı amaçlanmalıdır. Yeni çözümlere açık ve benimsenen, eskiyi de koruyan ve yaşatan önermeler getirilebilir. Bu etkinliklerin mevcut durumu iyileştirmeye ve olumlu yaşam çevrelerinin oluşumuna katkı sağlaması ana amaçtır. Bu nedenle öncelikle kullanıcı isteklerinin belirlenmesi gerekir.

Kentsel işlev verilerinin fiziksel, ekonomik, toplumsal, kültürel, teknolojik ve siyasi boyutta tanımlanması ise bu istemlere yanıt verilmesine yardımcı olacaktır.

Çalışmada elde ettiğimiz sonuçlar, yarımadadaki kentsel aktiviteleri kullanan tipleri “turist, yerleşik nüfus, sur içini MIA işlevi nedeniyle ve geçiş alanı olarak kullananlar” olmak üzere dört ana grup olarak vermektedir.

Fiziksel düzenlemelerdeki karar verme aşamasında elde edilen analitik verilerin değerlendirilmesi ve bu verilerin çeşitlendirilerek kapasitesinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu yaklaşımla tanımlanan tarihi merkez kullanıcıları, 24 saat yada 24 saatten fazla ülkede kalan turistler, ailesi ile veya ailesiz yaşayan (çalışmak amacıyla gelenler yada öğrenciler) yerleşik nüfus, ticari-yönetim-yargı gibi geleneksel MIA işlevlerini kullananlar, bu alanda ulaşım türü (modu) değiştiren veya dinlenmeden, beklemeden, durmadan (transit) geçenler şeklinde kademelendirilmiştir.

Turizm, kültür, yönetim, eğitim, yargı, ticaret, konut ve sağlık olarak tanımlanan ve yarımadanın kimliği için temel oluşturan işlevlerin Bizans Dönemi’nden beri aynı mekanları tercih ettiği ve bu mekanlar çevresinde geliştiği görülmektedir. Bu işlevlerin çeşitlendirilmesinin ve alt grupların tanımlanmasının araştırmanın ilerletilmesine ve geliştirilmesine yararı olacaktır. Örneğin; turizm etkinlikleri; saray, müze, turistik eşya satışı, sergi, gösteri, eğlence vb. , kültürel öğeleri; müze, kitaplık, sergi ve konferans etkinlikleri, kültür merkezi, kongre, toplantı, fuar alanları vb. ifade eder. MIA işlevleri ise, il ve yerel

yönetim, basın-yayın-haber alma bürosu, yargı eylemi ile ilişkili iş yeri, yazıhane ve bürolar olarak alt gruplara ayrılır.

İhtisaslaşmış ticari birimler, toptan ve perakende satış işlevi, fotoğrafçılık, beyaz eşya, kırtasiye, giyim yada imalat işlevleri (bakır, deri, hediyelik eşya, ayakkabı, tekstil imalatı vb.) ve bunların satışının yanısıra konaklama için otel, pansiyon vb. sayılabilir. Eğitimin çeşitlenmesi içinde üniversite ve meslek eğitimi, temel eğitim bulunur. Sağlık hizmetleri ile yüklü alanların kademelenmesinde hastane, klinik, eczane, eğitim-öğretim birimleri, tedavi, röntgen, depo türlerini arttırmak olasıdır.

Fiziki çevre sorunları ve mevcut durumun iyileştirilmesi amacı çalışmanın ağırlık noktasını oluşturur. Bu amaç için ulaşım sorunlarının çözülmesi ve mevcut sistemlerin geliştirilmesi ise bir odak araçtır. Bu belirleyicilerden sonraki aşamada erişilebilirliğin kullanıcıların niteliğine göre farklılaşması kabulüyle, hedefin tesbiti için analiz tablosu kullanıcının tercih ettiği ve işlevin oluşturduğu ulaşım modlarının tartışılması sonucunu verir. Dolayısıyla ilk kullanıcı grup içinde yer alan ve gemiyle ülkeye gelip kısa süre kalan turistler, deniz aracından tarihi odak noktalarına özel otobüs yada taksi ile ulaşmak isterler, ikinci tip yani 24 saatten fazla kalanlar ise yerleşik nüfus gibi kentsel ulaşım araçlarından yararlanır yada yürümeyi tercih ederler. Ticari işlevleri kullananlar ise, genelde zirve saatler öncesi ve sonrasında (7.00'den önce ve 19.00'dan sonra) tramvay, otobüs, minibüs, dolmuş veya özel oto ile ulaşırlar. Yönetim, eğitim, yargı vb. gibi kamusal işlevleri kullanan grup sabah 9.00'dan önce, akşam ise 17.00'den sonra (servis otobüsü dahil olmak üzere) toplu taşıma modları ile seyahat etmektedir. Diğer bir grup ise, alanda ya farklı toplu taşıma araçları arasında aktarma yapar, yada bireysel araç veya otobüs ile transit geçerler.

Kent planlamanın bir çalışma alanı olan kentsel tasarımın görevi; günlük yaşam çevresinde insanın manevi değerleri, davranış biçimi, beklentileri, ilgi ve isteklerinin şehircilik planlama sürecinde dikkate alınması ve bütünleştirilmesidir.

Bu bakış açısındaki analitik araştırmanın kapasitesini arttırabilmek için birçok veri dikkate alınmalıdır. Kullanıcı tiplerinin çeşitliliklerinin (gelir durumu, eğitim, kültür düzeyi vb. etkenlere göre), yaşam biçimi, tercihler konusunda bilgi toplamak ve ayrıntılandırılmış işlev türlerinin gerektirdiği ulaşım tarzı gibi girdileri arttırmak önemli bir süreç, zaman, bütçe ve emek gerektirir. Gerekli koşulların sağlanarak araçların belirlenmesi yararlı olacak, bulguların güvenilirliğini arttıracaktır.

Metropolitan kentin tarihi merkezinde tanımladığımız belli bir kentsel işlev ve bu işlevin kullanıcısının belirli bir ulaşım modu olduğu varsayılmıştır. Kullanıcı tipleri, işlev türleri ve istenen ulaşım modu ile ilgili veriler ve saptanan çeşitli varsayımlar araştırma gerektiren noktalar için hipoteze dönüştürülür ve kurulan hipotezlerin test edilmesi gerekir.

Çalışmanın yöntemi olarak, farklı kullanıcı tiplerinin davranışı ve beklentilerinin ilke alındığı bir seçim yapılmıştır. Bu seçimde Camillo Sitte'nin tarihi ortamdaki kent tasarımlarının gözlemci ve kullanıcı üzerindeki etkisinin daha fazla dikkate alınması önerisi yardımcı olmuştur. Ulaşım gibi teknik bir konu ile fiziki özellikteki (esnek olmayan) tarihi kent dokusu arasındaki ilişkinin esnek (elastiki) ve demokratik bir yaklaşımla kurulması benimsenmiştir. Diğer bir deyişle, normatif (belli bir norm, standart veya kurala oturtulan) yöntemden davranışçı yaklaşıma geçiş sözkonusudur. Bu arayışta, planlama yazınında bilinen bir model çıkış noktasını oluşturmuştur. Bu modelde bir yerleşme biriminde konut ve eğitim işlevleri arasında ve merkezi bir konumda yeşil alan düzenlemesi ve bu alan içinden çevre işlevlere bağlantı düşünülmüştür. Ancak uygulamada, bir planlama kararı değil, o çevrede yaşayan insanların seçtikleri yönlenme etkili olmuştur. Bu bağlamda, normatif esaslı yöntemden "insan" unsurunu temel alan ve "toplu taşıma öncelikli" davranışçı bir model denemesinde ulaşım düzenlemelerinin gözlemci ve kullanıcı üzerine etkisinin gözönünde bulundurulması gerekir. Kendini empoze eden (zorla kabul ettiren) değil benimseten bir model denemesinde katılımcılık ilke edinilmiştir ve modelin işleyişi yeterli veri elde edilmesine bağlıdır. Seçilen bu yöntem kentin her alanında uygulanabileceği gibi, uzlaşmacı bir tutumla tarihi çevrede de geçerli olacaktır. Böyle bir model denemesinde zorluk, seçilen özellikli alan içinde fiziki sınırlayıcıların fazla olmasından kaynaklanır. Örneğin; çalışma bölgesi sit koruma alanı içinde bulunur, ulaşım akslarındaki kapasiteyi (tüm trafiği içine alacak sınırı) arttırmak için yeni yol açmak olası değildir ve Bizans Dönemi'nden beri genelde aynı yerleri tercih etmiş geleneksel işlevlerin yerlerini değiştirmek zordur. Ayrıca, karayolcu yaklaşımla sadece taşıtların rahat hareket etmesini amaçlayan ulaşım çözümleri ve meydan düzenlemelerini değiştirmek zordur.

Diğer taraftan, kullanıcı isteklerinin çok fazla dikkate alınması olumsuz sonuçlar doğurmaz mı? şeklinde bir soru akla gelebilir. Bu isteklerin yerine getirilmesi bedelinin ödenmesi koşuluyla gerçekleşebilir. Örneğin; bir ticari mülk sahibi özel otosu ile iş yerine ulaşmak isterse belli bir park yeri ücretini (kent merkezi dışındakine göre daha yüksek bir ücreti)

ödemek koşuluyla bu isteğini gerçekleştirebilir. Diğer taraftan herkes arabayla merkeze gitmek isterse, ortalama ücretten en az 3-4 misli daha fazla park yeri parası ödeme koşulunu yerine getirmek zorundadır. Yarımada'nın tek alışveriş yaya aksı olan Nuruosmaniye yaya yolunun, yeniden trafiğe açılması isteği üzerine halk oylamasının yapılması başka bir örnektir. Ayrıca, alandaki hareket kanallarında ulaşım yoğunluğu yaratan bazı işlevlerin (imalat, sağlık ve yönetim, yargı gibi) merkez dışına çıkarılması, yani bu işlevlerin yer değiştirmesi sözkonusu olabilir. 15-20 yıllık bir süre içinde bu yörede planda da öngörüldüğü gibi turizm ve kültür işlevlerinin ağırlık kazanacağı ve bunun dolayısıyla erişilebilirliği de etkileyeceği düşünülebilir.

Tarihi fiziki çevreyi ulaşım boyutu içinde değerlendirmeye dayanan sorunun çözümü için;

- davranışçı yani “insan” unsurunun beklentilerini ilke edinen bir yaklaşım izlenmeli ve “yaşam biçimi” daha iyi tanımlanmalı,
- analiz iyi yapılmalı ve çevre ile kullanıcı arasındaki değişken etkiler için üç boyutlu araştırmalarla veri sayısı artırılıp “analiz kapasitesi” genişletilmesi.
- yerinde gözlem, anket ve görüşme (mülakat) yöntemine dayalı (olabildiğince bire bir) araştırmalarla “envanter” çıkarılmalı,
- üst planlama kararlarına uygun ve sorun noktalarının belirlenmesine dayanan ulaşım düzenlemeleri fiziki, ekonomik ve sosyal altyapı boyutları içinde değerlendirilmeli,
- Nazım Plan ile Ulaşım Planlaması kararları doğrultusunda yeniden düzenlenecek koruma-geliştirme amaçlı bir “sektör planı” (koruma ve imar planı bütünleşmesi-kısmi plan) ile “tasarım projesi” hazırlanmalı,
- hazırlanan plan ve projelerin uygulanması aşamasında yerel yönetimlerde korumaya duyarlı yetişmiş elemanlar görevlendirilmeli,
- toplu taşıma olanakları kentin bu bölümü için öncelikli çözüm olmalı,
- bazı işlevlerin (yönetim, imalat ve sağlık gibi) yerleri değiştirilmeli,
- kullanıcı ve halk bu konuda yazılı veya görsel yayın yada etkinliklerle değiştirilmeli, bilgilendirilmeli,
- sınırlayıcı politikaların işleyişi açısından denetim koşulları sağlanmalı, bu alanda çevre ve yapı polisi ile kontrol sistemi geliştirilmelidir.

Sonuç olarak ülkemizde fiziksel çevre sorunlarını ulaşım boyutunda çözümlene eylemlerinde varsayımların gerçekçi verilere dayanmaması ve kabullerin temellerinin belirsizliği uygulamalardaki yetersizliğe neden olmaktadır. Oysa, Avrupa ülkelerinde, tüm projeksiyonlar ve düzenlemeler çok iyi gözlem, sayısal veriler ve katılımcı bir sisteme dayandığı, tam olmasa da etkili bir demokratik yaklaşımla tarihsel süreç tüm (işlevsel, sosyal, kültürel ve ekonomik) boyutlarıyla temel alındığı için uzun süreli, esnek ve değişen koşullara uyulanabilen çözümler üretilmektedir.

Çalışma kapsamında, kentsel tasarım öğelerinden özellikli alanlar - ulaşılabilirlik tarzı ilişkisi araştırılmıştır. Bilindiği gibi kentsel tasarım, kent planlama çerçevesinde ekonomik, sosyal ve teknik sorunların çözümü gibi aynı öneme sahiptir. Bu bakış açısındaki düzenlemelerde tasarım elemanlarının tanımlanması gerekir. Bu elemanlar; doğal veri; kentsel yerleşme - gelişme, küçük yerleşme, özellikli alan, yapı/bina, yol sistemi boş mekan, cephe oluşumu, yol yüzeyi, kentsel detay, kentsel etkinlik vb. dir. Bu öğelerden tez konusu ile ilgili olması açısından özellikli alan ve yol sistemi ayrıntılı tanımlanmıştır. Bu tanımlardan doğal-tarihi öğeler, koruma zonları ve korumanın gerekli yada istenen durum olması eskiden yaratılmış bu özellikli mekanların sadece kültürel çevre değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik yaşam için de uygun mekanlar olduğu sonucu çıkmıştır. Bu mekanlardaki hareket kanalları, kent bütününde olduğu gibi karakteristik fiziki dokuyu oluştururlar. Yol sistemindeki ulaşım türleri bireysel ve kamusal ulaşım olarak ikiye ayrılabilir. Bireysel ulaşım, hem özel-motorlu, hem de yaya ve bisiklet sürücüsü olarak motorlaşmamış sistemdir. Kamusal ulaşım ise raylı ve tekerlekli araçlarla belli bir ödeme karşılığı yapılan taşımacılıktır. Kentin tarihsel merkezindeki ulaşım sisteminin fiziksel düzenlenmesinde kamusal (toplu) taşıma sistemi, özel araçların girişinin sınırlandırılması ve çevre otoparkları ile yaya alanları önemli bir rol oynar. Yabancı ülke örneklerine konu olan ve seçilen bazı metropol kentlerin doğal çevre verileri, alan büyüklüğü ve nüfus, yapısal gelişme ve ulaşım sistemlerinin araştırılması kentsel karakterleri belirlenmiştir. Bu kentlerin değerlendirilmesi sonucu elde edilen bulgulara göre temel sorunu çözümlenici davranışsal bir yaklaşım denenmiştir. Çalışma, ileride bu yöndeki veri eksikliklerinin giderilmesi ve araştırmanın geliştirilmesi için bir tartışma zemini oluşturmalıdır.

ÖZGEÇMİŞ

- Eğitim** : Eskişehir Atatürk Lisesi. Lise Diploması. Mayıs 1976.
- Yıldız Teknik Üniversitesi eski adıyla İ.D.M.M.A. Mimarlık Fakültesi, İstanbul. Lisans derecesi. Şubat 1982.
- Mimar Sinan Üniversitesi-Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Şehir ve Bölge Planlama Böl.-Kentsel Tasarım Dalı. Y.Lisans derecesi. Ekim 1985
- Ocak 1991-Aralık 1992 tarihleri arasında Yüksek Öğrenim Kurulu'nun olanaklarıyla Viyana Teknik Üniversitesi'nde doktora çalışması ile ilgili araştırmalar.
- Ocak - Aralık 1991 tarihleri arasında Avusturya akademik araştırma bursu (Österreichischer Akademischer Austauschdienst)
- Mesleki Deneyim** : Seyaş, Mimarlık, Müh. ve Müşavirlik A.Ş. İstanbul, Şubat 1983 - Eylül 1986 (Mimar)
- M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Şehircilik Anabilim Dalı (Arş.Gör.) Ekim 1986'dan beri
- 1987 ve 1988 yıllarında iki Kentsel Tasarım yarışmasında (Üsküdar Meydanı - MSÜ ŞBPB ekibiyle) mansiyon ve (Beyazıt Meydanı - D.Erbil ve G.Özaydın ile) ödül - 1. aşama
- 1989 yılında MSÜ, YÜ ve İTÜ'de düzenlenen üç sempozyumda (MSÜ-ŞBPB ekibi ve G.Özaydın, D.Erbil ile) ortak bildiriler
- Dipl.Ing. K.Puchinger, Kent Planlama Bürosu, Viyana. Aralık 1992-Şubat 1993 (Mimar-K.Tasarımcısı)
- "Die Erste Spar-Casse" Bankası-Yapı Bölümü-Ing. J.Bonner, Viyana. Mart-Haziran 1993 (Mimar)

RESİMİNİZ