

Kent İçi Ulaşım Çözömlerine Yönelik Uygulama Örnekleri Üzerinden İstanbul Üst Ölçek Ulaşım ve Mekan Planlarının İrdelenmesi

Bilge Ulusay ALPAY, İclal Kaya ALTAY
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi (MSGSÜ)
Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Fındıklı 34427 – İstanbul
Tel: (212) 252 16 00 / 298
bilgealpay@gmail.com, iclalkaya@yahoo.com

Öz

Kentsel alanlardaki ulaşım sistemlerinin öngörülerini elde etmek üzere geliştirilmiş bir yöntem olan ulaşım planlaması, planlama kademelenmesi içinde sektörel planlama olup merkezi bir planlama aracıdır, öncelikle kamu yararını hedeflemektedir.

2009 yılı onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (ÇDP) plan raporunda; “İstanbul’un evrensel düzeyde taşıdığı kültürel ve doğal öz değerlerine sahip çıkılarak, ... yaşam kalitesi, erişilebilirliği ... ile dünya ölçeğinde güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmak” amaçlanmakta ve il sınırları bütününde ekonomik, sosyal ve ekolojik açıdan sürdürülebilir mekansal gelişme hedeflenmektedir. ÇDPlanı’nda “ulaşım kararlarını plan kararları ile uyumlu olarak geliştirmek ve öncelikle ... insanların ... ulaşımının sağlanması, İstanbul genelinde ... toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması” olarak adlandırılan stratejiler yer almaktadır.

2011 yılı onanlı İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP) ve plan genel hedefinin ise; “Gelecekte motorlu araç trafiğinin azaltılması, toplu taşıma altyapısının iyileştirilmesi ... ve ... daha yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulmasıdır.” olup ÇDP genel amacı ve ulaşım sektörüne ait plan hedefi ile genel anlamda örtüştüğü görölmektedir.

ÇDP ile İUAP hedef ve stratejileri doğrultusunda “Haliç Metro Geçiş Köprüsü, Boğaziçi Karayolu Tüp Geçışı (Avrasya Geçiti), Marmaray” gibi bazı kent içi ulaşım projeleri ve uygulamalarının kent gelişme planı-ulaşım planı entegrasyonu açısından tartışıldığı bu çalışmada, kavramsal temeller çerçevesinde İstanbul kent içi ulaşım çözümlerinin; sürdürülebilir mekansal gelişme ve kamu yararı gözeten, doğal ve beşeri çevreyle uyumlu yaklaşımlar açısından irdelenmesi amaçlanmıştır. Çözümlerin üst plan kararlarına entegre bir dayanak olduğu, ancak sadece politik istekleri gerçekleştirmek için bir araç ve tek yönlü bir müdahale biçimi değil, kentsel planlama ve katılım boyutuyla bütüncül yaklaşım olması gerektiği vurgulanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Kentsel gelişme ve ulaşım etkileşimi, Fiziksel çevre ve yaşam kalitesi, Bütüncül ulaşım planlaması, İstanbul’da kent içi ulaşım proje ve uygulamaları.

Giriş

Kentsel gelişme ve ulaşım etkileşim halinde, birbiri ile iç içedir, kentsel gelişme ulaşımına, ulaşım sistemi de kent planlamaya destek vermelidir. Plansız gelişen kentlerde kısa süreli ulaşım çözümleri temel sorunların başında yer almaktadır. Kentlerin mekansal gelişiminde insan odaklı değil otomobil odaklı çözümler üretilmiş, kentler yol, kavşak, köprü, viyadük vb. yapılarla şekillenmiştir. Gerek bireysel gerekse kamusal ulaşım ile ilgili tesisler, özellikle kent merkezlerinde mevcut duruma ek yoğun bir trafik yükü ortaya çıkarmıştır.

Ulaşım fonksiyonu yani motorlu özel trafiğin kentsel alanlardaki etkisine dayalı gelişmeler 70'li yıllara dayanmaktadır. Özel motorlu araçların artışı ve bilinen kentsel mekan ulaşım çatışmasını ve sorunları arttırmaktadır. Yol genişletme çalışmalarında, yeni caddelerin açılmasında örneğin; tanjant geçen yollar, şehir içi ringler ve ayrıca tramvay, metro gibi toplu taşıma bağlantılarının yapımında da kent strüktürü ve görünümü sürekli değişmektedir. Alan gereksinimi, doğrudan mekanı değiştirir. İz genişlikleri ve izlerin sayısı, kavşak noktalarının genişliği ve kurplar, ihtiyaca göre ayrılmış bisiklet yolları, alt ve üst geçitler, yeni yollar ve meydanlar çatışma halindedir. (Steierwald ve diğ.,2005) Ulaşım ile ilgili tesislere ait donatı elemanlarının pek çoğu kentsel algıyı olumsuz etkilerler. Bu elemanların her biri kentsel mekanda kontrolsüz bir "saçılma" yaratır ve mekana yük getirirler. Motorlu özel trafiğin hem kentsel çevreye hem de tarihi çevreye olumsuz etkileri ve kamusal ulaşımın da detayları kent imajına zararlı etki yapabilir. "Ulaşım ve Kent İmajı" teması izole değildir ve bir ulaşım mekanının tasarımına tarihsel geçmiş, kentsel dokuya uyum, estetik vb. unsurların dikkate alınmasıyla izin verilir.

İstanbul, son yıllarda; uygulanmış, uygulama aşamasında ve planlanmış pek çok ulaşım projesiyle gündeme oturmaktadır. Kentin sürekli artan trafik sorununa çözüm olarak getirilen bu projelere, pek çok uzman ya da halk kesiminden itiraz ve açılan davalarla karşılaşmaktadır. Geniş çaplı bu etkilere karşın söz konusu proje ve uygulamalar; ulaşım mekanlarının düzenlenmesinde; ulaşım türleri arasında denge, kullanıcıların beklentileri, kentsel yaşama getireceği yükler, kent bütününde uygulamalar, kent imajına uyum vb. açılardan bir durum değerlendirmesi olmaksızın aceleci bir tavırla devam etmekte ve onay aşamasına gelmektedir. Bu bağlamda, genel olarak bir sorunun üstesinden gelmek için aşağıdaki kentsel ulaşım yaklaşımları benimsenmelidir.

1. Ulaşım - Kent – Planlama – Çevre ve Çözümler

1.1. Ulaşım Mekanları ve Kentsel Doku

Ulaşım sorunlarının, insan tarafından planlanmış ve tasarlanmış çevre içinde çözümlenmesi gerekir. Bu süreç, çeşitli çağlarda gelişen kentsel imajın önünde saygıyı gerektirir. Planıcı ve tasarımcıların çözüm arayışlarında ulaşımı ve yol mekanlarını olumlu bir biçimde anlamlandırmaları önemlidir. Kent -veya kırsal yerleşim-, insani yaşam alanının temel alanı olarak kavranmalıdır, dolayısıyla ulaşım; yaşam kalitesinin önemli bir kısmını belirleyen bir yaşam fonksiyonudur. Ayrıca, serbest dolaşım, iletişim, hareket ve taşıma/nakil ulaşımın parametreleridir ve serbest (ya da özgür) dolaşım hakkı kentsel kalite bilinciyle sağlanmalıdır. Kentsel ulaşım planlamasının görevi; yapılanmış ve kamusal açık alan ile bu alanlar içinde yerleşmiş işlevler arasındaki değişken ilişkileri kapsar. Bunun yanı sıra, kentsel ulaşım olgusu altında tüm yerleşmeler ve hatta kırsal yerleşmeler içindeki trafik anlaşılır.

Ulaşım mekanları daha çok trafik alanlarıdır, fakat aynı zamanda dinlenme mekanı, konut çevresi, iletişim ve yaşam alanıdır, bunlar sayesinde kent yaşar. Kentin çeşitliliği yol

mekanlarında en açık biçimde sergilenir, bunların içinde trafik sadece pek çok işlevden biridir. Kamusal mekanın kalitesi kent imajının kalitesinin ölçüsüyle aynı derecededir ve ulaşım foksiyonunun kalitesiyle birlikte onaylanır. Bu bağlamda, ulaşım mekanlarının tasarlanmasında estetik bileşenler de dikkate alınmalıdır ve bütüncül disiplinlerarası bir yaklaşım gereklidir. (Steierwald ve diğ., 2005)

1.2. Bütüncül Ulaşım Planlaması

Kentsel alanlardaki ulaşım sistemlerinin gelecekteki öngörülerini elde etmek için geliştirilmiş bir yöntem olan ulaşım planlaması çerçevesinde; 1930'lu yıllarda kent içi ulaşım sisteminin bir bütün olarak ele alınması gereği üzerinde durulmaya başlanmıştır. Ulaşım olanaklarını geliştirmenin talebi arttırdığı ve sadece trafik düzenleme çalışmalarıyla sorunun çözümlenemeyeceği anlaşıldı ve yerleşme özellikleriyle kentsel hareketler arasındaki ilişkilerin belirlenmesine önem verildi. (Kılınçaslan, ve diğ., 2012)

1990'larda sürdürülebilirlik kavramı, planlamanın pek çok boyutuyla birlikte ulaşım planlamasını da etkisi altına almaya başlamıştır. (jfa.arch.metu.edu.tr)

Kent bütününde sürdürülebilir ulaşım planlaması için;

-Trafığı doğuran etkenleri bir bütün olarak sınırlandırmak; arazi kullanım planlaması ve desantralizasyon olmak üzere iki çözüm vardır, kullanımlar karmadır ve kentsel gelişme merkez ve aks sistemi üzerine oryante edilir. Bu sistem, yakın çevre kamusal taşımacılık ağı ile örtülür ve çözümler, kamusal ulaşım yararına araç türünün seçimi ve motorlaşmamış özel trafiğin bisiklet ve yayanın lehine değişimi gibi iki hamle ile yönlendirilir. Değişimler ise, hem sistemin düzeltilmesini ve hem de motorlu araçla girişin kısıtlanmasını sağlar.

-Akan ve duran trafiği kentsel yapı içinde uyumlu, dengeli dağıtmak; Kent içinde trafik oluşumunun dağıtılması yeni caddelerin açılması ve özellikle toplu ulaşım binalarının inşa edilmesi talebini artırır. Bu müdahaleler yüksek kapasiteli ana trafik yollarını kesin çözüm olarak görür, oysa ki, bisiklet yol ağları ve yaya yolları artırılmalıdır. (Kölz, 2010)

- Ulaşım alanlarını -yol mekanlarını- fiziki ve manevi değerlere göre tasarlamak; Kentsel mekan düzenlemelerinin amaçları içinde "fiziki" isteklerin yanısıra "manevi/duygusal değerler" in de yer alması sağlanmalıdır. Fiziki beklentiler objektif tanımlanır ve bunlar bilhassa ulaşım, teknik donatım, sosyal ve ekolojiye dayalı gereksinimlerdir. Yollar ve meydanlar kent ve küçük yerleşim alanlarında önemli kamusal alanlardır. Bunlar, önemli derecede yerleşimin karakteri ve çevre yaşamını biçimlendirirler. Bu mekanlar sadece ulaşım hizmet etmez, aksine farklı işlevlerden oluşan yaşamsal donatıların bir çerçevesini de oluştururlar. Bundan dolayı ulaşım mekanlarının tasarımında, yapılaşmış çevrenin oluşum süreci çok önemlidir. Yapılaşmış çevre içindeki ulaşım çözümleri şehircilik ilkeleri ile yakından bağlantılıdır. (Steierwald ve diğ., 2005) Ayrıca, turistik ve korunması gerekli tarihi alanlarda kent imajı ve peyzajının/silüetin canlandırılmasında estetiğin önemi herkes için dikkate değer bir unsurdur.

1.3. Planlama Kademelenmesi ve Ulaşım Çözümleri

Uygulama bazında önemli rol oynayan arazi kullanım planı, nazım imar planı ve uygulama imar planı olarak iki planlama kademesinde ulaşım, temel amaç ve önlemlerin en önemli kısmını oluşturur, mevcut kentsel gelişim ve kent silüeti ile ilişkilidir. Fakat müdahale biçimleri farklıdır, arazi kullanımının değişim ve gelişimi ulaşım ile bütün olarak doğal yapıya ve arazinin durumuna uygun tasarlanmalı, imar planında ise bağlayıcı nitelikte olmalıdır.

- Kentsel Gelişme Planları ve Ulaşım Planı:

Arazi kullanım planlamasında trafik ve dağılımına ilişkin ön kararlar belirlenir. Bu kararların verilmesinde; kent içi alanlarda veya yeni yerleşim alanlarında fonksiyon ayrımı, karma fonksiyonlara dönüşüm veya altyapı donatılarının eklenmesi, büyüyen bir kent strüktürü içinde yer alacak mevcut yol ağı (şebekesi), ulaşım altyapısı, aynı zamanda doğal kaynaklar ve topoğrafya önemli rol oynarlar. Ulaşım planlamasının günümüzdeki yöntemleri içinde çeşitli alternatiflerin karşılaştırılması ve bireysel kararlara dayalı sonuçların tartılmasını olanaklı kılar. Hazırlanan ulaşım konseptlerinin temelinde, gereksiz trafiği azaltmak için yolların kısaltılması ve farklı araç türlerine dağılıma yönlendirme bulunmaktadır. (Kölz, 2010)

O halde ulaşım gelişme planı, tüm kentsel planlama katmanları üzerinde merkezi bir planlama aracıdır; kentsel planlama süreci içinde, sektörel plan olarak ulaşım olgusuyla ilgili tüm alanların entegrasyonunu sağlar (kentsel gelişme ve arazi kullanım kararlarına paraleldir), politik istekleri gerçekleştirmek için ideal bir araçtır, planlama yasası ile bağlantısı yoktur, tüm ulaşım biçimlerinin (motorlu özel ulaşım, durağan trafik, yaya ve bisiklet ulaşımı) aynı derecede bir arada oluşumudur. (Steierwald ve diğ., 2005)

- Alt ölçekli Planlar ve Tasarım Boyutu:

Ulaşım planlamasının kentsel gelişme politikasına ve öncelikle arazi kullanım planlamasına entegrasyonu ile sağlanan ulaşımın yönlendirilmesinde diğer bir ara kademe ise informal yüksek elastikiyet avantajı sağlayan ara ölçekli kent planlaması olmalıdır. Semt ölçeğindeki uygulamaların ve büyük ulaşım projelerinin kentsel dokusu ile uyumu burada ortaya konur, daha sonra kent tasarımı ağırlıklı planlar üzerinde çalışılır.

Üst planlama ölçeğindeki arazi kullanım planlamasının aksine, yerel politikanın ve kamu yararına yapılan çalışmaların etkinliği bu aşamada söz konusudur. Dolayısıyla, açıklık politikasının sergilenme biçimi yardımıyla belli halk grupları (sivil toplum örgütleri) hedeflenebilir. Bu aşamanın, imar planı gibi yasal dayanağı yoktur. Tüm katılımcılar, sadece - disiplinlerarası- değil, politikacılar, halk ve dernek temsilcileri ile birlikte bir masa etrafında toplanmak zorundadır. Tasarım bileşeni bu aşamada ağırlıklıdır, görev; sadece ulaşım mühendislerinin değil, aynı zamanda kent plancılarının, tasarımcılarının ve peyzaj mimarlarınınındır.

Bu kavramsal yaklaşımların ışığında, son yıllarda ulaşım sorunlarına çözüm arayışları çerçevesinde; İstanbul kentinde gündemdeki bazı kent içi ulaşım proje ve uygulamaları kent gelişme planı - ulaşım planı entegrasyonu açısından değerlendirilmeye çalışılacaktır.

2. İstanbul Kentsel Dönüşümü Tetikleyici Bazı Ulaşım Projeleri ve Uygulamaları

İstanbul'da ulaşım çözümlerine yönelik yapılan çalışmalar, kentsel gelişimi etkileyen en önemli faktör ve kentsel dönüşümü tetikleyici ve başlıca belirleyenlerdir. Hazırlanan projeler kamuoyuyla yeterince paylaşılmadan, kamunun katılımı ve söz hakkı olmaksızın uygulanmaya çalışılmaktadır.

Nüfus yoğunluğuna bağlı olarak motorlu taşıtların artmasıyla trafik yoğunluğunun artışı ve İstanbul'un iki yakası arasındaki gidiş geliş için harcanan zamanın fazlalığı nedeniyle ulaşım sorunlarına çözümler aranmakta ve yeni ulaşım projeleri geliştirilmektedir. Bunlardan İstanbul kent bütününde özel bir konuma, insanlığın ortak mirası olan kültürel ve tarihsel değerlere ve özgün bir kentsel yapıya sahip olan Tarihi Yarımada'nın merkezi ve çevresinde yer alan, tarihi kent dokusunu ve imajını etkileyen örneklerden "Haliç Metro Geçiş Köprüsü, Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişi (Avrasya Geçiti) ve Marmaray" ele alınmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 5. Maddesi'nde tanımlanan "*her planın üst ölçekli plan ilke ve kararlarına uyma zorunluluğu vardır*" ilkesine dayanarak İstanbul Çevre Düzeni Planı (1/100.000) Raporu'nda ulaşım ve karayolu boğaz geçişleri ile ilgili değerlendirmeler doğrultusundaki hedeflerden biri "*İstanbul'un mekansal gelişimini çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik doğrultusunda kentsel işlevsel bütünleşmeyi sağlamaktır*". Bu hedefe yönelik "*ulaşım kararlarını plan kararları ile uyumlu olarak geliştirmek ve öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması, İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli ve kaliteli ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması*" stratejisi benimsenmiştir.

"Haliç Metro Geçiş Köprüsü, Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişi (Avrasya Geçiti), Marmaray" ulaşım projelerinin Çevre Düzeni Planı kararlarına uyumlu olması gerekliliğinin yanısıra, 1/5000 ölçekli İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı kararlarına da uymak zorundadır.

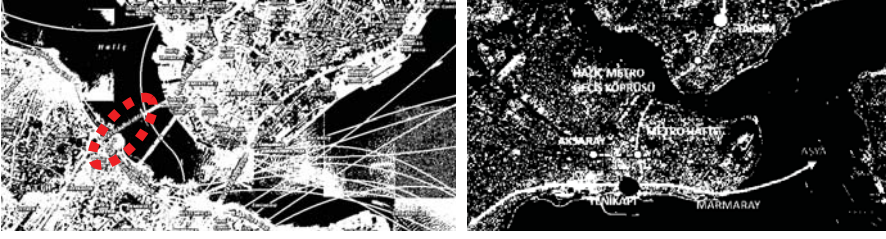
Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı'nın amacı; "*Tarihi Yarımada'nın eşsiz tarih, kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak gelecekteki gelişiminin ... var olan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenlenerek ... dünya insanının yararına sunulması*" olarak tanımlanmıştır. Bu planın ulaşım ile ilgili karar ve politikalarına baktığımızda; "*Yarımada'nın transit trafikten arındırılması, lastik tekerlekli araç trafiği yerine raylı sistemlerin tercih edilmesi, "park and ride" sistemine geçilmesi, tüp geçişin diğer raylı sistemlerle entegrasyonunun sağlanması*" olarak sıralanabilir. Ayrıca, tarihi Yarımada'nın ulaşım çözümlerindeki hedefi: "*canlılığını sürekli koruyarak, tarihi ve kentsel dokuyu gözeten, yaşayan bir kent parçası özelliğini devam ettirerek ulaşım taleplerine deniz, raylı sistem ve yaya ağırlıklı çözümler getirmek*" şeklinde olduğunu görmekteyiz.

• Haliç Metro Geçiş Köprüsü

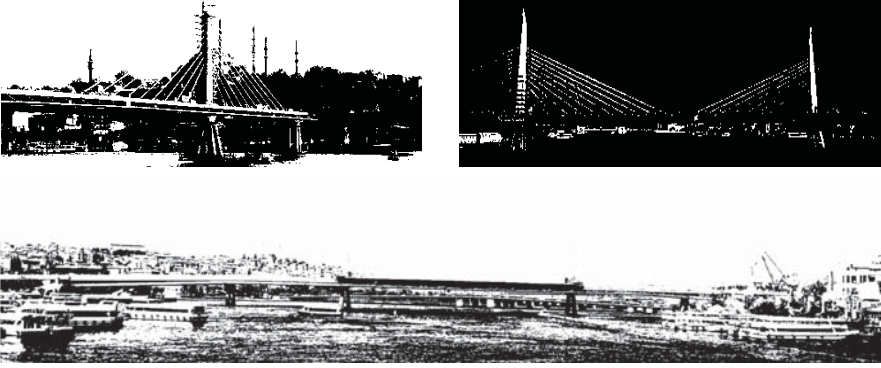
Bir dünya metropolü olan İstanbul, doğal güzelliklerinin yanısıra tarihi, arkeolojik mirası ve sosyo-kültürel yaşamıyla zengin bir kimliğe ve güçlü bir kentsel imaja sahiptir. Haliç, İstanbul kentinin fiziksel yapısının önemli bir öğesidir ve tarihi, kültürel değerlerin biçimlenmesinde önemli bir rol oynar. (<http://arkitera.com>)

Haliç Metro Geçiş Köprüsü ile ilgili projeler Koruma Kurulu'nda onaylandığı 2005 yılından beri Tarihi Yarımada silüetine vereceği etki nedeniyle tartışmalara konu olmuştur. Tartışmaların gölgesinde çalışmaları devam eden köprünün taşıyıcı kulelerinin yükseklikleri UNESCO'nun İstanbul'un Dünya Miras Listesi'nden çıkarılarak "risk altındaki dünya miras listesine" alınacağı yönündeki uyarıları üzerine yükseklik birkaç kez düşürülerek uygulamaya konulmuştur. (<http://istanbulsos.wordpress.com>)

Haliç Metro Geçiş Köprüsü, Taksim metro hattını Yenikapı'ya bağlayarak Marmaray ile entegrasyonu sağlayacak bir işleve sahip olması ve Çevre Düzeni Planı'ndaki "*ulaşım kararlarını plan kararları ile uyumlu olarak geliştirmek ve öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması, İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli ve kaliteli ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması*" (ÇDP Plan Raporu, 2009) olarak adlandırılan stratejilere, ayrıca Koruma İmar Planı'nda öngörülen "*...raylı sistemin kullanılması...*" kararlarıyla örtüşmektedir. (Şekil 1)



Şekil 1. Haliç Metro Köprüsü güzergahı. (<http://www.ibb.gov.tr>)



Şekil 2. Haliç Metro Köprüsü ve kent silüeti.

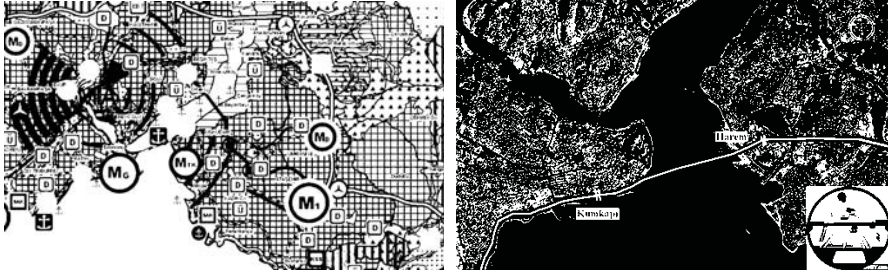
Üst ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda, “yapılaşmada mimari estetiğin ve yerel mimarinin dikkate alınmasının, kentin sahip olduğu özgün silüetin korunmasına yönelik silüet ve tasarım planlarının çalışmalarının yapılması” önemle vurgulanmıştır. Ancak söz konusu köprü; halen fiziki mekanlar arasında geçişi ve metro ulaşım bağlantısını sağlasa da Tarihi Yarımada ve Haliç bölgesinin tarihi dokusu ile bütünleşmemiştir, kente özgün silüet açısından geçmişle günümüz arasında manevi bir bağ kuramamıştır (Şekil 2).

Diğer taraftan amaç; böylesine özgün bir yapıya sahip beşeri-doğal çevre içinde, kültürel – doğal çevreyle yarışacak şekilde köprü tasarımını öne çıkarmak ve yeni bir nirengi yaratmak değil, istenen işlevsel geçişi mümkün kılacak, tarihi-kültürel çevreye uyumlu araçsal bir çözümlene arayışı olmalıydı. Dolayısıyla, kavramsal çerçevede belirtildiği üzere kent içi ulaşım planlama, proje ve tasarımları fiziki çevre kadar kültürel ve duygusal imaj üzerinde de güçlü etkileri olan yapı ve elemanlar olarak kentsel alan içinde yer almaktadırlar. Haliç raylı sistem geçiş köprüsü; İstanbul ulaşım planlama sistemi içinde bir gereklilik olarak ortaya çıkmış olmasına rağmen tasarım-proje uygulama etaplarında, master plan kararlarındaki özellikli alanlarda kültürel çevrenin, kentsel dokunun ve özgün silüetin korunması yönü gözardı edilerek tamamlanmıştır.

- **Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişi (Avrasya Geçiti)**

Kentin doğal kaynaklarına geri dönülmez tahribatlar getirecek olan 3. Köprü “müdahale”si gündemden düşmezken, diğer yandan Ulaştırma Bakanlığı'nın 2005 yılında yabancı bir şirkete yaptırdığı fizibilite çalışması ile yeni bir karayolu geçişi daha gündeme gelmiştir.

Avrasya Tüneli Projesi güzergahı, halihazır haritalar üzerine işlenmiş ve "1/5000 ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Nazım İmar Planı" ile "1/1000 ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Uygulama İmar Planı" şeklinde adlandırılarak işleme koyulmuştur. Ancak dava konusu olan bu planlar üzerinde arazi kullanım kararları bulunmayan ve kentsel bütünlükten sorumlu bir ulaşım planlaması değil, sadece tünel geçişi ve bağlantı yollarının gösterildiği bir güzergah şeması niteliği taşımaktadır. (TMMOB Ş.P.Odası 2011) (Şekil 3) 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer verilmeyen bu proje; Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'ndaki "tarihi yarımada da lastik tekerlekli araç trafiği yerine raylı sistemler tercih edilmelidir" kararı ile uyumsuzdur ve yarımadaı özel motorlu araç istilasına uğratması ihtimalini barındırmaktadır.



Şekil 3. ÇDP'nde yer almayan Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişi güzergahı.

Karayolu akımına destek verecek ve sadece Tarihi Yarımada sahil yolunun değil, aynı zamanda sahil yolu üzerindeki yerleşim alanlarının da halen yoğun olan motorlu araç kullanımını daha da arttıracak, kentlinin deniz ve sahil ile organik bağlantısını ve yaya erişimini zayıflatacaktır. Ayrıca birinci derecede ağırlığa sahip olacak sahil yolu yakın çevresi çekici unsur kazanarak yeni bir nüfus ve yapılaşma yoğunluğuna neden olacaktır. (Şekil 4) Buna dayalı egzoz gazı salınımının artışı, inşa edilecek havalandırma bacalarının olumsuz etkisi, hem kentlinin yaşam kalitesini düşürecek ve hem de fiziksel çevre estetiği açısından geriye dönülemez zararlar verecektir. (www.spoist.org)



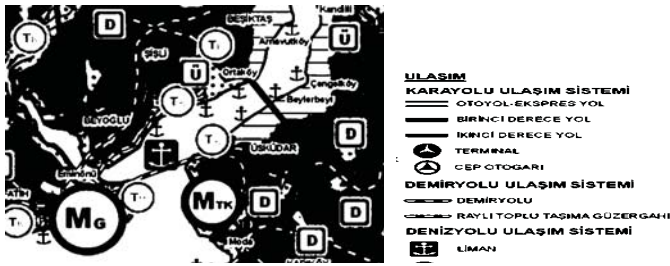
Şekil 4. Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişi (Avrasya Geçiti) Projesi ve Marmaray

Tarihi Yarımada; içinde iskan, ticaret, turistik alan veya karma kullanım işlevlerinin yer aldığı semtler ve kendi içinde gereksinimlerini karşılayan ve kendine özgü araç trafiği olan alandır. Fatih Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (KANİP); bölgenin imalat sanayiinden arındırılması, hizmet ve turizm içindeki payının artırılarak kültür kenti İstanbul içinde özgün yerinin gelecek kuşaklara bırakılmasını hedeflenmiştir. Dolayısıyla bu alan içinde, yaya ve alternatif ulaşım sistemlerine ihtiyaç bulunmakta iken transit geçiş öngören karayoluna dayalı bir ulaşım çözümünün mevcut trafik yük ve problemlerini arttıracığı düşünülmektedir. Trafik

yığılmalarının ortadan kaldırılması için dağıtıcı yolların da semtin içinden geçen değil, çevresinden geçecek biçimde planlanması gerekmektedir. Ancak böylece bölgenin kimlik ve bütünlüğü sağlanmış olacaktır. Oysa ki, parçalı bir çözüm olan Avrasya Tüneli Projesinin plan bütünlüğünde bir değerlendirmesi yapılmamış ve ana ulaşım sistemi içinde toplayıcı, dağıtıcı yollar ile entegrasyonu sağlanmamıştır.

- **Marmaray Tüp Geçişi ve Çevreye Etkisi**

İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarını İstanbul Boğazı altından geçen bir tüp tünelle birleştiren ve İstanbul'un kentsel altyapısının dönüm noktası olarak görülen (Seger und Palencsar, 2006) İstanbul Boğaziçi tüp geçişi-Marmaray uygulamasıdır (<http://www.marmaray.com>). Üsküdar ile Yenikapı arasında gerçekleştirilmiş bulunan Marmaray, İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda boğaz geçişi güzergahı olarak ulaşım başlığı altında demiryolu lejantında görülmektedir. (Şekil 5)



Şekil 5. ÇDP ve ulaşım ile ilgili kısmın lejantı.

Marmaray uygulaması üst ölçekli plana uygun ve plandaki raylı sistemlerin geliştirilmesi kararını destekler biçimdedir. Ancak kent dokusuna ve özellikle tarihsel geçmişe sahip anıt eserlerin yer aldığı özellikli bölgelerde Üsküdar ve Sirkeci istasyon çıkış noktalarında gereken hassasiyet göz ardı edilmiş, yeni ulaşım tesisleri ve yapıları ile kentsel yapıya ve siltete olumsuz müdahaleler getirmiş, söz konusu tarihi kimliğe sahip Üsküdar ve Sirkeci meydanları yoğun bir transit trafik baskısı altında kalmıştır. Üsküdar Meydanı, metrodan çıkış yapıları ve havalandırma bacaları ile tarihsel meydan görüntüsünü ve estetiğini yitirmiştir. (Şekil 6)



Şekil 6. Metro çıkış yapıları ve havalandırma bacaları ile Üsküdar Meydanı.

İstanbul metropol ölçeğinde sürdürülebilir ulaşım sistemi açısından toplu taşıma öncelikli çözümlere yönelik önemli bir proje olarak geliştirilen Marmaray'ın tamamlanması ve getireceği etkilerin değerlendirilmesi yapılmadan Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişi (Avrasya Geçiti) Projesi ile taşıt geçişinin projelendirilmesi, toplu taşımacılık yönünden kazanım ve teşviklerin öneminin azaltılmış olacağını göstermektedir. Öte yandan tüp ve karayolu başlangıç ve bitiş noktalarının İstanbul kentinin tarihi-kültürel açıdan özellikli yerleşim ve sit alanları içinde olması bu tür ulaşım projelerinde koruma ve sürdürülebilirlik yönünden daha fazla duyarlılık gerektirmektedir.

Sonuç ve Değerlendirme

Kentsel ulaşım sistemleri çözümlerinde disiplinlerarası yaklaşımlar ve çalışmalar teşvik edilmelidir. İyi bir tasarım mevcuta daha fazla ekonomik yük getirmez, sınırlı bir bütçe ile kentsel çevreye uygun ve dengeli ulaşım mekanları yaratılabilir.

Ulaşım ve kent dokusu - imajı, İstanbul kentinde gündemde olan projelerde birbiriyle entegre olamamış, birbirinden izole kavramlardır. Yapılan çalışmalar fiziki mekanlar arasında geçişi ve ulaşım bağlantısını sağlasa da mevcut kentsel doku ile bütünleşmemiş, manevi beklentileri karşılayamamıştır. Oysa ki, kent imgesi yüzyıllar boyunca gelişen kentsel yapının üzerine kurulan uzun süreli kalitedir. Bu kaliteyi korumak ve sürdürmek için Ulaşım Planlaması'nda, yeterli şeffaflık ve halkla uyumlu ilişkiler ve yerel politika eşliğinde geliştirilecek yöntemlere ihtiyaç vardır. Ulaşım projelerinin başarısı; mevcut yasal planları tamamlayıcı nitelikte hazırlanacak bir alt ölçekli planlarda tutarlı bir tasarım konsepti ve aynı zamanda bu konseptin kamuoyunca onayı ile artabilir.

İyi bir kentsel ulaşım konsepti için ulaşım planlaması, ulaşım proje ve uygulamaları; kentsel gelişme konseptine ve üst plan kararlarına entegre bir dayanak olmalıdır. O halde, kentsel gelişime entegrasyon sürecinde ulaşım olgusu; sadece politik istekleri gerçekleştirmek için ideal bir araç, tek yönlü bir müdahale biçimi değil, tüm kentsel planlama ve katılım boyutuyla bütüncül yaklaşımdır.

Sürdürülebilir kentsel ulaşım kriterleri içinde motorlu araç trafik girişini tarihi kent merkezlerinde ve konut alanlarında sınırlandırmak, bu bölgelerde transit trafik geçişini engellemek, raylı toplu taşıma sistemlerine ağırlık vermek, akan ve duran trafiği kentsel yapı içinde uyumlu, dengeli dağıtmak, ulaşım mekanlarını fiziki ve manevi değerlere göre tasarlamak sayılabilir. Bu çalışmada, örnek olarak seçilen Haliç Metro Geçiş Köprüsü ve Marmaray uygulamaları ile raylı sistem bağlantısı kısmen sağlanmakta, ancak Boğaziçi Karayolu Tüp Geçiş Projesinin gerçekleşmesi halinde Tarihi Yarımada'da motorlu araç girişinin sınırlandırılmasının aksine yoğun bir transit trafik artışı ve baskısı yaşanacağı ortadadır. Bu çözüm kentsel yapının özellikleri ve sürdürülebilir ulaşım ilkeleri ile bağdaşmayacaktır.

Kaynaklar

Kılınçaslan T., Elker C., Sutcliffe E.B., (2012) Kentsel Ulaşım, İstanbul, s.179

Kölz G., (2010) Stadtverkehr, Lehrbausteine Staedtebau, Universitaet, Stuttgart, s.231

Sege M., Palencsar F., (2006) İstanbul Metropole zwischen den Kontinenten, Berlin, Stuttgart, s.186

Steierwald G., Künne H. D., W. Vogt. (2005) Stadtverkehrsplanung - Grundlagen, Methoden, Auflage, Berlin-Heidelberg, s.433-435

1/5000 ölçekli İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi (2011) Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu, İstanbul

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu Yedinci Bölüm, Plan Kararları ve Gerekçeleri, (2009) İstanbul

[www.spoist.org/dokuman/kitaplar/Avrasya Tuneli_Raporu](http://www.spoist.org/dokuman/kitaplar/Avrasya_Tuneli_Raporu) (erişim tarihi: 15.02.2015)

[http://istanbulstos.wordpress.com/halic-metro-gecis-projesi -hakkinda](http://istanbulstos.wordpress.com/halic-metro-gecis-projesi-hakkinda) (erişim tarihi: 15.02.2015)

<http://www.ibb.gov.tr> (erişim tarihi:10.02.2015)

<http://tr.wikipedia.org> (erişim tarihi: 18.02.2015)

<http://arkitera.com> (erişim tarihi: 10.02.2015)

<http://www.marmaray.com/turkish/tecnic.html> (erişim tarihi:19.02.2015)

http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/2008/cilt25/sayi_2 (erişim tarihi:27.02.2015)