

# İstanbul Tarihi Yarımada'da Ulaşım Ağı ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimi Etkileşimi

## *Interaction of Transportation and Location of Urban Facility Areas in the Case of the Historic Peninsula in Istanbul*

Cenk HAMAMCIOĞLU,<sup>1</sup> Zekiye YENEN<sup>1</sup>

Kentlerde erişilebilirliğin temel unsuru ulaşım ağı ve arazi kullanım ilişkisidir. Gelişen teknoloji büyük kentlerde ekonomik ve sosyal yaşam biçimlerinin yanısıra, kentiçi ulaşım ağı ilişkilerine bağlı olarak, arazi kullanımında işlevlerin yerleşiminin değişmesinde de etkin role sahiptir. Teknolojinin gelişmesi ile kentiçi ulaşım, örneğin kentiçi toplu taşıma sistemlerinde olduğu gibi, kullanıcılar açısından olumlu çözümler ortaya konulabilmektedir. Ancak kentiçinde gerçekleşen günlük yolculuklarda özellikle bireysel kullanım aracı olan otomobilin yoğun kullanımı bu konudaki çözümlere en önemli engellerdendir. Günümüzde otomobil sahipliği gelişmişlik düzeyi göstergelerinden biri olmasına karşılık raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin yeterince gelişmediği veya sistemlerarası bütünleşmenin kurulamadığı günlük kentiçi seyahatlerde lastik tekerlekli araçların (otomobil, otobüs vd.) kullanımı yüksek değerlere çıkmaktadır. Bu durum kentlerin özellikle tarihi kesimlerinde önemli trafik, koruma, gürültü kirliliği, görsel, estetik gibi çevre sorunlarına yol açmakta ve sosyal, kültürel, turizm etkinliklerinin yanısıra farklı amaçlarla spekülasyon baskılarına maruz kalan alanların hızlandırılmasına neden olmaktadır. Bu makalenin konusu yukarıda kısaca özetlenen sorunların yoğun olarak yaşandığı İstanbul Tarihi Yarımada'dır. Makalede günümüzde Tarihi Yarımada'da yer alan, metropoliten alan ve bir kısmı ülke ölçeğinde hizmet sunan kentsel hizmet alanlarının yerleşiminde ulaşım ağının önemli etkileriyle ortaya konulmaktadır. Bu amaç doğrultusunda makalede seçilen kentsel hizmet alanlarında gerçekleştirilen veri toplama ve kurumiçi anketlerinin istatistiksel değerlendirme sonuçlarına dayanılarak bulgular hipotezler ile test edilmekte, ayrıca yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunu artıran kentsel hizmet-donatı alanları belirlenmekte ve ulaşımın hizmet-donatı alanlarının yerleşimi açısından öne çıkardığı ölçütler ortaya konulmaktadır. Çalışmada öne çıkan sonuçlardan biri Tarihi Yarımada'da süreç içinde uygulanmış plan kararları, plandışı ulaşım yatırımlarının tarihi kesimde konumlandırılmasıdır. Bu nedenle üst ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarını sınırları içinde barındıran Tarihi Yarımada gün içinde metropoliten alandan üst sıralarda yolculuk çekmektedir. Oysa günümüzün tarihi çekirdeği olan kentlerinin ulaşım ve arazi kullanım planlamasında merkezin prestijine uygun düşmeyen çeşitli altyapı ve teknik birimler, üst kademe yollar ve önemli aktarma odakları tarihi kesimden çıkartılırken, Tarihi Yarımada tam tersi bir süreçte maruz bırakılmaktadır. Ayrıca nüfus ve ihtiyaçların artması tarihi dokunun sınırlı parsel boyutları nedeniyle kentsel hizmet-donatı alanlarının yeni alan ihtiyaçlarına yanıt verememektedir. Alan yetersizliği ve hizmet nüfusunun artması bugün servis taşımacılığını kullanan kentsel hizmet-donatı alanlarında çeşitli kurumların desantralizasyonunu gündeme getirmektedir. Bu yöndeki gelişmeler İstanbul'da merkezin prestijini kaybederek karayolu erişimine bağlı yerleşimi riskini artırmaktadır. Çalışmanın sonucunda çözüm olarak "trafik sınırlı kent" modeli önerilmektedir.

**Anahtar sözcükler:** Arazi kullanım; İstanbul tarihi yarımada; kentsel hizmet-donatı alanı yerleşimi; ulaşım ağı.

\*Bu makale 1. yazarın 2. yazar danışmanlığında Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü'nde gerçekleştirdiği doktora tez çalışmasından üretilmiştir.

<sup>1</sup>Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Beşiktaş, İstanbul

*The main component of accessibility in urban areas is the relation between the transportation network and land use. Improvements in technology have an effective role on the location of urban functions on behalf of urban transportation networks in addition to the economic and social life in the cities. In some cases, technological improvements in the transit systems demonstrate positive and beneficial solutions for the citizens. However, the increasing use of individual automobiles in the cities constitutes one of the most consequential difficulties. The number of automobile owners is stated to be an indicator of the advanced level of cities; however, when the rail or sea transit systems are insufficiently developed and/or when integration between the transit systems is lacking, the use of individual automobiles in daily urban travels escalates dramatically. Such a situation results in serious accessibility problems especially in the historical core of the cities, which are often not planned or developed for vehicular traffic. Under these circumstances, besides the intensive use of social and cultural activities, the speculative aims hasten the deterioration process of the historical districts and cause secondary effects in the form of noise, visual and aesthetic pollution. The Historic Peninsula in Istanbul Metropolitan Area is experiencing the above-mentioned challenges. This article puts forward the importance of the transportation network and its effects on the location of urban facility areas such as administration, education and health, which comprise the whole metropolitan area or national scale of facilities throughout the history in the Historic Peninsula. Finally, based on the hypothesis, the statistical evaluation methods of data collection and interval surveys, which were applied at sample urban facilities during the case study, were analyzed. Furthermore, the criteria for the interaction of transportation and location of urban facilities highlighted by the study are discussed. One of the striking implications is the existence of urban facility areas situated in the Historic Peninsula, which attract both metropolitan and national scale trips during the day. Today, in transportation and urban land use planning, the facilities are drawing high volumes of vehicular and pedestrian traffic out of the historic parts; however, in contrast, the Historic Peninsula is complicated and fully motorized. Furthermore, the limited building lot sizes, which cannot respond to the growing population, raises the issue of decentralization of urban facilities that also use service vehicular transportation today. These circumstances may cause Istanbul to lose the prestige of her historic center and increases the risk of the relocation of central urban facilities according to only highway access. In an effort to avert this situation, a "traffic-limited city" model is suggested for Istanbul in the final proposal section.*

**Key words:** Urban land use; İstanbul Historic Peninsula; location of urban facility areas; transportation network.

\*This paper reveals some of the findings of 1. authors's PhD research at Yıldız Technical University, Institute of Science, supervised by 2nd author.

<sup>1</sup>Department of City and Regional Planning, Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, İstanbul, Turkey

MEGARON 2009;4(3):175-190

**Başvuru tarihi: 10 Temmuz 2009 (Article arrival date: July 10, 2009) - Kabul tarihi: 27 Ekim 2009 (Accepted for publication: October 27, 2009)**

İletişim (Correspondence): Cenk Hamamcıoğlu e-posta (e-mail): chamamci@yildiz.edu.tr, yenen@yildiz.edu.tr

© 2009 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2009 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

## Giriş ve Problem Tanımı

Osmanlı döneminde surların dışında gelişmeye başlayan İstanbul, bugün güneyde Marmara Denizi kıyısı boyunca Batı Yakası'nda Silivri'ye Doğu Yakası'nda Gebze'ye, İstanbul Boğazı çevresinde kuzey yönde orman ve su havzalarının içerilerine doğru geniş bir alanda yayılmaktadır. Geçmişte dünya imparatorluklarına başkentlik yapmış olan İstanbul (bugün Tarihi Yarımada) jeopolitik konumu ve özellikle denizyolu ulaşım ilişkileriyle ekonomik merkez, kültür merkezi, sanat ve yönetim merkezi olma görevlerini sürekli korumuş, başkent olma özelliğini Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra Ankara'ya bırakmıştır. İstanbul'un Doğu Roma döneminden buyana merkez özelliğini sürdürmesi nedeniyle Tarihi Yarımada bir prestij alanı olarak günümüzde de metropoliten etki alanına sahip çok sayıda hizmet ve ulaşım donatısını bünyesinde bulundurmaktadır. Bu durum Tarihi Yarımada'yı bir ticaret ve kültür merkezi olmasının yanında etki alanı metropoliten alanla sınırlı kalmayıp ülke ölçeğine yayılan önemli bir hizmet merkezi konumunda tutmakta, bağlı olarak ulaşım odağı yapmaktadır.

2000 yılında 459.142<sup>[1]</sup> kişinin ikamet ettiği, 2007 yılı adrese dayalı nüfus sayımı verilerine göre nüfusu 455.498<sup>[2]</sup> olarak belirlenen Tarihi Yarımada gece-

gündüz nüfus farklılıklarının ciddi oranlarda yaşandığı bir alan konumundadır. Eminönü bölgesinde gündüz yüzbinlere yükselen ziyaretçi ve çalışan sayısı akşam saatlerinde barınma nüfusu olan 55.635'e<sup>[3]</sup> gerilemektedir. Eminönü'nde özellikle Hanlar Bölgesi, Tahtakale ve Sirkeci'de barınma nüfusunun az olması 'yer'in sahipliliğini gündeme getirmekte, fiziksel, sosyal köhne, bakımsızlık, güvensizlik gibi sorunların artmasına neden olmaktadır. Tarihi Yarımada'nın bu kesiminde barınma nüfusu düşük olduğu halde semt ölçeğindeki eğitim, sağlık ve sosyal donatı alanları yine de yetersiz kalmaktadır. İstanbul Metropoliten Alanı içinde nüfus yoğunluğunun en fazla olduğu bölgelerden biri olan Yarımada'nın Fatih<sup>1</sup> kesiminde ise varolan kentsel hizmet-donatı alanları nüfusla kıyaslandığında kentsel yaşam kalitesi açısından son derece yetersiz bir tablo ile karşılaşmaktadır (Tablo 1). Metropoliten alana hizmet veren donatıların da dahil olduğu kentsel hizmet-donatı alanları Tarihi Yarımada'nın Eminönü (kesimi) yüzölçümünün %36.3'ünü kaplarken, nüfusun yoğun olduğu Fatih kesiminde bu oranın %22.4 seviyesinde kalması günlük ihtiyaçların çevre ilçelerden karşılanmasına neden olmaktadır (Şekil 1). Bu durum kentiçi ulaşım kurgusu içinde tezat oluşturmakta ve metropoliten alandan üst ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarına çalışan ve hizmet almaya gelen yoğun yaya ve araç

**Tablo 1.** Tarihi Yarımada mevcut donatı alanı dağılımı <sup>2</sup>

Kentsel hizmet alanları	Eminönü			Fatih			Tarihi Yarımada Toplam		
	Adet	Alan (ha)	Yüzde	Adet	Alan (ha)	Yüzde	Adet	Alan (ha)	Yüzde
Ticaret alanları		73.5	14.4		39.5	3.8		113.0	7.2
Konut + Ticaret alanları		18.9	3.7		51.3	4.9		70.2	4.6
Ticaret + İmalat alanları		20.6	4.0		5.8	0.6		26.4	1.7
Ticaret + Konaklama alanları		25.1	4.9			0.0		25.1	1.6
Konaklama alanları		2.6	0.5		1.7	0.2		4.3	0.3
Konaklama + Konut alanları		5.7	1.1			0.0		5.7	0.4
Teknik altyapı ve ulaşım alanları	133	163.0	34.5	134	318.2	30.4	267	590.2	31.5
Yönetim alanları	66	32.6	6.0	64	15.2	1.4	128	47.8	3
Eğitim alanları (kamu + özel)	25	31.7	5.9	100	103.6	2.9	125	135.3	8.8
Sağlık alanları (kamu + özel)	10	1.5	0.3	37	43.6	4.2	47	45.1	2.9
Kültürel tesis alanlar	50	29.8	5.8	29	5.0	0.5	79	34.8	2.3
Yeşil alanlar		53.4	10.0		84.3	8.1		145.4	8.7
Dini tesis alanları	109	23.5	4.6	238	42.5	4.1	347	66.0	4.2
Diğer - Öğrenci yurtları	14	2.8	0.5	22	2.0	0.2	36	4.8	0.3
Toplam									
Toplam alan		492.7	99.4		649.2	62.3		1141.9	73.4
		511.6	100.0		1051.0	100.0		1562.6	100.0

<sup>1</sup> 2008 yılında kabul edilen 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulmasının ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" kapsamında İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde yer alan Eminönü ilçesi Fatih ilçesi sınırları içine dahil edilmiştir.

<sup>2</sup> Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-302'den alıntı yapılmıştır.

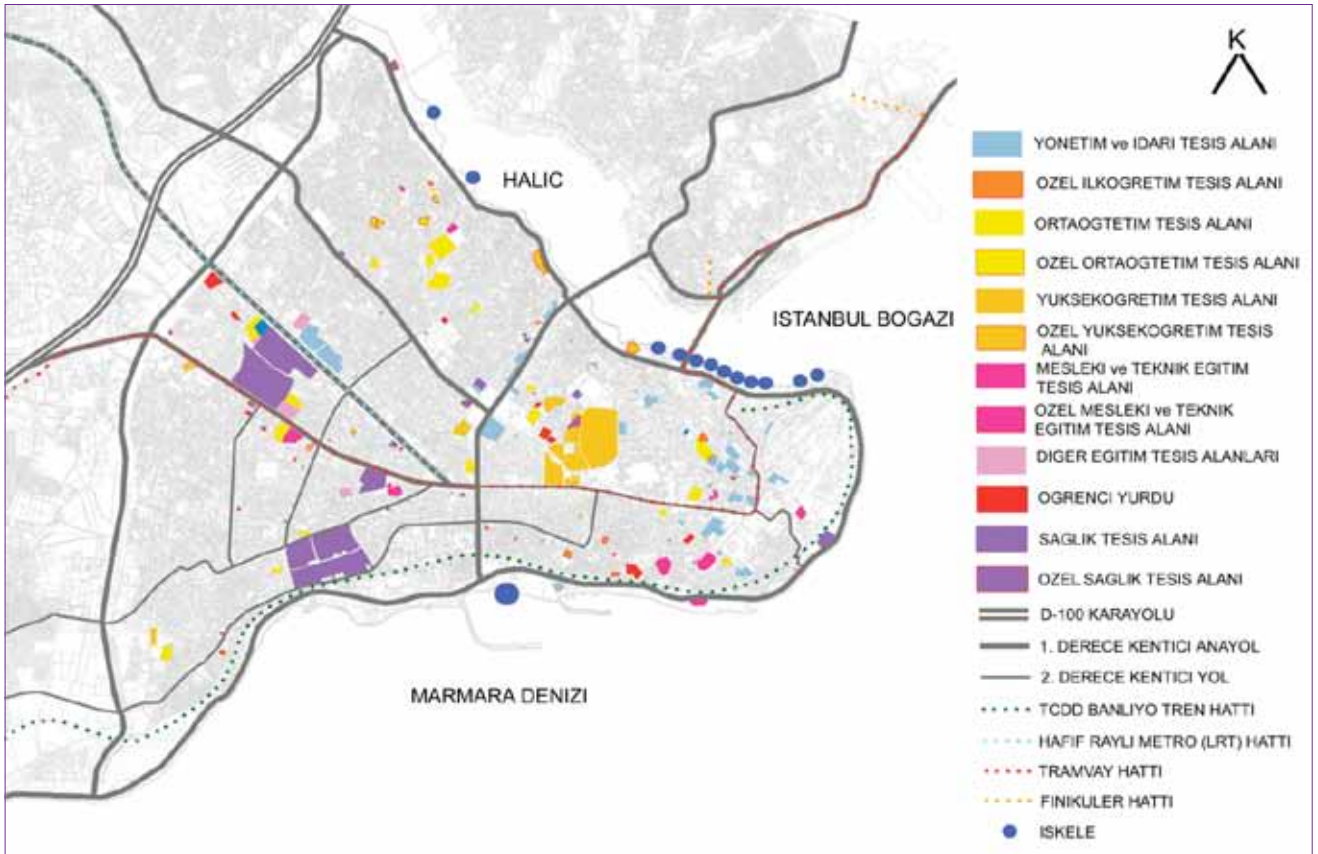
trafiğinin kentin tarihi kesimine yönelmesine neden olmaktadır (Tablo 2 ve 3).

Tarihi Yarımada İstanbul Metropolitan Alanı'nın turizm ve ticaret eylemleri için önemli bir merkezi olmasının yanısıra metropolitan alanın Yenikapı'dan deniz yolu ile Güney Marmara kıyıları, Sirkeci Tren İstasyonu ile Trakya ve Avrupa'ya farklı ulaşım türleriyle açıldığı bölgesel ve uluslararası ulaşım ağlarıyla ilişkili bir kapı görevini de üstlenmektedir.

Metropolitan alanın Batı Yakası'na hizmet veren Halkalı-Sirkeci demiryolu banliyö hattı, Kabataş-Zeytinburnu tramvay hattı, Aksaray-Havalimanı hafif raylı sistem hattı, yapımı devam etmekte olan ve tamamlandığında Ayazağa-Yenikapı arasında işletilecek metro hattı, Sultançiftliği-Edirnekapi arasında çalışmakta olan tramvay hattı ile her iki yakayı Boğaz'ın altından tüp geçit ile birbirine bağlayacak Halkalı-Gebze arasında işletilecek Marmaray Projesi İstanbul Metropolitan Alanı'nın farklı kesimlerinden Tarihi Yarımada'ya yönelen/yönlendirilen hatlardır (Şekil 2). Bu yönüyle ya-

kın bir gelecekte Tarihi Yarımada İstanbul Metropolitan Alanı'nın Batı Yakası'nda günümüzde olduğundan çok daha yoğun biçimde toplu ulaşım sistemlerinin keştiği neredeyse tek ulaşım odağı ve aktarma noktası olma yolundadır. Bu durum semt ölçeğinde kentsel hizmet-donatı alanları bakımından yetersiz kalan Tarihi Yarımada'da yüzyıllarca üstüste yığılarak günümüze kadar gelebilmiş yerüstü ve yeraltında bulunan kültürel mirasın korunarak gelecek kuşaklara aktarılmasında olduğu kadar, bölge içinde yaşayanların günlük ve acil ihtiyaçlarının karşılanacağı sağlıklı, kaliteli bir sosyal çevreye kavuşulmasında da önemli tehdittir.

Tarihi Yarımada'nın Dünya Miras Listesi'ne kayıtlı ender (sit nitelikli) yerleşmelerden biri olduğu verisinden hareketle, bu kenti özgün kılan özelliklerin kaliteli bir çevre hedefi ile sürdürülebileceği açıktır. Hizmet alanlarının dengelenmesi ve Tarihi Yarımada'ya erişimin çağdaş ulaşım türleri ile denetimli olarak sağlanması tarihi kentin kalite standartlarının yükseltilmesi anlamındadır. Bu gerçekten yola çıkılarak, makale kapsamında ulaşım ve kentsel hizmet-donatı alanlarının yer-



Şekil 1. Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ölçekli mevcut kentsel yönetim, eğitim ve sağlık hizmet alanları ve ulaşım ağı.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-303, 4-314, [http://www.istanbul.net.tr/istanbul\\_harita.asp](http://www.istanbul.net.tr/istanbul_harita.asp), 2007 kaynaklarından yararlanılarak, ayrıca Ağustos-Eylül 2007 aylarında hal-i hazır harita üzerinde Tarihi Yarımada'da yerinde tespitler yapılarak hazırlanmıştır.

**Tablo 2.** 1996 ve 2006 yıllarına ait toplam yolculuk çekim değerlerine göre İstanbul metropoliten alanında ilk on içinde sıralanan ilçeler<sup>4</sup>

İlçeler	Toplam Yolculuk Üretim (Yaratım) (ev-iş, ev-okul, ev-diğer, diğer)	İlçeler	Toplam Yolculuk Çekim (ev-iş, ev-okul, ev-diğer, diğer)
	1996		2006
<b>Tarihi Yarımada</b>	<b>1.387.701</b>	Gaziosmanpaşa	1.402.150
Kadıköy	773.758	Kadıköy	1.282.480
Ümraniye	590.533	<b>Tarihi Yarımada</b>	<b>1.228.069</b>
Üsküdar	589.461	Ümraniye	1.213.839
Şişli	474.062	Küçükçekmece	1.133.154
Bakırköy	469.308	Bağcılar	1.072.294
Küçükçekmece	395.842	Üsküdar	1.064.302
Bahçelievler	379.327	Şişli	949.703
Gaziosmanpaşa	363.678	Bahçelievler	785.368
Beşiktaş	340.973	Büyükçekmece	781.624
Tüm İlçeler	9.235.418	Tüm İlçeler	20.924.133

Tarihi Yarımada: Eminönü ve Fatih İlçeleri.

seçimi ilişkileri ve tarihten gelen önemi açısından problemleri kısaca tanımlanan Tarihi Yarımada'da;

- yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunu artıran kentsel hizmet-donatı alanlarını belirlemek ve
- kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde ulaşım açısından öne çıkan ölçütleri ortaya koymak

önem kazanmaktadır. Yönetim, sağlık, eğitim, sosyal-kültürel, açık ve yeşil alanlar ile dini tesisler Tarihi Yarımada'da yer alan donatı alanlarıdır.

Sözkonusu donatı alanlarından dini tesisler, sosyal-kültürel alanlar, açık ve yeşil alanlar tarihsel süreçten gelen değerleri ile metropoliten ölçeğin de dışında ülke ve dünya ölçeğinde kullanıma açık alanlardır. Açık ve yeşil alanların büyük bir bölümü sahil bandında kıyının doldurulmasıyla elde edilmiş alanlardır. Ancak açık ve yeşil alanlar metropoliten alana hizmet veren çok şeritli kentiçi ana yollarla yerleşim alanlarından kopuk kalmaktadır. Bu durum yerleşme alanlarından uzak, ıssız kalan kamusal alanlarda gerek yakın mahallelerden yaya erişimi gerekse kullanıcıların güvenliği açısından sorunlar yaratmaktadır. Diğer taraftan Tarihi Yarımada'da yer alan yönetim ile özellikle eğitim ve sağlık tesisleri

ise etki alanları ülke ve metropoliten alana yayılan, günlük araç ve yaya trafiği çekiminin yüksek olduğu kentsel hizmet-donatı alanları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışmada sözkonusu üç farklı içerikteki kentsel hizmet-donatı alanlarının ölçütleri ve erişimlerinde kullanılan ulaşım sistemleri açısından farklılıklar göstermesi bir seçim yapılmasını gerektirmiştir. Bu noktada;

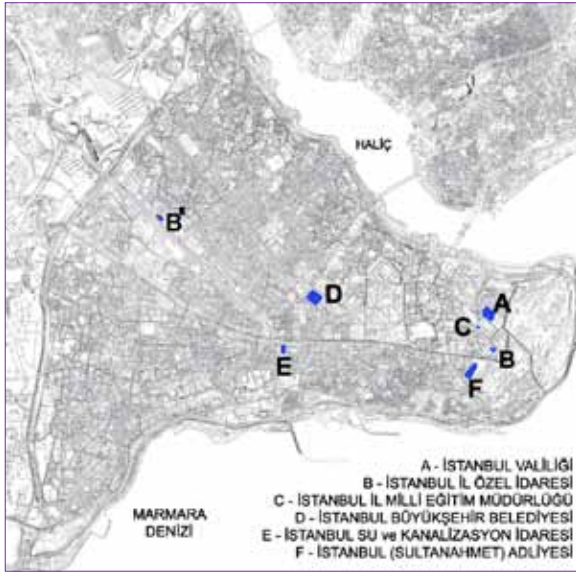


**Şekil 2.** İstanbul Tarihi Yarımada'da mevcut ve yapımı devam eden ulaşım türleri ve güzergahları.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006:96.

<sup>5</sup> Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu, 2004:3-181, 3-183, İstanbul Deniz Otobüsü İşletmeleri, İstanbul Ulaşım A.Ş. kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır.





**Şekil 3.** İstanbul Tarihi Yarımada'da çalışılan örnek yönetim alanları(nın merkez binaları).

- Tarihi Yarımada'nın karayolu toplu taşımacılığında %47'lik paya sahip servis taşımacılığının yönetim ve eğitim alanlarında sağlık alanlarına oranla daha fazla kullanılıyor olması,
- metropoliten ölçekli sağlık ve eğitim alanlarının metropoliten alana dağılmış olması, buna karşılık metropoliten alan ölçeğindeki yönetim alanlarının önemli

bölümünün merkez binalarının Tarihi Yarımada'da yer alması,

- eğitim ve sağlık alanlarının mekansal yerleşiminde dikkat edilmesi gereken ölçütlerin çok yönlü ve zaman içinde sıklıkla değişiyor olması, buna karşılık yönetim alanlarının ölçütlerinin bulunması ve bu nedenle alan çalışmasının uygulanabilirliğinin de yüksek olması,
- sağlık ve eğitim alanlarının özelleştirmeye konu olması ve Tarihi Yarımada'da özel sağlık ve eğitim alanları sayılarının giderek artması, buna karşılık yönetim alanlarının özelleştirilememesi, bu nedenle verilerin kısa sürelerle değişmemesi koşullar belirlenmiştir. Bu düşünceler sonucunda ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yerleşimine etkileri Tarihi Yarımada'da yer alan ve metropoliten alan bütününe hizmet veren donatı alanlarından yönetim alanları özelinde örnekleme yapılması kararı alınmıştır.

### Yönetim Alanlarının Yerleşiminin İrdelenmesi

Tarihi Yarımada içinde yer alan ve önde gelen yönetim alanları arasında örnek olarak altı kurum belirlenmiştir (Şekil 3).

Şekil 3'de isimleri izlenen örnek yönetim alanlarının belirlenmesinde;

- altı kurumun da metropoliten alan ölçeğine hizmet veriyor olması,

**Tablo 3.** Araştırmaya dahil edilen yönetim alanlarının 2008 yılı itibarıyla çalışan sayıları, günlük ortalama ziyaretçi sayıları, servis taşıt sayıları, servis taşıtlarını kullanan çalışan sayıları, otopark kapasiteleri\*

	Çalışan Sayısı (Kadro)	Günlük Ortalama Ziyaretçi Sayısı	Servis Taşıt Sayısı (Güzergâh sayısı)	Servis Taşıtlarını Kullanan Çalışan Sayısı	Otopark Kapasitesi
İstanbul Valiliği	500 (kadrolu)	200	40	1 adet (14 kişilik) 17 adet (18 kişilik) 21 adet (27 kişilik) 1 adet (31 kişilik)	80 (personel+ aboneler)
İstanbul İl Özel İdaresi	470 (kadrolu)	300			40 (personel)
İstanbul Sultanahmet Adliyesi	830 (kadrolu)	2000	8	3 adet (30 kişilik) 5 adet (18 kişilik)	15 (personel)
İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü	365 (kadrolu)	80-100	16	2 adet (27 kişilik) 9 adet (23 kişilik) 4 adet (18 kişilik) 1 adet (11 kişilik)	25 (personel)
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	1562 (kadrolu)	800-1000	155	22 adet (36-40 kişilik) 94 adet (15-36 kişilik) 38 adet (10-15 kişilik)	230 (arsası dışında 300 personel)
İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi	640 (kadrolu)	3000-4000	43	16 adet (10-12 kişilik) 16 adet (14-18 kişilik) 11 adet (20-25 kişilik)	50 (personel)
<b>Toplam</b>	<b>4367</b>	<b>6380-7600</b>	<b>264</b>	<b>5376</b>	<b>430</b>

\* Sayısal veriler alan çalışmasında veri toplama anketleri aracılığıyla elde edilmiştir.

- gerek merkezi yönetime bağlı gerekse yerel yönetimde önde gelen ve karar verici olan iki farklı yetki alanından kurumları temsil etmeleri,

- seçilen yönetim kurumlarının bir bölümünün merkez binalarının tarihsel süreç içinde Eminönü'ndeki iskelelere yakın konumda yer alması, bir bölümünün ise Cumhuriyet döneminden sonra inşa edilen çok şeritli kentçi karayolların üzerinde yerleşmiş olması,

- İstanbul Valiliği'nin Cumhuriyet dönemi öncesinden buyana işlevini bugünkü yerinde sürdürmesi ve dolayısıyla eski bir yönetim kurumu olması,

- gerek İstanbul Valiliği'nin gerekse İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin merkez binalarının prestij yapıları kullanması,

- altı yönetim kurumunun da alan yetersizliği nedeniyle parçalanmış olmaları,

- İstanbul Adliyesi'nin Haliç'in kuzeyinde D-100 karayolu üzerinde Çağlayan'a, İstanbul İl Özel İdaresi'nin ise yine Tarihi Yarımada'da Vatan Caddesi üzerine (B<sup>1</sup>) taşınmasının gündemde olması (Şekil 3),

- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin verdiği hizmetin, bunun yanı sıra tesis binasının üçüncü boyutta Tarihi Yarımada'ya uygun olmayan gabariye sahip olması,

- başta İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi olmak üzere ele alınan altı kurumun da gün içinde yoğun ziyaretçi (kullanıcı) çekmesi ve çalışan sayılarının yüksek olması etkili olmuştur.

### Alan Çalışmasının Temelleri

#### Amaç

Çalışmada ulaşım ağının kentsel hizmet alanlarının yerleşimine etkilerinin örnek alanda (Tarihi Yarımada) seçilen hizmet alanı türü özelinde (yönetim alanları) araştırılarak ortaya konulması ve kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşimine ilişkin genel çıkarımlarda bulunulması amaçlanmıştır. Bu amaçtan hareketle Tarihi Yarımada'da süreç içinde ve günümüzde farklı ulaşım ağı kurgularına bağlı olarak yönetim alanlarının yerleşme nedenleri ve eğilimleri ile günümüzde Tarihi Yarımada ve metropoliten alanın ulaşımına yansımaları hakkında değerlendirmelerde bulunularak geleceğe yönelik planlama-kentsel hizmet alanı yerleşimi kararlarına girdi sağlanması hedeflenmiştir.

#### Hipotez

Tarihi Yarımada'da belirlenen yönetim alanlarıyla gerçekleştirilen anket çalışmalarının temel hipotezleri üç başlıkta aşağıda sıralanmıştır:

1. Kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde ulaşım-erişilebilirlik en önemli faktörlerden biridir.

Farklı tür ve sistemlere yönelik ulaşım yatırımları erişilebilirliği ve prestiji artırarak arazi kullanımında çekim unsuru olmakta ve etki alanı büyük kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşimini etkilemektedir.

2. Kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde servis taşımacılığı ağırlıkla kullanılmaktadır, toplu taşımacılığı kullanan sayısı giderek azalmaktadır.

Etki alanı büyük olan kentsel hizmet-donatı alanlarında çalışanların erişimi için karayolu servis toplu taşımacılığının benimsenmesi bu tür kurumların alanları içinde servis ve diğer taşıtları depolayabileceği yeterli büyüklükte otopark alanının olmasını ve metropoliten alanın karayolu ağı içinde hızlı erişilebilecek noktalarda yerleşmesini gerektirmektedir.

3. Tarihi Yarımada'da metropoliten ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşmesi Yarımada'da taşıt ve yaya yoğunluğunu artırarak trafik sorunlarının yaşanmasında önemli bir faktördür. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'da yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunun bir ölçüde azaltılması Yarımada'nın sosyo-kültürel kimliğine katkısı olmayan etki alanı büyük kentsel hizmet-donatı alanlarından arındırılmasıyla mümkündür.

#### Yöntem

Örnek hizmet türü olarak belirlenen yönetim alanları kapsamındaki kurumlarda analiz ve anket tekniği uygulanmıştır. Makalede, 2008 yılında tamamlanan veri toplama ile kurumiçi anket uygulaması sonuçları ele alınmaktadır.

Analiz çalışmalarıyla yönetim alanlarının Yarımada'nın ulaşım ağı içindeki konumları, ulaşım türlerine göre farklı aktarma odaklarına yaya erişme mesafeleri 'adım sayacı' ile ölçülmüştür.

Veri toplama anketinden amaç; kurumların arsa, bina, otopark ve servis indirme-bindirme alanlarının yeterlilik düzeyleri hakkında bilgi olarak hem kurum içinde çalışanlar hem de hizmet almaya gelenler açısından ortaya çıkan sorunları tespit etmektir.

Kurumiçi anket uygulaması seçilen yönetim alanlarında çalışan sayılarının %6'sına uygulanmış, altı kurumda toplam 257 çalışan ile kurumiçi anketi yapılmıştır (Tablo 3). Kurumiçi anketiyle çalışanlardan kendi kurumlarını yerleşimi-ulaşım ilişkisi açısından değerlendirmeleri, yerleşiminde rolü bulunan faktörleri etki düzeylerine göre seçmeleri istenmiştir. Çalışanlara, ayrıca, yine kadrosunda çalıştıkları yönetim alanı

na ait işlev alanlarının yeterlilik düzeyleri sorgulanarak veri toplama anketiyle elde edilen bulguların sağlanması yapılmaya çalışılmıştır. Çalışanların anket sorularındaki değişkenlere verdikleri yanıtlar SPSS / PC 15.0 programına girilmiş ve her kurum için değişkenler frekans dağılımına tabii tutularak hipotezler test edilmiştir. Sözkonusu anketlerin değerlendirme yönteminde frekans (sıklık); değişkenlerin kaç çalışan tarafından hangi önem veya etki derecesini veya seçeneği işaretlendiğini ifade etmektedir.

### Bulgular

Çalışmada seçilen yönetim alanlarına dair bulgular iki ayrı başlıkta toplanmıştır.

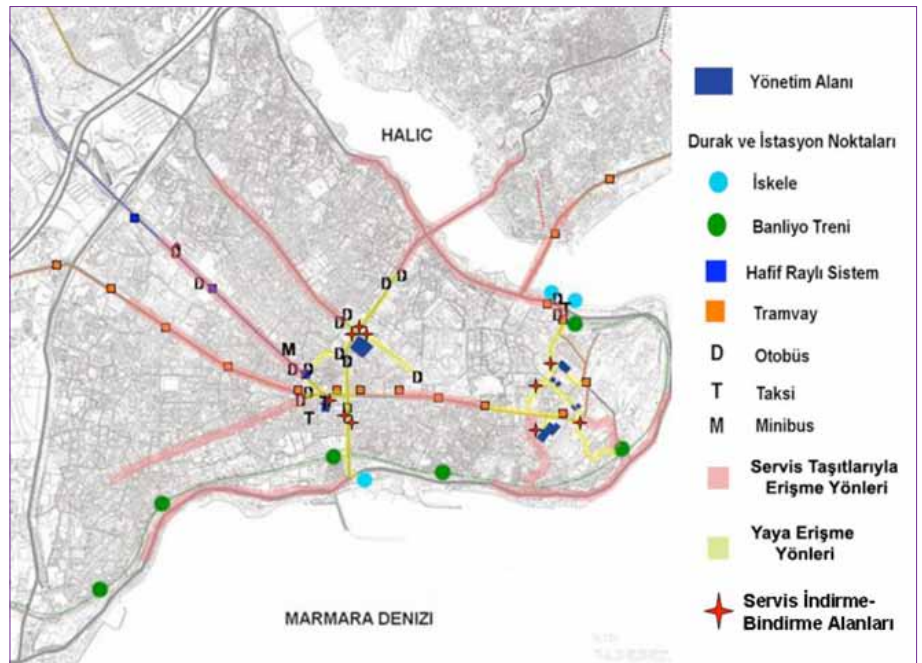
#### a) Örnek Yönetim Alanlarının Mevcut Ulaşım Ağı İçindeki Konumları ve Özellikleri

İstanbul'da ulaşımın tarihsel gelişimine bağlı olarak kentsel hizmet-donatı alanlarının önceleri iskelelere ve Topkapı Sarayı'na yakın konumda yerleştiği anlaşılmaktadır. İstanbul Valiliği (1910) ve süreç içinde İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü (1931) bu şekilde konumlandırılan yönetim kurumları olmuştur. Cumhuriyetin ilanını takip eden yıllarda İstanbul, kent planlarının öngörülerini doğrultusunda özellikle ulaşım ağında yeniden yapılanma dönemine girmiştir ve Tarihi Yarımada'da tarihi doku radikal müdahalelere maruz kalmıştır. 1925'li yıllarda karayolu ile Haliç kıyılarını ve kuzeyini doğrudan Yenikapı limanına bağlayan Atatürk Bulvarı'nın, 1950'li yıllarda Kennedy, Vatan, Millet caddelerinin açılması İstanbul'da karayolu ağırlıklı kentçi ulaşım ağı yapılanmasının Tarihi Yarımada'daki örnekleri olmuştur. Günümüzde İstanbul Büyükşehir Belediyesi (1953) gibi Atatürk Bulvarı, Vatan ve Millet caddeleri üzerinde konumlanan yönetim alanlarının yerleşimi de bahsi geçen yıllarda karayolu ağına değişimin yaşandığı dönemde gerçekleşmiştir.

Çalışmada örnek olarak ele alınan yönetim alanları arasında en fazla personelin bulunduğu (iş amaçlı yolculuk çeken) kurum İstanbul Büyükşehir Belediyesi'dir. İstanbul Sultanahmet Adliyesi dışında servis taşımacılığı hizmeti veren yönetim alanlarında çalışan-

ların ortalama %90'ı servis taşıtlarını kullanmaktadır (Tablo 3). 2008 yılı itibariyle sabah ve akşam saatlerinde yalnızca örnek olarak belirlenen yönetim kurumlarında 10 ile 40 arasında değişen sayıda çalışanı taşıyan, dolayısıyla farklı büyüklüklerde toplam 264 adet servis taşıtı Tarihi Yarımada'nın taşıt trafiğini kullanmaktadır (tablo 3). Ayrıca mekansal alan yetersizliği nedeniyle yönetim alanlarının kendi mülkiyetleri içinde çalışanlarının indirme-bindirme yapabileceği, servis taşıtlarının depolanabileceği, yanaşabileceği boş alanları olmaması yol kenarlarının, kavşak noktalarının ve tarihi doku içinde az sayıdaki açık alan ve meydanların servis taşıtları tarafından kullanılmasıyla sonuçlanmaktadır (Şekil 4). Bu durum incelenen yönetim alanlarının, metropoliten ölçekte hizmet vermesine bağlı olarak, çalışan sayısının fazla olduğu Tarihi Yarımada'da lastik tekerlekli taşıt trafiğinin yoğunlaşmasında önemli etkenlerden biri olduğunu ortaya koymaktadır.

Yapılan çalışmalarda gün içinde ortalama en fazla ziyaretçi çektiği anlaşılan yönetim alanları sırasıyla İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul Sultanahmet Adliyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'dir (Tablo 3). Ulaşım ağı içindeki konumları itibariyle gün içinde özellikle hizmet almaya gelenler açısından İstanbul Valiliği, İstanbul İl Özel İdaresi, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul Sultanahmet Adliyesi başta tramvay durakları olmak üzere otobüs duraklarına ve tarihsel süreçle bağlantılı olarak özellikle Eminönü-Sirkeci'deki is-



Şekil 4. Tarihi Yarımada'da örnek yönetim alanlarının farklı ulaşım sistemlerinin aktarma noktalarına göre mevcut konumu, servis taşıtlarının ve toplu taşımacılığı kullanan yayaaların kurumlara erişim yönleri.

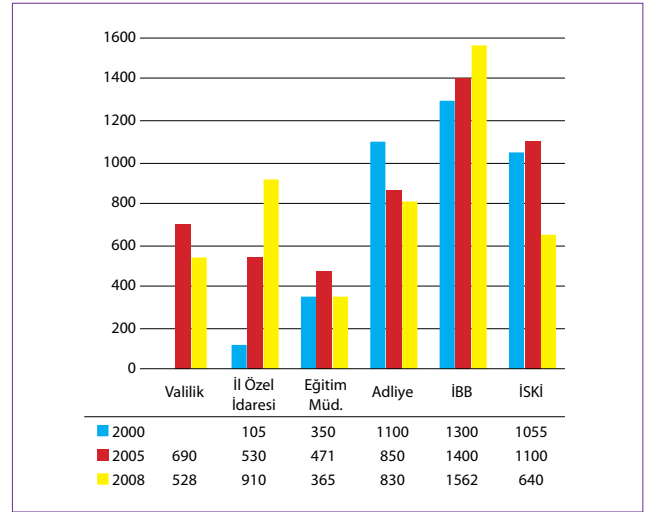
kelelere yaya erişme mesafesindedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ise kentiçi anayolların kenarında özellikle otobüs ve son 15-20 yılda işleme giren tramvay ve hafif raylı sistemlere yakın konumlanmaktadır (Şekil 4).

#### b) Örnek Yönetim Alanlarında Gerçekleştirilen Kurumiçi Anketlere İlişkin Bulgular

Kentsel hizmet-donatı alanları ticari amaçlar dışında yerleşmelerde yaşayanların yararlanacağı altyapı, güvenlik, eğitim, sağlık ve diğer sosyal hizmetlerin verildiği, yürütüldüğü, topluma aktarıldığı alanlardır. Kentsel hizmet-donatı alanları etki alanı ölçeğine göre kentlerin farklı kademelerine (semt, kent, metropoliten alan) hizmet vermektedir. Donatıların mekansal alan büyüklüğü; hizmetin verildiği alanın nüfusuna ve ihtiyaçlarına göre değişmektedir. Buna göre kentsel hizmet-donatı alanları ile ilgili elde edilen sonuçlar aşağıda açıklanmaktadır:

- yönetim kurumlarında çalışanlardan bugünkü yerleşiminde etkili olduğunu düşündükleri faktörleri değerlendirmeleri istendiğinde; İstanbul İl Özel İdaresi'nde 'ilişkide olunan kurumlara yakın olmak', İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde 'merkeze yakın olmak', İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde 'toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak' %50 ve üzerinde frekans değerine sahip 'çok etkili' faktörler olarak işaretlenmiştir. Ayrıca İstanbul Valiliği, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde 'toplu taşıma güzergahlarına ve kentiçi anayollara yakın olmak' seçeneğinin %50 ve üzerinde frekans değeriyle 'etkili' olduğu görüşü hakimdir.

İstanbul İl Özel İdaresi'nde 'ilişkide olunan kurumlara yakın olmak' seçeneğinin %63 oranında kurumun yerleşiminde 'çok etkili' yanıtında yakın ilişki içinde olduğu özellikle İstanbul Valiliği'nin Cumhuriyet dönemi öncesinden buyana Tarihi Yarımada'da konumlanması önemlidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde çalışanların %50 oranında 'çok etkili' olarak işaretlediği 'merkeze yakın olmak' ise kurumun Saraçhane'de yerleştiği 1950'li yıllarda Tarihi Yarımada'nın bir prestij bölgesi olması ve merkez işlevlerini sürdürdüğüne dair değerlendirmeyi güçlendirmektedir. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde 'toplu taşıma güzergahlarına yakın olmak' seçeneğinin 'çok etkili' olarak işaretlenmesi kurumun toplu taşımacılık açısından erişilebilirliğin yüksek olduğu bir noktada konumlandığına işaret etmesi açısından önemlidir. Bu veriler Tarihi Yarımada'nın, geçmişteki ulaşım ağı içindeki konumuna bağlı olarak, yönetim alanlarının bugünkü yerleşiminde erişilebilirliğin yüksek olmasının, merkez ve dolayısıyla prestijli bir bölge olmasının etkili olduğunu destekler yöndedir.



Şekil 5. 2000, 2005 ve 2008 yıllarında örnek yönetim alanlarında çalışan sayıları.

[2000 yılı verileri kurumlardan yaklaşık olarak elde edilmiştir].

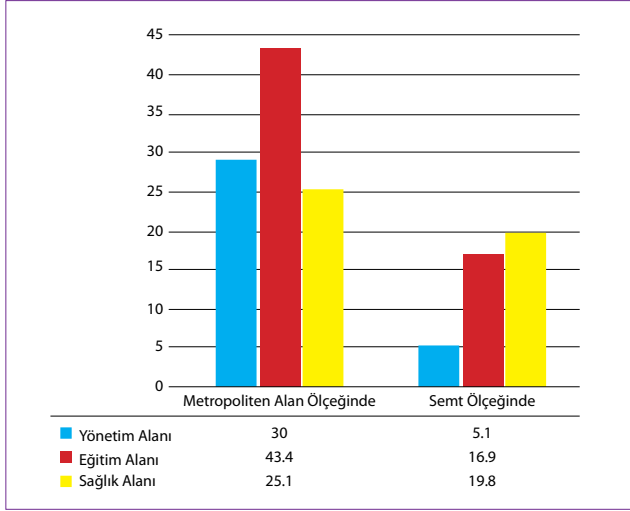
- Kurumiçi anketinin ikinci sorusunun yanıtlarına göre 'teknoloji ve telekomünikasyonun (internet ağı vd.) gelişmesinin çalışan sayısını etkilediği görüşü' altı kurumda da %50 ve üzerinde sıklıkla 'etkiledi' şeklinde işaretlenmiştir. Diğer taraftan teknoloji ve telekomünikasyon alanındaki ilerlemenin yönetim alanlarına hizmet almaya gelen sayısında 'çok etkili' veya 'etkili değil' görüşü yine tüm kurumlarda dikkate değer oranda işaretlenmesine rağmen %50 barajını aşamamıştır. Ancak İstanbul Metropoliten Alanı'nda hızlı nüfus artışının sürmesi metropoliten ölçekli sözkonusu yönetim alanlarına bağlı olan nüfusun ihtiyaçlarının ve sorunlarının da katlanarak artması anlamına gelmektedir. Bu nedenle teknoloji ve telekomünikasyon ağı her ne kadar gelişiyor olsa da İstanbul'da nüfus artışının sürmesi nedeniyle yönetim alanlarında gerek çalışan gerekse hizmet almaya gelen sayısının azalması yönünde etkilediği sonucuna varmak rasyonel bir bakış açısı olmayabilir. Bu bağlamda veri toplama anketlerinde kurumlarda yıllara göre çalışan sayılarını da dikkate almak önem kazanmaktadır (Şekil 5).

Şekil 5'deki yıllara göre çalışan sayısının İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul İl Özel İdaresi'nde arttığı görülmektedir. Diğer yönetim alanlarında çalışan sayısının azalmasında farklı nedenler etkili olmaktadır. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin merkezinin Aksaray'dan Kağıthane ilçesine taşınması, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nin bina olarak yetersiz kalması ve bazı birimlerinin gerek Eminönü gerekse Haliç'in kuzeyindeki ilçelerin farklı noktalarında tahsis edilen yapılarla taşınarak işlevsel açıdan parçalanması etkili ol-



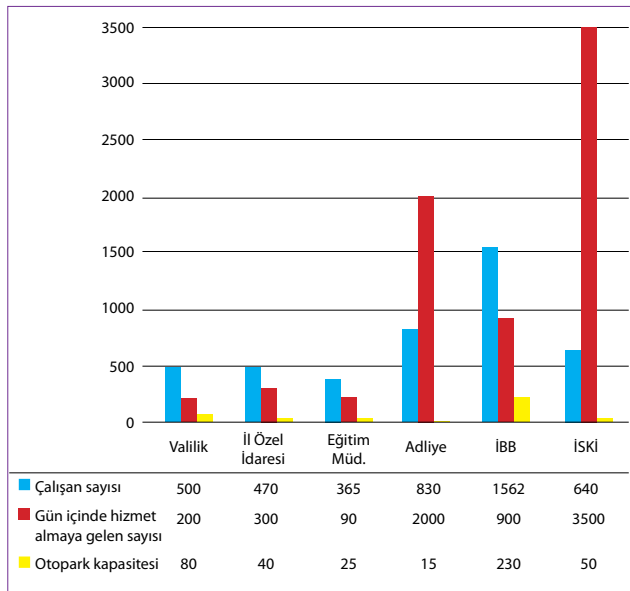
muştur. Bu nedenle teknolojinin ve haberleşme ağının ortaya çıkardığı gelişmelerin çalışan ve hizmet almaya gelen sayısını önemli oranda etkilediği sonucuna varmak yanıltıcı olabilir.

• Çalışanların kadrosunda yer aldıkları yönetim alanlarını arsa, bina, servis indirme-bindirme ve otopark alanlarının yeterliliği açısından değerlendirmeleri istendiğinde elde edilen yanıtların ortaya koyduğu frekans dağılımlarına göre İstanbul Valiliği'nde arsa ala-



**Şekil 6.** Tarihi yarımada'da metropoliten alan ve semt ölçeğinde hizmet veren donatı alanlarından yönetim, eğitim ve sağlık alanlarının hektar olarak kapladıkları alan büyüklükleri.

[Tablo 1 verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır].



**Şekil 7.** Örnek yönetim alanlarının 2008 yılı otopark kapasitelerinin çalışan ve gün içinde hizmet almaya gelen sayıları ile karşılaştırılması.

**Tablo 4.** Tarihi Yarımada'da metropoliten alan ölçekli hizmet veren donatıların alanı ile tarihi yarımada'da ihtiyaç duyduğu donatıların alan büyüklüğü

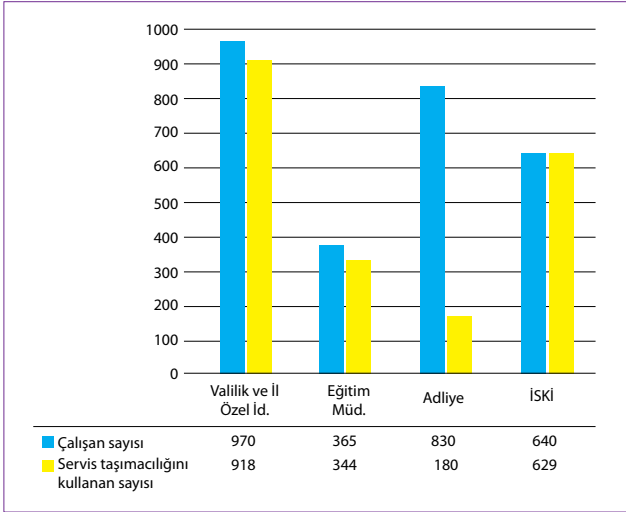
	Metropoliten Alan Ölçekli Hizmet Veren Donatıların Alanı (ha.)	Tarihi Yarımada'da İhtiyaç Duyduğu Donatıların Alan Büyüklüğü (ha.)
Yönetim alanı	30.1	227.5
Eğitim alanı	43.4	385.7
Sağlık alanı	25.1	182
Toplam	98.6	795.2

nının %40, bina alanının %60 ve otopark kapasitesinin %40, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde arsa alanının %46 yeterli düzeyde olduğu görüşü hakimdir. Bunun dışındaki tüm değerlendirmelerde yönetim alanlarının ilgili dört konuda da ya 'yetersiz' ya da 'hiç yeterli' olmadığı görüşü ağırlıktadır.

Şekil 6'da izlendiği üzere Tarihi Yarımada'da hizmet veren kentsel hizmet-donatı alanlarından yönetim, eğitim ve sağlık alanları hizmet ettikleri ölçeğe göre ayrıştırıldığında metropoliten alan ölçeğindeki tesis alanları toplam 100 hektar civarında bir alan kaplarken, semt ölçeğinde bu değer 40 hektara yaklaşmaktadır. Tarihi ve kültürel değerlerinden ötürü dini tesis alanlarının tamamı, kültürel tesis alanlarının büyük bölümü, ayrıca üst kademe kentiçi yolların kenarında ağırlıklı olarak sahil kesiminde yer alan açık ve yeşil alanların büyük bölümü metropoliten alan, ülke ve hatta turizm kapsamında dünya ölçeğinde hizmet-donatı alanlarıdır. Dini tesisler ile açık ve yeşil alanlar da hesaba katıldığında 100 hektar civarındaki metropoliten alan ölçeğindeki kentsel hizmet-donatı alanlarının büyüklüğü 330 hektara ulaşmaktadır.

Bugün yukarıda rakamları belirtilen ve semt ölçeğinde hizmet veren yönetim, eğitim ve sağlık donatı alanları Tarihi Yarımada'da 455.000 dolayındaki yaşayan nüfusa oranlandığında yetersiz kalmaktadır (Şekil 6). İhtiyacın karşılanabilmesi için standartlara göre yaklaşık 795.2 hektar alana ihtiyaç bulunmaktadır (Tablo 4).

Önceden belirtildiği üzere, alan yetersizliği nedeniyle, örnek yönetim alanlarının hiçbirinde servis indirme-bindirme alanı kurumların arsaları içinde olmayıp ya yol ağı içinde veya birinci kademe kentiçi yolların üzerinde yer almaktadır. Diğer taraftan İstanbul Valiliği ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin otopark alanına kısıtlı sayıda kısa süreli ziyaretçi taşıtı depolanabilirken diğer kurumlarda ziyaretçi otoparkı bulunmamaktadır (Tablo 3). Yönetim alanlarının otopark kapasiteleri ile kurumlarda çalışan sayıları ve günlük ziyaretçi sayıları arasında önemli oranlardaki farklar Şekil 7'de izlenebilmektedir.



**Şekil 8.** Örnek yönetim tesis alanlarında 2008 yılı itibarıyla çalışan sayısı ve servis taşımacılığını kullanan çalışan sayısı.

• İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki yönetim alanlarında çalışanların %50'si ve üzerindeki bölümü Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen ulaşım sistemlerindeki değişikliklerin kurumlarına erişimi olumlu yönde etkilediği görülmüştür. Ancak İstanbul'un Batı Yakası'na hizmet veren İETT'ye bağlı belediye ve özel halk otobüslerinin birçoğunun Yarımada'ya güzergahları üzerinde uğramasına ve raylı sistem ağının gelişmekte olmasına rağmen Adliye dışındaki örnek yönetim alanlarında çalışanların ortalama %90'ı özel servis taşımacılığını kullanmaktadır (Şekil 8). Bu durum, makalenin başında işaret edildiği üzere, Tarihi Yarımada'nın metropoliten alan içinde toplu taşımayla erişilebilirliğin yüksek olma özelliğiyle çelişen bir sürecin yaşanmakta olduğunu ifade etmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin merkez binasında çalışan sayısı 1.652'dir. Bunun yanı sıra çevre ilçelerdeki Büyükşehir Belediye çalışanlarının da merkez binada aktarma yapması Saraçhane'yi üç binin üzerinde çalışanın kullandığı önemli bir aktarma noktası yapmaktadır.<sup>6</sup>

Örnek yönetim alanlarında türel dağılımın yaklaşık değerleri;

- servis taşımacılığı %90
- toplu taşıma %6
- otomobil %2
- yaya ve bisiklet %1

olarak gerçekleşmektedir. Bu bulgu "kurum çalışan-

ları yönetim alanlarına erişimde ağırlıklı olarak servis taşımacılığını kullanmaktadır. Toplu taşımacılığı kullanan kamu kurumu çalışan sayısı giderek azalmaktadır" hipotezini doğrulamaktadır.

• Örnek yönetim alanlarında gerçekleştirilen kurumi anketlerde kentsel ve metropoliten alan ölçekli hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde "kent bütününe kolay erişimin sağlandığı farklı ulaşım alternatiflerinin olduğu bir bölgede olmak" ölçütü başta gelmektedir. Sözkonusu ölçüt İstanbul Valiliği'nde %30, İstanbul İl Özel İdaresi'nde %33.3, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde %45.5, İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %40, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %66.7, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %63.2 oranındaki sıklık (frekans) değerleriyle işaretlenmiştir. Diğer ölçütler ise sırasıyla;

- ilişkide olunan kurumlara yakınlık,
  - merkezde olmak ve
  - prestijli bir mekanda yer almak
- şeklinde.

• Örnek yönetim alanlarından alınan yanıtlar sonucunda etkisinin 'çok önemli' olduğu %50 ve üzerinde sıklıkla işaretlenen tek faktör 'ulaşım-erişilebilirlik' faktörü olmuştur. Bu yanıt çalışmanın temel hipotezlerinden biri olan "kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde ulaşım-erişilebilirlik en önemli faktörlerden biridir" hipotezini doğrulamaktadır. Etkisinin 'önemli' olduğu, %50 ve üzerinde sıklıkla işaretlenen diğer faktörler ise kurumlara göre aşağıda verilmektedir:

- *plan kararları*  
İl Özel İdaresi'nde %51.9  
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde %50  
İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi %56.0,
- *kentsel politikalar*  
İstanbul Valiliği'nde %50,  
İstanbul İl Özel İdaresi'nde %63.0,
- *mekansal alan yeterliliği*  
İstanbul İl Özel İdaresi'nde %55.6,
- *ulaşım-erişilebilirlik*  
İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde %59.1,
- *konum*  
İstanbul Valiliği'nde %50,  
İstanbul İl Özel İdaresi'nde %51.9,  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %70.0,
- *mülkiyet*  
İstanbul İl Özel İdaresi'nde %55.6,  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %50.

'Çevresel faktörler' ise hiçbir örnek yönetim kurumunda %50'nin üzerinde önemli görülmemiştir.

<sup>6</sup> Merkez binada servis taşımacılığını kullanan verisi alınamamıştır.

• Kentsel hizmet-donatı alanlarının yerleşiminde ulaşım açısından dikkat edilmesi gereken en önemli faktör olarak 'farklı ulaşım aktarma-transfer odaklarına yakınlık' seçeneği işaretlenmiştir:

- İstanbul Valiliği'nde %60.0,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde %60.0,
- İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %56.0,
- İstanbul İl Özel İdaresi'nde %44.4,
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nde %42.1.

• Örnek yönetim alanlarında çalışanlardan kurumlarının çevresindeki trafik sorunlarının hangi nedenlerden kaynaklandığını açıklamaları istenmiştir. Buna göre alınan yanıtlar;

- metropoliten alan ölçekli kentsel hizmet donatı alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerin yer alması,
- otopark alanı yetersizliği,
- tramvay-otomobil yolunun aynı şeriti kullanması,
- tarihi bölge olması nedeniyle turizm işlevlerinin yoğunluğu,
- yol kapasitesinin yetersizliği ve mevcut kapasiteden de taşıtların gelişigüzel park etmesi nedeniyle yararlanılamaması,
- ulaşım sisteminin plansızlığı ve işletim biçimi nedeniyle toplu taşımanın yetersiz kalması, tercih edilirliliğinin azalması ve otomobil sahipliliğinin artması,
- kentiçi ana arterlere ve dolayısıyla transit taşıt trafiğine yakın konumlanması

şeklinde sıralanmıştır.

Elde edilen yanıtların frekans dağılımlarına bakıldığında en fazla sıklıkla vurgulanan sorun İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü'nde kurumun 'tarihi bölgede yer alması nedeniyle turizm işlevlerinin yoğunluğu'dur. Söz konusu sorun nedeni İstanbul (Sultanahmet) Adliyesi'nde %26.0, İstanbul İl Özel İdaresi'nde %25.9 oranında çalışanlar tarafından dile getirilmiştir.

Anketin uygulandığı altı yönetim kurumunda 'metropoliten alan ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerin yer alması' ikinci sırada sıklıkla üzerinde durulan trafik sorununun kaynağı olarak vurgulanmıştır. Bu bulgu çalışmanın üçüncü hipotezi olan "İstanbul Tarihi Yarımada'da metropoliten ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarının yer alması Yarımada'da taşıt ve yaya yoğunluğunu artırarak trafik sorunlarının yaşanmasında önemli bir faktördür" görüşünü desteklemektedir.

## Değerlendirme ve Sonuç

Tarihi Yarımada UNESCO Dünya Kültür mirası listesinde yer alan, ayrıca anıtsal ve sivil mimarlık yapıları ve 2007 yılında Yenikapı'da çıkarılan bulgular ile M.Ö

8.000 yıldan daha eskilere dayanan arkeolojik izleri barındırmaktadır. Bu özelliğinden dolayı Tarihi Yarımada 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik ve 1° Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenmiştir.

Tarihi Yarımada, 2008 yılı itibariyle, ulaşım - arazi kullanım ilişkisi çerçevesinde değerlendirildiğinde temel sorunlardan biri Yarımada'nın ulusal ve uluslararası kararlarla korunan tarihi bir çevre olmasına karşılık, süreç içinde gelişen ulaşım ağlarına bağlı olarak metropoliten alan ve ülke ölçeğinde hizmet veren ticaret, eğitim, sağlık, yönetim gibi bir kısmı tarihi çevreyle ilişkisi olmayan, tarihi çevreyi yıpratıcı ve aynı zamanda, taşıt ve yaya hareketlerini çeken kentsel hizmet-donatı alanlarının sınırları içerisinde barındırması olarak öne çıkmaktadır. Diğer bir deyişle, İstanbul Metropolitan Alanı'nda önemli kesimi tarihsel süreçten gelen kentsel donatı alanlarının yarattığı yolculuk yüklerinin büyük bölümü günümüz koşullarında Tarihi Yarımada'ya taşınmakta ve plan kararları gelecek için yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle Tarihi Yarımada'yla ilgili planlarda ulaşım - kentsel hizmet alanı ilişkisi bağlamında alınan kararların kapsamlı çözümlere ışık tutacak değişimlere altyapı oluşturmasını beklemek güçtür. Çalışmanın bu noktadaki işlevi sözkonusu konuya ilişkin Tarihi Yarımada'da yaşanmakta olan sorunları 'ulaşım' ve 'kentsel hizmet-donatı alanları' açısından ortaya koymak ve önerilerde bulunmaktır.

## Ulaşım Açısından

Plan kararları, plandışı ulaşım kararları ve uygulamalar Tarihi Yarımada'nın İstanbul Metropolitan Alanı'nın en önemli ulaşım ve aktarma odaklarından biri olmayı gelecekte de sürdüreceğini göstermektedir.

Tarihi Yarımada geçmişten buyana barındırdığı işlevler ve merkez olma özelliği ile farklı türdeki ulaşım sistemlerinin odağında yer almaktadır. Ancak karayolu ulaşımı en ağırlıklı sistem olup, (%73 dolayında) beraberinde Yarımada'ya birçok sorunu da getirmektedir.

Tarihi Yarımada 1950'li yıllardan sonra nüfusu hızla artarak büyüyen kentte inşa edilen (kentiçi ana) karayollarının kesiştiği ve konumu, ulaşım ağı bağlantıları itibariyle batısında yer alan ilçeler ile Haliç'in kuzeyinde yer alan ilçeler arasında D-100 ve daha kuzeydeki TEM Otoyolu dışında Galata ve Unkapanı köprüleri üzerinden lastik tekerlekli taşıtların akışının sağlandığı transit geçiş de sahne olan çok şeritli Kennedy Caddesi (sahil yolu), Atatürk Bulvarı, Fevzipaşa, Vatan ve Millet caddelerinin bulunduğu bir bölgedir. Bu nedenle Yarımada'da tarihi çevre geniş ulaşım koridorla-

ryla parçalanmıştır. Tarihi Yarımada'nın ulaşım açısından (taşıt ve yayalar açısından) transit bir geçiş bölgesi olmasında İstanbul Metropoliten Alanı'nın şehirlerarası denizyolu ve demiryolu (arabalı ve yolcu) taşımacılığının gerçekleştirildiği iskele ve istasyonların Suriçi'nde yer alması da etkilidir.

Yakın gelecekte, Batı Yakası'ndaki İstanbul Merkezi İş Alanı'nı güney-kuzey doğrultusunda katedecek Ayazağa-Yenikapı metrosunun (70.000 ylc/sa. kapasite), metropoliten alanın güneyini Gebze-Halkalı arasında birleştirecek Marmaray hızlı raylı taşıma sistemi (75.000 ylc/sa. kapasite) ile Tarihi Yarımada'da keşicecek olması Suriçi'ni metropoliten alanın en önemli ulaşım ve aktarma odaklarından biri yapacaktır. Tarihi Yarımada'nın metropoliten alan içindeki erişilebilirliğinin yükselmesi raylı sistemlerle bölgeye yönlenecek bölge odaklı ve transit yolculuk sayılarının artmasının yanısıra tarihi kentte arazi kullanım üzerindeki baskıları da yoğunlaştıracaktır. 2005 yılı onaylı 1/1.000 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında yakın gelecekte tamamlanacak büyük ölçekli raylı sistem hatlarıyla eşgüdümün sağlanacağı, erişilebilirliğin artacağı Yenikapı'da Ulaşım Transfer Merkezi'nin kurulması öngörülmüştür. Bu bağlamda;

- şehirlerarası arabalı vapur seferlerinin Yarımada'nın hemen dışında Marmara kıyısında ki Kazlıçeşme'ye taşınması kararına karşılık
- Yenikapı'nın Eminönü-Sirkeci iskelelerinin görevlerinin önemli bölümünü üstlenmesi,
- Yenikapı iskelesinde şehirlerarası deniz otobüsü ve metropoliten alan içinde Adalar, Doğu Yakası ve Boğaz hattı iskelelerine yönelik şehirhatları vapurlarının işletilmesi

kararları yer almaktadır. Yenikapı'nın gerek Tarihi Yarımada'nın gerekse Batı Yakası'nın denizyolu ve diğer ulaşım sistemlerinin keşittiği Ulaşım Transfer Merkezi olarak öngörülmesi, geçmişten buyana yakın konumu ve kendine özgü cazibesini oluşturan işlevsel ilişki içindeki Eminönü ve Sirkeci'deki ticaret eylemleriyle örülü arazi kullanımının olumsuz yönde etkileyebilir. Burada Yenikapı'nın Tarihi Yarımada içinde yer alan özellikle ticaret ve diğer kentsel hizmet-donatı alanlarına uzak kalan konumu önem kazanmaktadır çünkü Eminönü ve Sirkeci yönüne gidecek yolcuların büyük bölümünün Yenikapı'dan Yarımada'ya girecek olması, raylı sistemlerle eşgüdüm kurulacak olsa da, tarihi çevrede yaya ve taşıt dolaşımını arttıracaktır.

**Tarihi Yarımada'da karayolu ağırlıklı izlenen politikalar sonucunda otomobil sahipliliğinin artması ve metropoliten ölçekte kentsel hizmet ve donatı alanla-**

**rının yer alması tarihi çevrede otopark sorununun yaşanmasına yol açmaktadır.**

İstanbul Metropoliten Alanı bütününde olduğu gibi Tarihi Yarımada'nın kendi sınırları içinde ve Yarımada'ya gerçekleşen yolculuklarda lastik tekerlekli taşıt kullanımı ağırlıktadır. Lastik tekerlekli taşıt sahipliliğini teşvik eden finansal girişimler, uygun kredi imkanları toplu taşımanın düzey niteliklerinin yeterli seviyede sağlanmadığı koşullarda özel otomobil sahipliliğinin yanısıra yönetim, eğitim vd. kamu-özel kurum ve kuruluşlarda servis taşımacılığının yaygınlaşmasını teşvik etmektedir.

Bu bağlamda konu öncelikle özel otomobil sahipliliği açısından ele alındığında, yeni yaşam alışkanlıklarının da etkisiyle, artan özel otomobil sahipliliği İstanbul'da 1996-2006 yılları arasında %80.7 artış ile 889.342'den 1.606.828'a yükselmiştir. Toplam motorlu araç sayısının artış oranı ise yine aynı yıllar aralığında %106.4'dür ve 1996 yılında 1.109.526 olan motorlu araç sayısı 2006'da 2.290.486'a çıkmıştır.<sup>[4]</sup> Bu durum kentiçi karayollarının odağında ve metropoliten alan ölçeğindeki kentsel hizmet alanlarının yer aldığı Yarımada'daki tarihi dokunun sokak örüntüsünü ve dolayısıyla karayolu ulaşım ağını yetersiz kılmaktadır. Tarihi doku nedeniyle yeterli kapasitelerde özel otomobil depolama alanlarının olmaması Yarımada'da özel otomobili olup, ikamet eden nüfus açısından önemli bir sorundur. Otopark alanının yetersizliği Yarımada'daki kentiçi anayollar dışındaki ikinci ve daha alt kademe yolların tamamının kapasiteleri dışında otopark alanı olarak kullanılmasını gündeme getirmektedir. Bu durum Yarımada'ya dağılmış olan özellikle kentsel hizmet alanlarının yerleştiği ve/veya yoğunlaştığı bölgelerde taşıtların hareketini engelleyerek gün boyunca trafik yoğunluğunun yaşanmasına neden olmaktadır. Otopark sorununun çözümü için 1/1.000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Uygulama İmar planlarında farklı mahallelerde yeraltı otopark alanı çözümlerinin getirilmesi önemli sakinler içermektedir. Bu yönde yapılacak çalışmalar bugün Marmaray ve Taksim-Yenikapı arasında inşası devam eden metro çalışmalarında karşı karşıya gelinen Yarımada'nın yeraltında barındırdığı arkeolojik değerlere zarar verilmesi durumlarının yeniden yaşanması açısından büyük risk oluşturmaktadır.

**Tarihi Yarımada'da yönetim, eğitim gibi kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde özel servis taşıt kullanımının yaygınlaşması varolan karayolu trafiğini arttırmakta ve Yarımada'da taşıt trafiğinin tıkanmasına neden olmaktadır.**

İstanbul Tarihi Yarımada'nın mevcut ulaşımı kapsamında elde edilen verilerden en dikkat çekici olanı



Yarımada'yı kullanan lastik tekerlekli toplu taşımacılığa hizmet veren taşıtların türel dağılımında servis taşıtlarının %47'lik paya sahip olmasıdır.<sup>[5]</sup> Özel servis taşımacılığı toplu taşımacılığın eşgüdüm içinde yeterince gelişmediği, ulaştırmada hizmet düzeyini belirleyen unsurların belirli seviyelere yükseltilemediği Türkiye'de ve özellikle İstanbul gibi metropoliten alanlarda 1970'li yıllardan sonra kullanımı yaygınlaşan lastik tekerlekli ulaşım türü olmuştur.

Özel servis taşımacılığı kullanımının örnek yönetim alanlarında %90 seviyelerinde olduğunun anlaşılması Tarihi Yarımada'da karayolu ulaşım ağının gereğinden fazla ve kapasitesinin üzerinde kullanıldığını açıklamaktadır. Özel servis taşıtlarının (otobüs, midibüs ...) trafik akışını olumsuz yönde etkilemesinin yanısıra taşımacılık hizmeti verdikleri kentsel donatı alanlarının içinde indirme-bindirme yapabileceği ve bekleyebileceği yerleri otopark alanı da bulunmamaktadır. Servis taşıtları boyutları itibarıyla yaşayabilecekleri büyük alanlara ihtiyaç duymaktadır. Dolayısıyla kurumların otopark yetersizliği Tarihi Yarımada'da yol kenarlarını, üst kademede kentiçi anayolların kesiştiği kavşak noktalarını ve Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Camii gibi turizm eyerlerini açısından odak teşkil eden tarihi yapıların çevresindeki açık alanların indirme-bindirme amaçlı kullanılmasına neden olmakta, trafik akışının yanısıra tarihi yapıların algılanması, çevre kalitesi gibi çeşitli konularda da olumsuz etkiler yaratmaktadır.

#### Kentsel Hizmet ve Donatı Alanları Açısından

**Tarihi Yarımada, üst ölçekli kentsel hizmet-donatı alanlarını sınırları içinde barındırması nedeniyle, gün içinde metropoliten alan ve ülke ölçeğinde yolculuk çekmektedir.**

Tarihi Yarımada metropoliten kentin gerek ülke gerekse metropoliten alan ölçeğinde hizmet veren, dolayısıyla ticaret, konaklama, yönetim, eğitim, sağlık ve sosyo-kültürel alanların yığıldığı, yoğunlaştığı bölgesidir. Buna karşılık Tarihi Yarımada kendi sınırları içerisinde ikamet eden nüfusa sunduğu semt ölçeğinde hizmet veren kentsel hizmet donatıları açısından yetersizdir. Ters bir döngü yaratan bu durum, Yarımada'da yaşayan nüfusun bir kısım günlük ve temel ihtiyaçlarını çevre ilçelerden karşılamasına, tüm metropoliten alanın ise üst ölçekli ihtiyaçlarını karşılamak üzere Tarihi Yarımada'ya yönelmesine yolaçmaktadır. Metropoliten alan içinde gerçekleşen toplam yolculuk çekim değerleri sıralamasında Tarihi Yarımada Gaziosmanpaşa ve Kadıköy ilçelerinin ardından 1.228.669 yolculukla üçüncü sırada, yalnızca iş amaçlı yolculuk çekim değerlerinde 490.273 ile en ön sırada gelmektedir.<sup>7</sup> Bu bağlamda örnek yönetim alanı çalışanlarının trafik sorun-

**Tablo 5.** İstanbul Tarihi Yarımada'nın 1995 ve 2003 yıllarında işlevlerin arazi kullanımında dağılımı<sup>8</sup>

	1995	2003
Konut alanı	%32.62	%26.60
Ticaret ve imalathane alanı	%14.52	%15.10
Yönetim alanı	%6.33	%4.00
Eğitim alanı	%4.18	%3.90
Sağlık alanı	%2.90	%2.90
Dini alan	%3.89	%4.20
Yollar	%22.62	%23.40
Otopark alanı	%0.64	%2.00
Açık alan	%6.08	%7.90
Diğerleri	%6.22	%10.00
Toplam	%100.0	%100.0

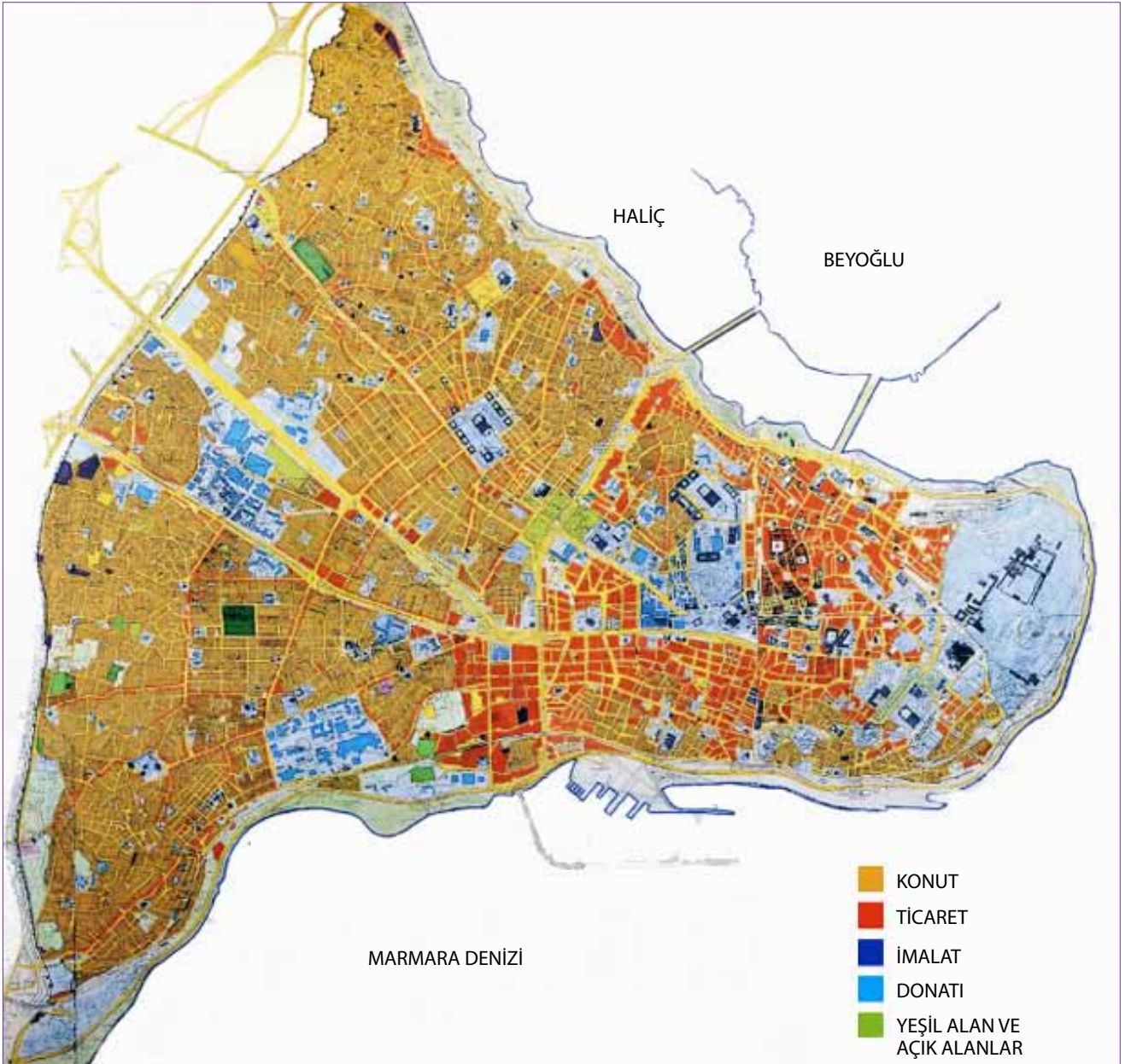
larının kaynağına ilişkin üzerinde durduğu '*metropoliten alan ölçekli kentsel hizmet alanlarının, dolayısıyla merkez işlevlerinin olması*' ifadelerini içeren görüşleri bu maddede yapılmakta olan çıkarımla örtüşmektedir.

Tarihi Yarımada'nın 1995 ve 2003 yıllarına ait işlevlerin arazi kullanımında kapladıkları alan büyüklüklerinde de değişimler olmuştur (Tablo 5 ve Şekil 9). Buna göre konut alanları %6 oranında azalmıştır. Ayrıca yönetim ve eğitim tesis alanlarında az da olsa azalma görülmesine karşılık yollar, otopark alanları, açık alan, dini tesis alanı, ticaret ve imalathane alanlarının Yarımada'da kapladıkları alanlarda büyüme gerçekleşmiştir. Tarihi Yarımada'dan çıkan işlevlerin yerini ticaret işlevleri almakta ve Yarımada'da ticaretin kapladığı alanın arazi kullanımındaki payı büyümektedir. Dolayısıyla perakende ticaret servis ve taşıtların trafiğini artırırken, toptan ticaret nedeniyle yükleme ve boşaltmanın yapılabileceği servis taşıtlarının yaşayabileceği alanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu gibi hizmet alanlarının giderek yayılması Suriçi'ne yönelen ziyaretçi ve çalışan sayısını artırarak hem yaya hem araç trafiğine neden olmakta, sonuçta Suriçi'nde yeterli kalitede bir kentsel çevre sağlanamamaktadır. Ayrıca, Tarihi Yarımada'nın metropoliten alan içinde ilçeler arasında en fazla yolculukların yöneldiği bölge olması da bu yöndeki bulguları desteklemektedir.<sup>[6]</sup>

Tarihi Yarımada'da konumlandırılmış olan kentsel hizmet-donatı alanları İstanbul Metropoliten Alanı'nın

<sup>7</sup> İstanbul'da ilçeler arası yolculuk verileri ile ilgili yorum İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2006) İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması, İstanbul, s. 163-171'deki verilerden yararlanılarak hesaplanan değerler doğrultusunda yapılmıştır.

<sup>8</sup> YTÜ Department of City and Regional Planning, 1996 ve Tarihi Yarımada 1/5.000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2003:4-302 kaynaklarından yararlanılmıştır.



Şekil 9. Tarihi Yarımada'nın 1995 yılı arazi kullanımı.<sup>9</sup>

artan nüfus ve kentsel ihtiyaçlarına karşılık üzerinde yer aldıkları tarihi dokunun sınırlı parsel boyutları nedeniyle yeni alan ihtiyaçlarına yanıt verememektedir.

Önceki dönemlerde Topkapı Sarayı'nın konumu ve erişilebilir denizyolu bağlantısı Saray'ın hemen yakınında merkez işlevlerin bugünkü Hanlar Bölgesi'nde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Sözkonusu merkez işlevlerinin dönemin ulaşım koşullarıyla bağlantılı olarak Eminönü'nde konumlanması süreç içinde gelişen

ve kent yaşamına giren hizmet alanlarının da ağırlıklı olarak bölgede konumlanmasını desteklemiştir. Bu durum Cumhuriyet döneminde raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin öncelikle Haliç doğal limanının iki yakası arasında işletilmesi, süreç içinde çok şeritli kentçi yolların inşası ile gelişmiş, kentsel hizmet-donati alanlarının, gelişen karayolu ağına bağlı olarak, Tarihi Yarımada'da yerleştirilmesi sürdürülmüştür. Günümüzde Atatürk Bulvarı, Vatan, Millet, Kennedy caddeleri bu dönemde yerşeyen birçok kurumun ulaşımına hizmet vermektedir. Ancak tarihi kent dokusu nedeniyle kentsel hizmet-donati alanlarına ait mekanla-

<sup>9</sup> YTÜ, Department of City and Regional Planning, 1996.

rın yer aldığı parsel boyutlarının küçük olması kentsel hizmet-donatılarını İstanbul'un 1960'lı yıllardan sonra hızla artmaya başlayan nüfusunun ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz bırakmıştır.

Örnek yönetim kurumlarında veri toplama anketiyle elde edilen veriler yönetim kurumlarının üzerinde yer aldığı arsa alanlarının; bina alanı, otopark alanı ve servis taşıtlarının çalışanlarını indirme-bindirme yapacağı alanlar açısından yetersizliğini ortaya koymaktadır (tablo 4, şekil 4). Ayrıca bu bağlamda, kurumiçi anket çalışmalarında örnek yönetim kurumları çalışanları tarafından, mekansal özellikleri açısından, değerlendirildiğinde 'fonksiyonlar için alan yeterliliği' ilkesi öne çıkmıştır. Sözkonusu ilkenin en fazla sıklıkla işaretlenmesinde mevcut kurumların ihtiyaçlarını karşılayamaması ve bu nedenle zaman içinde kurum bütünlüğünün parçalanarak farklı parsellere veya ek hizmet binalarına taşınmak zorunda kalınması etkili olmuştur. 'Kolayca fark edilebilirlik, görülebilirlik' ikinci sırada önemsenen seçenek olmuştur. Bu nedenle prestij unsurlarını içeren kentsel ve metropoliten alan ölçekli donatı alanlarının yer aldıkları kentsel doku içinde diğer işlev alanlarından ayrılması, uzaktan algılanabilmesi beklenmektedir.

Diğer taraftan günümüz ihtiyaçları doğrultusunda kentsel hizmet-donatı alanlarının içerik ve özelliklerinde yapılan değişiklikler yetersiz kalan alanların ihtiyaçlarının daha da artmasına neden olabilmektedir. Özellikle eğitimde ilköğretimin 5 yıldan kademeli olarak 8 yıla ve devamında 9 yıla çıkarılması yeni alan ihtiyaçlarını gündeme getirmiştir. Bu yönde ortaokul çağı öğrencilerinin ilköğretime dahil edilmesi öncelikle yaş daha büyük öğrenciler ile yaş küçük öğrencilerin farklı mekan gereksinmesinin ortaya çıkmasına, branş öğretmenlerinin dahil olması ile laboratuvar ihtiyacının artmasına, öğrenci sayısının artarak açık-kapalı mekan, oyun alanı gibi yeni gereksinimlere neden olmuştur.

Kentsel hizmet alanlarının parçalanması sürecinde birimlerin kendi içindeki zorunlu ilişkiler Tarihi Yarımada'nın yaya ve taşıt trafiğinde ek yolculuk yükü yaratımına yol açmaktadır.

Farklı hizmet türlerinde görevlerin yürütüldüğü kentsel donatı alanlarının kendi içindeki birimlerinin birarada olması hem kurumların işleyişi ve bütünlüğünün korunması hem de hizmet almaya gelenlerin başvurularının kısa sürede yerine getirilmesi açısından büyük önem kazanmaktadır. Bir üst maddede varılan sonuç olan kentsel donatı alanlarında mekansal açıdan yetersiz kalınmasının devamında parçalanarak kentin farklı kısımlarına dağılması kurumların birimleri arasında zorunlu yolculukların yaratılmasına neden olun-

maktadır. Bu durum Tarihi Yarımada'nın farklı nedenlerle yaşamakta olduğu yaya ve araç trafiğine ek bir yük getirerek her ne kadar iletişim ağları gelişmiş olsa da çeşitli şekillerde kopukluklarının da yaşanmasıyla sonuçlanmaktadır.

## Öneriler

Çalışma sonucunda erişilen öneriler dört maddede toplanmıştır.

1. Tarihi Yarımada ve İstanbul bütününe ulaşım ağı kurgusu için literatürde "trafik limitli kent" modeline benzer bir modeli geliştirmek mümkündür.<sup>[7]</sup> Burada Tarihi Yarımada'ya ilişkin amaç; yaya erişimini değil, Suriçi'nde yaşayanlar dışında, lastik tekerlekli taşıt girişini mümkün olduğunca azaltmak ve Yarımada'nın kentiçi transit ulaşımına hizmet vermesini engellemektir. Uygulamada dikkat edilecek konular ve aşamaları aşağıdaki gibi izlenebilir:
  - Tarihi yarımada'da araç sayısını azaltmaya yönelik kısıtlamalar getirilebilir;
  - Tarihi yarımada'dan geçen çok şeritli kentiçi ana yolların kademesi düşürülebilir,
  - Tarihi yarımada'yı karayolu ile kateden transit trafiği ve şehirlerarası ulaşım aktarma odaklarının (ve dolayısıyla neden oldukları ek trafiğin) Surdışı'na aktarımı sağlanabilir,
  - Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar planlarında belirtildiği gibi otomobil ile Tarihi Yarımada'ya erişimi azaltmak adına özellikle gelişmiş ülkelerin (eski) kent merkezlerinde geçerli olan otopark ücretlendirme tarifeleri uygulanabilir ve/veya Surdışı'nda Yarımada içine ulaşımın sağlandığı raylı sistem duraklarıyla ilişkili otopark alanları oluşturulabilir,
  - Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanlarına erişimde servis taşımacılığı anlayışından vazgeçilmesi veya servis taşıtlarının Surdışı'nda raylı sistemlerle doğrudan koordinasyonun ve yaya erişimin kurulacağı bir noktada çalışanların Suriçi'ne giren raylı sistemlere aktarma yapması sağlanabilir.
  - İstanbul Metropoliten Alanı bütününe 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda önerildiği şekliyle Batı ve Doğu Yakaları'nda yeralan alt merkezlerin raylı sistemler aracılığıyla birbirleriyle ve tarihi merkezle koordineli erişimi sağlanabilir. Metropoliten alandan Tarihi Yarımada'da yeralan kentsel hizmet-donatı alanlarına toplu

taşıma ile erişim güçlendirilebilir.

- Merkezin dışında metropoliten alanın diğer kısımlerinden alt merkezlere ve merkez-alt merkezler arasında işleyen raylı sistem duraklarına otobüslerle erişim sağlanabilir.
  - İstanbul Metropoliten Alanı'nın çeperlerinde ise lastik tekerlekli ulaşıma ağırlık verilebilir.
2. Gelişen teknoloji ve haberleşme ağının giderek yaygınlaştığı internet aracılığı ile özellikle kentsel hizmet-donatı alanlarından yönetim alanlarına gitmeden talep, fatura-vergi ödeme ve diğer işlemlerin gerçekleştirilebileceği düzenlemelerin desteklenmesi sağlanabilir. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi gibi hizmet kurumlarına gün içinde yönelen yolculuklar azaltılabilir.
3. İkinci maddede bahsedildiği üzere, gelişen haberleşme ağlarına bağlı olarak, metropoliten alanda tarihi çevre dışında yer alabilecek, desantralize edildiğinde prestij alan kimliğinin zedelenmeyeceği, İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ve İstanbul Emniyet Müdürlüğü gibi gün içinde yoğun çalışan ve ziyaretçi akımının gerçekleştiği kurumların yerine yalnızca Suriçi sakinlerinin günlük semt ölçeğinde ihtiyacı olan ve kentsel yaşam kalitesini artıracak eğitim, sağlık, kültür, açık ve yeşil alan gibi kentsel hizmet-donatı alanlarının getirilmesi koşuluyla- Surdışı'na taşınması düşünülebilir.

4. Kentsel hizmet-donatı alanlarının toplu ulaşım politikalarından uzak, toplu taşıma ve yaya erişiminin güç olduğu üst kademe köprü yollarının kullandığı güzergahlar üzerinde, merkez ve gelişmekte olan alt merkezleri dikkate almadan, yalnızca çok şeritli karayollarına göre dağınık ve kimliksiz yerleşmesi engellenmelidir çünkü kamusal-sosyal hizmet-donatı alanlarının madde rant beklemeden, toplumda sosyal refahı sağlamaya yönelik mekanlar/kurumlar olduğu unutulmamalıdır.

### Kaynaklar

1. Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), 2000.
2. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2008.
3. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2007.
4. Gerçek, H., Şengül, S., (2007), "İstanbul'da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yıldaki Değişimlerin Arazi Kullanımı-Ulaştırma İlişkisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi", 7. Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, s. 86.
5. Yardım, M.S., (2006), "İstanbul Tarihi Yarımada Kordonunda 2005 Yılı İçin Giriş-Çıkış Trafikinin Değerlendirilmesi", Yedinci Uluslararası İnşaat Mühendisliğinde Gelişmeler Kongresi, 11-13 Ekim 2006, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
6. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2008), İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması, 2006, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
7. Rodrigue, J.P., (2005), "Transportation and Urban Form" including Thomson's city models "<http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/ch6c2en.html>.