

TARİHİ KÜLTÜREL MERKEZDE, RAYLI TAŞIMA SİSTEMİ ÖNCELİĞİ

Bilge ULUSAY*

SUMMARY

The historical texture that forms the centrum of many a city is the alibi of that city's past. Changes that have occurred as the city developed have brought together issues of traffic that restrained the traditional structure of such zones.

The Master Plan of Istanbul that was ratified in 1995 states that the aim is "to help Istanbul (...) gain the status of a world city as symbolized in its historico-cultural identity" and also that "the development and integration of rail systems" should be adopted as a policy. The said identity of the city implies in particular the characteristic settlement pattern of the Historical Peninsula. This unique urban zone is suffering under the pressure of private vehicle traffic in our day. The Eminönü area cultural center of the Peninsula has been chosen as the example in the context of which solutions for this problem will be offered and contributions will be made to the aims and policies stated in the Master Plan.

In the example of the Eminönü area field work has been carried on to test the possibility of taking restrictive measures and the transformation of the traffic system from mass transport vehicles with wheels to rail transport system.

The corridors leading to this historical urban center have been determined, the number of private and mass transport vehicles using these corridors have been calculated at peak hours. The number of passengers that travel to reach the historical center and the passengers who use these corridors in transit have been divided into these two categories and calculated as such.

According to the data attained the results of the research has shown that the existing rail transport system is insufficient, that even when the system is put to work in full capacity, the large number of passengers that enter the area calls for the supplementation of the system with a new rail transport itinerary.

ÖZET

Pek çok kent merkezinde bulunan tarihi doku, kentin belleğini oluşturur. Kent gelişimine paralel değişiklikler bu bölgelerin geleneksel yapısını zorlayarak trafik sorunlarını da beraberinde getirmiştir.

1995 yılında onaylanan Nazım Plan'da "İstanbul'un (...) tarihi-kültürel kimliği ile özdeşleşen bir dünya kenti statüsü kazandırılması", "toplu taşımacılığın ağırlıklı ve öncelikli olarak ulaşım sistemi içinde yer alması" hedeflenmiş, ayrıca "raylı sistemlerin

* Dr.M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi, Fındıklı, İstanbul

geliştirilmesi ve entegrasyonu” politika olarak belirlenmiştir. Kentin sözkonusu edilen kimliği, daha çok Tarihi Yarımada’nın kendine özgü karakterine dayanır. Günümüzde bu özellikli alan bir özel taşıma baskısı altında ezilmektedir. Bu soruna çözümleyici öneriler bağlamında ve plandaki hedef ile politikaların gerçekleştirilmesine katkı sağlaması amacıyla yarımada’nın yoğun tarihi ve kültürel merkezi (Eminönü Bölgesi) örnek seçilmiştir.

Örnek bölgede, kısıtlayıcı önlemler ve tekerlekli toplu taşıma araçlarının raylı sisteme dönüştürülmesi önerisine yönelik bir alan çalışması yapılmıştır.

Tarihi kent merkezine giren koridorların tesbiti, bu koridorlarda trafiğin en yoğun olduğu pik saatlerde özel ve toplu taşıma araçları sayımı ile çalışma geliştirilmiştir. Sayımlara ve kabullere göre; taşınan yolcu sayısı ile tarihi merkezi hedefleyen veya transit geçen olmak üzere iki ayrı yolcu türü saptanmıştır.

Elde edilen verilere göre; işletmedeki raylı sistemin yetersiz olduğu, sistemin tam kapasite ile çalışması durumunda bile alana giren yolcunun taşınması için yeni bir raylı taşıma güzergahının eklenmesi gerektiği sonucu çıkarılmıştır.

1. GİRİŞ

Pek çok kentte, kentin belleğini oluşturan tarihi dokuda değişen yaşam koşulları ile iskan alanlarının yerini ticaret veya konaklama işlevleri almıştır. Kentsel gelişmeye paralel olarak yeni işlevler ve yeni yaşam biçimi bu bölgelerin geleneksel yapısını zorlamıştır. Artan arsa değerlerinin yanı sıra, ulaşım açısından trafik sıkışıklığı, otopark yeri yaratılması kaygısı için yapılan istismal çalışmaları, yol genişletilmesi amacıyla uygulanan kamulaştırmalar vb. sorunlar sürekli gündemdedir.

Ulaşım ile ilgili sorunlara çözümleyici öneriler bağlamında; gelecekte İstanbul turizmine ve yaşam standartının artırılmasına katkı amacıyla Tarihi Yarımada’nın anıtsal nitelikte yapıların toplandığı kesim Eminönü Bölgesi çalışma alanı olarak seçilmiştir.

2. SORUNUN TANIMI

Kentte hızlı ve kontrolsüz gelişme beraberinde ulaşım sorununu gündeme getirir. Kent içi yolcu taşımacılığında karayollarının etkinliği gözlenmekte olup Nazım Plan, İmar Planı ve Ulaşım Planlaması entegrasyonu eksiktir. Bu durumdan kent bütünü’nün ve milyonlarca kişinin etkilenmesinin yanı sıra, tarihi ve kültürel doku da zarar görmektedir.

1970’li yıllardan beri çalışma alanlarında yenileme, kat ve yapı yoğunluğunun artması öncelikle Tarihi Yarımada’nın eski kent dokusunun yaşadığı alanlarda tarihi ve kültürel kimliğin tahribine yol açar. Gündüz nüfusunun yoğun ve imalathanelerin fazla olması, otomobil sayısında artışa neden olmuştur.

İstanbul geçmişte Hristiyan uygarlığının merkezi ve Yeniçağ’ın başlangıcından beri İslam dünyasının en büyük kentlerinden biridir. Kentin bu özelliğinde önemli bir yere sahip olan yarımada; köhneme tehlikesi, koruma ve planlama eylemlerinin yetersizliği, imalat ve ticari işlevlerin yarattığı çevre kirliliği vb. sorunların yanı sıra yoğun biçimde özel trafik altında ezilmektedir. Tramvay hattı ile transit geçiş amacıyla

kullanılan tarihi, kültürel ve turistik merkezde; mevcut toplu taşıma araçları arasında entegrasyon yoktur.

3. MEVCUT DURUM

Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi izlerini günümüze yansıtan ve Tarihi Yarımada'nın en eski yerleşme bölgesi olan Eminönü, İstanbul kentinin özellikli bir alanıdır. Bu alan, kuzeyde Haliç kıyı şeridi, güneyde ve doğuda Marmara Denizi kıyı bantı, batıda ise Unkapanı-Yenikapı arasında Atatürk Bulvarı ile aynı zamanda Eminönü ilçe ve belediye yönetim sınırı ile çevrelenir.

Bölge halen en yoğun ticaret merkezi ve iş alanı niteliğini yitirmemiştir. Son yıllarda, desantralizasyona dönük projeler ve uygulamalar sonucu bu tarihi bölgenin bir kültür-turizm-ticaret merkezi ağırlıklı gelişmesi öngörülmüştür. Bölgedeki konut alanlarının genelde durumu yaşam standartlarının çok altındadır ve büyük bir kısmı konut dışı işlevlere hizmet eder.

Uzak ve yakın çevre demiryolu hattı yarımada'yı güneyden çevreler. Aynı güzergahta ve Sirkeci-Halkalı arasında banliyö bağlantısı 28 km. uzunluğunda olup toplam 18 istasyondan 4'ü Eminönü Bölgesi'ne hizmet vermektedir [1]. Ayrıca, Aksaray-Ferhatpaşa arasında hafif raylı taşıma sisteminin birinci aşaması işletmededir. 2.Aşamanın ise halen inşaatı sürmekte ve bu hat havaalanına kadar uzanacaktır [2]. Topkapı-4.Levent güzergahı için planlanmış olan metronun; 2.aşaması içinde Topkapı-Taksim hattı, Unkapanı ve Şehzadebaşı istasyonları ile tarihi merkeze hizmet vereceği planlanmıştır. Ayrıca İstanbul'un iki yakası arasında Boğaz Demiryolu Tüp Geçiş projesinin Sirkeci ve Yenikapı'da iki önemli terminal noktası yer alır.

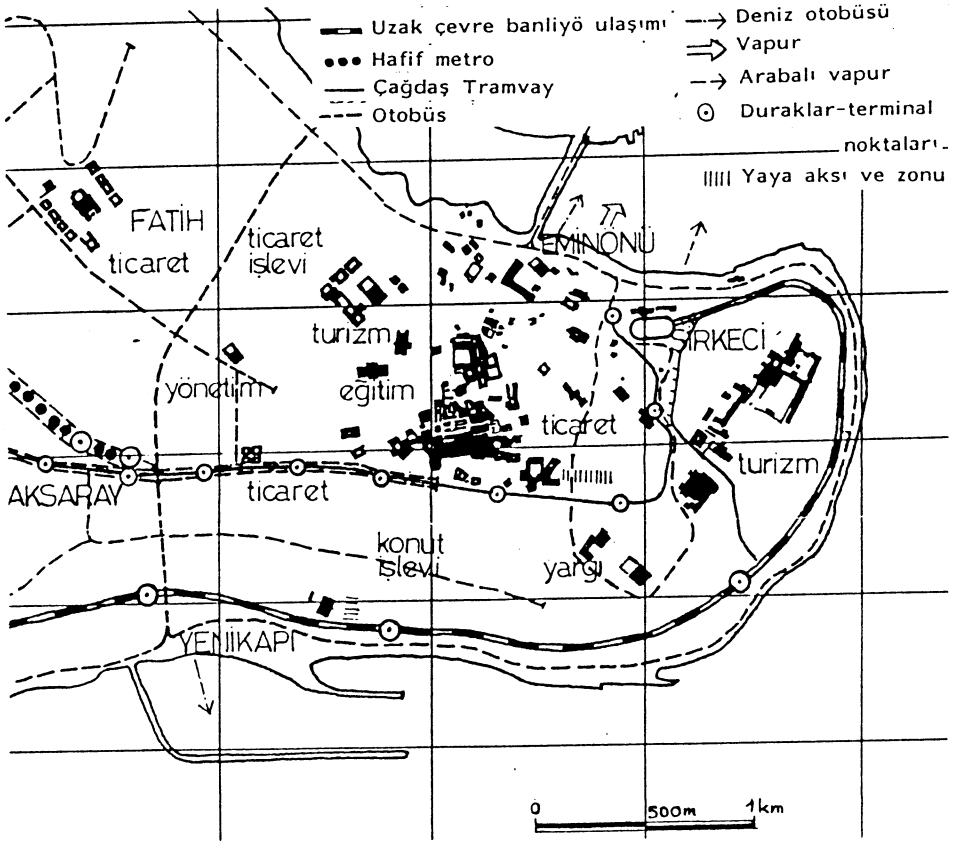
Eminönü-Zeytinburnu arasında hızlı tramvay sistemi çalıştırılmakta ve 3650 m. uzunluğundadır. Bu hat, Yarımada'da genel yayalaştırma politikalarına uygun olarak ana ulaşım omurgasında yer alır. Hızlı tramvay, "çağdaş tramvay" olarak adlandırılmıştır ve toplam 21 istasyonunun 8'i Eminönü Bölgesi'nde bulunmaktadır.

Raylı Taşıma Türü	Kapasite (Yolcu/saat)	Hız (km/saat)
Banliyö treni	9000	70
Hafif metro	32000	40
Hızlı Tramvay	7000-10000	15

Tablo 1. İşletmedeki Raylı Sistemler[3]

İstanbul kentini ağ gibi saran 420 otobüs hattından, 40 hat Eminönü, Beyazıt, Vezneciler, Aksaray ve Yenikapı merkez duraklara yolcu taşımaktadır. Sadece Eminönü-Sultanahmet arasındaki hat tarihi, kültürel bölge içine hizmet verir [4].

Sözkonusu toplu taşıma sistemlerinin yanısıra arabalı vapur, yolcu vapuru, deniz otobüsü ve dolmuş motorları iskelelerinden denizyolu bağlantısı sağlanmaktadır. Bu bağlamda, Eminönü ve Sirkeci önemli aktarma noktalarıdır.



Şekil 1. Tarihi Merkeze Erişilebilirlik

Çarşıkapı-Sultanahmet ve Nuruosmaniye arasında yaya aksı, Kumkapı ve Samatya Bölgesi'nde de yaya bölgeleri projeleri uygulanmıştır [5].

4. POLİTİKALAR - ÖNLEM ve ÖNERİLER

4.1. ÜST PLAN KARARLARI

15.11.1995 tarihinde onaylanarak yürürlüğe giren 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı kapsamında; "İstanbul'un; evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal özdeğerlerine sahip çıkılarak tarihi-kültürel kimliği ile özdeşleşen bir dünya kenti statüsü kazandırılması" olarak saptanan ilk hedefe yönelik "tarihi yarımada içindeki (....) teknik altyapının kalite ve standartlarının yükseltilerek düzenlenmesi politikası benimsenmiştir. Ayrıca, "toplu taşımacılığın ağırlıklı ve öncelikli olarak ulaşım sistemi içinde yer alması" hedefi "raylı sistemlerin geliştirilerek

birbirleri ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonunun kurulması” politikasına dayandırılmıştır.

4.2. KISITLAYICI ÖNLEM VE ÖNERİLER

Özel ulaşım için yeterli olmayan ve yaya ulaşımına göre şekillenmiş yol ağında, genişletme operasyonları güç ve gerçekleşse dahi bir çözüm getirmeyecektir. Bu nedenle yukarıda sözkonusu edilen üst planın hedef ve politikalarına dayanarak motorlu araç girişini kısıtlayıcı ve teşvik edilmesini engelleyici önlemlerin arttırılması, yasaklar konması gereklidir. Çözüm için taşıtın değil, “insan” unsurunun rahatı, huzuru ve güvencesinin ana ilke olarak ön plana alınması zorunludur.

Bu amaçla;

1. Eminönü Bölgesine Galata ve Atatürk Köprüleri girişlerinde, çevre otopark yerleri tesbit edilmelidir. Bu çalışma, gerekli alan araştırmaları sonucunda olasıdır. Bölge içinde otopark ücretlerinin çok yüksek, çevre otoparklarında ise düşük tutulması ve toplu taşıma araçlarının ücretsiz kullanımı gibi özendirici politikalar etkili olacaktır. Diğer taraftan, bölgeye giriş noktalarında etkin bir denetim düzeneği ile sınırlı sayıda motorlu araç girişi veya tek-çift plaka uygulaması ve gerektiğinde belli sayıda taksi ile sistemin desteklenmesi öngörülmüştür. Denetleme sisteminin iyi çalışması polise etkin bir rol verilmesi ile sağlanabilir.

2. Yoğun tarihi alana özel otonun girişinin kısıtlanması amacıyla, özel ve toplu taşıma sistemleri ile taşınan yolcu raylı toplu taşıma araçlarına aktarılabilir.

3. Tarihi bölgeye ağır bir yük getiren özel taşıma sorununu azaltmak ve çözmek için bir başka önlem yaya dolaşım alanlarının arttırılması ilkesidir. İstanbul’un silüetinde etkili bir rol oynayan Topkapı Sarayı-Ayasofya-Sultanahmet orta aksının, Nuru Osmaniye Caddesi yaya-ticaret aksı ile bütünleştirilmesi; Kapalı Çarşı aksına turistik bağlantının güçlendirilmesini sağlayacaktır.

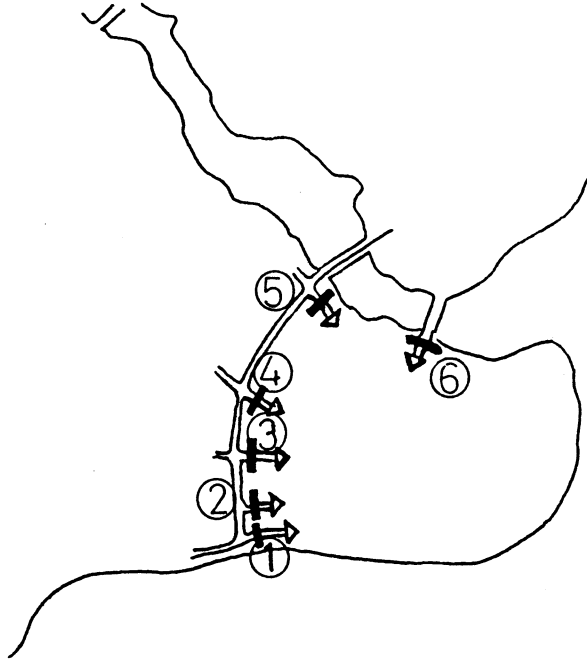
Ekonomik etkinliği zayıf görsel alanların (örneğin; Küçük Ayasofya ve çevresinin), Sultanahmet Meydanı’na bağlantısı güçlendirilmelidir.

Osmanlı Dönemi önemli bir ulaşım aksı olan tören yolu izlerinin dikkate alınarak, Sultanahmet-Beyazıt yaya aksının Aksaray’a uzatılması öngörülmüştür. Geleneksel ticari işlevlerin bağlantılarının, Bizans’tan kalma Mese yolu ile Beyazıt Meydanı-Kumkapı ve Beyazıt Meydanı-Eminönü Meydanı iç liman-dış liman bağlantısı (halen güçlü yaya yolu olarak kullanılan aks) düzenlenebilir.

4. Alışveriş ya da ziyaret amaçlı trafik için kısa süreli park etme izni ve özel otoların hızlarının sınırlandırılması (30km/saat) gereklidir.

5. Bazı imalat ve ticari işlevlere hizmet eden motorlu servis trafiğinin, çevreye zararlı etkilerini minimize etmek amacıyla mal taşımacılığına yönelik ticari trafiğin belirli saatler (örneğin; 19.00-22.00 veya 6.00-10.00) arasında girişine izin verilmesi uygun görülmüştür.

Sözkonusu önerilerden 2 no’lu öneri içinde; özel ve toplu taşıma sistemleriyle taşınan yolcu sayısının raylı taşıma araçlarına aktarılması ilke edinilmiştir. Bu bölgeye olan ulaşım talebinin saptanmasına ilişkin yapılan çalışmaya göre; tarihi merkeze giren altı ana koridor tesbit edilmiştir. Bu koridorlar; Yenikapı, Kadırga, Aksaray, Saraçhane, Unkapanı ve Galata Köprüsü girişleridir (Şekil.2)



Şekil 1. Sayım Kesit Noktaları

Özel ve toplu taşıt sayımı zirve saatler içinde (sabah 8.00-9.00 arasındaki zaman diliminde) yapılmıştır. Ayrıca, bölgeye giren yük taşıtı sayısı da tesbit edilmiştir (Tablo 2)

Taşıt Türleri (doluluk oranı) Sayım Kesit Nokt.	Özel oto (1,9 kişi)	Taksi (1,9 kişi)	Otobüs (41,5 kişi)	Minibüs (13,52 kişi)	Dolmuş (8,23 kişi)	Servis Otobüsü (26,84 kişi)	Servis Minibüsü (8,23 kişi)	Yük Taşıtı (Kamyon veya Kamyonet)
1. Yenikapı Sahil Yolu	2672	288	4	4	-	8	6	212
2. Kadirga girişi	912	292	4	12	-	-	-	76
3. Aksaray	384	544	40	14	-	-	140	40
4. Saraçhane	1048	420	56	352	-	-	136	64
5. Unkapanı	980	552	24	-	12	4	4	580
6. Galata Köprüsü	1056	592	84	-	108	-	36	16
Toplam	7052	2688	212	382	120	12	322	988

Tablo 2. Özel ve toplu taşıt sayısı

Sayımlar sonucunda, özel oto ve taksilerin bu koridorlardan çok fazla geçtiği, buna karşın otobüs ve minibüslerin sayısının daha az olduğu gözlenmiştir. Sadece Saraçhane koridorunda bölgeye giren minibüs ve Galata köprüsü girişinde dolmuş sayısının fazla olduğu saptanmıştır. Yük taşıtlarının ise en çok Unkapanı koridorunda

gözlenmesi bölgede ticaret ve imalat işlevlerinin fazla oluşuna bağlanabilir. Servis otobüsleri, tüm koridorlarda en az sayıda geçen taşıt türüdür.

Bu çalışma, bölgede özel oto ve taksi kullanımının fazlalığını ve tekerlekli toplu taşıma araçlarının yetersizliğini gösterir.

Taşınan yolcu sayısının tesbitinde ise iki kabulden yola çıkılmıştır:

1. kabulde; sayım yapılan özel taşıtlar için doluluk oranları [6] İstanbul koşullarına göre değerlendirmeye alınmıştır (Tablo 2).

2. kabulde ise; toplu taşıma araçları (otobüs, minibüs ve dolmuş) ile taşınan yolcu sayısının tamamı, özel taşıt ile seyahat eden yolcuların ise bölgede raylı toplu taşıma sistemi ile erişilebilirliğin iyileştirilmesi halinde, belli bir oranın motorlu aracını terk edeceği ve toplu taşımacılığa aktarılabilmesi varsayılarak değerlendirme yapılmıştır. Bu oranlar: özel oto için %60, taksi için %40, servis otobüsü veya minibüsü için ise %25-30'dur (Tablo 3)

Özel Oto	Taksi	Otobüs	Minibüs	Dolmuş	Servis Otobüsü	Servis Minibüsü	Toplam
13400	5107	8798	5165	988	322	2650	36421
%60=8040	%40=2043				%25-30=97	%25-30=795	25926

Tablo 3. Tarihi kültürel merkeze giren yolcu sayısı

Sözkonusu sayımlara göre; bir saat içinde toplam 36421 kişi olmak üzere iki ayrı yolcu türü tarihi çekirdeğe taşınmaktadır. Bu yolculardan %20'sinin transit geçtiği kabul edilerek, 7284 kişinin yarımada'nın yollarını sadece geçiş amacıyla kullandığını söylemek olasıdır. Bu yolcuların; banliyö taşımacılığının iyileştirilmesi ve modernizasyonu halinde, gelecekte ise planlanan Topkapı-4.Levent metro hattıyla, hızlı ve iyi koşullarda ulaşılabilirliği sağlanacaktır.

Geriye kalan 29137 yolcunun bu bölgeyi hedefleyen bir yolculuk yaptığı saptanmıştır. Bu yolcu talebinin karşılanması, bugünkü raylı taşıma sistemiyle yani tramvay sisteminin tam kapasite ile çalışması halinde bile olası değildir. O halde, bu kabuller çerçevesinde ve elde edilen sayısal verilere göre; bugünün yolcu talebi bir hafif metro (Kapasite için bkz. Tablo 1) önerisi ile karşılanabilir. Ancak, geleceğe yönelik çözüm için, Aksaray-Sirkeci güzergahında (30-40.000 yolcu/saat kapasiteli) bir metro hattı gereklidir. Bu hat, Aksaray'da mevcut hafif metro ile entegre ve bu sistemin bir uzantısı şeklinde düşünülebilir.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Seçilen örnek alan Eminönü Bölgesi'nde istatistikler son beş yıllık (1985-90) dönemde yerleşik nüfusta eksilme olduğunu göstermekte, buna karşın gün boyunca bu bölgenin yoğun bir şekilde kullanıldığı gözlenmektedir. Bazı imalat ve ticari işlevlere hizmet veren yük trafiği hem hava kirliliği yaratır, hem de tarihi yapılara zarar verir. Motorlu taşıt sayısının artması ve kent merkezine özel oto ile ulaşmak isteği genişletmeye olanak vermeyen geleneksel yol ağını zorlamaktadır. Yüksek kapasiteli raylı sistemlerin geliştirilmesi eylemi, tarihi merkez dışında başlatılmıştır.

Bir kültürel merkezde, uluslararası ve ulusal önemini sürdüren tarihi yapılar bütünlüğüne ve karakterine zarar vermeyen bir erişilebilirlik tarzı amaçlanmalıdır. Yeni çözümlere açık ve benimsenen, eskiyi de koruyan ve yaşatan önermeler getirilebilir.

Böylece mevcut durumu iyileştirmeye ve olumlu yaşam çevrelerinin oluşumuna katkı sağlaması ana amaçtır.

1995 Nazım Planda da saptanan politikalara dayanarak öncelikle motorlu taşıtın girişinin kısıtlanması ve raylı sistemin geliştirilmesi gerekir. Yapılan alan çalışması sonucu elde edilen verilere göre mevcut raylı sistemin (tramvay taşımacılığının) tam kapasite ile çalıştırılması halinde bile bugünkü yolcu talebini karşılamakta yetersiz olduğu saptanmıştır. O halde, kent dışına doğru hizmet veren hızlı ve yüksek randımanlı bir taşıma sisteminin tarihi bölgeye uzantısı şeklinde yeni bir metro hattı çözümüne gereksinim vardır.

KAYNAKLAR

1. UITP-Revue-3/88 (1988), “Tranportation Planning in İstanbul and the New Metro”, s.9
2. Çivi A., Kaya N. (1992), “İstanbul LRTS-Hızlı Tramvay Sistemi Otogar-Yenibosna Hattı”, İst.2.Kentiçi Ul.Kong., İMO s.259-260 İstanbul.
3. Evren G.(1992), “Ulaştırma politikası bağlamında İstanbul’da raylı sistemlerin yeri” ve ayrıca aynı kaynaktan Gümüsoğlu M.(1992) “İstanbul raylı taşın sistemlerinin entegrasyonu”, İst.2.Kentiçi Ulaşım Kongr., İMO, s.23,53, İstanbul
4. İ.E.T.T. İşletmeleri Genel Müd. (1993), “İ.E.T.T. İşletmeleri” çoğaltılmış baskı, İst.Büyükşehir Belediyesi, İst. ve ayrıca kaynak olarak İ.E.T.T. (1996), “İst.Toplutaşım rehber haritası, İst.Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
5. Ulusay B. (1996) , “Tarihi Kent Merkezleri için Ulaşım Düzenlemeleri Önerisi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği”, Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İst.Teknik Üniversitesi, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, s.351, İstanbul.
6. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı (Ağustos 1997), “İstanbul Ulaşım Ana Planı, 1996 Ev halkı anketleri sonuçları ve Ulaşım Modeli, Kalibrasyon Raporu”, İ.T.Ü. Ulaştırma Araçları Uyg.-Ar.Merkezi, İstanbul.