

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

METROPOLLERDE OTOBÜS TERMİNALİ ALAN SEÇİMİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Nevin TEMİZ

TEZ DANISMANI: DOÇ. DR Murat ERGÜN

İSTANBUL, 2010

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

Tezin Başlığı : Metropollerde Otobüs Terminali Alan Seçimi: İstanbul Örneği

Öğrencinin Adı Soyadı : NEVİN TEMİZ

Tez Savunma Tarihi : 14 Eylül 2010

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

Yrd. Doç. Dr. Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü

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

Tez Sınav Jürisi Üyeleri:

İmzalar

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Murat ERGÜN

Üye : Yrd. Doç. Dr. Mustafa GÜRSOY

Üye : Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN

ÖNSÖZ

Öncelikle yüksek lisans bitirme tezimi yöneten, yürütülüğü ve yazımı sırasında değerli katkılarının esirgemeyen sayın tez danışmanım Doç.Dr. Murat ERGÜN'e, tez çalışmamı inceleyen jüri üyeleri Yrd. Doç. Dr. Mustafa GÜRSOY ve: Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN'e katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Yüksek lisans eğitimi fırsatını veren ve bu süreçte hiçbir imkânını esirgemeyen kurumum İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne. bu kapsamda bana yardımcı olan tüm kurum yönetici ve çalışanlarına, fikirleri ile bana geniş vizyon açan sayın Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali YÜZER'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak her zaman olduğu gibi bu süreçte de sonsuz destek, sabır ve emeklerinden dolayı sevgili ailem ile Kadir BERKLİ'ye vefa ve teşekkürlerimi borç bilirim.

NEVİN TEMİZ

ÖZET

METROPOLLERDE OTOBÜS TERMİNALİ ALAN SEÇİMİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ Nevin Temiz

Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Murat Ergün

Eylül, 2010, 95 Sayfa

İstanbul planlama ve yönetim tarihi boyunca önemli mekânsal değişimler ve bu değişimleri yönlendiren sosyo-ekonomik kırılmalar yaşamıştır. Bu kırılmalar başlıca nüfus artışı ve göç, gecekondular ve kaçak yapılaşma, arazi spekülasyonları ile sermayenin hareketliliğidir. Kentin bölgesel anlamda sahip olduğu havalimanları, otogarlar, limanlar ve garlar ile hareketli bir odak noktasıdır. Kent içi ulaşım sistemini karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım türleri oluşturmaktadır.

Kentsel alan ve otogar ilişkisi ise arazi kullanım yapısı ve ulaşım ağı ile güçlü bir etkileşim içerisindedir. Metropollerde otogar yer seçimi ve yaklaşımları ise özellikle kentin iç dinamikleri ve gelişme yönleri dikkate alınarak yapılmaktadır.

Bu bağlamda öncelikli olarak kent içinde yer alan otogarlar; konum, erişilebilirlik, alan büyüklüğü, iç trafik düzeni ve çevresel yapı gibi parametreler ile detaylı incelenmelidir. Otogar alanları yer seçim kriterleri ve planlama politikaları altında planlanacak yeni otogar alanları için yüksek erişim olanakları sağlayan, kent içi trafiğinden etkilenmeyecek ve etkilemeyecek, bölgesel ölçekte hizmet yapısı ve kapasitesine sahip ve sürdürülebilir kullanımı sağlayan konumdaki kentsel alanlar dikkate alınmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Oto Terminal Alanı, Otogar Alanı Yer Seçimi, Alan Seçim Kriterleri, Cep Otogar Alanları

ABSTRACT

THE SELECTION OF BUS TERMINAL LOCATIONS IN METROPOLISES: A SAMPLE OF ISTANBUL

TEMİZ, Nevin

Urban Systems and Transportation Management
Supervisor
Associate Professor Murat ERGÜN
September, 2010

İstanbul's spatial growth structure sprawls in an uncontrolled way and the factors of this sprawl have been changing during the time. Elements of basic dynamics, migrated population, process of informal building, suppose of urban rant and the potential of urban dynamics form urban growth.

The city, İstanbul is wealthy of natural resources like North of the city's forests, urban linear growth axe and inner the city lakes and resarvoirs. And also the city is a transportation center in its urban, having airports, railway terminals, bus terminals and seaports. İstanbul is in a process of urban transformation within changing life styles and production. This transformatin makes transportation axes in the city and the residential areas are linig up around these axes.

Urban area, the location of bus terminals, transportation substructure have a strong and directly interactive relatios in each of them. The main approaches of choosing location of bus terminals are the potential of urban dynamics and the city's available transportation structure form urban growth.

In this sense the bus terminals in metropolis, must be analyzed about their present locations, accessibilities, internal orders and environmental structures. And for the offered bus terminals in metropolitan cities, there are many parameters must have taken into consideration. The examples for these parameters are; accessibility, municipal functions, not being a reason for traffic jam in the city, sustainability, have a high service capacity

Anahtar Kelimeler: Metropolitan Cities Bus Terminals, The Criterions Of Location Bus Terminals, The Relationships Between The City And The Bus Terminals

İÇİNDEKİLER

1	GİRİŞ.....	1
	A. Çalışmanın Konusu ve İstanbul Planlaması İçin Önemi.....	1
	B. Çalışmanın Kapsamı	1
	C. Çalışmanın Yöntemi.....	3
2	İSTANBUL KENTİ MEKÂNSAL KULLANIM VE ULAŞIM YAPISI	4
2.1	İSTANBUL MEKÂNSAL GELİŞİMİ	4
2.2	ARAZİ KULLANIM YAPISI	10
2.3	İSTANBUL ULAŞIM YAPISI.....	14
2.3.1	Şehirler Arası, Bölgesel ve Uluslararası Ulaşım Ağı.....	15
2.3.1.1	Havalimanları	16
2.3.1.2	Limanlar	18
2.3.1.3	Garlar.....	19
2.3.1.4	Otogarlar.....	19
2.3.2	İstanbul Kent İçi Ulaşım Sistemi	20
2.3.2.1	Karayolu Ulaşım Sistemi	21
2.3.2.2	Demiryolu Ulaşım Sistemi	23
2.3.2.3	Denizyolu Ulaşım Sistemi.....	25
3	METROPOLLERDE OTOGAR ALANI YER SEÇİMİ	27
3.1	KENTSEL ALAN ve OTOGAR İLİŞKİSİ	27
3.1.1	Kavramsal Açıklamalar	29
3.1.2	Otogar Hizmet Alanları.....	31
3.1.3	Otogar Alanları Tasarım Özellikleri	32
3.2	METROPOLLERDE OTOGAR YER SEÇİMİ ve YAKLAŞIMLARI	33
3.2.1	Konum.....	34
3.2.2	Erişilebilirlik.....	34
3.2.3	Alan Büyüklüğü ve Hizmet Alanı	35
3.2.4	Doğal ve Yapay Eşikler (Çevresel Faktörler)	35
3.3	YURTIÇİ OTOGAR ÖRNEKLERİ	37
3.3.1	Bursa Otogarı	37
3.3.2	Eskişehir Otogarı.....	38
3.3.3	Ankara Otogarı	40
3.3.4	İstanbul Otogarları.....	41
3.3.4.1	Büyük İstanbul Otogarı	42
3.3.4.1.1	Konumu	43
3.3.4.1.2	Erişilebilirlik.....	44
3.3.4.1.3	Alan Büyüklüğü	48
3.3.4.1.4	İç Trafik Düzeni	50
3.3.4.1.5	Çevresel Yapısı	50
3.3.4.2	Harem Otogarı.....	50

3.3.4.2.1 Konumu.....	51
3.3.4.2.2 Erişilebilirlik.....	51
3.3.4.2.3 Alan Büyüklüğü.....	51
3.3.4.2.4 İç Trafik Düzeni.....	52
3.3.4.2.5 Çevresel Yapısı.....	52
4 ŞEHİR PLANLAMA İLKELERİ VE OTOGAR ALANLARI PLANLAMA YAKLAŞIMLARI.....	53
4.1 İSTANBUL İÇİN ÖNERİ OTOGAR ALANLARININ 1/100.000 ÇEVRE DÜZENİ PLANI İLE İLİŞKİSİ.....	53
4.2 İSTANBUL İÇİN ÖNERİ OTOGAR ALANLARI ile MEKÂNSAL KULLANIM İLİŞKİSİ.....	58
4.2.1 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Ulaşım Ağı İlişkisi.....	58
4.2.2 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Yerleşime Uygun Olmayan Alanların İlişkisi	62
4.2.3 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Gelişme Alanlarının İlişkisi.....	64
4.2.4 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanların İlişkisi.....	67
4.2.5 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ve Öneri Merkez ile Merkezi İş Alanlarının İlişkisi	69
4.2.6 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Transfer Merkezlerinin İlişkisi.....	72
4.2.7 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Kültür ve Sosyal Amaçlı Etkinlik Alanlarının İlişkisi.....	74
4.2.8 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanlarının İlişkisi.....	77
5 SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	79
KAYNAKÇA.....	92
ÖZGEÇMİŞ.....	95

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1: İstanbul Nüfus Gelişimi	8
Tablo 2.2: İstanbul Metropolitan Alanında Nüfus Artış Hızları	8
Tablo 2.3: İstanbul'da Gecekondu Sayısının Yıllara Göre Artışı	9
Tablo 2.4: Dünya Kentleri ve İstanbul Kent Yapısı	12
Tablo 2.5: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Ekonomik Yapıları	12
Tablo 2.6: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Mekânsal Yapıları	13
Tablo 2.7: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Sosyo-Kültürel Yapısı	13
Tablo 2.8: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Ulaşım Altyapısı	14
Tablo 2.9: İstanbul Havalimanları Kapasite Ve Yolculuk Değerleri	17
Tablo 2.10: Salıpazarı ve Karaköy Limanına İlişkin Veriler	18
Tablo 2.11: Haydarpaşa Limanına İlişkin Veriler	18
Tablo 2.12: Ulaşım İle İlgili Temel İstatistikler	20
Tablo 2.13: Türlerine Göre Karayolu Toplu Taşımacılığının Dağılımı	21
Tablo 2.14: Türlerine Göre Raylı Sistemlerin Dağılımı	23
Tablo 2.15: Mevcut Raylı Sistem Altyapısı	24
Tablo 2.16: Türlerine Göre Denizyolu Ulaşım Dağılımı	26
Tablo 3.1: Çevresel Faktörlerin Ulaştırma Sistemi Üzerindeki Etkileri	36
Tablo 3.2: Otogara Ulaşım Amaçlı Otobüs Hatları ve Yolculuk Süreleri	44
Tablo 3.3: Esenler Otogarı Şehirler arası Yolcu Trafığı	49
Tablo 3.4: Harem Otogarı Şehirler arası Yolcu Trafığı	52
Tablo 4.1: İstanbul Geneli Planlanan ve Mevcut Transfer Merkezleri	72

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1: Otoyol ve Boğaz Geçişlerinin Makro formun Şekillenmesinde Etkileri.....	11
Şekil 2.2: Karayolu Şebekesi üzerindeki Yerleşim Alan Büyüklükleri.....	11
Şekil 2.3: Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Uluslararası Karayolu Bağlantıları.....	15
Şekil 2.4: Marmara Bölgesi Ulaşım İlişkileri.....	16
Şekil 2.5: İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları.....	17
Şekil 2.6: Karayolu Ağının Bugünkü Durumu.....	22
Şekil 2.7: İlçelere Göre Karayolu Şebekesinin Yoğunluk Dağılımı M/Ha.....	23
Şekil 2.8: İstanbul Mevcut Raylı Sistemleri.....	25
Şekil 2.9: İstanbul Denizyolu Sistemindeki İskele Ve Terminaller.....	26
Şekil 3.1: Ulaşım ve Arazi Kullanımı İlişkisi.....	28
Şekil 3.2: Otogarların Oluşmasında Etkileşim Şeması.....	28
Şekil 3.3: Esenler Otogarı İlçeler Arası Konumu.....	52
Şekil 3.4: Esenler Otogarı İlçe İçindeki Konumu.....	43
Şekil 3.5: 28-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı.....	45
Şekil 3.6: 39-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı.....	45
Şekil 3.7: 75-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı.....	46
Şekil 3.8: 76-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı.....	46
Şekil 3.9: 83-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı.....	47
Şekil 3.10: 91-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı.....	47
Şekil 3.11: Kent içi mevcut ve İnşası Devam Eden Raylı Sistem Ağı.....	48
Şekil 3.12: Otogar Alanı'nın Yakın Ölçekte Görünümü.....	49
Şekil 4.1: Otogar Alanları Planlama Politikası.....	49
Şekil 4.2: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Ulaşım Ağı İlişkisi.....	61
Şekil 4.3: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Yerleşime Uygun Olmayan Alanların İlişkisi.....	63
Şekil 4.4.: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Gelişme Alanlarının İlişkisi.....	66
Şekil 4.5: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanların İlişkisi.....	68
Şekil 1.6: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ve Öneri Merkez ile Merkezi İş Alanlarının İlişkisi.....	71
Şekil 4.7: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Kültür ve Sosyal Amaçlı Etkinlik Alanlarının İlişkisi.....	76
Şekil 4.8: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanlarının İlişkisi.....	78
Şekil 5.1: İstanbul Mevcut Otogartlar ve Öneri Otogartlar.....	91

RESİM LİSTESİ

Resim 3.1: Bursa Otogarı Görünüş.....	37
Resim 3.2: Bursa Otogarı Görünüş.....	38
Resim 3.3: Eskişehir Otogarı Görünüş	39
Resim 3.4: Eskişehir Otogarı'ndan Görünüş.....	39
Resim 3.5: Ankara Otogarı Görünüş	40
Resim 3.6: Ankara Otogarı Görünüş	41
Resim 3.7: İstanbul Topkapı Eski Otogarı Görünüş.....	41
Resim 3.8: İstanbul Topkapı Eski Otogarı Görünüş.....	42

1 GİRİŞ

A. Çalışmanın Konusu ve İstanbul Planlaması İçin Önemi

Dünya ekonomisi üzerinde yaşanan değişiklikler öncelikli olarak, bugün dünya kenti olarak tanımlanan metropoliten kentler üzerinden okunmaktadır. Günümüzde İstanbul'un mekânsal gelişimine etki eden birçok dinamik vardır. Bu dinamikler başlıca; nüfus artışı, ulaşımın gelişmesi, yasal çerçevelerin değişimi, ekonomik yeni yapılanmalardır.

Bu çalışma kapsamında öncelikli olarak kentin iç dinamikleri, arazi kullanım yapısı ile birlikte ele alınmış ve bu bütünlük içinde kentin ulaşım bağlantıları açıklanmıştır. Yapılaşma ve nüfus yoğunluğun doğurduğu kentsel hareketliliğin sağlandığı noktalar olan otogar alanları ise bu noktada önem kazanmaktadır. Otogar alanlarının planlanması ise alan seçim kriterleri, erişilebilirlik, mevcut ulaşım ağı içindeki konumu, toplu ulaşım sistemlerine entegrasyonu gibi konularda ise birçok parametrenin aynı anda görülüp kent ölçeğinde analiz edilebilen yaklaşımları içermelidir.

Çalışma kapsamında; ulaşım ağı içerisinde önemli odak noktaları olan otogar alanlarına dair mevcut ve *İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı* kararları doğrultusunda öneri otogar alanlarının belirtilmesi ile kentin gelişim aksları ve oluşturulan alt merkezler bakımından kentin planlanması dair önemli ipuçları verilmesinin yanında

B. Çalışmanın Kapsamı

İstanbul ili otogar alanlarının geçmişi (bu gelişim içerisinde yaşanan değişim ve dönüşümler), bugünü (otogar alanlarının genel özellikleri, ulaşım ağı içerisindeki yeri), geleceğinin (öneri otogar alanlarının kent ile bütünleşebilmesi, önerilen alanların yer seçim kriterleri bağlamında incelenmesi, kentte oluşturulan alt merkezlerin gelişimine katkısı) tartışılması genel olarak çalışmanın kapsamını oluşturmaktadır.

Birinci bölümde İstanbul'un tarihi boyunca yaşadığı mekânsal değişimler, arazi kullanım yapısı ve kentte ulaşım konusu anlatılmıştır. Kentte yaşanan mekânsal değişimler kronolojik bir sıraya göre değil öncelikli olarak kentin mekânsal gelişimine etki eden olaylar çerçevesinde anlatılmıştır. Ulaşım açıklamalarında şehirler arası, bölgesel ve uluslararası ulaşım ağına değinilecek ve kent içi ulaşım sistemi karayolu, demiryolu ve denizyolu olmak üzere detaylı bir biçimde anlatılmıştır. Böylece ulaşımın, kent makro formunun oluşmasında ne denli önemli olduğu ve arazi kullanımı ile nasıl bir etkileşim halinde olduğu bilgisini detaylıca vermektedir.

İkinci bölümde; kentsel alan ve otogar ilişkisi, metropollerde otogar yer seçimi ve yaklaşımları, yurt içi otogar örnekleri ana başlıklar olarak verilmiştir. Bu bölümde özellikle İstanbul uygulamaları olan Eski Topkapı; Esenler ve Harem Otogarı için; konum, erişilebilirlik, alan büyüklüğü, iç trafik düzeni ve çevresel yapı göz önünde bulundurularak detaylı bilgi verilmiştir.

Üçüncü bölümde ise çalışmanın amacını teşkil eden bilgilere yer verilmiştir. Bu bilgiler; İstanbul için öneri otogar alanları planlama yaklaşımları, üst ölçekli plan kararları açısından değerlendirmeler, otogar alanı yer seçim kriterleri, otogar alanları nitelikleri ile ulaşım sistemleri içerisindeki yeri hakkındadır. Bu bilgilerin bir arada verilmesi ve İstanbul örneği üzerinden değerlendirilmesi bu bölümün ve yüksek lisans tezinin en önemli yanıdır.

Sonuç bölümünde ise özellikle üçüncü bölümde yapılan değerlendirmeler ve onaylı planlar doğrultusunda İstanbul'un gelecekte sahip olacağı yapı ile öneri otogar alanlarının ilişkisi kurularak her otogar alanı için sonuç bildirilmektedir.

C. Çalışmanın Yöntemi

Bu çalışma sırasında izlenen yöntem üç aşamadan oluşmuştur. Öncelikli olarak kavramsal açıklamalar için ilk aşama; yurt içinde ve yurt dışında yapılmış olan kuramsal çalışmalar ile söz konusu kaynakların taranması ve kaynaklardan yüksek lisans tezinin konusu bağlamında yararlanılması biçiminde gerçekleşmiştir.

İkinci aşamada söz konusu kavramsal açıklamalara örnek oluşturacak, İstanbul içinde mevcut ve öneri otogar alanları tespit edilmiş ve mevcut durumları planlama disiplini altında incelenmiştir.

Üçüncü ve son aşama olarak kentsel planlama ve otogar alanları yer seçimi kriterleri konuları açıklanacak ve kent içinde yapılan onaylı planlar kaynak gösterilerek öneri otogar alanlarının nerelerde yer alacağı bilgisi verilecektir. Bu başlık altında önerilen cep otogar alanlarının öneri ulaşım ağı ile yerleşime uygun olmayan alanlar ile gelişimi ve yoğunluğu kontrol altında tutulacak alanlar ile alt merkezler ve merkezi iş alanları ile kültür, ticaret ve konut alanları ile bilişim donatılarının yer aldığı alanlar ile bölgesel olarak çekim noktaları olan eğitim, araştırma, sağlık parkları vb. ile olan ilişkisi incelenecektir.

Böylece yüksek lisans tezi, kuramsal çerçeve mevcut örnekler ile sonlanırken aynı zamanda öneri alanlar belirlenmesinde yapılacak incelemeler planlama disiplini içinde planlama vizyonunu ortaya koymak adına önemli bir deneyim olacaktır.

2 İSTANBUL KENTİ MEKÂNSAL KULLANIM VE ULAŞIM YAPISI

Bu bölümde İstanbul'un tarihi boyunca yaşadığı mekânsal değişimler, arazi kullanım yapısı ve kentte ulaşım konusu anlatılacaktır. Kentte yaşanan mekânsal değişimler kronolojik bir sıraya göre değil öncelikli olarak kentin mekânsal gelişimine etki eden olaylar çerçevesinde anlatılacaktır. Ulaşım açıklamalarında şehirler arası, bölgesel ve uluslararası ulaşım ağına değinilecek ve kent içi ulaşım sistemi karayolu, demiryolu ve denizyolu olmak üzere detaylı bir biçimde anlatılacaktır.

2.1 İSTANBUL MEKÂNSAL GELİŞİMİ

Dünya ekonomisi üzerinde yaşanan değişiklikler öncelikli olarak, bugün dünya kenti olarak tanımlanan metropoliten kentler üzerinden okunmaktadır. Türkiye gibi gelişimini tamamlamamış ülkelerde ise metropolitenleşme batıdaki gelişim sürecinden farklı bir biçimde yaşanmıştır. Bu farklılık başlıca metropolitenleşme sürecinin kendisini oluşturan desantralizasyon ve çevrede büyüme, yayılma olgularında yaşanmaktadır.

Türkiye'de bu süreç batıdaki ile karşılaştırıldığında en büyük fark, sürecin aşamalı olarak kendisini doğurmamasıdır. Bunun yerine, sanayi gelişimini tamamlamadan üretimin teknolojiye dayalı biçimde yürütülmesi ve kente dair bölgesel kararların ve tedbirlerin alınamaması ile önlenemeyen kırdan kente göç süreci ile hemen sonra başlayan barınma ihtiyacı ve sonrasında yaşanan kentsel hizmet yetersizlikleri beraberinde birçok sorunu getirmiştir.

İstanbul'un mekânsal gelişim modellerine kabaca bakıldığında, 1950 öncesi mekânsal gelişme, tarihi kent merkezi ve çevresinin dolması ile yayılma için mevcut kırsal yerleşmelerinin kullanıldığı görülmektedir. Diğer bir fiziksel özellik ise bu yayılımın, tarihi ulaşım aksları boyunca kent merkezine en yakın çeperlerden oluştuğudur.

Görülen dönüşümlerin ilki; ülkede yaşayan gayrimüslimlerin Beyoğlu ve bazı Boğaziçi köylerinde yeni yaşam biçimleri ile oluşturdukları sayfiye yaşam alanlarıdır. Böylece banliyöleşme olmasa bile mekânsal gelişim bağlamında bir dönüşümün başladığı

açıkça görülmüştür. Bununla beraber ekonomik ve kültürel değişimlerin yaşandığı bu dönemde İstanbul'un yakın çevresi ile bu çevrede kalan eski mesire alanları, çeşitli kırsal yerleşimlerinin gittikçe hareketlenmeye başladığı görülmüştür. Bu hareketlenme ile sözü edilen alanlar gittikçe şehir merkezi ile daha yoğun ilişkiler içine girmiş ve zamanla kent sınırlarına dâhil olmuşlardır.

Örneğin; Boğaz'ın ve balıkçılıkla geçinen yoksul insanların yaşadığı köyler olan Ortaköy, Tarabya, Kuzguncuk gibi semtlerin yalı ve köşklerle dolması gibi dönüşümler ve oluşumlar görülmüştür. Bu dönemden yaşanan mekânsal dönüşümlerin biri de, iş bölgelerinde oluşan pansiyon tarzı, yaşam kalitesinin düşük olduğu yapıların oluşmasıdır. Bu yapılar Anadolu'dan gelen bekâr erkeklerin barınması için yapılmış olup belki de kentte ilk gecekondulaşma izlerini taşıyan bir süreci başlatmıştır.

Yaşanan modernleşme ile belirginlik kazanan, düşük yaşam standartları ve kalitesi bakımından banliyöleşmenin Eyüp, Kasımpaşa ve Üsküdar'da başladığı açıkça görülmektedir.

Özetle İstanbul'un mekânsal büyümesi bu dönemde saçaklanma biçiminde yaşanmıştır. Kent çevresindeki yerleşmelerin ulaşım olanaklarının gelişimi ile merkezle ilişkilerinin artması ve giderek merkezle bütünleşmesinin yanı sıra yeni yerleşim alanlarının oluşmasında bu dönem mekânsal gelişimin anahtar sözcükleri olmuştur. Ayrıca bu dönemde fiziksel gelişime en büyük etkiyi gayrimüslim yerleşmeleri vermiştir. Mekânsal hareketlilik olarak kabul edilen bu ayrışma kentin Adalar, Bakırköy, Beykoz, Kadıköy, Yeniköy gibi alanlarında kendisini yoğun bir biçimde hissettirmiştir.

Günümüzde İstanbul'un mekânsal gelişimine etki eden birçok dinamik vardır. Bu dinamikler başlıca; nüfus artışı, ulaşımın gelişmesi, yasal çerçevelerin değişimi, ekonomik yeni yapılanmalardır. Öte yandan dünyada yaşanan kapitalist akımlar ile çok yönlü mekânsal etkiler yaşayan İstanbul artık ulaşım bağlamında demiryolları, liman potansiyeli taşıyan alanlar ve kent merkezinde yer alan potansiyel depolama alanları gibi mekânda yeni oluşumları doğurmuştur.

Mekânsal değişim bununla kalmamış olup iş alanı olan Tarihi Yarımada başta olmak üzere bu gelişim Galata ve Haliç çevresine de yayılmıştır. Yüzyılın sonuna gelmeden sanayileşme ile oluşan sanayi kümelerinin sadece kent merkezinde değil İstanbul çevresinde de yer aldığı görülmektedir.

İstanbul artık kırsal alanların yerleşmelere açılması ile sınırlarının büyümekte, oluşan yeni merkezi iş alanlarının ise ofis türü hizmetlerin verildiği bankacılık, sigortacılık, hukuksal ve nakliyat sektörlerinin yer aldığı mekânlarla donatıldığı görülmektedir.

Aynı dönemde modernleşmenin ve değişen yaşam biçimlerinin yansımaları olarak prestijli alışveriş mekânları, eğlence ve dinlence alanları ve parkların oluşumu görülmektedir. Böylece İstanbul'da çok merkezlilik ile merkezi iş alanları ile birlikte yeni konut alanlarının da kuzeye doğru yayıldığı görülmektedir.

Sanayileşmenin kentin silüetini bozmaya ve çevreyi kirletmeye başlamasının yanı sıra İstanbul'un ve çevresinin bir sanayi kenti olma yolunu açmıştır. Bu arada kentin değişen mekânsal kullanımı ve yeni oluşan kentsel alanlar banliyöler şeklinde kent sınırlarına dâhil olmaktadır. Bu büyüme ile birlikte geleneksel ulaşım metotlarının yerini buharlı deniz ulaşımı, demiryolu, karayolu, tramvay gibi geliştirilen ulaşım modelleri almış olup, hızla İstanbul'un kentsel görünümüne katılan yeni öğeler olarak mekânsal gelişime yön veren etkenler arasına katılmışlardır. Bu gelişimler doğrultusunda Kadıköy, Beyoğlu gibi semtlerde o dönemin prestijli yapıları olan apartmanlar yeni konut alanlarını oluştururken, gelir dağılımına bağlı olarak Tarihi Yarımada ve sur çevresinde yoksul mahalleler ortaya çıkmıştır.

Cumhuriyet ile birlikte planlı gelişim yönündeki bazı girişimler, mekânsal gelişim üzerinde önemli etkiler bırakmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Fransız mimar ve şehir plancısı olan Andre Prost daha çok estetik kaygıların öne çıktığı 1/5000 ölçekli İstanbul Nazım Planı ile sözü edilen etkilerin temelini oluşturmuştur. Bu yaklaşımlar öncelikli olarak kentin tarihi kimliğini ve silüetini koruması yönünde olup, kıyıdaki yapılara getirilen 3 kattan fazla yapılaşma yasağı ve ulaşım ağındaki bazı yaklaşımlardır.

1940'lara gelindiğinde kentin en büyük sorunu sürekli artan nüfustur. Bunun yanı sıra bu nüfusu karşılayacak yeterli konutun olmaması sonu gelmeyen bir dizi sorunlar zincirini oluşturmuştur. Artan nüfus için ne kentsel altyapı ne kentsel hizmetler için yeterli mali imkân ne de planlı konut alanları vardır. Bu dönemde yaşanan ve kentin mekânsal yapısına doğrudan etki eden kırılmalar başta dönemin çok partili siyasi yapıya dönüşmesi, II. Dünya Savaşı ile gelen ekonomik yapıdaki değişimler ve en önemli dinamik olan nüfus artışı ülkeyi olduğu gibi İstanbul' u da hızlı ve plansız bir mekânsal gelişme sürecine itmiştir.

1958'lere gelindiğinde dönemin imar operasyonları bazı ulaşım akslarını güçlendirirken bu akslar boyunca kümeleşen gecekondu alanları gibi türlü sorunlar baş göstermiştir.1960'lı yıllarda artık Türkiye'de' de ifade edilmeye başlanan metropolitenleşme İstanbul ile birlikte anılmaya başlanmış olup planlama yaklaşımları başarılı ya da başarısız bölgesel bakış açıları taşımaktadır.

Öte yandan kentin mekânsal yayılımı, özellikle 1980'li yıllarda tüm o gösterişli kentsel projelere rağmen, yasal ve yönetsel boşluklar sebebiyle alabildiğine ölçsüz ve plansız biçimde büyümüştür. 1990'lı yıllara gelindiğinde kentin ekonomisinin, hizmet sektöründeki payının arttığını ve mekânsal kullanımın da bu bağlamda türlü politikalar ile şekillendiği görülmektedir. Sonuca doğru giderken konuyu günümüze getirme bağlamında denilebilir ki; *“Diğer bir deyişle İstanbul'un son yarım yüzyıllık mekânsal yapısı dört temel değişkenin etkileşimi altında biçimlenen bir dinamik sistem olarak da tanımlanabilir. Yine bu dört değişken arasındaki ilişki yoluyla İstanbul'un son yarım yüzyıllık mekânsal değişimini de açıklayabilmek mümkündür.”*(Akbulut.2006: 98)

Bunlar;

a) *Nüfus Artışı ve Göç.*

İstanbul günümüz nüfus yapısı kısaca incelendiğinde Tablo 2,1'de görüldüğü gibi 2009 yılı itibari ile 12 milyonu aşan rakamlar söz konusudur. Nüfus yapısı temel dinamiklerinde gözlenen değişimler mekânsal değişimler ile paralellik göstermektedir. Böylece artan göç ve buna bağlı olarak hızlı nüfus artışı İstanbul kentinin en önemli sorunları içerisinde yer almaktadır. Tablo2.2'de ise dönemler itibariyle kent alanında nüfus artış hızları gösterilmiştir.

Tablo 2.2: İstanbul Nüfus Gelişimi

	1975	1980	1985	1990	2000	2009
İstanbul	3.904.588	4.741.890	5.842.985	7.309.190	10.018.735	12.782.960
Türkiye	40.347.719	44.736.957	50.664.458	56.473.035	67.803.927	72.561.312
Türkiye İçindeki Pay (%)	0.10	0.11	0.12	0.13	0.15	0,18

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/>, 2009

Tablo 2.3: İstanbul Metropolitan Alanında Nüfus Artış Hızları

Dönemler	1975–80	1980–85	1985–90	1990–97	1997–2000
Nüfus Artış Hızı	0.031735	0.062247	0.048482	0.0324477	0.0379658

Kaynak: İstanbul Deprem Master Planı, 2003

Artan nüfus mekânın kullanımını direkt etki eden faktörlerden biridir. Artan nüfus karşısında kentin tarihi alanları, doğal kaynaklarına sahip alanlar olan orman ve su havzaları büyük bir yapılaşma baskısı karşındadır. Tablo 2.2 de görüldüğü gibi günümüzde kentin aldığı nüfus artış hızı azalmış görülmektedir. Ancak kentin ülke içinden aldığı nüfus payı düzenli olarak artmaktadır.

b) Gecekondu ve Kaçak Yapılaşma

Gecekondu, Türkiye'de, II. Dünya Savaşı sonrasında, hızlı kentleşme ve kırdan kente göç sürecinde, düşük gelir gruplarına yönelik, meşru olmayan yöntemlerle edinilen konut biçimidir. (Tekeli, 1994).

Sanayileşme sürecinde barınma ihtiyacı bağlamında oluşan gecekondu sanayileşme sonrası dönemde kent gündemini işgal eden ve kendine imar mevzuatında meşru olmayan bir yer edinen ve maddi kazanım aracı anlamını taşıyan bir olguya dönüşmüştür. Halen kent manzarasında önemli paya sahip gecekondu alanlarını kentte ilk olarak Rami, Kocamustafapaşa, Kâğıthane, Taşlıtarla ve Zeytinburnu'nda ortaya çıkmıştır (Akbulut, 2006: 100)

Tablo 2.3' de görüldüğü gibi günümüzde kentin aldığı nüfusa ve yasal boşluklar neticesinde kent üzerinde dönemlere göre gecekondu sayısındaki artışlar gösterilmiştir.

Tablo 2.4: İstanbul'da Gecekondu Sayısının Yıllara Göre Artışı

Tarih	İstanbul Gecekondu Sayısı	Tarih	İstanbul Gecekondu Sayısı
1950	8 239	1963	120 000
1959	61 400	1972	195 000

Kaynak: MSGSÜ-İstanbul G.S tr.2006,sf: 101

c) Kentsel Ulaşım

İstanbul' un kentsel ulaşım ağı düşünüldüğünde yerleşimi etkileyen ve yönlendiren ana dinamiklerden biri olduğu açıkça görülmektedir. Öte yandan kentin üst ölçek bölge ulaşımı için önemli bir köprü konumunda olması diğer bir yoğunlaştırıcı etlendir.

d) Yapılaşma ve Spekülasyon,

İstanbul mekansal yayılımını oluşturan dinamiklerden biri olan yapılaşma ve spekülasyon olguları sadece sanıldığı gibi plansız gelişen alanlarda değil planlı gelişen alanlarda da görülmektedir. Plansız alanlarda daha çok göç ve buna bağlı nüfus artışı doğrultusunda oluşurken, planlı alanlarda ise bu olguyu besleyen ana etmenler değişen yaşam biçimleri ile kent gündeminde tartışılan konulardır.

Örneğin; 1999 Marmara Depremi, kentin özellikle kuzeyinde yeni yaşam alanları açarken, Maslak aksı boyunca yaşanan mekânsal değişimler, Maslak çevresinde özellikle yakın gecekondu semtlerinde çeşitli spekülasyonlar yaratarak mekânsal dönüşüm süreçleri başlatmıştır. Ayrıca İstanbul gibi bir kentte, kentsel ranta karşı yasal ve yönetsel bağlamda bir kontrol mekanizması geliştirilmediği sürece, kent gündemindeki spekülasyonlar maddi kazanım doğrultusunda mevcut planlama girişimleri ve yasalarca beslenecektir. Özellikle “kat mülkiyet yasası” ile İstanbul genelinde yapılaşmada bir patlama yaşanmıştır.

e) Sermayenin Hareketleri

Günümüzde sermaye, ekonomide yaşanan değişimler ile birlikte İstanbul'da geniş bir mekânsal hareketliliğe sahiptir. Sermayeyi 3 boyutlu okumak, kentteki iş alanlarını, sanayi ve benzeri çalışma alanlarını görmek demektir. Son dönemlerde ulaşım ve altyapı yatırımlar ve alt bölge oluşturma çabalarına rağmen sermaye mevcut erişilebilir

merkezi iş alanları çevresinde hareket etmektedir. Bu bağlamda İstanbul kenti için sermaye hareketliliği Taksim, Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy, Levent ve Maslak aksı üzerinde okunmaktadır.

İstanbul'un 2000'lere gelindiğinde mekânsal yayılımın daha önceki dönemlere göre bir değişiklik göstermediği görülmektedir. Bunun aksine, küreselleşme akımları ile birlikte ülke ölçeğinde önüne geçilemez bir, bölgeler arasında dengesizlik, yaratılmış olup İstanbul kenti büyük bir çekim merkezi haline gelmiştir. Bunun sonucu olarak İstanbul sınırları ekolojik eşiklere dayanan ve kuzeye doğru daha da genişlemesinden korkulan bir kent haline gelmiştir.

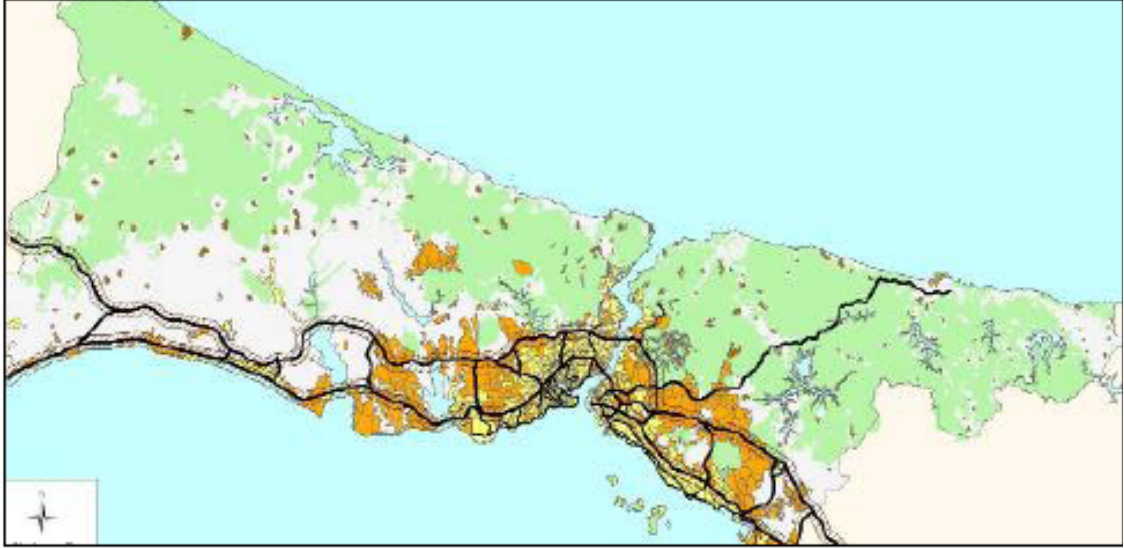
2.2 ARAZİ KULLANIM YAPISI

İstanbul kenti Avrupa ve Asya kıtalarının birbirine bağlandığı, kara ve deniz geçişleri düşünüldüğünde son derece stratejik bir konuma sahiptir. Nitekim bu stratejik konum; kentin ülke genelinde gelişmişlik bakımından ön plana çıkması, hizmet sektörü başta olmak üzere birçok sektörün yer alması ve zengin istihdam olanaklarına sahip olmasına doğrudan etkilidir. Bu etki dolayısıyla kentin arazi kullanımını ülke ölçeğinde bir odak noktası fonksiyonunda, uluslararası ölçekte ise bir geçiş ve aktarım noktasıdır.

Örneğin Haydarpaşa Limanı ülkenin en önemli ithalat limanıdır ve İstanbul'dadır. Avrupa ile bağlantı kurması bağlamında kara ve demiryolu aksı yine İstanbul üzerindedir. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009)

5512 km²'lik yüzölçümüne sahip olan kentin makro form yapısı incelendiğinde doğu – batı hattı boyunca lineer bir yerleşim aksı, kuzeyde ise doğal yapının hâkim olduğu orman alanları, su havzaları ve su toplama havzaları gibi ekolojik yaşam alanları, güneyde ise sahil ve sahil aksı boyunca yoğun konut alanları görülmektedir.

Şekil 2.1’de gösterildiği üzere, kent sınırları içinden geçen TEM ve E-5 gibi ulaşımın şehir içi ve şehirler arası sağlandığı hatlar kent dokusunda ve mekânsal kullanım yapısında belirleyici ve yönlendirici olmuşlardır.



Şekil 2.2: Otoyol ve Boğaz Geçişlerinin Makro formun Şekillenmesinde Etkileri
Kaynak: İstanbul Metropoliten Planlama, BİMTAŞ, 2005



Şekil 2.3: Karayolu Şebekesi üzerindeki Yerleşim Alan Büyüklükleri
Kaynak: İstanbul Metropoliten Planlama, BİMTAŞ, 2005

İstanbul'un New York, Londra, Tokyo ve Paris kentleri ile ekonomik ve mekânsal yapısının karşılaştırıldığı aşağıdaki Tablo 2.4, Tablo 2.5, Tablo 2.6, Tablo 2.7, Tablo 2.8'de kentin dünya kentleri içindeki kent yapısı, ekonomik yapısı, mekânsal yapısı, ulaşım altyapısı ve sosyo-kültürel yapısı anlaşılmaktadır.

Tablo 2.5: Dünya Kentleri ve İstanbul Kent Yapısı

	New York	Londra	Tokyo	Paris	İstanbul
	8684	4144	5258	2722	5400
Nüfus	8.008.278	7.651.634	8.130.000	2.154.678	10.018.735
Yoğunluk (kişi/km ²)	922	1846	1546	791	1855

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tablo 2.6: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Ekonomik Yapıları

	New York	Londra	Tokyo	Paris	İstanbul
Yerel Yönetim Bütçesi	38 Milyar ABD Doları (2000)	---	57 Milyar ABD Doları (2000)	4 Milyar ABD Doları (1993)	3 Milyar ABD Doları (1999)
Uluslararası Borsa Sayısı	2	1	1	1	1
Ofis Fiyatı (Aylık Doları/m ²)	50	92	27	70	15
Yabancı Banka Sayısı	75	40	-	-	17
GSMH (Milyar ABD Dolar)	706	144	518		44
Kişi Başına Düşen GSMH (ABD Doları)	88.000	18.800	64.000		4500

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tablo 2.7: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Mekânsal Yapıları

	New York	Londra	Tokyo	Paris	İstanbul
Yüksek Yapı Sayısı	4208	811	307	201	613
Düzenlenen Olimpik Oyun Sayısı	0	2	1	2	0

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tablo 2.8: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Sosyo-Kültürel Yapısı

	New York	Londra	Tokyo	Paris	İstanbul
Konsolosluk Sayısı	90	64			61
Üniversite Sayısı	40	29	117	13	20
Tiyatro Sayısı	35	204	82	141	24
Müze Sayısı	148	300	233	134	14
Kentteki Uluslararası Kuruluş	11	28	2	39	3
Gecekondu Oranı (%1995)		0	0	0	51
Evsizlik Oranı (%1995)		3,0	0,2	6,0	0,1

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tablo 7 'de, Metro Hattı "M" olarak; Banliyö Hattı "B" olarak gösterilmiştir.

Tablo 2.9: Dünya Kentleri ve İstanbul'un Ulaşım Altyapısı

	New York	Londra	Tokyo	Paris	İstanbul	
Havaalanı						
Yolcu Sayısı (Yıllık)	58.013.317	96.664.127	83.792.111	73.639.246	14.392.199	
Turist Sayısı (Yıllık)	5.4 Milyon (1995)	19 Milyon (1999)	2.2 Milyon (1995)	12 Milyon (1994)	1.8 Milyon (1999)	
Toplam Araç Sayısı	1.972.653 (1995)		3.681.100 (2000)	850.000 (1994)	2.166.070 (2000)	
M	Hat Uzunluğu	438 km	171 km	219 km	200 km	8km Metro 18 km Hafif Metro
	Ort. Taşınan Günlük Yolcu Sayısı	1.700.000	201.370	7.366.000	-	100.000
B	Hat Uzunluğu	1840 km	-	386 km	115 km	131 km
	Ort. Taşınan Günlük Yolcu Sayısı	648.720	-	17.425.000	-	200.000

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3 İSTANBUL ULAŞIM YAPISI

İstanbul kenti ulaşım açıklamaları için öncelikle kentin uluslararası, bölgesel ve şehirler arası konumu belirtilmeli ve bölge içerisinde bulunduğu ulaşım aksı anlaşılmalıdır. Kentin çevresi için ulaşım yapısı anlaşıldığında kent içi ulaşım sistemi üzerinde durulmalı ve karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım ağları açıklanmalıdır.

2.3.1 Şehirler Arası, Bölgesel ve Uluslararası Ulaşım Ağı

İstanbul Avrupa ve Asya kıtalarının birbirine bağlandığı noktada konumlanmıştır ve bu iki kıta arasında, en kısa deniz ve kara yolu mesafesine sahip olması sebebiyle uluslararası bağlamda geçişi sağlayan en önemli ulaşım aksıdır. Bu aksın bileşenleri denizyolu, karayolu, demiryolu ve havayollarıdır.

Kent, denizyolu aracılığı ile; Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ve Akdeniz'e su yolu ile sınır olan ülkeler arasında, karayolu aracılığı ile Avrupa, Ortadoğu, Asya arasında, demiryolu ile Avrupa'ya entegre olunması durumunda, havayolu ile de ülke genelinde aktarmalı ulaşım sağlanmaktadır. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009)

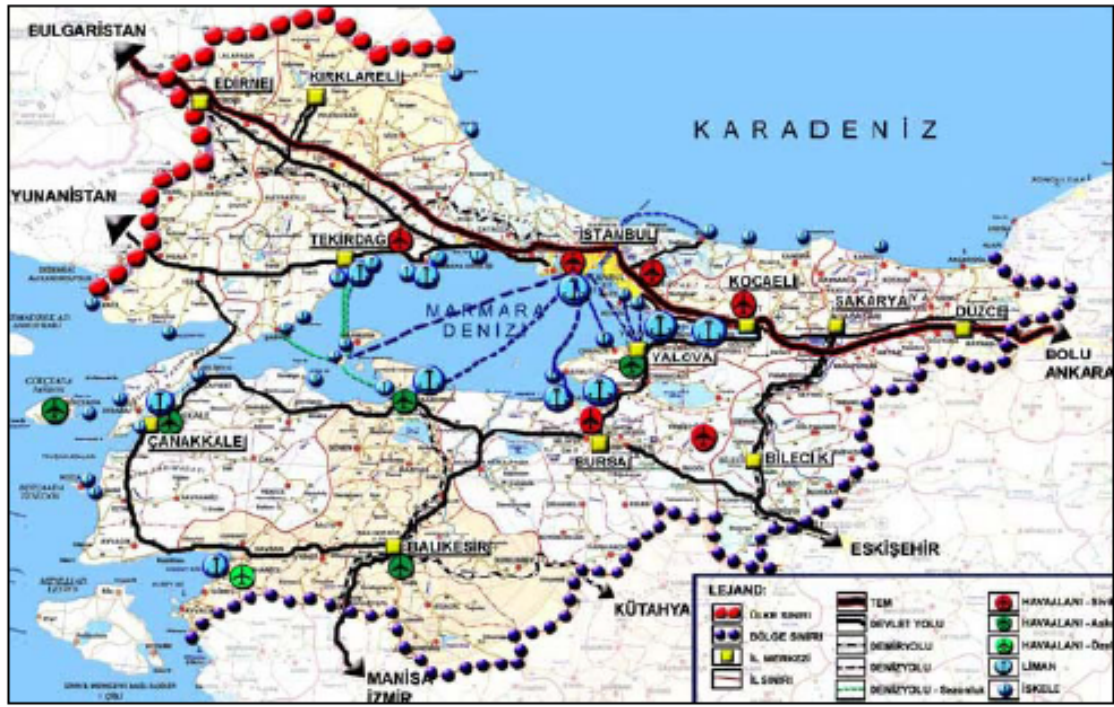


Şekil 2.4: Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Uluslararası Karayolu Bağlantıları

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Şekil 2.3 'te ise Türkiye'nin içinde bulunduğu uluslararası karayolu ağlarından bazıları görülmektedir.

Kentin ulusal ve uluslararası adeta ulaşım odağı konumunda olmasının kentçinde bazı yansımaları görülmektedir. Bu yansımalar başlıca kent ve bölgesinde yaşanan yoğunluklar ve mekânsal kullanımın hizmet ve finans sektörü tarafından şekillenmesi gibi süreçlerdir. Öte yandan İstanbul Kenti içinde bulunduğu Marmara Bölgesi için de bir ulaşım odağı olup bölge içinde güçlü ulaşım ilişkilerini taşımaktadır. Şekil 2.4'te ise bu ilişkiler okunmaktadır.



Şekil 2.5: Marmara Bölgesi Ulaşım İlişkileri

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3.1.1 Havalimanları

Havayolu ile sağlanan ulaşım türü, ulaşım sisteminin önemli bir parçası olup İstanbul için iş amaçlı, turistik amaçlı, kargo taşımacılığı amaçlı kullanılmaktadır. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009)

İstanbul sınırları içerisinde ülke içi ve ülkelerarası yolcu ve kargo taşımacılığında aktarmanın önemli noktaları olarak kabul edilen iki adet havalimanı bulunmaktadır. Bu hava limanları Şekil 2.5'te gösterildiği gibi, kentin kıyı aksı olarak kabul edilebilecek alanlarda olup, doğuda Kurtköy mevkiinde Sabiha Gökçen Havalimanı, batıda Yeşilköy mevkiinde Atatürk Havalimanı'dır.



Şekil 2.6: İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

İstanbul'daki havalimanlarının kapasite ve yolculuk değerleri ise Tablo 2.9'da özetlenmiştir.

Tablo 2.10: İstanbul Havalimanları Kapasite Ve Yolculuk Değerleri

	Kapasite	Gerçekleşen Yolculuk	Mevcut Yolculuk
Atatürk Havalimanı	21.5 Milyon Yolcu/Yıl	33.5 Milyon Yolcu/Yıl	
Sabiha Gökçen Havalimanı	3.5 Milyon Yolcu/Yıl	Verilere Ulaşılamadı	

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3.1.2 Limanlar

Suya kıyısı olan kentlerin ticaret ve endüstriye gelişimine doğrudan etki eden limanlar depolama alanları ve aktarma istasyonları ile kent içinde önemli büyüklükte alan kaplarlar. Lojistik planlamanın temel ögesi olan limanların demiryolu veya karayolları ile entegrasyonu güçlü olmalıdır. Suya kıyısı olan ve coğrafi konumu adeta bir geçiş bölgesinde olan İstanbul'un Ambarlı Haydarpaşa, Salıpazarı, Karaköy, Sarayburnu ve Sirkeci Limanları kargo, ticaret veya seyahat amaçlı kurulmuştur. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009) İstanbul limanlarının kapasite ve yolculuk değerlerine ilişkin veriler ise Tablo 2.10 ve Tablo 2.11'de özetlenmiştir.

Tablo 2.11: Salıpazarı ve Karaköy Limanına İlişkin Veriler

Salıpazarı – Karaköy Rıhtımının Uzunluğu	1143 m
Rıhtım Sayısı	10 Adet
Turist Gemi Sayısı	119 Adet
Turist Sayısı	63.000 Kişi
Aylık Ortalama Gelen Gemi Sayısı	120-150 Adet
Maksimum Su Derinliği (Karaköy)	7-8 m
Maksimum Su Derinliği (Salıpazarı)	9-19 m
Toplam Depolama Kapasitesi (Açık)	30.175 m ²
Toplam Depolama Kapasitesi (Kapalı)	89.292 m ²

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tablo 2.12: Haydarpaşa Limanına İlişkin Veriler

Haydarpaşa Limanı Toplam Rıhtım Uzunluğu	3.393,65 m
Rıhtım Sayısı	21 Adet
Gemi Kabul Kapasitesi	2213 Gemi/Yıl
Yükleme-Boşaltma Kapasitesi	4.913.400 Ton/Yıl
Toplam Depolama Alanı	370.000 m ²
Maksimum Su Derinliği	12 m
Aylık Ortalama Gelen Gemi Sayısı	119 Adet

Yükleme Tonu	1.969.793
Boşaltma Tonu	3.797.229
Elleçlenen Ton	5.757.022

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3.1.3 Garlar

Haydarpaşa ve Sirkeci Garları olmak üzere kentin iki demiryolu hattı vardır. Haydarpaşa Garı ile ülkenin doğusuna Sirkeci Garı ile Avrupa kentlerine erişim sağlanmaktadır. 2003 verilerine göre Haydarpaşa Garı'ndan gerçekleşen günlük 50.000 kişidir. Sirkeci Garı'ndan ise gerçekleşen günlük yolculuk sayısı ise 75.000 kişidir. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009)

İstanbul'da yer alan bu iki gar için günümüz ulaşım teknoloji ve kalite standartlarının altında olduğu söylenebilir. kent içi ulaşımına entegre olabilmek adına mevcut banliyö hatlarının geliştirilmesi yada yenilenmesi gerekmektedir.

2.3.1.4 Otogarlar

Esenler ve Harem semtlerinde yer alan otogarlar kent dışı olmak üzere karayolu ulaşımını sağlayan odak noktalarıdır.

Esenlerde yer alan Otogar alanı kent içi raylı sistemle entegre edilmiştir. Harem Otogarı kapasitesi ve alan büyüklüğü gibi çeşitli konularda esenler Otogarı'ndan küçüktür. Esenler ve Harem Otogarı hakkında detaylı bilgiye ileriki sayfalarda yer verilecektir.

2.3.2 İstanbul Kent İçi Ulaşım Sistemi

Daha önceki sayfalarda anlatıldığı üzere İstanbul kenti, yönetim dönemleri boyunca üst ölçekte herhangi bir plana bağlı olmaksızın, plansız biçimde arazi kullanım yapısı oluşmuştur. Bunun yanı sıra daha önceki dönemlerde sanayinin şehir içinde konumlanması ile kent önemli bir çekim merkezi olmuş ve yurdun dört bir yanından yoğun göç almıştır.

Günümüzde ise sanayinin şehir dışına taşınması kararı alınmış olup uzun vadede sonuçlanmak üzere kentin sanayi yapılanmasından arındırılma kararları uygulanmaya başlanmıştır. Bu kararın kent içi ulaşım yoğunluğuna olumlu etkilerinin olacağı şüphesizdir ancak ülke genelinde sermaye hareketliliğinin ve hizmet sektörünün İstanbul'da özellikle kent içi trafik yoğunluğu yaşanmasına doğrudan etkilidir.

Aşağıda yer alan Tablo 2.12'de yer alan ulaşım ile ilgili temel istatistikler incelendiğinde karayolu ulaşımının dolayısıyla motorlu araç kullanımının diğer ulaşım türlerinden yüksek olduğu görülmektedir. Bu sırayı çok düşük oranda raylı sistemler, onunda gerisinde denizyolu takip etmektedir.

Bu durum kentin enerji bakımından dışa bağımlı bir ülke olduğu düşünüldüğünde yakıt tüketimi, oluşturduğu gürültü ve hava kirliliği etkileri düşünüldüğünde yerel ve merkezi yönetim tarafından karayolu ve özel araç kullanımı konusunda müdahale edilmesi gereken bir durumdur.

Tablo 2.13: Ulaşım İle İlgili Temel İstatistikler

Günlük Yolculuk	20.924.134 Adet
Karayolu	%88,8
Raylı Sistemler	%8,3
Denizyolu	%2,9
Toplam Araç Sayısı	2.525.573 (2008 Yılı)

Otomobil Sayısı	1.635.400 (2008 Yılı)
Bin Kişiyeye Düşen Otomobil Sayısı	128 (2008 Yılı)
Ortalama Yolculuk Süresi	48.9 (2006 Yılı)
İki Kıta Arasındaki Günlük Yolculuk	1.097.020
Özel Araçla Yapılan Yolculuk Oranı	%29
Toplu Taşımayla Yapılan Yolculuk Oranı	%71

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3.2.1 Karayolu Ulaşım Sistemi

Kent morfolojisinin oluşmasında belirleyici akslar olarak kabul edilen D-100 ve TEM otoyolları kent boyunca lineer bir biçimde uzanmakta ve kent içi trafiğin yanı sıra transit trafiğinde etkisini gösterdiği karayollarıdır. İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Analitik Etütleri kapsamında, kent sınırları içerisinde toplam karayolu ağının 26.853 km olduğu tespit edilmiştir. Serbest yol olarak tanımlanan karayollarında sorumluluk Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, ana arterler ve diğer yollar olarak tanımlanan karayollarında belediyelerindir.

Aşağıda yer alan Tablo 2.13'de belirtildiği üzere günlük yapılan yolculukların % 86'sının karayolu ulaşımı ile yapıldığı düşünüldüğünde kentte trafik sorununun olduğu çok açıktır. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009)

Tablo 2.14: Türlerine Göre Karayolu Toplu Taşımacılığının Dağılımı

ULAŞIM TÜRÜ	ARAÇ TÜRÜ	ARAÇ		TOPLU TAŞIMA İÇİNDEKİ YERİ	
		ADET	ORAN (%)	GÜNLÜK YOLCU SAYISI	ORAN (%)

KARAYOLU TOPLU TAŞIMA %86	İETT	2585	4	1.727.000	23
	Özel Halk Otobüsü	1400	2	1.034.000	14
	İlçe-Belde-Köy	816	2	220.000	2
	Minibüs	7000	10	1.850.000	26
	Dolmuş	590	1	129.700	1
	Taksi	18.000	27	844.000	12
	Servis	35.500	54	1.589.000	22
TOPLAM	65.891	100	7.393.700	100	

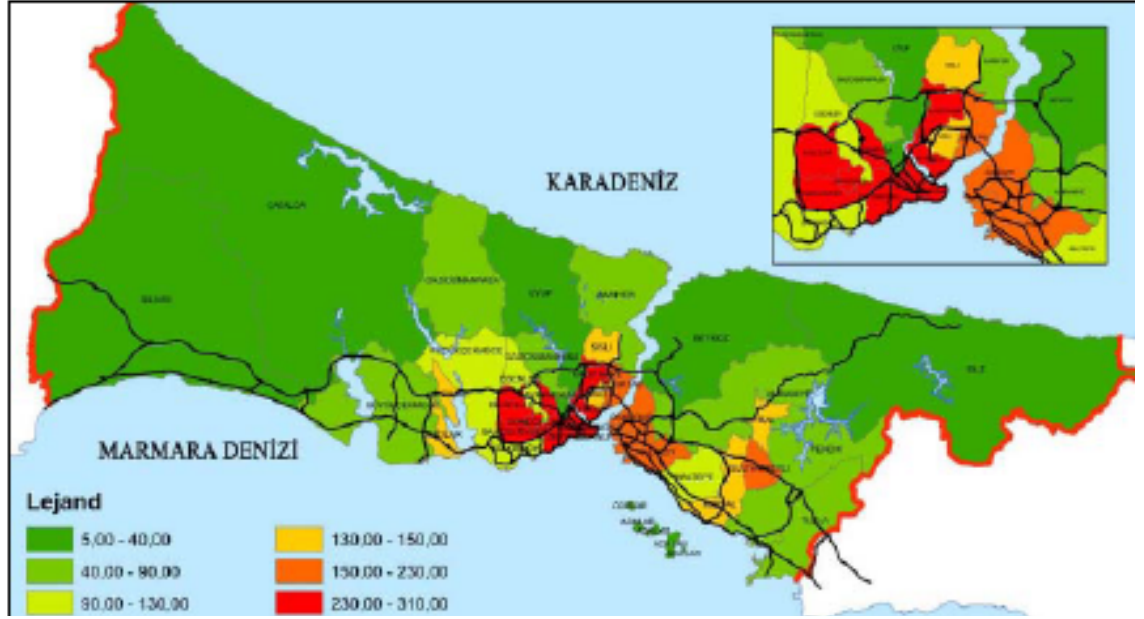
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Şekil 2.6'da karayolu ağının kent içinde bugünkü durumu gösterilmiş olup bu ağ üzerinde ilçelere göre oluşan yoğunluk dağılımı Şekil 2.7'de gösterilmiştir.



Şekil 2.7: Karayolu Ağının Bugünkü Durumu

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009



Şekil 2.8: İlçelere Göre Karayolu Şebekesinin Yoğunluk Dağılımı M/Ha

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3.2.2 Demiryolu Ulaşım Sistemi

Günlük 834.700 yolculuğun yapıldığı raylı sistem ulaşım türü kapsamında kentte toplam 138 km raylı sistem hattı vardır. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009) Gelişmiş ve modern kentlerde yapılan yolculukların önemli bir kısmı raylı sistem türleri üzerinden gerçekleşmektedir. Türlerine göre raylı sistemlerin dağılımının gösterildiği Tablo 2.14'ten anlaşıldığı üzere, İstanbul kentinde toplam yolculuk içinde raylı sistemlerle yapılan yolculukların oranı % 10'dur.

Tablo 2.15: Türlerine Göre Raylı Sistemlerin Dağılımı

ULAŞIM TÜRÜ	RAYLI SİSTEM TÜRÜ	ARAÇ SAYISI (ADET)	GÜNLÜK YOLCU SAYISI (KİŞİ)	ORAN (%)	
				RAYLI SİSTEM İÇİNDE	TOPLU TAŞIMA İÇİNDE

RAYLI SİSTEMLER %10	TCDD (Banliyö)	62	125.000	15	1,5
	LRT (Hafif Metro)	60	290.000	35	3,5
	Tramvay	45	280.000	34	3,4
	Metro	32	120.000	14	1,4
	Tünel-Nostaljik Tramvay	5	19.700	2	0,2
TOPLAM		204	834.700	100	10

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tablo 2.15’te ise mevcut raylı sistem altyapısı, Şekil 2.8’de ise İstanbul’da yer alan mevcut raylı sistem altyapısı gösterilmiştir.

Tablo 2.16: Mevcut Raylı Sistem Altyapısı

KOD	GÜZERGÂH ADI	TÜRÜ	UZUNLUK (KM)	GÜNLÜK TAŞINAN YOLCU (KİŞİ)	GÜNLÜK TAŞIMA KAPASİTESİ (KİŞİ)
E-1	Taksim-4. Levent	Metro	8,5	120.000	950.000
E-2	Aksaray- Havalimanı	Hafif Metro	19,3	290.000	450.000
E-3	Kabataş- Zeytinburnu	Tramvay	14,1	280.000	300.000
E-4	Zeytinburnu- Bağcılar		5,5	-	-
E-5	Tünel-Taksim	Nostaljik Tramvay	1,6	5000	6000
E-6	Tünel-Karaköy	Füniküler	0,6	13.000	15.000
E-7	Taksim-Maçka	Teleferik	0,3	1000	2000
E-8	Kadıköy-Moda	Nostaljik	2,6	1700	15.000

		Tramvay			
E-9	Taksim-Kabataş	Füniküler	0,6	-	-
E-10	Eyüp-Piyer Loti	Füniküler	0,4	-	-
E-11	Sirkeci-Halkalı	Banliyö	30	50.000	250.000
	Harem-Gebze	(TCDD)	42	75.000	
E-12	Edirnekapı-Sultançiftliği	Tramvay	12,4	-	-
TOPLAM			137,9	835.700	1.988.000

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009



Şekil 2.9: İstanbul Mevcut Raylı Sistemleri

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

2.3.2.3 Denizyolu Ulaşım Sistemi

İçinden deniz geçen bir kent olan İstanbul ülkeler arası düzeyde çok sayıda deniz yolu geçişine ev sahipliği yapsa da kent içi denizyolu taşımacılığında oldukça geridedir.

Denizyolu taşımacılığı ile taşınan yolcu sayısı oranı toplam yolcu sayısının sadece % 3'üdür. (İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı, 2009)



Şekil 2.10: İstanbul Denizyolu Sistemindeki İskele Ve Terminaller

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

Şekil 2.9'da İstanbul denizyolu sistemindeki iskele ve terminaller gösterilmiş, Tablo 2.16'da ise türlerine göre denizyolu ulaşım dağılımına ilişkin veriler belirtilmiştir.

Tablo 2.17: Türlerine Göre Denizyolu Ulaşım Dağılımı

ULAŞIM TÜRÜ	ARAÇ TÜRÜ	ARAÇ SAYISI (ADET)	GÜNLÜK YOLCU SAYISI (KİŞİ)	ORAN (%)
				DENİZ ULAŞIMI İÇİNDE
DENİZYOLU	Şehir Hatları (İDO)	52	230.000	61
	Deniz Otobüsleri(İDO)	26	30.000	8
	Deniz Motorları	236	120.000	31

TOPLAM	314	380.000	100
--------	-----	---------	-----

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

3 METROPOLLERDE OTOGAR ALANI YER SEÇİMİ

Bu bölümde; kentsel alan ve otogar ilişkisi, metropollerde otogar yer seçimi ve yaklaşımları, yurt içi otogar örnekleri ana başlıklar olarak verilmiştir. Bu ana başlıklar altında alt başlıklara yer verilmiş olup konuyu daha anlaşılır kılmak için uygulanmış örnekler verilmiştir.

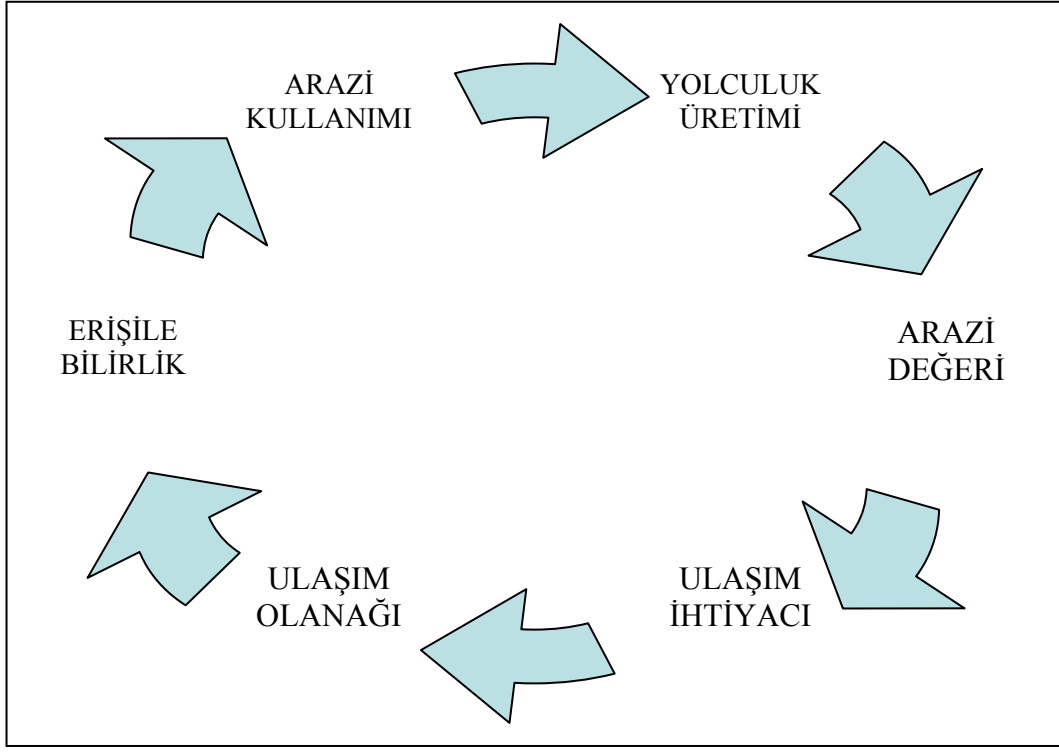
Kentsel alan ve otogar ilişkisinin incelendiği başlık altında öncelikle otogar alanlarının oluşum ve etkileşim süreçleri incelenmiştir. Metropollerde otogar alan seçimi için planlama disiplini kapsamında bazı kriterler belirlenmiş ve detaylı anlatılmıştır.

Yurtiçi örneklerinin verildiği başlık altında, İstanbul uygulamaları olan Eski Topkapı; Esenler ve Harem Otogarı için; konum, erişilebilirlik, alan büyüklüğü, iç trafik düzeni ve çevresel yapı göz önünde bulundurularak detaylı bilgi verilmiştir.

3.1 KENTSEL ALAN ve OTOGAR İLİŞKİSİ

Şehrin sistematik yapısına bakıldığında kent içerisinde yer alan birçok alt sistemden oluştuğu görülmektedir. Bu alt sistemlerin tümü birbiriyle ilişki ve etkileşim halindedir. Kentte alışveriş merkezi, eğitim alanları, bölge parkları, sanayi ve konut alanlarına yönelik yer seçim kriterleri ise planlama yaklaşımları bağlamında aynı dinamikleri taşırlar.

Bu dinamikler yukarıda bahsedildiği gibi kenti oluşturan sistemler olan; nüfus, ekonomi, politika, idari yapı, sosyal yapı, doğal yapı ve mekânsal yapı ile yakından ilişkilidir. Bu sistemler ile kendi içlerinde daha alt sistemler oluşturarak çok boyutlu ve karmaşık kentsel sistemi oluştururlar.



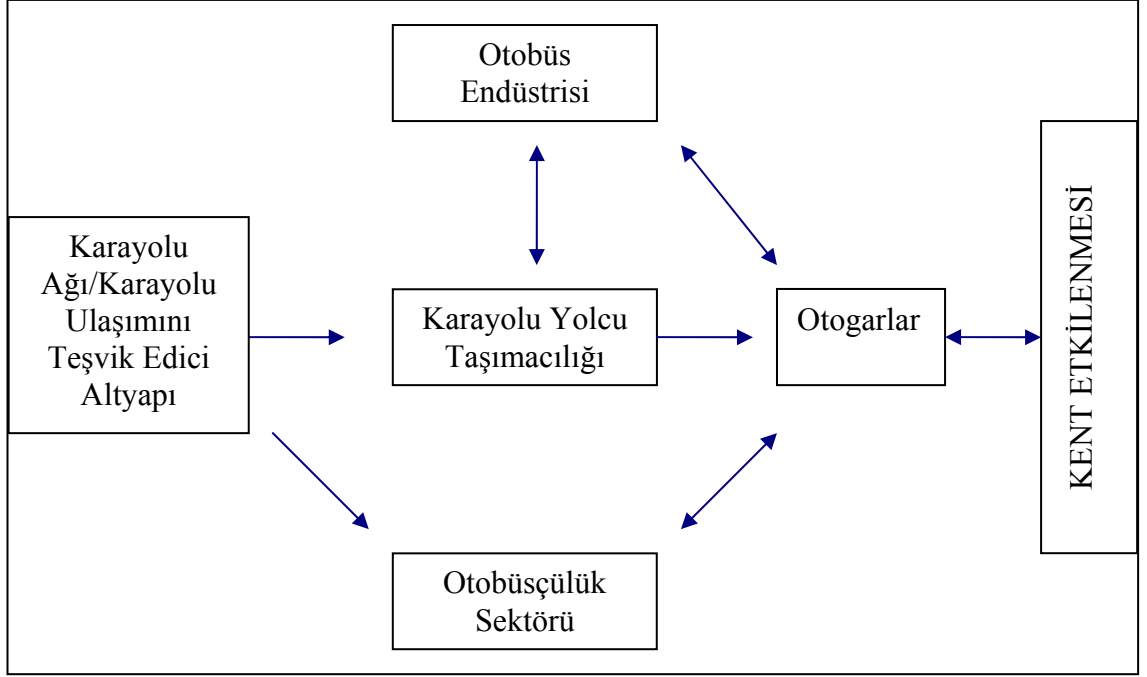
Şekil 3.11: Ulaşım ve Arazi Kullanımı İlişkisi

Kaynak: Dökmeci, V. 2005, Planlamada Sayısal Yöntemler, İstanbul teknik Üniversitesi Yayınları

Alt sistemler ise kentsel ulaşım ağı ile birbirlerine bağlanırlar ve içinde buldukları kentsel hareketliliğin devamını sağlarlar. Kent içinde yer alan ulaşım ağı ve kentin mekânsal örüntüsünü oluşturan arazi kullanım yapısı birbiri olmadan açıklanamayacak olması yukarıdaki şekilde görülmektedir. Arazi kullanımı beraberinde yolculukları üretir ve bu üretim sonucunda yolculuk yapma ihtiyacı ile ulaşım ihtiyaçları doğar. Bu ihtiyaç dolayısıyla ulaşım olanakları gelişir ve erişilebilirlik sağlanmış olur. Bu döngü sonrasında erişilebilirliği artan arazinin değeri artar ve bölgedeki arazi kullanımını besler ve geliştirir.

Kent içi yolculukların kentler arası devamını sağlayan oto terminal alanları ulaşım odakları olarak ulaşım ağı içerisinde yer alırlar. Otoparklar (oto terminal alanları) kentler arası ulaşım ağının kent ile buluştuğu noktalarda konumlanması gereken, aynı zamanda kullanıcı için optimum erişilebilirlik özelliklerine sahip kentte yer alan havayolu, demiryolu gibi diğer toplu taşıma ağları ile entegre olan tesislerdir. (Çetiner, 1994)

Şekil 3.2’de gösterildiği gibi otoparkların oluşmasında; otobüs endüstrisi, karayolu taşımacılığı ve altyapısı gibi dinamikler etkilidir.



Şekil 3.2: Otogarların Oluşmasında Etkileşim Şeması

Kaynak: Çubuk, M.1993, İstanbul Şehirler arası Metropolitan Otobüs Terminali-Bir Kentsel Proje Meditasyonu, IV. Kentsel Tasarım Ve Uygulamalar Sempozyumu, MSGSÜ, İstanbul

Bu yolcu toplama ve aktarma tesisleri olarak tanımlanan otogarlar, yolcular için aynı zamanda konaklama, yeme-içme, alışveriş merkezleri gibi diğer komplekslerle iç içe olmalıdır. (Çetiner, 1994)

3.1.1 Kavramsal Açıklamalar

13.10.1983 tarihli “Karayolları Trafik Kanunu”nda terminal alanları “*Terminal*”: İnsan veya eşya taşımalarında, araçların indirme, bindirme, yükleme, aktarma yaptıkları ve ayrıca bilet satışı ile bekleme, haberleşme, şehir ulaşımı ve benzeri hizmetlerin de sağlandığı yerdir.” olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımın dikkat çeken yanı otogar kelimesi yerine terminal kelimesinin kullanılmasıdır. Bu durumda İstanbul kentinin otogarı düşünüldüğünde terminallerin bir araya gelerek oluşturdukları kompleks bir yapı olduğunu söylemek yanlış bir ifade değildir. Bu çalışmada ise otogar tanımı kullanılacaktır.

Otogar alanının sağlayacağı hizmeti talep edenlere “kullanıcı”, bu hizmeti hazırlayıp verenlere “sunucu” denir. Planlanan kentsel alanda kullanıcıların toplu halde buldukları yerlerden her biri “kullanıcı yeri”, tesisi kullananların yerlerini kapsayan alan, o tesisin “hizmet alanı” planlama bölgesinde aynı hizmeti sağlama amacı ile kurulan diğer tesislere “tesisler sistemi” denmektedir.

Otogar alanlarının kent içinde yer alacakları alanların tespiti sezgisel yöntemlerden öte kentsel planlama yaklaşımları içeren alanında uzmanlık gerektiren bir karardır. Bu kararlar kentsel planlamada “*tesis yer seçimi*” adı altında verilmektedir.

Kentsel ve bölgesel ölçekli alanlarda, istenen fonksiyona bağlı olarak yer seçimi kriterleri, taşıdıkları amaçlar açısından birbirinden farklıdır. Örneğin ilk yardım tesisleri gibi toplum sağlığı ve güvenliğini koruyan birimlerin öncelikli olarak kent merkezlerinde yer alması gerekirken sanayi alanları için kent merkezinin dışında ulaşım altyapısının güçlü olduğu ve hammaddeye yakınlık önemlidir. Ancak tesis yer seçimlerinde kullanıcının mekânsal dağılımının analiz edilmesinin yan sıra kamusal hizmet ve ekonomik fayda analizlerinin de birlikte düşünülmesi gerekmektedir.

Tek tesisli yer seçimleri başlıca 3 yaklaşım altında yapılır. Bunlar tesis için alternatif alanlar içerisinde en iyisinin seçilmesi, ulaşım ağı üzerinde tesis yer seçimi ve belli bir alanda yapılan tek tesis yer seçimidir. Birden fazla tesisin yer seçimi ise tek tesis yer seçimine göre daha kapsamlı ve güçtür. Bu kapsamda yaklaşımlar alternatif alanlar arasında birden fazla tesisin yer seçimi ve alanda birden fazla tesisin yer seçimleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Tek tesis ve birden fazla tesis yer seçimini dışında kentin iç dinamiklerinin hareketli olduğunu kabul eden ve değişkenlerini bu kapsamda oluşturan dinamik tesis yer seçimi vardır. Son olarak ise şehirselleşmenin dengeli gelişmesi için hiyerarşik yer seçimleri de yapılabilir.

Tesis yer seçimlerinde başlıca kriterler; hayati kriterler, objektif kriterler ve subjektif kriterlerdir. Örneğin otogar alanları için yer seçim kriterlerinde hayati kriterler; otogar alanının yakın ve uzak çevresinde kent içi ve kentler arası ulaşım bağlantılarının olup, olmamasıdır. Objektif kriterler ise; otogar alanları ile toplu taşıma ağının ve toplu taşıma sistemlerinin odak noktaları olan yolcu transfer merkezlerinin entegrasyonunun

sağlanmış veya sağlanmamış olmasıdır. Son olarak otogar alanları için sübjektif kriterler ise otogar alanına ulaşım araçlarının kalite düzeyinin yüksek ya da düşük olması örnekleri verilebilir.

3.1.2 Otogar Hizmet Alanları

Otogar hizmet alanları ve kişileri düşünüldüğünde oldukça geniş bir alana hizmet eden bir yapısı ve zengin bir kullanıcı yapısı vardır. Öncelikle yapılan yolculuklar kente yakın ya da uzak olmak üzere içinde bulunduğu ülke ölçeğinde bir dağılım göstermektedir.

Kullanıcı yapısı ise gelen ve giden yolcular, yolcu yakınları ile otogar alanlarında istihdam eden kişilerdir. Bununla birlikte; terminal alanları, park yerleri, bakım-onarım alanları, servis durakları, oteller, yemekhaneler, ibadethaneler vb, gibi birimler otogar alanı içinde olması gereken hizmet yapılarıdır. (Arsal, 2004)

Otogar tesisinin yer aldığı sektörün fiziksel planlaması çerçevesinde;

- Otogar tesisi, sağlayacağı hizmete dair tüm talebi karşılayabilmelidir.
- Merkezi hizmetin gerçekleştirilebilmesi için gerekli işgücü mevcut olmalıdır.
- Otogar alanı için kurulum ve işletim, için mali kaynakların oluşturulması gerekmektedir.
- Planlama bölgesi, her kullanıcının otogar tesisler sistemi içerisinde istediği hizmeti alabilecek şekilde örgütlenmelidir.
- Her otogar tesisi için tespit edilen etki alanı ve işletme kapasitesi dikkate alınmalıdır.
- Otogar tesisler sistemi içerisinde yer alan cep otogar ve ilçe terminal alanları kullanıcıların mekânsal dağılımı gözetilerek oluşturulmalıdır.
- Kullanıcı bakımından, tesisin hizmetlerine kolay, rahat ve ucuz erişilebilir olması gerekmektedir.
- Sunucu bakımından tesisin en çok sayıda kullanıcıya kaliteli, ucuz ve etkin hizmet sağlayacak şekilde kurgulanmalıdır.

3.1.3 Otogar Alanları Tasarım Özellikleri

Öneri otogar alanları için yer seçim kriterlerinden biri; günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilecek mekânlar olmasının yanı sıra yapılan tahminler doğrultusunda gelecekteki yolculuklar için de kapasitesinin olması ve bu alanda çeşitli ihtiyaçlara cevap verebilecek modern ve kaliteli kullanım niteliği oluşturacak olmasıdır. Bu kapsamda yer seçim kriterleri otogar alanının sağlayacağı nitelik düzeyi ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda otogar alanları kent içi ve dışı ulaşım ağlarının kentle bütünleştiği noktalarda çok işlevli aktarma niteliği olan buluşma alanlardır.

Otogar alanının kamusal hizmet sunacağı kabul edildiğinde işlevsel görevlerini yerine getirmesi, otobüs depolama yerlerinin bulunması, kent için trafik yükü oluşturmaması, teknolojik imkânların kullanılması, kentler arası ve aynı zamanda uluslararası bağlantı merkezi niteliğini sağlaması ve metropolün dışarıya açılan kapısı olması gerekmektedir.

Otogar alanları içerisinde alış-veriş merkezleri, konaklama yapıları, yeme-içme mekânları, fuar ve sergi alanları gibi modüller yer almalıdır. Bu biçimde faaliyet sürekliliğini sağlayarak canlı mekânlar halinde yolcular için çekim merkezi oluşturmalıdırlar. Bunun yanı sıra otogar alanlarının daha kaliteli kamusal hizmet vermek için emniyet birimi, itfaiye birimi, PTT, banka, döviz bürosu gibi birimlerin ve idari kısmın yer alması gerekmektedir.

Otogar alanları şehir merkezinin yoğunluğunu artırmamalı ve otogarların; havaalanı, tren istasyonları, limanlar ve şehir merkezi ile ilişkisi toplu taşıma ile sağlanacak şekilde planlanmalıdır. Taksi ve otobüs durakları, açık ve kapalı otopark alanlarının da kompleks içinde yer alması gerekmektedir.

Otogarlar kentsel proje olarak kentle bütünleşmeli buna göre etüt ve organize edilmelidir. Otogarlar ülkesel ulaşım sisteminin hizmet üniteleri olarak değerlendirilmeli özellikle altyapı ve üstyapı bütünlüğü sağlanmalıdır.

3.2 METROPOLLERDE OTOGAR YER SEÇİMİ ve YAKLAŞIMLARI

Otogar yer seçimi; kompleksin ve kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir alan seçiminden öte, kent planlamasında önemli bir karar, hava-deniz-demiryolu ulaşımı ile entegre bir odak noktası ve içinde bulunduğu bölge mekanının organizasyonunu oluşturan bir alan seçimidir.

Otogar alanı yer seçimi modellerinin elemanları;

- Planlama bölgesi
- Kullanıcıların mekânsal dağılımı ve büyüklüğü
- Otogar alanı çekicilik ve kapasitesi
- Kullanıcı ile otogar tesisleri arasındaki mesafe

Otogar tesisinin kurulacağı bölge ile ilgili (makro) yer seçim faktörleri;

- Kullanıcının mekânsal dağılımı ile olan ilişkisi
- İşgücü potansiyeli olan yerlere göre konumu
- Tamamlayıcı tesislere göre konumu
- Yardımcı tesislere göre konumu

Otogar tesisinin kurulacağı arazi ile ilgili (mikro) yer seçim faktörleri;

- Arazinin büyüklüğü ve şekli
- Arazi topografyası ve zemin yapısı
- Alanın çevresel yapısı
- Mevcut imar durumu, mevcut altyapı durumu
- Yerel ve bölgesel ulaşım ağı
- Mülkiyet yapısı ve arsa fiyatları

Yer seçimi adeta bir kentsel proje olarak benimsenmeli, iç trafik akışını nasıl etkileyeceği, erişilebilirlik, ergonomi, üretilen yolculuklar, kompleks kapasitesi, yatırım ve işletim maliyetleri ile işletme sistemleri hesaplanmalı ve bu konularda optimum kararlar verilmelidir.

3.2.1 Konum

Otogar yer seçiminde konum kriterinin değerlendirilmesi otogarın kent merkezinde ya da kent merkezi dışında olmasının avantaj ve dezavantajları bağlamında yapılacaktır.

Kompleksin kent içinde olması değerlendirildiğinde öncelikle kent içi trafiğe kapasitesinin çok üstünde bir yük ve giriş çıkışlar sebebiyle bir yoğunluk katacaktır. Ancak bu yoğunluğun yanı sıra toplu ulaşım tesisleri ve kent merkezine erişim ise en kısa yoldan ve en düşük maliyet üzerinden olacaktır.

Otogar alanının kent merkezi dışında olması yukarıda bahsedilen kent içi trafiğine yoğunluk katmaması adına isabetli bir karardır ancak bu noktada üzerinde durulması gereken konu otogar alanı ile kent merkezi arasında olan erişilebilirliği güçlü kılmaktır.

3.2.2 Erişilebilirlik

Belli bir yere/varış noktasına ulaşabilme/erişebilme kolaylığı ve rahatlığıdır. Erişilebilirlik kavramının arazi kullanım yapısı ve mevcut ulaşım ağı ile tanımlanması gerekmektedir. Erişilebilirlikte uzaklık bir etkidir ve 4 kıstasa göre ölçülür. Bunlar; (Aydemir, 2004)

- ❖ Fiziksel ölçüm
- ❖ Süre ölçümü-zaman
- ❖ Ekonomik ölçüm
- ❖ Algısal ölçüm

Otogar alanları için erişilebilirlik düzeyi yüksek olmalı ve demiryolu ve denizyolu gibi çeşitli ulaşım sistemleri ile entegre olmalıdır. Dolayısıyla kullanıcı için en kısa yol, en ucuz ulaşım maliyeti, seyahat ergonomisi yüksek ve güvenli bir yolculuk sunmalıdır.

Otogar alanları özellikle aktarma istasyonları, iskeleler, metro istasyonlarına, otobüs terminallerine kent merkezine de erişimin hızlı ve ucuz olması adına kolay erişilebilir olmalıdır.

3.2.3 Alan Büyüklüğü ve Hizmet Alanı

Otogar alanları yer seçiminde öncelikle söz konusu kentsel alanın nazım imar planları üzerinden mevcut durumu ve kentsel gelişmenin ne yöne olacağı etüt edilmeli ve kentsel gelişme dinamikleri tahmin edilmelidir. Böylece kentsel alan kullanımı ve gelişimi değişiklik gösterecek olsa bile otogar alanı ile ilişkisi sürdürülebilir olacaktır.

Ayrıca kentin mevcut ve gelecekteki trafik sayımlarının da yapılarak otogar alanı ile ilişkisi kurulmalıdır. Otogar alanlarının içerisinde yer alması gereken terminal alanları, park yerleri, bakım-onarım alanları, servis durakları, oteller, yemekhaneler, ibadethaneler vb, gibi birimler düşünüldüğünde otogar alanı için alan büyüklüğü büyük olmalıdır. Ancak seçilen kentsel alan için yapılacaksa kamulaştırma bedeline kadar çok yönlü etütler yapılmalı ve kentsel tasarım kriterleri gibi birçok yönden değerlendirilmelidir.

3.2.4 Doğal ve Yapay Eşikler (Çevresel Faktörler)

Sürdürülebilir kentler ve küresel ısınmanın çokça konuşulduğu bir zamanda karayolu ulaşımının da çevre kirliliği üzerinde gelişmiş kentlerde dolaylı gelişmemiş kentlerde ise doğrudan etkisi vardır. (Arsal, 2004)

Öncelikle kentlerde ulaşım altyapısının kentsel yaşam kalitesini yüksek tutmak adına tamamlanmış ve çevresel etki değerlendirmelerinin yapılmış olması gerekmektedir. Örneğin mevcut ya da planlanan bir karayolu ulaşımı toplanma ve aktarma noktaları olan otogarlar için su havzaları, heyelan riski taşıyan alanlar, deprem hatları gibi kentsel yerleşim için riskli alanlar ile ilişkisi gözlenmeli ve gerekirse tedbir politikaları geliştirilmelidir.

Kısaca ulaştırma sistemini; topografik yapı, jeolojik yapı, nüfus yoğunluğu ve karakteri, yapısal yoğunluk ve arazi kullanımı, iklimsel ve ekolojik koşullar gibi çevre bileşenleri yakından etkiler. Konunun daha net anlaşılması için Tablo 2.17’de çevresel faktörlerin ulaştırma sistemi üzerindeki etkileri gösterilmiştir.

Ulaştırma sisteminin çevre üzerinde oluşturduğu etkiler düşünöldüğünde dolaylı ve doğrudan çeşitli etkileri vardır. Bunlar; gürültü kirliliği, hava kirliliği, su kaynaklarına yakın alan seçimlerinde su kirliliği gibi ekolojik etkilerdir.

Yerel yönetimin alan çevresinde gelişebilecek plansız konut alanlarının yasal ve yönetsel bağlamda önüne geçememesi halinde kentsel ve kentsel yaşam kalitesini düşüren etkilerdir.

Ayrıca seçilecek alanın içinde bulunduğu ekolojik ortam tanımlanmalı ve doğal yaşam ortamları yok edilmemelidir. Yapım ve inşaat maliyetinin artmaması adına ise zeminin elverişli olması gerekmektedir. Tüm bu parametreler dikkatle incelenmeli ve seçilecek otopar alanı için göz önde bulundurulmalıdır.

Tablo 3.18: Çevresel Faktörlerin Ulaştırma Sistemi Üzerindeki Etkileri

	SABİT TESİSLER									İŞLETME VE BAKIM						
	PROJELENDİRME SIRASI			YAPIM SIRASI			YAPIM SONRASI			Seyahat Süresi	Güvenlik	Kirlilik	Gürültü	Trafik Akımı	Bakım Maliyeti	Bakımın Çevreye Zararlı Etkisi
Yol Doğrultusu	Yolun Geometrik Özellikleri	Yolun Fiziksek Özellikleri	Altyapı	Yapım Koşulları	Yapım Maliyeti	Yolun Ayırma Etkisi	Yol Estetiği	İşletme Maliyeti								
Topografik Yapı	*	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Jeolojik Yapı	*	0	*	*	*	*	0	0	0	0	*	0	0	0	+	0
Nüfus Yoğunluğu	*	*	*	0	0	*	+	0	*	*	+	*	*	0	*	0
Yapısal Yoğunluk	*	0	0	+	+	+	0	*	0	0	+	0	+	0	0	0
Arazi Kullanımı	*	*	*	+	+	+	+	*	0	0	0	0	0	0	0	0
İklimsel Koşullar	+	*	+	+	+	+	+	0	*	*	+	*	+	*	*	*
Ekolojik Koşullar	*	0	+	+	+	+	+	+	0	0	0	+	+	0	0	0

Kaynak: Erel, R., 1992, Ulaştırma Ve Çevre, Ulaştırma Dünyası,6,41-44

*; Önemli Etkiler +; Orta Derecede Etkiler 0; Az Ya da Sıfır Etkiler

3.3 YURTIÇİ OTOGAR ÖRNEKLERİ

Yurtiçi örnekleri olarak İstanbul, Bursa, Ankara ve Eskişehir Otogarları incelenmiştir. İstanbul uygulamaları olan Eski Topkapı; Esenler ve Harem Otogarları için; konum, erişilebilirlik, alan büyüklüğü, iç trafik düzeni ve çevresel yapı göz önünde bulundurularak detaylı bilgi verilmiştir.

3.3.1 Bursa Otogarı

Santral garajı olarak ilk temeli atılan Bursa Otogarı 1961 yılında hizmete girmiştir. 1978 yılında çıkan yangın sebebiyle kent için, yeni bir otogar alanı inşa edilmeye başlanmıştır.



Resim 3.1: Bursa Otogarı Görünüş

Kaynak: <http://www.bursaterminali.com/>

Alanın 13.592 metrekare kapalı alanı, 177.487 metrekare açık alanı vardır. Açık alanlar ise 30.000 metrekare yürüyüş alanı, 80.000 metrekare yol ve otopark alanı, 65.000 metrekare ise yeşil alandır.

Otogar içinde 104 adet peron, 250 özel araç kapasiteli otopark, 116 otobüs kapasiteli otobüs parkı mevcuttur. Alan içerisinde yaklaşık 1800 kişi istihdam edilmekte otogar alanında; lokanta, hediyelik eşya dükkânları, banka ve atmler ile çeşitli ticaret yapıları yer almaktadır. Otogar BOY-KOOP tarafından işletilmektedir.



Resim 3.2: Bursa Otogarı Görünüş

Kaynak: <http://www.bursaterminali.com/>

Otogarın kent içi ile erişimi karayolu toplu taşıma araçları ile yapılmakta olup, kentin, şehirler arası erişilebilirliği denizyolu ve karayolu taşımacılığı birimi olan otogar ile sağlanmaktadır. Dolayısıyla denizyolu ve karayolu taşımacılığı kentin çevresindeki yerleşimlerle ilişkisini güçlü kılmaktadır.

3.3.2 Eskişehir Otogarı

Eskişehir demiryolu ve karayolu ulaşımında önemli bir aksta yer almaktadır. Otogara yolcu giriş ve çıkışları mevsimsel olarak değişmektedir. Kente ulaşımında demiryolu kullanımını otogar kullanımını da etkilemektedir.



Resim 3.3: Eskişehir Otogarı Görünüş

Kaynak: <http://arkiv.arkitera.com/p2702-eskisehir-otogari.html>

2002’te yapılan bir istatistiğe göre Eskişehir Otogar’ına aylık otobüs giriş çıkışı sayısı 4708 iken bu sayı yer yer 7845’e çıkmıştır. Bunun yanı sıra 1709 otobüs, otogarı kullanmış ve transit yolculuk yapmıştır. Ayrıca kent merkezi ve kırsal yerleşim arasında erişimi sağlayan minibüslerde otogar alanında toplanmaktadır.



Resim 3.4: Eskişehir Otogarı'ndan Görünüş

Kaynak: <http://arkiv.arkitera.com/p2702-eskisehir-otogari.html>

Yine 2002 yılında yapılan istatistiğe göre kent merkezinden kırsal yerleşimlere yapılan aylık sefer sayıları, otobüslerde 2617 araç, minibüslerde ise 2864 araç civarındadır.

3.3.3 Ankara Otogarı

1987 yılında temelleri atılan Ankara Otogarı günümüzde mimari yarışmaya açılmış ve kentin ulaşım ihtiyaçlarına cevap verebilecek fonksiyon ve işlevde bir otogar inşa edilmiş ve 1995 yılında hizmete girmiştir.

Kentin ülke için başkent olması günlük gerçekleşen yolculuk sayısının kent nüfusuna göre oldukça yüksek olması bir sebeptir.



Resim 3.5: Ankara Otogarı Görünüşü

Kaynak: <http://www.asti.com.tr/>

Otogar toplam 446.000 metrekarelik bir alanda kurulmuş olup 305.547 metrekare peyzaj alanı ile günlük yolcu sayısı yaklaşık 250.000 kişidir. 47 adet gelen otobüs, 64 adet giden otobüs peronu olmak üzere günlük hareket eden otobüs sayısı 3000 adettir. Gelen ve giden yolcular otogar alanı içinde farklı katlarda hizmet almaktadırlar. Örneğin gelen yolcular birinci katta bırakılırken giden yolcular ikinci kattan alınmaktadır. Otogar alanı içerisinde çeşitli ticari birimler yer almakta olup yaklaşık 5000 kişi istihdam edilmektedir.



Resim 3.6: Ankara Otogarı Görünüş

Kaynak: <http://www.asti.com.tr/>

3.3.4 İstanbul Otogarı

İstanbul otogarlarının zaman içerisindeki mekânsal oluşumu ve gelişimi incelendiğinde herhangi bir altyapı kararları üzerine oluşmadığı görülmektedir. 1970 yılı öncesi kentler arası yolcu taşıyan işletmeler dağınık olmak üzere Sirkeci ve Aksaray'ın çeşitli mevkilerinde dağılmışlardır.



Resim 3.7: İstanbul Topkapı Eski Otogarı Görünüş

Kaynak: http://forum.donanimhaber.com/m_14653166/tm.htm



Resim 3.8: İstanbul Topkapı Eski Otogarı Görünüş

Kaynak: http://forum.donanimhaber.com/m_14653166/tm.htm

30.000 metrekarelik alan üzerine kurulan Topkapı Otogarı içerisinde yazıhaneler, büfeler, cami, karakol ve dernek binası gibi yapılar bulunmaktaydı. Ancak 1980 yılından sonra kent içi trafiğe bindirilen yükü gar alanı ve bağlantı yolları kaldıramaz olmuştur.

Ancak kente göç ile artan nüfus yükünü kaldıramayan işletmeler herhangi bir plan kararı olmaksızın kurdukları dernek aracılığı ile yerel yönetimin gösterdiği mevkiiler olan Topkapı ve Harem’de 1970 yılı sonrası otogar alanları kurmuşlardır.

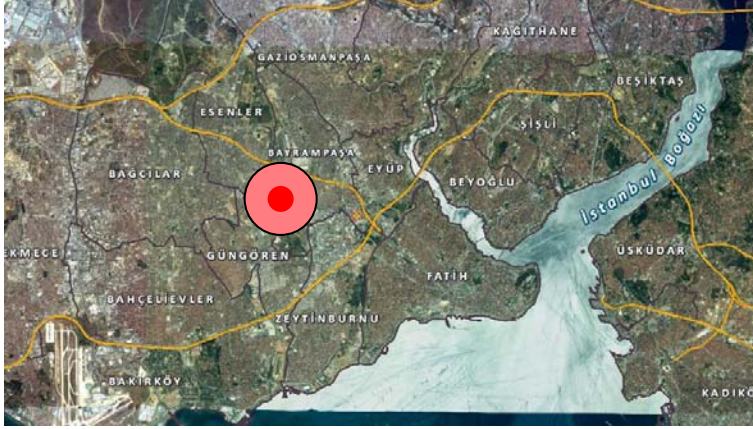
Dolayısıyla yeni bir otogar alanı projelendirilmesine ve inşasına ihtiyaç duyulmuştur. Büyük İstanbul Otogarı İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Uluslararası Anadolu ve Trakya otobüsçüleri derneği arasında yapılan protokol ile yap-işlet-devret işletme modeli ile 1994 yılında hizmete girmiştir.

3.3.4.1 Büyük İstanbul Otogarı

Büyük İstanbul Otogarı için; konum, erişilebilirlik, alan büyüklüğü, iç trafik düzeni ve çevresel yapı göz önünde bulundurularak, alt başlıklar şeklinde detaylı bilgi verilmiştir.

3.3.4.1.1 Konumu

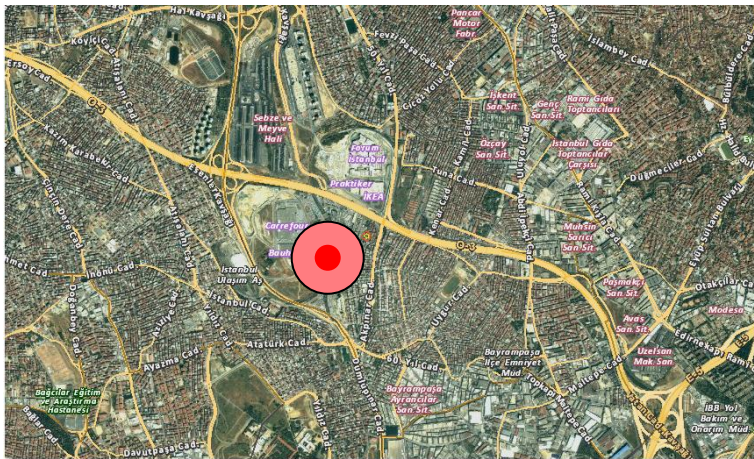
Büyük İstanbul Otogarı kentin Avrupa yakası yoğun yerleşim alanları içerisinde ve kıyı yerleşim alanlarının kuzeyinde yer almaktadır.



Şekil 3.3: Esenler Otogarı İlçeler Arası Konumu

Kaynak: www.ibb.gov.tr

Büyük İstanbul Otogarı ilçesi içinde; Esenler Ferhat Paşa mevkiinde, çevre yollarına erişim düzeyi ise oldukça yüksek bir konumda bulunmaktadır. Otogar alanının kuzeyinde; Merkez Hali, Kuru Gıdacılar Hali, güneyinde; Esenler karayolu, doğuda; Bayrampaşa sınırlarında yer alana konut ve işyeri alanları, batıda ise Ferhatpaşa Çiftlik Tepesi mevki ile komşudur.



Şekil 3.412: Esenler Otogarı İlçe İçindeki Konumu

Kaynak: www.ibb.gov.tr

3.3.4.1.2 Erişilebilirlik

“Arazi kullanımında en önemli yer seçimi belirleyicilerinden biri olan erişilebilirlik, bir aktivitenin diğer aktivitelerle olan etkileşiminin ulaşım bağlantıları açısından değerlendirilmesini içermektedir.” (Arsal, 2004)

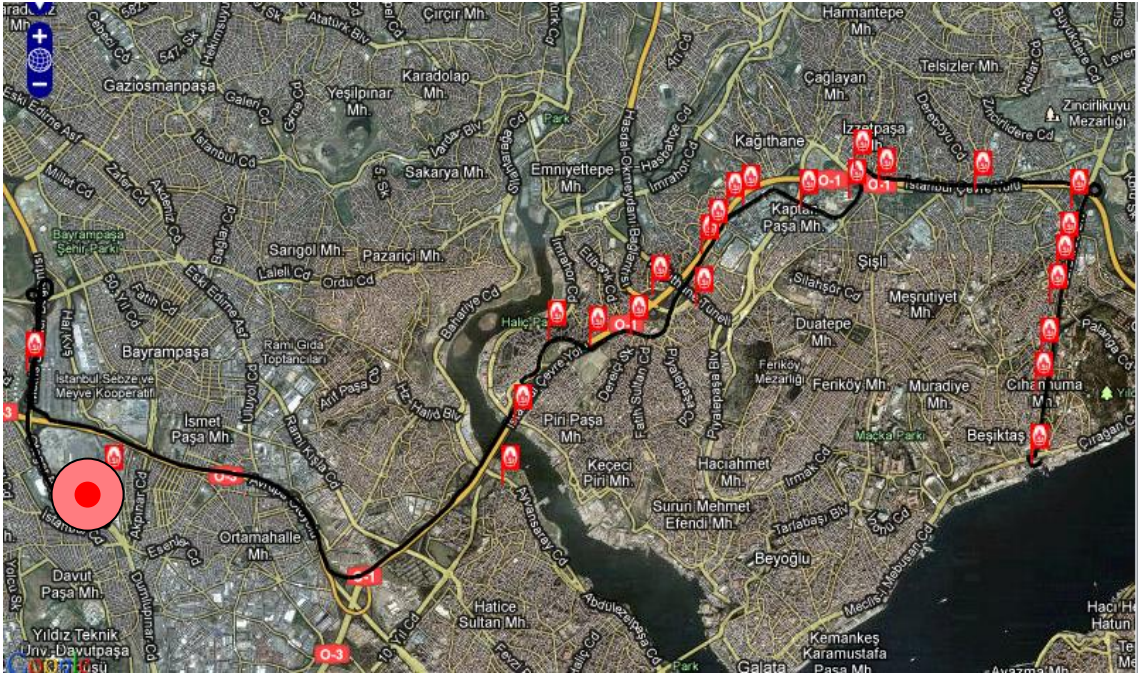
Otogar alanına erişim hafif metro, özel araç, özel halk otobüsü, belediye otobüsü, şehirler arası otobüs servisleri ile ulaşmak mümkündür. Özellikle hafif metro ile havalimanı ve kent merkezine ulaşım ağı güçlüdür. Otogar alanı içerisinde ulaşım amaçlı 501 adet şehri içi otobüs servisleri, 134 adet otogar taksisi ve 68 adet kamyonet, belediye ve özel halk otobüs hatları mevcuttur. Aşağıda bu hatlar ve tahmini yolculuk süreleri hakkında detaylı bilgiler verilmiştir.

Tablo 3.2:Otogara Ulaşım Amaçlı Otobüs Hatları ve Yolculuk Süreleri

HAT NO	HAT GÜZERGÂHI	GİDİŞ-DÖNÜŞ YOLCULUK SÜRESİ
280	BEŞİKTAŞ - OTOGAR	150 dk
390	YEŞİLPINAR - OTOGAR	140 dk
750	OTOGAR - MECİDİYEKÖY	120 dk
760	CİHANGİR MAH.- AVCILAR - OTOGAR	160 dk
830	OTOGAR - TAKSİM	120 dk
910	OTOGAR - EMİNÖNÜ	105 dk
303B	SİLİVRİ CEZAEVİ-OTOGAR	100 dk

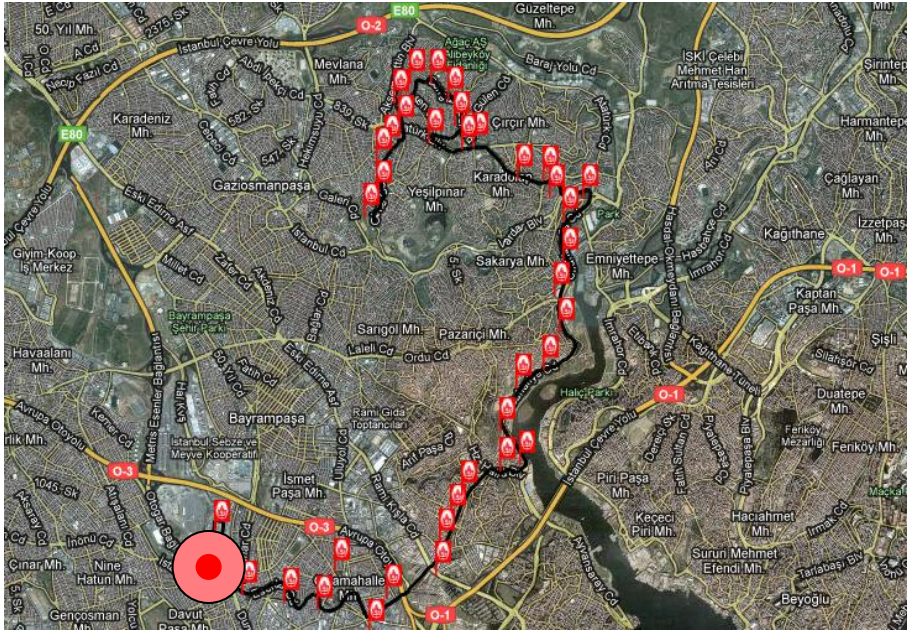
Kaynak: www.ictt.gov.tr

Belediye ve özel halk otobüslerinin harita üzerindeki güzergâhları ve detaylarına ilişkin kapsamlı bilgilere aşağıda yer verilmiştir.



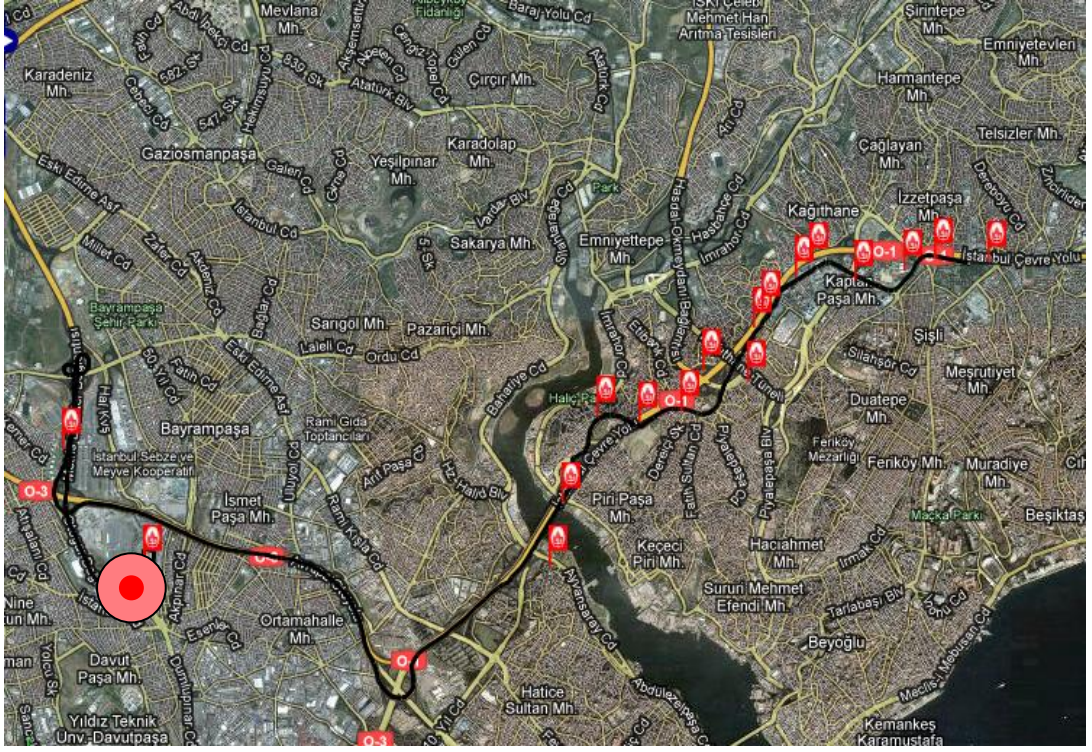
Şekil 13: 28-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı

Kaynak: www.iett.gov.tr



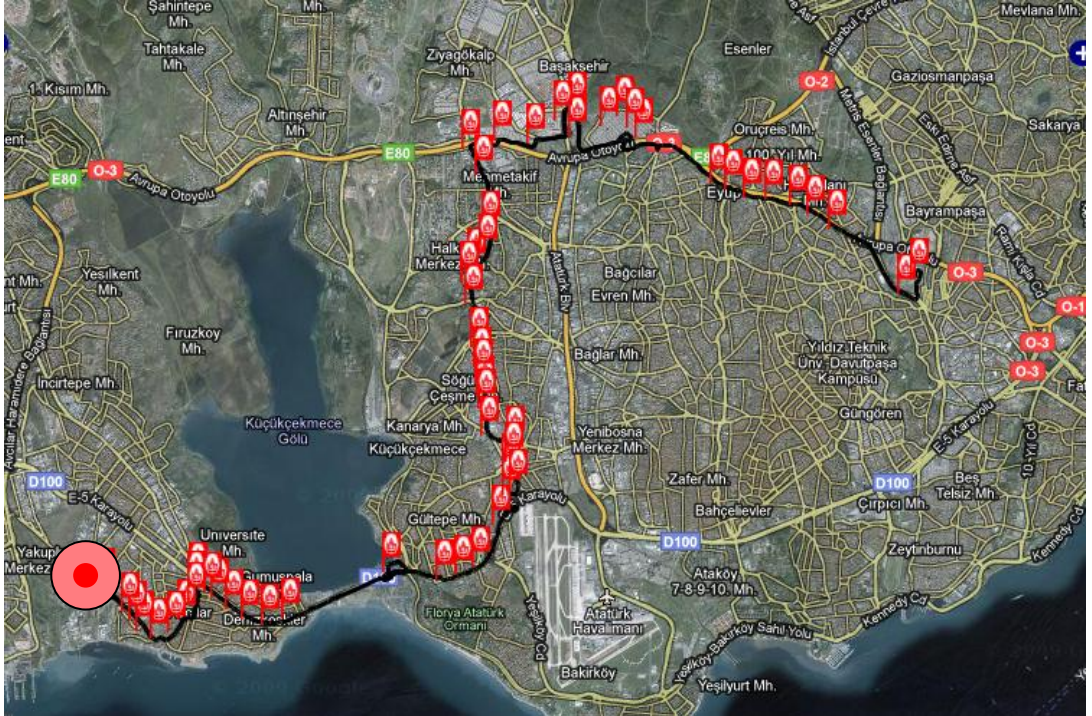
Şekil 14: 39-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı

Kaynak: www.iett.gov.tr



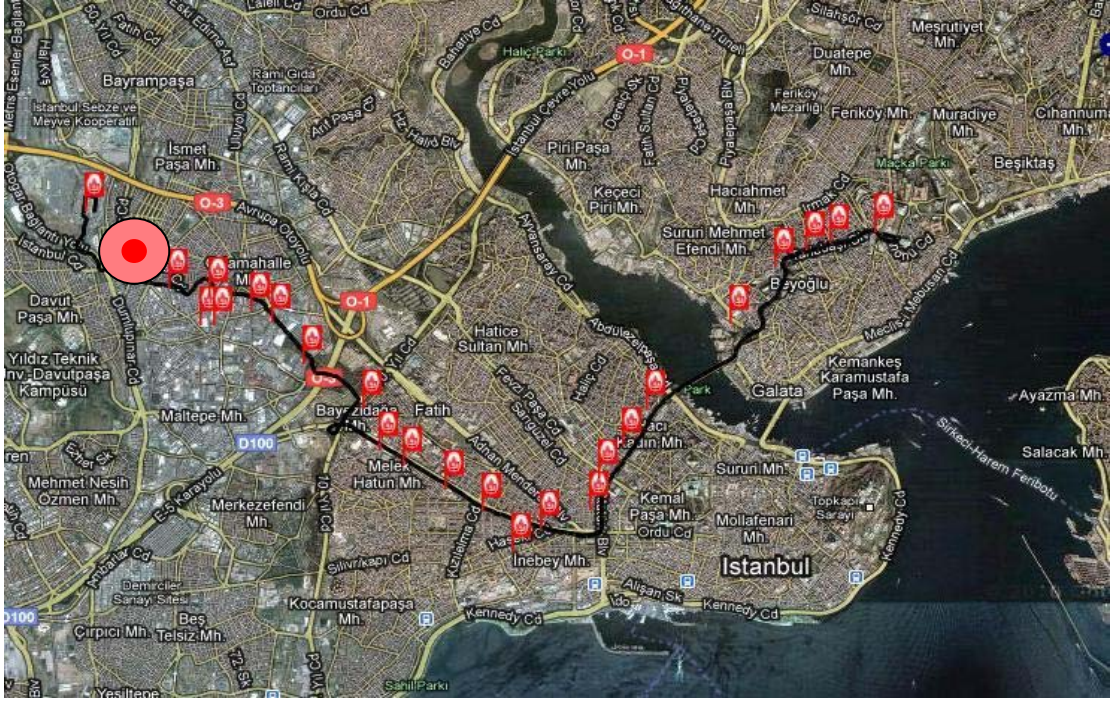
Şekil 15: 75-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı

Kaynak: www.iett.gov.tr



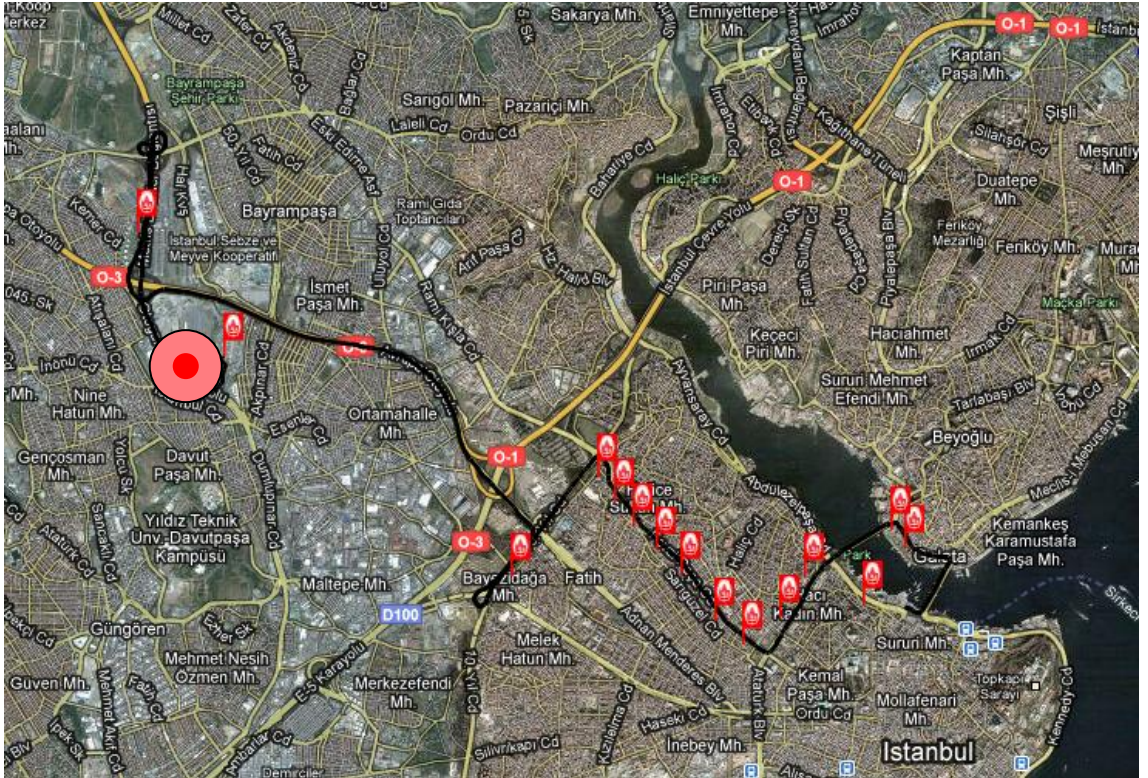
Şekil 16: 76-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı

Kaynak: www.iett.gov.tr



Şekil 17: 83-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı

Kaynak: www.iett.gov.tr

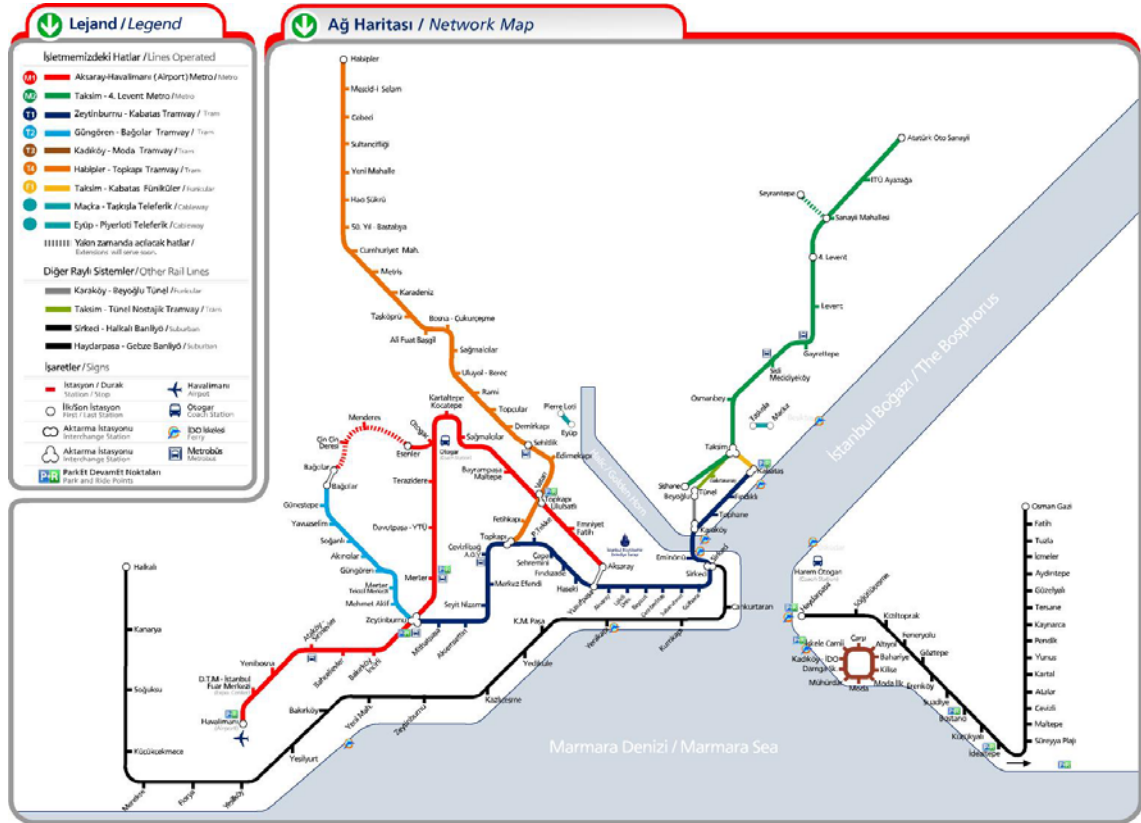


Şekil 3.10: 91-O Otobüs Hattı Yolculuk Güzergâhı

Kaynak: www.iett.gov.tr

Otogar alanına karayolu toplu taşımacılığının yanı sıra raylı sistem toplu taşımacılığı ile ulaşmak mümkündür. Kent içinde inşası devam eden raylı sistem hatları düşünüldüğünde otogarın, kent ile bütünleşmiş bir ulaşım yapısı olduğunu söylemek doğrudur.

Aşağıdaki şekilde raylı sistem hatlarının kent genelindeki mevcut yapısı görülmektedir.



Şekil 3.181: Kent içi mevcut ve İnşası Devam Eden Raylı Sistem Ağı

Kaynak: http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=2&sayfa_id=2

3.3.4.1.3 Alan Büyüklüğü

Yurtiçi ve yurtdışı ulaşımın sağlandığı Büyük İstanbul Otogarı 242.000 metrekarelik bir alana kurulu olup, 110.000 m² taban alanı ve 290.000 m² inşaat alanı bulunmaktadır. Alan içerisinde ticari, sosyal, idari, resmi ve kültürel işlevleri sağlayan birimler ve acenteler, peronlar ve gerekli hizmet birimleri vardır. Otogarın günlük kapasitesi,

15.000 araçtır. Otogara günlük ortalama 1.750 otobüs giriş-çıkış yapmaktadır. Ayrıca günlük ortalama 20.000 otomobil giriş-çıkış yapmaktadır.



Şekil 3.119: Otogar Alanı'nın Yakın Ölçekte Görünümü

Kaynak: www.ibb.gov.tr

Tablo' da gösterilen 2004 yılına ait şehirler arası yolcu trafiği verilerinden anlaşıldığı gibi toplam 11.294.000 araç giriş, çıkış yapmaktadır.

Tablo 3.3: Esenler Otogarı Şehirler arası Yolcu Trafiği

ARAÇ ADEDİ		AÇIKLAMA
OTOBÜS GİRİŞ	690.000	VERİLER MEVSİMSELDİR
OTOBÜS ÇIKIŞ	690.000	
SERVİS ARAÇLARI GİRİŞ-ÇIKIŞ	3.960.000	
ÖZEL ARAÇ GİRİŞ-ÇIKIŞ	5.954.000	
TOPLAM	11.294.000	

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

3.3.4.1.4 İç Trafik Düzeni

Otogar alanı içerisinde şehirler arası, ülkeler arası, şehir içi ulaşımı ve yaya ulaşımını içeren bir sirkülasyon vardır. Taşıt yollarının geliş ve gidiş yönlü ayrılmış olup ayrıca otopark alanları mevcuttur. Yaya sirkülasyonu ise özellikle metro istasyonu çevresinde dolaşmaktadır. Otogar alanı içerisinde yaya yolları ile taşıt yolları özellikle çoğu yerde sinyalizasyona gerek kalmadan ayrılmıştır.

3.3.4.1.5 Çevresel Yapısı

Otogar çevresinin bir bölümü, yoğun ve plansız gelişen konut alanları bir bölümü kent içi bağlantı yollarından bir bölümü ise kent içinden geçen ve transit ulaşımı sağlayan TEM otoyolundan oluşmaktadır. Konut alanlarının yapı durumu ve niteliği bakımından kötü durumda olup kente gelenlerin otogardan çıktıklarında ilk gördükleri manzara olarak estetik anlamda kötü bir etki yaratmaktadır.

Diğer taraftan bakıldığında konut alanları için de çeşitli dezavantajları mevcuttur. Somut bir örnek vermek gerekirse otogar alanına giriş çıkışın verdiği trafik yükü, gürültü gibi çevreyi rahatsız edici etkenler konut alanlarını da kötü etkileyebilmektedir. Ayrıca otogar alanı çevresinde gürültü ve hava kirliliğini önleyici peyzaj çalışmasının yapılmadığının gözlenmesi otogar alanının çevresiyle bütünleştirme ve iyileştirme çalışmalarının olmadığı anlamına gelmektedir.

3.3.4.2 Harem Otogarı

Harem Otogarı için; konum, erişilebilirlik, alan büyüklüğü, iç trafik düzeni ve çevresel yapı göz önünde bulundurularak, alt başlıklar şeklinde detaylı bilgi verilmiştir.

3.3.4.2.1 Konumu

İstanbul Anadolu yakasında yer alan Harem otogarı Üsküdar ilçesi Harem mevkiinde 1970’li yıllarda hizmete girmiştir. Özellikle denizyolu düşünüldüğünde konumu itibariyle kent merkezi ile ilişkisi ve etkileşimi yüksektir.

3.3.4.2.2 Erişilebilirlik

Otogar alanına denizyolu araçları, özel araç, özel halk otobüsü, belediye otobüsü, şehirler arası otobüs servisleri ile ulaşmak mümkündür. Anadolu yakasında bulunan havalimanı ile entegrasyonu oldukça zayıftır.

1970 yılı kenti ile 2010 yılı kent yapısı ve nüfus yapısı karşılaştırılmayacak kadar değişmiş ve gelişmiştir. Dolayısıyla yerleşim alanlarının gelişmesiyle Anadolu yakası sınırları da büyümüş ve günümüzde Harem otogarı sadece kıyı yerleşimleri ile yakın çevresi için kolay erişilebilir durumdadır.

Zaman zaman iyileştirme çalışmalarının yapıldığı Harem otogarı, kullanıcı için kalite bağlamında ve talepler konusunda oldukça yetersiz ve TEM otoyolu ve D-100’e transit bağlantısı ise güçlü değildir.

3.3.4.2.3 Alan Büyüklüğü

Harem otogarı kent içinde yaklaşık 70.650 metrekarelik bir alanda kurulmuştur. Özel araç girişinin yasak olduğu otogarda kapasite mevsimsel olarak değişmekle beraber bu sayı kış aylarında günlük 600 otobüs, yaz aylarında ise günlük 850 otobüstür.

Tablo 3,4 de ise Harem Otogarı’na ilişkin 2004 yılına ait şehirler arası yolcu trafiği istatistikleri gösterilmiştir

Tablo 19: Harem Otogarı Şehirler arası Yolcu Trafığı

ARAÇ ADEDİ		AÇIKLAMA
OTOBÜS GİRİŞ	438.000	Veriler Mevsimseldir. Harem Otobüs Dışı Veriler Ortalama Değerlerdir
OTOBÜS ÇIKIŞ	438.000	
SERVİS ARAÇLARI GİRİŞ-ÇIKIŞ	1.760.000	
ÖZEL ARAÇ GİRİŞ- ÇIKIŞ	3.504.000	
TOPLAM	6.140.000	

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

3.3.4.2.4 İç Trafik Düzeni

Anadolu yakasında yer alan Harem otogarı nitelik, alansal büyüklük, kapasite, kapasite kullanım oranı ve iç trafik düzeni bakımından Avrupa yakasında yer alan Büyük İstanbul Otogarı'ndan oldukça farklı ve yetersizdir.

Harem Otogar'ına özel araç girişi yasak olmakla beraber yaya sirkülasyonunun sağlıklı akacağı taşıt yolundan ayrılmış özellikli yaya yolları bulunmamaktadır. Var olanlar ise kalite bağlamında sağlıksızdır. Bunun yanı sıra otogar alanına giriş, çıkış yapan araçlar kent içi trafiğe önemli ölçüde yoğunluk getirmekte ve bu yoğunluk zaman zaman yakın çevrede yaşayan kişileri rahatsız etmektedir.

3.3.4.2.5 Çevresel Yapısı

Otogar çevresinin bir bölümü, konut alanları bir bölümü kent içi bağlantı yollarından bir bölümü ise sahil aksından oluşmaktadır. Konut alanlarının yapı durumu ve niteliği orta ve iyi durumdadır.

Otogar alanının yakın çevresinde yer alan hane halkı için alana erişim düzeyi yüksek olsa da yer yer çeşitli dezavantajlar mevcuttur. Somut bir örnek vermek gerekirse otogar alanına giriş çıkışın verdiği trafik yükü, gürültü gibi çevreyi rahatsız edici etkenler konut alanlarını da kötü etkileyebilmektedir.

Otogar alanı çevresinde gürültü ve hava kirliliğini önleyici peyzaj çalışmasının yapılmadığının gözlenmesi otogar alanının çevresiyle bütünleştirme ve iyileştirme çalışmalarının olmadığı anlamına gelmektedir.

Otogar alanının da içinde bulunduğu kentsel alan, kıyı aksı üzerindedir ve kentsel estetik bağlamında çevresiyle uyumlu olmadığı gözlenmektedir.

4 ŞEHİR PLANLAMA İLKELERİ VE OTOGAR ALANLARI PLANLAMA YAKLAŞIMLARI

Bu bölümde; İstanbul için öneri otogar alanları planlama yaklaşımlarının neler olduğu bilgisine yer verilecek, üst ölçekli plan kararları açısından değerlendirmelerde bulunulacaktır. Ayrıca daha önceki bölümlerde belirlenen yer seçim kriterleri öneri otogar alanları bağlamında tekrar edilecek ve değerlendirmeler; öneri otogar alanlarının nitelikleri ile ulaşım sistemleri içerisindeki yeri açıklamaları ile devam edecektir.

4.1 İSTANBUL İÇİN ÖNERİ OTOGAR ALANLARININ 1/100.000 ÇEVRE DÜZENİ PLANI İLE İLİŞKİSİ

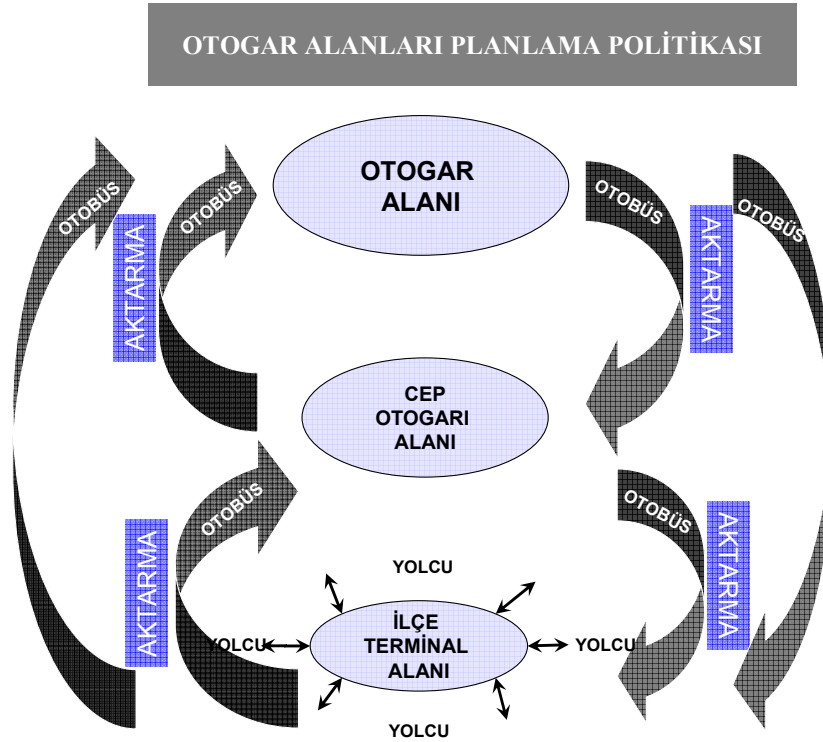
1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında Harem ve Esenler Otogarlari incelenmiş, değerlendirilmiş ve bu otogarlara uzun ve kısa vadeler olarak programlar belirlenerek alternatif otogar alanları önerilmiştir.

Bu değerlendirmeler neticesinde Esenlerde (Avrupa Yakası) yer alan Büyük İstanbul Otogarı'nın, TEM Otoyolu üzerinden Anadolu ve Trakya yönüne yapılacak yolculuklara uygun noktada bulunmasından dolayı korunması kararı alınmıştır.

Harem’de (Anadolu Yakası) artık bugün için olumsuz konumda bulunan otogar alanı, metropol için yetersiz kalmakta ve bulunduğu yerde önemli trafik sorunları yaratmasının yanı sıra çevresel ve sosyo-kültürel sorunlar da oluşturması nedeni ile bulunduğu yerden kaldırılması kararı getirilmiştir. Kentteki otogar ihtiyacının karşılanması ve ana otogar alanlarının yoğunluğunu düşürmek ve erişilebilirliğini arttırmak amacı ile TEM Otoyolu üzerinde “cep otogarlari” kurulması önerilmiştir.

Cep otogarlari kent merkezlerine yakın mevkilerde konumlanmış ve şehirler arası seyahat edecek kişileri merkez otogarlara toplamak amacıyla kurulacaktır. Bu bağlamda merkez otogar alanlarına erişmek isteyen araçlar düşünüldüğünde cep otogarlari enerji, akaryakıt ve zaman kaybı önleyecek bir sistemin önemli bileşenleridir. Öte yandan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda cep otogar alanlarına aktarmalı bir sistem daha düşünülmüş olup ilçe terminal alanları kurulması önerilmiştir.

Her ilçenin merkezinde bulundurulması düşünülen ilçe terminal alanları kapalı alanlar içerisinde yolcu taşıma firma yazıhanelerinin bulunacağı, bagaj tesliminin yapılacağı mekânlar olması önerilecektir.



Şekil 4.1: Otogar Alanları Planlama Politikası

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2009

Şekil 4.1'den anlaşıldığı üzere ilçe terminal alanları, cep otogar alanları ve merkez otogar alanları arasında kademeli ve etkileşimli bir sistem kurularak otogar alanları planlama politikaları oluşturulmuştur.

Buna göre, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan kararları doğrultusunda “Avrupa Yakası’nda uzun vadeli programlar kapsamında Silivri ve Selimpaşa Cep Otogarı ile Bahçeşehir Merkez Otogarı kısa vadeli programlar kapsamında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü çıkışında, Arıcılar Cep Otogarı ve Sefaköy Uluslararası Yolcu ve Kargo Terminal alanı önerilmiştir.

Anadolu Yakası’nda ise uzun vadeli programlar kapsamında Pendik-Kurtköy Merkez Otogarı, kısa vadeli programlar kapsamında Kavacık ve Ataşehir Cep Otogar alanları önerilmiştir. Önerilen cep otogarı ile şehirler arası toplu taşıma yükü İstanbul bütününde dengeli bir şekilde dağıtılacaktır.

Öneri Otogar Alanlarının, 1/100.000 Çevre Düzeni Plan Kararları İçindeki Yeri

Öneri otogar alanlarının üst ölçekli plan kararları açısından değerlendirmeleri öncelikle 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni plan kararlarına dayanmaktadır. Planda mevcut otogarlarının günümüz ihtiyaçlarına ve çağdaş kullanım ihtiyaçlarına cevap veremeyen tesisler olduğuna karar verilmiş ve bu bağlamda yeni otogar alanları önerilmiştir.

Planda dikkat çekilen diğer bir husus merkezi otogar ve cep otogarlarının gerekliliğinden bahsedilmiş olmasıdır. ile planlama sürecinde Anadolu Yakası özelinde alternatif otogar alanlarının oluşturulması gerekliliği ortaya koyulmuştur.

Bu doğrultuda plan kapsamında merkezi otogarlara ve cep otogarı öngörülmüştür. Plan’da sembol olarak gösterilen merkez otogarı ile bölgesel dağıtımda yardımcı olarak işlev görecektir. cep otogarı alanlarının kesin yerleri ve çevre yollarla bağlantıları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.

Ayrıca 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda raylı sistem ulaşım bağlantıları da dâhil olmak üzere ulaşım bağlantıları ile öngörülen otogarlar alan çalışmalarının İstanbul Büyükşehir Belediyesi ilgili birimlerinin mevcut projeleri ile ilişkilendirileceği ve öneri otogar alan mevkilerinin kesinleştirileceği çalışmalar alt ölçekli planlarda şekillenecektir.

Öneri Otogar Alanlarının 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Yer Seçim Kriterleri İçindeki Yeri

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında yapılan değerlendirmeler doğrultusunda uzun ve kısa vadeler olarak programlar halinde önerilen merkezi ve cep otogar alanları bazı kriterler altlığında oluşturulmuştur. Bu kriterler yer seçimi kriterleri olarak değerlendirilmiş ve bu kriterlere uygun alanlar araştırılmıştır. Bu kriterleri tanımlamak amacıyla aşağıdaki açıklamalar yapılmıştır.

- Seçilen alanların özellikle kent içi trafiğin bugünkü ve gelecekteki yapısı üzerinde yoğunluk oluşturarak olumsuz bir etki yapmaması konusunda dikkatli davranmalıdır.
- Kent arazi kullanımı ile uyumlu olması ve bu arazi kullanımında çevresel fonksiyonlar ile fiziksel ve işlevsel bütünlük oluşturmasını sağlanmalıdır.
- Toplanma ve aktarma terminalleri olarak önerilen merkez otogarları ile cep otogarlarının işlevsel ve ulaşım bağlamında entegrasyonunun oluşturulması sağlanmalıdır.
- Günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilecek mekânlar olmasının yanı sıra yapılan tahminler doğrultusunda gelecekteki yolculuklar için de kapasitesinin olması ve bu alanda çeşitli ihtiyaçlara cevap verebilecek modern ve kaliteli kullanım niteliğinde olmalıdır.
- Kent merkezine ulaşım yolları, hava alanları, deniz, demir ve kara yolu aktarma istasyonları ile entegre olması sağlanmalıdır.

Bu kriterler doğrultusunda planlanacak yeni otogar alanları için yüksek erişim olanakları sağlayan, kent içi trafiğinden etkilenmeyecek ve etkilemeyecek, bölgesel ölçekte hizmet yapısı ve kapasitesine sahip konumdaki kentsel alanlar dikkate alınmıştır.

Öneri Otogar Alanlarının, 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Ulaşım Sistemleri İçindeki Yeri

Önerilen otogar alanlarının yer seçim kriterlerinden en önemli olanı, ulaşım bağlantılarının nasıl ve ne şekilde olacaktır. Öneri alanların ulaşım sistemleri açısından değerlendirildiğinde iki ana ulaşım aksı olan D-100 ve TEM otoyolları belirleyici olmuştur. Önerilen otogar alanlarının bu iki aksa erişilebilir noktalarda olmasına dikkat edilmiştir.

Otogar alanları ulaşım sistemi ve giriş-çıkış bağlantılarına dair çözümler ve otobüslerin kent içi trafiğe yoğunluk katmayacak bir sistem içerisinde düzenlenme çalışmaları bir ölçüde yapılmış ve daha detaylı çalışmalar 1/100000 İstanbul Çevre Düzeni Planından da anlaşıldığı gibi yapılacaktır. Bu çalışmalar alt ölçekli planlar ile şekillenecektir.

Önerilen otogar alanlarının mevcut ve yapımı devam eden raylı sistemler ile bağlantısının sağlanması adına raylı sistem hatları, istasyon ve karayolu ulaşım sistemlerinin entegrasyonu yaklaşımları değerlendirilmiştir. Bu noktada önem kazanan soru, raylı sistem hatlarının otogar alanlarının üreteceği yolcuları taşıyacak kapasitesinin olup, olmamasıdır. Alt ölçekli uygulama planlarda bu değerlendirmeler detaylı bir biçimde yapılmalıdır.

Otogar alanları içerisinde yer aldığı kentsel alanlarda, otogar fonksiyonuna hizmet edecek, raylı sistemler ile entegre olacak park et ve devam et hizmet alanları, otobüs peron alanları, taksi durağı, her türlü toplu taşıma istasyonları ve bunların bağlantı üniteleri için alanlar düzenlemeli ve ilişkisini kurmalıdır. Alt ölçekli uygulama planlarda bu değerlendirmeler detaylı bir biçimde yapılmalıdır.

4.2 İSTANBUL İÇİN ÖNERİ OTOGAR ALANLARI ile MEKÂNSAL KULLANIM İLİŞKİSİ

Bu başlık altında önerilen cep otogar alanlarının öneri ulaşım ağı ile yerleşime uygun olmayan alanlar ile gelişimi ve yoğunluğu kontrol altında tutulacak alanlar ile alt merkezler ve merkezi iş alanları ile kültür, ticaret ve konut alanları ile bilişim donatılarının yer aldığı alanlar ile bölgesel olarak çekim noktaları olan eğitim, araştırma, sağlık parkları vb. ile olan ilişkisi incelenecektir.

4.2.1 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Ulaşım Ağı İlişkisi

Plan'da, TEM Otoyolu; Otoyol-Ekspres Yol, D-100 Karayolu; 1.Derece Yol, bağlantı yolları ise 2.Derece Yol olarak gösterilmiştir. Haritadan da anlaşıldığı üzere kentte makro ölçekte yeni karayolu bağlantıları önerilmemiş ve mevcut olan hatlar korunmuştur. Raylı sistem önerilerine bakıldığında oldukça zengin bir örüntü oluşturulmuştur. Ancak bu noktada önemli olan önerilen raylı sistem ağının otogar alanları, havaalanları ve kent merkezleri ile olan ilişkisi ve entegrasyonudur. Bu başlık altında önerilen otogar alanlarının genel ulaşım ağı içerisindeki konumlarının detaylıca değerlendirilmesi yapılacaktır.

Avrupa Yakası'nda bulunan ve İstanbul bütününde tek otogar alanı olan Esenler Otogar Alanı için mevcut durumunu koruma kararı alınmıştır. D-100 ve TEM Otoyoluna olan mesafesi kısadır. Otogar alanına karayolu toplu taşıma sistemleri ile erişmek mümkün olsa da oldukça yoğun trafik yapısı olan bölgede otogar alanına metro ile ulaşım sağlanabilmesi oldukça önemli bir avantajdır. Aynı metro hattı ile İstanbul Atatürk Havaalanına kesintisiz erişmek mümkündür.

Öte yandan otogar alanının fizikse yapısında bazı iyileştirmelerin yapılması gerekmektedir. Bununla beraber alanda otobüslerin park etmesi için alanlar yetersiz kalmakta ve belli bir ücret karşılığı alanlar kullanılmaktadır. Bu durumda otogar alanı

çevresinde yer alan arsalar ve meskûn alanlar otopark olarak kullanılmaktadır. Düzensiz kullanımlarda çevresinde konut alanları için çirkin görüntülere sebep olabilmektedir. Otobüs işletmeleri için gerekli olan bazı tamamlayıcı sektörlerin, alan içerisinde tamamen bulunmaması ve bulunanların yetersiz kalması sebebiyle alana yakın küçük sanayi siteleri ile karşılıklı hareketlilik yaşanmaktadır.

Avrupa Yakası'nda kısa vadeli programlar kapsamında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü çıkışında, Arıcılar Cep Otogarı ve Sefaköy Uluslararası Yolcu ve Kargo Terminal alanı önerilmiştir. Arıcılar Cep Otogar Alanı özellikle köprü ve çevresinde yer alan yerleşimler için toplayıcı bir merkez olmakla beraber bölgede yer alan üniversite yerleşkelerine yakın olması sebebiyle öğrenciler için ve TEM Otoyolu'nun kuzeyinde kalan İstanbul köyleri için erişilebilir bir alandır. Şişli, Beşiktaş ve Kâğıthane gibi öğrenci nüfusunun yoğun olduğu ilçelerle raylı sistem aracılığı ile ilişki kurulmuştur.

Öte yandan plansız gelişmenin sonucu olarak sosyo-ekonomik seviyesi İstanbul genelinden yüksek olmayan ilçelerden biri olan Gaziosmanpaşa ilçesinin bu durumda Esenler Otogarı'ndan ziyade Arıcılar Cep Otogar Alanını tercih edecek olması tahmin edilebilir.

Sefaköy Uluslararası Yolcu ve Kargo Terminal Alanı, İstanbul Atatürk Havalimanına yakın olması sebebiyle haklı bir öneridir ancak mevkide boş alan olmaması ve yoğun bir alan olması sebebiyle muhtemel mülkiyet ve trafik sorunları oluşturabilecek olması önerinin zayıf yönleridir.

Uzun vadede yapılması planlanan Bahçeşehir Cep Otogar Alanı, kentte oluşturulan yeni merkezler ile toplu konut alanlarının ve bu alanlar için planlanan raylı sistem ağının merkezinde olması yönünden isabetli bir karardır ancak böyle bir yatırımdan önce bölgenin sosyo-ekonomik yapısı analiz edilerek şehirler arası yolculuk türü tercihlerini tespit etmek gerekir.

Avrupa Yakası'nda uzun vadeli programlar kapsamında planlanan diğer cep otogar alanları Silivri ve Selimpaşa Cep Otogarlarıdır. Kentte doğu-batı hattı boyunca uzanan D-100 Karayolu ve TEM Otoyolundan erişimin kolay olabileceği alanlar kentte planlanan alt merkezler ile yakından ilişkilidir.

Anadolu Yakası'nda uzun vadede yapılması önerilen Pendik-Kurtköy cep otogar alanı TEM otoyolu üzerinde bir mevkide ve (Kartal – Kurtköy – Tuzla – Gebze, Kadıköy–Kartal metrosu) öneri raylı sistem ve demiryolu bağlantıları ile ilişkisinin güçlü olduğu gözlenmektedir. Her ne kadar şehirler arası ulaşım güzergâhı olarak kullanılan TEM Otoyolu çevresinde olsa da bölgenin daha güneyinde kalan özellikle kıyı bandı ve çeperlerinde yer alan yerleşim alanları ile yolculuk mesafesinin uzun olduğu görülmektedir. Bu noktada özen gösterilmesi gereken nokta bölgede yer alması önerilen raylı sistem toplu taşıma ağının gelişmesine yönelik planlama politikalarının üzerinde durulmasıdır. Aksi halde bölgenin güneyinde kalan ilçeler için erişimi güç bir noktada cep otogar alanı önerilmiş olunur.

Anadolu yakasında kısa vadede yapılması önerilen iki cep otogarı daha TEM Otoyolu üzeri mevkilerde görülmektedir. Bunlar özellikle Harem Otogarı'nın mevcut yolculuk ihtiyacını karşılamak üzere önerilen Ataşehir ve hemen köprü çıkışında yer alan Kavacık Cep Otogar Alanlarıdır.

Ataşehir Cep Otogar Alanı D-100 Karayolu ve TEM Otoyolu üzerinde kıyı bandı boyunca yoğun nüfus yapısı ile öne çıkan Kadıköy, Ümraniye, Ataşehir ve Üsküdar ilçelerinin erişebileceği raylı sistem ağı ile çevrelenmiştir. Bu durumda bölge halkı için erişilebilir bir alan olarak gözükmektedir.

Kavacık Cep Otogar Alanı ise Anadolu yakasının kuzeyinde bulunan Beykoz ilçesi ve köyleri için toplayıcı bir merkez konumundadır ancak köyler ile otogar alanı içerisinde toplu ulaşım ağı olarak karayolu ulaşım sistemine dayalı belediye otobüsü, halk otobüsü ve minibüsler yolcu taşımacılığı yapmaktadır.



Şekil 4.20: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Ulaşım Ağı İlişkisi

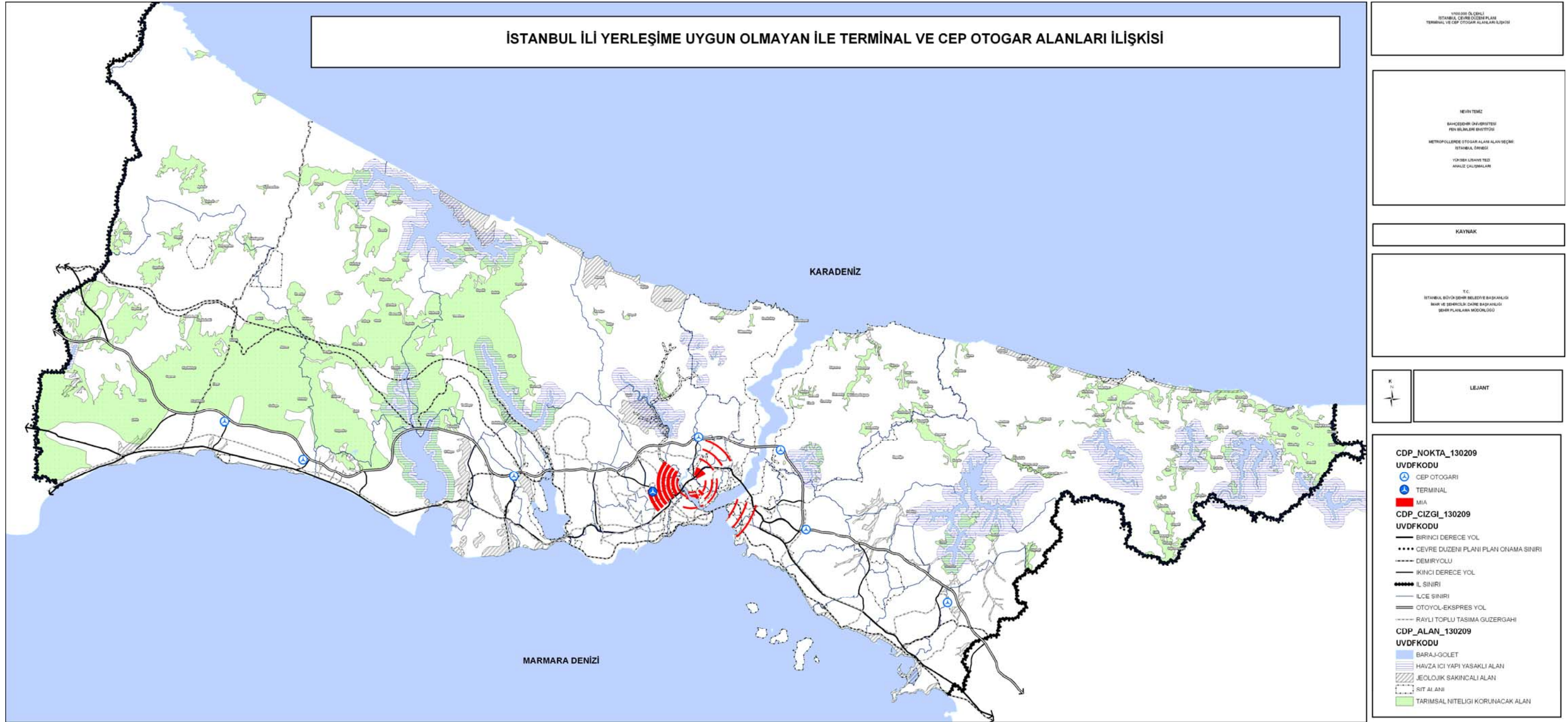
Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

4.2.2 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Yerleşime Uygun Olmayan Alanların İlişkisi

Çevresel sürdürülebilirlik açısından kent içinde bazı alanlar kritik öneme sahiptir. Bunlar sit alanları, tarım niteliği korunacak alanlar, su toplama havzaları, jeolojik açıdan sakıncalı alanlar gibi yerleşime yasaklı alanlar ya da ilgili kurum görüşü alınarak yerleşime izin verilecek alanlardır. Bu alanlar ile sınır olan ya da içerisinde kalan her türlü faaliyetin bu dokuya zarar vermeyecek nitelikte olması gerekmektedir. Bu alanlar içerisinde ya da sınırlarına komşu olan öneri otogar alanlarının bu dokuya zarar verip vermeyeceği ilgili kurumların görüşleri alınarak belirlenebilir. Ancak başka uygun alanların varlığı durumunda bu alanların otogar alanı olarak kullanılmaması, günübirlik rekreasyon alanı gibi amaçlarla kullanılmaması öngörülebilir.

Anadolu yakasında önerilen cep otogar alanlarından Ataşehir Cep Otogar Alanı herhangi kentleşmesi sakıncalı alana girmemektedir. Bu avantajlı bir durumdur. Kurtköy Cep Otogar Alanı ise jeolojik açıdan sakıncalı alana, su toplama havza sınırına ve tarımsal niteliği korunacak alanlara yakın bir mevkidedir. Kavacık Cep Otogar Alanı ise bu alanların yanı sıra sit alanı sınırında yakın bir mevkide bulunmaktadır. Bu açıdan her iki cep otogar alanı için yapım aşamasında hassas davranılmalı ve bu dokuya zarar verecek sistemlerin gelişmesine engel olunması gerekmektedir.

Avrupa yakasında yer alan öneri cep otogar alanlarından Silivri Cep Otogar Alanı tarımsal niteliği korunacak alanlar ile yakınlığı görülmektedir. Selimpaşa Cep Otogar Alanı ise yine bu topraklarla komşu bir mevkidedir. Öneri cep otogar alanlarının yapımı aşamasında son derece dikkatli davranılmalı, bu topraklara doğrudan ya da dolaylı olarak zarar verecek durumların oluşmasına fırsat verilmemelidir. Bahçeşehir Cep Otogar Alanı ise jeolojik açıdan yerleşime uygun olmayan alan ile sınır bir mevkidedir ve bu durum yapım aşamasında kurulum maliyetini artırıcı bir etken olabilme yönünden dezavantajlı bir durumdur. Esenler Merkez Otogar Alanı ile Arıcılar Cep Otogar Alanının yukarıda bahsedilen alanlar ile doğrudan bir ilişkisi bulunmamaktadır.



Şekil 21: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Yerleşime Uygun Olmayan Alanların İlişkisi

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

4.2.3 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Gelişme Alanlarının İlişkisi

İstanbul'da yeni konut alanlarının açılmasını besleyen bazı kentsel damarlar vardır bunların başında ulaşım ögesi gelmektedir. Önerilen yeni otogar alanları ile söz konusu bölgenin ulaşım ağı güçlendirilecek ve herhangi bir yasal veya yönetsel tedbirler alınmadığı takdirde bölgenin çeperlerinde kontrolsüz yapılaşmalar oluşacaktır. Bu durumda yoğunluğun artmasına paralel olarak destek sistemlerinin (su toplama havzaları, orman alanları, mutlak korunması gerekli tarım toprakları vb.) tehlike altına girecektir. Bu sebeplerden ötürü önerilen otogar alanlarının plan kapsamında önerilen gelişme alanları ile örtüşmelidir.

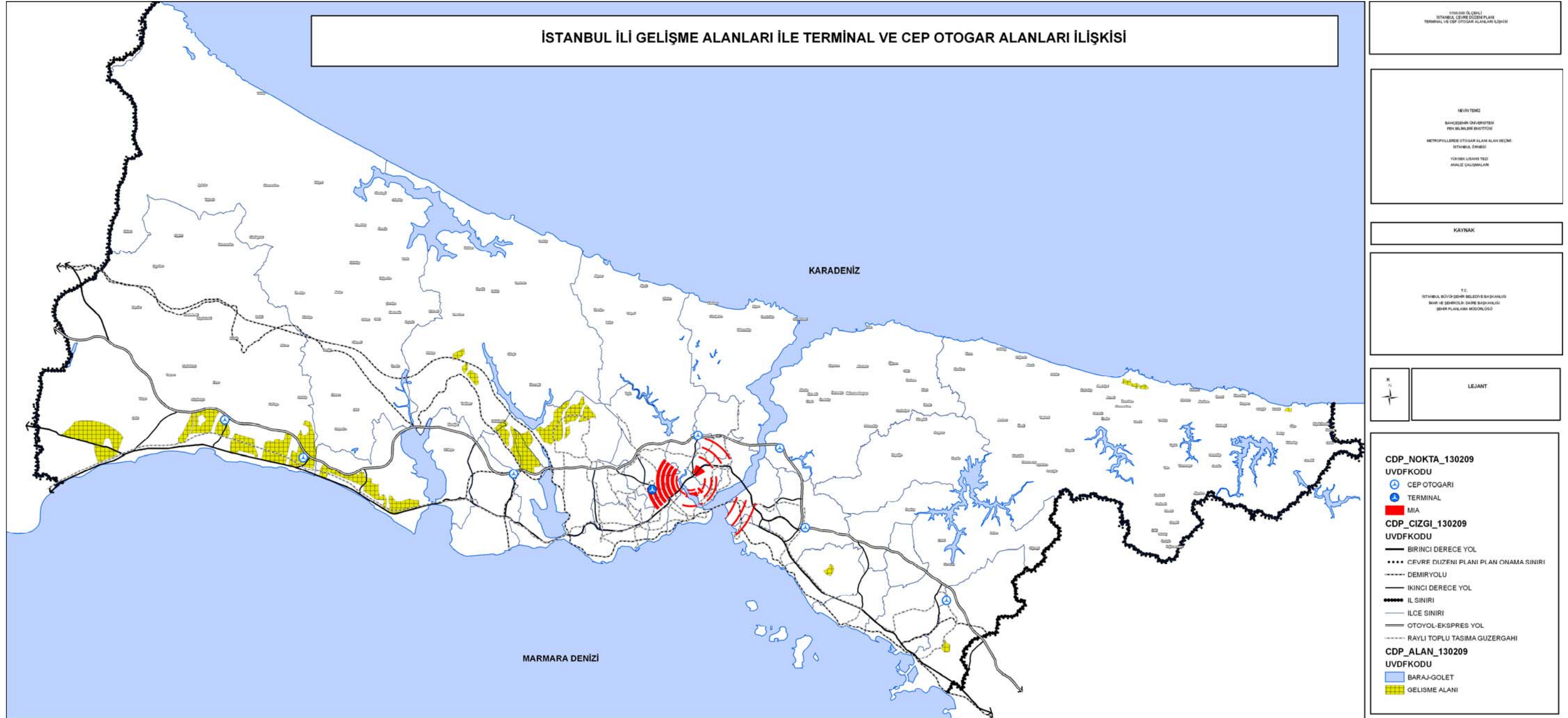
İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Plan çalışması kapsamında kentin doğal yapı ve ekolojik sınırları doğrultusunda yerleşilebilir alanlar tespit edilmiştir. Bu bağlamda yapılması gereken öneri otogar alanlarından özellikle gelişmesini tamamlamış kentsel bölgelerin dışında önerilen otogar alanlarının yerleşmeye uygun alanlar sınırına girip girmemesidir.

Bu konuda Anadolu Yakası'nda yer alan öneri otogar alanlarına bakıldığında olumsuz anlamda herhangi bir ilişki okunamamaktadır çünkü yerleşilebilir alanlar oldukça küçük ölçekli olup kentin gelişme yönünü oluşturmamaktadır bu noktada bakılması gereken kriter öneri otogar alanlarının TEM Otoyolu'nun kuzeyine kaymamış dolayısıyla su toplama havzaları ile ormanlık alana doğrudan zarar vermeyecek olmasıdır.

Avrupa Yakası'na bakıldığında Arıcılar Cep Otogar Alanı ile Esenler Merkez Otogarı haritadan da okunduğu üzere birinci dereceden kentsel merkezde yer almaktadır. Bu durumda bulunduğu bölgede yeni yerleşim alanlarına sebep olacak boş alanlar fazlaca bulunmamaktadır. Ancak kentin sahip olduğu trafik yoğunluğuna özellikle Esenler Merkez Otogarı ekstra bir yük getirmesi otogar alanlarının kent merkezlerinde olmaması gerektiği görüşünü haklı çıkarmaktadır. Ayrıca Arıcılar Cep Otogar Alanı için dikkat edilmesi gereken husus alanın kuzeyinde kalan yerleşme alanlarının, imar

planlarının kararları doğrultusunda gelişmesine ya da sınırlandırılmasına dikkat edilmesidir. Çünkü cep otogar alanı sebebiyle çevrede yer alan ulaşım ağının güçlendirilmek üzere politikalar geliştirilecek olması kaçak yapılaşmayı besleyebilmektedir.

Bahçeşehir, Silivri ve Selimpaşa Cep Otogar Alanları kentin yeni gelişme alanlarının içerisinde kalması sebebiyle içinde buldukları alanlarının gelişmesine yardımcı olacaktır ve bu durum özellikle Bahçeşehir ve Başakşehir ilçelerinde yeni açılacak toplu konut alanları için avantajlı bir durumdur. Silivri Cep Otogar Alanı ise Marmara Bölgesinin batısında yer alan ve İstanbul ile komşu olan iller için toplayıcı bir merkez olabilmekte ve Çorlu öneri havalimanı düşünüldüğünde tamamlayıcı bir aktarma noktası olarak avantajlı bir bölgede kurulma önerisi getirilmiştir.



Şekil 22.: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Gelişme Alanlarının İlişkisi

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

4.2.4 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanların İlişkisi

İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı kapsamında kent içinde yer alan ekolojik sistemlere dolayısı ile yaşam destek sistemleri için tehdit oluşturan ve/veya oluşturma potansiyeli olan içme suyu havzaları dışındaki kentsel ve kırsal yerleşimleri kapsayan bu alanların gelişiminin ve yoğunluğunun denetim altında tutulmasına yönelik kararlar alınmıştır.

Bu kapsamda kent içinde mevcut ve önerilen otogar alanlarının hiç biri gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar ile doğrudan ve dolaylı olarak ilişkisinin olmaması kent için avantajlı bir durumdur.

Aksi halde bir taraftan bölgenin gelişmesine destek olacak otogar alanlarının kent için doğuracağı yoğunluk ile baş etmeye çalışılacak bir taraftan bu alanları korumak adına kentleşmeyi engellemek için politikalar geliştirilecek, böylece ters orantılı bir ilişki halinde olan otogar alanları ile gelişimi kontrol altında tutulması gereken alanlar için son derece yanlış bir yer seçimi yapılmış olacaktır.



Sekil 23: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Gelisimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanların İlişkisi

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

4.2.5 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ve Öneri Merkez ile Merkezi İş Alanlarının İlişkisi

MİA olarak kısaltılan merkezi iş alanları kent içinde ulusal ve uluslar arası ölçekte yönetim, koordinasyon fonksiyonları, gelişmiş boyutta finans, ticaret ve hizmet fonksiyonlarının yer aldığı ve bu fonksiyonu destekleyici kültür, konaklama, sosyal altyapı tesislerinin yer aldığı kentsel bölgelerdir.

Bu durumda bu alanlarda ve bu alanları çevreleyen birinci derece kent merkezlerinde yoğun bir kentsel hareketlilik yaşanmakta ve üst seviyede nüfus yoğunluğu görülmektedir.

Dolayısıyla Mia'ların öneri otogar alanları ile çok yönlü ilişkileri vardır. Yoğun bir biçimde kentsel baskı altında olan bu alanların yoğunluğunu arttıracak yeni kararlardan kaçınılmalı ve öneri otogar alanlarından Mia'lara erişiminin optimum kararlara dayanması gerekliliği dengesi gözetilerek, öneri otogar alanları, bu bölgelerin dışında kalmalıdır. Bu bağlamda öneri cep otogar alanları incelenmek üzere tek tek ele alınacaktır.

İlk olarak Anadolu Yakası'nda yoğun ticaret, kültür, konut ve kültür merkezinde bulunan Harem Otogar Alanı'nın kaldırılması yönünde alınan kararın oldukça isabetli bir karar olduğu haritadan da okunmaktadır.

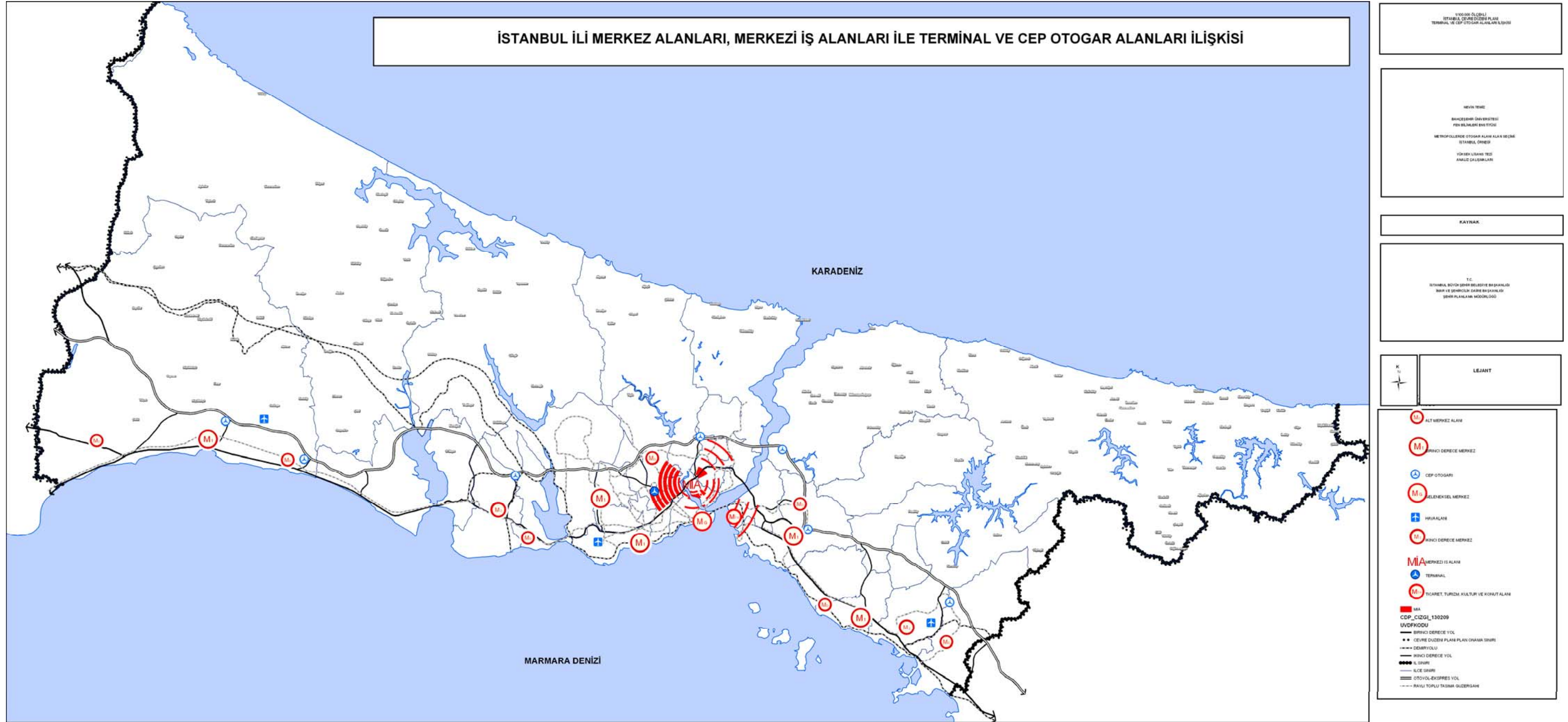
Ataşehir Cep Otogar Alanı birinci dereceden merkezde olması sebebiyle gelecekte kentsel yoğunluk bağlamında sorunlar oluşturabilir. Kavacık Cep Otogar Alanı herhangi bir merkezde yer almamakta olup alt merkeze yakındır bu durumda bölgesi için herhangi bir dezavantaj taşımamaktadır.

Kurtköy Cep Otogar Alanı, Anadolu Yakası için önerilen birinci dereceden merkez konumunda olan ve Üsküdar ile Kadıköy ilçelerinin yarattığı merkezleri dengelemek amacıyla önerilen Pendik İlçesi birinci derece merkez bölgesi ile dolaylı olarak ilişkili olsa da öncelikli olarak daha yakınında olan alt merkezler ile olan ilişkisi bağlamında avantajlı bir bölgededir.

Avrupa Yakası'nda yer alan Esenler Merkez Otogar geleneksel merkez bölgesi ve merkezi iş alanının çeperlerinde yer alıyor olması, hâlihazır durumun korunması kararı ile bölge yoğunluğu için dezavantajlı bir karardır. Arıcılar Cep Otogar Alanı Mia bölgesinin çeperinde bulunsa da köprü çıkışı öncesi olması sebebiyle, bölgesi için herhangi bir sakıncalı durum oluşturmadığı görülmektedir.

Bahçeşehir ve Selimpaşa Cep Otogar Alanları içinde buldukları alt merkezler ile konumuna bakıldığında avantajlı durumdadır çünkü alt merkez olarak önerilen bölgelerin gelişmesine katkıda bulunacaktırlar.

Silivri Cep Otogar Alanı ise Avrupa Yakası'nda yeni bir merkez oluşturma politikalarına destek olacak konumda gözüксе de gelecekte yoğun bir karakterde olacak bölge için yoğunluğu arttıracak bir etken olabilir. Bu durumda uzak gelecekte dezavantajlı bir yer seçimi yapılmış olarak gözükmektedir.



Şekil 24: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ve Öneri Merkez ile Merkezi İş Alanlarının İlişkisi

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

4.2.6 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Transfer Merkezlerinin İlişkisi

Transfer merkezleri, kent içinde yer alan toplu taşıma sistemlerinin kesişme noktası olup, bu sistemlerin birbiri ile entegrasyonunun sağlandığı tesislerdir. Otogar alanlarına erişmek isteyen kentliler için transfer merkezleri önemli ulaşım tesisleridir. Bu bağlamda aşağıda gösterilen transfer merkezlerinin mevkileri ile otogar alanları arasındaki ilişki otogar alanlarına erişimin kolaylığı açısından fikir vermektedir.

Tablo 4.20: İstanbul Geneli Planlanan ve Mevcut Transfer Merkezleri

İLÇE ADI	ADI	İLÇE ADI	ADI
Ataşehir	Kozyatağı Transfer Merkezi	Küçükçekmece	Sefaköy Transfer Merkezi
	Ataşehir Meydanı Yeraltı Otoparkı		Cennet Transfer Merkezi
Avcılar	Avcılar Merkez Transfer Merkezi		K. Çekmece Kavşağı Transfer Merkezi
	Avcılar Park&Ride Alanı	İkitelli Park&Ride Alanı	
	Avcılar-doğu Park&Ride Alanı	Maltepe Küçükyali Transfer Merkezi	
	Avcılar Denizköşkler Mahallesi Transfer	Maltepe Altayçeşme Transfer Merkezi	
Bağcılar	Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi	Maltepe	Maltepe Sahil Transfer Merkezi
	Kirazlı Transfer Merkezi		Maltepe -Bağlarbaşı Transfer Merkezi
Bahçelievler	Çobançeşme Transfer Merkezi		Pendik
Bakırköy	Bakırköy Meydanı Transfer Merkezi	Pendik Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	
	İncirli Transfer Merkezi	Sarıyer	Hacıosman Transfer Merkezi (2)
	Yeniibosna Transfer Merkezi		Hacıosman Transfer Merkezi
Başakşehir	Başakşehir Transfer Merkezi		Darüşşafaka Transfer Merkezi
Beşiktaş	Beşiktaş-Yıldız Transfer Merkezi	Sultangazi	Hacıosman(2) Park&Ride Alanı
	Beşiktaş Meydanı Transfer Merkezi		Habipler Transfer Merkez + Triyaj Alanı
Beykoz	Kavacık Transfer Merkezi ve Cep Otogarı	Şişli	Şişli Transfer Merkezi
Beylikdüzü	Tatilya Park&Ride Alanı		Mecidiyeköy (Fulya) Transfer Merkezi
	Avcılar Batı Park&Ride Alanı		Levent Metro Transfer Merkezi
Beyoğlu	Taksim Meydanı Transfer Merkezi	Şişli/Kağıthane	Çağlayan Meydanı Transfer Merkezi
Büyükçekmece	Tüyap Transfer Merkezi	Şişli/Sarıyer	Ayazağa Transfer Merkezi
	Taşdelen Transfer Merkezi		Tuzla Transfer Merkezi
Çekmeköy	Çekmeköy Transfer Merkezi	Tuzla	Kurtköy Transfer Merkezi ve Otogar Alanı
	Esenyurt		Bahçeşehir Transfer Merkezi ve Otogar Alanı
Eyüp	Alibeyköy Park&Ride Alanı	Ümraniye	Tepelüstü Transfer Merkezi
Fatih	Yenikapı Transfer Merkezi		Y. Dudullu Transfer Merkezi
Gaziosmanpaşa	İSTON Transfer Merkezi		Ümraniye Transfer Merkezi
Kadıköy	İbrahimağa Transfer Merkezi	Üsküdar	Kazım Karabekir (TRT) Transfer Merkezi
	Güztepe Transfer Merkezi		Küçükhalkalı Transfer Merkezi ve Otogar
	Kadıköy Meydanı Transfer Merkezi		Altunizade Transfer Merkezi
Kadıköy/Maltepe	Bostancı Sahil Transfer Merkezi	Üsküdar	Libadiye (Buğurlu) Transfer Merkezi
	Seyrantepe Transfer Merkezi + Triyaj Alanı		Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi
Kağıthane	Ancılar Transfer Merkezi ve Cep Otogarı		Üsküdar/Kadıköy
	Kartal Kavşağı Transfer Merkez + Triyaj	Altunizade Park&Ride Alanı	
Kartal	Kartal-Cevizli Transfer Merkezi	Zeytinburnu	
	Kartal Sahil Transfer Merkezi		Kazlıçeşme Transfer Merkezi
	Soğanlık Transfer Merkezi		Zeytinburnu Park&Ride Alanı

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2009-2011 Yatırım Planı Raporu, İstanbul, 2009

Tabloda yer alan Kavacık Transfer Merkezi ve Cep Otogar Alanı, Kâğıthane Arıcılar Transfer Merkezi ve Cep Otogar Alanı, Pendik Transfer Merkezi, Pendik İstasyon Transfer Merkezi Bahçeşehir Transfer Merkezi ve Otogar Alanı, Ataşehir Küçükbakkalköy Transfer Merkezi ve Otogar Alanı, Kurtköy Transfer Merkezi ve Otogar Alanı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yatırım Planı'nda görülmektedir.

Buradan anlaşıldığı gibi önerilen her otogar alanı bir transfer merkezi ile entegre edilmiş bir biçimde planlanmıştır. Böylece yolcuların otogar alanlarına erişimleri, toplu taşıma sistemleri ile kesintisiz bir biçimde sağlanmış olacaktır.

Bu çalışma kapsamında Esenler Merkez Otogarı resmi internet sitesi kaynak alınarak bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırma sayesinde, otobüs şirketlerinin şubelerinin bulunduğu ilçeler tespit edilip önerilen cep otogar alanları ile olan uyumu gözlenmiş olacaktır. Resmi internet sayfasında yer alan yaklaşık 300 firmadan yaklaşık 50 firmanın Esenler ve Harem Otogarı dışında yer alan yolcu toplanma noktaları belirlenmiştir.

Bu ilçeler; Küçükçekmece, Fatih, Taksim, Beşiktaş, Güngören, Bahçelievler, Bakırköy, Avcılar, Bağcılar, Beylikdüzü, Bayrampaşa, Kâğıthane, Gaziosmanpaşa, Beyoğlu, Mecidiyeköy, Şişli, Sarıyer, Ataşehir, Kadıköy, Beykoz, Kartal, Maltepe, Pendik, Ümraniye, Sultanbeyli, Üsküdar, Eyüp, Gebze, Sancaktepe, Tuzla; Sultangazi, Başakşehir, Arnavutköy, Esenyurt, Büyükçekmece, Silivri'dir.

Görüldüğü üzere İstanbul genelinde ilçelerin tamamına yakın sayıda ilçede otobüs firmalarının toplanma noktaları bulunmaktadır. Bunların bazıları aynı ulaşım hattı üzerinde yer alan ilçeler üzerinden bir servis aracının yolcuları toplaması şeklinde gerçekleşmekte, bazıları talebin fazla olduğu özellikle Bahçelievler, Küçükçekmece gibi ilçelerden servis araçları kalkarak direkt Esenler Merkez Otogarı'na gitmesi şeklinde gerçekleşmektedir.

Önerilen cep otogar alanları ile otobüs firmalarının mevcut toplanma noktaları karşılaştırıldığında herhangi bir tutarsızlık görülmemektedir. Buradan şu sonuç çıkarılabilir ki; firma toplanma noktaları, planlanan cep otogar alanlarının yer seçimlerini doğrudan etkilememektedir. Önerilen cep otogar alanları, toplanma noktaları için homojen bir örüntü oluşturmaktadır.

4.2.7 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Kültür ve Sosyal Amaçlı Etkinlik Alanlarının İlişkisi

İstanbul turizmini oluşturan alt dallardan biri fuar ve kongre turizmidir bu kapsamda kente giriş-çıkışlar artmaktadır. Anadolu Yakası'nda yer alan öneri fuar alanı ile önerilen Kurtköy Cep Otogar Alanı aynı kentsel alan içerisinde kalmaktadır.

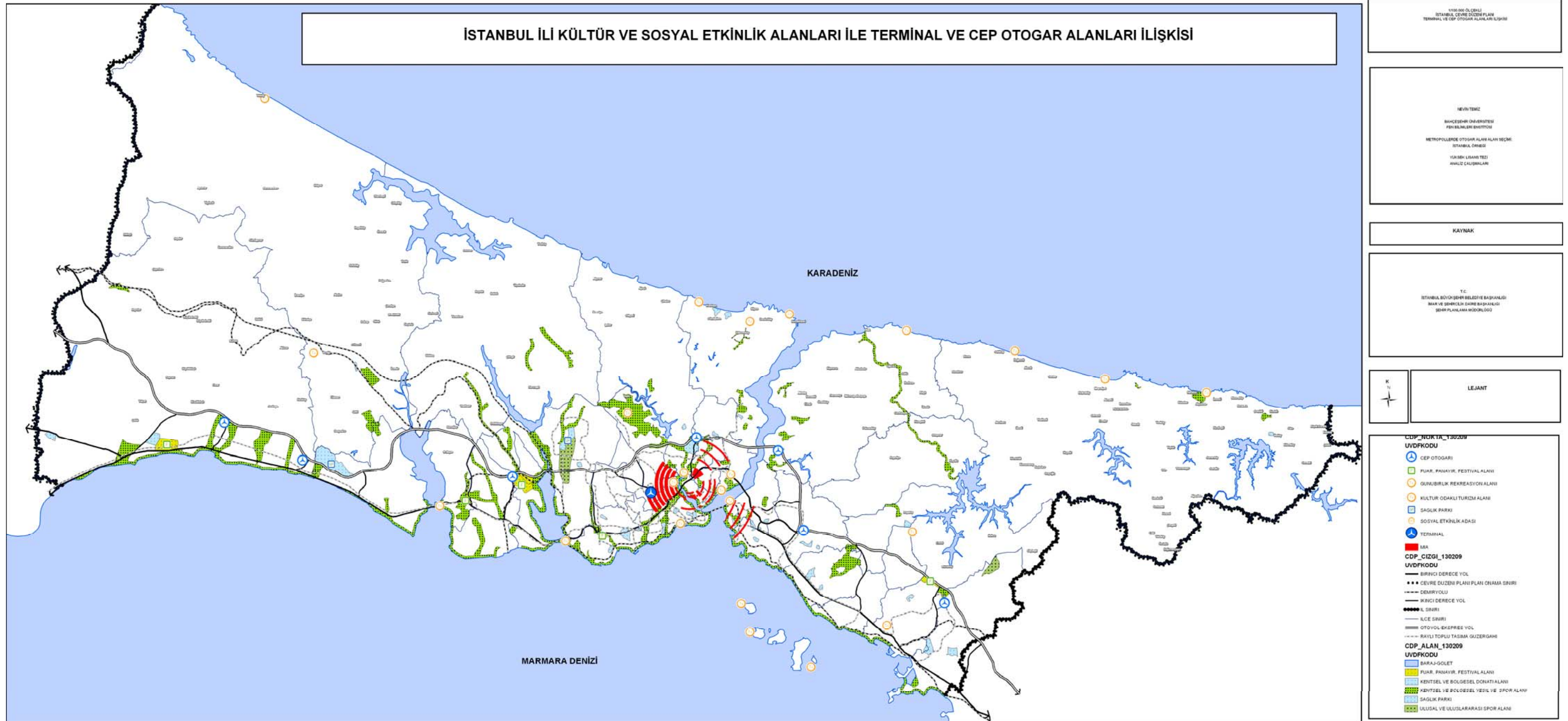
Avcılar İlçesi'nde önerilen iki yeni fuar alanı Bahçeşehir Cep Otogar Alanı ile aynı bölgede görülmektedir. Silivri İlçesi'nde önerilen fuar ve festival Alanı'na ise Silivri Cep Otogar Alanı ve diğer cep otogar alanları şehirler arası erişimi sağlamak üzere avantajlı yer seçimleri ile görülmektedirler.

Tarihi Yarımada, Haliç, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar bölgesi kent tarihi boyunca zengin kültür varlıkları ile birer çekim merkezi olmuş ve özellikle Tarihi Yarımada kültür turlarının mekânı olmuştur. Bu bağlamda Esenler Merkez Otogar Alanı, Arıcılar, Kavacık ve Ataşehir Cep Otogar alanları kültür odaklı turizm alanlarını çevreleyen bir hat üzerinde olmaları sebebiyle avantajlı konumdadırlar.

Ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet verecek, çeşitli spor dallarına ait kapalı ve açık alanların ve spor eğitim merkezlerinin yer alması öngörülen alanlar; planda ulusal ve uluslar arası spor alanı olarak gösterilmiştir. Küçükçekmece'deki Olimpiyat Parkı ile Tuzla'daki Formula-Otomobil ve Diğer Motorlu Araçlar Spor ve Yarışma Alanı olarak başlıca iki bölge önerilmiştir.

Bu alanlara ise etkinlikler sırasında şehir içi ve şehirler arası ziyaretçiler kenti ziyaret edecekler ve bazıları kente erişim için karayolu ulaşımını tercih edebileceklerdir. Bu bağlamda Tuzla'ya Kurtköy Cep Otogar Alanı ile Küçükçekmece'ye Bahçeşehir Cep Otogar Alanı ile erişimin sağlanabilmesi dolayısıyla, otogar alanlarının avantajlı yer seçimi yapıldığı görülmektedir.

Planda; sağlık hizmetine ayrılmış kentsel, bölgesel, ulusal, uluslararası ölçekte hizmet verecek tam donanımlı hastaneler, ilgili fakülte ve yüksekokullar, araştırma geliştirme birimleri, sağlık ve tedavi amaçlı konaklama tesisleri ile sağlık parkının ihtiyaç duyacağı sosyal-tekniik donatıların ve yeşil alanların yer alacağı alanlar olarak gösterilen bölgeler, sağlık parklarıdır. Bu bölgelere şehirler arası karayolu erişimi sağlayan Bahçeşehir ve Selimpaşa Cep Otogar alanları yer seçimleri ile avantajlı konumdadırlar.



Şekil 25: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Kültür ve Sosyal Amaçlı Etkinlik Alanlarının İlişkisi

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

4.2.8 İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanlarının İlişkisi

Bilişim kavramı altında eğitim, bilişim ve teknoloji parkları, kentsel ve bölgesel donatı alanları ile üniversite yerleşkelerinin otogar alanları ile olan ilişkisi değerlendirilecektir. Tarıma yönelik araştırma, geliştirme çalışmalarının yapıldığı ve bu çalışmalar doğrultusunda edinilen tecrübelerin çiftçilerle paylaşıldığı eğitim ve uygulama tesislerinden oluşan tarımsal üretim teknolojilerini geliştirme parkları kente giriş-çıkışın yoğun olmasında dolaylı olarak etkilidir.

Avrupa Yakası Selimpaşa Cep Otogar Alanı önerilen Tarımsal üretim Teknolojilerini Geliştirme Parkı'na yakın bir konumdadır ve çiftçi ile park arasında olası erişimi sağlayabilecek olması yönünden avantajlı bir konumdadır.

Anadolu Yakası Pendik, Avrupa Yakası Kâğıthane, Silivri, Küçükçekmece ilçelerinde önerilen Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanları'na şehirler arası erişim açısından sırasıyla Kurtköy, Arıcılar, Silivri ve Bahçeşehir Cep Otogar Alanları konumları itibariyle önemlidirler.

Kentin yerleşik dokusuna ve gelişme alanlarına; eğitim alanları, sağlık alanları, sosyal ve kültürel amaçlı, kentsel ölçekte ihtiyaç duyulan hizmeti ve altyapısını sağlayacak alanlar olan Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanları isminden de anlaşılacağı gibi içinde bulunduğu bölgeyi çekim merkezi kılmaktadır.

Bu noktada bölgeye şehirler arası erişim için cep otogar alanlarının varlığı önem kazanmaktadır. Haritadan da anlaşıldığı gibi kent içinde kümelenen kentsel ve bölgesel donatı alanlarının çevresinde ya da merkezinde cep otogar alanlarının mevcut olması kent için avantajlı bir durumdur.

Yerleşke şeklinde planlanmış, araştırma yapılan ve bilgi üretilen yüksek öğretim alanları olan üniversiteler haritada görüldüğü üzere kümelenmiştir. Bu kümelenme içinde şehirler arası yolculuk türünde karayolu ulaşımını tercih eden öğrenciler için öneri cep otogar alanlarının yer seçimlerinin başarılı olduğu söylenebilir.



Şekil 26: İstanbul İçin Öneri Otogar Alanları ile Öneri Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanlarının İlişkisi

Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul, 2009

5 SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Sonuç bölümüne gelindiğinde İstanbul'un mekânsal yapısı ve ulaşım ağını kısaca hatırlamak gerekirse; İstanbul kenti Avrupa ve Asya kıtalarının birbirine bağlandığı, kara ve deniz geçişleri düşünüldüğünde son derece stratejik bir konuma sahiptir. İstanbul kent içinde toplam yolculuk türüne bakıldığında; % 86 karayolu ulaşım türü, % 10 raylı sistem ulaşım türü, % 3 denizyolu ulaşım türü ile yapıldığı görülmektedir. Kent içinde günlük yapılan yolculukların % 86'sının karayolu ulaşımı ile yapıldığı düşünüldüğünde kentte trafik sorununun olduğu çok açıktır.

Kentin ekolojik ve kentleşmiş bölge sınırlarının farkında olarak alt bölgelere ayrılması, Kent içinde olması gereken kentsel donatı organlarının kent ile entegre alan seçimleri ile oluşturulması ve kentte yer alan alt bölgelerle ulaşımın güçlendirilerek erişilebilirliğinin sağlanması gerekmektedir.

Buna göre; günümüzde alt bölgelere sahip olmayan kent “yağ lekesi” gibi sıçramasız biçimde merkezden dışa doğru büyümektedir. Alt bölgelere sahip olmayan ve dolayısıyla büyük ve küçük ölçekte var olan kentsel donatı alanları arasında erişilebilirlik zayıf kalmıştır ve ulaşım ağına yeterince entegre olamayarak optimum yolculuklar yapılamamaktadır.

Ülkemizde plan yapımı ile ilgili olan 3194 sayılı İmar Kanununda ve Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte “otogar alanı veya oto terminal alanı” kavramı bulunmamaktadır. Özellikle yer seçimi konusunda tanımın ve yasal karşılığın olmamasından ötürü içgüdüsel ve kişilere özgün yer seçimi kararları yapılabilir. Bu durumda yasal ve yönetsel tedbirler alınmadığı takdirde alanın çevresinde yer alan arsalar üzerinde haksız kazançlar sağlanabilir. Bu durumun oluşmaması ve farklı ilçelerde yer alacak olan otogar alanlarının ortak mekânsal dillerinin olması için, kenti yakından etkileyen otogar alanlarının yatırımları, yer seçimleri ve yapımları aşamasında uygulanması gereken kriterleri ve bu konuda getirilen kararlar ile yapılacak değişikliklerin hangi esaslar dâhilinde yapılacağını belirlemek üzere yönetmelikte yer almalıdırlar.

1/100.000 planda sembolik olarak gösterilen otogar alanları 1/25.000 ölçekli planlarda da aynı mevkide ölçeğe bağlı gösterim tekniği ile gösterilmelidir. 1/5000 ölçekli nazım imar planlarında, otogar alanlarının konumları netleşmeli ve planda gösterilen ulaşım altyapısı ile ilişkisi kurulmalıdır. 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında ise otogar alanlarına dair tüm ilişkiler gösterilmelidir. Bu aşamada mülkiyet ve ticari anlamda bölgenin değer artışı hususunda kapsamlı analizler yapılarak kamu yararı kavramı tekrar gözden geçirilerek sağlanması yapılmalıdır.

Otogar alanlarının yer seçimleri planlama için oldukça önemli olup da üst ölçekli ulaşım kararları ve kent planlama ilkeleri doğrultusunda yer seçimleri yapılmalıdır. Ulaşım konusunda ülkede yer alan kurumlar arası eşgüdümün olmaması ve yetki karmaşası üst ölçekli kararlar alınmasını engellemektedir.

Ulaşım kararları ve yatırımlar arasında çeşitli nedenlerden dolayı kopuklukların olması önerilen otogar alanlarının hayata geçirilmesini engelleyebilir ve birbiriyle ilişki kurularak yer seçimi yapılması gereken otogar alanlarının kentteki dengesi bozularak, kentliye zaman, maliyet ve kentsel yaşam kalitesi bağlamında çeşitli sorunlar yaşatabilir.

Ulaşım planlamasında görev alacak ve kente bu doğrultuda yön verecek uzman kişinin az olması, önerilen cep otogar alanlarının yer seçimi, yapımı ve işletme sisteminin kurulması sürecinde çeşitli sorunlar yaratabilir.

Ulaşım ana akslarının gün içi doruk saatlerde yoğun bir trafik tıkanıklığı yaşaması ile bu saatlerde otogar alanlarına erişim zayıflayabilir.

İstanbul'un günümüzde mevcut ulaşım altyapısının zayıf olması gelecekte otogar alanlarının yapımı sürecinde ulaşım yatırımlarına maddi anlamda bir yük getirebilecek olma ihtimali ile otogar alanları kurulum maliyetlerinin artması beklenebilir.

Önerilen merkezi ve cep otogar alanları ile havalimanlarının entegrasyonunun sağlanması durumunda, bölgesel düzeyde yolculuk akışı sağlanmış olacaktır. Bu sebepten ötürü otogar alanları ve havaalanları erişiminin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Gelecekte faaliyete geçmesi planlanan birçok raylı sistem yatırımı önerilmektedir. Bu durumda otogar alanlarına erişim hızlı ve kesintisiz olması beklenebilir.

Anadolu ve Avrupa Yakası arasında toplu taşıma aksları oluşturulmasının planlanması, kent içi toplu taşımaya teşvik edici bir politikadır. Dolayısıyla otogar alanlarına özel araçla ulaşımını azaltarak otogar alanlarında yoğun bir trafik oluşturmayabilir.

Öte yandan özel araç kullanımının artması ile otogar alanlarına cep otogar alanlarının işlevini kaybetmesi sonucu merkezi otogarlarda yoğunluğun artması beklenebilir.

Esenler Merkez Otogarı

Mevcut otogarin yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu ve TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Metro ile alana erişmek mümkündür.
- Alandan, Atatürk Havalimanı'na kesintisiz ulaşım sağlanabilmektedir.
- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunmayan alan içerisindedir.
- Kentin önerilen gelişme yönüne zıt bir bölgede bulunmamaktadır.
- Esenler Merkez Otogar Alanı, kültür odaklı turizm alanlarını çevreleyen bir hat üzerinde olması sebebiyle avantajlı konumdadır.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlamaktadır.
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilmektedir.

Mevcut otogarin yer seçimine dair zayıf yönler

- Kent içinde trafik yoğunluğu oluşturmaktadır.
- Otogar Alanı fiziksel açıdan yetersiz ve taleplere cevap veremez durumdadır.

- Otogar Alanının mekânsal kalitesi kötü durumdadır.
- Çevresinde bulunan konut alanları için görüntü, hava ve gürültü kirliliği oluşturmaktadır.
- Avrupa Yakası merkezi iş alanları, kültür ve ticaret alanı çeperinde bulunarak bölgedeki yoğunluğu arttırmaktadır.

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Esenler Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, otogar çalışanları ile kullanıcıları, çevresinde yer alan yaşam alanları için oluşturduğu tehditler doğrultusunda fonksiyonu ve ölçeği merkezi otogar alanı olması yerine cep otogara dönüştürülmesi sonucu çıkmaktadır. Bu kapsamda merkezi otogar alanı olarak yeni gelişme alanında önerilen Bahçeşehir Cep Otogar Alanı'nın merkezi otogar işlevini üstlenmesi gerektiği aşağıda açıklanacaktır.

Arıcılar Cep Otogarı

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu ve TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Fatih Sultan Mehmet Köprü'süne son derece yakın bir noktadadır.
- Üniversite Kampus Alanları'na yakın mesafededir.
- Alana raylı sistemler aracılığı ile erişmek mümkündür.
- Kuzeyinde kalan İstanbul Köyleri için toplayıcı bir konumdadır.
- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunmayan alan içerisindedir.
- Kentin önerilen gelişme yönüne zıt bir bölgede bulunmamaktadır.
- Arıcılar Cep Otogar Alanı kültür odaklı turizm alanlarını çevreleyen bir hat üzerinde olması sebebiyle avantajlı konumdadır.
- Önerilen Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanları'na yakın konumda olup bu konuda hizmet almak isteyen kişilerin alana şehirler arası erişimini sağlayabilecektir.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir

- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir
- Cep Otogar Alanı içerisinde, transfer merkezinin yer alması sebebiyle alana toplu ulaşım sistemlerine entegre bir erişim sağlanabilecektir.

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Avrupa Yakası merkezi iş alanları, kültür ve ticaret alanı çeperinde bulunarak bölgedeki yoğunluğu arttırabilecektir.

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Arıcılar Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Bahçeşehir Cep Otogar Alanı

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu ve TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Alana raylı sistemler aracılığı ile erişmek mümkündür.
- Kentin önerilen gelişme yönlerini besleyecek bölgede yer almaktadır.
- Önerilen alt merkez alanlarına yakındır, alanların gelişme sürecini arttırabilecektir.
- Küçükçekmece Olimpiyat Parkı'na Bahçeşehir Cep Otogar Alanı ile erişim sağlanabilecektir.
- Şehir içi ve şehirler arası hizmet verecek olan öneri sağlık parkına Bahçeşehir Cep Otogar Alanı ile erişim sağlanabilecektir.
- Önerilen Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanları'na yakın konumda olup bu konuda hizmet almak isteyen kişilerin alana şehirler arası erişimini sağlayabilecektir.

- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir
- Otogar Alanı içerisinde, transfer merkezinin yer alması sebebiyle alana toplu ulaşım sistemlerine entegre bir erişim sağlanabilecektir.

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunabilecek alana yakın bir mevki içerisindedir. (jeolojik açıdan yerleşime uygun olmayan alan)

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Bahçeşehir Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir. Otogar alanı kentin yeni gelişme alanında olması ve mekânsal anlamda Avrupa Yakası ağırlık merkezinde bulunması sebebiyle, Esenler Otogarı 'nın günümüzdeki yükünü kaldırabilecek bir konumda yer almaktadır. Bu sebepten ötürü Avrupa Yakası'nda önerilen diğer cep otogar alanlarının konumuna rağmen Bahçeşehir Cep Otogar Alanı bu yakada merkezi otogar alanı olması gerektiği tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Selimpaşa Cep Otogar Alanı

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu ve TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Alana raylı sistemler aracılığı ile erişmek mümkündür.
- Kentin önerilen gelişme yönlerini besleyecek bölgede yer almaktadır.
- Önerilen alt merkez alanlarına yakındır, alanların gelişme sürecini arttırabilecektir.
- Şehir içi ve şehirler arası hizmet verecek olan öneri sağlık parkına Selimpaşa Cep Otogar Alanı ile erişim sağlanabilecektir.

- Önerilen Tarımsal Üretim ve Teknolojileri Geliştirme Parkı'na yakın konumda olup bu konuda hizmet almak isteyen çiftçinin ve ilgilinin alana şehirler arası erişimini sağlayabilecektir.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunabilecek alana yakın bir mevki içerisinde. (tarımsal niteliği korunacak alan)

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Selimpaşa Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Silivri Cep Otogar Alanı

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu ve TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Alana raylı sistemler aracılığı ile erişmek mümkündür.
- Kentin önerilen gelişme yönlerini besleyecek bölgede yer almaktadır.
- Önerilen Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanları'na yakın konumda olup bu konuda hizmet almak isteyen kişilerin alana şehirler arası erişimini sağlayabilecektir.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir .

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunabilecek alana yakın bir mevki içerisindedir. (tarımsal niteliği korunacak alan)
- Birinci dereceden merkez olarak önerilen merkezi iş alanları, kültür ve ticaret alanında bulunması gelecekte bölgedeki yoğunluğu arttırabilecektir.

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Silivri Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Harem Otogarı

Mevcut otogarın yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu'na erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Kentin önerilen gelişme yönüne zıt bir bölgede bulunmamaktadır.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlamaktadır.
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilmektedir.

Mevcut otogarın yer seçimine dair zayıf yönler

- Kent içinde trafik yoğunluğu oluşturmaktadır.
- Alandan, Sabiha Gökçen Havalimanı'na kesintisiz ulaşım sağlanamamaktadır.
- Otogar Alanı fiziksel açıdan yetersiz ve taleplere cevap veremez durumdadır.
- Otogar Alanının mekânsal kalitesi kötü durumdadır.
- Çevresinde bulunan konut alanları için görüntü, hava ve gürültü kirliliği oluşturmaktadır.
- Anadolu Yakası merkezi iş alanları, kültür ve ticaret alanı içerisinde bulunarak bölgedeki yoğunluğu arttırmaktadır.

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Harem Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, otogar çalışanları ile kullanıcıları, çevresinde yer alan yaşam alanları için oluşturduğu tehditler doğrultusunda fonksiyonu ve ölçeği merkezi otogar alanı işlevinin kaldırılması kararı oldukça isabetli bir karardır. Bu kapsamda merkezi otogar alanı olarak yeni gelişme alanında önerilen Ataşehir Otogar Alanı'nın merkezi otogar işlevini üstlenmesi gerektiği aşağıda açıklanacaktır.

Kavacık Cep Otogar Alanı

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Kuzeyinde kalan İstanbul Köyleri için toplayıcı bir konumdadır.
- Kentin önerilen gelişme yönüne zıt bir bölgede bulunmamaktadır.
- Önerilen alt merkez alanına yakındır, alanın gelişme sürecini arttırabilecektir.
- Fatih Sultan Mehmet Köprü'süne son derece yakın bir noktadadır.
- Kavacık Cep Otogar Alanı kültür odaklı turizm alanlarını çevreleyen bir hat üzerinde olması sebebiyle avantajlı konumdadır.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir
- Cep Otogar Alanı içerisinde, transfer merkezinin yer alması sebebiyle alana toplu ulaşım sistemlerine entegre bir erişim sağlanabilecektir.

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunabilecek alana yakın bir mevki içerisindedir. (kentsel sit alanı, jeolojik açıdan sakıncalı alan, su toplama havza sınırına ve tarımsal niteliği korunacak alan)

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Kavacık Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü

yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Ataşehir Cep Otogar Alanı

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- D-100 Karayolu ve TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Alana raylı sistemler aracılığı ile erişmek mümkündür.
- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunmayan alan içerisindedir.
- Kentin önerilen gelişme yönüne zıt bir bölgede bulunmamaktadır.
- Ataşehir Cep Otogar Alanı kültür odaklı turizm alanlarını çevreleyen bir hat üzerinde olması sebebiyle avantajlı konumdadır.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir
- Cep Otogar Alanı içerisinde, transfer merkezinin yer alması sebebiyle alana toplu ulaşım sistemlerine entegre bir erişim sağlanabilecektir.

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Birinci dereceden merkez olarak önerilen merkezi iş alanları, kültür ve ticaret alanında bulunması gelecekte bölgedeki yoğunluğu arttırabilecektir.

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Ataşehir Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından bu alanın Anadolu Yakası'nda merkezi otogar alanı olarak kullanılması öngörülmektedir.

Otogar alanı kentin yeni gelişme alanında olması ve mekânsal anlamda Anadolu Yakası ağırlık merkezinde bulunması sebebiyle, Harem Otogarı 'nın günümüzdeki yükünü kaldıracak konumda yer almaktadır. Bu sebepten ötürü Anadolu Yakası'nda önerilen diğer cep otogar alanlarının konumuna rağmen Ataşehir Cep Otogar Alanı bu yakada merkezi otogar alanı olması gerektiği tartışmalı olarak kabul edilebilir.

Pendik-Kurtköy cep otogar alanı

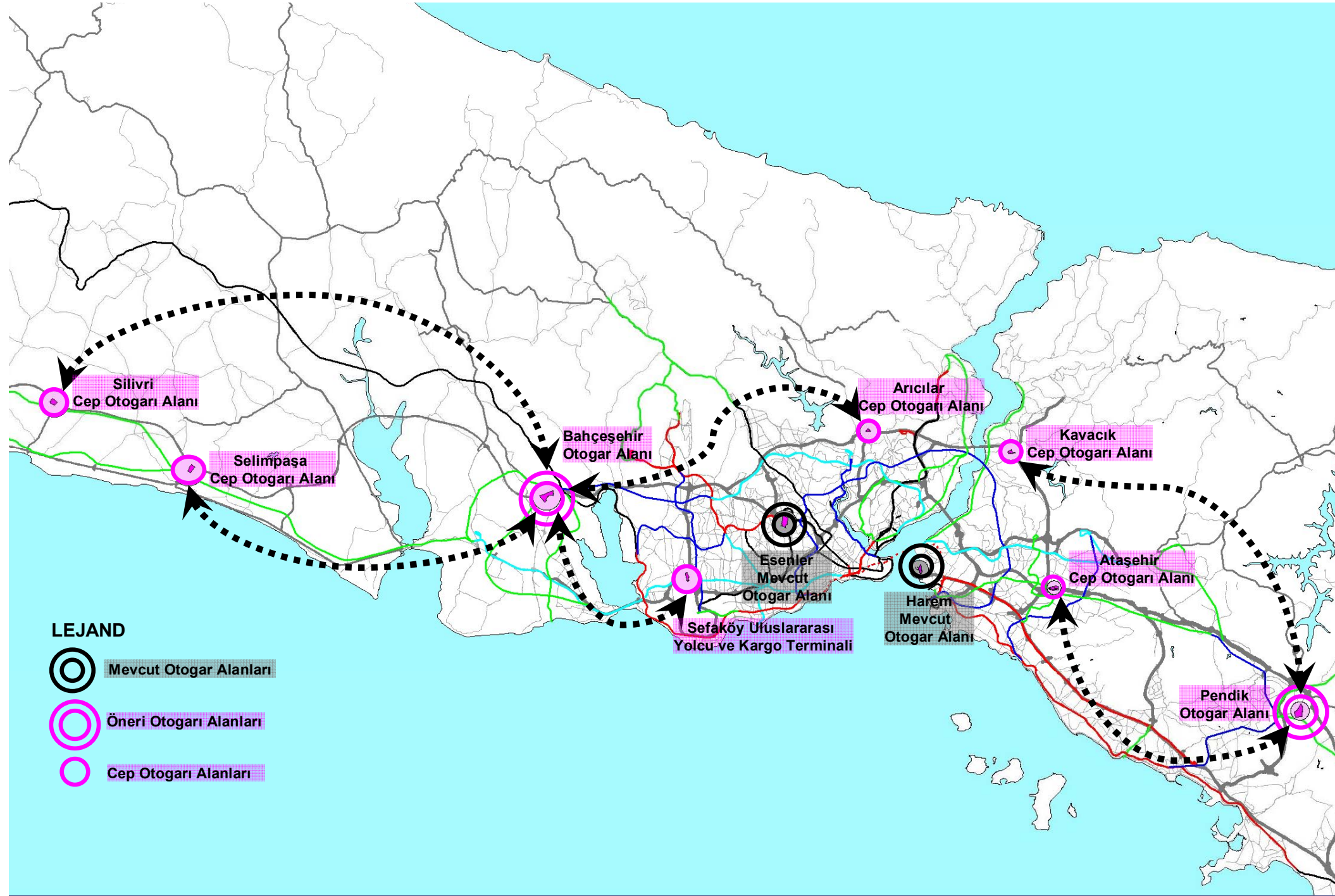
Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair güçlü yönler

- TEM Otoyoluna erişimi yakın ve kısa mesafededir.
- Alana raylı sistemler aracılığı ile erişmek mümkündür.
- Kentin önerilen gelişme yönüne zıt bir bölgede bulunmamaktadır.
- Önerilen alt merkez alanlarına yakındır, alanların gelişme sürecini arttırabilecektir.
- Tuzla'daki Formula-Otomobil ve Diğer Motorlu Araçlar Spor ve Yarışma Alanı'na Bahçeşehir Cep Otogar Alanı ile erişim sağlanabilecektir.
- Önerilen Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanları'na yakın konumda olup bu konuda hizmet almak isteyen kişilerin alana şehirler arası erişimini sağlayabilecektir.
- Önerilen Kentsel ve Bölgesel Donatı Alan'larına yakın olması sebebiyle şehirler arası erişimi sağlayabilecektir
- Üniversite Yerleşke Alan'ına yakın olması sebebiyle özellikle öğrencilerin alana şehirler arası erişimi sağlanabilecektir
- Cep Otogar Alanı içerisinde, transfer merkezinin yer alması sebebiyle alana toplu ulaşım sistemlerine entegre bir erişim sağlanabilecektir.

Öneri cep otogar alanı yer seçimine dair zayıf yönler

- Güneyinde kalan ilçeler için erişim mesafesi uzundur.
- Yerleşime ve otogar alanı olarak kullanımında sakınca bulunabilecek alana yakın bir mevki içerisindedir. (jeolojik açıdan sakıncalı alan, su toplama havza sınırına ve tarımsal niteliği korunacak alan)

Yukarıda belirtilen maddeler doğrultusunda; Kurtköy Cep Otogarı'nın kent dokusu, kentsel yaşam kalitesi, çevresinde yer alan yaşam alanları, kentin ekolojik dengesi, kültürel ve kentsel donatı alanları ile ilişkisi incelendiğinde alan seçiminde güçlü yanlarının ağırlıkta olması sebebiyle yer seçiminin doğruluğu tartışmalı olarak kabul edilebilir.



Şekil 27: İstanbul Mevcut Otogarlar ve Öneri Otogarlar

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, İstanbul, 2009

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

Ağaoğlu M. N. 2005, Trafik Sayımlarını Kullanarak Türkiye Şehirlerarası Otobüs Taşımacılığı İçin Başlangıç-Son Matrisi Tahmini, *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE

Ağaoğlu M. N. 1997, İstanbul Varışlı Ve Çıkışlı Yurtiçi Otobüs Yolculuklarının Analizi, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE

Baycan, T. 1993, Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşimi Ve Erişilebilirlik: İstanbul İçin Bir Değerlendirme, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE

Çubuk, M. 1996. Turizm Yapıları: *Tatil Ve Turizm Tesisleri, Kent Otelleri, Ulaşım Tesisleri*, Yem Yayınları, ss. 140-145

Çubuk, M.1993, *İstanbul Şehirler arası Metropoliten Otobüs Terminali-Bir Kentsel Proje Meditasyonu, IV. Kentsel Tasarım Ve Uygulamalar Sempozyumu*, MSGSÜ, İstanbul

Çetiner, A. Güçmen, Ö. Yayla, N. 1994 *İdari Mahkemeye Sunulan Rapor*,

Erel, A. 1994. *Yeni Otogarın Düşündürdükleri: Nasıl Bir İşletmecilik, Ulaştırma Dünyası*, ss. 4-7

Erel, R. 1992, *Ulaştırma Ve Çevre, Ulaştırma Dünyası*, ss.41-44

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 2009, *1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2008, *Kadıköy İlçesi Küçükbakkalköy Mevkii 3327 Ada 1 Parselin Otogar Alanı'na Alınmasına İlişkin 1/5.000 Ve 1/1.000 Ölçekli Plan Değişikliği Teklif*, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2003, *İstanbul Deprem Master Planı*, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü, 1999 *Küçükbakkalköy Anatepe Yerleşmesi 1-3 Pafta; 2449, 2450,2455 Ve 1 Pafta;2443 Parselleri Kapsayan Alana İlişkin Hazırlanan 1/5000 Ölçekli Otogar Plan Tadilatı Açıklama Raporu*, İstanbul

İstanbul Metropolitan Planlama, Bimtaş, 2005, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, *2006 İstanbul Geneli. Stratejik Planı*, İstanbul, ss. 101

- Koroğlu D.1988. Üniversite Yer Seçimi İçin Bir Model, *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE
- Paköz, M. Z. 2008, Sürükleyicilik Ve Çekim Gücüne Dayalı Pakoz Modeli İle Bölgesel Kalkınma Ajansları Kuruluşyeri Ve Etki Alanlarının Belirlenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE
- Tansev, A.E. 1987, İstanbul Kentiyle İlgili Karayolu Otobüs Yolcu Ulaşımı, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE
- Tezer, A, 1997. *Kentsel Ulaşım Planlamasında Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme*, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Türksever Evcil A.N. 2001, Türkiye'de Büyükşehir Alanlarında Yaşam Kalitesinin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yöntem Denemesi, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE
- Yüzer A. Ş. 2002, Yerleşmelerde Sanayi Alanları Yer Seçimi Eğilimi Alan Tahsisleri Ve Yeni Düzenleme Stratejileri-İstanbul Örneği, *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, FBE

DİĞER YAYINLAR

Ankara Şehirler arası Otobüs Terminali İnternet Sitesi
<http://www.asti.com.tr/>, (Ziyaret Tarihi 18.05.2009)

Atabek, Ü., 2003. WITFOR ve Dünya İletişim Teknolojileri Forumu [online].
www.umatatabek.net/witfor.html. [ziyaret tarihi 20.04.2003].

Büyük İstanbul Otogarı İnternet Sitesi
<http://www.otogaristanbul.com/> (Ziyaret Tarihi 21.05.2009)

İstanbul Ulaşım A.Ş. İnternet Sitesi
http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=2&sayfa_id=2 (Ziyaret Tarihi 19.05.2009)

İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü (İETT), İnternet Sitesi
<http://www.iETT.gov.tr> (Ziyaret Tarihi 22.05.2009)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İnternet Sitesi
www.ibb.gov.tr (Ziyaret Tarihi 30.05.2009)

Türkiye Ulusal İstatistik Kurumu İnternet Sitesi
<http://www.tuik.gov.tr/>, (Ziyaret Tarihi 10.05.2009)

2010 Bursa Şehirler arası Otobüs Terminali İnternet Sitesi
<http://www.bursaterminali.com/>, (Ziyaret Tarihi 12.05.2009)

2010 Eskişehir Şehirler arası Otobüs Terminali Fotoğrafları Yayınlana İnternet Sitesi
<http://arkiv.arkitera.com/p2702-eskisehir-otogari.html>, , (Ziyaret Tarihi 15.05.2009)

2010, İstanbul Eski Topkapı Şehirler arası Otobüs Terminali Fotoğrafları Yayınlana İnternet Sitesi
http://forum.donanimhaber.com/m_14653166/tm.htm, , (Ziyaret Tarihi 18.05.2009)

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Nevin TEMİZ

Sürekli Adresi : İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Müdürlüğü

Doğum Yeri ve Yılı : 06.06.1986, TOKAT-ERBAA

Yabancı Dili : İngilizce

İlk Öğretim : Halit Ziya Uşaklıgil İlk Öğretim Okulu, 1996

Orta Öğretim : Bahçelievler Dede Korkut Anadolu Lisesi, 2003

Lisans : Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2007

Çalışma Hayatı : İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Projeler Müdürlüğü (2010-...)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Aydınlatma ve Enerji
Müdürlüğü (2007-2010)