

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANI ULAŞIM SİSTEMİNDE TERMİNAL İŞLEVLERİNİN İRDELENMESİ

Tülay Kılınçaslan¹

SUMMARY

This paper aims to evaluate the terminal functions of the transportation system in the Istanbul Metropolitan area. The introduction explains the main problems of the metropolitan area. The second section describes the first piers which functioned as terminals in the old settlement. The third section briefly explains the changes of the transport system and its effect on the urban structure in the nineteenth century. Metropolitan Istanbul and its terminal's have been described in section four. Section five deals with the transfers of passengers in Istanbul, section six concludes the paper.

ÖZET

Günümüz İstanbul'unda, yoğun yolculuk taleplerinin ortaya çıkardığı gereksinimlere uygun olarak terminallerde yeni düzenlemeler yapıldı. Ulaşım açısından uygun olan bu düzenlemeler, diğer kentsel kullanımları sınırlamaya başladılar. Oysa yaşanabilir kentlerin oluşmasında ulaşım ile birlikte diğer kentsel işlevlere de uygun alanların ayrılması gerekmektedir. Bildirinin giriş kısmında konu genel olarak ele alınmakta, ikinci bölüm kentin ilk kuruluşundaki iskele yerlerini, üçüncü bölüm ondokuzuncu yüzyıl İstanbul'unda ulaşımı, dördüncü bölüm yirminci yüzyıl metropoliten alanındaki yapısal değişimi anlatmakta, beşinci bölüm aktarmalı yolculukları ele almakta, altıncı bölüm ise sonuç ve önerileri içermektedir.

1.GİRİŞ

İstanbul kenti metropoliten boyutlara erişirken ulaşım sisteminde de önemli değişimler oldu. Yoğun yolculuk taleplerinin ortaya çıkardığı gereksinimlere uygun olarak terminallerde yeni ulaşım araçları için alanlar düzenlendi. Ulaşım açısından gerekli olan bu düzenlemeler kent erişilebilirliğini arttırmayı amaçlamaktaydı. Ancak ulaşım açısından uygun olabilen bu düzenlemeler, kentin bazı terminallerinde kentsel diğer kullanımları sınırlamaya başladılar. Oysa yaşanabilir kentlerin oluşmasında

¹Doç. Dr. İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, Taksim, İstanbul.

ulaşım ile birlikte diğerk kentsel işlevlere de uygun alanların ayrılması ve bütün hizmetlerin dengeli dağılımının sağlanması gerekmektedir.

Terminal noktalarının araç ve yolcu sayısı hakkında verilerin derlenmesi ve terminallerdeki yolculuk taleplerinin kentiçinde dağıldıkları alanların bilinmesi, terminallerin kentiçi ulaşım sistemindeki işlevleri hakkında bilgiler sağlayacaktır. Bu yaklaşım ile, ulaşım sisteminde düzenlemelerin yapılması, kentiçi hareketlerin düzenlenmesi ve terminal noktalarındaki yığılmaların önlenmesi sağlanabilir.

Genel ulaşım sistemi ile ilgili alınacak kararlar ile, terminal noktalarındaki araç ve yolcu sayılarında azalma sağlanacaktır. Bu azalma, diğerk kentsel işlevler için gerekli alanları arttıracığından kent yaşam kalitesini zenginleştirici etkileri olacaktır. Kent yaşam kalitesinin arttırılmasında ulaşım ile ilgili kararların olumlu etkisinden yararlanılacaktır.

2. TARİHSEL KENTİN ULAşIMINDA TERMİNAL İşLEVİ ÜSTLENEN İSKELELER

Marmara ve Karadeniz'e uzanan kolonizasyon yolları üzerinde önce Chalcedon (Kadıköy) ve sonra Byzantion kurulduğunda Haliç kıyıları kentin limanı olarak kullanılmıştır. Akdeniz ve Karadeniz arasındaki ticaret ilişkisini sağlayan Boğaziçi gibi bir su yolu ve Haliç gibi bir limanın varlığı ilk kuruluş kararlarında en önemli etkenlerden biri olmuştur.

Bu nemde, Bizans'ın dış dünya ile ilişkisi Sirkeci'deki eski limanlarla sağlandığından tersane işlevi de buradaki limanlara yüklenmiştir. Ulaşım araçlarının ulaştığı bu noktaların yanısıra kentin Marmara kıyıları da çok hareketli olmuştur. Büyük surlarla çevrili, önlerinde mendirekleri olan limanlar terminal işlevini üstlenirken kentin güney görünümünü de zenginleştirmişlerdir [1].

Marmara limanları içinde Kadırğa limanının bir süre tersane olarak kullanıldığından bahseden belgeler bulunmaktadır. Bunlardan başka yerleri kesin olarak bilinmeyen küçük bağlantı noktaları vardı. Yedikule'de İmparatorların kente denizyolu ile geldiğinde kullanılan küçük bir iskelenin bulunduğu da bilinmektedir.

Kentiçi erişilebilirlikte uzun önem deniz ulaşımından yararlanılmıştır. Boğaziçi 12. ve 15. yüzyıllarda incelendiğinde kıyı yerleşmeleri ve i köylerin kentle organik bir ilişkisi bulunmadığı anlaşılmaktadır. İlağlarda olduğu gibi Bizans öneminde de Boğaziçi'nde geçimlerini balıkçılık ile sağlayan yerleşmeler için kayıkların yanaştığı iskelelerin bulunduğu bilinmektedir [2].

Balıkçılar tarafından kullanılan bu iskelelere iki kıyı arasında geçişi sağlayan kayıklar yanaşmaktaydı ve kırsal yerleşmelere giden yolların da bu iskelere bağlanmış olduğu düşünülebilir. Bu iskeleler, o önemin iki ulaşım aracı arasındaki bağlantılarını sağlayan noktalardı.

Osmanlılar önemine bakıldığında, 16. yüzyıla kadar Beşiktaş, Boğaz yönünde kentle günlük bağlantıların olduğu son iskeledir. Bu önemde vakıf pereme ile yolculukların yapıldığını gösteren kayıtlar bulunmaktadır. 1565

tarihli bir belgeden Eminönü-Üsküdar arasında düzenli kayık seferlerinin yapılmaya başlandığını anlıyoruz. Özel peremelerin yanısıra dolmuşçuluk yapan küçük yolcu kayıklarına da rastlanmaktadır. Bu deniz araçları için özel iskeleler düzenlenmişti [3].

16. yüzyıldan başlayarak kayık seferlerinin denetimini ve iskelelerde gerekli bakım işlevlerini görevli devlet memurları yapıyorlardı. Kayık ve peremecilerin çalışacakları iskeleler, taşınacak yolcu sayısı ve alınacak ücret belirlenmişti [4]. 17. yüzyıldan itibaren denizyolunun ve buna bağlı olarak iskelelerin kent yaşamında önemi daha da artmıştır. 1677 yılında Marmara, Haliç ve Boğaziçi'nde 17 kayık iskelesi olduğu ve bu iskelelere bağlı toplam 1458 kayık bulunduğu anlatılmaktadır [5].

18. yüzyılda kullanılan deniz ulaşım araçlarının sayılarında artış olmuştur. 1680'de Ayvansaray'dan Samatya'ya kadar 500 kayıkçı varken, bu sayı 1751 yılında 1274 olmuştur [6].

3. 19. YÜZYIL ULAŞIMI VE KENTSEL YAPIDA DEĞİŞİMLER

19. yüzyılda kent kuzeye doğru genişlemektedir. Bu yüzyıla gelinceye kadar yoğunlaşmanın merkezi İstanbul yarımadası iken bu yoğunluk kuzeye doğru kaymaktadır. Bu yüzyıl içinde Avrupa'da buharlı taşıma araçları hızla artıyordu. Osmanlı hükümeti de 1829 tarihinde ilk buharlı gemiyi satın almış ve 1838'de tersanede buharlı gemi yapımını başlatmıştır. Gezi amacıyla başlayan ilk vapur kullanımı kısa sürede ev-işyeri arasını bağlayan seferler halini almıştır [7].

1845 yılından sonra Üsküdar'a yaz ve kış düzenli seferler konulmuş, beş yıl sonra da Eminönü- Üsküdar arasında günde dört sefer düzenlenmiştir. 1858'de Kabataş ve Üsküdar arasında ilk araba vapuru seferi konulmuş ve üç yıl içinde dört vapur çalışmaya başlamıştır. 1864 yılında Şirket-i Hayriye'nin onaltı vapuru olduğu bilinmektedir. Bu yıllarda Sirkeci, Üsküdar, Kabataş araba vapurları iskelelerinin yapımına başlanmıştır [8].

1895 yılında şirketin kırkaltı vapuru vardır, taşıdığı yolcu 9.872.177'dir. Deniz araçlarının kütle taşımacılığında kullanılmaya başlandığı bu dönemden sonra Üsküdar'ın ve daha sonraki yıllarda Kadıköy'ün İstanbul'la bütünleştiği ve geliştiği bir gerçektir [9].

19th yüzyılda buhar gücünün ulaşımında kullanılmasıyla birlikte kent ulaşımına demiryolu girdi. İstanbul'da demiryolu hatları kıyıya paralel yerleşti ve ana terminal noktası olarak İstanbul yakasında Sirkeci ve Anadolu yakasında Haydarpaşa önemli terminal noktaları oldular. Sirkeci-Haydarpaşa bağlantısı deniz ulaşım araçlarıyla sağlandı ve bu dönemden sonra Eminönü ve Karaköy kentin önemli terminal noktaları olarak belirdiler. Karaköy'ün terminal olarak etkinliğinde Tünel ile Beyoğlu'na bağlanılmasında etkisi vardı.

4. METROPOLİTEN İSTANBUL VE TERMİNALLER

20th yüzyılın başında Haliç'te oniki iskele arasında 17 gemi sefer yapmaktadır. Gemilere karşın Galata iskelesinde yüz sandalcının bulunduğu bilinmektedir [10]. Marmara kıyılarında ise Pendik, Köprü ve Yeşilköy arasında kıyı taşımacılığı ile Adalara taşıma yapılmaktaydı. 1927 yılında İstanbul-Yeşilköy, İstanbul-Pendik, İstanbul-Adalar, İstanbul-Kadıköy-Haydarpaşa arasında sefer yapan vapurlar günde 33.500, yıl süresince ise 11.3 milyon yolcu taşımaktaydılar [11].

1950'li yıllardan sonra kırsal bölgelerden olan göçün etkisiyle İstanbul nüfusu Türkiye ortalamasının çok üstünde bir artış göstermiştir. Bunun yanı sıra kentin Boğaz ve Haliç ile üç parçaya bölünmüş olması ve topografik yapı ulaşım açısından güçlükler yaratmıştır. İstanbul tarihsel yarımada ile Karaköy ve Beyoğlu bölgelerinde yerleşmiş olan ana iş merkezi, nüfus artışına bağlı olarak, Şişli ve Levent'e doğru kaymaya başlamıştır. Kentleşmeye paralel olarak kentin iki yakasındaki yerleşmeler yayılma göstermiştir.

Kentin Anadolu yakası, iskan bölgesi niteliğini devam ettirirken demiryolu ile İstanbul-İzmit karayolu üzerinde sanayi yerleşmiştir. Sanayi, kentin Avrupa yakasında kontrol altına alınamadan yer seçimini yapmıştır. Önce Haliç'in iki yakası ve kuzeyde Kağıthane ilgi görürken daha sonra İstanbul-Edirne yolu üzerinde yerleştiği görülmüştür [12].

Marmara'nın iki yakası arasında yolculuk istemi hızla armış ve bu istem uzun süre vapurlarla sağlanmıştır. Eminönü ve Karaköy Avrupa yakasında, Kadıköy ve Üsküdar Anadolu yakasında terminal işlevlerini sürdürmeye devam etmiştir. Ancak yoğunluk giderek artmıştır. Buna karşın, Haliç iskelelerinin sayısı ondörtten altıya inmiştir.

1973 yılında Birinci Boğaz Köprüsü'nün kullanıma açılması iki yaka arasında kara ulaşımını başlatmış ve deniz ulaşımına talep azalmıştır. Bu yıllardan başlayarak iki kıyı arasında İETT otobüsleri toplu taşımacılıkta kullanılmaya başlanmıştır. Bu otobüslerin terminalleri Mecidiyeköy, Taksim, Topkapı, Beşiktaş'dır. Mecidiyeköy ve Topkapı Avrupa yakasında iki ana terminal ve aktarma noktası durumuna gelirken, Anadolu yakasında Bostancı ve Pendik iki önemli terminal ve aktarma noktası durumuna gelmiştir. Avrupa yakasında ise Bakırköy önemli bir terminaldir.

Vapurla erişilen Beşiktaş, Üsküdar ve Kadıköy iskeleleri eski önemini korumakla kalmamış hacımları daha büyüyerek kentin ana terminalleri durumuna gelmişlerdir [13]. Bu dönemde, Batı Marmara'da kıyıya paralel seferlerle hizmet götüren otobüslerin başlangıç noktası Eminönü terminalidir. Eminönü terminalinden kalkan otobüslerin etki alanı Beyoğlu ve Bakırköy'e kadar uzanmaktadır. Hafif Raylı Taşıma araçları ise Eminönü'nden aldığı yolcuları Topkapı ve İki Telli'ye kadar götürebilmektedir.

Tarihsel alan içinde yeralan bu terminaller kentsel dokuyu bozacak boyutlara erişmiş durumdadırlar.

5. KENTİÇİNDE AKTARMALI YOLCULUKLAR

Aktarmalı yolculukların İstanbul içinde dağılımları incelendiğinde çok geniş bir alana yayıldıkları görülmektedir. Kadıköy ve Haydarpaşa'dan Eminönü'ne gelen vapur yolcularının bir kısmı Eminönü aktarmalı olarak Fatih, Zeytinburnu, Bakırköy ve hatta Küçükçekmece'ye gitmektedirler. Ancak Kadıköy-Karaköy yolcularının Avrupa tarafında esas dağılıma alanları, Beyoğlu, Şişli ve Boğaz'ın Rumeli kıyılarıdır. Bu yolcuların önemli bir bölümü Doğu Marmara kıyısında Kartal ve Pendik'ten gelmektedir.

Eminönü'nü Üsküdar'a bağlayan hatta Beykoz zonundan gelen yolcular önemli büyüklüktedir. Boğaz'ın Asya yakasında kara ulaşım araçlarını kullanarak Üsküdar'a gelen yolcular vapurla Eminönü'ne erişmektedir. Bakırköy bölgesine gidenler olmasına karşın esas istem Eminönü ve Fatih bölgelerinedir.

Üsküdar-Beşiktaş bağlantısında, yolculukların etki alanı Avrupa yakasında Boğaz'ın kuzeyi ve Tarihsel yarımada, Asya yakasında ise Beykoz'a kadar uzanmaktadır. Az olsa da Kadıköy ve Kartal zonuna yolculuk istemleri bulunmaktadır. Kadıköy-Beşiktaş hattı ise Şişli, Beyoğlu ve Boğaz'ın kuzey kısımlarını Kadıköy zonuna bağlamaktadır.

Batı yakasındaki ve Doğu ve Batı Marmara kıyıları arasındaki yolculuk istemleri Asya yakasında Kadıköy iskelesine, Avrupa yakasında ise Eminönü terminaline gelmektedir. 1980'li yıllarda deniz araçlarıyla yapılan yolculukların % 70'i Karaköy-Haydarpaşa-Kadıköy, Eminönü-Üsküdar, Üsküdar-Beşiktaş hatlarını oluşturan altı iskelede yapılmaktadır. Bu koşullar 1990'lı yıllarda da değişmemiştir.

Yolculuklarda vapur iskelelerine erişme 1980'li yıllara kadar büyük çoğunlukla yaya olarak yapılırken 1990'lı yıllardan itibaren aktarmalı yolculuklarda artış gözlenmiştir. İskele çevresinde varolan ulaşım hizmetlerine bağlı olarak aktarmalı yolculuklarda kullanılan araç tercihleri de değişmektedir.

Genellikle vapur yolcuları otobüs, minibüs ve dolmuşu tercih ettiklerinden dolayı Eminönü terminali otobüs, dolmuş duraklarına da yer ayırmaktadır. Eminönü ile sıkı bağlantısı olan Kadıköy iskelesi ise 1990'lı yıllarda kentin en yoğun terminallerinden biri görünümüne girmiştir. Vapur yanı sıra, otobüs, minibüs, dolmuş durakları için geniş alanlar ayrılmıştır. Kadıköy iskelesine erişen vapur yolcuları Pendik, Kartal hatta kentin daha uzak noktalarına bu terminalden geçerek gitmektedirler.

1990'lı yıllarda özel araç ve taksi kullanımlarında da artış bulunmuştur. Üst gelir grubunun kullandığı deniz otobüsleri iskelerinde örneğin Yenikapı, Bakırköy ve Bostancı'da ise yolcuların ardarda kullandıkları araç türü olarak özel araba ve taksi kullanımının bulunması da doğaldır. Bu terminallerde araçlara uygun geniş otopark alanları gerekmektedir.

6. SONUÇLAR

İstanbul metropoliten alanının sürekli büyümesi ve uzun yıllar aynı terminallerin kullanılması ulaşım hizmetlerinin bu noktalarda yığılmalarına neden olmuştur. Ulaşım sistemi içinde yeni bağlantı noktalarının açılması gerekmektedir. Kent yapısına ve yolculuk taleplerine uygun olarak kentiçinde yeni terminallerin oluşturulmasının önemli yararları olacaktır.

Aktarmalı yolculuk yaparak Kadıköy'e gelen yolcular Doğu Marmara kıyısında yeni iskeleleri kullanabilseler Kadıköy iskelesine giren gereksiz trafik yükü azaltılmış olacaktır. (s.119) Doğu Marmara kıyısında Kartal, Pendik, Bostancı ve Harem iskelelerinin geliştirilmesi Kadıköy iskelesindeki baskıyı azaltacaktır. Bu da ulaşım araçlarından boğulmuş durumda olan Kadıköy iskelesinin tekrar kent yaşamına kazandırılması olacaktır.

Batı Marmara kıyısında Yenikapı, Bakırköy ve Küçükçekmece'de açılacak yeni iskeleler iki kıyı arasında güçlü bir bağlantı sağlayabilecektir. Doğu Marmara kıyılarına bağlantı sağlayacak bu iskelelerin aynı zamanda kıyıya paralel servislere de hizmet vermesi mümkündür. Bunların hizmete sokulması Eminönü meydanındaki yolcu hareketlerini azaltıcı bir etki yaratacaktır.

Eski çağlarda ve yakın dönemde Batı Marmara kıyısında iskelelerin bulunduğu bilinmektedir. Günümüzde de bu kıyılarda iskelelerin açılması kentin denizle bağlantısını da güçlendirecektir. Kıyılar boyunca yaygın deniz ulaşımına hizmet veren iskelelerin varlığı kentin deniz ile bağlantılı bir yaşam geliştirmesinde etkili olacaktır.

Vapur iskeleleri, 1994 yılında kentin önemli ulaşım terminalleri görünümündedir. Bu terminallerin etkin çalışması da diğer ulaşım sistemleriyle bütünleşmesine bağlıdır. Vapurdan inen yolcuların diğer ulaşım araçlarına en hızlı ve konforlu biçimde ulaşması gerekir.

Metropoliten yaşamda terminal noktaları sadece aktarma noktaları da değildir. Sosyal ve kültürel etkileşimi sağlayan mekanlar olarak algılanmaları gerekir. Terminal noktalarının bu anlayışla ele alınması kent yaşamına yeni boyutlar katacaktır.

Kentiçinde geniş alanlara gereksinim duyan otobüs ve minibüs ve raylı taşıma araçlarının yoğunluğun yüksek olduğu merkezi iş alanlarında yeraltına alınması da terminallerin kullanımlarına kolaylıklar getirecektir.

Bu yaklaşımla, kentiçi ulaşımında kısa bir süre sonra hizmet vermeye başlayacak olan metro istasyonlarının diğer ulaşım araçlarıyla bağlantıları da daha rahat sağlanabilir. Başarılı terminal tasarımlarıyla, kentlilerin günlük gereksinimleri sağlanabilecek, kolay aktarma olanğı bulunacaktır. Başarılı tasarımlar, kent yaşam kalitesini arttıran zengin kent mekanları yaratacaktır.

KAYNAKLAR

1. Kuban, D. (1970), "İstanbul'un Tarihi Yapısı", Mimarlık, Sayı 5.
2. Eyice, S. (1976), Bizans Döneminde Boğaziçi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, s.12.

3. Kuban, D. (1978), "Osmanlılar Çağında Boğaz Yerleşmesi", İstanbul Boğazı ve Çevresi Sempozyumu, Kutulmuş Matbaası, İstanbul.
4. Orhonlu, C. (1954), "Fındıklı Semtinin Tarihi", Tarih Dergisi, VII/10.
5. Akman, A. (1977), Boğaz Geçmişinde Suyolunun Kullanılması, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
6. Orhonlu, C. (1960), "Osmanlı Türkleri Devrinde Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği", Tarih Dergisi, Cilt XVI, Sayı 21, ss.111-118.
7. Vada, A.C. (1942), Boğaziçi Konuşuyor, Yedigün Mecmuası Yayınları, İstanbul.
8. İstanbul Ulaşımında 50 Yıl (1974), KGM, Ankara.
9. Tekeli, İ. (1992), "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım", İstanbul, Sayı 2, s.19.
10. İstanbul Belediyesi İhsaiyat Mecmuası, (1917), Matba-ı Osmaniye, İstanbul, s.163.
11. Genel Ulaşım Etüdü, (1982), İTÜ-İstanbul Belediyesi, İstanbul, s.37.
12. Kılınçaslan, İ. (1981), İstanbul, Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
13. Kılınçaslan, T. (1982), İstanbul Kentiçi Deniz Ulaşımı, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

