

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

128699

TARİHİ YARIMADA'DA ULAŞIM KADEMELENMESİ

Y.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Şehir ve Bölge Plancısı Hüseyin Kubilay Salihvatandaş

FBE Şehir Planlama Anabilim Dalı Şehir Planlama Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Hüseyin CENGİZ

İSTANBUL, 2002

128698

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

TARİHİ YARIMADA'DA ULAŞIM KADEMELENMESİ

**TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

Şehir ve Bölge Plancısı Hüseyin Kubilay Salihvatandaş

FBE Şehir Planlama Anabilim Dalı Şehir Planlama Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Hüseyin CENGİZ

Prof. Dr. Hüseyin CENGİZ

Prof. Dr. Zekiye YENİER

Prof. Dr. Zekiye YENİER

Prof. Dr. Aydın EREL

Prof. Dr. Aydın EREL

İSTANBUL, 2002

128699
**TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
ÇİZELGE LİSTESİ.....	vi
ÖNSÖZ.....	vii
ÖZET.....	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ	1
2. KENTSEL ALANLARDA ULAŞIM KADEMELENMESİ	2
2.1 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 1)	2
2.1.1 Şehirlerarası Yollar (Bölgesel ve Metropoliten Bağlantısını Sağlar.)	2
2.1.2 Hız Yolları (Metropoliten ve Kentsel Bağlantıları Sağlar.)	2
2.1.3 Ana Yollar (Kentsel Alan Boyunca Uzanan Yollar.)	2
2.1.4 İkinci Yollar (Kentsel Alan Boyunca Ana Besleyici Yollar.)	3
2.1.5 Toplayıcı Yollar (Kentsel Alan Boyunca Toplayıcı Yollar.)	3
2.1.6 Yerel Yollar (Kentsel Alan Boyunca Servis Yolları.)	3
2.1.7 Çıkılmaz Yollar	3
2.1.8 Yaya Yolları	4
2.2 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 2)	4
2.2.1 Genel Trafik Yolları.....	6
2.2.2 İmar Bölgesi Yolları	6
2.2.3 Genel Standartlara Göre Yol Ayrımı	6
2.2.3.1 Transit Yollar.....	6
2.2.3.2 Çevre Yolları	6
2.2.3.3 Bölge Bağlantı Yolları	6
2.2.3.4 Bölge İçi Toplayıcı Yollar.....	6
2.2.3.5 Bölge İçi Yollar	7
2.2.3.6 Bisiklet Yolları	7
2.3 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 3)	7
2.3.1 Uzak Trafik Yollar (Şehirlerarası Yol, Devlet Yolu)	7
2.3.2 Radyal Yollar (Variant-Tanjant)	8
2.3.3 Ring Yolları.....	9
2.3.4 Ana Caddeler.....	10
2.3.5 Tahrif Yolları.....	10
2.3.6 İrtibat Yolları.....	10
2.3.7 Yaya ve Hizmet Yolları	11
2.4 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 4)	12
2.4.1 Ana Trafik Yolları	12
2.4.2 İrtibat Caddeleri Ve İrtibat Yolları	12
2.5 Tarihi Yarımada Yol Kademelenmesi	13
3. ULAŞIM TARİHSEL GELİŞİMİNİN İRDELENMESİ.....	15

3.1	İstanbul Metropoliten Alanında Ulaşımın Tarihsel Gelişimi ve Ulaşım Yüzeylerinin Çeşitlenmesi	15
3.1.1	İstanbul Metropoliten Alanında Ulaşımın Tarihsel Gelişim Kronolojisi	15
3.2	Tarihi Yarımada Ulaşım Tarihsel Gelişimi ve Ulaşım Yüzeylerinin Çeşitlenmesi	25
3.2.1	Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi.....	36
3.2.2	Tarihi Yarımada' Da Ulaşımın Tarihsel Gelişimi İçinde Yer Alan Büyük Projeler.....	63
3.2.2.1	Bir Bütün Olarak Düşünülen Kent :Von Moltke Planı	63
3.2.2.2	Bir Metropol Alanın Tanımlanması:Arnodin'in Çevre Yolu.....	65
3.2.2.3	Beaux-Arts Plancılığı:Bouvard'ın Bulvarları.....	67
3.2.2.4	Hippodrom (At Meydanı).....	68
3.2.2.5	Beyazıt Meydanı.....	70
3.2.2.6	Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı	71
4.	TARİHİ YARIMADA ULAŞIM KADEMELENMESİNİN İNCELENMESİ....	75
4.1	Tarihi Yarımada Arazi Kullanımı ve Ulaşım Yüzeyleri İle İlişkileri.....	75
4.2	Tarihi Yarımada Ulaşılabilirlik ve Karakter Bölgelemesi	78
4.2.1	Eminönü	79
4.2.1.1	I.Bölge.....	79
4.2.1.2	2. Bölge	79
4.2.1.3	3. Bölge	80
4.2.1.4	4.Bölge	80
4.2.1.5	5.Bölge	81
4.2.2	Fatih İlçesi	81
4.2.2.1	B Bölgesi.....	81
4.2.2.2	C Bölgesi.....	81
4.2.2.3	D Bölgesi.....	82
4.3	Tarihi Yarımada Ulaşım Sistemlerinin İncelenmesi ve Ulaşım Kademelenmesi	82
4.3.1	Uzak Trafik Yolları.....	82
4.3.2	Ana Caddeler	82
4.3.3	Tahrif Yolları - Caddeler.....	93
4.3.4	İrtibat Yolları - Sokaklar	94
4.3.5	Servis Yolları.....	94
4.3.6	Yaya Yolları	94
5.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	95
5.1	Eminönü	97
5.1.1	I.Bölge.....	97
5.1.2	II.Bölge.....	97
5.1.3	III. Bölge	98
5.1.4	IV.Bölge	99
5.1.5	V.Bölge	99
	KAYNAKLAR.....	101
	EKLER.....	102
	Ek 1 Tarihi Yarımada Arazi Kullanışı	103
	Ek 2 Tarihi Yarımada Arazi Kullanış Değerleri.....	104
	Ek 3 Tarihi Yarımada Arazi Kullanım ve Ulaşım İlişkileri	105

Ek 4 Tarihi Yarımada Ulaşım Sistemleri Sentezi.....	106
Ek 5 Tarihi Yarımada Karayolu Ulaşım Sistemi.....	106
Ek 6 Tarihi Yarımada Deniz Ulaşımı.....	107
Ek 7 Raylı Ulaşım Sistemleri	107
Ek 8 Tarihi Yarımada Bölgelemesi.....	108
Ek 9 Tarihi Yarımada Deniz Ulaşımı.....	108
Ek 10 Tarihi Yarımada Ulaşım Kademelenmesi	109
Ek 11 Tarihi Yarımada Raylı Sistemler	109
ÖZGEÇMİŞ.....	110



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Züriç şehrindeki yol şebekesi.....	8
Şekil 2.2 Demiryolu ve Devletiyolu ile bağlantılı bir yerleşmede (A)	10
Şekil 2.3 Yaya ve hizmet yolları.....	11
Şekil 3.1. Yeni Camii Önü (Valide Camii) Grelat Gravürü – 1680	41
Şekil 3.2. Divan Yolu.....	41
Şekil 3.3. Deniz Ulaşımı - Kayıklar	42
Şekil 3.4., Eminönü ve Çevresi Deniz Ulaşımı	42
Şekil 3.5. Deniz Ulaşımı	43
Şekil 3.6. Eminönü ve Çevresi Deniz Ulaşımı	43
Şekil 3.7 Ayasofya	44
Şekil 3.8 Beyazıt Meydanı	44
Şekil 3.9 Deniz Ulaşımı - Kayıklar.....	45
Şekil 3.10 Galata Köprüsü.....	46
Şekil 3.11 Galata Köprüsü.....	46
Şekil 3.12 Rüstem Bey'in Tek Raylı Tramvay Projesi.....	47
Şekil 3.13 Galata Köprüleri Araç Trafığı.....	47
Şekil 3.14 Galata Köprüsü.....	48
Şekil 3.15 Galata Köprüsü.....	48
Şekil 3.16 Bouvard'ın Yeni Galata Köprüsü Önerisi - 1902	49
Şekil 3.17 1864 – 1907 nizamnamelerinde görülen tramvay hatları	49
Şekil 3.18 Çemberlitaş	50
Şekil 3.19 Galata Köprüsü Tramvay Hattı	50
Şekil 3.20 Şirketi Hayriye Vapurları.....	51
Şekil 3.21 Galata Köprüleri Yanyana (1836 köprüsü – 1912 köprüsü).....	52
Şekil 3.22 Şirketi Hayriye Vapurları.....	53
Şekil 3.23 Tramvay Hattı	54
Şekil 3.24 İmar Hareketleri Unkapanı – Eminönü Arası Sahil Yolu Düzenlenmesi.....	55
Şekil 3.25 Vatan ve Millet Caddeleri Kavşağı	56
Şekil 3.26 Sirkeci – Harem Arabalı Vapur İskelesi	57
Şekil 3.27 Otobüsler ile topluulaşım.....	58
Şekil 3.28 Araç Trafığından Görünüm.....	59
Şekil 3.29 Hızlı Tramvay	60
Şekil 3.30 Galata Köprüleri Yanyana (1912 köprüsü – 1992 köprüsü).....	61
Şekil 3.31 Galata Köprüleri Yanyana (1912 köprüsü – 1992 köprüsü).....	62
Şekil 4.1 Millet Caddesi	83
Şekil 4.2. Sahil Yolu Yedikule Çıkışı	84
Şekil 4.3. Atatürk Bulvarı.....	84
Şekil 4.4 Millet Caddesi - Silivrikapı Bağlantısı	85
Şekil 4.5 Deniz Ulaşımı	86
Şekil 4.6 Hafif Metro Millet Caddesi.....	88
Şekil 4.7 Hafif Metro Millet Caddesi.....	89
Şekil 4.8 Hafif Metro Millet Caddesi.....	89
Şekil 4.9 Hafif Metro Eminönü Meydanı.....	90
Şekil 4.10 Marmara Sahili boyunca Kennedy Caddesi.....	90

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 3.1 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1825-1830)	41
Çizelge 3.2 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1825-1830)	42
Çizelge 3.3 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1825-1830)	43
Çizelge 3.4 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1830-1840)	44
Çizelge 3.5 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1830-1840)	45
Çizelge 3.6 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1850-1865)	46
Çizelge 3.7 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1865-1875)	47
Çizelge 3.8 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1875-1880)	48
Çizelge 3.9 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1900-1910)	49
Çizelge 3.10 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1900-1910)	50
Çizelge 3.11 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1910-1915)	51
Çizelge 3.12 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1910-1915)	52
Çizelge 3.13 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1920-1930)	53
Çizelge 3.14 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1930-1940)	54
Çizelge 3.15 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1940-1950)	55
Çizelge 3.16 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1950-1960)	56
Çizelge 3.17 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1960-1970)	57
Çizelge 3.18 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1970-1980)	58
Çizelge 3.19 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1970-1980)	59
Çizelge 3.20 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1980-1990)	60
Çizelge 3.21 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1990-2000)	61
Çizelge 3.22 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1990-2000)	62
Çizelge 4.1 Deniz Ulaşımı.....	86
Çizelge 4.2 Sirkeci – Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Yarımada İstasyonları.....	87
Çizelge 4.3 Eminönü İlçesi'nde Mahallelere Göre Park Kapasiteleri ve Yolüstü Park Yapan Araç Sayıları.....	91
Çizelge 4.4 Fatih İlçesi'nde Mahallelere Göre Park Kapasiteleri	92
Çizelge 4.5 Fatih İlçesi'nde Bazı Mahallelerdeki Park Kapasiteleri ve Yolüstü Park Yapan Araç Sayıları.....	93

ÖNSÖZ

Önemini gerek coğrafi konumu gerekse tarihi geçmişinden alan İstanbul yüzyıllar boyunca siyasal ve ekonomik kararların alındığı merkezlerden biri olmuştur. Antik dönemde en büyük Pagan İmparatorluğu'nun başkenti, Ortaçağda ilk Hristiyan İmparatorluğunun kurulma yeri olan ve İslam Devletinin başkenti olarak yeni çağa giren İstanbul bu çok renkliliğin izlerini günümüze kadar taşıyan ve evrenselliğini buradan alan şehirdir.

Her dönemde şehrin merkezi konumunda olan Tarihi Yarımada gerek metropoliten alan içindeki yeri gerekse barındırdığı fonksiyonlar açısından bugün de 1. derece merkez olma özelliğini korumaktadır.

Tarihi Yarımada'da konuşlanmış olan fonksiyonlar ve aralarındaki yoğun ilişkiler ulaşımın çok çeşitli hale gelmesine neden olmuştur. Ulaşım yüzeylerindeki çeşitlenmeler kademelenme sorununu da beraberinde getirmiştir.

“Tarihi Yarımada'da ulaşım kademelenmesi” konulu tez çalışmasında ulaşımın tarihsel süreç içindeki gelişimi ve günümüzdeki ulaşım kademelenmesi irdelenmiştir. Bu çalışmalar sırasında ortaya çıkan teknik konular ulaşımı oluşturan öğelere kuramsal yaklaşımlar başlığı altında incelenmiştir.

Tezin inceleme ve bilgi toplama aşamasından yazılı hale getirilinceye kadar geçen süreçte her konuda yardımlarını esirgemeyen tez hocam Prof. Dr. Hüseyin Cengiz' e, Tez Jüri Üyelerim Prof.Dr. Zekiye Yenen'e, Prof.Dr.Aydın Erel'e, aileme, İBŞB Ulaşım Planlama Müdürlüğü' ne, çalışma arkadaşlarım Mat.Müh. Hülya Keleş, Ş.Plancısı İsmail Çakal'a, Y.Ş.Plancısı Mehmet Kaya'ya, Y.Ş.Plancısı Gülayşe Kara'ya, stajyerlerimiz Safer Akyol ve Yasemin Tuna'ya ve can dostlarım Güngör Kula, Salih Saim Kaya ve Şule Ölçer'e teşekkürler.

ÖZET

“Her ne kadar başka kentlerin de yönetsel dönemleri varsa ve zamanla yıpranmışlarsa da, bunlardan yalnızca Konstantinopolis bir tür ölümsüzlüğü hak etmiştir ve insanlar buraya yerleşmek ya da yeniden inşa etmek üzere var oldukları sürece bir kent olarak yaşamaya devam edecektir.”Pierre Gilles

Önemini gerek coğrafi konumundan gerekse tarihi geçmişinden alan İstanbul, yüzyıllar boyunca siyasal ve ekonomik kararların alındığı dünyanın sayılı merkezlerinden biri olmuştur.

Tarihi Yarımada geçmişle bugünün bir arada yaşandığı, şehrsel fonksiyonları bünyesinde barındıran birinci derece merkez olma konumunu bugünde korumaktadır.

Fonksiyon yüzeylerinin yoğun sirkülasyona sahip olması ve bu yüzeyler arası ilişkiler ulaşım fonksiyonunu en önemli fonksiyon haline getirmiştir.

Tarihi Yarımada Ulaşım Kademelenmesinin İrdelenmesi başlıklı bu tezde Tarihi Yarımada'nın ulaşımının tarihsel süreç içindeki gelişimi ve günümüzde en önemli sorun teşkil eden ulaşım kademelenmesi incelenmiştir.

Ulaşım kademelenmesinin incelenmesi teknik bazda birçok konuyu da beraberinde getirmiştir.

Birinci bölüm giriş bölümünden oluşmaktadır.

İkinci bölümde, ulaşım kademelenmesini oluşturan kriterlerin incelenmesi ve seçilen model örneklerinin irdelenmesi konusu ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde tarihsel süreç içinde ulaşım kademelenmesinin gelişimi Metropoliten alan ve Tarihi Yarımada özelinde ele alınmıştır. Tarihsel süreç kronolojisi çıkarılmıştır.

Dördüncü bölümde Tarihi yarımada ulaşım kademelenmesini kriterlerinin irdelenmesi ve ulaşım yüzeylerini kademelenmesinin incelenmesi ele alınmıştır.

Tezin sonuç ve öneriler kısmı son aşamayı oluşturmaktadır. Bu bölümde gerek teknik gerekse fiziksel bazda Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesinin bugünkü durumunun iyileştirilmesi amaçlı sonuçlar ve öneriler ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler : Tarihi Yarımada, Ulaşım Kademelenmesi, Raylı Sistemler, Deniz

Ulaşımı, Kara Ulaşımı

ABSTRACT

Istanbul is a very important city through the history because of its geographic location and its historical past. During the years, the city was a capital of commerce and politics.

Historical Peninsula is the first and most important centre of the city. Different functions concentrated are here and these functions deusified parallel to the importance of the city.

Today Circulation is the most important problem in the Historical Peninsula due to the intensification of relations among several centers

This thesis, namely “Trasnportation Hierarchy the Historical Peninsula” , aimed the examination of the transportation systems in the city and the area throughout the history and the situation today.

- Since this is a compreheuside work,
- Development of transportation system in İstanbul
- The elements of circulation systems

Several approaches to transportation through the planning history of İstanbul are studied.

Historical Peninsula, being the main focus of the thesis, is examined also not only by the kinds of transportation, but the relations between focal points and transportation possibilities and also the potentials due to better solutions in that historical center.Finally some suggestions and provisions for the rehabilitation of transportation in the historical peninsula takes place.

Key Words : Historical Peninsula, Transportation Hierarchy, Railway Transportation, Sea Transportation, Motorway Transportation

1. GİRİŞ

TEZİN KONUSU :

İstanbul Metropoliten Alanı'nın geçmişten günümüze merkezi konumunda olan Tarihi Yarımada'nın barındırdığı fonksiyonlar gözönüne alındığında önemli bir kullanıcı, yapı ve araç yoğunluğu ortaya çıkmaktadır.

Bu yoğun yaya ve taşıt trafiğinin fonksiyon yüzeyleri arasındaki aktarımı ulaşım sorununu ortaya çıkarmıştır.

Tez süresince ilk yerleşiminden bugüne Tarihi Yarımada ulaşımın sistemi incelenecek, "Tarihi Yarımada'da ulaşım kademelenmesi" konusunda bir sonuca ulaşılabilecektir.

AMAÇ :

"Tarihi Yarımada'da Ulaşım Kademelenmesi" konulu tezin amacı; Tarihi Yarımada'nın geçmişten bugüne ulaşım sisteminin incelenmesi, Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesi ve ulaşım yüzeylerinin yer aldığı kademelerin tespitidir.

YÖNTEM :

Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesinin irdelenmesi çalışmasında birinci bölümde giriş: tezin konusu, amaç, yöntem ve özet çalışmaları incelenmiştir.

İkinci bölümde, ulaşım kademelenmesini oluşturan kriterlerin incelenmesi ve seçilen model örneklerinin irdelenmesi konusu ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde tarihsel süreç içinde ulaşım kademelenmesinin gelişimi Metropoliten alan ve Tarihi Yarımada özelinde ele alınmıştır. Tarihsel süreç kronolojisi çıkarılmıştır.

Dördüncü bölümde Tarihi yarımada ulaşım kademelenmesini kriterlerinin irdelenmesi ve ulaşım yüzeylerini kademelenmesinin incelenmesi arazi kullanım özellikleri, ulaşılabilirlik bölgelemesi ile ele alınmıştır.

Tezin sonuç ve öneriler kısmı son aşamayı oluşturmaktadır. Bu bölümde gerek teknik gerekse fiziksel bazda Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesinin bugünkü durumunun iyileştirilmesi amaçlı sonuçlar ve öneriler ortaya konmuştur.

2. KENTSEL ALANLARDA ULAŞIM KADEMELENMESİ

2.1 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 1)

2.1.1 Şehirlerarası Yollar (Bölgesel ve Metropoliten Bağlantısını Sağlar.)

İşlevi ve tasarım özellikleri; bölgesel ve metropoliten süreklilik sağlanır.Ulaşılabilirlik sınırlı olup otoyollarda durmak yasaktır.

Genişlik; 60 – 90 m, her iz için 3.6 m yolun her iki tarafında 2.5 – 3m ve refüj için 2.5 – 18 m ayrılır.

Maksimum eğim % 3 olarak belirlenmiştir.

Yoğun peyzaj çalışması, servis yolları, servis yolları olmadığı zamanlarda binaların geriye çekilmesi gerektirir. (Ersoy . 1994)

2.1.2 Hız Yolları (Metropoliten ve Kentsel Bağlantıları Sağlar.)

İşlevi ve tasarım özellikleri; metropoliten ve kentsel süreklilik sağlar Ulaşılabilirlik sınırlıdır ve büyük kesişme noktalarında sinyalizasyon gerekir.Yol boyunca park yapmak yasaktır.

Genişlik; 60 – 75 m ,her iz için 3.6 m, yolun her iki tarafından 2.5 – 3 m refüj için 2.5 – 9 m ayrılır. Kaldırım genişliği değişir.

Yoğun peyzaj çalışması, servis yolları, servis yolları olmadığı zamanlarda binaların geriye çekilmesi gerektirir. (Ersoy . 1994)

2.1.3 Ana Yollar (Kentsel Alan Boyunca Uzanan Yollar.)

İşlevi ve tasarım özellikleri; kentsel alan boyunca süreklilik sağlar.

Genellikle komşuluk birimleri için sınır oluşturur. Park genellikle yasaklanmıştır ve kesişim noktaları önemsizdir.

Genişlik; 36.5 – 46 m, kaldırım 4 m, park ve orta şerit için maksimum 26 m ayrılır.

Maksimum eğim % 4 olarak belirlenmiştir.

Kentsel alanda 1.5 m genişliğinde yürüme şeridi, 1.5 – 3 m genişliğinde şerit ve binaların geriye çekme mesafesi olarak 9 m gerekir. (Ersoy . 1994)

2.1.4 İkinci Yollar (Kentsel Alan Boyunca Ana Besleyici Yollar.)

Ana besleyici yollar, gereksinim duyulan yerlerde sinyalizasyon, yol kenarlarında dur işaretleri. Bazen komşuluk birimleri için sınır oluşturacak biçimde tasarım.

Genişlik; 24 m Kaldırım 1.8 m

Maksimum eğim % 5 olarak belirlenmiştir.

1.5 m genişliğinde ayrı yürüme şeridi ve bunların arasında yeşillendirilmiş şerit 1.5 – 3 m kaldırım ve yeterli bina için çekme mesafesi 9 m gerekir. (Ersoy . 1994)

2.1.5 Toplayıcı Yollar (Kentsel Alan Boyunca Toplayıcı Yollar.)

İşlevi ve tasarım özellikleri; yolun iki yanında dur işaretleri

Genişlik; 19.5 m kaldırım 13 m (0.6 – 3.6 m trafik izleri, 0.6 –3 m park izleri)

Maksimum eğim % 5 olarak belirlenmiştir.

En azından 1.2 m genişliğinde ayrı yürüme şeridi gerektirir. Yeşillendirilmiş iz ve binalar için ön mesafesi 9 m istenir. (Ersoy . 1994)

2.1.6 Yerel Yollar (Kentsel Alan Boyunca Servis Yolları.)

İşlevi ve tasarım özellikleri; konut alanlarında yer alan yollardır.

Genişlik 15 m, kaldırım parkın iz verdiği yerlerde 11 m

Maksimum eğim % 6 olarak belirlenmiştir.

Konut yoğunluğunun 2,4 birim / ha daha fazla olduğu alanlarda 1. m yürüme şeritleri bırakılmalıdır. (Ersoy . 1994)

2.1.7 Çıkma Yollar

İşlevi ve tasarım özellikleri; bir araç manevra alanı ile sona eren salt bir ucu açık yollar.

Genişlik 15 m 27 m manevra alanı , kaldırım 9 – 11 m 23 m manevra alanı

Maksimum eğim % 5 olarak belirlenmiştir.

Maksimum çıkma sokak uzunluğu 152 m olmalıdır.

2.1.8 Yaya Yolları

Genellikle yaya kaldırımları için genellikle 0.9 m uygun bir birim ya da iz olarak görülür. Böylece oldukça yoğun bir yaya trafiğinin olduğu yerlerde 1.8 m bir kaldırım için uygun asgari genişliktir. Bu genişlik iki çocuk arabasının rahatça birbirlerini geçmelerine yetecek büyüklüktedir.

Yaya trafiğinin yoğun olduğu yerlerde, genişlik arttırılmalıdır. Yaya kaldırımlarının yeterince kullanılmadığı yerlerde genişlik 0.9 m ye indirilebilir. Bu kullanılmayan kısımları çıkardıktan sonra, yaya kaldırımlarının her 0.6 m si rahatça dakikada 30 yayanın geçmesine olanak verir. Ancak akış dakikada 30 yaya dan daha fazla ise bir sıkışıklık belirecektir.

2.2 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 2)

Öncelikle, ulaşım etüdlerine varılmak istenen amaçların bilinmesinde yarar görülmektedir. Bunlar ; “Kişi ve eşyanın hareketliliğini maksimize etmek, bu sağlanırken ;

- Seyahat süresini kısaltmak,
- Seyahat ücretlerini azaltmak,
- Sistemin kapasite yönünden uygunluğunu sağlamak,
- Sistemin güvenilirliğini sağlamak

gibi sayısal değerlendirilmesi yapılabilecek amaçlar ile kentin geliştirilmesi tasarlanırken,

- İstihdam, sağlık, eğitim, alışveriş v.b. uygun bir erişebilirliğin sağlanması
- Arazi kullanımı – ulaşım ilişkilerinin daha uygun olacak yönde teşvik edilmesi,
- Aynı yöre içinde yer almakla beraber, birbirinden uzak mesafelerde oluşmuş, yerleşim birimleri arasındaki kopukluğun minimize edilmesi,
- Gürültünün ve hava kirlenmesinin minimize edilmesi gibi amaçlardır.

Diğer yandan, kent yol ağı planlamasında şu ilkelerin bilinmesi gerekli görülmektedir:

- a) Yolların, işlevlerine ve trafik değerlerine göre (plancının etüd ve gözlemlerine dayanan) kademelendirme esasına uymak.
- b) Önemli yollarda kavşak aralığını arttırıp, sayısını azaltarak, seçilen yol profillerinin (gabarilerinin) kapasitelerini maksimum kullanmak, akım sürekliliğini

sağlamak,

- c) Önemli kesişmelerde, trafik değerlerinin maksimuma ulaşacağı varsayımı ile önerilen kavşaklar için yeterli alanları ayırmak,
- d) Trafik akımında, sol dönüşleri minimize edecek yol sistemini seçmek amacıyla, belirli yerleşmeleri içine alan ringler oluşturmak,
- e) Önemli akslara paralel (önceden tahmin edilemeyen gelişmeleri karşılamak amacıyla yönelik) toplayıcı nitelikli yollar geliştirmek,
- f) Duran trafiği, hareketli trafikle birlikte etüd ederek, hareketli trafik için ayrılmış yollarda trafik şeritlerinin park yeri gibi kullanılmasını, dolayısıyla yol kapasitelerinin düşmesini önleyerek, akım kolaylığı sağlamak,
- g) Kamu ulaşımının (otobüs, trolleybüs, tramvay ve metro gibi) geliştirilmesi gözönünde tutularak bu hareketler için gerekli yönleri belirlemek, yol gabarilerini bu gelişmeye olanak verecek şekilde seçmek,
- h) Bölgeler arası ulaşımı kolaylaştırmak amacı ile çevre yolları geliştirmek,
- i) Varsa transit trafiği yerleşim bölgelerinden uzak tutmak,
- j) Transit yollardan kente giren ve çıkan trafiği taşıyan yolları güzergah ve standartlarını, yerel trafiği ve yerleşik alanları rahatsız etmeyecek şekilde seçmek,
- k) Kentin yayalara ait olduğu ilkesi ön planda tutularak, yaya hareketliliğinde emniyeti sağlayacak önlemleri (yaya bölgeleri oluşturulması, alt ve üst geçit yerlerinin belirlenmesi v.b. gibi) planda önermek,

Ana ilke olarak, yol yön seçiminde topoğrafya uygunluğu ön planda tutmak.

Kent içi yolları, kenti oluşturan bölgelerin (iskan, ticaret, sanayi ... gibi) işlevlerine bağlı olarak, önce bölge içlerinde, sonra bölgeler arasında ve kent bütününe yakın ve uzak çevre ile bağlantısını sağlamak bakımından sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırılma yolların işlevlerine bağlı bir ayrım olmaktadır. Bu ayrımı belirleyen etkenler, aynı zamanda yol gabarisinin boyutlandırılmasında da esas olmaktadır.

Kent içi yollar değişik şekillerde sınıflandırılmışlardır. Bunlardan bir kısmı oldukça detaya inen, bir kısmı ise daha genelleştirilerek yapılmış sınıflamalardır. Bu tür sınıflamaları şu üç örnek grupta verebiliriz. (Günal ,1983)

2.2.1 Genel Trafik Yolları

- Otoyollar
- Transit Yollar
- Ana Caddeler
- Caddeler

2.2.2 İmar Bölgesi Yolları

- İmar Bölgesini Aşan Toplayıcı Caddeler
- İmar Bölgesini İçin Toplayıcı Caddeler
- Yan Sokaklar
- Taşıtların Girebileceği Yan Yollar
- Yaya Caddeleri
- Bisiklet Yolları

2.2.3 Genel Standartlara Göre Yol Ayrımı

2.2.3.1 Transit Yollar

Otoyol,ekspres yol ve devlet yollar ı(kent içinden,yakınından veya dışından geçebilen, kentler arası yollar)

2.2.3.2 Çevre Yolları

Kent bölgelerini birbirine, aynı zamanda kenti kentler arası diğer yollara bağlamak üzere geliştirilmiş yollar

2.2.3.3 Bölge Bağlantı Yolları

Değişik işlevli bölgeleri birbirine bağlayan kent ana yolları

2.2.3.4 Bölge İçi Toplayıcı Yollar

Kent bölgelerinin iç trafiğinin toplayıp bölge dışına aktaran yollar.

2.2.3.5 Bölge İçi Yollar

Bölge içi trafiğine hizmet eden yollar

2.2.3.6 Bisiklet Yolları

Özellikle kalkınmakta olan ülkelerde enerji tasarrufunu teşvik amacıyla bisiklet kullanımı ön plandadır. Bisiklet kullanımının kolaylıkla yapılabilmesi bu taşıtların güvenli yolculuk edebileceği yol ve şeritlerin ayrıldığını göstermek ve sağlamaktır.

1. Yol platformu kenarından itibaren en az 0.7 m lik güvenlik mesafesi bırakılmalıdır.
2. Yaya yolu ile arası en az 0.05 m yükseklik farkı olmalıdır.
3. Tek bisiklet için gabari 1.70 m olmalıdır
4. Karşıdan karşıya geçişler kavşaklarda yapılmalı ve yaya yoluna paralellik sağlanmalıdır.

2.3 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 3)

Trafik yüzeylerini teşkil eden elemanların başında yol ismi ile, cadde ve sokaklardan kurulu insan ve araçların üzerinden aktığı şeritler hatıra gelir. Bunun dışında yol şeritlerinin kesişme noktalarında genellikle meydanlar, uç kısımlarında normal olarak dönüş imkanı veren meydancıklar bulunur.

Yol en kesitleri kullanma şekline göre ölçülendirilir. Kullanma karakterine göre de yolları bir ayırmaya tutmak mümkündür. (Bayhan ,1969)

2.3.1 Uzak Trafik Yollar (Şehirlerarası Yol, Devlet Yolu)

Şehirlerarası yol, Devlet yolu; Bu tip yolları özelliği, uzak mesafelerdeki yerleşmeler arasında ulaşımı sağlamaktadır. Eskiden kalan ana ulaşım yollarının bir kısmı sonradan genişletilerek, yeni ve hızlı araçlara göre kapasiteleri arttırılmış ise de , kapasiteleri saptantı ve kesişmeler yüzünden yine de yüksek değildir.

Bugünkü anlamda süratli ulaşım sağlayan kesintisiz yollar tercih edilmelidir. Bu şartları yerine getirmek için iki önemli şehir arasında bağlayan uzak ve seri trafik yolunun diğer kasaba ve köy veya küçük şehirler içinden geçirilmeden ulaştırılması ilk bakışta mantıklı gibi görünmekte ise BY- PASS adı verilen bu yolların inşası için ciddi hesaplar yapılması gerekir



Şekil 2.1 Zürich şehrindeki yol şebekesi

2.3.2 Radyal Yollar (Variant-Tanjant)

İki ayrı yerleşmeyi birbirine bağlayan bir uzak trafik yolu. Şehir içinde ve çekirdekten geçiyorsa, buna radyal yol diyoruz. Eski kuruluşlarda gelişen birçok düz veya az engebeli şehirlerden çekirdek kısmından dış kenara doğru açılan bir yol şebekesine rastgelinir ki, şüphesiz bu yolların genişlik ve önemleri farklıdır. En önemlileri, Radyal bir şehir içi yolu (lokal trafik) ve aynı zamanda uzak trafik yolu görevi yapan birkaç yoldur ki, muhtemelen bu

yolların güzergahı çok eski olup, şehir de bu yolların kenarında gelişmiştir.

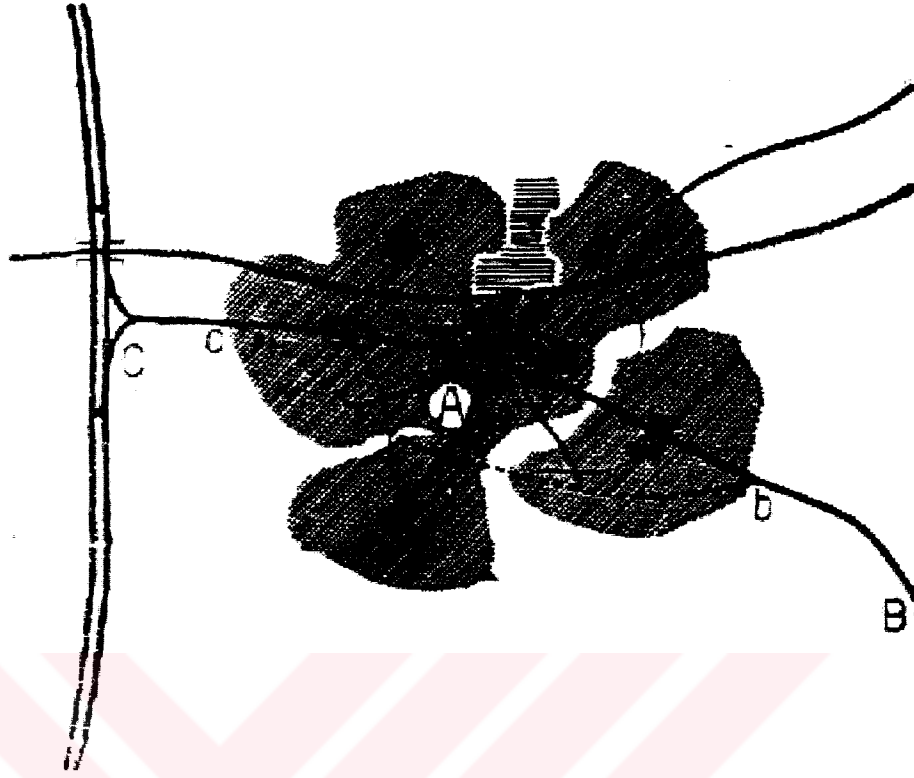
Radiyal yolların, eski şehirlerin geleneksel şemalarında olduğu gibi çekirdek kısmına doğru toplanması ve bir merkezden çıkan ışınlar şeklinde oluşu, motorlu araçlar trafiğinin artması ile çok mahzurlu olmuş ve radyal yollardan akan araçlı trafik, çekirdek bölge ile ilgisi olsun olmasın, yoğun olan bu merkezden geçmek zorunda kalmıştır. Bu sebeple radyal yolların, ring yolu ismini verdiğimiz çevresel yollar ile irtibatlandırılarak, çekirdek kısmı ile ilgisi olmayan akımların çekirdeğe teğet geçirilmesi düşüncesi doğmuştur.

Aynı düşüncelerin bir sonucu olarak normal ring yolları ile dengeli bir trafik akımı sağlanamayan şehirlerde, çekirdek bölgeye teğet olarak geçirilen ana arterler yerleştirilerek hızlıca bir akım sağlanır. Bu tip yollara ise Radyal yolun bir variant'ı olarak VARIANT veya TANJANT yol diyoruz.

2.3.3 Ring Yolları

Şehrin çekirdek bölgesini kesmeden onun çevresinde tertiplenen yollardır. Ticaret bölgesindeki trafiğe yüklenmemek için bu yolların diğer radyal yollar ve ana caddelerle kesiştiği yerlerde, kolay ve ucuz hatta ücretsiz otoparklar bulundurulmalı ve böylece öze otolar için şehir içinde sıkışıklığa girmek yerine onun çevresinde park etmenin kolaylığı sağlanmalıdır.

Ring yolları üzerinden toplu insan nakleden araçlardan herhangi biri de geçirilmek suretiyle çekirdek bölgesinin yoğunluğu düşürülür. Genellikle ring yolları iskan üniteleri, mahalle ve kartiyeler gibi mesken merkezlerini birbirine irtibatlandırır. Büyükçe şehirlerde çekirdek çevresindeki Ring yolundan başka daha dışta 2.bir Ring yolu daha geçirilmiştir.



Şekil 2.2 C-B : Merkezden geçen geleneksel şehirlerarası yol

c-b : Merkezdeki akımların hafifletilmesi için düşünülen variant – tanjant yol

2.3.4 Ana Caddeler

İskan merkezlerinden direkt olarak CITY'e doğru akan trafiği taşıyan caddelerdir. Bu caddeler üzerinde büyük mağazalar, işyerleri, şirketler yerleşir ve genel taşıtlar (tranvay, otobüs gibi) genellikle bu ana caddeler üzerinde akarlar. Radyal yol şebekesinin devamından ibarettir.

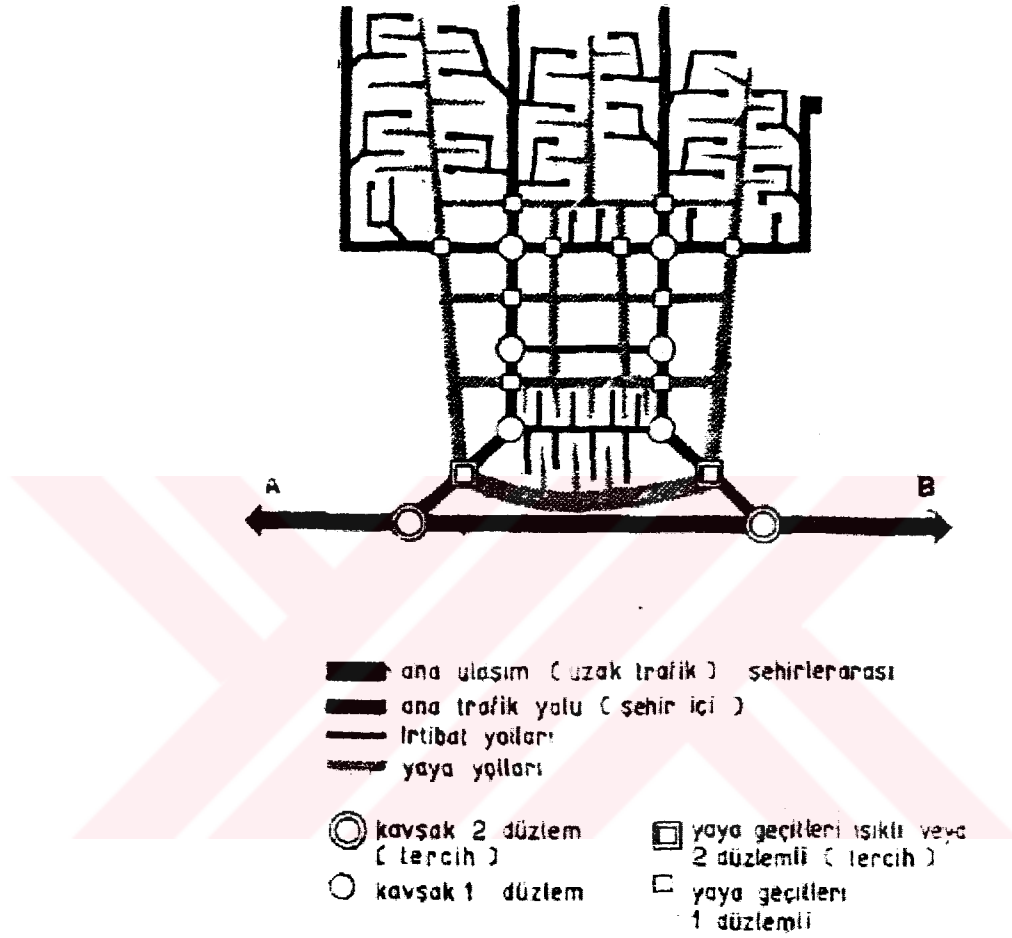
2.3.5 Tahrif Yolları

Ana caddelerin trafik yükünü azaltan ve onlardan bir sonra gelen yollardır yönleri çeşitli olabilir. Tahfif yolları çekirdek kısmında olduğu gibi iskan bölgesinde de bulunur ve ana caddelerin akımını iskan merkezine aktarır; böylece tahfif yolu ile irtibat yolları iskan bölgesinde birbirlerini tamamlar.

2.3.6 İrtibat Yolları

Üzerinde yaya veya motorlu araç trafiğinin aktığı tüm şehir yollarının(yaya yolları hariç) en uç kısımlarıdır. Bu yollar ile şehirden dönenler meskenlerine tevzi

parsellenmesi halinde parsellerin yol irtibatı ve inşaatı yer sahibi tarafından yaptırıldığı için bu isim verilmiş olup esasında bu tip yollar kullanılmaya başlandığı andan itibaren belediyelerin malı olur ve bakımı da belediyeye ait olur.



Şekil 2.3 Yaya ve hizmet yolları

2.3.7 Yaya ve Hizmet Yolları

Yukarıdaki yol tiplerinin dışında sadece yayalara ayrılan yollardır. Yaya yollarında trottuar genellikle olmaz. Başlıca üç tip yaya yolundan söz etmemiz mümkündür.

1. İskan bölgesindeki özel yaya yolları(yeşil ile bağlantılı)
2. Çekirdekteki alış veriş yerlerinde (pasajlar, pazarlar) kullanılan özel yaya yollarıdır
3. Serbest ve yeşil sahalarda veya sahillerdeki yaya yolları(promenad)

Hizmet (servis) yolu bazı bina ve tesislerin çeşitli ihtiyacını (satış malzemesi, kömür, mazot, odun ve yük gibi) karşılamak üzere yapılan yollardır. Bu yollara daha ziyade yaya yolları ile çevrili binalarda ihtiyaç olur ve böylece yaya yolu zedelenmeden diğer cephelerden hizmet yapılır. Birçok durumlarda ise yaya yolları belirli ve uygun saatlerde hizmet trafiği için kullanılabilir.

Örnek: Çarşı, Pazar veya pasaj gibi yaya esasına göre kurulmuş alış veriş yerlerinin çeşitli ihtiyaçları, çalışma saatlerinin dışında, geceleri sabah erken saatlerde hizmet trafiğinin bu yerlere girebilmesine izin vermek suretiyle karşılanabilir.

Yolların ayrımını bugün ki trafik akımları, trafik cinsleri ve şehir içindeki fonksiyonları açısından incelersek evvelce yaptığımız sıralamayı Trafik planlaması ve şehir planlamasına daha uygun bir duruma getirebiliriz. Bunun başlıca nedeni olarak organik bir bünyeye sahip olması öngörülen şehirlerin bu özelliğe kavuşarak her yöni ile işleyen ve yaşayan bir bütün olabilmeleri için bu organlara uygun bir yol şebekesine kavuşmaları zorunluluğudur. Diğer taraftan şehirlerdeki organik ayrıntılar nüfus arttıkça ve şehir büyüdükçe meydana gelmektedir. Genellikle nüfusları 50.000 ve bunun üstünde olan ileri ve uygar ülkelerin şehirlerinde yolları aşağıdaki sıralamaya sokmak mümkündür.

2.4 Kentsel Alanlarda Ulaşım Kademelenmesi. (Model 4)

2.4.1 Ana Trafik Yolları

- Şehirlerarası Ekspres Yolların Devamı Olan Şehir içi Ekspres Yolları
- Hızlı Trafik Yolları; Ekspres Yolların Tamamlayıcısı
- Ana Trafik Yolları; Ana Arterler
- Trafik Yolları; Ana Arterler İle İskan Yüzeylerine Ve Diğer Yüzeyle Ulaştıran Yollar.
- Bağımsız Bisiklet Ve Yaya Yolları, (Bayhan ,1969)

2.4.2 İrtibat Caddeleri Ve İrtibat Yolları

- Toplanma Yolları: İki Arasında Yapılar Olmayan Ve Trafik Yolları İle İskan Veya Endüstri Arasında Bağlantı Kuran Yollar.
- Toplanma Yolları: İki Arasında Yapılar Olabilen Ve Trafik

- Yolları İle İskan Veya Endüstri Arasında Bağlantı Kuran Yollar.
- Üniteler İçindeki Ana Yollar; Kenarında Araçta Durabilen İskan, Çarşı Ve Endüstri Yolları
- İskan Yolları
 - Sadece Yaya Yolları
 - Araçla Girilebilen Sokaklar
- Yaya Yolları
 - Sadece Yaya Sokağı
 - Sadece Yayalar İçin Bağlantılı Geçitler (Yeşil)
 - Şehirde Servis Trafiğinin Kısıtlı Olarak Girdiği Yaya Sokakları
- Bağımsız Yaya Ve Bisiklet Yolları; Yanlarında Yapı Olmayan Gezinti Ve Ulaşım Yolları
 - Sahil Yolları
 - Orman Yolları
 - Park Ve Yeşil Yüzeylerdeki Yaya Yolları. (Bayhan .1969)

2.5 Tarihi Yarımada Yol Kademelenmesi

Tarihi yarımada ulaşım kademelenmesi ve ulaşım yüzeyleri incelendiğinde birbirinden net çizgilerle ayırmanın mümkün olmadığı bir ulaşım kademelenmesi göze çarpar. Birçok fonksiyonun içiçe yaşadığı, yoğun araç ve yaya trafiğini bulunduğu tarihi yarımada deniz, raylı sistemler ve kara ulaşımın birarada hizmet verdiği bölge konumundadır.

Ulaşım yüzeylerinin kesiştiği odaklar (eminönü, yenikapı, sirkeci vb.), meydanlar, ticaret merkezler, konut alanları, kentsel hizmet alanları, yeşil ve yaya bandları arası ulaşılabilirlik düzensiz ve karmaşık olsa kademelenmeyi beraberinde getirmektedir.

Tarihi yarımada kara ulaşımı incelendiğinde ;

- Uzak Trafik Yolları
- Ana Caddeler

- Tahrif Yolları (Caddeler)
- İrtibat Yolları (Sokaklar)
- Servis Yolları
- Yaya Yolları



3. ULAŞIM TARİHSEL GELİŞİMİNİN İRDELENMESİ

3.1 İstanbul Metropoliten Alanında Ulaşımın Tarihsel Gelişimi ve Ulaşım Yüzeylerinin Çeşitlenmesi

19. yüzyıl kentlerine çağdaş ulaşım sistemlerinin girişi önemli bir katalizör etkisi yaratmıştır. Geniş, yeni arterlerin açılması, kentlerin mahalleleri arasında hızlı ve kolay ulaşımı mümkün kılıyordu. Daha iyi ulaşım imkanları fiziki gelişmeye mekan açarken aynı zamanda bu gelişmeyi teşvik etmiştir.

İstanbul'un coğrafi konumu, bilinen karayolu ulaşım sistemlerine ek olarak, buharlı gemiler yoluyla yaygın deniz yolu ulaşımını mümkün kılıyordu. 19. yüzyılda kentin ulaşım ağı birbiriyle bağlantılı dört ana unsurdan oluşmaktaydı: Deniz taşımacılığı, atlı tramvaylar, kısa bir metro hattı ve trenler.

İmparatorluk bu sistemlerin yapımına girmek için gerekli teknik donanım ve sermayeden yoksundu. Bu nedenle hükümet özel yatırımcılara imtiyaz tanıyarak, belli bir süre için kurdukları sistemin işletme tekeli vermişti. Hükümet kar garantisi veriyor, oluşacak herhangi bir açığı bütçeden karşılamayı taahhüt ediyor, yatırımcılara istimlak gibi sorunlarda yardımcı oluyordu. Bu projede özel girişimcinin büyük avantajları vardı. Batı'daki bir özel girişimcinin aldığı risk, Osmanlı hükümetinin kar garantileri ve idari kolaylıkları nedeni ile ortadan kalkıyordu. Ancak, imtiyaz yoluna gitmek, her ne kadar kısa vadede hükümetin sermaye darboğazına çözüm getiriyor gibi görünmüştü de, uzun vadede devlet bütçesinden gelir kaybına yol açmıştır.

3.1.1 İstanbul Metropoliten Alanında Ulaşımın Tarihsel Gelişim Kronolojisi

1825'e kadar : İstanbul'da yaya egemenliği,

Faytona binmek sadece padişahın imtiyazı idi.

1830 : İlk toplu taşıma örneği ; deniz ulaşımında kayıklar

1831 : İstanbul'da yaya egemenliği devam ediyor. Faytonlar , Tanzimat sonrası her köşede fayton kiralamak mümkün

1836 : III. Selim tarafından Moltke adında bir Alman'a başlatılan imar planı çalışmaları.

Azapkapı – Unkapanı arasına yaya köprüsü yapıldı

1837 : Boğazda Rus ve İngiliz Vapurları ile toplu taşıma

1844 : Kayık sayısı 19.000 adet. Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi eli ile “Hümapervaz” vapurunun işletmeye açılması

1845 : Karaköy ile Eminönü arasında ilk ahşap köprü

1851 : Kent içi vapur vapur işletmesi Şirket-i Hayriye ‘nin kurulması

1852 : Ayvansaray-Hasköy arasında köprü

1854 : 6 adet vapurun Boğaz boyunca işletmeye açılması ve aynı dönemde yerleşmelerin kıyı boyunca yayılması

1863 : Köprülerden geçişlerde para alınmaya başlandı

1864 : Galata surlarının yıkımı ve Büyük Hocapaşa yangını sonrasında Divan yolu, araçların geçişini sağlamak amacı ile 19 metreye genişletildi.

1865 : Fransızlar tarafından projelendirilen Sarayburnu-Şemsipaşa arasında çelik tünel önerisi

1869 : Kabataş-Üsküdar arasında arabalı vapur işlemeye başladı.

İstanbul’ da toplu taşımacılığa yönelik ilk sözleşme imzalandı

Dersaadet Tramvay şirketi kurulması; Güzergah önerileri 1. Etapta açılması planlanan 4 hat ,

Azapkapı-Galata-Fındıklı-Kabataş-Ortaköy

Eminönü (Köprü tahta olduğu için henüz geçilmiyor) – Babı-ali – Soğukçeşme – Divanyolu – Aksaray – Yusufpaşa Çeşmesi

Aksaray – Samatya – Yedikule

Aksaray – Topkapı

Tophane-Ortaköy tramvay hattı açıldı

Eugene – Henry Gavand ‘ın İstanbul İmar Planı çalışmaları başladı.

1872 : 18 metre genişliğinde Unkapanı Köprüsü yapıldı

Rumeli Demiryolları Şirketi tarafından Sirkeci-Hadımköy Banliyö hattı işletmeye açıldı

Azapkapı-Beşiktaş ile Eminönü –Aksaray hatlarında altı tramvay işletmeye açıldı.Günde ortalama 17.000 yolcu taşıyordu.

- 1873** : Hükümet tarafından Haydarpaşa-İzmit Banliyö hattı 91 km. olarak hizmete açıldı.
- 1875** : Eugene – Henry Gavand tarafından planlanan Karaköy-Beyoğlu' na Galata-Pera aksı ile bağlanan 626 metre uzunluğundaki ilk raylı toplu taşıma aracı olan tünel işletmeye açıldı. İki vagonlu oluşan sistem günde ortalama 32.400 yolcu taşımakta idi.
- 1876** : Eugene – Henry Gavand tarafından projelendirilen İstanbul metro önerisi ile Yedikule – Sarayburnu arasında liman önerisi
- 1878** : 14 metrelik Galata köprüsü
- 1907** : Galatasaray-Tünel ve Pangaltı-Tatavla (Kurtuluş) Tramvay hatları ilave oldu. Karaköy-Eminönü-Aksaray düğüm noktaları idi.
- 1908** : İstanbul'a ilk arabanın girmesi.
- 1911** :Beyazıt-Şişli arasında metro önerisi. “Osmanlı İmparatorluğu İstanbul Şehri Metropolitan Demiryolu Projesi “ adı ile Philipp Holzman Müessesesi – Mühendis Horrbach
- 1912** : Şirketi Hayriye'nin 25 gemiden oluşan filosu ile günlük denizyolunda taşınan yolcu sayısı yaklaşık 49.000 idi.
- Galata köprüsü çift hatlı tramvayın geçebilmesi için genişletildi.
- 1914** : İstanbul yakası Beyoğlu tramvay hatları birleştirildi ve tüm şebeke elektrik ile çalışmaya başladı.
- 1923** : Alman şehircilik uzmanı Dr. Rahtree' ye İstanbul yakasının imar planı yaptırıldı
- 1926** : Şehir içinde ilk otobüsler işlemeye başladı.
- 1927** : İstanbul araç sayısı 1000 adet. Atlı araba ve otomobiller günde ortalama 53.600 yolcu taşımaktadır.
- İstanbul Tramvay Şirketi 320 vagonla 31 kilometre 230 metrelik bir şebekede günde ortalama 183.000 yolcu taşıyordu
- Sirkeci – Yeşilköy Banliyö Hattı'nda günde ortalama 11.800 kişi yolculuk yapıyordu.
- Anadolu yakası Banliyö Hattı günde ortalama 9300 kişi taşıyordu.
- Türkiye Seyrisefain İdaresinin 17 gemiden oluşan filosu ile Pendik-Yeşilköy ve Adalar arasındaki seferlerle 33.500 yolcu taşıyordu.

Şirket-i Hayriyenin günlük yolcu miktarı Cumhuriyetin ilk yıllarında kentin nüfusu azaldığı için düştü. Günde ortalama 32.600 yolcu taşıyordu.

Haliç Vapur Şirketi günde ortalama 22.300 yolcu taşıyordu.

İstanbul'un nüfusu 742.763 olarak belirlendi.

Toplu taşımacılıkta Kadıköy İskelesi ile Moda arasında özel otobüslerin devreye girmesi

1928 : Ford firmasının otomobil montaj fabrikasının kurulması

Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı hattı Anadolu yakasında işletmeye açıldı

1929 : Fatih-Edirnekapı hattı işletmeye açıldı.

1930 : Taksi – dolmuş güzergahlarının oluşması

1931 : Özel halk otobüslerine talimatname çıkarılması

1934 : Şişli – Mecidiyeköy hattı uzatılmıştır.

1935 : Tramvay güzergahı, Rumeli yakasında 35 km + 448 metre ve Anadolu yakasında 23 km + 950 metre ile ilk şebekeye sahip

97 halk otobüsü güzergahlarının belirlenmesi : Taksim-Yenimahalle , Sirkeci – Bakırköy , Sirkeci-Kocamustafapaşa , Sirkeci-Rami, Keresteciler-Eyüp

İstanbul'un nüfusu 741.148 olarak belirlendi.

İstanbul Liman Şirketi hükümetçe satın alındı.

1936 : Prof. Henri Prost İstanbul'un nazım planını hazırlamak üzere çalışmaya başladı

1937 : İstanbul – Edirne karayolunun Lüleburgaz'a kadar olan bölümü trafiğe açıldı.

1938 : İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar , Aksaray – Yenikapı – Saraçhane – Unkapanı arasına tramvay yoluna alternatif 50 metre genişliğinde yol yapmıştır. (1938-1949)

1939 : Tarihi İstanbul Yarımadası'nın ve Beyoğlu'nun 1/ 5000 planı uygulamaya kondu.

İ.E.T.T kuruldu. Tramvay ve Elektrik idareleri birleştirilerek İ.E.T.T adı ile belediyeye devredilmiştir.

1940 : İstanbul'un nüfusu 793.749 olarak belirlendi.

1942 : On yıllık yeni imar planı ilan edildi.

1945 : Kent içi toplu taşıma yapan şirketler devletleştirildi. Şirket-i Hayriye hükümetçe satın alındı. Deniz Yolları Umum Müdürlüğü Şirket-i Hayriye'ye son verdi

55 şehir hatları gemisi günde ortalama Haliç'te 21.600 , Boğaziçi hattında 46.000 , Marmara hattında 55.000 olmak üzere toplam 122.600 yolcu taşıyordu.

İstanbul tramvayları günde ortalama 275.200 , Üsküdar-Kadıköy tramvayları 39.500 olmak üzere toplam 314.700 yolcu , tünel ise 27.600 yolcu taşımıştır.

Demiryollarındaki şirketler TCDD olarak devletleştirildi. İndirimli biletlerle yolcu sayıları iki katına çıkarıldı, her iki banliyöde taşınan yolcu sayıları 49.000 dolaylarında idi.

İ.E.T.T 25 otobüsle günde ortalama 11.500 yolcu taşımıştır

1800 araçtan 434'ü atlı binek arabası idi, otomobilde günde 63.000 binek arabalarda ise 17.400 yolcu taşınmıştır.

İstanbul'un nüfusu 860.558 olarak belirlendi.

1947 : Levent Projesinin temeli atıldı

1948 : İ.E.T.T araç filosunun 57'ye çıkarılması

1950 : Sirkeci-Karaköy ve Karta-Yalova arabalı vapur hattının açılması

Arabalı Vapurlar toplam 960 araç taşımıştır.

Başbakan Adnan Menderes'in imar operasyonları ve kent içi ulaşımın motorlu araçlara yönlendirme sürecinin başlaması

İstanbul'un nüfusu 1.166.477 olarak belirlendi.

1951 : "İstanbul şehrinin merkezindeki Seyrülsefer Meselesi" Hollanda teknik danışmanlık bürosu

1952 : "Societe Generale de Traction et d'Exploitations" adlı Fransız Grubun Mecidiyeköy-Taksim-Beyazıt arasında 12 istasyonlu metro önerisi maliyet 160.000\$ tahmin edilmiştir.

1954 : Önerilen metro Projesi hakkında Bayındırlık Bakanlığı inceleme yapmış ve proje onaylanmış olmasına rağmen gerçekleştirilememiştir.

Haydarpaşa ve Salıpazarı liman tesislerinin temeli atıldı

Anadolu yakasındaki Üsküdar halk Tramvayları Şirketi fesih kararı aldı, tesisler belediyeye devredildi.

1955 : Otomobil sayısındaki artış ile günde ortalama motorlu taşıtlarla 370.750 yolcu taşınıyordu.

İstanbul'un nüfusu 1.533.822 olarak belirlendi.

1956 : Sirkeci-Halkalı banliyösü elektrikli olarak işletmeye açılmıştır (27.6 km).

Başbakan Adnan Menderes'in trafiği rahatlatmak uğruna yolları genişletmesi ve tarihi dokuyu tahrip ederek 30 metre ve 50 metre genişlikte yeni yollar açması; araba merkezli kent içi ulaşımı destekleyen uygulamaların başlıcaları, Millet Caddesi, Ordu Caddesi, Vatan Caddesi, Londra Asfaltı, Beşiktaş, Yıldız, Zincirlikuyu Asfaltı, Hacı Osman Bayırı, Bağdat Caddesi ve Haydarpaşa'dır.

1958 : Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından İstanbul Trafik Etütü adı ile Kapsamlı Ulaşım Etütü çalışmalarının başlaması, 15.000 ulaşım anketinin yapılması

Haydarpaşa Liman Tesislerinin birinci bölümü ile 34.000 tonluk silo hizmete girdi

İmar Planlama Müdürlüğü kuruldu

Barbaros Bulvarı trafiğe açıldı.

1959 : Sirkeci-Kadıköy arabalı vapur hattının açılması

İ.M.Ç açıldı

1960 : Arabalı vapurlar toplam 4800 araç taşımıştır.

İSTANBUL'UN NÜFUSU 1.882.092 OLARAK BELİRLENDİ.

1961 : İlk trolleybüs trafiğe çıktı, Eminönü – Topkapı hattına ilk trolleybüs güzergahı

Pendik-Tuzla arası elektrifikasyonu

Ford marka minibüslerin montajına başlanması

Avrupa yakasında tramvaylar ulaşımdan kaldırıldı

1963 : Tuzla – Gebze arası elektrifikasyonu

1965 : 89 km + 900 metrelik trolleybüs güzergahında günde ortalama 97.700 yolcu taşınmıştır.

İstanbul'un nüfusu 2.293.823 olarak belirlendi.

1966 : İstanbul'un Anadolu yakasında en sona bırakılan Üsküdar-Kadıköy ve Kadıköy-Hasanpaşa Tramvay hatlarının kaldırılması

Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattının yerine Sirkeci-Harem hattının getirilmesi

İmar ve İskan Bakanlığı "Büyük İstanbul Nazım Planı" bürosunu kurdu.

Anadol marka otomobilin yerli üretiminin başlanması

Plaka sayısının dondurulması: 15.200 taksi ve 705 dolmuş

1967 : 1964'te başlanan ve üç milyon lira harcanarak turistik tesis haline dönüştürülen Galata Kulesi, Başkan Haşim İşcan tarafından açıldı

Haliç'teki iskele sayısı 14'ten 6'ya düşürüldü.

1968 : İ.E.T.T araç filosunun 300'e çıkarılması

1969 : Haydarpaşa – Gebze arası elektrifikasyonu : 44.2 km'ye ulaştı.

1970 : Denizyollarında toplam 325000 yolcu ve arabalı vapurlarda toplam 13400 araç taşınmıştır.

Camialtı tersanesinde yapılan İstanbul Feribotu denize indirildi.

1. Boğaziçi Köprüsü inşaatı başladı.

Trolleybüslerin taşıdığı yolcu miktarı 90800'e düşürülmüştür.

Tünel elektrifikasyon çalışmaları nedeniyle işletilmiyor.

İ.E.T.T araç filosunun 738'e çıkarılması; günde ortalama 639500 yolcu taşınmıştır.

92 halk otobüsü 80000-resmi ve özel kuruluşların personel servisleri 172 otobüs ve 533 minibüs günde 42000 yolcu taşınmıştır.

Minibüslerin günde ortalama taşıdığı yolcu sayısı 695000

Belediye Başkanı Haşim İşcan döneminde katlı kavşaklarla çözüm arayışları.

Avrupa Banliyösü'nde günde 132.500, Anadolu Banliyösü'nde 42.300 yolcu taşınmıştır.

Rus grubu Teknoexport tarafından İstanbul Metrosu raporu hazırlanmıştır, Şişli-

Beşiktaş-Beyoğlu-Eminönü-Fatih-Topkapı-Zeytinburnu bağlantıları ile Eminönü-Edirnekapı ve Gaziosmanpaşa bağlantılarını öneren ikinci bir metro güzergahı araştırılmış ve bu çalışmada rapor aşamasında kalmıştır.

İstanbul'un nüfusu 3.019.032 olarak belirlendi.

1971 : İstanbul'un emektar tüneli üç yıllık aradan sonra elektrikli olarak çalışmaya başladı.

Üçüncü Haliç köprüsü törenle hizmete girdi.

Renault ve Fiat marka otomobillerin Türkiye'de üretilmeye başlanması ile araba sahipliğinin artması

1972 : Fransız firması "Sofretu" tarafından Metro güzergahları ve detayları ile ilgili raporun hazırlanması.

Boğaz'ı geçen araç sayısı 16000 iken geçiş yolcu sayısı 337000

1973 : Denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı %13.4, Demiryolunun %8.8 ve Karayolunun %77.8 0

Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının kullanıma açılması, üçüncü Haliç Köprüsü törenle hizmete girdi.

1974 : Deniz ulaşımında İstinye-Paşabahçe seferlerinin iptali.

Harem-Sirkeci hattında seferler azalmış, Kartal-Yalova araba vapuru seferleri artmış, Sirkeci-Yalova seferleri başlatılmıştır.

T.B.M.M'de İstanbul Metrosu ile ilgili karar alınması.

1975 : Boğazi köprü ile geçen araç sayısı 51.500, araba vapuru ile geçen araç sayısı 37.000 iken, geçen yolcu sayısı 384.000. Geçen yolcuların 279.000'i vapurla, 91.000'i köprüden özel araçla, 14.000'i köprüden otobüsle

İstanbul'un nüfusu 3.904.588 olarak belirlendi.

1977 : Şark ekspresi son seferini yaptı.

1978 : Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün talebi ile İngiliz Freeman Fox ve Türk Botek firmalarına yaptırılan etüt gelişen kent makroformunu incelemiş ve 4. Levent-Levent güzergahını önermiştir.

1979 : Taksim-Levent özel otobüs yolunun işletmeye açılması.

1980 : İstanbul'un nüfusu 4.741.890 olarak belirlendi.

1982 : Kadıköy-Bostancı özel otobüs yolunun işletmeye açılması.

1983 : Kent içi toplu taşımada 14 kişilik midibüslerin trafiğe katılması.

1984 : Freeman Fox ve Botek A.Ş. tarafından hazırlanan "İkinci Boğaz Köprü Geçişi" fizibilite etüdü

Kadıköy-Pendik sahil yolunun temeli atıldı.

1985 : Özel araç sayısı 286.000, Denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı %7.4, Demiryolunun %4.5 ve Karayolunun %88.1

Denizyollarında 51 yolcu vapuru, 3 yolcu vapuru ve 15 araba vapuru ile 302.600 yolcu ve 4.500 araç taşımıştır.

1971' de tekrar çalışmaya başlayan Tünel, 21.500 yolcu taşımıştır.

Banliyö hattında 263.000 yolcu taşınmıştır.

İstanbul'un nüfusu 5.842.985 olarak belirlendi.

Kent içi toplu taşımacılıkta 13 farklı ulaşım türü yer almakta, denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı %7.1, demiryolunun %5.9 ve karayolunun %87

Ulaştırma Bakanlığı tarafından uluslar arası bir konsorsiyuma hazırlatılan IRTC(İstanbul Rail Tunnel Consortium) Boğaz Demiryolu Tünel Projesi çalışmaları (30 ay sürdü.)

Tarlabası Bulvarı açıldı.

1986 : Hafif Metro sisteminin temeli atıldı.

1987 : Deniz otobüsleri işlemeye başladı. IRTC tarafından ulaşım modeli kalibrasyonu yapılmış, tüp tünel ve metro için 60 rapor, 400'ün üzerinde proje detaylandırılmıştır.

Kent içi yolculuklarda %20 otomobil, %20 toplu taşım ve %40 yaya yolculuk payları belirlenmiş ve günlük yolculuk 1.44 değeri bulunmuş yani günde 7.700.000 yolculuk yapılamakta.

1988 : İ.T.Ü Uygur Araştırma Merkezi tarafından Metro raporlarının temel mühendislik tarafından hazırlanması

İstanbul Master Ulaşım Planı Model çalışmalarının Halkow Fox grubu tarafından yapılması, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün trafiğe açılması

Aksaray-Kartalpe hafif metro hattının açılması ve Esenler'e uzatılması

1989 : İ.E.T.T. idari yönetim ve reorganizasyon çalışması, VTS Transportation System Co. Tarafından yapılması

Taksim-Tünel aksı üzerine eski tramvayların anısına 2km'lik nostaljik tramvayın işletmeye açılması

Hızlı tramvay hattı işletmeye açıldı

1990 : İstanbul'un nüfusu 7.309.190 olarak belirlendi.

Mevcut ulaşım etüdlerinin incelenmesi ve önemli uygulamaların değerlendirilmesi, Kentsel Ulaşımı İyileştirme Projesi adı altında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Metroplan firmasına yaptırılması

Denizyolu taşımacılığının toplam kent içi taşımacılıktaki payı %8.4, demiryolunun %6.8 ve karayolunun %84.8

Aksaray-Topkapı otobüs yolu güzergahının işletmeye açılması

Trafiğe kayıtlı özel oto sahipliliği 482.000, Türkiye toplamının %33'ü

1992 : Sirkeci-Aksaray-Topkapı otobüs özel yolu güzergahı üzerine 10.7 km'lik çağdaş tramvay hattının uygulanması.60.000 kapasitesi varken günde sadece 20.000 kişi taşımakta.

O.D.T.Ü' ye Metro Projesinin ihale dökümanlarının hazırlanması

Galata köprüsü yandı, yeni Galata köprüsü trafiğe açıldı.

İstanbul Metrosu'nun temeli atıldı.

1993 : İstiklal Caddesi yaya bölgesi haline getirildi.

1994 : Topkapı-Zeytinburnu çağdaş tramvay istasyonunun tamamlanması

Hafif Metro hattının Zeytinburnu-Bakırköy istasyonlarının hizmete girmesi

1995 : Anadolu yakası Harem-Tuzla koridoru hızlı tramvay projesi onay bekliyor.

Ataköy ve Yenibosna hafif metro istasyonlarının işletmeye açılması günde 150.000

yolcu taşımakta ve istasyon adedi 15'dir.

1996 : Sirkeci-Eminönü çağdaş tramvay istasyonlarının tamamlanması, günde ortalama 150.000 yolcu taşımakta ve istasyon adedi 21'dir.

1997 : İstanbul'un nüfusu geçici verilere göre 9.600.000 olarak belirlendi.

Büyükşehir Belediyesi ve İ.T.Ü işbirliği ile 1/50.000 Nazım İmar Planı baz alınarak 2010 yılı hedefli İstanbul Ulaşım Master Planı çalışması

Kayıtlı otomobil sayısı 889.342, 1000 kişiden 98'ine kayıtlı otomobil düşmektedir.

Boğaziçi Köprüsü'nden 24 Aralık günü 180.000, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden 141.000 araç geçmiştir.

Boğaz'ı geçen yolculukların %45'i otomobille, %19.8'i denizyolu ile, %6.7'si servis araçları ile ve %28.8'i otobüslerle yapılmıştır.

1999 : Çağdaş tramvay günde 170.000 yolcu, Hafif Metro günde 180.000 yolcu taşımaktadır.

Temmuz 2000 : Taksim-4.Levent Metro bağlantısı teknik deneme sürüşlerine başladı.İstasyonlar içindeki alışveriş merkezlerinin inşaatı sürmekte.

İstanbul ilinde kayıtlı motorlu araçlar: Otomobil 1.563.590, Minibüs 79.277, Otobüs 58.723, Kamyon 149.393, Kamyonet 223.742, Jip 15.931, Motosiklet 45.402

96.026 Trafik kazası: 167 Ölü, 6.336 Yaralı, 40 trilyon maddi hasar (2000 yılı 7. ay bilançosu) Ölenlerin %56.2'si yaya.

2010 hedef yılı verileri : Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından İstanbul Nüfusu 15.400.000 olarak tahmin edilmektedir.

3.2 Tarihi Yarımada Ulaşım Tarihsel Gelişimi ve Ulaşım Yüzeylerinin Çeşitlenmesi

19. yüzyıla kadar kent ulaşım yüzeylerindeki çeşitlenmenin süreç içinde , yaya ulaşımının hakim olması ile belirlenmiş bir norm üzerinde seyrettiği gözlenmektedir. Bu yüzyılın ortalarına doğru yaya egemenliği 1836 yılında Azapkapı – Unkapanı arasında yapılan yaya köprüsü ile süregelen bir olgu içinde devam etmiştir.

Haliç'in iki yakasını birbirine bağlamak başkentte 19. yy. da uygulamaya konulan genel ulaşım kolaylaştırma projelerinin bir parçasıdır. 19. yy da Haliç'in üzerinde yapılan iki köprü 1836 tarihliidir. Küçük teknelerin geçişini yeterli yükseklikteki bu ahşap köprü Azapkapı'yı

Unkapanı'na bağlıyordu ve yaklaşık 600 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindeydi. Haliç'te ilk köprünün bu noktada yapılmasına başlıca neden Azapkapı'da bulunan Tersane-i Amire idi. Öte yandan, 1830'larda Pera ve Beşiktaş ile Karaköy ve Eminönü arasında bu türden bir bağlantıyı gerekli kılacak bir gelişme yaşanmamıştı, Karaköy de ancak 1838'den sonra yoğun bir ticaret merkezi olacaktı.

Galata'nın 1838'den sonra hızla gelişen ve nüfusu artan bir ticaret merkezi haline gelmesi, Karaköy ile Eminönü arasında hızlı ve kolay bir ulaşım yolunu gerekli kıldı. İlk Galata Köprüsü'nü 1845'te Sultan II. Mahmud'un annesi Bezmi Alem Valide Sultan yaptırdı. 500 metrelik bu ahşap yapı kente 18 yıl hizmet etti ve 1863'te daha geniş ve ahşap bir köprüyle değiştirildi. Aynı yıl At Meydanı'nda, İmparator III. Napoleon dahil bir çok yabancı devlet erkanının davet edildiği (sadece İmparatoriçe Eugenie gelebilmişti) bir uluslar arası serginin gerçekleşmesi her halde raslantı değildi. Seçkin misafirlere saygın bir görüntü sunma kaygısı eski köprünün yenisiyle değiştirilmesinde rol oynamış olabilir. Köprünün bakım masraflarının bir kısmını karşılamak üzere yayalardan ve araçlardan harç alınmıştır.

1863 köprüsü İstanbul'a on iki yıl hizmet verdi. 1869'da bir İngiliz firması ahşap köprüyü daha kalıcı demir bir yapıyla değiştirmek için teklif getirdi. Bu tasarlanan köprü 460 metre uzunluğunda ve 18 metre genişliğinde olacaktı. Her iki tarafında 1,5 metrelik yaya yolu bırakılacak ve böylelikle ortada 13 metre genişliğinde bir araba yolu kalacaktı. Yapıyı 14 demir duba taşıyacaktı. Demir iskelenin 80 cm kalınlıkta olması öngörülmüyordu. İngiliz şirketi ayrıca köprünün her iki ucunda geniş rıhtımlar yapmayı teklif ediyordu.

Hükümet bu projeyi onayladı, ancak ilk planlar tadilata uğradı. 1871'de proje tamamlanmak üzereyken İngiliz şirketi padişaha bir rapor sunarak yeni yapının Unkapanı ile Azapkapı arasında eski köprünün yerine taşınmasını teklif etti. Bu girişimin nedeni tamamıyla ekonomikti, zira Eminönü ve Karaköy'de rıhtım çalışmaları beklenenden pahalıya maloluyordu. Rapora göre söz konusu mevkide bir köprüye zaten büyük ihtiyaç vardı. İngiliz şirketi daha düzenli ve geniş ikinci köprünün Karaköy ile Eminönü arasında yapılmasını önerdi. Hükümet o teklifi benimsedi ve 1872'de bütün yapı taşındı ve eski Unkapanı Köprüsü ile değiştirildi.

Galata Köprüsü'nün tadilata uğramış haliyle inşaatı 1875'te başladı ve 1878'de tamamlandı. Yeni demir yapı 480 metre uzunluğunda ve 14 metre genişliğindeydi. Ayrıca 2,15 metrelik kaldırımlar ve 9,70 metrelik araba yolu olacaktı. 24 dubanın taşıdığı köprü deniz trafiğinin işlemlerini sağlamak üzere ortasından açılacak biçimde tasarlanmıştı. Köprünün her iki ucuna doğru dükkanlar, lokantalar ve kahvehaneler yer alacaktı. Eminönü'ne yakın kısımda Haliç'e

bakan bir deniz hamamı dahi bulunuyordu.

1912'de yenisi yapılana kadar köprü İstanbul'u Galata'ya bağladı; yeni köprü ise 1992'de şimdiki köprü yapılana kadar İstanbul'a hizmet verdi. 20. yy başında Avrupalı girişimciler Sultan Abdülhamit'e birkaç proje sunduysa da bunlar gerçekleşmedi.

1902'de Galata Köprüsü'nün yerine ikame edilecek köprüye ilişkin 3 proje önerildi. Ancak hiçbirisi uygulanmadı. Şubat 1902'de Paris'ten gönderilen bir projede ayrıntılı bir demir iskelet ve bir dizi eklektik mimari unsur dikkati çekmekteydi. Bu köprü projesi 3 bölümden oluşuyor her bölüm bir çift minare ile noktalanıyordu. Minareler birbirlerine balkonlarla bağlanıyor, bu balkonlar da yapının demir kemer aksamıyla gösterişli bir biçimde bütünleşerek görkemli bir kapı izlenimini yaratıyordu. Karaköy ve Eminönü'ne yakın uçlarda ilk katlarda dükkanlar yer alıyordu. Dükkanların bulunduğu katlar iki merdivenle deniz seviyesindeki platforma bağlanıyor, bu platform aynı zamanda rıhtım ve piyasa güzergahı işlevi görüyordu. Dükkanların mimarisi ve merdivenlerin yapısı genel görüntüye bir Venedik havası veriyordu. Abdülhamit'in pratik ve estetik kaygılarla değil, yapının dükkanlarında mevzilenebilecek isyancıların her iki cepheden de askerlere ateş edebileceklerini düşünerek güvenlik açısından sakıncalı bulması yüzünden proje yaşama girmede.

Nisan 1902 tarihli, Galata Köprüsü'nün yenilenmesini içeren ve Joseph Antoine Bouvard'ın imzasını taşıyan diğer bir proje ise daha kapsamlı bir güzelleştirme tasarısının parçasıydı. Doğum yeri gene Paris olan projeye bu kez tümüyle Avrupalı bir imaj veriliyordu.

1902 yılının sonbaharında bir Alman firması tarafından üçüncü bir proje taslağı hazırlandı. Her ne kadar kontrat 1906 yılında imzalandıysa da inşaat II.Abdülhamit devrinde başlayamadı. 1909 yılında Meşrutiyet Hükümeti aynı Alman firması ile 1992'ye kadar İstanbul'a hizmet veren köprünün yapımı için anlaştı.

Çok kısa bir süre için Haliç'in üzerinde bir üçüncü köprü belirdi. 1863'te Ayvansaray ile Piripaşa arasında yapılan bu köprü sadece 10 gün yaşadı, geçimlerini iki yaka arasında yolcu taşıyarak sağlayan kayıkçı esnafı tarafından yıkıldı. Mimari açıdan özelliği olmayan bu köprü, İstanbul ve Galata'yı birbirine bağlayarak geniş bir metropol oluşturma amacının ifadesi olması bakımından önemliydi.

Deniz ulaşımındaki süreçte , 19. yüzyılın başında kendini hissettirmeye başlamıştır. İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri yüzyıllar boyunca yoğun bir nüfus barındırmıştır. Örneğin 1477 sur dışı İstanbul nüfusunun 185.000 ile 195.000 arasında olduğu tahmin ediliyordu. 16. yüzyıla gelindiğinde bu nüfus yaklaşık 400.000'e varmıştır. İki yaka arasında, özellikle de

İstanbul'daki hükümet merkezine gidip gelme ihtiyacı ulaşım sisteminin erkenden gelişmesine yol açtı. Düzenli vapur seferlerinin 1851' de başlamasına kadar kent sahilleri arasındaki ulaşım kayık ve mavnalarla sağlanırdı. Merkez Eminönü'nden kayıkla üç ana istikamette hizmet verirlerdi: Galata tarafına; Haliç' in köyleri arasında ve boğazın iki yakasındaki köylere. Kayık trafiğinin en yoğun olduğu 50 hat, Galata – Eminönü arasıydı.

Her yolcu kayığı belli iskeleye bağlıydı ve o iskeleye yolcu ve yük taşırdı. Başka noktalardan yolcu ve yük alınması gümrük idaresinin iznine bağlıydı. Bu seferler kent idarecileri tarafından düzenlenen bir çeşit ucuz dolmuş seferleriydi. Taşıdığı yolcu sayısına göre yolcu kayıkları tek, dört veya altı çifte kürekli olabiliyordu. Ayrıca, genellikle Boğaz' da sahilhaneleri olan hükümet erkanına mahsus, çok sayıda kayık vardı. Kayığın boyu ve kürek ayısı sahibinin sosyal statüsünü gösteriyordu. Sadrazam, şeyhülislam ve diğer yüksek rütbeli bürokratların on çifte kayıkları olabiliyordu. 18. ve 19. yüzyıllarda yabancı elçilerin iki çifte kayıkları, giderek bu ülkelerin Osmanlı mülkündeki mevcudiyetleri arttığı oranda, yerlerini on çifte kayıklara bırakmıştır. Deniz ulaşımının başlıca avantajı süratiydi. Örneğin, Büyükdere ile Eminönü arası kayıkla birbuçuk saat çekerken, aynı yol at sırtında ancak 4 saate alınıyordu.

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde İstanbul' un deniz trafiği hissedilir derecede artmıştı. Kamu taşımacılığında kullanılan kayık sayısı 1680' de 1400 iken, 1802'de 3996'ya, 1844'e gelindiğinde ise 19.000'e varmıştı. Bu artış deniz ulaşımında daha verimli çözümler arayışına yol açtı. İlk kez 1850 yılında, iki yabancıların Boğaz' da işletmeye başladığı bir buharlı vapur devreye girdi. Bir yıl sonra bu vapurun hangi koşullarda hizmet vereceğine dair irade yayınlandı. Vapur her sabah İstinye' den hareketle İstanbul' a inecek, akşamüstü de İstinye' ye dönüp orda geceleyecekti.

1851' de düzenlenen bir hükümet layihasında, deniz ulaşımını geliştiren bir şirketin kurulması savunuluyor ve durumun muhasebesi yapılıyordu. Layihada tek vapurun çok sayıda yolcunun ihtiyacını karşılamadığı belirtiliyordu. Birçok yolcu yapılan tek dönüş seferini kaçırdıklarında eve kayıkla dönmek zorunda kalıyorlardı. Daha çok sayıda vapur daha esnek bir tarifeyle imkan tanıyacak, buda hizmetten faydalanacakların sayısını artıracaktır. Ayrıca Boğaz' ın İstanbul' a elverişli bir bağlantısı olsa, Boğaz köyleri sayfiye olmaktan çıkacak, bütün yıl oturulabilecek semtler haline gelecekti. Dolayısıyla, şehirde ve sayfiyede iki ev tutmak gereksiz hale gelecek, buda önemli tasarrufları mümkün kılacaktı.

İlk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye, bu layihanın düzenlenmesinden birkaç ay sonra, 1851'de kuruldu. Bütün Osmanlı vatandaşları şirketin hisselerini satın alabilirdi.

Makinistler dışında tüm personele Osmanlı vatandaşı olma şartı getiriliyordu. Şirketin ilk hissedarları Osmanlı yönetici elitiydi. Bu kişiler padişahın kendisi, valide sultan, Sadrazam Mustafa Reşit Paşa, Harbiye Nazırı Mehmed Ali Paşa, banker Komando ve Bursa, Aydın, Silistre valileriydi. İlk imtiyaz süresi yirmibeş yıl olmakla birlikte, şirketin imtiyazı 1873'te on yıla ve 1884'te otuz yıla uzatıldı. Şirket-i Hayriye' nin kuruluşundan hemen sonra, şirketin altı vapurunun işlediği Boğazın iki yakası, yani Üsküdar ve Eminönü arasında yabancı vapurların sefer yapmaları yasaklandı. Şirket-i Hayriye' nin 60 beygir gücünde buhar makinalarına sahip bu altı vapuru ahşaptı ve Boğaz köylerinin adlarını taşıyorlardı.

Şirket-i Hayriye'nin 1852, 1871 ve 1888'de birbirini izleyen üç nizamnamesi bize şirket, şirketin faaliyetleri ve 19. yy. ın ikinci yarısında İstanbul'da deniz ulaşımının gelişimi hakkında değerli bilgiler vermektedir. 1852 nizamnamesinde 6 vapurun da sadece boğaza işlediğini öğreniyoruz. Bu vapurlara ilaveten Şirket-i Hayriye'ye araba ve hayvan taşıyabilecek vapur yapma görevi verilmişti. İradeye göre şirket, kendi iskelelerini "masif ahşap"tan yapıp bakımlarını üslenecekti.

1919'a kadar yürürlükte kalan 1888 nizamnamesi 7 hattan söz etmektedir. Bu nizamnamede belirtilen tarifelere göre, en çok kullanılan Üsküdar-Eminönü hattında her 20 dakika veya yarım saatte bir sefer yapılacaktı. Bu ulaşım ağının kurulması ile o zamana kadar kopuk kalmış olan Üsküdar başkente bağlanıyordu. Yeni vapur seferleri, bir çok Üsküdar sakininin İstanbul'a işe gitmesini mümkün kıldı. Boğaz köylerine yapılan seferler Üsküdar-Eminönü hattından daha seyrek olmakla birlikte, yaz aylarında hissedilir derecede artan trafiğe cevap vermek için daha sıklaştırıldı.

1888 nizamnamesinde artık oturmuş gözüken Üsküdar-Beşiktaş ile Harem-Kabataş hatlarının mevcudiyeti, bize kentin Avrupa ile Asya arasındaki ulaşımın da hızla geliştiğini göstermektedir. Çoğunluğu talepte görülen oynamalara göre düzenlenen diğer seferler ise, Eminönü-Haliç köyleri, Eminönü-Yeşilköy ve Eminönü-Adalar arasında yapılmaktaydı. Haliç köylerine işleyen hat hem bölgedeki atölye ve fabrikalara hem de kalabalık mahallelere ulaşımı sağlıyordu. Yeşilköy ve Adalar'a işleyen vapurlar ise buralarda sayfiye evleri olan üst sınıf gayrimüslimlere hizmet veriyordu. Düzenli seferlere ilaveten, Cuma, Pazar, Bayram günleri, Ramazan geceleri ve paskalyalarda ek seferler konulurdu. Ayrıca Üsküdar-Kabataş, Üsküdar-Sirkeci ve Büyükdere-Hünkâr İskelesi arasında araba ve hayvan taşıyan feribot seferleri vardı.

Her ne kadar düzenli deniz taşımacılığı yazları boğazda oturan yüksek bürokratlar veya Avrupalılara yönelik olarak başladıysa da, 1880 tarifelerinden de anlaşılacağı üzere, bu

seferler kısa zamanda herkesin yararlandığı bir kitle taşımacılığına dönüştü. Deniz taşımacılığının kamu hizmeti niteliği, çocuklar, askerler ve öğrencilere uygulanan indirimlerle güçlendiriliyordu. Polis, jandarma ve şehremaneti personeline bedava pasolar verilmişti.

Deniz yolculuğunu mümkün olduğu kadar zevkli kılmak amacıyla yolcuların rahatı, 1888 Nizamnamesi'nde dikkatle gözetilmisti. Her bölümde seyahat edecek azami yolcu sayısının saptanması, her iki mevkide de (her gemide 2 mevki vardı) yolculara rahat koltuklar sağlanması, sobalarla ısıtma, akşam seferlerinde, bulutlu ve karanlık günlerde gaz lambalarıyla ışıklandırma konfor anlayışının başlıca göstergeleri olarak sıralanabilir. Şirket-i Hayriye'nin çoğu hatlarındaki seyahatin uzun süresi göz önüne alındığında bu konfor önemliydi. Sosyal ve dini değerlere de dikkat edilmekteydi. Şirket, vapurlarda ve bekleme odalarında kadın ve erkeklere ayrı mekanlar temin etmek, ihtilafı önlemek ve böylelikle "usul-i edebiyeye riayet" ten sorumluydu.

İstanbul yaşamının her zaman renkli bir unsuru olan deniz ulaşımı, 19. yy. ın ikinci yarısında iyiden iyiye yayıldı ve başlıca kamu hizmeti haline geldi. 1851'de 6 vapurla hayata başlayan Şirket-i Hayriye vapur sayısını 1864'te 16'ya, 1872'de 34'e ve 1909'a gelindiğinde 36'ya çıkardı. İstanbul'da hizmet veren diğer ulaşım sistemlerinden farklı olarak deniz ulaşımı bir Osmanlı şirketi tarafından yönetiliyordu. Şirket-i Hayriye Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk ulaşım girişimiydi ve başarılı olmuştu. Ancak bu dönemde başlatılan bütün başlıca projelerde olduğu gibi, batı teknolojisine bağımlılık burada da geçerliydi: Vapurlar İngiltere'de yapılıyor ve bakımları için İngiliz mühendisleri istihdam ediliyordu. Venedik ve Stockholm gibi kanallar ve adacıklardan oluşan veya Paris gibi büyük bir nehir üzerine kurulan kentlerde kayıklar her zaman belli başlı bir ulaşım unsuru olmuş, alternatif ulaşım sistemlerinin ortaya çıkışı ile önemleri azalmıştır. Ancak İstanbul'da suların ayırdığı merkezlerin birbirine uzaklığı, köprü ve yer altı ulaşımına imkan tanımayarak, su yolunu büyük ölçüde rakipsiz kılıyordu. Bu durum son yüzyılda da pek değişmedi. Her ne kadar 1973'te ve 1988'de boğazın iki yakasını birleştiren iki köprü hizmete girdiyse de, kentin sularla ayrılmış yakalarını gene de vapurlar ile birbirine bağlanmaktadır.

Tarihi Yarımada'nın genel şehir kuruluşuna bakıldığında, şehrin yol ağının çeşitli genişliklerden oluşan bir yapıya sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu yapıyı günümüze kadar gelen değişikliklerle ele almak ve değerlendirmek için, tarihi yol dokusuna sahip alanlarla, değişime uğramış alanlardaki yol dokusunun ayrı ayrı incelemek gerekmektedir. Bununla birlikte, şehircilik anlayışının gelişmesiyle, daha sonra kurulan şehirlerdehan, hamam, su yolları ve çeşmelerle eğitim tesislerinin ve tekkeilerin ilave edildiği görülmektedir. Genel olarak İslam şehirlerinin büyük caddelerinin 60 zira ikinci dereceden caddelerin 20 zira ve

sokakların ise 7 zira olduğu bilinmektedir.

Şirket-i Hayriye'nin vapurları ulaşımı hatırı sayılır ölçüde rahatlatmıştı. Ancak karada İstanbul Yarımadasının iç tarafları ve Marmara sahilleri hala oldukça ücra kalmışlardı. Ayrıca, Galata sırtlarından Şişli'ye doğru gelişen yeni mahallelere doğru kara ulaşımına şiddetle ihtiyaç duyuluyordu.

1860'lar boyunca bir tramvay sistemi kurup işletmek isteyen girişimcilerden hükümete bir dizi teklif geldi. Örneğin 1863'te Mr. Huchiadson isminde bir şahsa İstanbul'un ana arterlerinde ve banliyölerinde tramvay hattı kurmak ve işletmek hakkını tanıyan bir kontrat taslağı hazırlanmıştı. Bu proje uygulanmadı ve bir yıl sonra bir İngiliz, İstanbul, Galata ve Beşiktaş'ta tramvay imtiyazını almak üzere müracaat etti. Teklifi değerlendiren hükümet raporu genelde olumluydu. Avrupa başkentlerinde tramvay sistemlerinin varlığına işaret eden rapor, benzeri bir şebekenin İstanbul'da kurulmasının uygun olacağı görüşündeydi. Ancak bu girişim bir kez daha umumi menfaat için bazı arterler boyunca yıkımlar gerektirecekti.

1864'te düzenlenen taslak nizamname bu konuda gelecekte uyulacak esasları tespit ediyor ve diğer şirketlerin kuracakları tramvay hatlarının izleyecekleri güzergahları belirliyordu. İlk güzergah Eminönü Meydanı'nı Divanyolu üzerinden Beyazıt Meydanı'na ve At Meydanı'na bağlıyordu. Beyazıt Meydanı'ndan Aksaray'a uzanan bu hat, orada ikiye ayrılıyor, bir hat Samatya Caddesi'ni izleyerek Yedikule'ye varıyor, diğeri ise Aksaray'ı Teodosios Surları üzerindeki Topkapı'ya bağlıyordu. Bu tramvay ağı ilk kez iç mahallelerin birbirlerine ve yarımada'nın batı sınırı olan Bizans surlarına bağlanmalarını sağlıyordu. Diğer hattın başlangıç noktası ise genç Eminönü olup, Haliç sahilini izleyerek, Ayvansaray'da Teodosios surlarını geçip, Eyüp'te son buluyordu. Bu güzergahın belirlenişindeki düşünce, Haliç boyunca yer alan mahalle ve imalathanelere bağlantı sağlamak ve bir dini merkez olan Eyüp'e ulaşımı kolaylaştırmaktı. Eyüp'e Şirket-i Hayriye vapurları sefer yapıyorsa da bunlar yetersiz kalıyordu. Yarımadayı uzunlamasına kesen bu hatlar, yarımada'nın batısında kalan daha geniş bölgeye ulaşımı kolaylaştıracak kuzey-güney bağlantılarını kuruyorlardı. İlk elde güzergahları belirlemekte kullanılan mantık herhalde ana mahalleleri birbirine bağlamak olmuştu. Maalesef bu kısa görüşlü politika gelecekteki projelere zemin oluşturdu ve göreceğimiz gibi İstanbul'da birbirleriyle bağlantılı hatlar hiçbir zaman düşünülmeydi.

1864 taslağında önerilen son hat ise Galata'ydı. Bu hat Karaköy'den hareketle, Tophane, Beşiktaş, Ortaköy yoluyla Arnavutköy'e ulaşarak, bu yeni gelişmekte olan Boğaz mahallelerine alternatif bir kamu taşımacılığı sağlamaktı.

1868'de tramvay hattı inşasında bir üçüncü başarısız girişim yapıldı. Bu kez de bir Türk

mucit olan Rüstem Bey'in bir yıllık imtiyaz başvurusu geri çevrildi. Rüstem Bey'in projesi tek raylı bir sistemdi ve mucidine göre iki raylı klasik sistemden daha ekonomikti. Nihayet 1869'da Krepano Efendi'ye kırk yıllık bir imtiyaz tanınarak İstanbul Tramvay Şirketi kuruldu. 1869, 1881 ve 1907 yıllarında çıkan nizamnameler, sistemin gelişmesi ve kullanışlılığı hakkında bize temel bilgiler vermektedir.

1869 nizamnamesi dört hat öngörüyordu: Birincisi Unkapanı Köprüsü'nden Azapkapı ayağından hareketle Tophane ve Beşiktaş üzerinden Ortaköy'e bağlanacaktı; ikincisi Eminönü'nden hareketle Babıali ve Divanyolu üzerinden Beyazıt'a, sonra da Aksaray'a gidiyordu; üçüncüsü Aksaray'dan Yedikule'ye, dördüncüsü ise Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşıyordu. İnşaat dört yılda tamamlanacaktı. Bu nizamname ile 1864 nizamnamesi karşılaştırıldığında, ikincisinde Haliç sahilini izlemesi öngörülen üçüncü hat dışında, aynı bölgenin kapsandığı görülmektedir.

1881'de Eminönü'nden Eyüp'e bir Haliç hattı çekilmesi tasarısı yenilendi ve ayrıca Galata tarafında iki yeni hat önerildi. Galata hatlarının ilki Karaköy'de Voyvoda Caddesi'ni izleyerek Kabristan ve Tepebaşı caddelerinden geçiyor, Galatasaray'da Cadde-i Kebir ile bağlanıyordu. Buradan Taksim'e gidiyor, oradan Pangaltı ve Şişli'ye uzanarak Taksim-Şişli üzerindeki yeni mahallelere ve Pera'ya hizmet veriyordu. Daha ileri bir tarihte belirlenecek bir noktadan Karaköy-Şişli hattından Tatavla'ya (Kurtuluş) bir hat ayrılacaktı. Krepano Efendi'nin şirketi, ihtiyaca cevap verecek sayıda vagonu hizmete sokmakla sorumluydu. Şirkete ayrıca, tramvay hattı ile kenar mahalleleri bağlayacak omnibüs işletme yetkisi veriliyordu.

Eminönü-Eyüp ve Tatavla hatları hiçbir zaman yapılmadı. 1907 yılında hazırlanan kontratta imtiyaz 75 sene daha uzatılıyor ve bu bağlantıya değinilirken ek olarak üç hat daha öneriliyordu. Galata tarafında Cadde-i Kebir'in güney ucuna raylı sistem kurularak, Galatasaray ve Tünel Meydanı Karaköy hattına bağlanacak; Karaköy-Boğaz hattı ise Ortaköy'den Arnavutköy'e kadar uzatılacaktı. İstanbul tarafında ise Unkapanı Köprüsü'nün ayağının Fatih'le, özellikle Fatih Külliyesi ile bağlantısını kurmak gerekiyordu. Her ne kadar ayrıntılı bir biçimde açıklanmamışsa da Fatih ile Edirnekapı arasında son bir bağlantıdan söz edilmekteydi. Bu hatlar bir ölçüde yarımada'nın iç tarafıyla da bağlanacaktı. Cılız bir çaba olarak kalmışsa da bu, Haliç'i Marmara sahillerine bağlama konusundaki ilk ve tek girişim oldu.

Çağdaşlaşma çabalarında yine Galata yakasına öncelik verilmişti. Her ne kadar İstanbul tarafı için kapsamlı bir ulaşım ağı önerildiyse de ancak kısmen gerçekleştirildi. 1896 tarihli bir

haritada İstanbul tarafında sadece üç kısa hat görülmektedir. Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı. O tarihte Haliç hattı henüz inşa edilmemişti. Ancak 1869 ve 1881 nizamnamelerinde Galata tarafı için öngörölmüş olan, Azapkapı-Boğaz ve Karaköy-Cadde-i Kebir-Şişli hatları hizmete girmişti. Yeni ulaşım sisteminin İstanbul'un kent imajı üzerinde belirgin bir çağdaştıırıcı etkisi oldu. Belli başlı kavşaklarda ve merkezi noktalarda yolcu ve personelin faydalanması için yapılan barınaklar kentte bir yenilikti. Atla çekilen tramvaylar sokaklara Avrupa kentlerini andıran bir canlılık getirdi.

Marmara sahilini setlerle genişletmeyi öneren mühendis Eugene Henry Gavand'a, 1869 yılında bir irade-i seniyyeyle Karaköy ve Pera arasında bir metro yapma ve işletme imtiyazı tanındı. Galata bölgesindeki ticari faaliyetlerin giderek artan önemi daha iyi ulaşım koşullarını zorunlu kılıyordu.

Tramvay hattı Galata ve Pera'dan Cadde-i Kebir'in güney ucuna doğrudan bir bağlantı sağlamıyordu. Ekonomik olmak amacıyla buradaki uzun ve yılankavi hat, mevcut yolları izlemişti. Karaköy'den Pera'ya çıkan yegane güzergah olan Yüksek Kaldırım, dik ve dar bir yokuştı ve günde ortalama 40000 kişinin kullandığı bu yolda izdiham yaşanıyordu. Gavand'ın kendi deyişile, buraya bir tür yer altı teleferiği, "inen-çıkan bir tür asansör" yapılması çok faydalı olacaktı. Yolculuğu birkaç dakıkaya indiren bu araç ayrıca yolcuları büyük bir yorgunluktan kurtaracaktı.

Gavand Paris, Londra ve İstanbul arasında mekik dokuyarak üç sene süren ve hayli yoğun geçen müzakerelerden sonra şirketi kurdu. 1872'de kurulan şirketin adı "The Metropolitan Railway of Constantinople, from Galata to Pera" idi. Çalışmalar aynı yıl başladıysa da mülk sahipleriyle çıkan ihtilaflar nedeniyle inşaat, özellikle kazı faaliyetleri, ağır ilerlemekteydi. Tramvay imtiyazında olduğu gibi, mülk sahiplerinin satmamakta direnmeleri halinde, hükümet istimlak kanununu işletmeye söz vermişti. Ancak Gavand ile mülk sahipleri arasındaki sorunlarda hükümet oldukça ihtiyatlı ve oyalayıcı bir tutum takındı. Bu nedenle inşaat yavaş ilerledi ve buharla çalışan İstanbul tüneli ancak üç yıl sonra, Ocak 1875'te hizmete girebildi.

Sistem 554,8 metre uzunluğunda, 6.7 metre genişliğinde ve 4,9 metre yüksekliğinde bir tünel, her iki ucunda birer istasyon ve makine dairelerinden oluşuyordu. Galata ile Pera uçları arasında 61,55 metrelik bir irtifa farkı vardı ve eğim %2 ile %15 arasında değişmekteydi. İki paralel hat üzerinde ikişer vagonluk iki tren çalışmaktaydı. Vagonlardan biri yolculara tahsis edilmiş ve iki mevkiye ayrılmıştı. Her iki mevkide kadın ve erkekler ayrı kompartmanlarda oturuyordu. İkinci vagon mal, hayvan ve hatta atlı araba nakliyesine ayrılmıştı.

1900 yılına gelindiğinde, yeni bir kontrat, Metropolitan Railway of Constantinople Şirketini, hali hazırdaki istasyon binalarını yıkarak, yerlerine hükümet mühendislerinin onayını alacak plan ve cephelere göre inşa edilecek, yeni kagir yapılar yapması yönünde teşvik ediyordu. Bu öneriler uyarınca Pera İstasyonu 900 metrekareye oturacak, 4 katlı, içinde dükkanlar barındıran muntazam dış görünümlü bir bina olacaktı. Galata İstasyonu ise 700 metrekareye oturan, 3 katlı, sokak düzeyinde dükkanlar olan, aynı şekilde muntazam bir bina olacaktı.

1904'te Metropolitan Railway'in imtiyazı, ilk imtiyazın bitiş tarihinden itibaren geçerli olarak, 75 yıl uzatıldı. Böylelikle şirket, 1923'te Cumhuriyetin ilanından sonra tüm kamu taşımacılığı sistemlerinin millileştirilmesine kadar Galata ile Pera arasında ulaşımı sağladı.

İstanbul Tüneli'nin başarısı birkaç başka tünel projesinin ortaya atılmasına yol açtı. Her ne kadar bu projeler gerçekleşmemişse de, İstanbul'un plancılarının 19. yy. sonu ve 20. yy. başındaki tasarımlarına ışık tutmaları bakımından kayda değerdirler.

İstanbul Tüneli'nin azimli girişimcisi Gavand, 1876'da Osmanlı Hükümeti'ne yeni bir proje sundu. Bu proje, İstanbul'u kuzeyden güneye kateden ve büyük bir kısmı yer altında olacak bir demiryolu projesiydi. Marmara sahilinde Kumkapı'dan başlayacak olan demiryolu, yarımada'yı yeraltından katederek, İstanbul terminalinin inşa edileceği Eminönü'nde yer üstüne çıkacaktı. Araçlar Haliç'i geçmek için yeni Galata Köprüsü'nü kullanacak ancak Galata'ya geçer geçmez gene yeraltına ineceklerdi. Öngörülen plana göre, sistem Karaköy'den Ortaköy'e kadar sahile paralel gidecek, Karaköy, Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe, Beşiktaş ve Ortaköy'de istasyonlar olacaktı. Her ne kadar Gavand Boğaz sahilinde bir uzatmadan bahsetse de fazla ayrıntı vermemişti. Demiryolunun Kumkapı'dan Beşiktaş'a kadar tahmini uzunluğu 4300 metreydi.

Burada Gavand'ın başlıca katkısı Marmara ve Haliç sahilleri arasında doğrudan en kısa mesafede bağlantı kurma önerisidir. Tasarıda Galata tarafında önerilen hatlar işlemekte olan tramvayların güzergahını izleyecek, ancak yeraltında bir engelle karşılaşmadan hızlı ve trafiksiz işlemenin avantajlarını kullanacaklardı.

Ancak Gavand'ın önerisi bu kadarla kalmıyordu. Marmara sahilini setlerle genişletme projesinin yanı sıra Boğaz'ı bir ihtimalle Sarayburnu ve Üsküdar arasında geçecek bir yer altı treni öneriyordu. Bu sayede Avrupa'dan gelen trenler doğrudan Asya yakasında yollarına devam edeceklerdi. "Yeni Şehir Projesi" adı yakıştırılan bu iddialı projenin ayrıntılarına girilmemişti. Ancak Gavand'ın kıtalararası metro projesi şimdiye kadar hiçbir gerçekleşmeyen bir çok projenin ilham kaynağı oldu.

1838 ile 1908 arasında iki metro projesi daha gündeme geldi. 1890'da Eminönü'nü Kapalıçarşı'ya bağlayan, yani Gavand'ın projesinin bir kısmını kapsayan bir proje, imtiyaz isteğiyle birlikte Nafia Nezareti'ne sunuldu ancak reddedildi.

1902'de üç Amerikalı mühendis, Frederik E. Strom, Frank T. Lindman ve John A. Hilliker, Gavand'ın projesinin bir başka bölümünü tekrarlayarak, Sarayburnu ile Salacak arasında işleyecek bir metro projesi sundular. Hükümet bu projeyi tümüyle bir hayal ürünü olarak değerlendirmiştir.

Kuşkusuz, bu projelerin ardındaki amaç para kazanmaktır. Teknolojik alanda geri kalmış imparatorluk "terakki" ve "medeniyet" pazarlayan batılı yatırımcılara eşsiz kar imkanları sağlıyordu. Ancak Osmanlı Hükümeti, belki de bu geniş kapsamlı ve karmaşık projelerin gerçekleştirilmesine inanmadığından çoğunu geri çevirdi. Her ne kadar uygulanmamışlarsa da bu projelerin çoğunun amacı kentin dağınık parçalarının arasında ulaşımı kolaylaştırarak İstanbul, Galata, Üsküdar ile Boğaz'ın Asya ve Avrupa yakalarındaki köylerinden oluşan bir büyük İstanbul yaratmaktır.

İstanbul'u Sofya'ya bağlayan ilk demiryolu 1874 yılında hizmete girdi. Demiryolunun izleyeceği güzergah İstanbul'da tartışmalı bir konu olmuştur. Belçika'lı banker Baron Hirsh'in sahibi olduğu şirketin projeleri uyarınca, demiryolu Marmara sahili boyunca ilerleyerek Topkapı Sarayı'nın bahçesinden geçecekti. Projeler saray görevlileri arasında hararetli tartışmalara yol açtı, ancak Sultan Abdülmecit yeni teknolojiye tam desteğini esirgemeyerek, "sırtından dahi geçse" demiryolunun İstanbul'a ulaşması gerektiğini savundu. Sarayın 1856'da Dolmabahçe'ye taşınması doğal olarak bu kararın alınmasında önemli rol oynamıştı. Demiryolu Marmara sahilinin mahallelerinden geçtikçe, banliyölerle kent merkezini bağlayan trenler kısa sürede çalışmaya başladı. 1875'te 6 istasyon vardı: Sirkeci, Kumkapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece. 1896 tarihli bir haritada Samatya ve Yenikapı'da iki ilave istasyon görülmektedir. Böylelikle, Teodosios surlarının dışında kalan iki uzak banliyö, Bakırköy ve Yeşilköy de kent merkezine bağlanmış oluyordu.

Avrupa'nın büyük kentlerinde görülen, eski kent merkezi çevresinde bir dizi tren garının oluşması eğiliminin tersine, İstanbul'da, biri Avrupa diğeri Asya yakasında sadece iki istasyon kuruldu. Sirkeci Garı, diğer ulaşım ağlarının kesiştiği bir noktada bulunuyor, tramvay ve vapur ulaşımına hızlı bağlantı sağlıyordu. Sirkeci Garı'nın mimari üslubu, 19. yy. İstanbul'unun kent imajında artık iyice yerleşen, Batıyla yerli değerlerin arasındaki ikilemi simgeliyordu. Alman mimar Jackmund tarafından tasarlanan ve 1887'de inşaatı tamamlanan gar binası, beaux-arts tasarım ilkelerini yeni tür bir "İslam" üslubuyla birleştiriyor, böylece

yerel gelenekleri çağrıştıran bir çerçeveye modern teknolojiyi oturtuyordu.

Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'te tamamlandıysa da Haydarpaşa Garı 1909 yılına kadar yapılmadı. Helmuth Cuno ve Otto Ritter isminde iki Alman tarafından tasarlanan gar binası, heybetli bir neoklasik üsluba sahipti. Avrupa yakasındaki gar, Avrupa'dan gelen yolcuları bir Şark havası içinde karşılar, Asya yakasındaki gar Asya'dan gelen yolculara Avrupai yüzünü gösteriyor, böylece Osmanlı başkentinin "Doğu'yla Batı'nın kesiştiği nokta olduğu romantizmi" vurgulanmış oluyordu.

1800'lü yılların sonlarına gelindiğinde artık İstanbul'da muhtelif kamu vasıtalarının kolayca ulaşılabilen noktalarda kesiştiğini ve aktarmaların zahmetsizce yapıldığını görürüz. Vapurlar Galata Köprüsü'nün İstanbul tarafından hareket ediyor, Eminönü, değişik ulaşım biçimlerini harmanlayan bir bölge olarak tren, vapur ve tramvayın birleştiği noktayı oluşturuyordu. Karaköy'de benzer bir işlevi yerine getiriyordu: Tramvayın ana istasyonu ve Tünel'in alt istasyonu buradaydı. Bugün bu iki nokta kentin ulaşım odakları olmayı sürdürüyorlar.

19.yy. ın orta ve sonlarında oluşturulan ulaşım ağları, 20. yy. sistemlerinin çerçevesini oluşturdular. İstanbul'un başlıca ulaşım araçları olan vapurlar, trenler ve tünel yüz yıl öncesinde olduğu gibi bugün de hizmet vermeye devam ediyorlar.

3.2.1 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi

1825'e kadar : İstanbul'da yaya egemenliği

Faytona binmek sadece padişahın imtiyazı idi.

1830 : İlk toplu taşıma örneği ; deniz ulaşımında kayıklar

1831 : İstanbul'da yaya egemenliği devam ediyor.

1836 : III. Selim tarafından Moltke adında bir Alman'a başlatılan imar planı çalışmaları.

Azapkapı – Unkapanı arasına yaya köprüsü yapıldı

1845 : Karaköy ile Eminönü arasında ilk ahşap köprü

1851 : Kent içi vapur vapur işletmesi Şirket-i Hayriye 'nin kurulması

1852 : Ayvansaray-Hasköy arasında köprü

1864 : Galata surlarının yıkımı ve Büyük Hocapaşa yangını sonrasında Divan yolu, araçların geçişini sağlamak amacı ile 19 metreye genişletildi.

1865 : Fransızlar tarafından projelendirilen Sarayburnu-Şemsipaşa arasında çelik tünel önerisi

1869 : Kabataş-Üsküdar arasında arabalı vapur işlemeye başladı.

İstanbul’ da toplu taşımacılığa yönelik ilk sözleşme imzalandı

Dersaadet Tramvay şirketi kurulması; Güzergah önerileri 1. Etapta açılması planlanan 4 hat ,

Azapkapı-Galata-Fındıklı-Kabataş-Ortaköy

Eminönü (Köprü tahta olduğu için henüz geçilmiyor) – Babı-ali – Soğukçeşme – Divanyolu – Aksaray – Yusufpaşa Çeşmesi

Aksaray – Samatya – Yedikule

Aksaray – Topkapı

Tophane-Ortaköy tramvay hattı açıldı

Eugene – Henry Gavand ‘ın İstanbul İmar Planı çalışmaları başladı.

1872 : 18 metre genişliğinde Unkapanı Köprüsü yapıldı

Rumeli Demiryolları Şirketi tarafından Sirkeci-Hadımköy Banliyö hattı işletmeye açıldı

Azapkapı-Beşiktaş ile Eminönü –Aksaray hatlarında altı tramvay işletmeye açıldı.Günde ortalama 17.000 yolcu taşıyordu.

1875 : Eugene – Henry Gavand tarafından planlanan Karaköy-Beyoğlu’ na Galata-Pera aksı ile bağlanan 626 metre uzunluğundaki ilk raylı toplu taşım aracı olan tünel işletmeye açıldı. İki vagon dan oluşan sistem günde ortalama 32.400 yolcu taşımakta idi.

1876 : Eugene – Henry Gavand tarafından projelendirilen İstanbul metro önerisi ile Yedikule – Sarayburnu arasında liman önerisi

1878 : 14 metrelik Galata köprüsü

1907 : Galatasaray-Tünel ve Pangaltı-Tatavla (Kurtuluş) Tramvay hatları ilave oldu. Karaköy-Eminönü-Aksaray düğüm noktaları idi.

1911 : Beyazıt-Şişli arasında metro önerisi. “Osmanlı İmparatorluğu İstanbul Şehri Metropoliten Demiryolu Projesi “ adı ile Philipp Holzman Müessesesi – Mühendis Horrbach

- 1912** : Şirketi Hayriye'nin 25 gemiden oluşan filosu ile günlük denizyolunda taşınan yolcu sayısı yaklaşık 49.000 idi.
- Galata köprüsü çift hatlı tramvayın geçebilmesi için genişletildi.
- 1923** : Alman şehircilik uzmanı Dr. Rahtree' ye İstanbul yakasının imar planı yaptırıldı
- 1926** : Şehir içinde ilk otobüsler işlemeye başladı.
- 1927** : İstanbul Tramvay Şirketi 320 vagonla 31 kilometre 230 metrelik bir şebekede günde ortalama 183.000 yolcu taşıyordu
- Sirkeci – Yeşilköy Banliyö Hattı'nda günde ortalama 11.800 kişi yolculuk yapıyordu.
- Türkiye Seyrisefain İdaresinin 17 gemiden oluşan filosu ile Pendik-Yeşilköy ve Adalar arasındaki seferlerle 33.500 yolcu taşıyordu. Şirket-i Hayriyenin günlük yolcu miktarı Cumhuriyetin ilk yıllarında kentin nüfusu azaldığı için düştü.
- 1929** : Fatih-Edirnekapi hattı işletmeye açıldı.
- 1930** : Taksi – dolmuş güzergahlarının oluşması
- 1931** : Özel halk otobüslerine talimatname çıkarılması
- 1935** : Tramvay güzergahı, Rumeli yakasında 35 km + 448 metre ve Anadolu yakasında 23 km + 950 metre ile ilk şebekeye sahip 97 halk otobüsü güzergahlarının belirlenmesi : Taksim-Yenimahalle , Sirkeci – Bakırköy , Sirkeci-Kocamustafapaşa , Sirkeci-Rami, Keresteciler-Eyüp
- 1936** : Prof. Henri Prost İstanbul'un nazım planını hazırlamak üzere çalışmaya başladı
- 1938** : İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Lütfi Kırdar , Aksaray – Yenikapı – Saraçhane – Unkapanı arasına tramvay yoluna alternatif 50 metre genişliğinde yol yapmıştır. (1938-1949)
- 1939** : Tarihi İstanbul Yarımadası'nın ve Beyoğlu'nun 1/ 5000 planı uygulamaya kondu.
- 1942** : On yıllık yeni imar planı ilan edildi.
- 1945** : Kent içi toplu taşıma yapan şirketler devletleştirildi. Şirket-i Hayriye hükümetçe satın alındı. Deniz Yolları Umum Müdürlüğü Şirket-i Hayriye'ye son verdi
- 55 şehir hatları gemisi günde ortalama Haliç'te 21.600 , Boğaziçi hattında 46.000 .

Marmara hattında 55.000 olmak üzere toplam 122.600 yolcu taşıyordu.

İstanbul tramvayları günde ortalama 275.200 , Üsküdar-Kadıköy tramvayları 39.500 olmak üzere toplam 314.700 yolcu , tünel ise 27.600 yolcu taşımıştır.

Demiryollarındaki şirketler TCDD olarak devletleştirildi. İndirimli biletlerle yolcu sayıları iki katına çıkarıldı, her iki banliyöde taşınan yolcu sayıları 49.000 dolaylarında idi.

1950 : Sirkeci-Karaköy ve Karta-Yalova arabalı vapur hattının açılması

Başbakan Adnan Menderes'in imar operasyonları ve kent içi ulaşımın motorlu araçlara yönlendirme sürecinin başlaması

1952 : "Societe Generale de Traction et d'Explotations" adlı Fransız Grubun Mecidiyeköy-Taksim-Beyazıt arasında 12 istasyonlu metro önerisi maliyet 160.000\$ tahmin edilmiştir.

1956 : Sirkeci-Halkalı banliyösü elektrikli olarak işletmeye açılmıştır (27.6 km).

Başbakan Adnan Menderes'in trafiği rahatlatmak uğruna yolları genişletmesi ve tarihi dokuyu tahrip ederek 30 metre ve 50 metre genişlikte yeni yollar açması; araba merkezli kent içi ulaşımı destekleyen uygulamaların başlıcaları, Millet Caddesi, Ordu Caddesi, Vatan Caddesi, Londra Asfaltı, Beşiktaş, Yıldız, Zincirlikuyu Asfaltı, Hacı Osman Bayırı, Bağdat Caddesi ve Haydarpaşa'dır.

1959 : Sirkeci-Kadıköy arabalı vapur hattının açılması

İ.M.Ç açıldı

1961 : İlk trolleybüs trafiğe çıktı, Eminönü – Topkapı hattına ilk trolleybüs güzergahı

Avrupa yakasında tramvaylar ulaşımdan kaldırıldı

1966 : Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattının yerine Sirkeci-Harem hattının getirilmesi

1967 : 1964'te başlanan ve üç milyon lira harcanarak turistik tesis haline dönüştürülen Galata Kulesi, Başkan Haşim İşcan tarafından açıldı

Haliç'teki iskele sayısı 14'ten 6'ya düşürüldü.

1970 : Rus grubu Teknoexport tarafından İstanbul Metrosu raporu hazırlanmıştır, Şişli-Beşiktaş-Beyoğlu-Eminönü-Fatih-Topkapı-Zeytinburnu bağlantıları ile Eminönü-Edirnekapı ve Gaziosmanpaşa bağlantılarını öneren ikinci bir metro güzergahı

araştırılmış ve bu çalışmada rapor aşamasında kalmıştır.

1971 : Üçüncü Haliç köprüsü törenle hizmete girdi.

1972 : Fransız firması “Sofretu” tarafından Metro güzergahları ve detayları ile ilgili raporun hazırlanması.

1986 : Hafif Metro sisteminin temeli atıldı.

1987 : Deniz otobüsleri işlemeye başladı. IRTC tarafından ulaşım modeli kalibrasyonu yapılmış, tüp tünel ve metro için 60 rapor, 400’ün üzerinde proje detaylandırılmıştır.

Kent içi yolculuklarda %20 otomobil, %20 toplu taşıma ve %40 yaya yolculuk payları belirlenmiş ve günlük yolculuk 1.44 değeri bulunmuş yani günde 7.700.000 yolculuk yapılmakta.

1988 : Aksaray-Kartalteppe hafif metro hattının açılması ve Esenler’e uzatılması

1989 : Hızlı tramvay hattı işletmeye açıldı

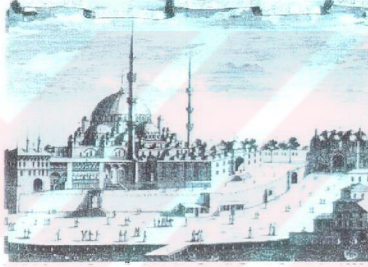
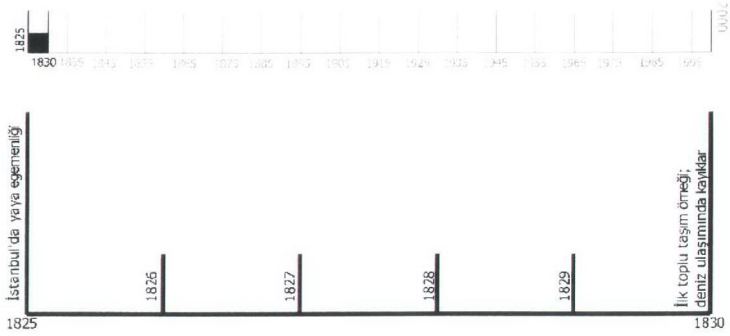
1990 : Aksaray-Topkapı otobüs yolu güzergahının işletmeye açılması

1992 : Sirkeci-Aksaray-Topkapı otobüs özel yolu güzergahı üzerine 10.7 km’lik çağdaş tramvay hattının uygulanması.60.000 kapasitesi varken günde sadece 20.000 kişi taşımakta.

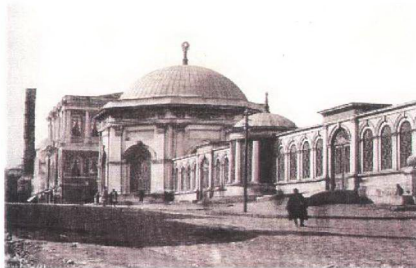
Galata köprüsü yandı, yeni Galata köprüsü trafiğe açıldı.

1996 : Sirkeci-Eminönü çağdaş tramvay istasyonlarının tamamlanması, günde ortalama 150.000 yolcu taşımakta ve istasyon adedi 21’dir. (Çelik ,1998)

Çizelge 3.1 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1825-1830)

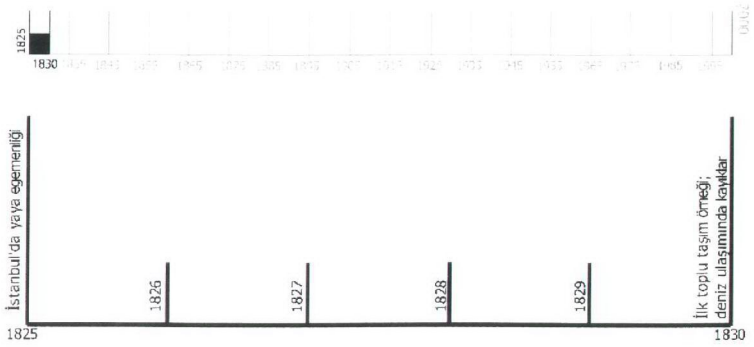


Şekil 3.1. Yeni Camii Önü (Valide Camii) Grelat Gravürü – 1680 (Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı-Mehmet MAZAK – İBŞB İDO Yayınları)



Şekil 3.2. Divan Yolu (Yapı Kredi Yayınları)

Çizelge 3.2 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1825-1830)

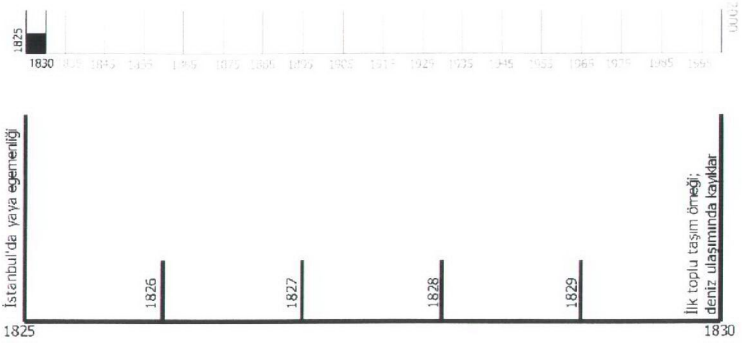


Şekil 3.3. Deniz Ulaşımı – Kayıklar (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)



Şekil 3.4., Eminönü ve Çevresi Deniz Ulaşımı (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)

Çizelge 3.3 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1825-1830)

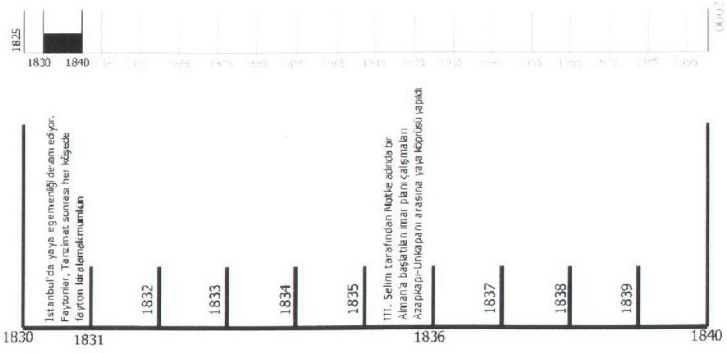


Şekil 3.5. Deniz Ulaşımı (Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı – Mehmet MAZAK, İBŞB İDO Yayınları)



Şekil 3.6. Eminönü ve Çevresi Deniz Ulaşımı (Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı – Mehmet MAZAK, İBŞB İDO Yayınları)

Çizelge 3.4 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1830-1840)

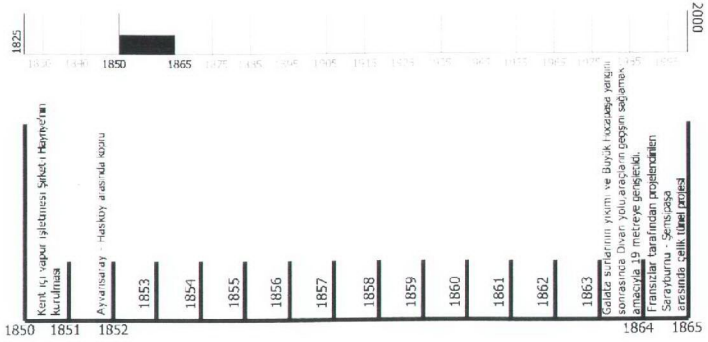


Şekil 3.7 Ayasofya (Yapı Kredi Yayınları, 1990)



Şekil 3.8 Beyazıt Meydanı (Yapı Kredi Yayınları, 1990)

Çizelge 3.6 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1850-1865)

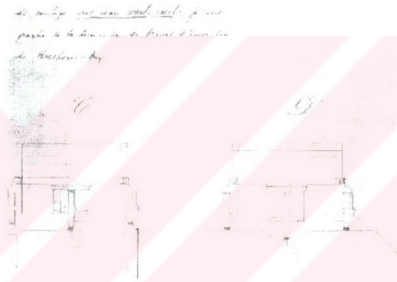
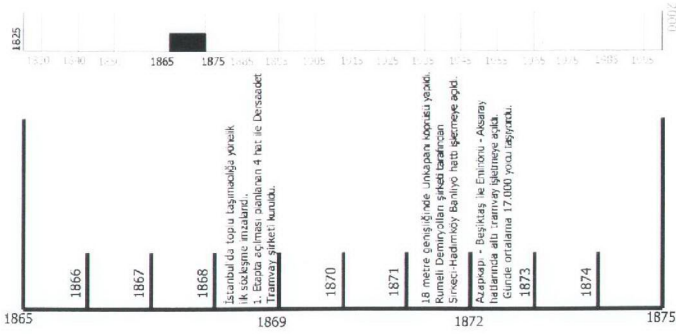


Şekil 3.10 Galata Köprüsü (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)



Şekil 3.11 Galata Köprüsü (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)

Çizelge 3.7 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1865-1875)

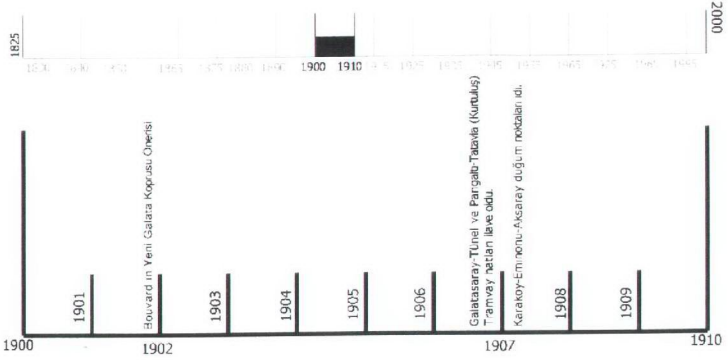


Şekil 3.12 Rüstem Bey'in Tek Raylı Tramvay Projesi (Değişen İstanbul, Zeynep ÇELİK, Tarih Vakfı Yurt Yayınları)

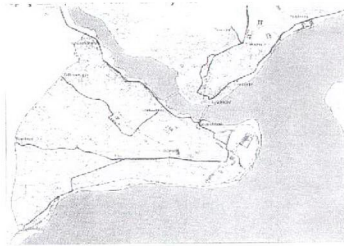


Şekil 3.13 Galata Köprüleri Araç Trafığı (Yapı Kredi Yayınları ,1990)

Çizelge 3.9 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1900-1910)

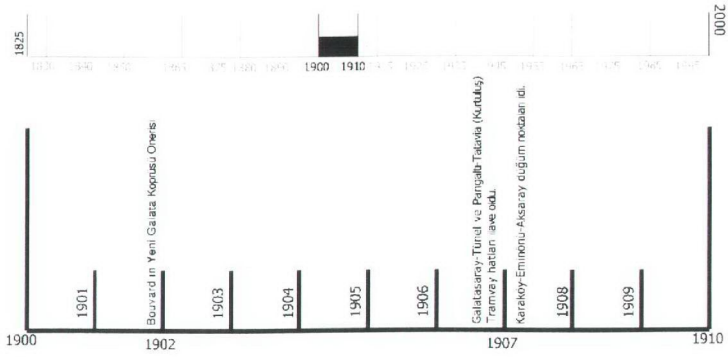


Şekil 3.16 Bouvard'ın Yeni Galata Köprüsü Önerisi – 1902 (Değişen İstanbul, Zeynep ÇELİK, Tarih Vakfı Yurt Yayınları)

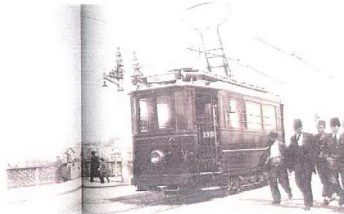


Şekil 3.17 1864 – 1907 nizamnamelerinde görülen tramvay hatları (Değişen İstanbul, Zeynep ÇELİK, Tarih Vakfı Yurt Yayınları)

Çizelge 3.10 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1900-1910)

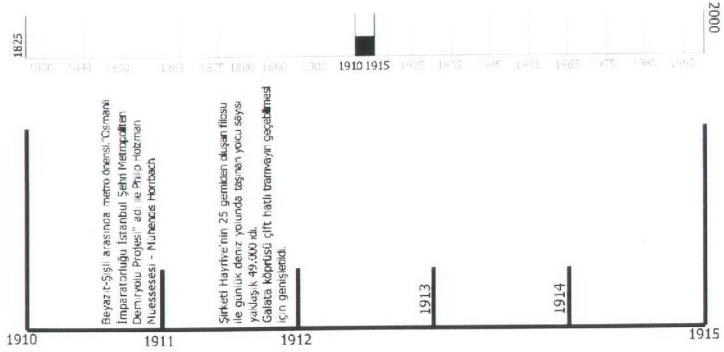


Şekil 3.18 Çemberlitaş (Yapı Kredi Yayınları, 1990)



Şekil 3.19 Galata Köprüsü Tramvay Hattı (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)

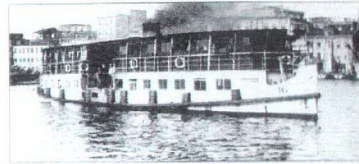
Çizelge 3.11 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1910-1915)



7 numaralı Haliç vapuru, Köprü İskelesine yanaşmak için manevra yapıyor.



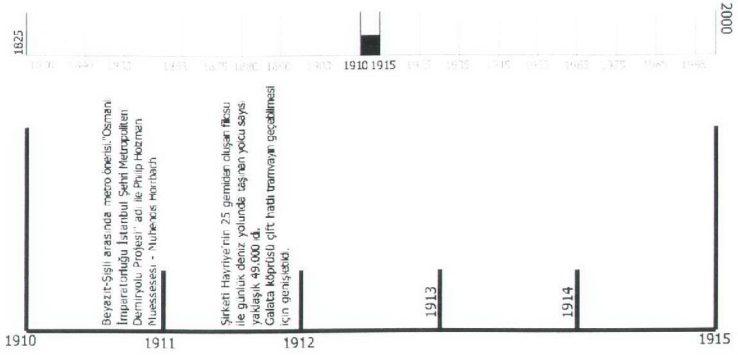
Haliç Şirketi'nin Kagitthane'ye çalışan başı-kıçı yuvakak 13 numaralı



Şirketin en büyük vapurlarından 15 numara, Perşembepazarı önlerinde

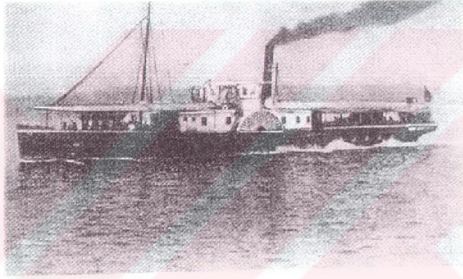
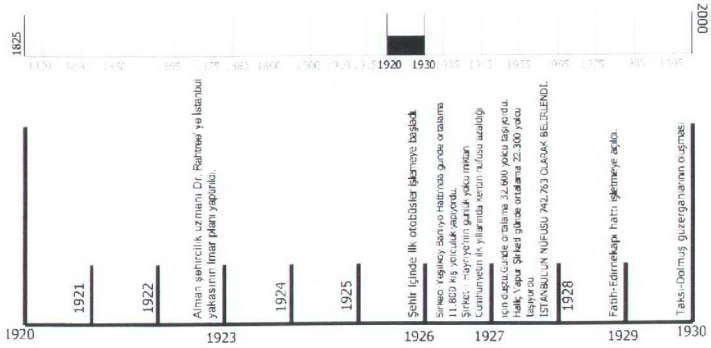
Şekil 3.20 Şirketi Hayriye Vapurları (Haliç, Eser TÜTEL)

Çizelge 3.12 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1910-1915)



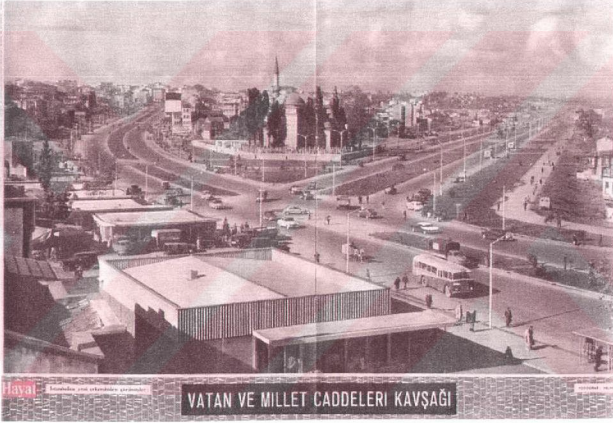
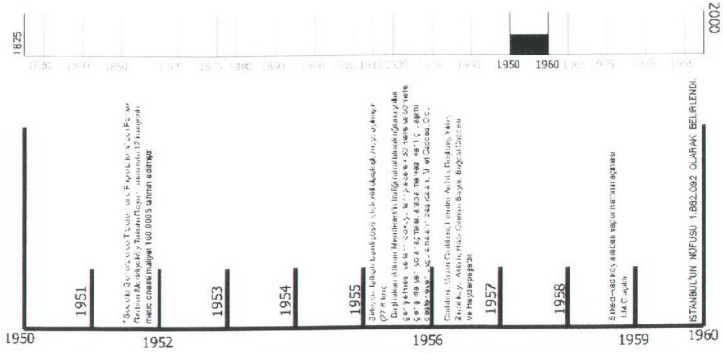
Şekil 3.21 Galata Köprüleri Yanyana (1836 köprüsü – 1912 köprüsü) (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)

Çizelge 3.13 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1920-1930)



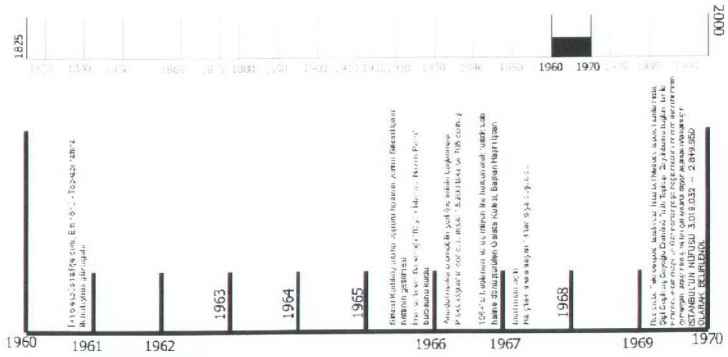
Şekil 3.22 Şirketi Hayriye Vapurları (Haliç, Eser TÜTEL)

Çizelge 3.16 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1950-1960)



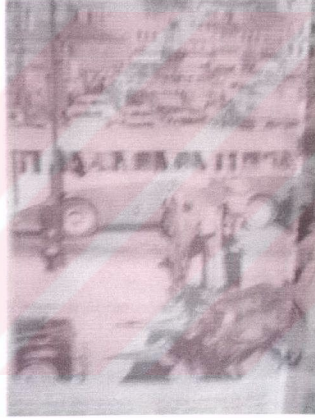
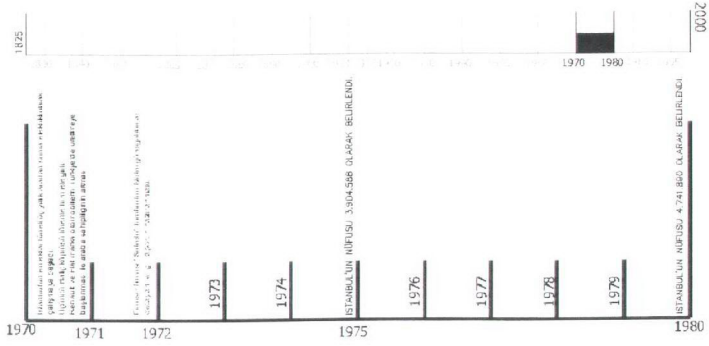
Şekil 3.25 Vatan ve Millet Caddeleri Kavşağı (Hayat Dergisi)

Çizelge 3.17 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1960-1970)



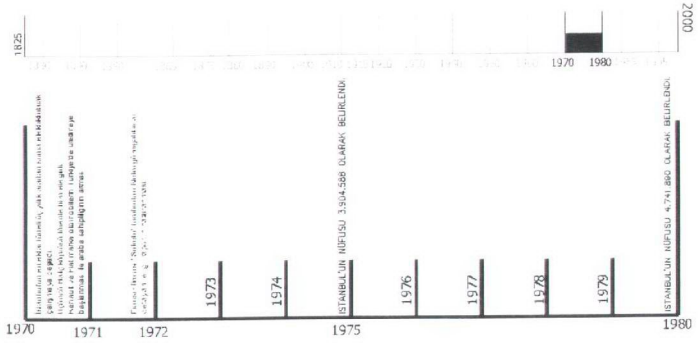
Şekil 3.26 Sirkeci – Harem Arabalı Vapur İskelesi

Çizelge 3.18 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1970-1980)



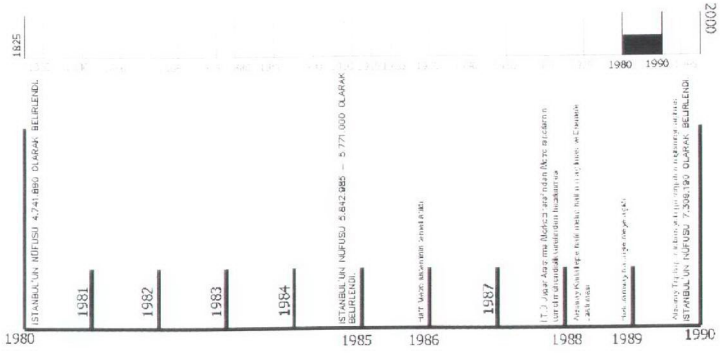
Şekil 3.27 Otobüsler ile toplu ulaşım

Çizelge 3.19 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1970-1980)



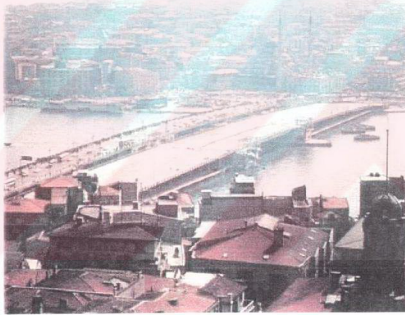
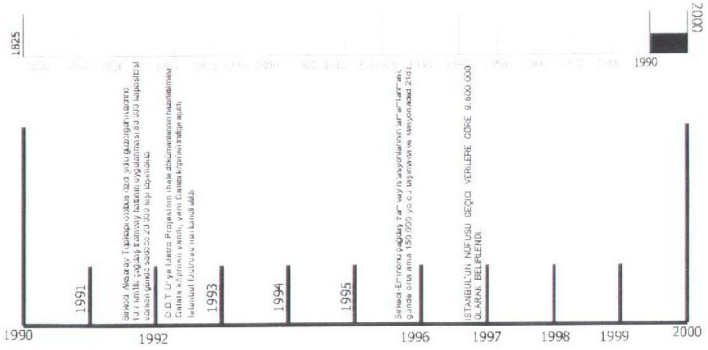
Şekil 3.28 Araç Trafikinden Görünüm

Çizelge 3.20 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1980-1990)



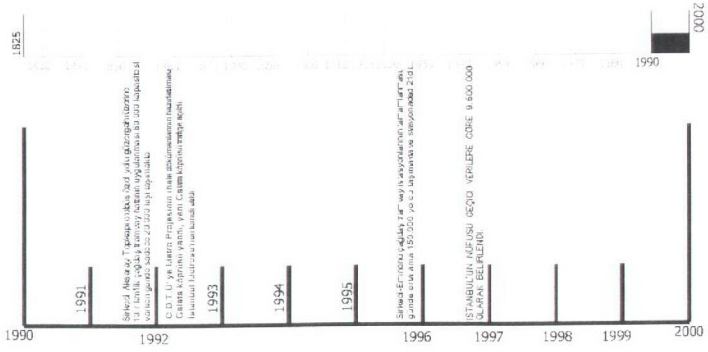
Şekil 3.29 Hızlı Tramvay

Çizelge 3.21 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1990-2000)



Şekil 3.30 Galata Köprüleri Yanyana (1912 köprüsü – 1992 köprüsü) (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)

Çizelge 3.22 Tarihi Yarımada'da Ulaşım Tarihsel Gelişim Kronolojisi (1990-2000)



Şekil 3.31 Galata Köprüleri Yanyana (1912 köprüsü – 1992 köprüsü) (Galata Köprüleri Tarihi, Burçak EVREN, Milliyet Yayınları)

3.2.2 Tarihi Yarımada' Da Ulaşımın Tarihsel Gelişimi İçinde Yer Alan Büyük Projeler

Tanzimat fermmanı' nın 1839'da ilanından, 1908'de II. Meşrutiyet' in ilanına kadar geçen yetmiş yıl içinde, İstanbul' a yönelik üç iddialı ve geniş kapsamlı proje hazırlandı. Bu projelerin amacı ulaşım ağını modernleştirmek ve batı teknoloji ile kültürünü esas alan bir kent imajı geliştirmek. Her üç tasarıda yabancı mimar ve mühendislerle ihale edildi.

Helmuth von Moltke' nin eseri olan 1839 tarihli ilk plan, Abdülmecit tarafından tamamlandı; Tanzimat heyecanının açtığı yoldan yürümekteydi. F. Arnodin ve Joseph Antoine Bouvard tarafından önerilen diğer iki proje ise Abdülhamit döneminde gündeme geldi. Dönemin başka birçok projesi gibi, bunlar da gerçekleşemeyen iddialı tasarımlardı. Her iki planda imparatorluğun geçmişteki gücünü ön plana çıkarmayı ve bu güce simgesel olarak başkentteki yeniden inşa projelerinde ifade etmeyi düşünüyordu.

3.2.2.1 Bir Bütün Olarak Düşünülen Kent :Von Moltke Planı

Tanzimat reformunun ana kavramlarından biri olan merkeziyetçilik, daha 1839'da kent planlamasına yansımıştı. Peyderpey yapılmış olan kent ilk kez bir bütün olarak düşünülmüyordu. Helmuth von Moltke, II. Mahnut tarafından İstanbul' un ayrıntılı bir haritasını çıkarmak ve sokak örtüsünü düzenlemek için plan yapmakla görevlendirildi. Her ne kadar bu plan bulunamamışsa da, Von Moltke' nin haritası birkaç kez yayımlanmıştır. Ancak Ergin' in yayımladığı 1839 tarihli bir belgede projenin ayrıntılı tarifi vardı. Von Molke' nin planının, salt sözlü olarak ifade edilmiş bir dizi kent tasarımı ilkelerinden ibaret olması mümkündür, çünkü bugüne dek bu plana ait herhangi bir kanıt ele geçmemiştir.

Von Moltke' nin başlıca amacı, İstanbul yarım adasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay ulaşım ağı geliştirmektir. Aynı zamanda, konut mimarisi, yangınları önlemek amacıyla aşamalı olarak ahşaptan kagire dönüştürülecekti. Von Moltke beş ana arter öneriyordu. Birincisi Topkapı Sarayı' nın dış kapısı olan Bab_1 Hümayun' u Aksaray' a bağlayacak, yani eski Divanyolu' nu (Bizans döneminin Mese' sini izleyerek Beyazıt Meydanından geçecekti. İkinci yol Aksaray' ı Teodosios surları üzerindeki Topkapı' ya bağlayacaktı. Beyazıt Meydanını Fatih' e bağlayan üçüncü yol, Fatih külliyesinden ikiye ayrılarak iki büyük Bizans kapısı plan Edirnekapi ve Eğrikapi' ya ulaşacaktı. Dördüncü bağlantı ise Kadirga ve Yedikule arasında Marmara sahilini izleyecekti. Son olarak beşinci yol Eminönü'nde Yeni Cami önünden başlayarak Haliç'e paralel gidecek ve kentin en önemli ibadet merkezi olan Eyüp'te son bulacaktı.

Von Moltke'nin planı eski Bizans yollarını izlemekteydi. Gerçektende Kostantinopolis'te formları birbirine bağlayan ana cadde, yani Mese, Forum Tauri'de (Beyazıt meydanı) ve Forum Bovis' de (Aksaray) ikiye ayrılarak Teodosios Surlarındaki kapılara ulaşıyordu. Ayrıca Von Moltke İstanbul yarımadası sahilinin iki yakasında, Haliç ve Marmara'da sahile paralel iki büyük yol önermiş, ancak Haliç ile Marmara kıyıları arasında doğu ve batı arterlerini birleştirecek bağlantılar önermemişti. Moltke'nin amacı sadece başlıca mahalle ve kapılara ulaşımı sağlamaktı.

Von Moltke'nin planında ana arterlerin öngörülen genişliği 15,20 metredir. Yolların her iki yanından üçer metrelik kaldırım düşünüldükten sonara taşıt trafiğine kalan kısım 9,20 metre genişliğindeydi. Tüm diğer yolların bulundukları mevki ve kent ulaşımındaki önemleri dikkat alınarak, 11,50 9 veya 9,20 metre eninde olmaları öngörüldü, çıkmaz sokaklar tümüyle ortadan kaldırılıyordu. Yolların iki tarafının ağaçlandırılması, cami ve diğer önemli anıtların önleri gibi uygun mekanlarda meydanlar açılması planda yer alıyordu.

Haliç'in iki yakasındaki sahil temizlenip yeniden düzenlenecekti. Bu bakımdan özellikle önemsenen iki şerit, İstanbul tarafında Sirkeci ile Unkapanı Köprüsü arası (bu tarihte Haliç'i geçen yegane köprü Unkapanı Köprüsü' ydü); Galata tarafında ise Tophane ile Unkapanı Köprüsü' nün kuzey ucu arasındı. Von Moltke'nin projesine göre ahşap rıhtımların yerine 15, 20 metre genişliğinde taş rıhtımlar yapılacaktı. Diğer ana arterler gibi, bunlarında iki tarafında ağaçlandırılmış üçer metre genişliğinde kaldırımlar bulunacaktı.

Sokak planında düzenlilik bu planın getirdiği önemli kavramlardan biriydi. Sokak hattı binaların sınırlarını kesin olarak belirleyecek, sokağa taşmalara izin verilmeyecekti. Yeni güzergahların tayininde engel oluşturabilecek çeşme ve diğer kamu binaları uygun yerlere taşınacaktı. Ancak camilere dokunulamazdı; yollar camilere korunmasına yönelik olarak düzenleniyordu.

Von Moltke'nin tasarımları günümüzde bile kent plancılarını uğraştırmaya devam eden kentin fiziksel sorunlarının bir kısmına çözüm bulmaya yönelikti. Başlıca sorunlar şöyle sıralanabilirdi: Eski kentin yoğun yerleşim dokusunun içinden doğrudan ve kolay ulaşımı sağlamak; sokakların ve rıhtımların düzenlenmesi; meydanlar oluşturulması; yapı malzemesinin ahşaptan kagire dönüştürülmesi. Von Moltke İstanbul'un kent örtüsünün giderek ağırlaşan sorunlarına pratik çözümler öneriyordu. Ancak Moltke'nin planında imaj sorunu önemli bir yer tutuyordu: İstanbul Tanzimat felsefesine uygun olarak bir Avrupa kentine dönüştürülmeliydi.

Bu projenin başlıca eksiği olan kuzey güney ekseninde ana arterlerin bulunmayışı, bundan

sonraki projelerde de görülecekti. Yeni arterlerin açılmasında ve mevcut olanların genişletilmesinde Haliç ile Marmara sahilleri arasında bağlantı sağlanmasına pek önem verilmeyecekti. bu çalışmanın dördüncü bölümünde de görüldüğü üzere, bu konu tramvay hatlarının tasarımında özellikle göze çarpacak, haltlar salt doğu-batı ekseninde oluşturulacak, kuzey-güney bağlantısı göz ardı edilecekti. (Çelik, 1998)

3.2.2.2 Bir Metropol Alanın Tanımlanması: Arnodin'in Çevre Yolu

Osmanlı başkentine ulaşan ilk demir yolu 1873'te Boğazın Asya yakasında tamamlandı. Haydarpaşa İzmit, yaklaşık 100 kilometrelik bir demiryolu ile birbirine bağlanırken Avrupa yakasında, İstanbul-Edirne hattı 1875'te tamamlandı. II. Abdülhamit döneminde, özellikle 1880'lerden sonra, yabancı imtiyaz sahipleri ve şirketlerin devreye sokulmasıyla, demiryolu inşaatında adeta bir patlama yaşanmıştı. Bu şirketlerden biri, Compagnie Internationale du Chemin de Fer de Bosphore, kentin çevresinde bir çevre yolu yaparak, Asya ile Avrupa yakalarını birbirine bağlamayı önerdi. Projeyi hazırlayan Fransız mühendis Arnodin, 1900 yılının Mart ayında yazılı bir açıklamayla birlikte projeyi padişaha arzetti. Projede, yeni yol üzerinde köprüler belirtilmiş, ayrıca köprülerin çizimleri eklenmişti.

Projenin başlıca amacı, Asya ile Avrupa arasında demiryolu bağlantısı sağlamaktı. Ancak, yaya ve araç trafiğinin de yer alması öngörülüyordu. Böylelikle bu proje, yeni bir demiryolu projesinin sınırının ötesine geçerek, kentsel ,hatta nerdeyse bölgesel bir tasarım haline dönüşüyordu.

Arnodin'in ilk köprüsü Üsküdar ile Sarayburnu'nu birleştirecekti. Haydarpaşa'da biten demiryolu, oradan Üsküdar'a uzatılacak bu noktadan da köprünün üzerinden İstanbul-Edirne hattına bağlanacaktı. Arnodin'in çevre yolu önemli banliyöler haline gelmiş olan, Haydarpaşa-İzmit hattı üzerinde Bostancı ve İstanbul-Edirne hattı üzerinde Bakırköy semtlerini de, Kandilli-Rumelihisarı arasına yapılacak olan bir ikici köprüyle birbirine bağlanıyordu. Böylelikle, İstanbul yarımadası, Galata, Üsküdar ve boğaz köyleri gibi yoğun yerleşim bölgelerinin dışında, henüz gelişmemiş bir bölgeyi içeren, bir metropol kent alanı oluşturuluyordu. Kentin gelecekteki büyümesinin bu sınırlar dahilinde kalacağı düşünülmüş olmalıdır, fakat elli yıl içinde bu tahminlerin yanlış olduğu ortaya çıktı

Arnodin'in köprülerinin etkileyici boyutları ve alışılmışın dışındaki mimarileri, kentin silüetine çarpıcı yeni unsurlar ekleyecekti. Özellikle Sarayburnu ile Üsküdar arasındaki köprü. İstanbul'un girişinde heybetli bir kapı olacaktı. Asma köprü biçiminde önerilen bu yapı, sahilten 130'ar metre açıkta ikişer ayak ve ortada bir ayak üzerine oturacaktı. Süslemelerden nispeten arındırılmış olan bu yapı, her şeyden önce bir mühendislik harikası olarak

düşünülmüştü. Ancak, projede bazı yeni İslamcı motiflerde yok değildi; Taşıyıcı ayakların tepelerine minik kubbeler yerleştirilmişti ve minareli camilere benzetilmiş yapılarla sağlamlaştırılmıştı. Minareler 16 metre yüksekliğinde olduğundan, yapılar gerçekten bir dizi küçük cami hissi veriyordu.

Mimari üslup bakımından ikinci köprü çok daha iddialıydı. Bu köprü de her biri ikişer ayaktan oluşan üç taşıyıcı elemanın taşıdığı bir asma köprüydü. Boğazın girişindeki nispeten işlevsel görünüşlü, çelik-demir karışımı köprüden farklı olarak, padişahın adını taşıyacak olan, Hamidiye Köprüsü'nün çok daha romantik çağrışımları vardır. Bu köprü'nün taşıyıcı ayakları, köprü geçidi düzeyinde camilere dönüşüyordu. Her camide merkezi bir kubbe ve dört minare vardı. Projeyle birlikte sunulan betimlemeye göre, köprü'nün mimarisi "Selçuklu" üslubu ve diğer islami üsluplardan esinlenmişti: "Kubbeler islam halifelerinin saraylarını hatırlatmaktadır ve Müslümanların halifesi olan, Osmanlı sultanının dini ve siyasi iktidarını simgeler ve yüceltirler. Arap üslubunda, renkli tuğlalar, çiniler ve parlak metallerle bezenmişlerdir. 16. ve 17. Yüzyıl kuzeybatı Afrika mimarisinin bütün güzelliğini gözler önüne sererler." Hamidiye Köprüsü özellikle geceleri daha da efsunlu bir havaya bürünecektir. "Binlerce elektrik lambası köprüyü ulvi bir ışıkla kapladığı zaman, arap üslubundaki süslemeler bütün zerafetleri ile muhteşem biçimde ortaya çıkacak ve köprü bir bakanın bir daha gözünü ayıramayacağı, şehrin manzarasının tezyin eden başkanı sona bir güzellik olarak görünecektir.

Bu sihirli hava Arnodin'in yaratmak istediği etkinin ta kendisiydi. Mimarın başlıca kaygısı İslami mimari geleneğine sadık kalınmasıydı. Ancak, belki de mimarın islam mimarisini tek tip ve farklılaşmamış bir bütün olarak görmesinden dolayı köprüde kullanılan motifler yerel değildi. Her ne kadar projedeki betimlemede köprü ayaklarına oturtulan camilerin Arnodin tarafından 16. ve 17. Yüzyıl kuzeybatı Afrika mimarisi olarak tanımlanan "Selçuklu" üslubuyla yapılacağı ve süslemelerin "Arabi" tarzda olacağı söyleniyorsa da, projede yer alan çizimdeki camiler Kahire'deki geç devir Memluk türbe mimarisi kopyasıdır. Köprü camilerindeki dörder minarenin konumu, bazı Osmanlı camilerinde görülen (örneğin Edirne Selimiye Camii) simetri anlayışına uygun olsa da, mimari üslup yine geç devir Memluktu. Arnodin'in başlıca esin kaynağı, Napoleon Bonapart'ın Mısır seferi sırasında derlettiği, Memluk mimarisine ait zengin çizimlerin yer aldığı *Description de l'Egypte* (Paris, 1820-1826 adlı dev çalışma olmalıdır.)

Her ne kadar Arnodin'in tasarımının mimari açıdan zaafı ortadaysa da, İstanbul için ilk kez öneriliyordu. Belki de fikirlerinin yeniliğinden, ama daha büyük bir ihtimalle ekonomik nedenlerle, Arnodin'in projelerine çok olumlu bakılmadı. Bu konuda herhangi bir irade

çıkmadı ve projenin uygulanması için herhangi bir girişimde bulunulmadı. (Çelik, 1998)

3.2.2.3 Beaux-Arts Plancılığı:Bouvard'ın Bulvarları

20.yüzyılın başında, Amerika'da Güzel Şehir (City Beautiful) akımı Amerika kentlerine yeni bir düzen ve birliktelik getirmeye çalıştığı sıralarda, İstanbul için de benzer bir proje hazırlandı. Projede imzası olan şahıs, Paris Belediyesi mimari bölümü genel müfettişi, beaux-arts eğitilmiş, Joseph Antoine Bouvard idi, 17.yüzyılın başından beri Paris, Osmanlı elitinin gözünde Batı kültürü ve estetiğinin doruğu bu seçkin mimarının, sahip olduğu bilgi, yetenek ve incelikten dolayı İstanbul'un çağdışı kalmış kent imajını yenileyecek kişi olduğuna yürekten inanılıyordu.

Joseph Antoine Bouvard (1840-1920), 1900 yılında Jean Charles Adolphe Alphand'ın yerine genel müfettiş olarak atandı. Aynı zamanda 1900 Paris Dünya Sergisi mimari bölümünün başına getirildi. Bouvard'ın ünü büyük ölçüde dünya sergilerindeki çalışmalarından kaynaklanıyordu. Dikkatleri ilk kez 1878 Paris Dünya Sergisi sırasında, makine sergilemek için kurduğu Paris Şehri Pavyonu'yla çekmişti. İkinci şaheseri, 1889 Paris Sergisi'nde inşa ettiği, bütün Champs de Mars boyunca uzanan ve Seine nehrine doğru iki kanadı ve büyük kubbesi bulunan, devasa Sanayi Sarayı (Palais des Industries Diverses) idi. Çağdaşlarından birinin anlatımına göre, "Kubbenin güzel silüetine ve zarif çizgilerine sonsuz övgüler düzülmüştü. Bouvard'ın bu binasının görkemli boyutları ve genel planı ile kubbelere olan saplantısı, İstanbul için sunacağı projede de sık sık görülecektir. Paris sergilerinde uygulanan mekan planlanması ilkeleri de Bouvard'ın İstanbul için hazırladığı projeleri epeyce etkilemiştir.

Bouvard'ın ünü 1901 yılında Fransa'nın en yüksek şeref payesi olan, Legion d'Honneur nişanını almasıyla doruğuna ulaştı. Tam bu sırada Osmanlı hükümeti İstanbul için bir proje hazırlanmasını Bouvard'a teklif etti. II.Abdülhamid'in Paris elçisi olan Salih Münir Paşa, bu seçimin bizzat müdahili olmuş ve daha sonra sultanın bu konudaki hissiyat, amaç ve mantığını kayda geçirmiştir. Büyükelçinin oldukça sık vuku bulan saray ziyaretlerinden birinde padişah ona bir kağıt parçası göstermiş ve şunları söylemişti:

Bunun üzerine Salih Münir Paşa Bouvard'la irtibat kurarak, İstanbul için bir nazım plangelştirmesini istedi. Paris'teki yükümlülükleri İstanbul'a gelmesini imkansız kıldıysa da, Bouvard bu teklifi geri çevirmedi ve bir avan proje hazırlamak üzere İstanbul'un büyük boy fotoğraflarını sipariş etti. Her ne kadar Bouvard Osmanlı padişahı tarafından istihdam edildiyse de, sonunda Fransız hükümeti Bouvard'ın masraflarını karşıladı ve projeyi Osmanlı hükümetine resmi hediye olarak takdim etti.

Bouvard'ın avan projesi İstanbul için tamamiyle yeni bir imaj öneriyordu. Fransız mimar İstanbul'un bazı muteber mekanlarında beaux-arts ilkelerini kent dokusuna uygulayarak, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması ve temaşa alanlarının açılması gibi uygulamalara gitti. Bouvard'ın İstanbul'da yeniden planlama alanı olarak seçtiği dört bölgenin (At Meydanı, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı) çizimleri halen mevcuttur.

İstanbul'un modernizasyonu projesi esnasında Bouvard, kent tasarımının bazı temel ilkelerini göz ardı etti: Birincisi, belli başlı bir nazım plan olmadığı için, çizimleri izlenimci eskizlerden öteye geçememiş ve yeniden düzenlenecek mekanlar arasında bağlantılar belirlenmemiştir. İkinci olarak, kentin karmaşık topoğrafyası tamamen göz ardı edilmişti ki bu olağanüstü bir ihmaldir. Zira Bizans ve Osmanlı plancılarının on beş asır boyunca anıtların konumlandırılmasında topoğrafyayı hep gözetmişlerdi. Üçüncüsü, kentin kendine özgü yaşam dokusu hiçbir şekilde dikkate alınmamıştı. Bu konuda Bouvard'ın bakış açısı onu istihdam edenlerinki ile benzerdir: İstanbul'un yer insanlarının sosyal ve kültürel değerleri önemli değildir. Önemli olan, modern temiz ve süslü bir kentin yaratılmasıdır. (Çelik, 1998)

3.2.2.4 Hippodrom (At Meydanı)

Osmanlı dönemi boyunca Bizans'ın Hippodrom'u (At Meydanı), törensel bir mekan olarak kullanılmadıysa da her açık bir alan olarak kalmıştı. İstanbul'da 19.yüzyılın ikinci yarısında yaygınlaşan eski çağ merakı sırasında At Meydanı çok ilgi çekmişti. 1856'da Yılanlı Sütun ve Dikilitaş'ın temellerinde kazılar yapan İngiliz Arkeologları, At Meydanı'nın orijinal seviyesini tesbit ettiler. Bundan sonra At Meydanı 'ndaki büyü alan düzenleme yönünde birkaç çaba görüldüğü, ancak pek başarılı olunamadı. 28 Ekim 1890'da La Turguie gazetesi, At Meydanı'nda bir umumi park tesis etmek ve parkın iki ucunda görkemli birer köşk yapmak projesinden bahsetti, ancak proje hiçbir zaman gerçekleşmedi. 1899'da Alman İmparatoru II.Kaiser Wilhelm kente bir çeşme (Alman Çeşmesi) bağışladı, bu çeşme meydanın kuzey ucuna yerleştirildi ve çevresi döşendi.

Bouvard'ın projesine göre At Meydanı orijinal seviyesine indirilecektir. Tabanından, simetrik inşa edilecek birkaç merdivenle cadde seviyesine ulaşılacaktı. Meydanın Divanyolu'na kavuşan kuzey ucunda, bir merdivenin iki tarafında yer alacak iki sütun arasından, meydana anıtsal bir giriş düşünülmüştü. Bu arada Kaiser Wilhelm'in çeşmesi göz ardı ediliyordu.

At Meydanı'nda bir park yapılması konusundaki 1890 tarihli teklif, Bouvard'ın tasarımında tekrar gündeme geliyordu. Budama ile biçim verilmiş bir peysaja sahip, köşe noktalarında ağaçlar bulunan bu simetrik Fransız bahçesi çeşmelerle tamamlanacaktı. Dikilitaş, Yılanlı

Sütun ve Örme Sütun'un sıralandığı spina simetriyi sağlıyor ve meydana hafifçe Paris hatta Conconde Meydanı havası veriyordu.

Meydanın iki tarafında yükseltilmiş bir kaldırım boyunca ekilecek ağaçlar meydana zarif bir sınır çiziyordu.

At Meydanı çevresindeki imar edilmiş alanın düzenlenmesi çok daha karmaşık bir meseleydi, zira burada 1616 tarihinde inşa edilmiş Sultanahmet Külliyesi yer alıyordu ve hiçbir şekilde değiştirilemezdi. Gene de Bouvard büyük bir vurdumduymazlıkla Sultanahmet Külliyesi'nin medresesinin ve bahçe duvarının yok edilmesini böylelikle At Meydanı'nın uzun cephesini dik açıyla kesen hattın vurgulanmasını sağlamayı önerdi. Caminin avlusunda tipik bir küçük Fransız bahçesi yaratılacak, avlunun ortasındaki kubbeli çeşme, üstü açık heykel vari bir yapı ile değiştirilecekti.

At Meydanı'nın batısındaki 16.yüzyıl yapısı İbrahim Paşa Sarayı da yıkılacak ve yerine bir "Prefecture de la Police" (Polis Müdürlüğü) yapılacaktı. Bu dev bina At Meydanı'nı boydan boya kaplayacak, E harfi biçiminde, yaklaşık 480 metre uzunluğunda olacak, ölçek ve plan itibarıyla Bouvard'ın Paris'deki şaheseri Sanayi Sarayı'na (Palais des Industries Diverses) benzeyecekti. Binanın batıya bakan, At Meydanı'na paralel kuzey-güney ekseninde yeni açılacak bir caddeye nazır avlularında da bahçeler planlanmıştır.

Çizimin sol alt köşesine, Osmanlı Adliye Nezareti olması gereken binanın çatısından bu muhteşem görüntüyü seyreden bir adam resmedilmiştir. Aslında Adliye binalarıyla Sultanahmet Camii arasındaki mesafe bu çizimde gösterilen mesafeden çok daha uzaktır; bu da bize mekanı yerinde görmeden fotoğraftan tasarımın yanlışlığı konusunda iyi fikir vermektedir. Aslına bakılırsa, 1868'de açılan Ayasofya Meydanı'nın güneyinde, caminin bahçe duvarlarına kadar uzanan bir mahalle mevcuttu. Bouvard, bu mahallenin de yakılmasını, bu mekanın Ayasofya Meydanı'na katılmasını ve burada bir Fransız bahçesi oluşturulmasını önerdi. Bu bahçe At Meydanı'nın batı tarafında, polis müdürlüğü binalarının kuzeyinde yer alacak bir başka bahçeyle simetrik olacaktı.

Bütün bu tasarımlarda topoğrafya tümüyle göz ardı edilmişti. At Meydanı'nın güneyindeki geniş cadde aslında gerçekleşemezdi, zira Sultanahmet Camii ve At Meydanı yapay bir platform üzerine inşa edilmişlerdi ve bu anıtların güney sınırından itibaren arazi meyilli idi. Bir diğer soru ise bu caddenin nereye çıkacağıydı. Ölçeğine bakılırsa bir ana arter olması gerekiyordu. Caddenin batı kısmı, yani Çemberlitaş'tan At Meydanı'na uzanan bölümü için belli bir anıtsal boyut düşünülmesi anlaşılabilirse de, kent dokusunda sahile doğru uzanmasını gerekli kılacak hiçbir çekici unsur yoktu. (Çelik. 1998)

3.2.2.5 Beyazıt Meydanı

Her ne kadar Bouvard At Meydanı projesinde, kentin 20.yüzyıl başlarındaki dokusunun ana hatlarına biraz uymuş ise de; Beyazıt Meydanı'na gelince farklı bir yaklaşım benimsemişti. Meydanın tarihsel olarak belirlenmiş şahsiyetini bir yana bırakıp sıfırdan başlamayı amaçlayan Bouvard, kente yüzyıllarca sahip olmadığı bir unsur kazandırmayı amaçlıyordu: Gerçek bir şehir merkezi.

Beyazıt Meydanı'nın girişinde, Bizans'ın Tauri Formu'nun bulunduğu alan 1867'de kısmen düzenlenerek, Harbiye Nezareti'nin önünde anıtsal bir açık alan yaratmak istemişti. Meydanın kuzey sınırını 19.yüzyılın başlarında yapılmış olan, Harbiye Nezareti'nin yeni islamcı üslupta kapısı ve yan taraflarındaki iki köşk oluşturuyordu. Meydanın doğu ve batı sınırları ile 15.yüzyıl yapısı olan Sultan Bayezid Camii ve Medresesi tarafından yaklaşık olarak tayin ediliyordu.

Bouvard var olan meydanın boyutlarını şişirerek büyük bir dikdörtgen yaratmayı ve Harbiye Nezareti'nin bulunduğu eksen üzerine bir belediye sarayı binası (Hotel ve Ville) oturtmayı tasarladı. Yeni meydan, kuzey-güney ve doğu-batı eksenleriyle merkez noktalarında bir örnek fiskiyeleri bulunan, dört kareye bölünecekti. Bu projenin ana unsuru olan, Belediye Sarayı, devasa, kare merkez kulesiyle Bayezid Camii'nin narin minarelerini gölgede bırakacaktı.

Meydanın batısındaki Sultan ve Bayezid Medresesi yıkılacak, yerine avlulu ve kubbeli ikiz binalar inşa edilecekti. Bu iki bina, Sanayi ve Ziraat Müzesi (Musee Industriel et Agricole) ve Devlet Kütüphanesi (Bibliothèque Imperiale), sırasıyla modernleşme ve terakkinin, eğitim ve kültürünün simgeleri olacaktı. Bunlar Paris'te Jacques Gabriel'in Concorde Meydanı'ndaki ikiz binalarını (Garde-Meubles) çağrıştırıyordu. Dahası, sokak seviyesindeki revaklı galerileriyle Rue de Rivoli etkisi yaratılmak istenmişti.

Meydanın doğu kısmı bir sorun oluşturuyordu. Bayezid Camii Bouvard'ın projesinin eksenine oturmuyor, bütünselliğini bozuyordu. Bouvard caminin güney batıya bakan kapısını diagonal bir caddenin yönlendirici odak noktası olarak kullanmış, caminin gövdesini bol yeşillikle olabildiğince gizlemişti.

Medyanın güneydoğu ve güneybatı köşelerinde adı olmayan iki benzer bina vardı. Bunlar civarındaki Bouvard binalarının üslubunun ana unsurlarını paylaşıyorlardı: Sokak seviyesinde revaklı mekanlar, ana cepheleri betimleyen iki katlı sütunlar, Mansard çatılar ve köşeler vurgulayan kubbeler.

Bouvard'ın topoğrafyaya ve mevcut kent dokusuna karşı keyfi tutumu, iddialı projesini hayal

olarak kalmaya mahkum etti. Beyazıt bölgesi, çizimlerde gösterildiği gibi düz değildir. En yüksek noktası Harbiye Nezareti olan arazi, doğal bir eğimle, güneyde Marmara Denizi, Kuzeyde Haliç'e doğru inmektedir. Aslında çok daha çok küçük olan, Beyazıt Meydanı dahi, güney ve kuzey noktaları arasında hatırı sayılır bir eğime sahiptir. Arazinin eğimi hesaba katıldığı takdirde Bouvard'ın projesinin tutarlılığı bozulur.

Kentin mevcut dokusuna oturtulduğunda Bouvard'ın projesinin uygulanmasının imkansızlığı daha da açıklıkla ortaya çıkmaktadır. Projenin boyutlarının ve eksenlerinin dayattığı şekliyle caminin batı kanadı ve avlusu kısmen yok edilecek, Sultan Bayezid'in türbesi ise tümüyle yıkılacaktır. Ayrıca Kapalıçarşı'nın kuzeydoğu ve güneydoğu köşeleri, yerlerini iki büyük yapıya terk edeceklerdi. Kapalıçarşı'nın geri kalanının düzenlenmesi Bouvard için bile iddialı bir iş olurdu.

Bouvard'ın caddeleri ve bulvarları ölçeklerindeki hatalarından daha da öte sorunlar yaratıyordu. Bayezid Camii'nin önünden vevlevmesine geçen caddenin nereye uzandığı bilinmemektedir, zira çizimler yeniden tasarımılanan bölgenin ötesine geçmemektedir. Tasarımılanan meydanın güney ucundan geçen ana bulvarın konumu yanlıştı, çünkü At Meydanı ile Ayasofya'ya çıkan Divanyolu'nu kesiyordu. Aslında, burada Bouvard kendi projelerine ters düşerek, At Meydanı'nı Beyazıt'a bağlamamıştı. Öyle görünüyor ki güneye, Marmara'ya doğru uzanan sokak dokusu söz konusu olduğunda Bouvard gözlerini tümüyle kapamıştı. Önerdiği arterlerin yönelişleri 1867'de yeniden düzenlenen sokak dokusunun ekseninden tam tamamına otuz derece farklıydı. (Çelik, 1998)

3.2.2.6 Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı

Yeni Galata Köprüsü projesinde Bouvard, 1900 Paris Dünya Sergisi için yapılan III.Alexandre Köprüsü'nden esinlenmişti. III.Alexandre Köprüsü Seine nehri üzerinden geçen metal bir yapıydı. Bu köprünün ayaklarındaki ve gövdesi üstündeki ağır süslemeler, metalden şamdan ve çelenkler, serginin genel havasına çok uygundu. Bu havaya uygun diğer iki bina ise Bouvard'ın baş denetleyici mimar olarak çalıştığı Grand Palais ile Petit Palais idi.

Galata Köprüsü'nü yenileme projesinde Bouvard, Paris'teki köprüde denediği kemeri dört defa yinelemiş ve köprünün iki ucuna da yarım kemerler eklemişti. Boyu hariç, düşündüğü köprü her şeyiyle Alexandre Köprüsü'nü andırıyordu. Köprünün her iki ucunda yer alacak ayakların biçimi yine aynı olacak, ancak tepelerine hilaller yerleştirilmiş ufak kubbeler oturtularak Şark havası verilecekti. Şamdanlar ve demir çelenkler Paris köprüsünden aynen kopyaydılar. Hatta köprü lambalarının biçimi ve yerleşimi dahi III.Alexandre Köprüsü'nü hatırlatıyordu.

Bouvard'ın İstanbul için düşündüğü Galata Köprüsü projesi görkemli bir yapıydı. Eski köprünün mimari açıdan fazla iddialı olmayıp tasarımına karşın, Bouvard'ın projesi herhangi bir Batılı seyyahın veya Batılılaşmış bir Osmanlı elitinin kolaylıkla modern mimarinin en seçkin örneği olarak görebileceği bir yapı öneriyordu. Bouvard mükemmel çizim tekniğini, tasarımına abartılı bir haşmet havası vermeye hasretti. Çizimindeki Haliç gerçek Haliç'ten daha geniş, köprüsü de bu nedenle daha uzun görünüyordu. Sahildeki gezinti yolları yapının anıtsal boyutlarını vurgularken, aynı zamanda Seine nehri kıyılarını çağrıştırıyordu.

Nasıl ki, Napoleon Bonaparte'ın anıt mezarı olan Hotel des Invalides, III.Alexandre Köprüsü'nün odak noktası ise, Bouvard müstakbel köprünün güney ucundaki Yeni Cami'yi (1603) aynı amaçla kullanmayı tasarlıyordu. Köprünün güney ucu Bizans zamanından beri canlı bir rıhtım olmuştu ve yoğun bir deniz trafiğine sahipti. Bouvard sahilleri açmayı ve Yeni Camii'nin önünde geniş bir meydan yaratmayı önerdi. Bu meydanın sınırları, camiyi çerçeveleyen iki çeyrek daireden oluşacaktı. Proje bu iki yapıyla Mimar Davioud'nun 1878 Paris Dünya Fuarı için yaptığı Trocadero Sarayı'nı andırmaktaydı. İki binanın Haliç'e bakan üç bölümü ve kubbeli uç cepheleri, revaklı kavisleri olacaktı. Ancak, İstanbul'daki ölçek daha küçüktü, ikiz binalar Paris'teki uygulamanın aksine bağımsız binalardı ve kubbeleri İstanbul'un camilerinden esinlenmiştir. Bu projede Yeni Cami'nin kubbesi yeni Galata Köprüsü'yle kavramsal uyum içindeydi ve III.Alexandre Köprüsü'nün görünüm hattının ucundaki Invelides ile aynı işlevi görmekteydi. Caminin kubbesi de Trocadero Sarayı'nın kubbesini hatırlatıyordu. Ancak cami Bouvard'ın projesindeki simetri anlayışının hakkını veremiyordu. Minareleri her ne kadar Trocadero'nun kulelerine benzese de simetrik olarak köprüye bakmıyorlardı. Batıda kalan cami avlusu da simetriyi bozuyordu. Bouvard, köprünün iki taşıyıcı ayağını köprünün uçlarına koyarak bu kusuru gidermeye çalıştı.

Haliç'in iki yakasını bağlayan köprü kentin en işlek noktalarından biriydi. Bouvard'ın önerdiği projeden birkaç yıl önce De Amicis, köprünün üzerindeki manzarayı şöyle tasvir ediyordu:

Burada durarak bir çeyrek saat zarfında bütün İstanbul'un önünüzden geçtiğini görebilirsiniz..... Ahali büyük bir renk dalgası halinde geçip gider ve her grup değişik milliyetleri yansıtır. Kılıklarda en abartılı tezatları hayal ediniz, her tip ve sosyal sınıfı, ama gene de en müthiş rüyalarınız bile gerçeğin yanında silik kalacaktır; on dakika zarfında, birkaç adım içinde, şimdiye değin tahayyül dahi edemeyeceğiniz bir ırk ve kıyafet çeşnisi ile karşılaşsınız.

Burada De Amicis gelip gidenlerin bir listesini vermektedir: Türk hamallar, tahterevana

binmiş bir Ermeni hanımı, Bedeviler, Rumlar, külahı ve deve kılı harmanisiyle bir derviş, maiyetiyle bir Avrupalı askerler, yanları açık uzun sarı elbiseyle bir Yahudi, sırtında çocuğuyla bir çingene, bir Katolik papazı, çiçeklerle süslenmiş bir arabada morlara ve yeşillere bürünmüş hanımlar, bir Pera hastahanesinden bir rahibe, maymun taşıyan Afrikalı bir köle ve son olarak falcı kılığında bir meddah. Konuyu özetlerken De Amicis şu ifadeye yer verir: “Her an değişen ve gözün izlemekte güçlük çektiği bir mozaikle karşı karşıyasınız, sihirli bir dürbünün içinde bir görülüp bir kaybolan bir ırk, kıyafet ve din bileşimi.” Bouvard’ın köprüsünün bu eski çevrede rahat eden bu renkli gürüha yeterli olabileceği şüpheliydi. Yukarıda tasvir edilen keşmeken herhalde Bouvard’ın çizimlerinde görülen düzenli, şık Paris atmosferiyle müthiş bir tezat oluştururdu.

Bouvard’ın avan projesi aslında bir biçim egzersiziydi. Herhangi bir ön çalışmanın ürünü değildi, hatta bazı binaların tam olarak ne işlev göreceği dahi çizimlerde belirsiz bırakılmıştı. Mahalli kültür ve yerleşik hayat biçimleri tamamiyle göz ardı edilmişti. Devasa, boş ve çıplak açık alanların ortaya çıkması ihtimali, görünüşe göre beaux-arts meydanlarını kentin labirentvari dokusuna oturtan Bouvard’ı hiç rahatsız etmemişti. Kentin mimari mirası “soyutla ve koru” mantığına göre ele alınmış, anıtları birbirlerine bağlayan kent dokusuna hiç önem verilmemişti. Oysa, anıtların kent dokusuyla irtibatlandırılması, Camillo Sitte’nin ilk baskısı 1889’da yapılan *The Art Of Building* (Yapı Sanatı) ve Charles Bulls’un 1893’te yayımlanan *Esthetique des Villes* (Kent Estetiği) adlı eserlerinden sonra Avrupa’da belli ölçülerde kabul görmüştü. Bouvard’ın projesinde topoğrafya ve mevcut arterler hesaba katılmadığından proje bir ütopyaadan öteye gidemezdi. Son olarak, kendi başlarına yeniden tasarımılanan bölgelerin de birbirleriyle irtibatı sağlanmamıştı. Çizimlerde göz kamaştırıcı Parisvari bulvarlar hiçbir yer ulaşmıyordu.

Bu denli soyut kalmasına karşın, Bouvard’ın avan projesi Osmanlı Yüksek bürokrasisi tarafından alkışlandı ve gerçekleşmesi için ödenek ayrılmasına dair irade-i seniyye çıktı. Ancak, bu dönemdeki bir çok büyük proje gibi bu proje de terk edilmek zorundaydı. İmparatorluğun kısıtlı kaynakları Bouvard’ın cömertçe çıkardığı masrafları karşılayamazdı.

Padişah ve maiyetinin Bouvard’ın projelerindeki İstanbul’u beğenmelerinde şaşılacak bir yön yoktu. Zira Bouvard’ın çizimlerinde, harap ve düzensiz Şarklı İstanbul gitmiş, yerine Paris’in sükunet içinde, kendine güvenli havasına sahip bir İstanbul gelmişti. Bu imajın Batılılaşmış Osmanlı elitine ve kentte yaşayan ya da kenti ziyaret edin, Avrupalılara hitap etmesi çok doğaldı. Ancak yukarıdan dayatılan ve değişik kültürel değerlere dayanan bu projenin, yüzyıllardır kendi ihtiyaçları doğrultusunda belirlenmiş doğal çevrelerinde yaşayan yerli halk tarafından kabul görmesi pek mümkün değildi.

Von Moltke, Arnodin ve Bouvard'ın projeleri, 1838 ile 1908 arasında Osmanlı başkentindeki başlıca kent planlaması temalarını özetlemektedirler. Ancak, üçüncü ve dördüncü bölümlerde ele aldığımız küçük ölçekli uygulamaların tersine daha radikal ve cüretkardırlar. 19. ve 20.yüzyılların plancılarının başlıca amacı, başkentini fiziksel olarak birbirinden kopuk bölümlerini, ulaşım ve köprü projeleriyle birbirine bağlayarak, bir büyük İstanbul gerçekleştirmekti. İstanbul metropol alanının sınırlarını belirleyen Arnodin projesi son tahlilde bu hedefi gözetiyordu.

İyi işleyen bir ulaşım ağı, düzenli sokak örüntüsü, iyi bir iletişim sistemi gibi kent planlamasının teknik yönleri ise diğer hayati konulardı. Gerek Von Moltke'nin, gerek Arnodin'in projeleri, kent tasarımının bu boyutlarına eğilmişlerdi. Ancak Bouvard, tasarımlarını yaptığı bölgelerin bağlantılarını kurmak konusunda teknik ayrıntılara önem vermemişti. Gene de Bouvard'ın projelerinde görülen elektrikli tramvayların gidip geldiği geniş caddeler özenli bir kent işleyişine duyulan tartışılmaz ihtiyacın göstergesidirler.

Son olarak, yukarıdaki bölümlerde gördüğümüz gibi, düzenli ve yeni bir kent imajına kavuşmak, 1838 ile 1908 arasında İstanbul'da gerçekleşen Bayındırlık faaliyetlerinin başlıca konularıdır. Burada tartıştığımız üç proje kent tasarımında bu eğilime ışık tutmaktadır. Von Moltke'nin ve Bouvard'ın projelerde önerilen imaj, anıtlara çıkan aç şeritli, geniş, düz, ağaçlandırılmış caddeleri, büyük meydanları ve düzenlenmiş rıhtımlarıyla bir Avrupa kentiydi. Öte yandan elbette Von Moltke ve Bouvard kadar imaj bilinci olan Arnodin, belki biraz daha romantik bir Oryantalist olduğu için, kentin zengin tarihi mirasına katkıda bulunmak amacıyla yeni İslamcı Hamidiye Köprüsü projesini önermişti. Eğer yapılmış olsaydı bu köprü İstanbul, Galata ve Üsküdar'dan Boğaz Köylerine dek kentin imajına egemen olacaktı. (Çelik, 1998)

4. TARİHİ YARIMADA ULAŞIM KADEMELENMESİNİN İNCELENMESİ

4.1 Tarihi Yarımada Arazi Kullanımı ve Ulaşım Yüzeyleri İle İlişkileri

“Suriçi”olarak da adlandırılan, Fatih ve Eminönü ilçelerini kapsayan Tarihi Yarımada, batısında Ayvansaray – Yedikule surları ile, kuzeyinde Haliç, batı ve doğusunda ise Marmara Denizi ile çevrelenmiştir. İki ilçe, bölgeyi kuzey – güney doğrultusunda kesen Atatürk Bulvarı ve onun devamı olan Mustafa Kemal Caddesi ile birbirlerinden ayrılmaktadır.

Tarihi yarımada, gerek fiziksel ve ulaşım ilişkileri bakımından, gerekse ticari, tarihsel ve kültürel açıdan İstanbul Metropoliten Alanı’nın merkezi durumundadır. Bu bölge 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 12.7.1995 gün ve 6848 sayılı kararı ile Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı olarak belirlenmiştir.Eminönü, bu tarihi hazinenin doğuş yeri, en eski yerleşim bölgesidir. Tarihi ve turistik önemi yanında ilçenin ana karakteri, İstanbul’un iş ve ticaret merkezlerinden biri olmasıdır. Konumu ve tarihi eserleriyle de İstanbul silueti üzerindeki etkisi çok büyüleyici ve sihirlidir. Tarihi Yarımada içinde bulunması zorunlu olmayan imalat, küçük sanayi, depolama vb. fonksiyonların bölge dışına atılmaya başlanması ve kıyıların temizlenmesi, Eminönü ilçesi nüfus ve yoğunluğunun, sırasıyla 64180 kişi ve 133 Kişi/ha değerlerine düşmesini sağlamıştır.

Metropoliten alanın en yoğun istihdam bölgesi olan Eminönü’de istihdam nüfusun yaklaşık 5 katı olup, gündüz nüfusunun da 2 milyona yaklaştığı tahmin edilmektedir.

Güngören’den sonra İstanbul’un en yoğun ilçesi olan Fatih ise, 961 ha’ lık bir alan üzerinde, yaklaşık 400 Kişi/ha’ lık yoğunluğa sahiptir.

Tarihi Yarımada’ daki arazi kullanımına genel olarak bakıldığında, toplam alanın yaklaşık % 33’ünün konutlar, % 12’sinin ticari aktivite merkezleri ve % 23’ünün yollar ile kaplı olduğu görülmektedir.

Tarihi Yarımada içinde konut alanları Fatih’te yoğunlaşmıştır. Eminönü kesiminde de önemli konut alanları bulunmakta ise de bu alanların büyük bir kesimi konut dışı kullanımlarla istila edilmiş ve bu süreç halen de kalan alanlarda sürmektedir. Ağırlıkla Sultanahmet-Aksaray arasında,Marmara’ya yönelik yamaçlarda ve Süleymaniye Camisi çevresinde,Haliç’e bakan yamaçlarda yer alan konut alanlarının, gerek kendi fiziksel yapı durumları,gerek barınanların sosyo-ekonomik durumları ve gerekse diğer aktivitelerin kemirme ve istila niteliğindeki etkileri ile stabiliteleri zayıf görülmektedir. Örneğin, Sultanahmet eteklerinde ve Süleymaniye çevresinde (sivil mimari değerlerine karşın) harap durumdaki konut yapıları düşük sosyo-

ekonomik koşullardaki aileler ya da kişiler tarafından kullanılmaları nedeni ile giderek daha da k hneleşmekte ve konut alanı olarak kullanılma standartlarından yoksun kalmaktadırlar. Çarşıkapı-Beyazıt aksı güneyinde ise konut alanları zemin katlardan başlayarak yukarılara doğru ayakkabı, tekstil,deri eşya imalat yerleri ile işgal edilirken Aksaray'a yakın kesimlerde otel,ticaret ve büro kullanışları tarafından kemirilmekte, yok edilmektedir.

Konut alanlarının bir başka kentsel kullanımla birlikte olmadığı durumlar sınırlıdır ve Fatih'te sur kenarı,Haliç yamaçları ve kısmen Fevzi Paşa Caddesi güney yamaçlarında görülmektedir. Bu kesimlerde bile yer yer d kk n,tamir yeri ,küçük depo ve hatta imalat kullanışları ( oğunlukla konutların zemin katlarında olmak üzere) konut alanları ile içiçe bulunmaktadır. Bu nedenle salt konut alanı durumundaki bir mahalle hatta adanın kullanış yönünden analizi genelleştirmeye olanak sağlamayacaktır.

Mahalle düzeyinde seçilen tipik örnekler (konut ve konut dışı kullanımı birlikte yansıtan ancak,konut yerleşme alanı olarak nitelendirilebilen alanlar olarak seçilmişlerdir) konut kullanışlarının mahalle içinde % 15,20,25,40,50 gibi değişik oranlara ulaştığını göstermiştir.

Konut yerleşme alanı olarak seçilmiş olmalarına karşın seçilen alanlarda konut dışı kullanışların fazla olması, mahalle düzeyinde bile yüksek olan yerleşme yoğunluklarının konut alanlarında daha da arttığını göstermektedir.

Tarihi Yarımada, yakın zamanlara kadar tüm İstanbul'un iş alanı (MIA) fonksiyonunu sürdürmüştür. Merkez fonksiyonlarının Sirkeci-Karaköy-Beyoğlu -Şişli-Levent aksı boyunca (lineer biçimde) kayma eğilimi Tarihi yarımadanın merkezi iş alanı olarak gücünü bir ölçüde etkilemiştir. Ancak,Tarihi Yarımada yinede İstanbul'un en yoğun ticaret merkezi olarak kalmıştır. Çeşitli büro,toptan ticaret,depolama ve hatta imalat ve nakliyat fonksiyonları ile bütünleşen yoğun ticaret fonksiyonları yanında çeşitli yönetim fonksiyonları ile yörenin merkezi iş alanı niteliği gücünü yitirmemiştir. Son yıllarda Haliç kıyılarından imalat fonksiyonlarının kaldırılması,Unkapanı,Eminönü-Sirkeci  evresinde, Babı-ı Ali ve Beyazıt -Yenikapı yöresinde bulunan çeşitli toptan ticaret, depolama ve küçük imalat fonksiyonlarının Yarımada dışına çıkarılmasına dönük proje ve uygulamalar sonucu Tarihi Yarımadanın merkez ve ticaret fonksiyonlarında önemli değişiklik olması söz konusudur. Özellikle ticaret ve turizme dönük ticaret,konaklama ve ilgili faaliyetlerin yoğun olacağı bir özel merkez oluşacağı anlaşılmaktadır. Ancak,bu niteliği ile de Tarihi yarımadanın azalan (MIA) statüsüne karşın güçlenen bir kültür-turizm-ticaret merkezi olma durumu ortaya çıkacaktır.

Merkez fonksiyonlarının gelişme dinamiklerine bağlı olarak önemli değişikliklerinin

beklendiği Tarihi Yarımada'da değişikliğin ölçü ve biçimini etkileyecek düzeyde ve ilginç fonksiyonel ve mekansal yığılma ve ihtisaslaşmalar gözlenmektedir. Geleneksel olarak Sirkeci-Eminönü aksının gerisinde yığılmış olan ticaret ve merkez fonksiyonları yüzyıllar boyunca varlıklarını sürdürdükleri gibi ihtisaslaşmışlar ve çok belirgin iş ilişkilerini yapısal düzeyde kurmuşlardır. Genelde mahalle düzeyinde de belirli bir ihtisaslaşma görülüyorsa da sokak düzeyinde de aynı fonksiyonların yığıldığı görülmektedir. Örneğin, Şehsuvarbey mahallesi ayakkabı imalat ve ticaret yeri olarak ihtisaslaşmış iken bu mahalle içinde çapar iz ve ördekli Bakkal sokaklarının lokantaların yığılma alanı olduğu görülmektedir. Benzer biçimde Hoca paşa Mahallesi otomotiv ticaret ve özellikle de oto yedek parça ticaret merkezi iken Ankara Caddesi yayın ve kırtasiye yönünden ihtisaslaşma göstermektedir. Aşağıdaki tabloda Yarımada'da ticaret fonksiyonlarının mekan içinde ihtisaslaşarak guruplaşmalarına ilişkin bazı ilginç örnekler sunulmuştur.

Ticaret alanları genellikle 1 ile 4 arasında değişen sayıda işçinin (ya da yalnızca ticarethane sahibinin) çalıştığı küçük işyerleridir. Ayrıca bu alanların çoğu konutlarla ve imalathanelerle iç içedir. Gerçekte imalatın küçük ölçüsü ve satışla birlikte sürdürülmesi nedeni ile çok kez ticaret-imalat fonksiyonlarının, alan ölçeğinde, birlikteliği söz konusudur.

Genel olarak konut binalarının alt katında, (yer yer onları kemirerek üst katlarına da çıkarak) yerleşmiş olan ticaret-imalat fonksiyonları tüm yarımada'ya yayılmış ise de özellikle Eminönü İlçesi sınırları içinde (mahalle düzeyinde) önemli ölçüde ticaret barındırmayan kesim yok gibidir. Mahallenin hemen tümünün ticaret-işyeri olarak kullanıldığı kesimler ise hiç azım sanmayacak ölçüdedir. Örneğin Hobyar ,Hoca paşa, Suriri (Bugünkü Sirkeci) , mahalleleri ve Beyazıt,Molla Feneri (Bugünkü Beyazıt-Çarşıkapı) mahallelerinde olduğu gibi.

Genelde Sirkeci-Eminönü ve gerisinde Beyazıt - Çarşıkapı'ya kadar uzanan hatta Divanyolu'nu aşarak Marmara yamaçlarına doğru (ayakkabı imalat ve satış yerleri olarak) uzanan ticaret kullanışlarının oluşturduğu belirgin ticaret merkezi,batıya doğru Ordu caddesi boyunca lineer biçimde uzanırken Aksaray ve Veznecilerde ticaret-büro-otel ve bazı küçük imalat fonksiyonları ile genişleyerek bir başka alt merkez oluştururlar. Benzer bir ticari yoğunlaşma Atatürk Bulvarı boyunca ve Un kapalı kesiminde Süleymaniye yamaçlarına kadar uzanan alanlarda yer alır

Eminönü İlçesinde daha belirgin, tümü ticaret ve ihtisaslaşmış olarak alansal niteliği olan ticaret merkezlerine karşın Fatih'te özellikle Millet ve Fevzi paşa caddeleri boyunca ve bunlara bitişik konut alanlarına bağlayan kesimlerde, lineer bantlar olarak ve konut altında

gelişmiş ticaret alanları bulunmaktadır. Aksaray dışında ve kısmen de Fatih camii ve çevresindeki sınırları konut-ticaret alanları dışında önemli ticaret alanı yok denecek düzeydedir. Örneğin, konut sayısının iş yeri sayısından az olduğu mahalle sayısı yalnızca ikidir (Balatkarabaş :517 konut 671 iş yeri ve Haraççı Kara Mehmet : 352 konut, 427 iş yeri) ve küçük mahalleler durumundadırlar. Bununla birlikte, temelde mevcut 500 bin düzeyindeki nüfusa hizmet etmeye dönük yaklaşık 22298 ticaret-işyeri ve bunlarda çalışan 116880 kişi Fatih'in de küçümsenmeyecek düzeyde bir ticaret alanı olduğunu ortaya koymaktadır.

Tarihi Yarımada'nın özellikle Eminönü İlçesinde ticaret-imalat ve toptan satış ile bütünleşen ticaret fonksiyonunun yerleştiği alanlar dışında işporta türü ticaret fonksiyonu da çok etkili olup, Yarımada dışına, hatta tüm İstanbul'a hizmet sağlamaktadır. Özellikle Sirkeci, Eminönü, Sultanahmet, Mahmutpaşa, Beyazıt, Laleli ve Aksaray yöresinde sürdürülen bu faaliyetlerin kentsel mekanın kullanımı yönünden çok büyük önemi vardır.

Haliç sahil yolu ile Fevzi paşa cad. arasında toplu taşıma sistemleri yeterli değildir.(Yalnızca Kocamustafapaşa-Küçükmustafapaşa otobüsü). Bu nedenle sabah ve akşam saatlerinde bu bölgede oturan ve çalışan kesim ana arter olan Fevzi Paşa Caddesine çıkabilmek için ara sokakları kullanarak yürümektedir.

Tarihi Yarımada çeşitli imalat fonksiyonlarının da beşiği olmuştur. Özellikle küçük imalatın mevcut yapı dokusunu kemiren bir biçimde Yarımada'nın pek çok yerinde, özellikle Eminönü - Sultanahmet, Bab-ı Ali, Yenikapı çevresi, Marmara yamaçları, Aksaray ve çevresinde yerleşip geliştiği görülmektedir. Daha büyük ölçüdeki imalat fonksiyonları Haliç kıyısındaki düzlüklerde kurulup genişlemiş ise de, Haliç ve çevresinin temizlenip yeniden düzenlenmesine dönük başarılı uygulamalar çerçevesinde buralardan kaldırılmışlardır. Yukarıda ticaret fonksiyonları ile birlikte ele alınıp tartışılan küçük imalat ve ilgili depolama tesisleri için öngörülen benzer uygulamaların gerçekleşmesi durumunda Tarihi Yarımada'nın imalat fonksiyonlarının hemen tümünden arındırılması söz konusudur. Bu durumda bu geniş imalat alanlarına getirilecek yeni fonksiyonların Tarihi Yarımada kentsel arazi kullanım düzenini önemli ölçüde etkilemesi beklenmelidir.

4.2 Tarihi Yarımada Ulaşılabilirlik ve Karakter Bölgelemesi

Tarihi yarımada ulaşım ve arazi kullanım ilişkisi açısından Tarihi Yarımada da ulaşılabilirlik ve karakter bölgelemesi irdelenmiştir.

Bu etapta Tarihi Yarımada da alt bölgeler belirlenmiştir. Bu bölgelerin sınırları ulaşım

açısından beslenmeye (ulaşılabilirlik) ve karakter özelliklerine göre saptanmıştır.Bu bağlamda Tarihi yarımada da dört ana bölge belirlenmiştir. Bu bölgelerden A bölgesi Eminönü,B,C ve D bölgeleri Fatih'i temsil etmektedir .

A bölgesi olarak belirlenen Eminönü bölgesi II. etapta kendi içinde beş alt bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgeler karakter ve işlev özelliklerine göre belirlenmiştir.Fatih'te oluşturulan bölgeler ise (B,C ve D) ilk etaptaki ulaşılabilirlik özelliklerinin yanı sıra karakter ve işlevsel özellikleri de dikkate alınarak belirlenmiştir.

Batıda Atatürk Bulvarı, kuzeyde Haliç boyunca Ragıp Gümüş Pala Caddesi, doğuda ve güneyde Sahil yolu ile sınırlanan bu bölge, çok yoğun bir şekilde Ordu caddesi, Yeniçeri Caddesi, divan Yolu, Alemdar Caddesi, Hüdayendığâr Caddesi ile Ankara Caddesi aksları boyunca çağdaş tramvay sistemi ile beslenmektedir. Bunun yanı sıra çok sınırlı bir şekilde otobüs sistemi ile beslenen bu bölgenin iç kesimlerinin yeterince beslenmediği görülmektedir. Buna karşılık toplu taşın sistemleri ile yeterince beslenmeyen iç kesimlerin ulaşım ihtiyacı yoğun bir şekilde özel ve ticari araçlarla karşılanmaktadır. Bu durum bölgede önemli ölçüde trafik yoğunluğu yaratmakta ve bu yüzden otopark sorunu, trafik sıkışıklığı gibi çeşitli ulaşım sorunları yaşanmaktadır. Bu durum ile Tarihi Yarımada'nın ve hatta İstanbul'un en sorunlu bölgesidir. Bu nedenle bu bölge daha kapsamlı ve öncelikle ele alınmıştır. Bu bağlamda A bölgesi kendi içinde beş alt bölgeye ayrılmış ve irdelenmiştir.

4.2.1 Eminönü

4.2.1.1 I.Bölge

Topkapı Sarayı ve Sultanahmet'i kapsayan kuzeyde Sahil Yolu (Kenedy Caddesi) güneyde cankurtaran bölgesi ve batıda Gedikpaşa ile sınırlanan bu bölge turizmin potansiyeli ve dinamikleriyle turizm bölgesidir. Topkapı sarayı, Gülhane Parkı, Sultanahmet Camii, Ayasofya Camii ve çeşitli müzeler gibi çekici unsurları içeren bölge en çok insan akımına uğraya bölgelerdendir. Bu özelliklerine rağmen çağdaş tramvay ve sınırlı bir şekilde otobüs sistemleriyle beslenen bölge, ulaşılabilirlik açısından, özellikle yabancı turistler için yeterli değildir. Organize bir yaya ve servis ulaşım sistemi eksikliği gözlenmektedir.

4.2.1.2 2. Bölge

Batıda İstanbul Üniversitesi ve Süleymaniye Camii, kuzeyde Ragıp Gümüş Pala Caddesi, güneyde yeniçeri Caddesi ve kısmen Divan Yolu ile doğuda Topkapı sarayı ile sınırlanan bu

bölge, Tahtakale , Mercan Sultanhamam , Küçükpazar ve kısmen Cağaloğlu'nu kapsamaktadır.

Tarihi yapı ve dar en kesitli tarihi yol dokusuna sahip bu bölge , toptan ticaret, depolama, imalat ve perakende ticaret sektörleri, Hanlar Bölgesi, Kapalıçarşı, Tahtakale piyasası ve Mısır çarşısı ile diğer bölgelerden farklılaşmaktadır. Bölge, karakter ve işlevsel özelliklerine de bağlı olarak çok yoğun bir şekilde özel ve ticari araç ile servis aracı trafiği. Buna karşılık toplu taşın sistemleri ile beslenen bölge, özel ve ticari araç ile servis aracı trafiği ile tarihi yarımada bütününe yansıyan ulaşım sorunlarıyla dikkat çekmektedir.

4.2.1.3 3. Bölge

Batıda Atatürk Bulvarı, kuzeyde Ragıp Gümüş Pala Caddesi, doğuda İstanbul Üniversitesi ve Süleymaniye Camii, güneyde Vezneciler Caddesi ile sınırlanan geleneksel konut dokusuna sahip Süleymaniye bölgesi, İMÇ blokları ve çeşitli ticaret ve imalat birimlerinin baskısı altında kalmakla birlikte kısmen de olsa tarihi geleneksel yapısını koruyabilmiştir. Çok az da olsa Atatürk Bulvarı aksı ile otobüs, vezneciler caddesi aksı ile minibüs sistemleriyle beslenen bölge, Ragıp gümüş Pala Cadde aksı ile otobüs sistemiyle çok sınırlı bir şekilde beslenmektedir. Ancak bu beslenme akslar üzerinde kalmakta ve bölgenin iç kesimlerine ulaşılabilirlik herhangi bir toplu taşın sistemi ile sağlanamamaktadır. Bu durum bu bölgenin de ulaşılabilirliğinin az olduğunu göstermektedir. Buna karşılık düşük gelirli bir nüfus içermesine rağmen çeşitli imalat ve ticaret birimleri nedeniyle alan, özel ve ticari araç trafiği dikkat çekmektedir. Ayrıca kısmen de servis aracı trafiği gözlenmektedir. Geleneksel yol dokusuna sahip olan bölgede bu nedenle çeşitli ulaşım problemleri yaşanmaktadır.

Bölge, turizm potansiyeli yüksek bir bölgedir. Gerek Süleymaniye Camii ve gerekse bünyesindeki karakteristik dinamikleriyle turistik açıdan önemli çekicilik göstermektedir. Durum böyle olmasına rağmen bölgeye gerekli önem verilmemiş ve verilmemektedir. Bunun yanı sıra turistlerin bölgeyi kolay ve düzenli bir şekilde ziyaret edebilmesini ve gezebilmesini sağlayacak gerek yaya ulaşımıyla ve gerekse servis ulaşımıyla çözümlenmiş bir ulaşım sistemi eksikliği gözlenmektedir.

4.2.1.4 4.Bölge

Batıda Atatürk Bulvarı , kuzeyde Vezneciler caddesi, Ordu caddesi , doğuda Gedikpaşa ve Kadirga'yla güneyde Sahil Yolu' u ile sınırlanan bölge, eğlence, konaklama, perakende ticaret, büro hizmetleri ile önem kazanmıştır. Bu bölgede bavul ticaret, büro hizmetleri ile

önem kazanmamıştır. Bu bölgede bavul ticareti çok önemlidir. Ayrıca doğuya ve güneye doğru konut alanı ağırlık kazanmaktadır. Bu bölge sınırlı şekilde tramvay ve otobüs sistemleri ile beslenmektedir. Buna karşın bu bölgede çok yoğun bir özel ve ticari araç ile servis aracı trafiği yaşanmaktadır.

4.2.1.5 5.Bölge

Gedikpaşa ve Kadirga kapsayan bu bölge kuzeyde Yeniçeri caddesi ve Divan yolu doğuda Sultanahmet ve Cankurtaran bölgeleri güneyde Sahil yolu ile sınırlanmıştır. Bu bölge genelde imalat sektörü ağırlıkta olmakla birlikte azda olsa perakende ticaret görülmektedir.

4.2.2 Fatih İlçesi

Fatih kendi içinde üç bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgeler daha önce de belirtildiği gibi B,C ve D bölgeleridir. Ulaşım açısından Eminönü Bölgesi'ne nazaran daha az sorunlu olan Fatih daha yüzeysel incelenmiştir. Bu yüzden bölgeler belirlenirken ağırlıkta ulaşılabilirlik ve bölgeyi besleyen sistemler irdelenmiştir.

4.2.2.1 B Bölgesi

Millet caddesinin güneyinde kalan, doğuda Atatürk Bulvarı, batıda Topkapı-Edirnekapi yolu ve güneyde Sahil yolu ile sınırlanan bölgeye Kocamustafapaşa caddesi ile otobüs sistemi ile ulaşılmaktadır. Bölgenin kuzeye doğru uç noktaları çağdaş tramvay ile beslenmektedir. Ancak yinede yeterince beslenememektedir. Yüksek yoğunluklu konut dokusuna sahip ve Cerrahpaşa Tıp Fakültesi gibi önemli bir çekim noktasını kapsayan bölgenin ulaşılabilirliğini sağlayan Kocamustafa caddesi, dar en kesitli olmasına rağmen kapasitenin çok üzerinde trafik yoğunluğu göstermektedir.

4.2.2.2 C Bölgesi

Tarihi yarımada'nın en iyi ulaşılabilen ve beslenen, batıda Topkapı-Edirnekapi Yolu, doğuda Atatürk Bulvarı, ile sınırlanan kuzeyde Fevzipaşa caddesi , güneyde Millet caddesi boyunca uzanan ve bu iki aks arasında kalan, ticaret ve konut dokusunun iç içe yoğun bir şekilde görüldüğü bölgededir. Hemen hemen tüm toplu taşın sistemleriyle beslenmektedir. Çapa Tıp Fakültesi ve bu fakültenin oluşturduğu çeşitli birimler ile çok önemli çekiciliğe sahip olan bölge, Millet caddesi boyunca çağdaş tramvay ve otobüs, Vatan caddesi boyunca hızlı tramvay ve sınırlı olarak otobüs, Fevzipaşa caddesi boyunca da otobüs ve minibüs sistemleri ile beslenmektedir. Bünyesindeki önemli çekici noktalar ile çok yoğun özel araç trafiği de

yaşayan bölge iyi ulaşım beslenebilmesine karşın sistemlerin sistemlerin beslenememesi problemi vardır. Bunun yanısıra Fevzipaşacade minibüs sistemi dolayısıyla çok problem yaşamaktadır.

4.2.2.3 D Bölgesi

Kuzeyde Haliç, batıda Topkapı-Edirnekapı Yolu, doğuda Atatürk Bulvarı ile sınırlar bölge Fevzipaşa Caddesinin kuzeyinde kalmaktadır. Geleneksel konut dokusundan oluşan Fener ve Balat yerleşmelerini kapsayan bölgesel, çok sınırlı olarak otobüs sistemiyle ulaşılmaktadır. Tarihi yarımada geneli en az beslenen bölgelerdendir.

4.3 Tarihi Yarımada Ulaşım Sistemlerinin İncelenmesi ve Ulaşım Kademelenmesi

Tarihi Yarımada ulaşım sistemleri incelendiğinde kademelenme net çizgilerle ayrılmamaktadır. Ulaşım yüzeylerinin planlandığından farklı şekilde hizmet etmesi kademelenmedeki aksaklıkları ve trafik sorununda beraberinde getirmektedir. Bütün bu sorunlar gözönünde bulundurularak ulaşım sistemleri kademelenmesi altı başlıkta toplanabilir.

4.3.1 Uzak Trafik Yolları

Tarihi yarımada ulaşım sistemleri incelendiğinde Metropoliten Alan bütününden Tarihi Yarımada 'ya ulaşan kara ulaşım aksı E-5 karayolu sistemidir. Uzak Trafik yolu olarak kademelendirdiğimiz E-5 karayolu Tarihi Yarımada' nın Metropoliten bütünü ve dışıyla bağlantısını sağlamaktadır.

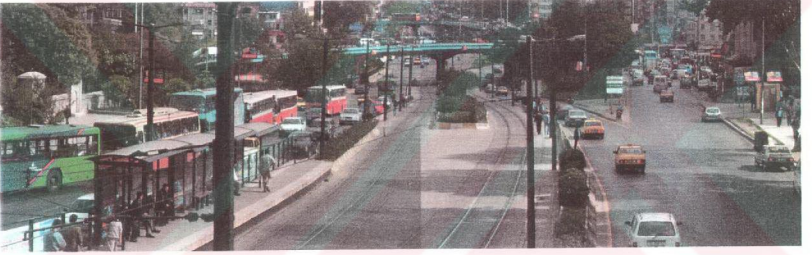
4.3.2 Ana Caddeler

Tarihi Yarımada, kentin diğer bölgelerinden doğusunda Ayvansaray – Yedikule Surları, kuzeyinde Haliç, güney ve batısında Marmara denizi ile belirgin şekilde ayrılmaktadır.

Tarihi Yarımada, karayolu, raylı sistem ve deniz ulaşımı olanaklarının tümüne sahip olması açısından, İstanbul'un en şanslı bölgesidir. Ancak bölgedeki ulaşım koşulları gözleendiğinde, bu sistemlerin her birinin yeterli ağı, altyapıya sahip oldukları ve bunlarda sunulan taşımacılık hizmetinin yeterli düzeyde olduğu söylenemez.

Karayolu ağı, Batı – Doğu doğrultusundaki ve Kuzey – Güney doğrultusundaki arter konumundaki yollar ile, bunlara toplayıcı ve dağıtıcı görevi yapan yollardan oluşturmaktadır

- Haliç sahili boyunca Ayvansaray – Sarayburnu yolu,
- Fevzipaşa Bulvarı ve Macar Kardeşler Caddeleri,
- Vatan Caddesi,
- Millet – Ordu – Yeniçeriler – Divanyolu Caddeleri
- Ayvansaray – Yedikule Sahili arasındaki surdışı karayolu,
- Marmara Sahili boyunca Kennedy Caddesi
- Atatürk Bulvarı – Mustafa Kemal Caddeleri,



Şekil 4.1 Millet Caddesi



Şekil 4.2. Sahil Yolu Yedikule Çıkışı



Şekil 4.3. Atatürk Bulvarı



Şekil 4.4 Millet Caddesi - Silivrikapı Bağlantısı

Tarihi Yarımada'da deniz ulaşımı yüzeyle ulaşım kademelenmesi açısından ana caddelerle entegre edilmiştir. TDİ Şehir Hatları İşlemesi (ŞHI), Deniz Dolmuş Motorcuları (DDM) ve İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. (İDO) tarafından kentiçi deniz ulaşımının yapıldığı iskele ve hatlar şunlardır :

- ŞHI Balat (Fener, Kasımpaşa, Eminönü, Üsküdar Hattı) Yolcu İskelesi
- ŞHI Eminönü (Bostancı, Kadıköy, Harem, Üsküdar, Boğaz Hatları) Yolcu İskeleleri,
- ŞHI Sirkeci (Harem Hattı) Arabalı Vapur İskelesi,
- ŞHI Sirkeci (Adalar, Yalova, Çınarcık Hatları) Yolcu İskelesi,
- İDO Yenikapı (Bostancı Hattı) Yolcu İskelesi.
- İDO Eminönü (Bostancı, Kadıköy, Harem, Üsküdar, Boğaz Hatları),
- DDM Eminönü (Kadıköy Hattı) Yolcu İskelesi,

Çizelge 4.1 Deniz Ulaşımı

İŞLETME	İSKELE	HAT ADI	GELEN / GİDEN GEMİ SAYISI
IDO	EMİNÖNÜ	Bostancı, Kadıköy, Bakırköy-Avcılar	6
	YENİKAPI	Bostancı	1
ŞHİ	BALAT - FENER	Fener, Balat, Kasımpaşa, Üsküdar	6
	EMİNÖNÜ	Boğaz, Bostancı	6
	EMİNÖNÜ	Kadıköy	14
	EMİNÖNÜ	Üsküdar	16
	SİRKECİ	Adalar, Yalova, Çınarcık	6



Şekil 4.5 Deniz Ulaşımı

Tarihi Yarımada, İstanbul'un raylı ulaşım olanaklarının en fazla olduğu bölgesidir. TCDD işletmesi tarafından işletilen Sirkeci – Halkalı Banliyö hattı ve İstanbul Ulaşım A.Ş. tarafından işletilen Eminönü – Zeytinburnu tramvay hattı ile Aksaray – Yenibosna hafif metro hatları, suricinin yerel ve diğer bölgelerle ulaşım koşullarına çok önemli katkıda bulunmaktadır.

Marmara sahiline paralel bir güzergahı olan Banliyö hattının Tarihi Yarımada içindeki istasyonları uzaklıkları görülmektedir. Banliyö hattı da aynı zamanda transit taşımacılığa hizmet vermektedir.

Çizelge 4.2 Sirkeci – Halkalı Banliyö Hattı Tarihi Yarımada İstasyonları

İSTASYONLAR	Sirkeci	Cankurtaran	Kumkapı	Yenikapı	K.M.Paşa	Yedikule
KİLOMETRESİ	0	2,089	3,838	4,744	6,497	7,382
ÖNCEKİ İST. UZ. (m)	0	2089	1749	906	1753	885

tramvay güzergahı belirli kesimlerde karayolu trafiğinden korunmuş olmasına karşın, bu kesimler arasında karayolu trafiği ile sık sık kesişmektedir. Bu doğal olarak ticari hızı ve taşıma kapasitesini düşürmektedir. Aslında dağıtıcı ve toplayıcı görevi yapması gereken bu sisteme, özellikle bir kısmı kara trafiğine kapalı olan Beyazıt ve Eminönü durakları arasında bir ana arter görevi yüklenmiştir.

Sirkeci – Halkalı Banliyösü, Aksaray – Yeni Bosna Hafif Metro su ve Eminönü – Zeytinburnu Tramvayı güzergahlarının Kordon Hattı içinde kalan kesimlerinin uzunlukları ve bölge içindeki ortalama ticari hızları aşağıda görülmektedir.

TCDD tarafından işletilmekte olan Sirkeci – Halkalı Banliyö Hattı'nda, sabah ve

akşam zirve saat ve yönlerde, 10 dakika ara ile 1500 yolcu kapasiteli 6 tren çalıştırılmaktadır. Yapılan araştırmada, bu hatta sabah zirve saatte Sirkeci ve Halkalı yönlerinde, akşam zirve saatte de ters yönlerde ortalama 12.500 ve 5.000 kişi taşındığı saptanmıştır. Ancak bu trenlerde talep kapasiteyi yaklaşık % 40 oranında aşmakta ve yolculuk konforu oldukça düşmektedir.

Banliyö taşımacılığında saptanan diğer bir önemli nokta da, istasyonlar ile diğer bir kara ve deniz ulaşım sistemlerinin durak ve terminalleri arasındaki bağlantıların yetersizliğidir.

Aksaray – Yenibosna Hafif Metro hattı, çağdaş teknoloji olanaklarına sahip olup, henüz kapasitenin altında taşımacılık yapmaktadır. Bu hatta, zirve saatlerde toplam 192 oturma ve 744 ayakta (6 Kişi/m²) yolcu kapasitesine sahip dörder vagonlu dizilerle 3 dakikada bir sefer yapılmakta, zirve saatte bir yönde 18700 kişilik taşıma kapasitesi sunulmaktadır. Aksaray ve Ulubatlı yönünde zirve saatlerde bir trende taşınan yolcu sayıları ile, ayakta 4 ve 6 kişi/m²'lik ayakta yolculuk durumlarına göre bir trende sunulan taşıma kapasiteleri gösterilmiştir. Tarihi Yarımada içinde kalan 3 istasyonun ara uzaklıkları yaklaşık 900 m'dir. Bu kesimde (Vatan Caddesi) toplayıcı ve dağıtıcı nitelikli toplu taşıma hizmetlerinin yeterli olması, hafif metronun da kullanılmasını da azaltmaktadır.



Şekil 4.6 Hafif Metro Millet Caddesi

Eminönü – Zeytinburnu raylı sistemi, tramvayla aynı tipte üst yapısı olan, durakları hafif metronunkileri anımsatan, metro taşıtlarının kullanıldığı melez bir sistemdir. Bazı kesimlerde karayolunda korunmuş, bazı kesimlerde ise karayolu trafiği ile birlikte kullanılmakta olan yol, diğer karayolları ile hem zemin kesişen sinyalizasyonlu kavşaklardan geçmektedir. İşletme hızı otobüslerden yüksek, hafif metrodan düşüktür.

İstanbul Ulaşım A.Ş. tarafından işletilen Eminönü – Zeytinburnu tramvayı, zirve saatte ortalama 5 dakikada bir sefer yapmakta, ikişer vagonlu olan ve 96 oturma, 372 ayakta (6 Kişi/m²) yolcu kapasitesine sahip dizilerle, zirve saatte bir yönde 5600 kişilik taşıma kapasitesi sunulmaktadır.

Sabah ve akşam zirve saatlerde yapılan etüdlere göre, bir taşıtta taşınan yolcu sayıları, 4 Kişi/m² ayakta yolcuya göre hesaplanan kapasiteyi aşmış, 6 Kişi/m² ayakta yolcuya göre hesaplanan kapasiteye yaklaşmıştır Tramvay hattında zirve saatlerde bir yönde 5 dakika ara ile sefer yapılabilmekte; talebi karşılayabilmek için 3 dakikada bir sefer denemeleri ise,

karayolu kesimleri nedeniyle kuyruklanma oluştuğundan başarısız olmaktadır.



şekil 4.7 Hafif Metro Millet Caddesi

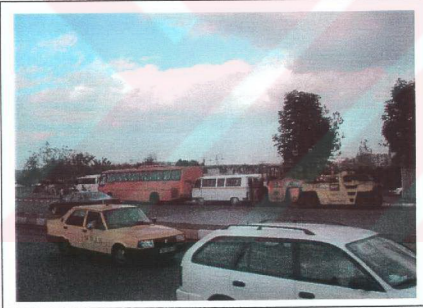
Laleli – Beyazıt arasında Topkapı yönündeki seyrir süresi, diğeri göre oldukça farklıdır. Eminönü yönünde Gülhane – Sirkeci durakları arasındaki farklılık ise, bu kesimde tramvay yolunu kullanan karayolu araçlarının tramvay trafiğini aksatmalarından kaynaklanmaktadır.



şekil 4.8 Hafif Metro Millet Caddesi



Şekil 4.9 Hafif Metro Eminönü Meydanı



Şekil 4.10 Marmara Sahili boyunca Kennedy Caddesi

Tarihi Yarımada'daki park koşulları, İstanbul'un diğer bölgelerinde olduğu gibi çok kısıtlıdır. Eminönü ve Fatih İlçelerindeki otoparklar ve kapasiteler tespit edilmiştir. Eminönü İlçesi'nde tüm mahallelerdeki yolüstü park sayıları saptanmış ve otopark kapasiteleri ile birlikte belirtilmiştir. Bu ilçede toplam otopark kapasitesi ile yolüstüne park edilen araç sayıları yaklaşık olarak eşit ve 11000 dolayındadır. Fatih İlçesi otopark kapasitelerinin mahallelere dağılımında aynı ilçede bazı mahallelerde saptanabilen yolüstü park sayıları gösterilmiştir.

Çizelge 4.3 Eminönü İlçesi'nde Mahallelere Göre Park Kapasiteleri ve Yolüstü Park Yapan Araç Sayıları

MAHALLE NO	MAHALLE ADI	OTOPARK KAPASİTESİ	YOL ÜSTÜ PARK	TOPLAM
1	KATİP KASIM	0	340	340
2	NİŞANCA	477	361	838
3	MUHSİNE HATUN	675	232	907
4	MESİH PAŞA	380	129	509
5	SARAÇ İŞHAK	645	323	968
6	MİMAR KEMALETTİN	680	756	1436
7	MİMAR HAYRETTİN	350	545	895
8	EMİN SİNAN	15	359	374
9	ŞEHİSUVAR BEY	400	349	749
10	BİNBİRDİREK	65	651	716
11	KÜÇÜK AYASOFYA	150	820	970
12	SULTANAHMET	441	315	756
13	CANKURTARAN	245	503	748
14	HOCAPAŞA	1693	410	2103
15	HOBİYAR	735	732	1467
16	SURURİ	80	157	237
17	TAYA HATUN	0	28	28
18	MERCAN	603	248	851
19	TAHTAKALE	90	152	242
20	RÜSTEMPAŞA	120	57	177
21	SARİDEMİR	530	181	711
22	SÜLEYMANİYE	675	330	1005
23	DEMİRTAŞ	130	253	383
24	HOCA GİYABETTİN	230	269	499
25	YAVUZ SİNAN	420	235	655
26	HACI KADIN	94	348	442
27	MOLLA HÜSREV	50	354	404
28	KALENDERHANE	80	213	293
29	KEMALPAŞA	88	343	431
30	BALABANAĞA	205	98	303
31	BEYAZIT	50	56	106
32	MOLLA FENARİ	900	215	1115
33	ALEMDAR	295	513	808
TOPLAM		11591	10875	22466

Çizelge 4.4 Fatih İlçesi'nde Mahallelere Göre Park Kapasiteleri

MAHALLE NO	MAHALLE ADI	OTOPARK KAPASİTESİ
155	ARPA EMİNİ	40
158	BABA HASAN ALEMİ	455
163	CERRAHPAŞA	235
164	ÇAKIRAĞA	150
166	DENİZ ABDAL	80
168	EREĞLİ	10
169	FATMA SULTAN	300
171	HACI EVHATTİN	10
176	HASAN HALİFE	190
179	HAYDAR	50
181	HOCA UVEYZ	100
184	İMRAHOR	40
185	İNEBEY	1028
191	KATİP MUSLİHİTTİN	100
195	KİTMATASI	140
196	KOCA DEDE	210
201	MİMAR SİNAN	380
203	MOLLA SEREF	375
204	MUHTESİP İSKENDER	40
208	NEVBAHAR	200
209	ÖRDEK KASAP	430
214	ŞEYH RESMİ	30
219	YALI	2500
TOPLAM		7093

Çizelge 4.5 Fatih İlçesi'nde Bazı Mahallelerdeki Park Kapasiteleri ve Yolüstü Park Yapan Araç Sayıları

MAHALLE NO	MAHALLE ADI	OTOPARK KAPASİTESİ	YOL ÜSTÜ PARK	TOPLAM
181	HOCA ÜVEYZ	100	962	1062
192	KEÇECİ KARABAŞ	0	346	346
201	MİMAR SİNAN	380	149	529
204	MUHTESİP İSKENDER	40	358	398
TOPLAM		520	1815	2335

4.3.3 Tahrif Yolları - Caddeler

Millet – Ordu – Yeniçeriler - Divanyolu yolu arteri olup, yaklaşık 5 km' dir. Bu yollara erişim için kuzey - güney doğrultusunda aşılması gereken uzaklıklar, genelde maksimum yaya yürüme uzaklıklarını aşmamaktadır.

- Akdeniz – Oğuzhan ve Kızılelma Caddeleri,
- Klodfarer – Babıali – Ankara Caddeleri
- Kocamustafapaşa – Cerrahpaşa Caddeleri,
- Yedikule – Org. A.N. Gürman – Küçük Langa – H. Tüccarı – Türkeli – Ç. Gelinler – Kadirga Limanı Caddeleri,
- Silivrikapı – Altımermer – Cevdetpaşa Caddeleri (Silivrikapı – Millet Caddesi bağlantısı),
- Salma Tomruk – Draman – Fethiye – Darüşşafaka – Haliç Caddeleri.

4.3.4 İrtibat Yolları - Sokaklar

Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesi incelendiğinde tahrif yollarının (caddeler) alt kademesini irtibat yolları (sokaklar) oluşturmaktadır.İrtibat yolları caddelerin alt bölgelerle bağlantısını sağlamaktadır.

4.3.5 Servis Yolları

Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesi incelendiğinde meydanlara hizmet eden ve yayalaştırılmış alanlardır.Servis yolları belli zamanla aralıklarında sabah – akşam araç girişine izin verilen alanlardır.

Tarihi Yarımada plan çalışmalarının en önemli hedeflerinden biri yayalaştırma projeleridir.Tarihi bölgelerin yayalaştırılması ;Sultanahmet Meydanı , Beyazıt Meydanı, Eminönü Meydanı, Süleymaniye Camii ve çevresi, Fatih Camii ve çevresi, Yavuzselim Camii ve çevresi, Fener, Balat, Zeyrek, Ayvansaray Bölgeleri, Kariye, Topkapı Sur İçi Meydanı, Yedikule, Yenikapı, Kadirga, Çemberlitaş – Cağaloğlu bölgeleri servis yollarıyla ulaşımın sağlanması gereken alanlardır.

4.3.6 Yaya Yolları

Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesi incelendiğinde saf yaya alanları iskan bölgesindeki özel yaya yolları, çekirdekteki alış veriş yerlerinde (pasajlar, pazarlar) kullanılan özel yaya yolları, serbest ve yeşil sahalarda veya sahillerdeki yaya yolları olarak çeşitlenmektedir.

Tarihi Yarımada'da saf yaya yolları sahil şeridi boyunca uzanan yeşil alanlarda, saray, park, dini tesis ve meydanlarda yer alan yaya yolları, pasajlarda, hanlarda yer alan yaya yolları vb. yaya yolları yer almaktadır.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Tarihi yarımada bütünün için yapılan ulaşılabilirlik ile karakter ve işlev özelliklerine bağlı bölgeleme de temel amaç; Tarihi Yarımada' nın hangi sitemlerle ne ölçüde beslendiğinin, beslenemeyen bölgelerin olup olmadığının, bölgelerin karakter ve işlev özelliklerinin ortaya konup her bir bölgenin kendine özgü özellikleri dikkate alınarak ne tür ulaşım sistemiyle beslenmesi gerektiğinin, bunun yanı sıra genel olarak yapılan çalışma ve araştırmalarda ana amaç olarak belirlenen tarihi yarımada'ya yönelik planlama modeli oluşturulması kapsamında tarihi yarımada, bütününe ilişkin ulaşım planlama modelinin iskeletini oluşturacak stratejilerin saptanması olduğu belirtilmiştir.

Bu amaç bağlamında yapılan araştırmalar ve çalışmalar sonucunda tarihi yarımada da çeşitli ulaşım problemleri ve ulaşılabilirlik açısından önemli kriterler saptanmıştır. Bu kriterler ve problemler bize stratejilerinin oluşturulması aşamasında önemli veri teşkil etmişlerdir. Tarihi yarımada da göze çarpan en önemli problemler, özellikle Eminönü Bölgesi için otopark sorunu ile cadde ve sokaklarını otopark olarak kullanılması, çok yoğun özel araç kullanımı ve bu yüzden dar olan mevcut yol ağının aşırı yüklenmesi sonucu büyük ölçüde trafik sıkışıklığı olması, mevcut sistemlerin kapasitelerinin çok üzerinde çalışmaları ve toptan ticaret, depolama, imalat sektörlerinin ağırlıkta olduğu bölgelere mal taşıyan araçların nakliye dolayısı ile yarattıkları trafik sıkışıklığı ve park sorunları olarak, belirlenmiştir. Bunun yanı sıra ulaşılabilirlik açısından çok önemli kriterleri ise, genelde bölgelerin toplu taşın sistemleri ile beslenemediği ve ulaşamadığı bundan dolayı ve işlevsel özelliklerine de bağlı olarak çok yoğun bir şekilde özel ve ticari amaç ile ulaşıldığı, ulaşılabilen ve beslenebilen bölgelere hizmet eden toplu taşın sistemlerini besleyecek ve bölgeler ile bölgelerdeki işlevler arasındaki koordinasyonu sağlayacak alt kademe de bir toplu taşın sisteminin ve tarihi yarımada'ya ziyaret eden turistlere hizmet verecek ve bir ulaşım sisteminin olmayışı olarak göze çarpmıştır. Bütün bu saptamalar ulaşım planlama modelimizi oluşturacak stratejileri belirleyen temel verileri teşkil etmektedir. Bu noktada tarihi yarımada için ulaşım ile ilgili önemli stratejileri saptamak gerekir. Bu stratejileri şöyle sıralamak mümkündür.

Tarihi Yarımada ulaşım sisteminin tarihsel gelişim sürecinde en olumlu sistemlerin yeniden canlandırılması.

Tarihi Yarımada'da toplu taşın sistemlerinin geliştirilmesi (özellikler raylı sistem)

Fatih bölgesi için ana arterlerin yoğunluğunu azaltacak , bölgedeki işlevler arasındaki koordinasyon sağlayacak ve beslenmeyen alanlara hizmet verecek bir ara toplu taşın

sisteminin geliştirilmesi (irtibat yolları)

Tarihi yarımada bütününde kademeli olarak özel araç kullanımı kısıtlamasının getirilmesi.

Eminönü Bölgesinde özel araç kısıtlamasını destekleyici nitelikte ve amaçta, işlevsel farklılıklar gösteren alt bölgeler arasındaki koordinasyonu sağlayacak ve alt bölgeleri besleyecek bir ara toplu taşınım sisteminin geliştirilmesi.

(irtibat yolları)

Turistlerin bölgeyi araç trafiğinden uzak şekilde gezmelerini sağlayacak bir taşınım sisteminin geliştirilmesi ve turist otobüslerin terminal noktalarının belirlenmesi

Tarihi yarımada'nın mevcut yol ağının korunması ve yeni yol açılması

Geliştirilecek toplu taşınım sistemlerinin mevcut yol dokusu bozulmadan en uygun yollardan geçirilmesi

Deniz ulaşımının geliştirilmesi

Deniz ulaşımının Eminönü'nün mevcut sistemlerin düzenlenmesi, motor taşımacılığına önem verilmesi

Mevcut raylı ulaşım ve deniz ulaşımının transfer merkezi olarak planlanan Yenikapı ile entegrasyonun sağlanması.

Tarihi Yarımada bütününde otopark sistemlerinin geliştirilmesi

Bu stratejiler belirlenirken, Tarihi Yarımada' nın konut .sorununun korunacağı, özellikle Eminönü Bölgesinin turizm , kültür ve eğitim alanı olacağı, yine özellikle Eminönü Bölgesinde; toptan ticaret, depolama ve imalat sektörlerinin bölgeden desantralize edileceği ve Tarihi Yarımada daki ulaşım problemlerinin (otopark, trafik sıkışıklığı vb.) bölgedeki toptan ticaret , depolama ve imalat sektörlerine de bağlı olarak özel araç yoğunluğundan ve tarihi yol dokusunun bu yoğunluğu taşıyacak en kesitte olmayışından kaynaklandığı gibi temel varsayımlar dikkate alınmıştır.

Ulaşım planlama modeline temel tekil eden bu stratejileri destekleyici ve test edici mahiyette araştırmalar ve ön çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar, planlamanın esnekliği ilkesi dikkate alınarak geri dönüşler ile planlama modelinin eksiklerinin ve yanlışlarının belirlenmesine, eksikliklerin tamamlanmasına ve yanlışlıkların düzeltilmesine zemin sağlayacak esneklikte yapılmıştır.

Ulaşım ilişkin stratejileri destekleyen ve test eden çalışmalara, ilk etapta Tarihi Yarımada bütününe ilişkin ulaşım stratejilerinin doğruluğunun ve uygunluğunun test edilebilmesini sağlayacak genel bir bölgeleme ile başlanmıştır.

Bu bölgelemede Tarihi Yarımada beş bölge belirlenmiştir. Bu bölgelerden Dördü (I,II,III,IV) Eminönü' nde belirlenmiş biri yani V. bölge Fatih olarak ele alınmıştır. Ulaşım açısından Fatih'e göre çok problemli olan Eminönü daha kapsamlı ele alınmıştır.

5.1 Eminönü

Bünyesinde taşıdığı dinamikleri, fonksiyonları, tarihi dokusu ve çekiciliğiyle apayrı bir özellik arz eden Eminönü'nde , bu özelliklerine bağlı olarak çok önemli ulaşım problemleri yaşamaktadır. Bu bağlamda Eminönü, karakter ve işlev özellikleri ile kendine has ulaşım problemleri açısından farklılaşma gösteren dört bölgeye ayrılmıştır.

5.1.1 I.Bölge

Kuzeyde ve doğuda Kenedy caddesi (Sahil yolu) , batıda Ankara Caddesi ve Babıali Caddesi ve Gedikpaşa ve güneyde Cankurtaran ile sınırlanan bölge Topkapı Sarayı, Sultanahmet ve Adliye ile Valiliğin yakın çevresini kapsamaktadır. Bünyesinde barındığı Topkapı Sarayı, Gülhane Parkı, Sultanahmet camii, Ayasofya Camii, Yerebatan Sarnıcı ve Müzesi, Adliye, Valilik ve daha birçok tarihi yaşatması ve eşsiz güzellikleri ile turizm bölgesidir. Bu bağlamda zorunlu durumlar dışında bölgeye araç girmesi yasaklanmalıdır.

5.1.2 II.Bölge

Kuzeyde Ragıp Gümüş Pala Caddesi, doğuda Ankara Caddesi ve Babıali Caddesi ile Adliye, Batıda Üniversitesi ve Süleymaniye ile güneyde Yeniçeri Caddesi'nin güneyinde kalan konut alanı ile sınırlanan bölge , Mercan, Tahtakale, Sultanhamam, Küçükpazar ve Cağaloğlu nu kapsamaktadır. İç kesimleri toplu taşın sistemi ile beslenemeyen, buna karşın çok yoğun şekilde özel araç trafiğine maruz kalan bölge, tarihi yol dokusuna ve bünyesindeki işlevlere bağlı olarak çok önemli ulaşım problemleri yaşamaktadır. Bu bağlamda araç trafiğine uygun olmayan yol dokusuna sahip bölgenin ulaşım problemleri yaşamaktadır ve çözüm olarak yayalaştırılması düşünülmüştür. Ancak bu stratejinin uygunluğunun ve doğruluğunun sağlanabilmesi için bölgedeki toptan ticaret, depolama ve imalat sektörlerinin bölgeden çıkaracağı varsayımın gerçekleşmesi gerekmektedir. Çünkü bu varsayım gerçekleşmediği takdirde bölgeye akın eden özel araçlara kısıtlama getirmek olanaksız olacaktır. Bunun

yanısıra sadece yayalaştırma yapılmasında çözüm olmayacaktır. Dünyada da örnekleri görüldüğü gibi, çok yoğun bir ticari işlevi olan bölgeler, olumsuz işlevlerden arındırıldığında çok büyük bir yapı stokuyla karşılaşmakta ve bu yapı stoku en uygun şekilde değerlendirilmeden yayalaştırmaya gidildiğinde çöküntü bölgesi olma durumunda kalmaktadırlar. Dolayısıyla bu durum bu bölge içinde geçerlidir. Bu nedenle genel anlamda yayalaştırılacak olan bölgeyi bu olumsuz oluşumlardan korumak için , bölgeyi besleyecek ve bölgenin ulaşılabilirliğini sağlayacak bir ara toplu taşın sisteminin mevcut yol dokusunu bozmayacak şekil en uygun yerden geçirilmesi gerekmektedir. Ayrıca yaya arterlerini besleyecek ve destekleyecek, meydanların , dinlenme ve eğlence birimlerinin düzenleneceği pilot bölgelerinin belirlenmesi ile mevcut yapı stokunun en uygun şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda oluşturacak bir ara toplu taşın sistemi ile eğlence ve dinlenme birimlerinin olacağı pilot bölgeler sayesinde akşam saatlerinden itibaren ölü bir mekan olarak karşımıza çıkan bölge, sürekli hareketli mekan olma özelliğine kavuşacaktır. Bütün bu sağlanacağı dikkate alınarak bölge için genel olarak, ara toplu taşın sistemi ile beslenmesi, bunun yanı sıra ticari araçlar (taksi) ile desteklenmesi (ticari araçların bir durak noktası olacak ve çağrı sistemi ile bölgeyi girip hizmet verecektir.) Bunun dışında bölgeye giremeyecektir. Bölgede işlevlerine devam edecek uygun birimlere mal servisi yapan araçların günün belli saatlerinde (sabah ve akşam) hizmet vermesi ve özel araç yasağı getirilmesi stratejileri belirlenmiştir.

5.1.3 III. Bölge

Ulaşım açısından aynı stratejilerin alındığı Süleymaniye 'nin konut ağırlıklı kesimi ile Cankurtaran, Gedikpaşa, Kadirga ve Kumkapı alanlarını kapsayan bölge olarak belirlenmiştir. Genel olarak tarihi konut dokusunun hakim olduğu bölgede özellikle Süleymaniye ve Cankurtaran sivil mimari örnekleriyle turizm potansiyeline sahip alanlardır. Bu bölgede II.Bölge gibi bir ara toplu taşın sistem II.Bölgedeki toplu taşın sistemi ile bir bütün teşkil etmektedir. Gedikpaşa, Kadirga ve Kumkapı alanlarına hizmet verecek ara toplu taşın sistemi ise Cankurtaran'a geçmeyecek, bu alanda ticari araçlar ile beslenip genel olarak yayalaştırılacak ve turist araçlarına açık olacaktır. III. Bölge olarak belirlenen bu alanlardaki konut stoku korunacaktır. Bu varsayım ile yeni konut alanları açılmayacak ve ulaşım ile ilgili bölge için genel olarak, ara toplu taşın sisteminin geliştirilmesi, bu sistemin geçtiği güzergahların turist taşımacılığına da hizmet vermesi, ticari araçlarla beslenmesi (II.Bölgedeki şart geçerlidir) , özel araç yasağının uygulanması ancak bu alanda oturan insanlar için geçerli olmak kaydıyla özel plaka uygulaması getirilmesi gibi stratejiler

belirlenmiştir.

5.1.4 IV.Bölge

Yenikapı, Laleli ve İMÇ mevkiini kapsayan bu bölge ulaşılabilirlik ve beslenme açısından sıkıntılı çekmeyen ender bölgelerdir. Zira mevcut çağdaş tramvay, planlanan metro (Atatürk Bulvarı güzergahında) ve hızlı tramvay (Vezneciler Caddesi ve Fevzipaşa güzergahlarında) bölgeyi besleyecektir. Buna karşılık Eminönü'nün ve hatta Tarihi Yarımada'nın terminal bölgesi olacağı için en yoğun bölgesidir. Bu bölge, Tarihi Yarımada'nın ve hatta metropolün raylı ve deniz ulaşımının odaklandığı bir terminal noktası olan Yenikapı ile önem kazanacaktır. Bundan dolayı bu bölge bir geçiş bölgesi olacaktır. Bu bölgenin bir diğer özelliği de özel araç kısıtlamasının Eminönü için başlangıcın bu bölgede başlatılması ve araçtan yoğun bir bölge olmasıdır. Bu bağlamda bölge için, süreleri düşük ve tarifleri yüksek otopark sistemlerinin geliştirilmesi bölgede çalışanlar için geçerli olmak kaydıyla özel plaka uygulaması getirilmesi gibi stratejiler belirlenmiştir.

5.1.5 V.Bölge

Kuzeyde Haliç, batıda Topkapı - Edirnekapi yolu, doğuda Atatürk Bulvarı ve güneyde Sahil yolu ile sınırlanan bölge Fener, Balat, Aksaray, Fındıkzade, Şehremini, Kocamustafapaşa ve Yedikule' yi kapsayan Fatih bölgesidir. Konut bölgesi olması dolayısıyla Eminönü'ne göre daha az problemlidir. Ancak bölgenin iç kesimlerinin ulaşılabilirliğinin yeterli olmadığı ve beslenebilirlik açısından zayıf alanlar olduğu daha önce belirtilmiştir. Ulaşım açısından Eminönü'ne göre daha az problemle karşıya olan bölge için temel strateji, kısıtlama getirilemeyecek alan olması olarak belirlenmiştir. Yani her türlü toplu taşın sistemi , özel araç , ticari araç (taksi) ve servis aracı bölgeyi besleyebilecektir. Tarihi Yarımada' ya özel araçlarıyla gelenler araçlarını kendilerine en uygun olan bu otoparklardan birine bırakıp tarihi Yarımada' daki ulaşım ihtiyaçlarını toplu taşın sistemleri ile karşılayacaklardır.

Bölge için saptanan problemler ve eksiklerin çözümlenmesi ve giderilmesi doğrultusunda bir dizi yardımcı stratejiler de belirlenmiştir. Yerleşme alanları ve bu alanlardaki işlevler arasında koordinasyonu sağlayacak ve toplu taşın sistemlerini besleyecek, kuzeyde Fener ve Balat' tan başlayıp güneyde Samatya' ya kadar ulaşan bir ara toplu taşın sistemlerinin (ringler) geliştirilmesi, Fevzipaşa Caddesi'nin Vezneciler Caddesi de Veznecilerden Sultançiftliği'ne kadar uzanan hızlı tramvay sistemi için düzenlenmesi ve bölgede geliştirilmesi düşünülen otoparkların ara toplu taşın sistemi ve ana toplu taşın sistemleri ile ilişkili olarak en uygun

yerlerde ve şekilde yer seçmesi bu yardımcı stratejilerdendir. Ayrıca Tarihi Yarımada' daki özel araç kısıtlanmasını destekleyici mahiyette ve Tarihi Yarımada' ya ve metropole hizmet veren toplu taşın sistemleri besleyecek mahiyette sahil yolu boyunca uygun yerlerde yine kademeli olarak otopark sistemlerinin geliştirilmesi önemli stratejilerdendir.

Tarihi Yarımada ulaşım kademelenmesinin incelenmesi sonucunda ortaya çıkan sorunlar ve öneriler incelenmiştir.Tarihi Yarımada tarihsel süreci içinde gelişen ulaşım sistemleri değişimleri Yarımada için en olumlu ulaşım yüzeylerinin neler olduğunu ortaya çıkarmıştır.Hiçbir ulaşım yüzeyinin yalnız başına kurtarıcı olamayacağı, ulaşım yüzeyleri arası kademelenme ve entegrasyonla çözüleceği ortaya çıkmıştır.

Tezin sonucunda ortaya çıkan kademelenme, sorunlar ve çözüm önerileri Tarihi Yarımada için yapılacak plan çalışmalarına fikir verecektir.Bir sonraki aşama ulaşım ve diğer fonksiyon yüzeylerinin bütünleştiği Tarihi Yarımada Planlama Önerileri olmalıdır.



KAYNAKLAR

Bayhan İ.H., (1969) “Şehir Planlaması”, , 1. Baskı, Mayıs 1969, İstanbul, 1-400.

Günel C., (1983) “Kent ve Yol”, 1. Baskı, Mart 1983, Ankara, 1-155.

Ersoy M., (1994) “Kentsel Alan Kullanım Normları”, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 1. Baskı, Mart 1994, Ankara, 1-300.

Evren B., (1994) “Galata Köprüleri Tarihi”, Milliyet Yayınları, 1. Baskı, Ekim 1994, İstanbul, 1-185.

İBŞB Planlama Müdürlüğü, 1996, “Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Ölçek: 1/5000”, 1996

İBŞB Planlama Müdürlüğü, 1996, “Tarihi Yarımada Ulaşım Planlama Çalışması”, 1996

Erel A., (1998) “Tarihi Yarımada’nın Ulaşım Sorunları ve Acil Çözüm Önerileri”, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 1998-43, Ağustos 1998, İstanbul, 1-70.

Çelik Z., (1998) “19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul”, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, Eylül 1998, İstanbul, 1-140.

Mazak M., (1998) “Eski İstanbul’da Deniz Ulaşımı”, İBŞB Deniz Otobüsleri A.Ş. Yayınları, 1. Baskı, Ekim 1998, İstanbul, 1-160.

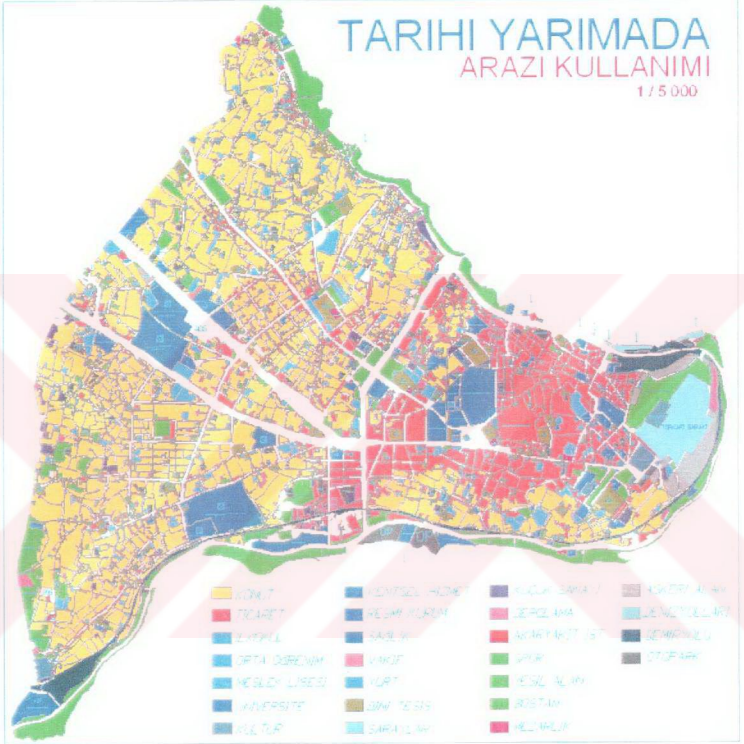
EKLER

- Ek 1 Tarihi Yarımada Arazi Kullanışı
- Ek 2 Tarihi Yarımada Arazi Kullanış Değerleri
- Ek 3 Tarihi Yarımada Arazi Kullanım ve Ulaşım İlişkileri
- Ek 4 İstanbul Metropoliten Alanı Ulaşım Sistemleri (Planlanan)
- Ek 5 Tarihi Yarımada Ulaşım Sistemleri Sentezi (Planlanan)
- Ek 6 Tarihi Yarımada Karayolu Ulaşım Sistemi (Planlanan)
- Ek 7 Tarihi Yarımada Deniz Ulaşımı (Planlanan)
- Ek 8 Tarihi Yarımada Raylı Ulaşım Sistemleri (Planlanan)
- Ek 9 Tarihi Yarımada Karakter Bölgelemesi
- Ek 10 Tarihi Yarımada Deniz Ulaşımı
- Ek 11 Tarihi Yarımada Ulaşım Kademelenmesi
- Ek 12 Tarihi Yarımada Raylı Sistemleri



Ek 1 Tarihi Yarımada Arazi Kullanışı

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Yarımada Plan Çalışması, 1996)



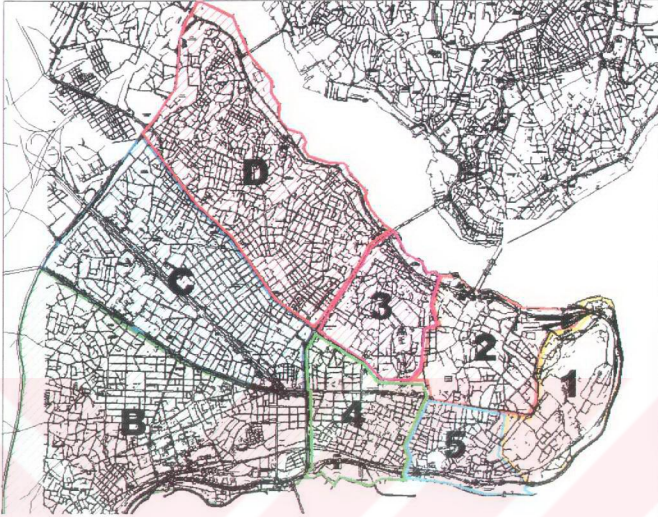
Ek 2 Tarihi Yarımada Arazi Kullanış Değerleri

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Yarımada Plan Çalışması, 1996)

ARAZİ KULLANIMI TABLOSU

ADI	ADET	ALAN (m ²)	ORAN %
PL_TİCARET	1316	2249025.34	14.62
PL_DİNİTES	331	485451.29	3.16
PL_RESMİKÜ	89	254578.59	1.65
PL_MEZARLI	48	37777.19	0.25
PL_YEİLAL	171	475113.73	3.09
PL_KONUT	981	4495763.80	29.22
PL_ÜNİVERS	14	208905.48	1.55
PL_KENTSEL	36	102598.22	0.86
PL_KÜLTÜR	32	109126.89	0.71
PL_ÖTOPARK	150	214181.21	1.39
PL_ORTAKUL	26	110416.06	0.72
PL_İLKOKUL	69	151701.74	0.99
PL_MESLEKL	16	91287.80	0.59
PL_VAKIF	9	9147.42	0.06
PL_K.SANAY	109	128448.20	0.83
PL_DEPOLAM	92	102529.48	0.67
PL_SAGLIK	26	409916.94	2.86
PL_SPOR	22	91708.88	0.60
PL_YURT	20	51563.00	0.34
PL_KARAYAK	7	10163.29	0.07
PL_BOSTANL	17	205758.50	1.34
PL_ASKERIA	9	148672.32	0.97
PL_DEMİRYO	16	245113.92	1.59
PL_SARAYLA	1	222544.56	1.45
YOLLAR		4693733.06	30.51
TOPLAM	3537	15385232.21	

Ek 3 Tarihi Yarımada Arazi Kullanım ve Ulaşım İlişkileri



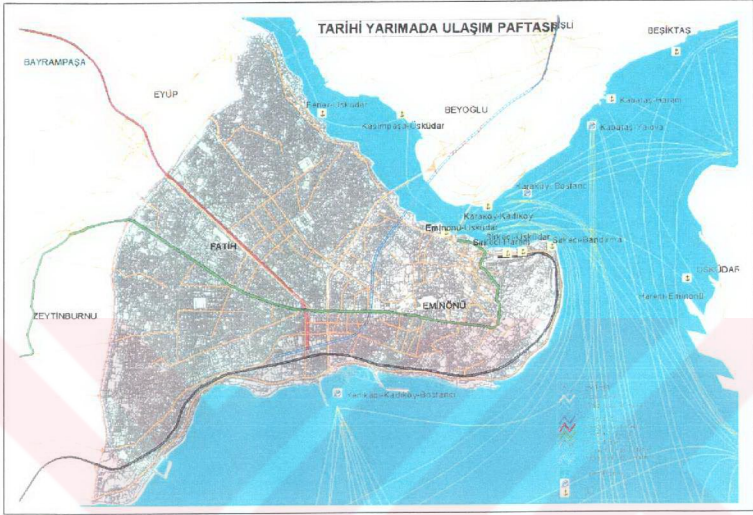
Ek 4 İstanbul Metropoliten Alanı Ulaşım Sistemleri (Planlanan)

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2001)



Ek 5 Tarihi Yarımada Ulaşım Sistemleri Sentezi (Planlanan)

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2001)



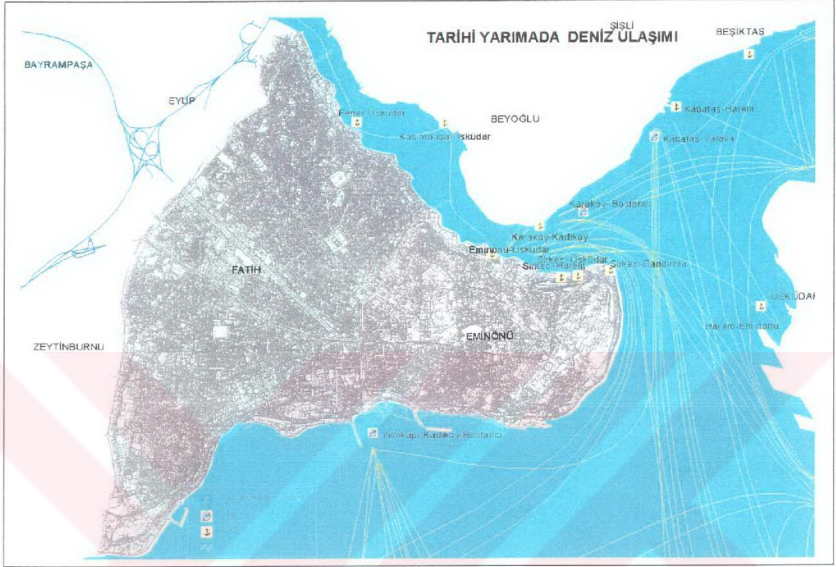
Ek 6 Tarihi Yarımada Karayolu Ulaşım Sistemi (Planlanan)

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2001)



Ek 7 Tarihi Yarımada Deniz Ulaşımı (Planlanan)

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2001)

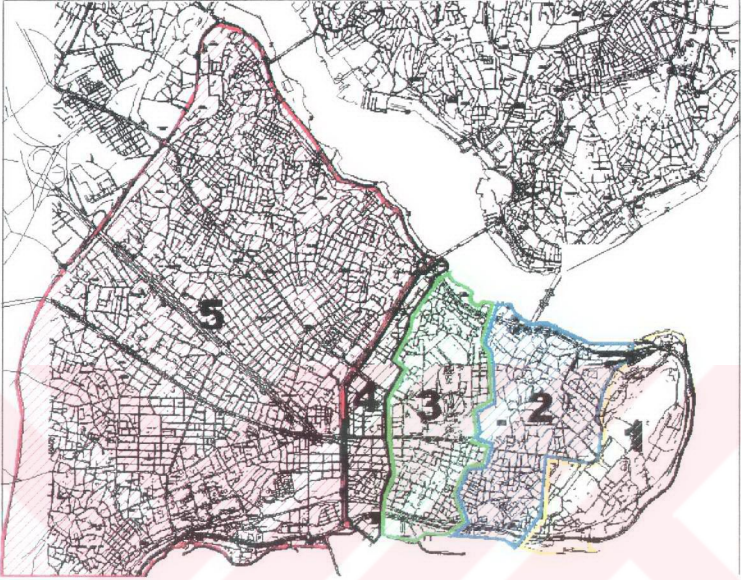


Ek 8 Tarihi Yarımada Raylı Ulaşım Sistemleri (Planlanan)

(İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü, 2001)



Ek 9 Tarihi Yarımada Karakter Bölgelemesi



Ek 10 Tarihi Yarımada Deniz Ulaşımı

TARİHİ YARIMADA DENİZ ULAŞIMI



Ek 11 Tarihi Yarımada Ulaşım Kademelenmesi

TARİHİ YARIMADA ULASIM KADEMELENMESİ



Ek 12 Tarihi Yarımada Raylı Sistemler

TARİHİ YARIMADA RAYLI SİSTEMLER



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	17.05.1974	
Doğum yeri	Kastamonu / Küre	
Lise	1988-1991	Kabataş Erkek Lisesi
Lisans	1991-1992	Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi
	1992-1996	Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans	1996-2001	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı

Çalıştığı kurum(lar)

1996-1998	Proje Mimarlık Ltd. Şti.
1998-1999	Mim Yapı Ltd. Şti.
1998-Devam ediyor	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama İmar Müdürlüğü Tarihi Yarımada Plan Grubu
2001-2002	Akan Mimarlık Ltd, Şti.