

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM-TRANSFER MERKEZİ İLİŞKİSİNİN YENİKAPI
ÖRNEĞİNDE İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ferdi İNANLI

Disiplinlerarası

Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

OCAK 2013

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM-TRANSFER MERKEZİ İLİŞKİSİNİN YENİKAPI
ÖRNEĞİNDE İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Ferdi İNANLI
(519091039)**

Disiplinlerarası

Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Prof Dr. Nilgün ERGUN

OCAK 2013

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 519091039 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Ferdi İNANLI**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**KENTSEL DÖNÜŞÜM-TRANSFER MERKEZİ İLİŞKİSİNİN YENİKAPI ÖRNEĞİNDE İNCELENMESİ**” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof.Dr. Nilgün ERGUN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof.Dr. Mesture Aysan**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç.Dr. Tolga İslam**
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : **17 Aralık 2012**
Savunma Tarihi : **23 Ocak 2013**

Aileme,

ÖNSÖZ

Öncelikle bu çalışma sürecinde benden desteğini esirgemeyen sevgili aileme şükranlarımı sunarım. Tezin gelişim sürecinde katkısı bulunan ve görüşleriyle, önerileriyle çalışmanın gelişmesinde payı bulunan sevgili arkadaşlarıma da teşekkür ederim.

Tez çalışması süresince bana her türlü desteğini vermiş, deneyimi ve ilgisi ile bana çok büyük katkılar sağlamış olan sevgili hocam Prof. Dr. Nilgün Ergun'a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Aralık 2012

Ferdi İnanlı
(Peyzaj Mimarı ve Kentsel
Tasarımcı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xv
ÖZET.....	xix
SUMMARY	xxii
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı ve Hedefler	2
1.2 Tezin Kapsamı ve Yöntem	3
1.3 Tezin temel kabulleri ve sınırları.....	4
2. KENTSEL DÖNÜŞÜM/YENİLEME, SOYLULAŞMA	7
2.1 Giriş	7
2.2 Kentsel dönüşüm/yenileme kavramı	9
2.3 Kentsel dönüşüm/yenileme kavramının gelişimi ve dönüşümü.....	13
2.4 Kentsel dönüşüm/yenilemenin nedenleri	16
2.5 Kentsel dönüşüm/yenileme ve soylulaştırma ilişkisi	19
2.6 Türkiye’de kentsel dönüşüm ve kentsel dönüşümün yasal boyutu	22
2.7 Bölüm değerlendirmesi	25
3. KENT İÇİ ULAŞIMDA ENTEGRAYON, AKTARMA/TRANSFER	
MERKEZİ.....	27
3.1 Kent İçi Ulaşımda Entegrasyon.....	27
3.2 Transfer merkezi kavramı	28
3.3 Tarihsel süreçte transfer merkezleri	31
3.4 Transfer merkezlerinin yer seçimi ve planlama özellikleri	35
3.5 Dünyadan örnekler	38
3.5.1 Euralille, Lille, Fransa -1995	39
3.5.2 King’s Cross St. Pancras, Londra, İngiltere - 1996	43
3.5.3 Tiburtina Trasfer Merkezi, Roma, İtalya - 2004	46
3.5.4 Grand Central Terminali, New York City, ABD - 1913.....	50
3.5.5 Frankfurt Havaalanı, Hessen, Almanya – 1972	53
3.5.6 Sagrera Alta Velocitat –Barselona, İspanya - 2003	56
3.5.7 Kowloon Station, Hong - 1993	60
3.6 Bölüm Değerlendirmesi	65
4. İSTANBUL’DA ULAŞIM, TRANSFER MERKEZLERİ.....	71
4.1 İstanbul’da Ulaşım	72
4.1.1 Raylı sistem ağı	72
4.1.2 Karayolu toplu taşımacılığı	74
4.1.3 Deniz ulaşımı	74
4.2 İstanbul bütününde transfer merkezleri	75
4.3 Yenikapı Transfer Merkezi	79

4.4 Yenikapı Transfer Merkezinde Entegre Olan Hatlar.....	80
4.4.1 Yenikapı-Hacıosman metro hattı	81
4.4.2 Yenikapı-Havalanı hafif metrosu	84
4.4.3 Yenikapı-Bakırköy(İncirli) metro hattı	87
4.4.4 Marmaray	88
4.4.5 Banliyö ve yerini alması planlanan cadde tramvayı.....	88
4.5 Bölüm değerlendirmesi	89
5. YENİKAPI’NIN DÖNÜŞÜM SÜRECİ VE TRANSFER MERKEZİ	
OLMASI.....	91
5.1 Konum	91
5.2 Nüfus Ve Sosyo-Ekonomik Durum.....	92
5.3 Tarihsel Gelişim	94
5.3.1 Tarih öncesi dönemden Byzantion’a Yenikapı (M.Ö. 6.500 –332).....	95
5.3.2 Bizans dönemi (4yy - 1453)	97
5.3.3 Osmanlı dönemi (1453 - 1923)	100
5.3.4 Cumhuriyet dönemi (1923 - 1982).....	104
5.3.5 Neo-liberal dönem (1982-2012).....	108
5.4 Marmaray Projesi.	120
5.5 Bölüm Değerlendirmesi.....	123
6. KENTSEL DÖNÜŞÜM-YENİKAPI TRANSFER MERKEZİ İLİŞKİSİNİN	
DEĞERLENDİRİLMESİ.....	127
7. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	145
6.1 Beklentiler-Öneriler.....	148
6.2 Sonsöz.....	147
8. KAYNAKLAR.....	151
ÖZGEÇMİŞ.....	157

KISALTMALAR

BİMTAŞ	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Boğaziçi İnşaat Müşavirlik AŞ.
DLH	: Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
IRTC	: Istanbul Rail Tunnel Consultants
İBB	: İstanbul Büyük Şehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama ve Tasarım Merkezi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TMMOB	: Türk Mimar ve Mühendis Odaları Birliği
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 4.1: Transfer merkezleri ve park et devam et alanları	76
Çizelge 4.2: İstanbul'da planlanan transfer merkezleri.....	77
Çizelge 5.1: Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) yıllara göre genel nüfus sayıları.....	92

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1	: Kent mekanının geçirdiği süreçler ve parçalanması.....	8
Şekil 2.2	: Yeni dünya düzenin getirdiği sermaye akışkanlığının kent mekanına etkileri.....	9
Şekil 2.3	: İstanbul’da soylulaştıma görülen mahalleler.....	22
Şekil 2.4	: İstanbul’da kentsel dönüşüm, yenileme, gelişim proje alanları.....	25
Şekil 3.1	: St. Louis, Old Union İstasyonu.....	32
Şekil 3.2	: Merkez Londra demiryolu haritası, 1899.....	32
Şekil 3.3	: Heathrow hava alanı bağlantıları.....	33
Şekil 3.4	: Frankfurt Hava Alanı	34
Şekil 3.5	: Gatwick Hava Alanı	35
Şekil 3.6	: Lille’in konumu... ..	40
Şekil 3.7	: Euralille’in istasyonunun konumu	41
Şekil 3.8	: Euralille’in 1988 çerçeve planı mekânsal diyagramı	41
Şekil 3.9	: Euralille’in tamamlanmış 1.ci etabı	42
Şekil 3.10	: Euralille projesinin yarattığı iş olanaklarından yararlanma	42
Şekil 3.11	: King’s Cross St. Pancras bölgesel hatları.....	43
Şekil 3.12	: King’s Cross St. Pancras bölgesi 1862, 1894.....	43
Şekil 3.13	: King’s Cross St. Pancras bölgesi 1999, 2007.....	44
Şekil 3.14	: Victoria devrinde Londra raylı sistem ağı.....	45
Şekil 3.15	: King’s Cross St. Pancras kentsel gelişim projesi	45
Şekil 3.16	: Kentsel doku içinde King’s Cross St. Pancras kentsel gelişim alanı.....	46
Şekil 3.17	: King’s Cross kentsel gelişim projesi alan kullanımları.....	46
Şekil 3.18	: ABDR/Paulo Desideri’ni yarışmayı kazanan önerisi	47
Şekil 3.19	: Roma raylı sistem ağı	48
Şekil 3.20	: Tiburtina istasyonu entegrasyon haritası.....	49
Şekil 3.21	: Tiburtina transfer merkezi genel planı	49
Şekil 3.22	: 2000-2004 arasında Roma geneli ile Pietralata ve Nomentano bölgesindeki konut fiyatlarında ki artış	50
Şekil 3.23	: Grand Central Terminali, New York City.....	51
Şekil 3.24	: Grand Central Terminali katmanlı yapısı	52
Şekil 3.25	: New York City metro ağında Grand Central Terminali.....	52
Şekil 3.26	: Grand Central Terminali içindeki fonksiyon alanları	53
Şekil 3.27	: Frankfurt Havaalanı’nı konumu	54
Şekil 3.28	: Frankfurt Havaalanı’nı şematik planı.....	54
Şekil 3.29	: Transfer istasyonunun kesiti.....	55
Şekil 3.30	: Barselona’da ki büyük kentsel projelerden bazıları	57
Şekil 3.31	: Avrupa hızlı tren ağında Barselona’ya ulaşım süresi.....	57
Şekil 3.32	: Bölgenin kentsel yenileme ve gelişim planı.....	58
Şekil 3.33	: Barselona merkezinde hızlı tren istasyonları ve bağlantı tüneli	59
Şekil 3.34	: Sagrera istasyonu.....	60
Şekil 3.35	: Proje alanından bir görünüm, 2012	60

Şekil 3.36 : Havaalanı bağlantılı projeler	61
Şekil 3.37 : Hong Kong MTR ağı, 2012	62
Şekil 3.38 : Kowloon istasyon alanı.....	62
Şekil 3.39 : Kowloon İstasyonu mastır planı	63
Şekil 3.40 : Kowloon istasyonu katmanlı yapısı.....	64
Şekil 3.41 : Kowloon istasyonu kesiti	64
Şekil 3.42 : Kowloon projesi inşa süreci	64
Şekil 4.1 : Tüm yolculukların türlerine göre dağılımı	72
Şekil 4.2 : Motorlu yolculukların türlerine göre dağılımı.....	72
Şekil 4.3 : Mevcut raylı sistemlerin uzunlukları ve istasyon adetleri	73
Şekil 4.4 : Mevcut raylı sistem hatları	73
Şekil 4.5 : İnşaat halindeki raylı sistem hatları	74
Şekil 4.6 : Karayolu toplu taşıma işletmesi ana hatları.....	74
Şekil 4.7 : Denizyolu hatları, 2007	75
Şekil 4.8 : Anadolu Yakası transfer merkezleri ve park et-devam et alanları, 2010... ..	78
Şekil 4.9 : Avrupa Yakası transfer merkezleri ve park et-devam et alanları, 2010 ..	78
Şekil 4.10 : Yenikapı Transfer Merkezi bağlantıları	79
Şekil 4.11 : 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında Yenikapı Transfer Merkezi ve Kültür Park alanı	80
Şekil 4.12 : Yenikapı’da entegre olan hatlar.....	81
Şekil 4.13 : M2 metro hattı	82
Şekil 4.14 : Şişhane - Hacıosman metro hattı.....	83
Şekil 4.15 : M2 hattından bir görünüm	83
Şekil 4.16 : Taksim-Yenikapı Güzergahı, İ.B.B.....	84
Şekil 4.17 : Haliç Metro Geçiş Köprüsü, İ.B.B.	84
Şekil 4.18 : M1 metro hattı	85
Şekil 4.19 : M1 ve inşaatı devam eden M3 hatları	86
Şekil 4.20 : M1 hattından bir görünüm	86
Şekil 4.21 : Aksaray – Yenikapı Hafif Metro Hattı.....	86
Şekil 4.22 : Yenikapı-İncirli metro hattı.....	87
Şekil 4.23 : Yedikule-Sirkeci-Eyüp cadde tramvayı ve yaya aksı	89
Şekil 5.1 : Yenikapı’nın konumu.....	91
Şekil 5.2 : Yenikapı’nın güncel durumu	92
Şekil 5.3 : Yenikapı bölgesi arazi kullanım verileri	94
Şekil 5.4 : Neolitik dönem yapı temeli ve çizimi	96
Şekil 5.5 : Yenikapı metro ve Marmaray kazı alanları	96
Şekil 5.6 : 1-3 yy’da İstanbul.....	97
Şekil 5.7 : Millingen, 4.yy İstanbul’u	98
Şekil 5.8 : Roma İmparatorluğu Avrupa yol sistemi	99
Şekil 5.9 : 13-15 yy.’larda İstanbul.....	99
Şekil 5.10 : Peter Coeck İstanbul gravürü	100
Şekil 5.11 : 1730 yılında İstanbul	101
Şekil 5.12 : 1789’da İstanbul... ..	102
Şekil 5.13 :1883 Ayverdi haritasında Langa	102
Şekil 5.14 :1839 Von Moltke Planı	103
Şekil 5.15 : Plan du réseau, Société des Tramways de Constantinople , 1920.....	104
Şekil 5.16 : Prost Planı, 1936.....	105
Şekil 5.17 : Yenikapı uluslararası fuar alanı ve yat limanı... ..	106
Şekil 5.18 : Yenikapı hava fotoğrafı (1946)	107

Şekil 5.19 : Yenikapı hava fotoğrafı (1966)	107
Şekil 5.20 : Yenikapı hava fotoğrafı (1982)	108
Şekil 5.21 : 1995'te UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne alınan bölgeler	110
Şekil 5.22 : Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 1990	110
Şekil 5.23 : Yenikapı İDO İskelesi hatları, 2003.....	111
Şekil 5.24 : İ.E.T.T Yenikapı garajı otobüs hatları, 2011	111
Şekil 5.25 : Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 2003	112
Şekil 5.26 : 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda, Yenikapı, 2003	113
Şekil 5.27 : Ulaşım transfer merkezi	113
Şekil 5.28 : Yenikapı kentsel tasarım alanları	114
Şekil 5.29 : Yenikapı karayolu ulaşımı	115
Şekil 5.30 : Yenikapı'da entegre olan ulaşım sistemleri	115
Şekil 5.31 : Yenikapı'da bina kullanımı.....	116
Şekil 5.32 : Yenikapı Aktarma Merkezi'nde raylı sistemlerin sabah zirve saatleri yolcu sayıları, 2003	116
Şekil 5.33 : Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkçübaşı Mahalleleri) Yenileme Alanları.....	117
Şekil 5.34 : Projenin temel önerileri	118
Şekil 5.35 : Yarışma alanı	119
Şekil 5.36 : Yarışma sunum ve sergi posterleri	120
Şekil 5.37 : Marmaray Projesi	120
Şekil 5.38 : 1860 tarihli "Tüp Geçit" projesi.....	121
Şekil 5.39 : Marmaray Projesi	122
Şekil 5.40 : Marmaray projesi entegrasyon noktaları... ..	122
Şekil 5.41 : Marmaray projesiyle entegre olacak hatlar	123
Şekil 5.42 : Marmaray Yenikapı İstasyonu	123
Şekil 6.1 : İstanbul'un küresel konumu	130
Şekil 6.2 : Avrupa Birliği'nde büzülme	132
Şekil 6.3 : Avrupa Birliği'nde 1985–2009 arasında hızlı tren uzunluğundaki artış (km)	132
Şekil 6.4 : Hızlı tren, konvansiyonel tren ve havayolu yolculuklarının km-mesafe bazında karşılaştırması.....	133
Şekil 6.5 : Hızlı trenle dönüşen istasyon alanı	133
Şekil 6.6 : Yenikapı'da kıyı çizgisini değişimi	137
Şekil 6.7 : Yenikapı'da 1914-2007 arası değişim	138
Şekil 6.8 : Yenikapı'da ızgara yol ağı	139
Şekil 6.9 : Yenikapı'da konut alanları	140
Şekil 6.10 : İstanbul'un makro formu... ..	140
Şekil 6.11 : Yenikapı bölgesini etkileyen kullanım baskıları	142
Şekil 7.1 : Yenikapı'nın yeni rolü	149

KENTSEL DÖNÜŞÜM-TRANSFER MERKEZİ İLİŞKİSİNİN YENİKAPI ÖRNEĞİNDE İNCELENMESİ

ÖZET

Yaşayan bir organizmaya benzeyen kent, zaman içinde birçok açıdan değişim ve dönüşüm yaşamıştır. Bu dönüşümler bazen yavaş bazen de hızlı ve beklenmedik olmuşlardır. Fakat hiçbir etki sanayi devriminin kent mekânındaki etkisi kadar güçlü olmamıştır. Kentlerin nüfusları bu dönemde zamanla artmış ve kentler bu nüfusu taşıyamaz hale gelmiştir. Teknolojinin ve ulaşımın gelişmesiyle nüfus kent merkezinden çeperlere doğru saçaklanmaya başlamıştır.

Yirminci yüzyılın ilk yarısında yaşanan iki dünya savaşı, ardında yıkık kentler bırakarak, zaten köhneme ve yoğun kullanımla eskimiş kent merkezlerinde “kentsel dönüşümü” kaçınılmaz bir politika olarak kent gündemine getirmiştir. Tüm dünyada süregelen bu hareketler, bir yandan dünya kentlerini daha da ileriye taşımayı, bilgi toplumunu geliştirmeyi hedeflerken bir yandan da kentte yeni “yan etkiler” yaratmıştır. Kentsel yenileme adı altında mekânlarda sosyal dönüşümler yaşanması “soylulaştırma” olarak adlandırılan süreci tariflemektedir.

Küreselleşme-yerelleşme gibi kavramlarla girilen 1990’lı yıllar kent mekânına yeni bir bakış açısı getirmiş, bu kavramların kentte yarattığı büyük etki bazı işlevlerin kentten uzaklaşmasına neden olurken bazı yeni işlevlerin de kent merkezine gelmesine neden olmuştur. Hızlı ulaşım ve erişim için entegrasyon dünyada önemli bir konu haline gelmiş, kent içinde entegrasyonun fiziksel mekânı olan “transfer merkezleri” kent mekânını güçlü şekilde etkileyecek bir olgu olarak 21.ci yüzyıl kentinde yerinin almıştır. Sürdürülebilirlik kavramının önemli olduğu günümüz kentlerinde birçok transfer merkezi bulunmakta ve planlanmaktadır.

Transfer merkezleri, yolcuların gideceği yerlere daha hızlı ve kolay ulaşmalarını ve aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine kolay geçişlerini sağlamaktadır, planlı olarak bir yere konumlandırılabilceği gibi bir yer de zaman içinde konumu nedeniyle transfer merkezi olabilmektedir. Tarihsel süreçte ilk kale kapısının üstlendiği transfer merkezi işlevini, 19.cu yüzyılda tren istasyonları üstlenirken günümüzde çok katmanlı birçok farklı ulaşım aracının kesiştiği ve birçok işlevi içinde barındıran bir “yer” ve ulaşımında bir “düğüm noktası” olan modern transfer merkezleri ortaya çıkmıştır.

Türkiye’de ise küresel eklemelenmenin ana mekânı İstanbul metropolüdür ve kentsel dönüşüm, transfer merkezi gibi kavramların da ilk ortaya çıktığı ve yoğunlaştığı yerdir. Artan yolculuk talebini karşılayamayan raylı sistemlerin, önerilen yeni hatlar ve entegrasyon noktaları ile ulaşımında payının arttırılmasını için İstanbul genelinde birçok transfer merkezi alanın belirlenmiştir. Bu transfer merkezlerinin en önemlilerinden olan Tarihi Yarımada’da Marmara sahilinde konumlanmış Yenikapı, İstanbul’un birçok ulaşım aksının kesişim noktasında bulunmaktadır. Yenikapı

Transfer Merkezi, İstanbul'un hem içe dönük hem de dışa açılan kapısı olacak ve çevresini etkileyecek, İstanbul'un en önemli projelerindendir.

Yenikapı birçok farklı dokunun, kültürün zamanla üst üste bindiği bir değişim alanıdır. Bizans zamanında kentin önemli bir limanı iken Osmanlı zamanında bir bostan, daha sonraları bir konut alanı ve günümüzde transfer merkezi inşaatının sürdüğü bir alandır. Yenikapı, 2006 yılında "5366" sayılı kanunla kentsel yenileme alanı da ilan edilmiştir. 2010 Avrupa Kültür Başkenti olan İstanbul'un öneri projelerinden biri olan "Uluslararası Yenikapı Transfer Merkezi Yarışması" 2011 yılında düzenlenmiş ve yarışma süreci hala devam etmektedir. 8500 yıllık süreçte Yenikapı hem fiziksel, hem sosyal, hem ekonomik büyük değişimler yaşamış ve yaşamaya devam etmektedir. Bu dönüşümde bugünkü itici güç ise transfer merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Transfer merkezleri, önerildikleri alanların kentsel yoğunluğunu ve rantını arttırma potansiyeline sahiptir ve genelde bir kentsel yenileme projesiyle eşgüdüm içinde yürütülmektedir. Yenikapı gibi dönüşümle iç içe geçmiş bir alanın transfer merkezi olması, alanda kullanım baskısı ile konuttan ticarete dönüşüme ve tarihi değeri yüksek Yalı Mahallesi gibi konut alanlarında soylulaştırma hareketlerinin yaşanmasına da neden olabilir. Yenikapı şuanda ulaşım etkileşimli bu dönüşüm sürecinin başlangıcındadır. Çalışmada Yenikapı'nın İstanbul'un tarihi çekirdeğindeki konumu ile tarihi kentte yeni bir kullanım baskısına neden olacak gelip-geçilen bir alan olacağından İstanbul için riskli bir seçim/alan olduğu sonucuna varılmıştır.

Anahtar kelimeler: Kent, kentsel dönüşüm, entegrasyon, transfer merkezi, soylulaştırma, İstanbul, Yenikapı.

A STUDY ON URBAN RENEWAL-TRANSFER CENTER RELATIONSHIP ON YENİKAPI EXAMPLE

SUMMARY

Cities, which like living organism, experienced many transformation and deep changes during the time. These changes occurred sometimes slow, sometimes fast and unpredictable. However, none of them had deeper effect on urban areas more than industrial revolution. During this era, population of the cities increased and so cities became insufficient to support this population. With the developments on technology and transportation systems, the city started to sprawl through its center to outskirts of the city.

The two World Wars, which occurred in the first half of the 20th Century, left demolished cities; in fact center of the cities were became dilapidated and insufficient with dense usage and so “urban renewal” was entered the life of the city inevitably. Those movements that happened on the almost whole World, while aimed to advance the cities forward and improve the information society they created some new “side effects” on urban areas. Social changes on cities experienced under the name of urban renewal called as “gentrification” to refer this process.

In the 1990's, “globalization- localization” concepts brought new point of view on cities. With the great effects of these concepts, some functions removed some functions came the center of the city. For the fast transportation and access, integration became an important issue and as a fact “transfer center”, the physical place of the integration, which affect the urban areas of the 21st Century cities so powerfully. In today's cities, where sustainability is an important matter so many transfer centers existed or planned.

Transfer centers aimed fast and easy access for passengers to reach their destinations and transfer the passenger between different modes of the transport system. A place could become a transfer center via planning or its location. The literal gateway of fortified cities during historical periods had the role of transfer center and the central railroad station of the nineteenth century had the same role. Today's transfer centers are multi-leveled, multi-functional and multi-modal interchanges as a “place” in the city and a “node” on the transfer hub.

In Turkey, İstanbul metropolis is the city of mass globalization and the city where the urban renewal and transfer center concepts introduced and intensely experienced. In İstanbul, many transfer centers planned with the new integration points and new lines to increase the efficacy and the usage of the rail system of the city, which could not respond to the increasing travel demand. Located on the Marmara shore of the Historic Peninsula, Yenikapı Transfer Center is one of the most important of these planned integration points where placed many different transport modes will intersect. Yenikapı Transfer Center is one of the most important projects in İstanbul, which will affect its surroundings as an inner-city transfer node and an intercity gateway.

Yenikapı is a transformation area where many different cultures, urban fabric overlapped during the history. In Byzantine times, it was an important port, then the port filled, it became vegetable garden, and then a neighborhood established and today an area where construction of transfer station continues. Moreover, in 2006, it announced as an “urban renewal” area by the law numbered 5366. In 2010, Istanbul was “European Capital of Culture” and nowadays-ongoing “International Yenikapı Transfer Station Competition” was one of the proposed projects of the city. In 8500-year period, Yenikapı experienced physical, social and economic changes and continues to transformation. Today transfer center is the motor of the transformation process of the area.

Transfer centers have the potential of increase the land values and density of the proposed areas and perimeters and generally, they implemented with an urban renewal project. In an area like Yenikapı, where is superposed with transformation, becoming a transfer center can bring more pressure on the neighborhoods to transform their usage to commercial facilities and neighborhoods like Yalı, where has historic value, can led new gentrification process’. Yenikapı is at the one of the first phases of the transportation led process. In this thesis, Yenikapı, with its central location in Historic Peninsula of İstanbul, will bring a new and mass land use on the area deduced as a risky selection for Istanbul.

1. GİRİŞ

Yaşayan bir organizmaya benzeyen kent, zaman içinde birçok açıdan değişim ve dönüşüm yaşamıştır. Bu dönüşümler bazen yavaş bazen de savaş, sel, deprem gibi büyük afetler nedeniyle hızlı ve beklenmedik olmuşlardır. Sanayi devrimi ise kent mekânında önemli etkiler bırakan diğer bir etmendir. Kentlerin nüfusları bu dönemde zamanla artmış ve kentler bu nüfusu taşmaz hale gelmiştir. Teknolojinin ve ulaşımın gelişmesiyle nüfus kent mekânından çeperlere doğru saçaklanmaya başlamıştır.

Yirminci yüzyılın ilk yarısında yaşanan iki cihan harbi ardında yıkık kentler bırakarak zaten köhneme ve yoğun kullanımla eskimiş kent merkezlerinde dönüşümü kaçınılmaz bir politika olarak kent gündemine getirmiştir. Tüm dünyada süre gelen bu hareketler, bir yandan dünya kentlerini daha da ileriye taşımayı, bilgi toplumunu geliştirmeyi hedeflerken bir yandan da kentte yeni “yan etkiler” yaratmıştır. Kentsel yenileme adı altında mekânlarda sosyal dönüşümler yaşanması soylulaştırma olarak adlandırılan süreci tariflemektedir.

Küreselleşme-yerelleşme gibi kavramlarla girilen 2000’li yıllar kent mekânına yeni bir bakış açısı getirirken, bu kavramların kentte yarattığı büyük etki bazı işlevlerin kentten uzaklaşmasına neden olurken bazı yeni işlevlerinde kent merkezine gelmesine neden olmuştur. Hızlı ulaşım ve erişim için entegrasyon gündemde önemli bir konu haline gelmiş kent içinde entegrasyonun fiziksel mekanı olan “transfer merkezleri” kent mekanını güçlü şekilde etkileyecek bir olgu olarak 21.ci yüzyıl kentinde yerinin almıştır.

Benzer süreçlerin yaşandığı Türkiye’de ise küresel eklemlenmenin ana mekânı İstanbul metropolüdür. İstanbul Spiro Kostof’un tanımıyla: “tarihsel sürekliliklerin gücünü, kentsel dokuların, bir geleneğin kendine özgü değerlerini aşp başka bir geleneği barındırmak üzere yaşamına devam ederek, zaman içinde kendi kendini değiştirebilme yeteneğini beynime kazıyan kenttir. Tarihi Yarımada ise İstanbul’un böyle tanımlanın göstergesi sayılabilir. Tarihi Yarımada’nın Marmara kıyısında yer

alan Yenikapı tüm bu süreçleri yaşamış ve transfer merkezi olarak yeni bir dönüşümün eşiğindedir.

1.1 Tezin Amacı ve Hedefler

Çalışmanın amacı kent olgusunu ve kentsel dönüşümü çeşitli boyutlarıyla incelemek ve kentsel yenilemenin geçirdiği dönüşümleri, yasal-yönetimsel boyutları ile transfer merkezi kavramıyla ilişkilendirerek incelemektir. Tezde, kentlerin ortaya çıkmasıyla başlayan insanlık tarihiyle oldukça paralel süreçler yaşayan kentsel dönüşüm kavramının, dönüşümde yeni bir etmen olan transfer merkezi olgusuyla etkileşimini dünyadan çeşitli örneklerle irdelenmek ve bu süreci İstanbul’da Yenikapı’nın Transfer Merkezi olma süreciyle karşılaştırmak ve Yenikapı Transfer Merkezi’nin oluşturacağı etkiye dair çıkarımlarda bulunmak hedeflenmektedir. Çalışma, aynı zamanda, geçmişini irdelleyip geleceğe yönelik çıkarımlarda bulunmayı hedeflemektedir.

Bu ana amaç ve hedeflerden sonra ise ikinci derece amaç ve hedefler aşağıda ki sorulara yanıt aramak olarak sıralanabilir:

- Kent ve dönüşüm olgusu arasında nasıl bir bağ vardır?
- Kentsel dönüşüm nedir, neden ortaya çıkmaktadır?
- Entegrasyon nedir, hangi boyutları vardır?
- Transfer merkezi nedir, nerelerde konumlanır, kavram ortaya çıkışından günümüze ne gibi değişimler dönüşümler yaşamıştır?
- Bir yerin transfer merkezi olması, o yerde ne gibi değişikliklere neden olur?
- İstanbul’da ulaşım ve transfer merkezi olgusu nasıl gelişmiştir?
- Kentsel dönüşüm-transfer merkezi ilişkisi nedir?
- Yenikapı tarihsel süreçlerde ne gibi değişimler yaşamıştır?
- Yenikapı Transfer Merkezi’nin çevresine etkileri neler olacaktır?

Bu hedeflerle oluşturulan hipotez ise “değişim ve dönüşümü benliğinde barındıran bir kent parçasının transfer merkezi olarak seçilmesiyle o yer ve o yerin yakın çevresinin hızlı bir fiziksel-sosyal dönüşüme maruz kalacağı” doğrultusundadır.

1.2 Tezin Kapsamı ve Yöntem

Çalışmanın temelde yedi ana bölümü bulunmaktadır. İlk olarak, çalışmanın amacının, hedeflerinin, kapsam ve sınırlarının, temel kabullerinin ve çalışma yönteminin ortaya konulduğu giriş bölümü bulunmaktadır. İkinci bölümde ise kentsel yenileme kavramı incelenmiş, kentsel dönüşüm/yenileme kavramı ile ilgili tanımlar ortaya konduktan sonra kentsel dönüşüm/yenileme kavramının gelişimi ve dönüşümü anlatılmış, daha sonra kentsel dönüşüm/yenilemenin nedenlerinden bahsedilmiştir. Türkiye’de kentsel dönüşüm ve kentsel dönüşümün yasal boyutu ortaya konduktan sonra kentsel dönüşüm/yenileme ve soylulaştırma ilişkisinden bahsedilerek bölüm tamamlanmıştır.

Üçüncü bölümde, kent içi ulaşımında entegrasyon ve aktarma/transfer merkezi kavramı üzerinde durulmuştur. Transfer merkezlerinin tarihsel süreçte neden, nasıl ortaya çıktıkları, kent içindeki konumları kent mekânını nasıl etkiledikleri ve nasıl evrildikleri tartışılmıştır. Daha sonra konuyla ilgili dünya üzerindeki çeşitli örneklerle değinilmiştir.

Farklı ülkelerden farklı bağlamlarda oluşmuş örneklerle yer verilerek transfer merkezlerinin dünya genelinde nasıl bir gelişme ve dönüşüm yasadığının da görülebilmesi hedeflenmiştir. Tezin bu bölümünde üzerinde durulmuş olan transfer merkezleri şunlardır:

- Euralille, Lille -1995
- King’s Cross, Londra – 1996
- Tibutuna, Roma – 2004
- Grand Central Terminal, New York City –1913
- Frankfurt Havaalanı, Frankfurt –1972
- Sagrera Alta Velocitat, Barcelona - 2003 (yapımı sürüyor)
- Kowloon, Hong Kong – 1993

Tezin dördüncü bölümünde önce İstanbul’da ulaşımına genel olarak değinilmiştir. Daha sonra ise İstanbul genelinde transfer merkezleri ve Yenikapı’da entegre olan hatların gelişiminden bahsedilmiştir

Tarihi Yarımada'nın en fazla değişime uğramış yerlerinden biri olan Yenikapı'nın konumu, nüfus ve sosyo-ekonomik durumu, tarihsel süreç içinde yaşadığı değişimler onu etkileyen Marmaray gibi büyük projelere ise tezin beşinci bölümünde değinilmiştir.

Kentsel dönüşüm-Yenikapı Transfer Merkezi ilişkisinin değerlendirildiği altıncı bölümde önceki bölümlerin kuramsal değerlendirmeleri yapılmış; aynı zamanda 5366'nolu kanun ile bir kentsel yenileme alanı ilan edilen Yenikapı'nın, Transfer Merkezi olma sürecinde yaşadığı ve yaşayacağı değişim ve dönüşümler diğer örneklerle ışığında değerlendirilmiştir. Yedinci ve son bölümde ise tezin genel bir değerlendirmesi yapılmış, bu çalışmanın geliştirilebilmesi için öneriler oluşturulmuştur.

Çalışmanın genel çerçevesi belirlendikten sonra yerli/yabancı literatür taranmış, görsel malzemeler (fotoğraf, harita, plan vb.) toplanmış ve fiziksel, sayısal değerlendirmeler yapılmıştır. Bu taramalarda kişisel arşiv, İTÜ Kütüphanesi, Bilkent Kütüphanesi, Atatürk Kitaplığı, İstanbul Büyükşehir Belediye'si Kitaplığı gibi yerlerde araştırmalar yapılmış, birçok tez ve doktora çalışması incelenmiştir.

Ayrıca 2010-2012 yılları arasında "disiplinler arası kentsel tasarım yüksek lisans" programı kapsamında alana yönelik detaylı analizlerinde yapılmış ve bu analizler doğrultusunda alana yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Konuyla ilişkin bilimsel toplantılara iştirak edilmiş bu toplantılarda sonucunda ortaya çıkan yayınlardan yararlanılmıştır.

1.3 Tezin temel kabulleri ve sınırları

Mekânsal sınırlar: Çalışmanın mekânsal sınır Türkiye olarak kabul edilmiş; konu genel olarak İstanbul ve Yenikapı'dan yola çıkarak tanımlanmıştır.

Konuya ilişkin sınırlar: Konu itibariyle çalışma amaç ve hedeflerde belirtilen doğrultuda sınırlandırılmıştır. Bu doğrultuda kentsel dönüşüm/yenileme kavramı, soylulaştırmayla ve transfer merkezi ilişkisi üzerinden ele alınmıştır.

Yönteme ilişkin sınırlar: Araştırma yönteminin sınırları içinde; yerli/yabancı literatürün taranması, daha önce konuyla ilişkin yapılmış doktora ve tezlerin incelenmesi (direk referans olmasa da şekilsel ve yöntemsel olarak), internet

ortamında Türkçe ve İngilizce taramalar yapılması, ilgili kurum ve kuruluşlardan elde edilen belge, rapor ve bilgilerin değerlendirilmesi yer almaktadır.

Zamansal sınırı: Kentlerin oluşumundan bugüne kadar geçen süreci ele alsa da daha detaylı olarak yirminci yüzyıl başından günümüze kadar geçen süreçtir.

Çalışmanın temel kabulleri ise kentsel yenilemenin kentin yaşaması için gerekli olan yaşamsal bir olgu olduğu, kentsel yenilemenin yenileme alanında fiziksel dönüşümün yanı sıra sosyal dönüşümü de getirdiği, ulaşımın gelişmesiyle ortaya çıkan entegrasyon noktası olan “transfer merkezleri”nin kentsel dönüşüme neden olduğu ya da dönüşümü hızlandırdığı yönündedir.

2. KENTSEL DÖNÜŞÜM/YENİLEME, SOYLULAŞMA

2.1 Giriş

Bütün “kentsel artifaktlar”¹ gibi şehirde, ancak mekân ve zamana kesin göndermeler yaparak tanımlanabilir. Örneğin bugünün Roma’sı ile klasik dönem Roma’sı arasında kimi kalıcı olgular olsa da ikisi birbirinden farklı kentsel artifaktlardır. Kolektif ve kişisel olan, toplum ve birey şehirde birbirini dengeler ve birbirine karşı durur. Şehir, kendi özel çevreleriyle tutarlı bir genel düzen arayışı içindeki çok sayıda insandan oluşur. Şehirde bir süre yaşayan biri zamanla dönüşüm sürecine alışsa da, bu olguyu daha az gerçek kılmaz [1].

Şehrin özellikle hızla dönüştüğü, değişimlerin ani ve şiddetli, görünürde beklenmedik olduğu çağ ve dönemler² vardır. Mutasyonlar, dönüşümler, küçük değişiklikler farklı sürelerde gerçekleşirler. Savaş ya da kamusallaştırma istikrar kazanmış kentsel durumları büyük bir hızla altüst edebilir. Öte yandan başka değişimler ise uzun zaman dilimleri içerisinde tek tek parça ve öğelerin birbiri peşi sıra değişmesi aracılığıyla gerçekleşme eğilimindedirler. Şehir kendi ekonomik refahı için yaşam tarzını dönüştürebilir [1]. Kentler; tarihsel süreç içerisinde farklı zaman dilimlerine bağlı olarak ekonomik, sosyal, kültürel, mekânsal, teknolojik ve yönetsel dönüşümleri hızlı ve yoğun bir biçimde yaşamışlardır. Ancak hiçbirisi sanayi kentine geçiş ile buradan küresel kente geçiş kadar baskın ve belirleyici olamamıştır [2].

Modern dünyaya geçiş, kentlerin yeniden kurulma sürecinde “mevcut strüktüre müdahale etme ve onu başkalaştırma” anlamını taşıırken, bu süreçte en dikkat çekici olan şey; eskiye ait olanın yıkılması, yerine yeninin yapılmasıdır. Üretimi fabrikaya bağlı hale getiren modernizm ve modern sanayi kenti, iş ile evi ayırmış kapitalizme dayalı kent ekonomisinde, çalışanlar iş güçlerini satarak çalışmaya ve yaşamaya başlamışlardır. Büyüme sosyal refahın yolu olarak görülürken, teknolojiye gelişim

¹ Kentsel artifakt yalnızca şehirdeki fiziksel bir varlığı değil, şehrin tüm tarihini, coğrafyasını, yapısını ve şehrin genel yaşamıyla bağı da içerir [1].

² III. Napolyon dönemi Paris’i ya da İtalya’nın başkenti olduğu sırada Roma gibi [1].

ve sermaye birikimi bir yandan endüstriyel yaşamın kırsal alanlara doğru yayılmasına, bir yandan da nüfusun kentlere yığılmasına neden olmuştur [3].

Ev ile işyerinin kesin biçimde birbirinden ayrışması bunların çevreyle olan eski ilişkilerini de ortadan kaldırmıştır. Meta üreten ve meta üretmeyen işyerleri birbirinden ayrılmış ve üretim ve yönetimin ayrıştığı iş bölümü ortaya çıkmıştır. Birbiriyle ilişkiye gittikçe daha fazla ihtiyaç duyan büroların özgül bir biçimde birbirine bağlı hale gelmesi şehrin merkezinde, henüz yeterince yer varken, “merkezi iş alanı” kavramın doğmasına zemin hazırlamıştır (Şekil 2.1) [1].



Şekil 2.1: Kent mekanının geçirdiği süreçler ve parçalanması [Cana Bilsel, 2004'ten yorumlanarak üretilmiştir].

Şehrin dönüşümünde ki üçüncü evre, bireysel ulaşım araçlarının gelişmesi ve işyerine kamusal ulaşım ile erişilebilmesi ile ortaya çıkmıştır. Bu gelişme yalnızca teknolojik gelişme sonucu değil kamunun ulaşım hizmetlerine ekonomik katılımlarıyla doğmuştur. Hala merkezde var olma eğilimindeki hizmetler geliştikçe şehrin dışında kırsal bölgede konut edinme arayışı daha da güçlenmiştir [1].

Son 25-30 yıllık dönemde, başta Avrupa ve Kuzey Amerika kentlerinde, sanayi ekonomisinin/sermaye birikiminin yaşadığı ve küreselleşme olarak adlandırılan dönüşüm yaşanmıştır. Küreselleşme ile birlikte endüstriyel üretim odaklı kent sistemlerinden, bilgi ve hizmet üretilen yeni kent sistemlerine geçilmiştir. Bu durum modernizme ait “ulus” ve “kent” gibi iki önemli değeri aşındırmaya başlamış, yeni güç ve fırsat hiyerarşilerinin oluştuğu uluslararası düzlemde yarışmacı kentler olgusu

ortaya çıkmıştır. Kapitalizmin son aşaması olan ideolojik ve ekonomik yeni liberal politikaları ile kentin de satılıp alınan bir meta olarak algılanmasını başarmıştır. Böylece bilginin teknolojinin üretildiği, ulaşım ağları ve iletişim ile karşılıklı ilişkilerin kurulduğu, etkileşimin yaratıldığı yeni rolleri de olan meta kentler ekonominin merkezine taşınmaya başlamıştır. Üretim biçimlerindeki değişim, üretime ilişkin dünya ölçeğinde yeni yer seçimi kararları ve sanayisizleşme özellikle Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'daki kentlerde önemli uyum sorunları ve kentsel sistemlerde değişiklikler yaratmıştır. Bu sonuç ise; kentin, kentsel sistemlerin bir dönüşüm mekânı olduğu kabulü ile bundan ne anlaşılması gerektiği tartışmalarını yoğunlaştırmıştır. Dönüşüm sürecinin kentin her türlü mekânında bir "homojenleşme" yarattığını savunanlarının yanı sıra, yerler birbirine benzer hale gelmiyor, tersine küreselleşme yerel değerleri daha çok öne çıkararak özgün kimliği destekliyor savını öne sürenlerde bulunmaktadır (Şekil 2.2) [2,4].



Şekil 2.2 : Yeni dünya düzenin getirdiği sermaye akışkanlığının kent mekanına etkileri [Cana Bilsel,2004'ten yorumlanarak üretilmiştir].

2.2 Kentsel dönüşüm/yenileme kavramı

Kentsel dönüşümü tanımlamak için onu oluşturan kelimelerin, yani "kent" ve "dönüşüm" sözcüklerinin tanımlarına bakmak yerinde olur. Kent zaman içinde oluşur. Kentin yaşam ritmi insanlardan ve kuşaklardan daha ağırdır. Kent, doğal ve ilkel yaşam mekanizmalarını aşan bir örgütlenmenin yerleşip temsil edildiği yapay bir fiziksel ortamdır. Kent görülen ya da bilinen anıtlarıyla ve onlara eşlik eden

sayısız tarihi olayla insanın belleğine yerleşir. Bu görsel imge ne kadar etkili olursa o kadar simgeselleşir ve birleştirici olur. Uygarlık tarihi kent yaşamının tarihidir [5].

Bir başka görüşe göre ise kent sayısal bir olgudur ve sınırsız büyüyemez. Sosyal ve fiziksel faktörler, sürekli büyüyen ve hala kent özelliği taşıyacak bir agglomera'ya olanak vermez³[5].

Kent, şebeke ilişkileri, karmaşık ve çapraşık sistemler yumağıdır ya da dinamik, fiziksel, toplumsal, çevresel ve hatta siyasal ve ideolojik bir mekândır, değişim ve dönüşüm gösterebilir, değişim ve dönüşüme de neden olabilir [6,7]. Kentler canlı organizmalara benzerler. Canlı organizmalar gibi doğar, büyür, gelişir, hastalanır ve ölürler. Kentler gelişirken veya büyürken ya kırlarına doğru yayılırlar ya da yapılaşmış alanları değişikliklere dönüşüme uğrar. Bu büyüme/gelişme süreci içinde özellikle yapılaşmış alanlar içindeki bazı kısımlar hastalanır ve tedaviye ihtiyaç gösterir. Bu tedavi biçimi hastalığın türüne veya büyüklüğüne göre küçük müdahalelerden, büyük operasyonlara; başka bir deyişle, hastalıklı dokunun tamamen temizlenmesinden, sağlıklı dokuların korunmasına kadar değişir [8].

Yukarıda ki tanımlarda da görüldüğü gibi kentin ta benliğinde değişim ve dönüşüm vardır. Kent ve dönüşüm ayrılmaz ikilidir. Dönüşümse, Türk Dil Kurumu Sözlüğü ne göre “ olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inkılap, transformasyon” olarak tanımlanmaktadır. Bu iki tanım birleştirirsek, kentsel dönüşüm kentsel alanların var olandan durumundan başka bir biçime (mekânsal ya da sosyal) girmesi, başka bir durum almasıdır diyebiliriz [7].

Kentsel dönüşümün tanımı, vurguladıkları amaç, vizyon, yöntem ve stratejilerine göre farklılıklar göstermektedir [7]. Lichfield'a göre, kentsel dönüşüm, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyaçlarından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde bir uzlaşmadır [9]. Donnison'a göre ise, kentsel dönüşüm, kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunları eşgüdümlü bir şekilde çözmek için ortaya konulan yeni yol ve yöntemlerdir [10]. Roberts kentsel dönüşümü, yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması (literatürdeki iki kentsel dönüşüm yönteminden bahsetmekte), işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda, toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu

³ Detaylı araştırma için Bkz. İstanbul'da “Collapse”.

alanlarda, bu dengenin tekrar sağlanması olarak tanımlamaktadır. Kentsel dönüşüm, kapsamlı ve bütünlüklü bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşullarının sürekli iyileştirilmesini sağlamaya çalışmaktır [11].

Zaman içinde eskimiş ve yıpranmış kent dokuların, günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesi veya yenilenmesini sağlayan süreci ifade eden kentsel yenileme, bir başka ifadeyle, mevcut kentleri ve merkezleri düzeltmek ve günün gereklerine uydurmak amacıyla yeniden planlama ve bunu uygulama olarak da tanımlanmaktadır [12,13].

Diğer bir tanıma göre ise kentsel yenileme, kamu girişimi ya da yardımıyla, yoksul komşulukların temizlenmesi, yapıların iyileştirilmesi, korunması, daha iyi barınma koşulları, tecim ve işleyim olanakları ve kamu yapıları elde etmek amacıyla yapılmaktadır. Yerel tasar ve izlenceler uyarınca, kentleri ya da kent özeklerinin tümünü ya da bir bölümünü, günün değişen koşullarına daha iyi yanıt verebilecek duruma getirmektir [14].

Kentsel yenileme kentlerin ve kentsel bölgelerin yaşamak, çalışmak veya yatırım yapmak için daha çekici ve yaşanabilir hale getirilmesi sürecidir. Kentsel yenileme; kentsel alanlarda mevcut binalar, sokaklar, parklar gibi donatıların geliştirilmesi veya değiştirilmesi yoluyla, kentleri görsel olarak daha çekici ve çalışmak ve serbest zamanları değerlendirmek için yaşanabilir yerler yapmaktan, kentteki eski ve ihmal edilmiş alt bölgelerin; yönetim ve orada yaşayanlar arasında ortaklık ve altyapı geliştirilmesi yolu ile canlı topluluklar haline dönüştürmeye; önceden oluşmuş kentsel alanların, daha fazla konut, iş ve sosyal aktivite sağlamak için yeniden canlandırılmasından, bir alanın uzun dönemde ekonomik başarısını arttırmak için yeniden geliştirilmesine kadar geniş bir alanı kapsamaktadır [8].

Kentler de insanlar gibi organizmalar olduğuna göre onun da kendi hayatını sürdürmesi için temel ihtiyaçları vardır. Yukardaki yenileme tanımlarında da görüldüğü üzere genel bir çerçeve çizersek kentsel yenileme kentin kendini zinde tutması için yemek yemesi, uyumasıdır diyebiliriz. Bunlar kentin temel ihtiyaçlarıdır. Ama insanoğlu kendini zinde tutmak amacıyla temel ihtiyaçları dışında birçok aktivite, işlev, dal geliştirmiştir. Temel ihtiyaçlardan sonra kalan vaktini değerlendirmek için yeni uğraşlar edinmiştir. Bunun yenilmedeki versiyonu ise rant

yaratmaktadır. Bir alanın arsa değeri üstündeki yapıdan daha değerli hale gelirse orası potansiyel dönüşüm alanı haline gelmektedir. Hele de bu alan kent merkezindeyse rant marjı çok daha artmakta bu da yatırımcıyı alana hızla çekmektedir. Bu dönüşümde amaç alanın rantına el koymak ve kendine getiri sağlamaktır, bireysellik ön plandadır. Bu sebeple bireysel çıkarların bu kadar öne çıktığı rant odaklı dönüşümlerin sosyal yönlerinin olumlu olmasını beklenemez. Bu tür dönüşümler plansız ve sosyal içerik yoksunu oluşu için kentliler tarafından tepki toplamakta, kenti ve çevreyi olumsuz etkilemekte kentin kimliğini ve imajını zedelemektedir. Bu tür dönüşümler daha çok rant getirdiği ve maddi geri dönüşleri hızlı olduğu için fazlasıyla popülerdir. Rant odaklı merkez dönüşümlerinin yaşandığı kentler ise bu dönüşümlerle yeniden şekillenmektedir. Ama bu şekillenme olumlu değil olumsuz olmakta, tabana yayılmamakta sosyal yönü zayıf kalmaktadır. Sonuçta kent ve kent mekânı da metalaşmakta, kent bir hiçleşme sürecine girmektedir [8].

Türkçede sıkça kullanılan “kentsel dönüşüm” deyiminin İngilizce karşılığı olan “Urban Renewal”, aslında “kentsel yenileme” demektir. Başka bir deyişle şehirlerde ortaya çıkan çevre ve doku farklılaşmalarından kaynaklanan sorunlara yapılan planlı müdahale türlerinin tümüne birden “Kentsel Yenileme” (Urban Renewal) adı verilmektedir. Bu müdahale türleri:

- Alan Temizleme: Land Clearance
- Sosyal Temizleme: Slum Clearance
- Yeniden Geliştirme: Redevelopment
- Yeniden Canlandırma: Revitalization
- Yeniden Üretme: Regeneration
- Sıhhileştirme: Rehabilitation, Sanitation
- Soylulaştırma/Asilleştirme/Mutenalaştırma: Gentrification
- Restorasyon: Restoration

gibi isimler almaktadır [8].

2.3 Kentsel dönüşüm/yenileme kavramının gelişimi ve dönüşümü

Kentsel dönüşüm kentlerin ortaya çıkmasıyla başlar. Bazen bu yeniden yapılanma aniden ve dikkati çekecek büyüklükte olurken bazen de şehir parça parça zaman içinde değişmektedir [8]. Bir müdahale biçimi olarak kentsel dönüşüm olgusu çeşitli aşamalardan geçmiş ve kentsel politika alanında yerini almıştır. Bu değişim süreçlerini başlatan olguların, dönemi içinde ortaya çıkan sorunlara çözüm üretme ve geliştirilen vizyon doğrultusunda fiziksel, sosyal ya da ekonomik dönüşümleri gerektiren politikalar olduğu izlenmektedir. Bu bağlamda, kökeni 19. yüzyıla temellenen kentsel dönüşüm zaman içinde kentsel yenilemeden, kentsel yeniden canlandırmaya yalnızca fizik mekân odaklı bir eylem alanı olmaktan sosyal, ekonomik ve çevresel sorunları da kapsayan daha bütünleşik bir yaklaşıma doğru evrilmiştir [2].

Kentsel yenilemenin farklı toplumlarda doğuşu ve gelişiminde farklı nedensel oluşumlar bulunmaktadır. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ile gelişmiş ülkeler arasında, kentsel yenileme olgusunun ortaya çıkış kökenlerinde farklılıklar bulunduğu gibi, yenilemenin gelişim yönünde de belirgin ayrılıklar izlenmektedir [6].

19.yüzyılın ikinci yarısında ilk olarak İngiltere’de başlamış olan kentsel yenileme hareketleri, kentli yoksul sınıfların olumsuz barınma koşullarını iyileştirmek ve yine bu sınıflara daha yaşanılabilir fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel mekânlar sunmak amacındadır. Giderek diğer Avrupa ülkelerine de yayılan bu müdahale yöntemi, bir yandan da suç ile bütünleştiği varsayılan kentsel çöküntü alanlarına da çözüm getirmeyi hedeflemiştir. Bu çabalar kentsel dönüşüm kavramına olumlu anlamlar yüklenmesinin temel nedenlerindendir [2].

İkinci Dünya Savaşı’nın yarattığı çöküntü kentler, Avrupa ülkelerinde ve ABD’de kentsel yenilemenin kent gündeminde önemli yer edinmesini sağlayan bir diğer etmendir. Daha sonraları ise, kentsel sorunların artışı ile kentlerden kaçış, eski kent merkezlerini terk etme, banliyöleşme süreçleriyle meydana gelen kentsel çöküntüler, gelişmiş ülkelerim kent yenileme gereksinimini arttırmış, kentleri ve kent merkezlerini özendirici tedbirler ve öneriler ile kentsel yenilemenin yönü belirlenmiştir [6].

Amerika Birleşik Devletlerinde Federal hükümetin şehir yenilemeye doğru ilk geniş kapsamlı hareketi 1949'daki "konut yasası" ile gelmiştir. 1.Konut Yasası ile "federal şehir yenileme programı" başlamış ve ilk "şehir yenileme" eylemi 1949 yılında Pittsburg'da yapılmıştır. ABD'de 1945-1954 yılları arasında devam eden yenileme süreci "sosyal temizleme" (slum clearance) ya da "buldozer" harekâtı olarak adlandırılmaktadır [6,15]. Mevcut düşük gelirli nüfusu yerinden eden ve bu alanlara getirisi daha yüksek olan ofis, lüks konut, iş merkezi gibi yapılaşmaları öneren bu uygulamalar, bir yandan kent topraklarının artık metalaşır olduğunu anlatırken kentleri "soylulaştırma" kavramı ile tanıştırmış, bir yandan da Avrupa ülkelerini etkisi altına almıştır. Daha öne olumlu anlamlar yüklenen "kentsel yenileme" bu uygulamalar ile birlikte söz konusu anlamlarını olumsuzluğa taşımaya başlamış ve büyük eleştirilere hedef olmuştur [2,6].

Refah devletinin konut alanlarına ilişkin kullanıcıyı koruyan reformist dönüşüm çabalarını örselemeye başlayan kentsel yenileme; giderek uygulama alanlarını genişletirken, modern devletin/toplumun vazgeçilmez unsurlarını da (planlama, kamu yararı, sivil toplum, barınma hakkı, uzlaşma, özel mülkiyete müdahale gibi) devlet-sermaye ilişkisini iyice baskın kılacak biçimde yalnızlaştırmaya başlamıştır [16-17]. Küreselleşme bağlamında yeniden biçimlenen devlet-sermaye-emek ilişkilerinde de yeni üretim ve paylaşım sürecini başlatan kentsel yenileme uygulamaları, ABD'de kentin ve tüm toplumsal sınıfların mekânda varlığını nasıl sürdüreceği tartışmasına/sorununa yol açmıştır. Başta İngiltere olmak üzere yukarıda vurgulandığı gibi diğer Avrupa ülkelerini de etkisi altına almıştır. Sonuçta, gayrimenkul eksenli kentsel dönüşümün aktörleri emlak pazarının önemli yönlendiricileri olmuşlardır. 1980'lerin İngiltere'si M. Thatcher yönetiminde başta Londra olmak üzere diğer büyük kentlerini de bu etki altında, dünya kenti/ küresel kent yapma uğraşı içine girmiştir [2].

Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ise, sorunun köklerinde plansız, programsız ve kontrolsüz kentleşme, aşırı hızlı göç süreçleri, yasal sorunlar ve eksiklikler, planlamanın kentsel gelişimi denetleyen ve yönlendiren bir misyon taşımaktan uzak oluşu ve yönetsel sistemden kaynaklanan çarpıklıklar yatmaktadır. Bu aksaklıklar nedeniyle kentsel yenileme bu ülkelerin gündemine çok daha geç girmiştir. Kentsel yenilemede izlenen yöntem ise, planlamadan bağımsız gelişen kentsel büyümenin kontrolüne çalışılmasından öteye gidememiştir. Kökleri yaklaşık yarım yüzyıl

öncesine dayansa da yenileme kavramı henüz yeni dile getirilmeye ve bunun üzerinde durulmaya başlanmaktadır [6].

Rolleri ve sorumlulukları sosyo-ekonomik ve politik değişimlerle biçimlenen dönemlere göre farklılaşan ama başat aktörleri kamu, özel sektör ve sivil toplum olan kentsel dönüşümün yaşadığı deneyimlerin özetle aşağıda sıralanan dört aşamadan geçtiği ifade edilebilir. Bunlar;

- 1960'lara kadar devam eden "devlet eliyle toptan yeniden geliştirme ve kentsel yenileme",
- 1960'ların ortalarından 1970'lere kadar devam eden çok boyutlu "yeniden gelişim" ve "sağlıklaştırma" çalışmaları,
- 1970'lerden 1990'lara kadar devam eden "gayrimenkul eksenli kamu-özel ortaklığı dönüşümleri",
- 1990'ların ikinci yarısından itibaren ortaklık modellerinin çeşitlenerek devam ettiği ve "toplumun yeniden hatırlandığı" dönüşüm çalışmaları [2].

Özetle, kent yenilemenin 3 müdahale türü önce, yıkım ve yeniden inşa etmeyi içeren yeniden geliştirme, orijinal yapının iyileştirilmesi olan rehabilitasyon ve genellikle iskan alanlarında olmayan tarihsel anıtların korunması olarak tanımlanmıştır. Daha sonraki şehir yenileme çalışmalarında koruma rehabilitasyonun bir biçimi olarak sayılmıştır. Müdahale türleri ise rehabilitasyon, yeniden geliştirme ve bu ikisinin bir kombinasyonu olarak tanımlanmıştır. Kentsel yenileme projelerini ilk olarak slum veya köhneme bölgesinin temizlenmesi ve elde edilmesi planlanan kullanımlarla uyum içinde yeniden geliştirme için arazinin hazırlanması şeklinde ortaya çıkmıştır. Daha sonra binaların rehabilitasyonu ve korunması, yerel yönetimle birlikte sosyal donatıların iyileştirilmesinin sağlanması gündeme gelirken son yıllarda ikisinin herhangi bir kombinasyonu gibi üç farklı yoldan uygulanabileceği belirtilmiştir. Her bir yaklaşım alanının üzerindeki mevcut nüfusun korunmasını veya onları şehrin başka bir kısmına yeniden yerleştirmeyi kapsamaktadır [8].

Bu bağlamda, kökeni 19. yüzyıla temellenen kentsel dönüşüm zaman içinde kentsel yenilemeden, kentsel yeniden canlandırmaya yalnızca fizik mekân odaklı bir eylem alanı olmaktan sosyal, ekonomik ve çevresel sorunları da kapsayan daha bütünlüklü bir yaklaşıma doğru evrilmiştir [2].

2.4 Kentsel dönüşüm/yenilemenin nedenleri

Kentsel yenileme kavramı 20. yüzyıl başlarında, toplumdaki ekonomik ve toplumsal değişimlerin hızlandığı dönemde ortaya çıkmıştır. Kentlere yoğun göç ve sonucunda nüfusun kentlerde yığılması ile öncelikle kent merkezlerindeki mevcut nüfus yapısı değişmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak kentsel mekânlarda ortaya çıkan fiziksel yıpranma ile birlikte bu mekânların yenilenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Buna, işlevsel anlamda dönüşümlerin de eklenmesi ile birlikte kentsel dönüşüme olan ihtiyaç gittikçe artmaya başlamıştır. Kent merkezlerinin boşalması sonucu, bu alanlarda mevcut olan konut fonksiyonu, yerini ticaret birimlerine, küçük imalathanelere ya da depolara bırakmıştır. Bu alanlarda yaşayan nüfus ise merkezleri terk ederek yeni fonksiyonların getirdiği yeni bir sosyal tabaka merkezine yerleşmişlerdir. Bu işlevsel dönüşüm, kent merkezlerini son derece olumsuz yönde etkilemiş ve kent merkezlerin hem sosyo-kültürel, hem de fiziksel açılardan özgün niteliklerini kaybetmesine sebep olmuştur [18].

Kentte bazı işlevler önemini yitirirken kente her gün yeni birçok işlev eklenmektedir. Kentlerin gelişim süreci içinde yenileme gereksiniminin ortaya çıkmasındaki nedenleri işte burada yatmaktadır. Kimi kullanımlar süreçler sonunda ömrünü tamamlamakta (örneğin hava gazı fabrikaları) iken hızlı gelişim içindeki kente yepyeni işlevler(örneğin teknoparklar, transfer merkezleri) eklenmektedir. Eski kullanımların alanları potansiyel kentsel yenileme alanları olarak önümüze çıkmaktadır. Bu yenileme türü kaçınılmaz bir ihtiyaç sonucu gelişmiş doğal bir sürecin sonucunda ortaya çıkmış kentsel olgulardır. Bunun yanında kentsel yenileme ihtiyacı çok çeşitli şekillerde de ortaya çıkabilmektedir. Bunlar savaş, sel, deprem gibi afetler sonucu oluşan yenilemelerdir. Bir başka yenileme nedeni ise kent merkezinin merkez işlevlerini taşıyamaması sonucu ortaya çıkan yenilemelerdir. Bu tür yenilemelerde kenti canlandırmak yani ekonomik yarar ön plandadır [8].

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, Avrupa kentlerinin büyük bir kısmı harabe haline gelmiştir. Yüzyıllardır ayakta duran birçok anıt moloz yığınına dönüşmüş, konutların, okulların, hastanelerin, ulaşım tesislerinin hasar görmesi, kent merkezlerini yaşanmaz hale getirmiştir. Bu dönemde kentlerin yeniden yapılanması kentlilerin en zorlu görevi olmuştur [6].

1950-1970 tarihleri arasında yaşanan nüfus ve konut patlaması, beraberinde yeni sorunları da getirmiştir. Özellikle ABD'yi etkileyen bu süreç, elverişsiz konutlar, yetki sorunları, kalabalık, ulaşım sorunları hizmetlerden yararlanamama, suç ve toplumsal düzensizliklere yol açmıştır. Bu sorunlar plancılar tarafından kentsel konsept içerisinde çözülmeye çalışılsa da kentsel saçaklanmanın (urban sprawl) önüne geçilememiş, konut ve iş alanları merkezden banliyölere⁴ kaymıştır [6].

Önemli bir diğer yenileme nedeni yine işlevsel yükünün kaldıramayan değişen ve gelişen teknolojiye cevap veremeyen kent merkezinde kalmış liman alanlarıdır. Bu alanlar 1960 sonraları limanların kent dışına taşınması sonucu işlevlerini yitirmiş kentin merkezinde çok değerli alanlardır. Yeni kent kimliği yaratılması, kentin imajının değiştirilmesi ve kentin yeniden atılımı gibi hedeflerle bu tür alanlar yenilenmektedir. Limanlara çok benzeyen diğer potansiyel dönüşüm alanları ise kent içinde kalmış tren istasyonları ve çevreleridir [8]. Liman alanlarının yenilemesi süreci İstanbul'da 1990'larda yaşamıştır. Haliç etrafındaki sanayi alanları hızla merkez dışına taşınmıştır. Bu alanda kalan eski sanayi yapıları ise kültür eksenli bir dönüşüme uğramıştır. Eski Tütün Fabrikası Kadir Has Üniversitesi'ne dönüşürken eski elektrik santrali olan Silahtar Ağa ise Bilgi Üniversitesi Kampüsü olarak hizmet vermektedir.

1980'lerde, savaş sonrasının büyük sosyal konut alanlarında yeni ve umulmadık bir kentsel yenileme olgusu ortaya çıkmıştır. Aynı dönem de Dünya, **Fordist** üretim biçiminden **Post-Fordist** üretim biçimine, modernizmden post-modernist döneme geçmekteydi. Yaşanan toplumsal kargaşa kamu otoritelerinin müdahalesini zorunlu kılmış, bu deneyim birçok ülkede kentsel yenilemenin içeriğinde, yenilemeyi hedefe odaklayan bir görev olarak algılamak yerine bütüncül ve sürdürülebilirliğin ön planda olduğu yaklaşımlara terk etmiştir [19].

1990 yılında Avrupa Topluluğu Komisyonu, kent çevresi üzerine bir "Yeşil Rapor" hazırlamıştır. Topluluk ülkeleri rapor doğrultusunda kentsel planlamayla ilgili kendi amaçlarını benimsemişlerdir. Bu amaçlar şöyle sıralanabilir:

- Kent içi arazi kullanımlarında farklılıklar yaratmayı teşvik etmek,
- Kentsel atık alanları geliştirmek,

⁴ ABD'de, 1950'de metropoliten alan nüfuslarının yaklaşık %60'ı kent sınırları içinde yaşamakta iken, 1990'da nüfusun %60'ı merkez kentlerin dışında yaşamaktadır.

- Mevcut kent alanını yeniden canlandırmak,
- Kentsel tasarımı yeniden düzenlemek [6].

1990'lı yıllarda hükümetlerin çöküntü yaşayan kentleri canlandırma çabaları da dikkat çekicidir. Kentse dönüşüm alanında yeni kurumsallaşmaların oluşturulduğu bu yıllarda bir taraftan da bölgesel ölçekte yeni kurumsal örgütlenmeler geliştirilmiştir. İngiltere'de kentsel çöküntü alanlarının canlandırılmasında özel sektör kuruluşları, yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri ve farklı toplumsal kesimlerle ortaklıkların kurulmasına öncülük eden, finansal kaynak sağlayan ve bölgesel ölçekte çalışan “kentsel canlandırma ajansları”⁵ bu türden kuruluşlardır. 1990'ların sonlarına doğru, kentsel canlandırmada özel sektör danışmanlığı ön plana çıkartılmıştır [7].

Kentsel canlandırma projeleri aracılığıyla kentlerin pazarlanmasına halen devam edilmektedir. Ancak, 1980'lerden farklı olarak, günümüzde kentsel canlandırma projeleri, kent pazarlama programlarında, kentlere yeni imajlar yaratmaktan çok, kentlerin var olan tarihi ve kültürel mirasını ön plana çıkaracak imajlarını kullanmaktadırlar. Tarihi ve kültürel miras ile ekonomik gelişme arasındaki güçlü bağın öneminin anlaşılması, 1990'lardan itibaren “kentsel koruma”nın (urban conservation) da kentsel dönüşümde ön plana çıkmasına neden olmuştur [7].

Toplu taşıma sistemlerinin gelişmesi sonucu ulaşımın otomobil ağırlıklı olmaktan çıkıp metro, yüksek hızlı tren odaklı gelişmeye başlamasıyla kent alanları içinde %30lar oranında yer kaplayan bir çok yol ve otobana ihtiyaç kalmayacaktır. Bu alanlar rekreatif alanlara ve tarım alanlarına kimi kent içi kamusal donatı/yapı alanlarına dönüşmesi kentin sürdürülebilirliği açısından önemlidir.

Ulaşım dönüşüm ilişkisinde en önemli noktalardan bir ise “transfer merkezleri”dir. Transfer merkezlerinin çevrelerine iki türlü dönüştürücü etkisinden bahsedilebilir. Bunlar kısa ve uzun vadeli olarak ayrılmaktadır. Kısa vadeli etkileri çevresel, görsel, işitsel boyutlardadır ve muhtemelen oluşacak trafik sıkışıklığı da bunlardan biridir. Uzun vadeli etkileri ise transfer merkezi ya da istasyonun çevresinde oluşturacağı çekim alanı ve bu alanda oluşacak yoğun yaya ve araç akımının getireceği kullanımlar olarak sayılabilir. Bu yüzden transfer merkezleri planlanırken

⁵ Urban regeneration agency, Türkçe 'ye kentsel canlandırma ajansları olarak çevrilmiştir.

evrelerine getirebilecekleri bu etki gözden kaçırılmamalıdır. Bu dönüşüm etkisi önlenemez güçtedir [20].

Yenilemeyi gerektirecek yeni süreçler yine işlev odaklı olarak devam etmektedir. Endüstri alanlarının şehir merkezlerinden, şehirlerden taşınması ve çoğunun artık Avrupa’dan Uzak Doğu’ya taşınması sonucu ortaya çıkan ve çıkmakta olan birçok kayıp alan bulunmaktadır ve bulunmaya devam etmektedir. Sanayinin kentten uzaklaştırılması ya da tamamen atılması süreci sonuna kadar bu alanlar kentsel yenileme projeleriyle yeniden kente kazandırılmaya çalışılacağı teknoloji odaklı yeni fonksiyonlar bu alanlara yerleşeceği öngörülebilmektedir.

2.5 Kentsel dönüşüm/yenileme ve soylulaştırma ilişkisi

Günümüzde metropoliten kentler sanayi merkezi olmak yerine bilgilenme hizmetleri, sanat ve eğlence merkezleri gibi yeni ekonomik roller üstlenmektedir. Gentrification Türkçede “soylulaştırma”, “sekinleştirme”, “nezihleştirme”, “ehlileştirme”, “mutenalaştırma”, “asilleştirme” gibi çevirileri/yorumları bulunmaktadır. Tezde ise bu noktadan sonra bu kavramdan **soylulaştırma** olarak bahsedilecektir. Soylulaştırma süreci ise, bu değişimler sonucunda gerçekleşmektedir [21]. Soylulaştırma orta ve üst sınıfın merkeze yakınlığı nedeniyle tercih edilen bir mahalleye taşınması ve oranın önceki işçi sınıfı sakinleriyle yer değiştirmesi olarak tanımlanır. Soylulaştırmada konutlar daha üst gelir grubu tarafından birer birer ele geçirilerek düşük gelirli kullancılarla yüksek gelirli kullancılar yer değiştirmektedir [8].

Soylulaştırma, endüstri veya ticaret alanların sanat, kültür, moda veya diğer yüksek statülü bir kullanış için birer birer elde edilmesinde de kullanılabilir. Bu süreç, öncelikle gelecekteki potansiyel yeniden geliştirme alanları olacak olan köhnemiş sanayi alanlarını da etkilemektedir [8]. Bu mekânsal ve sosyal dönüşümlerin bir sonucu olarak kentlerde küresel dönüşüm kadar hızlı bir çöküntü de baş göstermektedir [6]. Kapitalist kentlerde var olan eşitsiz gelişme kuramı kentsel düzlemde irdelendiğinde, yoksulluğun ve mekânsal çöküntülerin bilerek yaratıldığına ve bu alanların kentsel yenileme ile, yine bilerek bir rant sağlama vasıtasına dönüştürüldüğüne ve eskiden burada yaşamakta olan alt gelir gruplarından insanların, kent yenileme eylemlerinden biri olan soylulaştırma yöntemiyle bu alalardan dışlandıklarına ulaşılabilir [22]. Böylece işyerine ve sosyo-kültürel

faaliyetlere kolay erişim açısından kent merkezinde ve kendileriyle aynı hayat görüşüne sahip kimselerle bir arada yaşamak isteyen daha üst gelir grubu merkeze çekilebilmektedir [21]. Bu tür soylulaştırma projeleri ise kentsel politikalar sonucu uygulanan bir “kentsel yenileme” metodu olarak tanımlanabilir [23].

Soylulaştırma, Smith’e göre kentlerin iç bölgelerinde yaşayan yoksul ve işçi sınıfının yaşadığı mahallelerin, özel sermaye akışı, orta sınıf alıcılar ve kiracılarca yenilenmesi sürecidir [22]. Bir başka deyişle “**sosyo-ekonomik yenileme**”dir. Soylulaştırma, bir alanın temel karakterinde değişikliğe yol açarak, düşük gelirli nüfus gruplarının yerini üst gelir gruplarının almasıdır [24]. Bu tanımlamalardan görüldüğü gibi soylulaştırma tamamen sınıfsal bir olaydır ve sonuçta alt gelir grubunun yerinden edilmesi olarak tanımlanabilir. Bu nedenle soylulaştırma, kavram olarak alandan çıkan nüfusu değil, alana yeni gelen nüfusu işaret eden ve tarifleyen bir içeriğe sahiptir. Yenileme projelerinde yapılması gereken ise, alanı, yerli halkıyla birlikte yeniden yapılandırmak bir anlamda “sosyo-ekonomik iyileştirme” olarak adlandırılmaktadır. Sosyo-ekonomik iyileştirme, kalitenin yükseltilmesi tanımına daha çok uymaktadır. Soylulaştırmada müdahale dışardan (yeni alıcı, sermaye, yeni kiracı) gelirken, kalitenin yükseltilmesinde müdahalenin içeriden (ev sahipleri kiracılar ve yöre halkı) gelmektedir [6].

Bir diğer yaklaşım ise, kentsel yenileme projelerinin kent merkezinde fiziksel ve ekonomik iyileşmeler sağlarken alanın kullanıcılarının yaşamını tümüyle değiştiren etkilere yol açtığıdır. Sosyal yapıyı etkileyen bu sonuçlar proje de hedeflenmeyen “**yan etki**” kavramıyla ele alınabilir. Dönüşüm alanlarında uygulanan işlev değişimi projeleri ile alanın çevresinde bir etki alanı ortaya çıkmaktadır. Uygulanan fiziksel müdahale temelli yenileme projelerinin, sosyal ve ekonomik dinamiklerden ayrı bir dönüşüm oluşturduğu düşünülemez. Fiziksel iyileşme, ekonomik iyileşmeyi de kendine paralel olarak yukarı çeker ancak sosyal yapının iyileşmesi sadece fiziksel iyileşme ile sağlanamamaktadır. Yenileme alanlarındaki fiziksel ve ekonomik iyileşme sonucu daha önce alanda yaşayan kesimin bu alandan uzaklaşması, bu projelerin hedeflemedikleri ama çoğunlukla yenileme alanlarında ortaya çıkan bir olgudur [23].

Bir alanda soylulaştırma olabilmesi için;

- Kiracı oranının yüksek olması,

- İş merkezlerine ulaşımın rahatlaması(yeni metro istasyonu, feribot vb.)
- Yüksek ve artan düzeyde metropoliten kalabalık
- Yüksek mimari değer
- Nispeten düşük konut değerleri bulunmalıdır [6].

Soylulaştırma sürecinde ilerde olan bazı bölgelerde ise

- Kiracılıktan ev sahipliğine doğru geçiş,
- Kiracıların, ev sahiplerinin veya yerel işyerlerinin gönüllü veya gönülsüz yer değiştirmesi,
- Mal sahipleri için artan emlak değerleri,
- Kiracılar ve kiralık işyerleri için artan kiralar ve vergiler,
- Artan gelir karışımı, fakirliğin azalması,
- Özel kentsel donatılar ve kültürel aktivitelerle ilgili bireyler ve hane halklarında artış,
- Değişen sokak kullanımı ve yeni ticari aktiviteler,
- Daha yüksek gelir gruplarına hizmet veren donatılarda artış,
- Değişen toplum liderliği ve kurumlar,
- Eski ve yeni sakinler arasında çatışma,
- Alanın dışında yaşayanlar tarafından alana yakıştırılan değer artışı

gibi göstergelerle karşılaşılmaktadır [21].

Türkiye’de tarihi, mimari ve estetik değeri olan konutların bulunduğu alanlar liberal ekonomik politikalara bağlı olarak yaşanan kırdan göç sonucu 1960-1980 arasında gittikçe köhneme alanı haline gelmiştir. 1980’lerden itibaren Türkiye’nin uluslararası ilişkilerinin güçlenmesi ve ekonomik durumunun iyileşmesi sonucunda bu alanlarda soylulaştırma süreci başlamıştır [21].

İstanbul’da soylulaştırma benzeri bir süreç öncelikle şehir merkezinin dışındaki kimi mahallelerde başlamıştır. Soylulaştırma süreci, 1980’lerden itibaren, İstanbul’un en prestijli konut alanlarından biri olan Boğaz’ın iki kıyısında karşılıklı olarak yer alan Kuzguncuk ve Ortaköy’de başlamıştır. 1990’larda tarihi merkezin bir kısmını

oluşturan ve İstanbul'un tarih boyunca en gözde semtlerinden olan Beyoğlu'ndaki konut alanlarında görülmeye başlamış soylulaştırma süreci, 2000'li yıllarda Tarihi Yarımada'ya sıçramıştır. Ancak her alanda kendine özgü nedenler ve süreçler gözlenmektedir (Şekil 2.3) [21].



Şekil 2.3 : İstanbul'da soylulaştıma görülen mahalleler [kişisel arşiv].

2.6 Türkiye'de kentsel dönüşüm ve kentsel dönüşümün yasal boyutu

Kentsel yenileme ve dönüşüm, ülkemizde son yıllarda kent planlama çevrelerinin ve bürokratların hiç şüphesiz en güncel konularından biri haline gelmiştir. Öyle ki birçok belediye, planlama teorisi ve pratiğiyle ilgili çevreler, özellikle büyük kentlerdeki plansızlık, bürokrasi, düşük yaşam standartları, sağlıksız yapılaşma, deprem ve diğer afetler gibi darboğazlar karşısında, kent yenileme ve dönüşüme “bir kurtuluş yolu” olarak sarılmıştır [6].

Avrupa ve Amerika'da geliştirilen pek çok müdahale biçiminden farklı olarak Türkiye'de kentsel dönüşüm deyince akıllara gecekondü bölgelerinin dönüşümü gelmektedir. Kentsel dönüşümün doğasına aykırı olarak, kentlerin farklı problemlerine karşı genellikle benzer hatta aynı çözümler uygulanmakta. Dönüşüm

sorunları, fiziksel mekânın dönüşümüne indirgenirken, ekonomik, sosyal ve kültürel boyutlar genellikle dikkate alınmamaktadır [25].

1950’li yıllarda sanayileşme ile birlikte İstanbul, İzmir ve Ankara gibi kentler, yoğun göç alarak, kontrolsüz bir biçimde büyümüştür. Göç eden nüfusa yetecek konut bulunmadığından, gecekondulaşma olgusu ortaya çıkmıştır. 1970’lerde ise kentleşme devam ederken uydu kentler oluşmaya başlamıştır. 80’lere gelindiğinde ise kentleşme hızı düşse de 90’larda kentleşme yeniden hızlanarak devam etmiştir [25].

Mevcut konut açığının çözülmesi ve kentsel dönüşümün planlı bir biçimde yürütülmesi için bazı adımlar tabi ki atılmaktadır. Bunların kanun ve yönetmelikler olarak yansımaları özellikle kamu yönetiminin yeniden yapılandırılması sürecinde gündeme gelmiş ve bu kapsamda ya bir takım yeni kanun ve yönetmelikler hazırlanmış, bazı kanun ve yönetmeliklere yeni maddeler eklenmiştir [2]. 1984 yılında, 2981 sayılı “İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun”, gecekondu dönüşüm sürecinde önemli rol oynamıştır. Söz konusu kanun ile gecekondu alanları için ıslah imar planları yapma imkânı doğsa da, sonuçta gerçekleştirilen projeler, fiziksel dönüşümün ötesine geçememiştir. 1980’lerin sonunda, ıslah imar planlarının yanı sıra kentsel dönüşüm projeleri de belediyelerin gündeminde yer almaya başlamıştır. Dikmen Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi, gecekondu bölgeleri için hazırlanan ilk kentsel dönüşüm projesi örneği olmuştur [25].

Batı’da yenilenen bozulan fiziksel, toplumsal, ekonomik, çevresel kentsel dokular yasal olarak meşru iken, Türkiye’de kentsel dönüşüm olarak gündeme gelen projeler büyük oranda 1950’li yıllardan beri kaçak olarak gelişen kent parçalarının yenilenmesidir. Türkiye’de gerek nüfus ve gerekse ekonomik aktivite olarak çöküntü bölgesi haline gelen bölgeler öncelikle nüfusunu ve ekonomik gücünü kaybeden bazı Anadolu kentleridir ve bu kentler için ülke ve bölge ölçeğinde stratejiler geliştirilmesine gereksinme vardır. İstanbul ve diğer büyük kentler ise, ekonominin ve nüfusun yığıldığı bölgelerdir. Bu nedenle kentsel dönüşümde Batı pratiği ile Türkiye pratiği açısından bu kapsamda da temel bir fark bulunmaktadır. Kentlerde daha önce kullanılmış ve bugün işlevini yitirerek atıl hale gelmiş olan alanların tekrar yeni işlevler ile canlandırılması, Türkiye’deki kentsel dönüşüm projelerinde yeni

yeni konu edilmeye başlayan bir yaklaşımdır ve kentlerin büyümelerinin sınırlandırılmasına yardımcı olabilecek en temel stratejidir [2].

Yukarda sayılan farklılıklardan ötürü Türkiye’de kentsel dönüşümün ulusal düzeyde yasal bir dayanak ve kentsel bir politika çerçevesinde kurgulanması gerekmektedir. Bugün Türkiye’de “kentsel dönüşüm”e ilişkin yasal taban oluşturan üç temel yasadandır söz edilebilir. Bunlar;

- **2985** sayılı “Toplu Konut Kanunu”, (5162 Sayılı Kanundaki getirilen değişikliklerle birlikte), (2004)
- **5393** sayılı “Belediye Kanunu”, (2005)
- **5366** sayılı “Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun”, (2005)

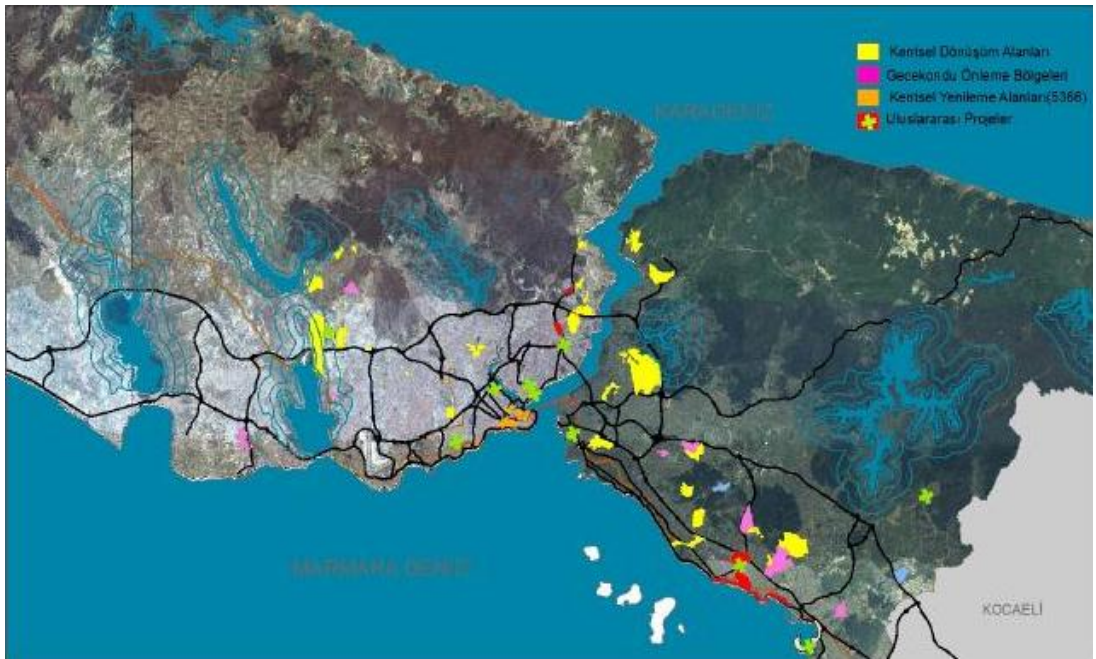
Bu 3 temel yasaya 22 Kasım 2006’da kabul edilen, afet riski taşıyan alanlar ile doğal, tarihi ve kültürel çevre alanlarının tasfiye, yenileme ve iyileştirmeye tabi tutulmasını öngören "**Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun**" eklenerek yasal mevzuat son halini almıştır. Yalnızca fiziki müdahaleleri kapsayan, kentsel dönüşüm sürecinin sosyal ve ekonomik arka planını hiç gözetmeyen” dönüşüm alanları kanunu;

- Ülkenin kıyılarını da kapsar bir biçimde tüm topraklarının kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmesinin önünü açmakta,
- Bunun için dönüşüm alanı ilan etme ve sınırlarını belirleme yetkisi ilçe ve ilk kademe belediyelerine de vermekte,
- Planlama hiyerarşisine aykırı olarak dönüşüm alanlarında plan değişikliği/tadilatı yetkisini bu alanı ilan eden kurumlara bırakmakta ve yeni bir gayrimenkul değerlendirme sistemi getirmektedir [2].

Mevcut durumundaki kentsel dönüşüm yasaları ve bunun kurumsal yapısı, fiziki nitelikleri artırabilmek için gündeme getirilmiş bir “yıkıp yeniden yapma süreci” olarak tanımlanabilir. Böylece, uygulama yapılacak alanlarda, mevcut kullanıcılarından çok, onları tasfiye ederek daha üst gelir gruplarına hizmet edecek ekonomik düzeyi gerekli kılan konut alanları yaratılacaktır. Yenilemenin bir takım sermaye gruplarına da yeni kentsel rantlar sağlayabilmek amacıyla gerçekleşeceği düşünüldürse, özellikle Şehircilik’ te “Kamu Yararı” ilkesini altüst eden bir sonucun bizleri beklediği görülmektedir. Bu yolla yapılan ve yapılacak kentsel dönüşüm

projeleri/uygulamaları ne söz konusu alana, ne de bu alanla bütünleşmesi beklenen kente mekânsal, ekonomik ya da toplumsal faydalar sağlamayacaktır. Böylesi bir süreç, günümüz yapılaşma süreçlerinde, kentleri kimliksizleştiren ya da kentlerin var olan kimlikleri altüst eden bir “aynılaşma süreci”ni beraberinde getirmektedir [2].

Kentsel dönüşüm projelerinin Türkiye’de yoğunlaştığı yer büyük şehirlerdir. En fazla kentsel dönüşüm projesi alansal ve sayısal olarak İstanbul’dadır. Sayıları 10’u aşan kentsel dönüşüm projesi, bir o kadar da kentsel yenileme projesi ve birçok kentsel gelişim projesi ile İstanbul’un neredeyse her köşesinde bir inşaat faaliyeti sürmektedir (Şekil 2.4) [25].



Şekil 2.4 : İstanbul’da kentsel dönüşüm, yenileme, gelişim proje alanları [26].

2.7 Bölüm Değerlendirmesi

Tezin bu bölümünde önce kent ve kentsel dönüşüm/yenileme kavramları üzerinde durulmuştur. Daha sonra kentsel dönüşüm/yenileme, soylulaşma ve transfer merkezi arasındaki bağlar irdelenmiştir. Bu amaçla aşağıdaki soruların yanıtları aranmaya çalışılmıştır:

- Kent nedir?
- Kentsel yenileme nedir, nasıl bir tarihsel süreç geçirmiştir?
- Kentsel dönüşüm/yenileme yöntemleri nelerdir?

- Kentsel yenilemenin ilkeleri, mantığı, gerekçeleri, ölçüleri nelerdir?
- Kentsel yenileme kime, neye bir dönüşüm olacaktır ve ipler kimin elindedir?
- Kentsel yenilemede, neden mekânda sınıfsal bir değişim yaşanmaktadır?
- Kentsel yenileme Türkiye’de nasıl bir tarihsel süreç geçirmiştir?
- Kentsel yenileme Türkiye’de yasal dayanağı nedir?
- Soylulaştırma nedir?

Kentsel dönüşüm/yenileme kavramı ile ilgili tanımlar ortaya konduktan sonra kentsel dönüşüm/yenileme kavramının gelişimi ve dönüşümü anlatılmış, daha sonra kentsel dönüşüm/yenilemenin nedenlerinden bahsedilmiştir. Türkiye’de kentsel dönüşüm ve kentsel dönüşümün yasal boyutu ortaya konduktan sonra kentsel dönüşüm/yenileme ve soylulaştırma ilişkisinden bahsedilerek bölüm tamamlanmıştır.

3. KENT İÇİ ULAŞIMDA ENTEGRASYON, AKTARMA/TRANSFER MERKEZİ

Bu bölümde kent içi ulaşımında entegrasyon ve aktarma/transfer merkezi kavramı üzerinde durulacaktır. Transfer merkezlerinin tarihsel süreçte neden, nasıl ortaya çıktıkları, kent içindeki konumları kent mekânını nasıl etkiledikleri ve nasıl evrildikleri tartışılacaktır. Daha sonra konuyla ilgili dünya üzerindeki örneklerle değinilecektir.

3.1 Kent İçi Ulaşımında Entegrasyon

İlk çağlarda yürüme mesafesinde olan şehirler; nüfusun artması, ulaşımın gelişmesi ve ticaretin kolaylaşmasıyla durmadan gelişmiş, çevresinin hızla dönüşmesine neden olmuş, sıçramalar göstermiştir. Bu kontrolsüz yayılma sonucunda yolculukların süresi uzamış ve kat edilen mesafe artmıştır. 19. yüzyılda kentlerde yaşanan hızlı sanayileşme sonrası fonksiyonların birbirinden ayrıştırılması iş-ev arası yolculuk mesafelerini daha da arttırmıştır. Zamanla şehirlerin %30-50'sini yollar ve otoparklar oluşturmaya başlamış ve sonuç olarak şehirler yaşanabilirliklerini, cazibelerini kaybetmeye başlamıştır. Bu etkiyi azaltmak için toplu taşıma ortaya çıkmış ve çevresel ve maddi kazançlarıyla kent ulaşımında en önemli faktörlerden biri olmuştur. Kamu ve özel sektör eliyle yürütülmekte olan toplu taşımada teknolojinin gelişmesiyle farklı türler ortaya çıkmıştır. Gittikçe büyüyüp nüfusu 1 milyonu aşan şehirlerde ulaşımında entegrasyon önemli bir konu haline gelmiştir. Entegrasyonu sağlamak için Londra, Paris gibi büyük şehirlerde özel ulaşım bölümleri kurulmuştur bu kurumlar ulaşım sistemleri arasında entegrasyonu sağlamak için gerekli politikaları belirlemiştir ve yönetmiştir [27].

Günümüzde kent içi ulaşım sistemleri arasında 4 farklı entegrasyon türü tanımlanmaktadır. Bunlar;

- Hat ve zaman entegrasyonu,
- Ücret ve bilet entegrasyonu,

- Fiziki düzenlemeler (transfer merkezleri)
- Yönetim

bazında entegrasyonlardır [28].

Hat ve zaman entegrasyonu, ana hat olan raylı sistemlerin otobüs, minibüs ve dolmuş gibi daha düşük kapasiteli sistemlerle beslendiği ve zamanlamanın buna göre yapılmasıdır. Tüm ulaşım sistemlerinin birbirleri ile rekabet etmediği, birbirlerini bütünleyip tamamladığı taşımacılık hizmet bütünüdür.

Ücret ve bilet entegrasyonu, toplu taşıma sisteminde verimliliğin artmasında oldukça etkilidir. Farklı ücret ve veya bilet uygulamaları aktarma hızını ve talebini olumsuz etkilemektedir.

Fiziksel entegrasyon, kısaca birbirine değen ulaşım sistemleri arasında kolay ve konforlu transfer merkezleri oluşturmaktır. Fiziki entegrasyon mekanı olan transfer merkezi kavramına “.2 Transfer merkezi” adlı bölümde detaylı olarak değinilecektir.

Yönetmel entegrasyon, taşımacılık içinde yer alan işletmelerin bütünleşik hizmet sisteminin yöneten öncelikle kamunun çıkarları doğrultusunda çözümler üreten ve kararlar veren, işletmeler arasında çıkar dengeleri sağlayan kamudur [28].

Tüm bu bileşenlerin optimum olduğu ulaşım sisteminde entegrasyon sağlanmış demektir. Entegrasyonun sağlanması; zamanın etkin kullanıldığı, çevre kirliliğinin azaldığı, maddi giderlerin düşürüldüğü, daha etkin bir toplu taşıma ve ulaşım sistemi olan daha yaşanılabilir kentler hedefi doğrultusunda atılmış önemli bir adımdır. Sürdürülebilirliğin gündemin birinci maddesi olduğu günümüz dünyasında ulaşımında entegrasyon vazgeçilemez bir olgu olarak karşımızda durmaktadır. Ana planlardan başlanarak alt ölçekteki çalışmalarda entegrasyon gözden kaçırılmamalıdır.

3.2 Transfer Merkezi Kavramı

Transfer merkezleri uzun yolculukların başlangıcı olan düğüm noktaları, kent içine dağılım, kent içinde dağılım noktaları olan kapılar terminallerdir [29]. Bir kavşak veya ulaşımın kırılmaya uğradığı her noktaya transfer merkezi denilebilir. Çevresel, ulusal veya uluslararası bir ölçekte değerlendirildiğinde, gerçekten de kentin kendisi bile transfer⁶ merkezi (odak noktası) olabilir [30]. Türler arası akımı kontrol eden bir

⁶ Bu ölçekte bakıldığında İstanbul en iyi örneklerdendir.

makine gibi çalışır [29]. Başka bir tanıma göreyse transfer merkezleri yolcuların bir hattın ya da araçtan diğerine ücretli ya da ücretsiz geçiş yapabildikleri değişmez (sabit) yerlerdir. Transfer eyleminin yapıldığı mekânlardır. Bu yüzden transfer merkezleri kentin mevcut durumuna ve planlanan gelişimine uygun olarak konumlandırılmalıdır. Hat ve araçlar arası aktarmaları ücret ve bilet yapısıyla da bütünleşik (entegre) olarak kolaylaştıran fiziksel ortamlar olan transfer merkezleri en az 3 ulaşım sisteminin kesiştiği yerlerdir [31,27].

Transfer merkezleri;

- Yolcuların istedikleri sisteme girebildikleri veya çıkabildikleri,
- Aynı sistemin farklı hatları arasında geçiş yapabildikleri,
- Yerel, bölgesel, şehir içi hatlara geçilebilen,
- Yolculara ve misafirlere hizmet veren, ticari ve servis birimlerinin bulunduğu,
- Yardımcı yönetim ve kontrol birimlerinin, bilet gişe ve benzeri servislerin olduğu,
- Farklı araçlarla erişilebilme

gibi özelliklere sahip olmalıdır [29]. İ.B.B. ise transfer merkezini; raylı sistem (metro, hafif metro, tramvay, föniküler vb.), karayolu sistemi (lastikli toplu taşıma, özel araç), denizyolu sistemi (İDO, TDİ vb.) gibi farklı ulaşım türleri arasında entegrasyon ve organizasyon sağlayan noktalar olarak tanımlamaktadır.

Yolcular zorunlu olmadıkça vasıta değiştirmeyi tercih etmemektedir. Fakat nüfusu 500 binin üzerindeki şehirlerde⁷ bir yerden bir yere giderken %10 - %50 ikinci vasıtaya geçiş yapılmaktadır [27,32]. Bu da transferi ve sonuçta transfer merkezlerini kaçınılmaz hale getirmektedir.

Transfer merkezlerinin daha çekici ve kullanışlı olması önemlidir. Bu yüzden transfer merkezlerimde **tasarımsal standartlar** sağlanmalıdır. Bu tasarımsal standartlar şöyledir:

⁷ Münih ve Londra'da yolculuklarda ikinci vasıtaya transfer oranı %50'leri bulurken, Manchester ve Newcastle'de %10'u bile bulmamaktadır [32].

- Transfer merkezleri basit ve net olmalı, bütüncül bir planı olmalı(tasarımda tek dil),
- Günün en yoğun saatlerindeki yoğunluk göz önünde tutularak tasarlanmalı,
- Rahat, konforlu, engelli uyumlu(engellemeyen) yerler olmalı,
- Değişim yapılacak vasıtalar arası geçiş mesafesi minimum olmalı. Hızı arttırmak ve yükü olanlara, engellilere yardımcı olmak içinde hızlı yürüyen bantlar kullanılmalı,
- Eğer değişim yapılacak yerler arasında 4m den fazla yükseklik farkı varsa kesinlikle asansör ve yürüyen merdivenler olmalı,
- Bekleme yerlerinde gerekli donatı elemanlar yani oturma yerleri, çöp kutusu, aydınlatma, biletçi bazen de ticari küçük fonksiyonlar bulunmalı,
- İyi yönlendirme ve bilgilendirme olmalı. Bunun için gerekli yerlerde bilgi panoları ve levhalar, sesli yönlendirme ve döşeme farklılıkları, renkler kullanılmalıdır [27].

Bu standartların sağlanması transfer merkezlerinin yaşamı için hayattır. Her bir transfer merkezde yukarıdaki asgari standartların tutturulması ağı geliştirecek ve ağı yeni yolcular çekecektir. Ayrıca bir transfer merkezinin ticari birimler içermesi güvenli olması da imajı açısından oldukça önemlidir [32].

Transfer merkezleri transfer yapılan vasıtalarla göre sınıflandığında;

- Hava yolu-raylı arası
- Otobüs-raylı arası
- Otobüs-otobüs arası
- Raylı-raylı arası
- Araba-raylı arası
- Araba-otobüs arası
- Bisiklet-raylı-otobüs arası

ve bunların çeşitlemeleri gibi farklı sistemlerin kesiştiği farklı türlere ev sahipliği yapan mekanlardır. Bu mekanlar⁸ kapasite ve yoğunluklarına göre **Park et-devam et (Park & Ride)**⁹, **İndir devam et (Kiss and ride)**¹⁰ gibi sistemlerle entegre edilmeli, istasyon bölgesinde kamusal bedava otoparklar ve bisiklet parkları bulunmalıdır [27].

20'nin üzerinde Avrupa şehrinde yapılan araştırmaya göre, raylı sistem ağırlıklı ulaşım ağına sahip olan kentlerde transfer eğilimi daha yüksektir. Transferin önündeki engeller azaltıldıkça toplu taşımının çekiciliği artmakta ve toplu taşıma özel araca tercih edilebilir konuma yükselmekte [32].

3.3 Tarihsel Süreçte Transfer Merkezleri

Transfer merkezlerinin tarihsel gelişimi kentleri ve ulaşımın gelişmesiyle paralel bir gelişme süreci izlemiştir. Konumları oldukça önemli olan transfer merkezlerine verilebilecek en erken örnek “**kale kapısı**”dır. Surla çevrili kentin kapısı; birçok yolun kesiştiği, birçok aktiviteye ev sahipliği yapan, hareketli, kentin nabzının attığı yerlerden biridir. İçerideki önemli yollar ve yapılarla dışardakileri birleştirir [29].

19. yüzyılda, “**merkez tren istasyonları**” işlevsel olarak bu günün transfer merkezlerine oldukça yakındır (Şekil 3.1). Binlerce insan her gün bu alanları kullanırdı ve bu alanlar dış dünyayla olan bağlantıyı sağlayan yegâne yerlerdi. Birinci Dünya Savaşı'na kadar neredeyse tümü kuleli ve saatlidir ve “**işaret noktası**”¹¹ olarak inşa edilmişlerdir. Kent içinde prestij yapıları olarak katedral ve saraydan sonra üçüncü önemli mimari öge idiler. Merkez garları hareketin, yolların, vistaların odağında önünde kentin önemli aktivitelerin gerçekleştiği meydan olan yapılarıdır. Kentin en iyi restoranları büyük otelleri onun çevresinde yer alırdı.

Farklı işleticiler aynı binayı kullanmak ya da paylaşmak istemediklerinden, büyük şehirlerde, farklı demiryolu şirketlerinin işlettiği, farklı istasyonlar ortaya çıkmıştır. Farklı istasyonlar olmasının bir nedeni de farklı hatlar arasında transfer talebinin az

⁸ Otoparklar merkezin çevresinde yani 3-5 km'lik mesafede ise kenti kaldırabilecek büyüklükte (bu alanlarda Londra'da 150 bin, Paris'te 100 bin araçlık otoparklar bulunmaktadır) olmalı, merkezde iseler kapalı ve çok katlı olmaları tercih edilmelidir [27].

⁹ Toplu ulaşımın özendirmek amacıyla, toplu ulaşım terminallerine yakın noktalarda bulunan, yolcuların ve şoförün aracını/bisikletini bırakıp toplu taşıma sistemine geçebilmesi için oluşturulmuş sistemidir. Türkçe'de Park et-devam et ve “park et bin” gibi kullanımları mevcuttur.

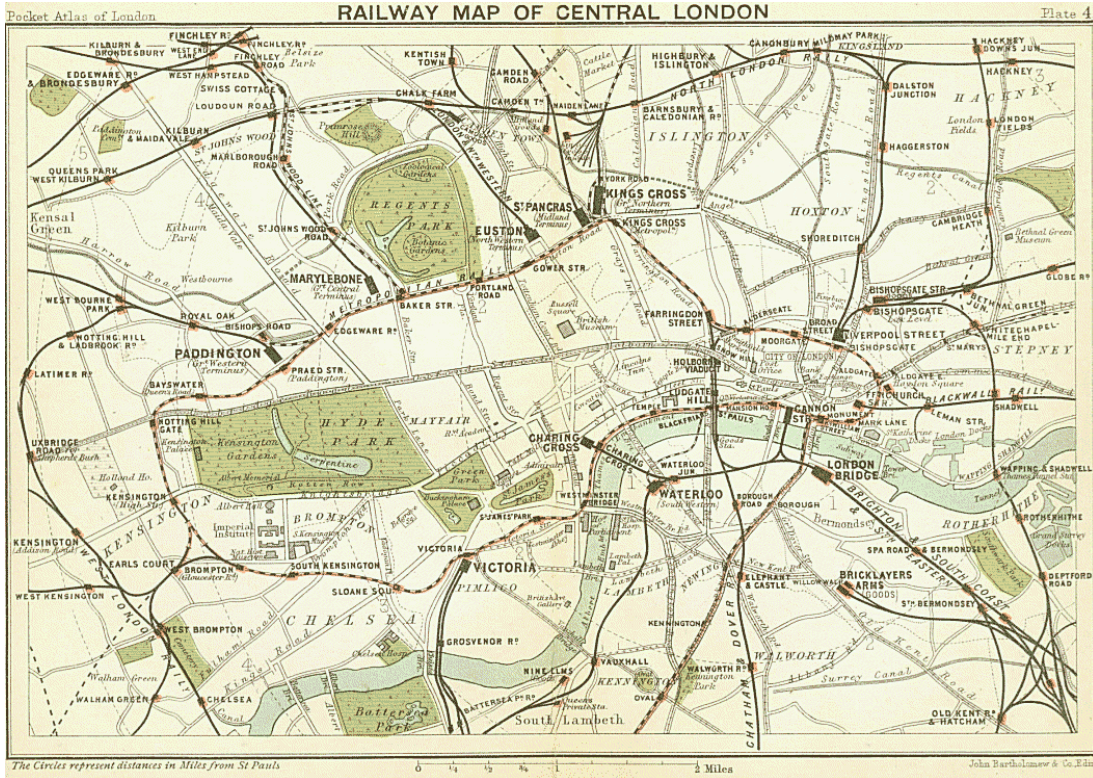
¹⁰ Tren istasyonu, aktarma merkezi, metro durakları, havaalanı, gibi yerlerde bulunan yolcu indirip bindirilen, kısa süreli duraklama alanlarına verilen ad.

¹¹ Gözlemcileri için dışsal öğeler olarak algılanan noktasal referanslardır [30].

olmasıdır. Bu yüzden yeni istasyonlar şehrin olabildiğince içinde konumlanırlar. İşletmeci bunun için hiçbir masraftan kaçınmazdı. Sonuçta Londra, Paris, Moskova gibi şehirlerde merkezi saran istasyonlar ağı ortaya çıkmıştır (Şekil 3.2) [29].



Şekil 3.1: St. Louis, Old Union İstasyonu [29]

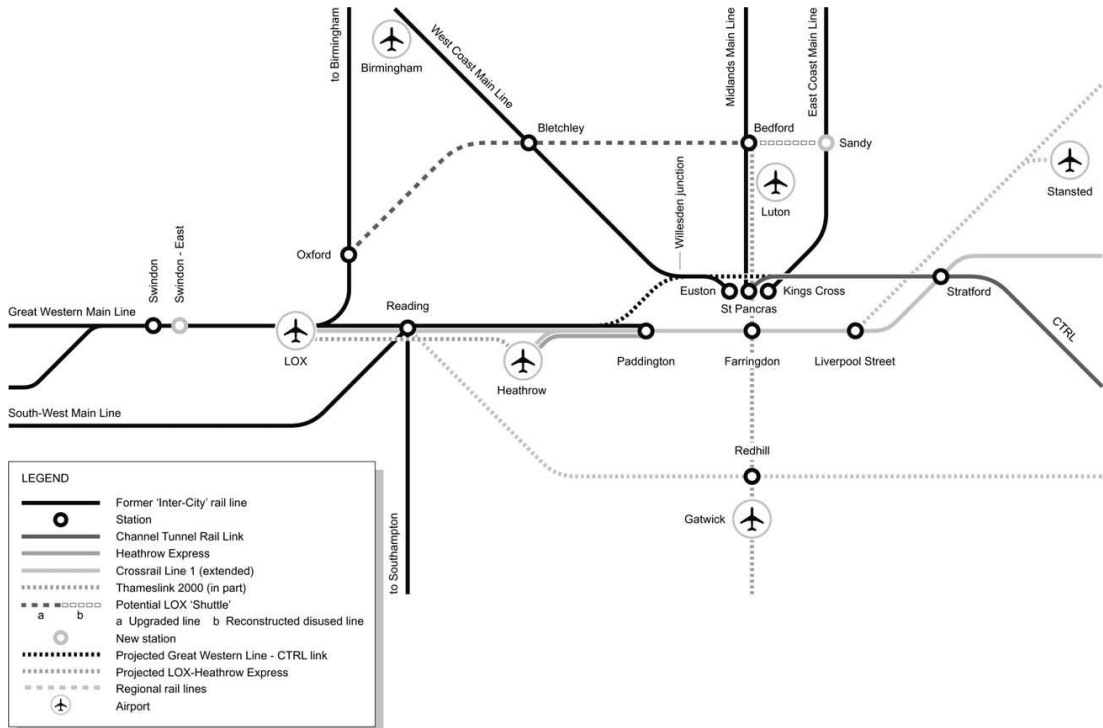


Şekil 3.2: Merkez Londra demiryolu haritası, 1899 [33]

Ana garların merkezi konumları yolcunun son hedefine yaya olarak ulaşmasıyla yakından ilgilidir. Bu yüzden konumları çok önemlidir. Büyük alanlara ihtiyaç duymaları ve istasyonun yaratacağı karmaşa kentin tam merkezinde konumlanmalarına engeldir. Bu yüzden yoğun doku bittiği yerde konumlanmışlardır [29]. Birbirinden farklı işleticilerin işlettiği, birbirinden ayrı olmak zorunda olan garlar, kentte ulaşımın entegre olmasını uzunca bir dönem olumsuz etkileyecektir.

Teknolojinin gelişmesiyle raylı sistemlerden sonra ortaya çıkan lastik tekerlekli sistemlerde 20.yüzyılın başında ulaşımında pay edinmeye başlamıştır. İlk entegrasyon çalışmaları Londra şehrinde başlamış ve otobüsler, tren istasyonlarıyla entegre olmuşlardır. Özel araç sayısının artması istasyon ve terminallerin etrafında otopark yapılmasını zorunlu hale getirmiştir.

Kentlerin büyüyerek tek merkezli olmaktan çıkmaları yeni bir dönem başlatmıştır. Bu dönemlerde ortaya çıkmış çok merkezli metropoliten bölgenin ana terminalleri, tümü birbirine belirli şekillerde bağlanmış güneş sisteminin odağındaki merkez yani güneş olarak da adlandırılabilir. Havaalanı ise sistemde ki gezegenlerden biridir ve aynı zamanda çeperdeki büyük aktivite alt merkezlerden biridir (Şekil 3.3) [29].



Şekil 3.3: Heathrow hava alanı bağlantıları [34]

Hava yolu ulaşımı 1950'lerden sonra gelişmeye başlamıştır. Bu hava alanlarındaki terminal yapıları her zaman intermodal tesisler olmuşlardır. İşlevleri hava yoluyla

gelen yolcuların farklı kara bağlantılarına transfer edilmesidir. Hava limanlarına raylı sistemleri bağlama trendi ile yeni hafif metro ve metro hatları inşa edilmiştir. Frankfurt hava alanı yanında milli demiryolu sistemi Bundesbahn'ın bir istasyonu bulunmaktadır(Şekil 3.4). Gatwick, Charles de Gaulle, Newark hava alanı gibi uzun bağlantı yollarıyla birbirine bağlanmış raylı sistem bağlantılı hava alanları da bulunmaktadır(Şekil 3.5). Hava alanları şehirlerin ya da bölgelerin girişi, kapısıdır ve kent merkezine direkt bağlı olma eğilimindedirler [29].



Şekil 3.4: Frankfurt Hava Alanı [34]

Özel araç ve karayolu taşımacılığının 1900'lerin ikinci yarısında ulaşım paylarını iyice arttırmaları ulaşım da yeni sorunlara yol açmıştır. Önemi yitirmeye başlayan toplu taşımanın ve raylı sistemlerin yeniden yolculuk içindeki payını arttırmak için çalışmalar başlatılmıştır. Toplu taşıma da entegrasyonu sağlamak ve sonuçta çekiciliğini arttırmak için birçok kent bu konuda bir çaba içine girmiştir. Ulaşım etütleri yaptırılmış yeni çözüm yolları denenmiştir. 1960'lardan sonra transfer merkezleri bu sorunların çözümünde önemli bir araç olarak öne çıkmış ve günümüz de de çıkmaya da devam etmektedir.

1990'larda ortaya çıkan ve 2000'lerde gittikçe güçlenen neo-liberalizm ve küreselleşme entegrasyonu kaçınılmaz kılmıştır. Bu dönemde bölgesel anlamda Frankfurt, Dubai, İstanbul gibi hava alanları, Eurorail gibi raylı sistem projeleri Frankfurt, Dubai, İstanbul gibi hava alanları, Eurorail gibi raylı sistem projeleri



Şekil 3.5: Gatwick Hava Alanı [34]

kentleri birbirine entegre ederken, bu entegrasyonun kent merkezi ayağını transfer merkezleri yerine getirmektedir. Bu dönemde birçok transfer merkezi çıkmıştır. Bu gün dünyanın gelişmiş tüm kentlerinde mevcut ve planlanan transfer merkezi projeleri bulunmaktadır. Bu transfer merkezlerinden öne çıkanlarına “**dünyadan örnekler**” bölümünde değinilecektir. Benzer süreçler sonucunda ortaya çıkan **Yenikapı Transfer Merkezi** ise tezin ana konusu oluşturmaktadır ve sonraki bölümlerde detaylı olarak incelenecektir.

3.4 Transfer merkezlerinin yer seçimi ve planlama özellikleri

Transfer merkezleriyle ilgili diğer bir önemli konu yer seçimleridir. Transfer merkezleri planlı olarak bir yere konumlandırılabilceği gibi bir yer zaman içinde konumu nedeniyle transfer merkezi olma özelliği taşıyabilir. Bölgesel ölçekte bakıldığında İstanbul konumu gereği yüzyıllar boyu Avrupa ve Asya arasında bir transfer merkezi özelliği göstermiştir. Bu özelliği ekonomik ve sosyal yaşantısına da derinlemesine sirayet etmiştir. Alt ölçekte ise bir kavşak veya ulaşımın kırılmaya uğradığı her nokta kullanıcı tercihleri ve konumları ile transfer merkezi olabilir [30].

Yolculuklarda önemli bir nokta olan transfer merkezleri, kent içine dağılım, kent içinde dağılım noktaları olan düğüm noktaları, kapılar terminallerdir [29]. Kent

içinde bir işaret ögesi olan ya da olacak olan transfer merkezlerinin yer seçimi, üst ölçekte planlama ya da ulaşım planlaması aşamasında belirlenmelidir. Konum belirlenirken mevcut ulaşım olanakları, arazi kullanım kararları, çekim merkezleri, makro/mikro ölçekte ulaşım yatırımları ve ulaşım sistemlerinin entegrasyonu; yolcuların gideceği yerlere daha hızlı ve kolay ulaşmaları ve aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine kolay geçişlerini sağlamak için dikkate alınmaktadır. Bu nedenle raylı sistem (metro, hafif metro, tramvay, fönüküler vb.), karayolu sistemi (lastik tekerlekli toplu taşıma, metrobüs, özel oto ve taksi vb.), denizyolu sistemi ve bisikletli ve yaya ulaşım sistemleri gibi farklı ulaşım türleri arasında entegrasyon sağlayan transfer merkezi alanları planlanmaktadır [35].

Kent merkezlerine yapılan yolculuklarda toplu taşımayı teşvik etmek ve özel araç kullanımını azaltmak için planlanan ve projelendirilen transfer merkezlerinin başlıca temel hedefleri şöyledir:

- Kentte yaşayacak insanların ekonomik, hızlı, güvenli ve konforlu bir biçimde ulaşımına öncelik verilmesi
- Ulaşım sistemlerinin birbirlerine seçenek oluşturması yerine birbirini besleyecek ve tamamlayacak biçimde planlanması
- Metropoliten merkez ve yakın çevresi içinde toplu taşımacılığa öncelik verilmesi ve özel oto kullanımının sınırlandırılması
- Ulaşım sistemleri entegrasyonunda denizyolundan azami derecede istifade edilmesi
- Farklı ulaşım türleri arasında yolcu transferinde; yaya-taşıt ilişkisinde optimum erişimin sağlanması
- Engellilerin de dikkate alındığı fonksiyonel yaya alanları düzenlenmesi
- Sağlıklı yaşam için yaya ve bisikletli ulaşımın teşvik edilmesidir [35].

Toplu taşıma sistemlerinde erişilebilirliğin sağlanması ya da arttırılması için transfer merkezleri kilit rol oynamaktadır. Transfer merkezi; kentsel alanda entegre olmuş, bütüncül bir yaklaşımla, bisiklet, yaya, taksi ve otomobil dahil tüm ulaşım türlerinden erişilebilen, konumu tabelalar ve yönlendirmelerle belli bir mesafeden anlaşılacak şekilde planlanmalıdır [32].

Transfer merkezlerinin çoğunda ana erişim şekli yürümedir, birçok yolcu ulaşımının bir noktasında yaya olarak hareket eder, bu nedenle yayaları dikkate alacak detaylara yer vermek son derece önemlidir. Transfer merkezlerine yaya yolu bağlantılarının trafik ışıkları ile güvenli ve taşıt trafiğinden ayrılmış olarak planlanması gerekmektedir. Ayrıca çevredeki yollardan erişimini kolaylaştırmak için tabelalar ile yönlendirme yapılmalıdır [32].

Transfer merkezleriyle birlikte, ulaşım sistemi türleri arasındaki entegrasyonu sağlamak amacıyla özel araç sahiplerinin araçlarını park edip raylı sistem hatlarına entegre olabilmeleri için istasyonlara yürüme mesafesi içerisinde Park Et-Devam Et alanları planlanması da diğer bir önemli girdidir. Özellikle kent çeperlerinde planlanan transfer merkezlerinin, “Park & Ride” ağırlıklı olması ve şehir dışından gelen özel araçlı yolculukların şehir merkezine girmelerini azaltmak hedeflenmektedir. Merkezi alanlarda planlanan transfer merkezlerinde ise farklı raylı sistem hatlarının istasyonları arasında ve farklı ulaşım türleri (raylı sistem, lastikli tekerlekli toplu taşıma sistemi, denizyolu sistemi) arasında geçiş sağlayan çözümlerin geliştirilmesi ana hedeflerdendir [35].

Bu hedefler doğrultusunda genel olarak transfer merkezleri için yer seçim kriterlerinde;

- Toplu taşıma araçlarına yürüme mesafesinde ve kolay erişilebilir olması
- Arter yollara kolay ulaşılır olması
- Erişim yollarında orta veya düşük düzeyde hizmet vermesi
- Gürültü, hava kirliliği, titreşim vb. çevresel etkilerin minimum olması
- Uygun büyüklükte arazi bulunması gerekmektedir [35].

Transfer Merkezleri’nin Projelendirilmesinde;

- Önerilen alanın tanımı
- Tüm erişimlerin dâhil edildiği planlama çalışması
- Alan etrafındaki ulaşım planı
- Arazi kullanımı
- Talep tahmininin değerlendirilmesi
- Mevcut ve öngörülen trafik hacmi (günlük ve yoğun saatler)
- Transfer merkezleri talep tahmini (günlük ve yoğun saatler)
- Trafik sirkülasyon planı

- Çevresel etkiler dikkate alınmalıdır [35].

Yukarıda belirtilen kriterler doğrultusunda planlanan ve projelendirilen transfer merkezlerinde etaplama yapılması, Park & Ride alanlarında fiyatlandırma politikaları uygulanarak toplu taşıma kullanımının teşvik edilmesi, bu alanların trafiğe ve çevreye olan etkisi araştırılarak ekonomik ve finansal fizibilite çalışmaları ile desteklenmelidir [35].

Transfer merkezleri yolculuk talebi oluşturacak, yoğun alan kullanımı ve aktivitelerle sarılmış alanlarda konumlanma eğilimindedir. Bu aynı zamanda yüksek değerli bir konut alanında transfer merkezi olmayacağına da işaret etmektedir. Transfer merkezleri güçlü erişilebilirlik etkileri ile bulundukları yerde arazi fiyatlarını arttırır, bölgenin yeni ve yoğun yatırımlar çekmesine vesile olur. Her zaman olmasa da, olasılıkla çevresine yeni bir arazi kullanımı ve planlama anlayışı getirir [29].

Transfer merkezlerinde yolcu talebinin yüksek olması buraları ticari gelişmeye açık hale getirmektedir. Bir transfer merkezinde alışveriş, kafe, restoran vb. ticari hizmetler yolcular için çekim alanlarını oluşturmaktadır. İstasyonlardaki ticari alanlar ayrıca yolcuların varış noktası olabilir, bu da yolcu hacmini ve raylı sistem gelirini arttıracak bir etmendir. Bu nedenle ana istasyonlarda ticari oluşumlar desteklenmelidir [35].

3.5 Dünyadan örnekler

Transfer merkezi kavramı çeşitli boyutlarıyla incelendikten sonra tezin bu bölümde Dünya üzerinde öne çıkan transfer merkezlerinden bazılarına değinilecektir. Farklı ülkelerden farklı bağlamlarda oluşmuş örnekler verilecektir. Böylece transfer merkezlerinin dünya genelinde nasıl bir gelişme ve dönüşüm yasadığının da görülebilmesi hedeflenmektedir. Tezin bu bölümünde üzerinde durulacak olan transfer merkezleri şunlardır:

- Euralille, Lille -1995
- King's Cross, Londra – 1996
- Tibutuna, Roma – 2004
- Grand Central Terminal, New York City –1913
- Frankfurt Havaalanı, Frankfurt –1972

- Sagrera Alta Velocitat, Barcelona - 2003 (yapımı sürüyor)
- Kowloon, Hong Kong - 1993

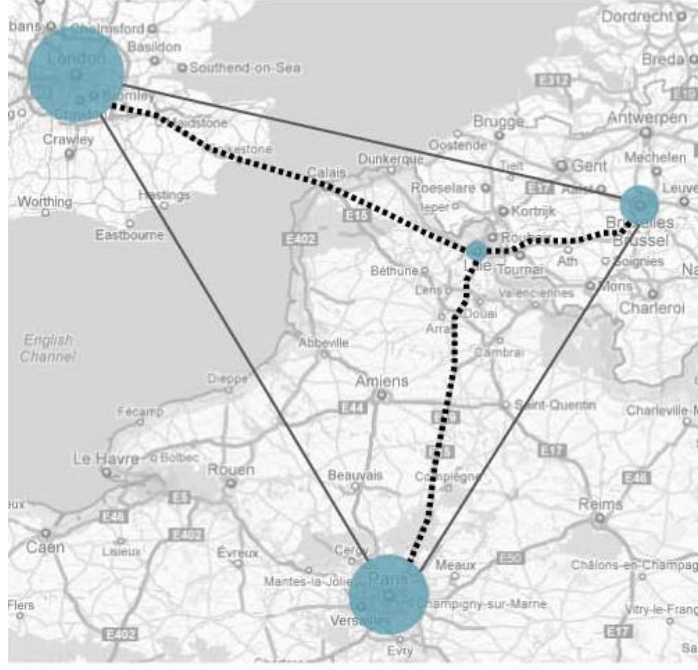
3.5.1 Euralille, Lille, Fransa -1995

1980’lerde ortak pazar sistemine geçilmesiyle Avrupa ve Fransa’da birçok kentsel ölçekli proje ortaya çıkmıştır. Bu dönemde kentsel planlama mantığı ve stratejileri artık bu yeni Avrupa bağlamına göre yeniden uyarlanmıştır. Mekânsal kavramı-politik, coğrafi ya da ekonomik – genişlemiş, geleneksel ulus devlet hiyerarşisi (ülke/bölge/şehir) bozulmuştur. Sınırların daha geçirgen ve hareketli hale gelmesi, yeni ilişkiler, yeni birliktelikler ve yeni rekabetler doğurmuştur. Avrupa bölgeleri ayrıntılarıyla planlanmış, Avrupa şehirleri birbirine yaklaşmıştır. Avrupa’nın çehresi; yeni dağıtımlar, yeni akışlar, büyük şehirlerin itici güç olduğu yeni ağlarla yeniden tanımlanmıştır. Fransa’da ise 1982’de “yerel yönetimlere yetki devri” yasası ile yerel yönetimler daha fazla inisiyatif alabilir hale gelmiştir [36].

Fransa’nın “Nord Pas de Calais” Bölgesi 1960’ların sonundan beri, kömür, çelik ve tekstil endüstrilerinin çökmesinden oldukça etkilenmiştir. 1 milyonu aşan nüfusuyla Lille-Roubaix-Tourcoing metropolü, tekstil sektöründe yaşanan krizlerden en fazla etkilenen Avrupa kentlerindendir. 1975-90 arasında, bu kuzey Fransa metropolünde, 213 bin olan tekstil sektörü çalışanı sayısının 131 bine gerilemiş, bu gerileme 90’larda da sürmüştür [37]. 1970’lerde kimi canlandırma projeleri ortaya atılsa da, bu denemeler başarısız olmuştur [36].

1980’lerde sınırların önemini kaybetmeye başladığı Avrupa Birliği’nde hızlı tren ağlarının oluşturulması ve bütünleştirilmesi fikriyle, Belçika, Hollanda, Almanya, Fransa ve İngiltere bir araya gelmiş. Rotası üzerinde yoğun tartışmalar yaşansa da 1985’te anlaşma sağlanmıştır [36]. Bu noktada, Belçika’nın başkenti Brüksel, Fransa’nın başkenti Paris ve İngiltere’nin başkenti Londra’nın ortasında bulunan ve bu üç kenti birleştirici bir konumda yer alan Lille için yeni bir fırsat doğmuştur (Şekil 3.6). 1987’de Fransa, TGV (Train à grande vitesse- hızlı tren) ağının ulusal ve uluslararası bağlantısını sağlayacak yer olarak Lille’de karar kılmıştır. Böylece **Euralille** doğmuştur [37].

Euralille, Lille ve komşusu La Madeleine, Fives gibi yerleşimlerin arasında ki kentsel boşluğu dolduracaktı(Şekil 3.7). 1988 yılında bu boşluğun 70 hektarlık bölümüne tren istasyonunu planlamak için özel bir firma olan “Euralille-Métropole”



Lille centralité dans le tracé des lignes TGV

Şekil 3.6 : Lille'in konumu [38]

kuruldu. Avrupa iş merkezi kurma temel fikri etrafında birleşen ve başında Jean-Paulle Bailetto ve Rem Koolhaas bulunduğu bu çok uluslu kuruluş 1988'de çerçeve planı ve mekânsal diyagramları tamamladı (Şekil 3.8). Proje 4 ana fonksiyon tanımlamaktadır:

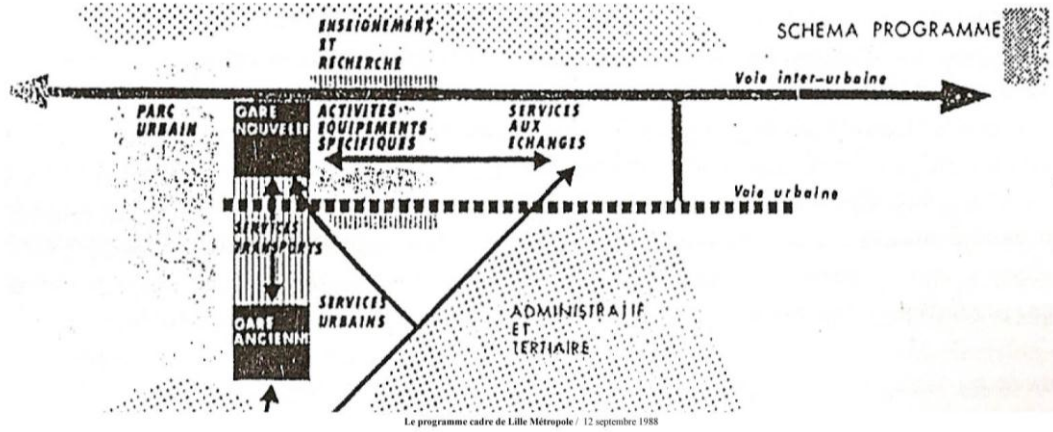
- Kentsel hizmetler alanı
- Ulaşım hizmetleri alanı
- Kargo hizmet alanı
- Şehir parkı [36].

1990'da kamu-özel sektör işbirliğine dayanan yarı kamusal kuruluş SAEM Euralille, projeyi yönetmek için Euralille-Métropole'un yerini almıştı. 1991 yılında 2 fazlı plan hazırlanmıştır. Projenin 1.ci aşaması 1994-95 yıllarında tamamlanmış (Şekil 3.9), 2.ci aşamanın yapımı ise hala sürmektedir [37].

Euralille'in yapılması, Lille'in metropol olarak gücünü arttırmıştır. Uluslararası gar, iş alanları, konutlar, ticaret ve kamusal alanlar yeni Lille'in sembolleri olmuşlardır . İlk etap 6000 iş alanının oluşmasıyla tamamlanmıştır. İkinci etap ise büroların, konutların, sergi ve kongre merkezlerinin oluşmasından ibarettir. Euralille ile birlikte Lille; Paris'i, Londra'yı, Brüksel'i ve daha ötesinde Fransa, Belçika, Hollanda ve Almanya'yı birbiriyle bağlayan önemli bir merkez ve geçiş noktası olmuştur (Şekil 3.10) [38]



Şekil 3.7 : Euralille'in istasyonunun konumu [38]



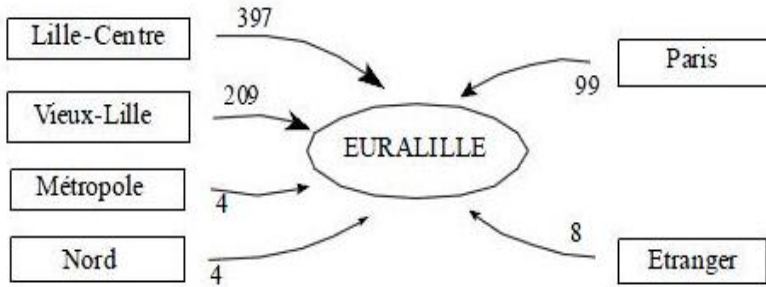
Şekil 3.8 : Euralille'in 1988 çerçeve planı mekânsal diyagramı [36]

Kentsel boşluğun, kentsel odağa dönüşmesiyle Lille ve La Madeleine kentsel dokuları birleşmiş, odağın etrafındaki doku konuttan yüksek yoğunluklu ofis ve ticaret alanlarına dönüşmektedir. Proje ile alanın yoğun ulaşım ağları Lille ve Roubaix arası bağlantıyı güçlendirmiş, Lille kent merkezi ile Vieux Lille arasında ki entegrasyonu da geliştirmiştir [40]. Proje ile yaratılan yeni iş fırsatları ise sadece Lille şehri sakinlerine değil çok daha geniş bir kitleye iş olanağı sunmuştur [37].

Bütün kentsel dönüşüm süreci 1995-2012 arasında hala tamamlanmamıştır. Şehrin olimpiyatlara aday olması ve Avrupa kültür başkentliği(2004) yapması sürecin devamlılığında önemli etmenlerdendir.



Şekil 3.9 : Euralille'in tamamlanmış 1. etabı [39]



Şekil 3.10 : Euralille projesinin yarattığı iş olanaklarından yararlanma [37]

Euralille batı Avrupa'daki en büyük yatırımlardan biridir. Fakat başarılı olup olmadığı hala tartışılmaktadır. Proje etrafındaki yerleşimlerde de kentsel dönüşümü tetiklemiştir. Bunlardan en önemlisi Lille metropol alanındaki ikinci büyük kent olan 100 bin nüfuslu Roubaix'te ki "Roubaix canlandırma projesi"dir. Bu proje Euralille projesi gibi büyük yatırımcılar tarafından finanse edilen bir proje değil, belediyenin başlattığı çok daha kolektif süreçleri içeren bir projedir [40].

3.5.2 King's Cross St. Pancras, Londra, İngiltere - 1996

Geç kapitalizmin küresel kentler hiyerarşisinde en yukarlarda olan Londra, sürekli bir yeniden inşa sürecindedir. Kentte bir çok mega projeye¹² ev sahipliği yapmış ve yapmaktadır. 2000'lerde planlama yaklaşımları, merkezîyetçi Thatcher devrine göre, daha özel sektör ve stratejik planlama ağırlıklı bir hal almıştır (Şekil 3.11).. 1990'ların sonundan itibaren kentsel yenileme (Urban Renaissance) ulusal düzeyde gündeme getirilmiştir [41].



Şekil 3.11 : King's Cross St. Pancras bölgesel hatları [42]

1850'lerde yapımına başlanan King's Cross istasyonu 1863 yılında açılmıştır (Şekil 3.11). Victoria devrinde raylı sistemler ağında bir kesişim noktası olarak her türlü metanın kente giriş çıkış, kent içi dağılım noktasıdır (Şekil 3.12). Bu tarihten sonra bir kaç kes onarım geçiren King's Cross, 18 Kasım 1987'de ağır bir yangın atlatmış bir süre kapatılmak zorunda kalmıştır [42].



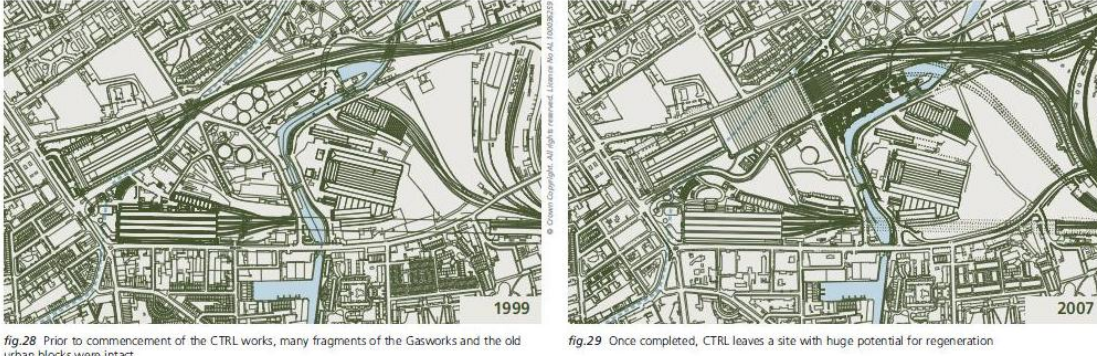
fig.26 By 1852 King's Cross and the Northern Goods Yard were substantially complete with fragments of the older urban blocks remaining



fig.27 The Midland Railway Co completed St Pancras in 1868

Şekil 3.12 : King's Cross St. Pancras bölgesi 1862, 1894 [42]

¹² Docklands gelişim projesi, Trafalgar yeniden düzenlemesi, Millenium Köprüsü bunlardan yalnızca bir kaçıdır.



Şekil 3.13 : King's Cross St. Pancras bölgesi 1999, 2007 [42]

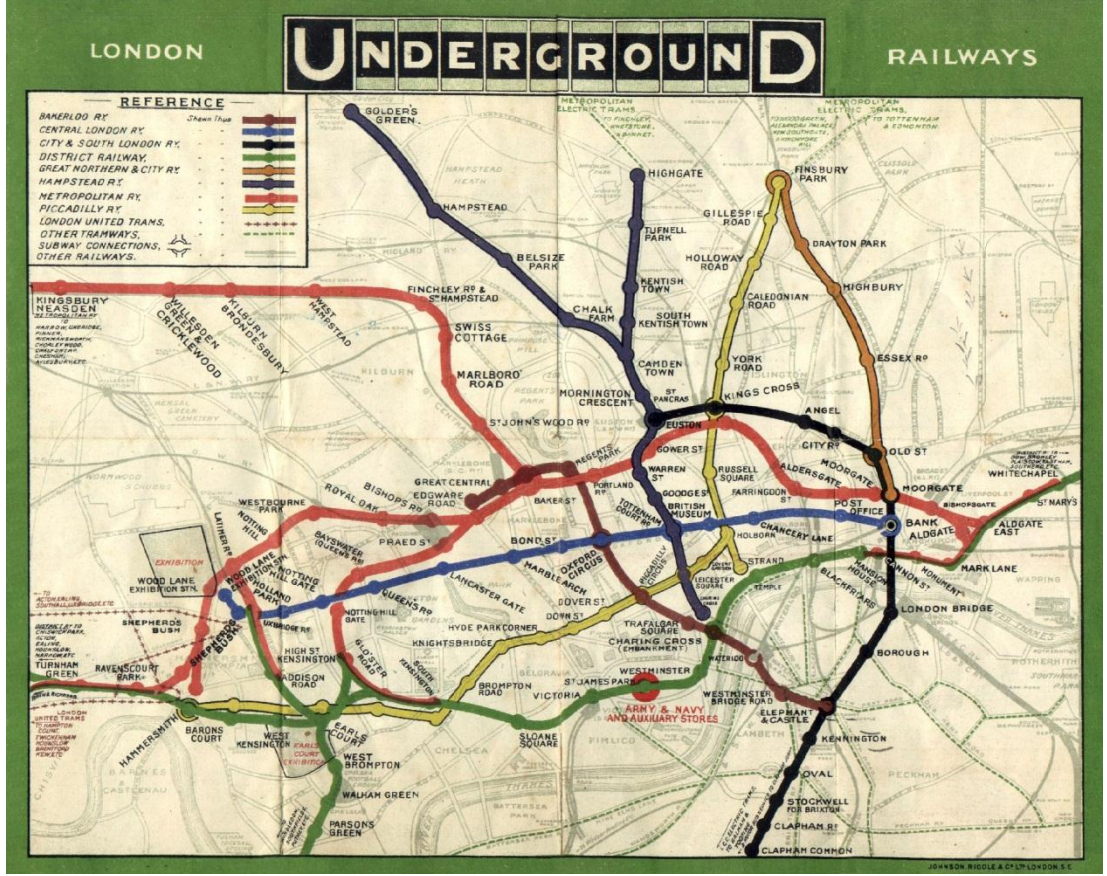
1996'da birçok tartışmadan sonra **Eurastar** hızlı tren garı, Waterloo istasyonundan King's Cross/St. Pancras istasyonuna taşınmıştır. Taşımanın amacı King's Cross/St. Pancras bölgesinde bir çekim alanı oluşturup, yenilemeyi (ya da kentsel dönüşümü) teşvik etmektir. Bu amaçla Argents St George" inisiyatifi oluşturulmuş ve kentsel yenileme/geliştirme projesi başlatılmıştır. Eurastar King's Cross/St. Pancras'a geleceğinden bu istasyonlar elden geçirilmiş, Londra metrosu King's Cross istasyonu bağlantılarını güçlendirmiş, demiryolu şirketi ise istasyona yeni platformlar eklemiştir [41].

King's Cross, şehirlerarası Eurostar hızlı treni, bölgesel banliyö trenleri, kent içi metro ve otobüs hattının kesişiminde Londra ulaşımının en önemli entegrasyon noktasıdır. Eurastar istasyonu 2007 yılında açılmıştır. Yoğun kent dokusun içinde kalan transfer merkezi çevresinde hafif sanayi ve kimi işlevsiz alanlarda bulunmaktadır. Alandaki yenileme projesini "Argents St George" inisiyatifi yönetmektedir [41].

Argents St George'un geliştiriciliğini üstlendiği King's Cross kentsel dönüşüm projesinde mülkiyet "London and Continental Railways Exel" şirketine aittir. "Allies ve Morrison Porphyrios Associates" proje master planını hazırlamıştır [42]. King's Cross projesinin vizyonu çeşitlilik ve uyum üzerinde kurulmuştur. Yüksek yoğunluklu, karma kullanımlı, doğaya saygılı yeni bir bağlam yaratmak projenin ana hedefleri olarak sıralanmaktadır (Şekil 3.17). 1999 da başlanan proje büyük ölçüde tamamlanmıştır [42].

Proje kent içinde yeni bir konut-ticaret kullanımlı yoğun bir alan daha oluşmasına neden olurken, çevresindeki dokuyu ve konut fiyatlarını da yükseltmiştir. Alanda yeteri kadar sosyal konut ya da kiralanabilir konut yaratılamamıştır. Alanın kent

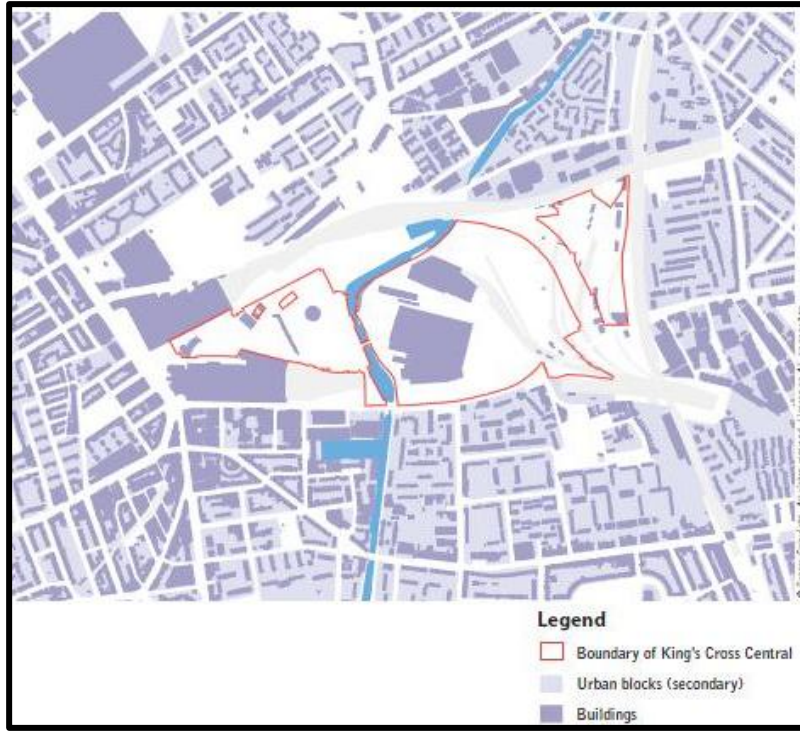
içindeki imajı iyileşmiş, açık-yeşil alan miktarı artmıştır. Proje arazi geliştirme yönüyle önce çıkmış kentsel yenileme soylulaşma projesine dönüşmüştür [43].



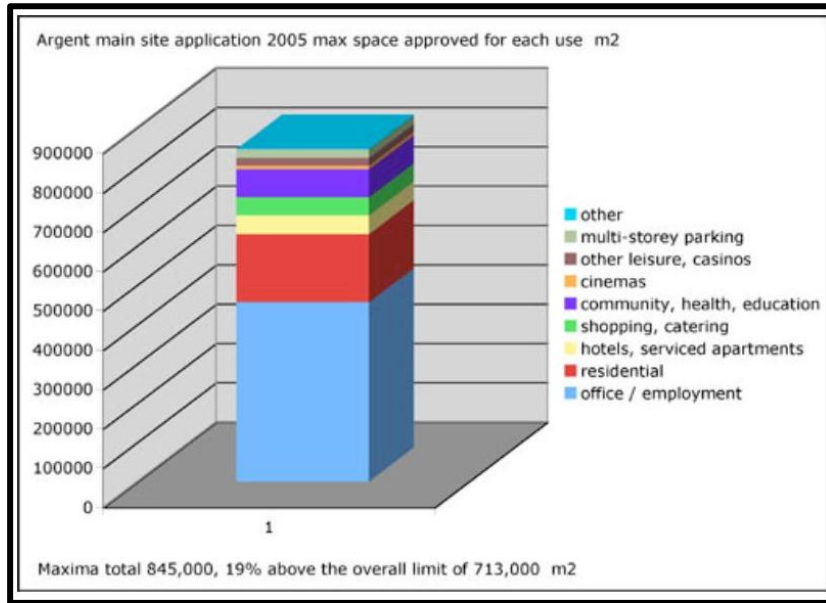
Şekil 3.14 : Victoria devrinde Londra raylı sistem ağı [44]



Şekil 3.15 : King's Cross St. Pancras kentsel gelişim projesi [42]



Şekil 3.16 : Kentsel doku içinde King's Cross St. Pancras kentsel gelişim alanı [42]



Şekil 3.17 : King's Cross kentsel gelişim projesi alan kullanımları [43]

3.5.3 Tiburtina Trasfer merkezi, Roma, İtalya - 2004

İtalya, özellikle 2.ci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ve sonrasında, dünyanın demiryolu tasarım alanında belki de en verimli ülkesidir. Floransa'daki Santa Maria Novella ve Roma'da bulunan Termini garları gibi mimarlık tarihinde önemsenen yapılar inşa etmeyi başarmıştır. Şimdilerde ise ülke yeni bir demiryolculuk atılımı ve onunla bağlantılı gar yapımı çabası içindedir [45].

İtalyan Devlet Demiryolları, hatlarını çağdaşlaştırmak için öteki Avrupa demiryolu şirketlerinden farklı bir yolda ilerlemiştir. Geliştirilen sistemin temeli, yalnızca yeni hızlı tren ağları inşa etmekle kalmamak ve mevcut hatlarla bütünleşik çalışacak bir düzen oluşturmak olarak tanımlanabilir [45].

Söz konusu yeni demiryolu atılımının önemli birleşenlerinden birini de yeni istasyon ve garların inşa edilmesi oluşturmaktadır. Bu amaçla İtalyan Devlet Demiryolları(RFI) dört ana gar olan Roma, Torino Floransa ve Napoli için ayrı ayrı davetli uluslararası yarışmalar açmıştır. Girişim, son yıllarda en ilginç ve bütünselliği bağlamında en iddialı demiryolu çağdaştırma etkinliklerinden biri sayılabilir. Projenin Roma ayağını oluşturan Tiburtina yarışmasının ABDR/Paulo Desideri kazanmıştır (Şekil 3.18)[45].

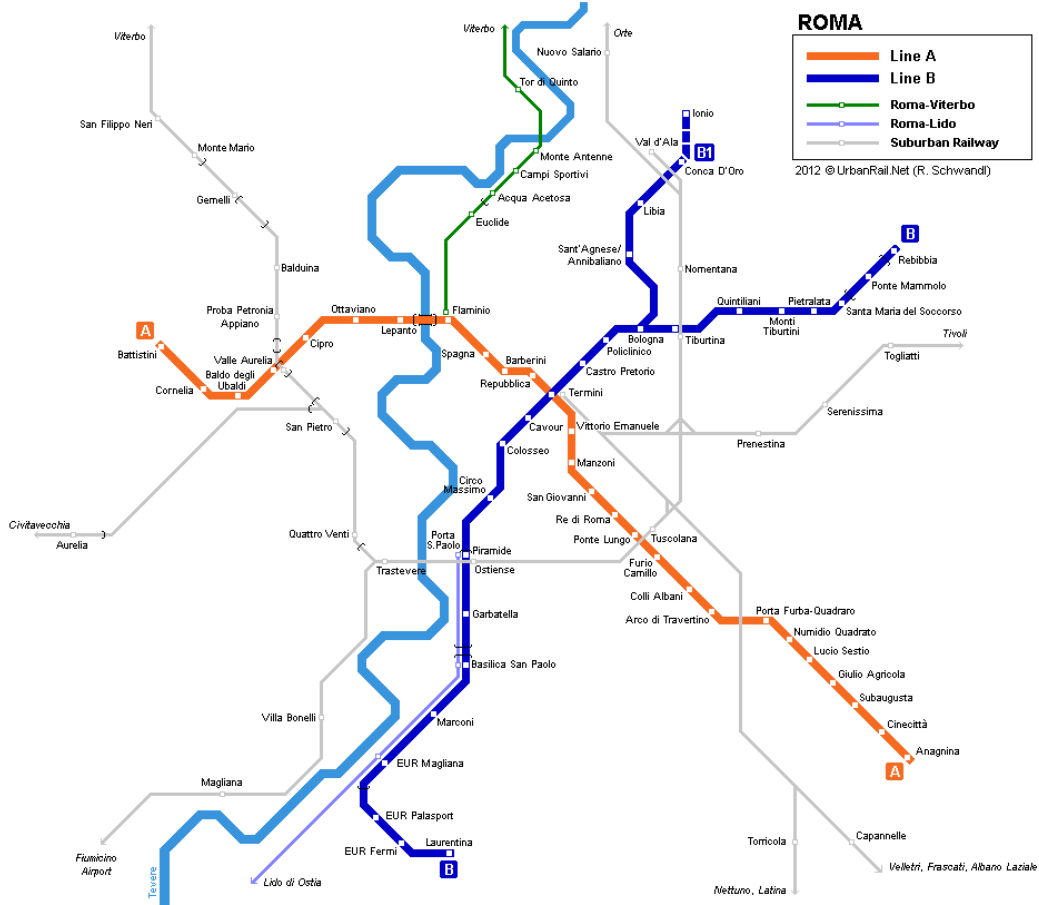


Şekil 3.18 : ABDR/Paulo Desideri’ni yarışmayı kazanan önerisi [45]

Roma tarihi kent merkezinde trafik sorununa çözüm getirmek amacıyla yapımı sürdürülen metro çalışmaları arkeolojik buluntular yüzünden yavaş ilerlemiştir. Roma Metro ağı A ve B olmak üzere 2 hatttan oluşmaktadır. İki hatlı sistem “X” biçimindedir ve merkezi istasyon olan Termini İstasyonu’nda kesişmektedir. İlk hat olan B güney hattı 1955 yılında Termini İstasyonu ile Laurentina arasında hizmete açılmıştır. B hattı 1990 yılında Termini’den kuzeyde Rebibbia’ya doğru uzatılmıştır (Şekil 3.19). Tiburtina İstasyonu’nda Roma metrosu B hattı ile kent dışından gelen hızlı tren hattı entegre olmaktadır. (Şekil 3.20) [46].

Yeni Tiburtina Garı tekil bir demir yolu tesisi olmak yerine, 92 hektarlık alan kaplayan bir kent planlama projesinin bir parçasını oluşturmaktadır. Dolayısıyla, Roma kent yönetimi ile İtalyan Devlet Demiryolları’nın ortak bir girişimi niteliğindedir. Yeni garın, eski demiryolu hattıyla ilişkisi kopan iki semti, Pietralata

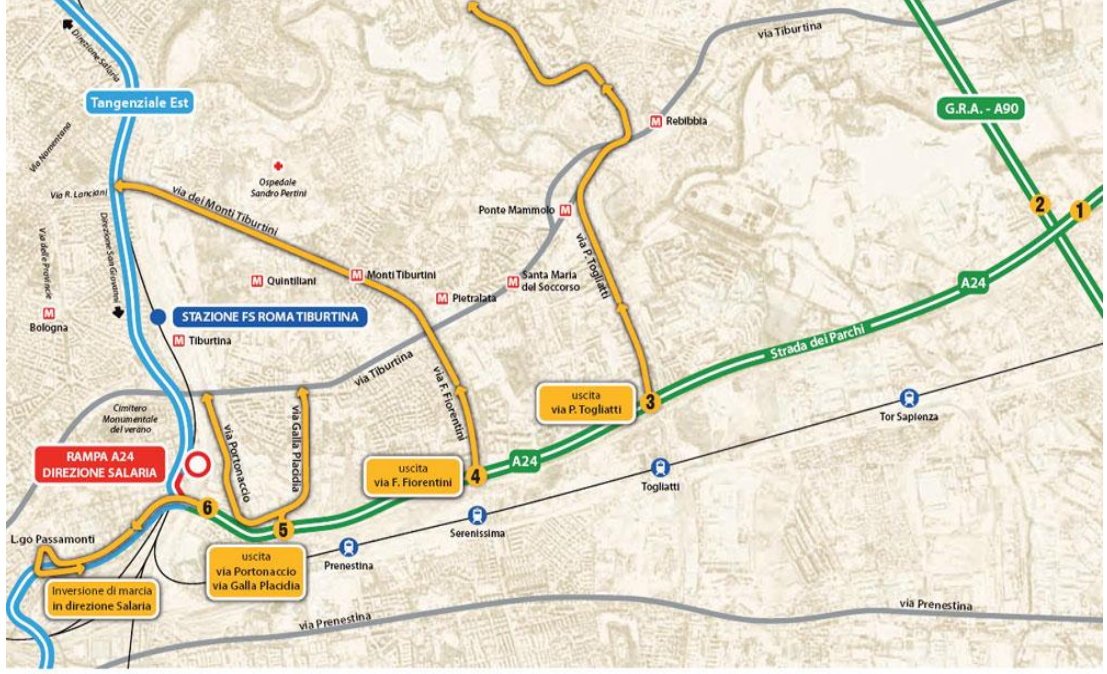
ile Nomentano'yu birleştirme işlevini de görmesi projenin hedeflerindendir. Bu amaçla yükseltilmiş camlı bir galeri olarak tasarlanmıştır. Onu aşan ve bulvar gibi çalışan bir eksen ile semtlerin birbirine bağlanması düşünülmüştür. Ana nüvesini garın oluşturduğu proje tamamlandığında, 540 bin metreküplük bir büro, ticaret ve konaklama hacmine sahip olacaktır. Buna ek olarak kültürel, toplumsal ve sportif amaçlı elemanlarla donatılmış 10 hektarlık bir yeşil alanı da içermektedir (Şekil 3.21) [45].



Şekil 3.19 : Roma raylı sistem ağı [46]

Roma'nın en büyük hızlı tren istasyonu olan Tiburtina transfer merkezinin, 2004'te başlanan planlama çalışmaları 2007'de istasyon inşaat işleri başlayana kadar sürmüş, istasyon arada bir de yangın atlattıktan sonra 28 Kasım 2011'de resmi olarak hizmete girmiştir. İstasyon alanının yanında bir de şehirlerarası ve uluslararası çalışan otobüs terminali bulunmaktadır (Şekil 3.21). Projenin yaya köprüsü işlevli olması Pietralata ile Nomentano arasındaki erişilebilirliği arttırıp bölgelerin kentle olan entegrasyonunu arttırmıştır. 2001-2004 yılları arasında Pietralata bölgesinde yerel yönetim öncülüğünde hazırlanan mastır plan doğrultusunda kentsel yenileme

çalışmaları yapılmıştır. Transfer merkezi projesi sürerken yapılan araştırmalarda, bu bölgelerde konut fiyatların arttığı fakat inşaat sürdüğü için artışların Roma genelinden daha düşük kaldığı tespit edilmiştir(Şekil 3.22) [47].

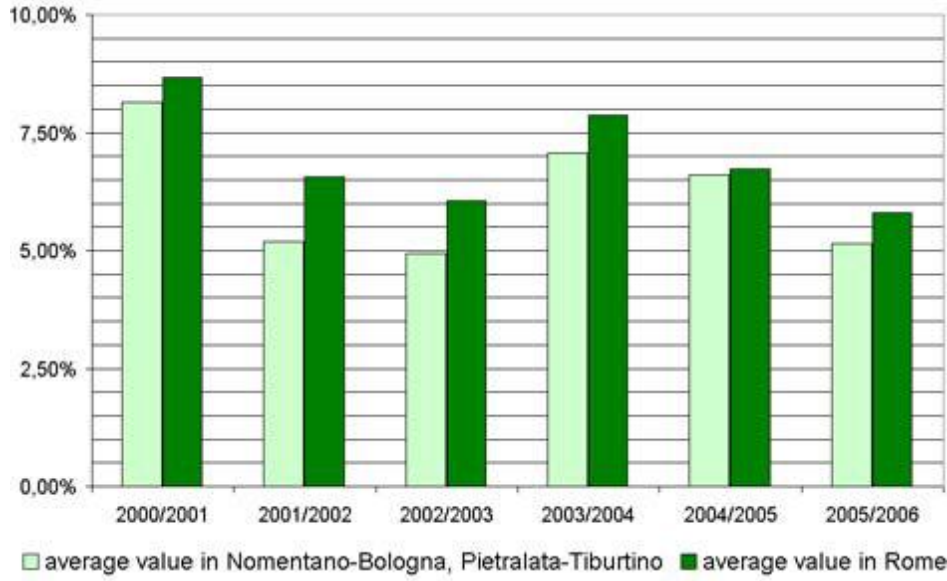


Şekil 3.20 : Tiburtina istasyonu entegrasyon haritası [48]



- | | | |
|---|---|--|
| 1 Nuova stazione Roma Tiburtina: galleria aerea e zone destinate ai servizi per i viaggiatori e i cittadini | 5 Nuova Circonvallazione Interna che collegherà la Batteria Nomentana allo svincolo della A24 | 11 Nuovo Parco Est |
| 2 Piazzale Ovest-Nomentano: piazza ipogea, area commerciale e nodo di scambio ferro/ferro e ferro/gomma | 6 Circonvallazione Nomentana: nuova viabilità locale alberata | 12 Nuovo Parco Ovest |
| 3 Piazzale Ovest-Nomentano: stazione autolinee extraurbane e capolinea bus urbani | 7 Svincolo di via dei Monti Tiburtini | 13 Sistemazione di Largo Camesena |
| 4 Piazzale Est-Pietralata: nuovo piazzale per interscambio ferro/gomma | 8 Raddoppio di via dei Monti di Pietralata | 14 Parcheggi |
| | 9 Ponti pedonali/ciclabili | 15 Adeguamento del collettore fognario |
| | 10 Pista ciclabile | 16 Ristrutturazione del deposito ATAC |

Şekil 3.21 : Tiburtina transfer merkezi genel planı [48]



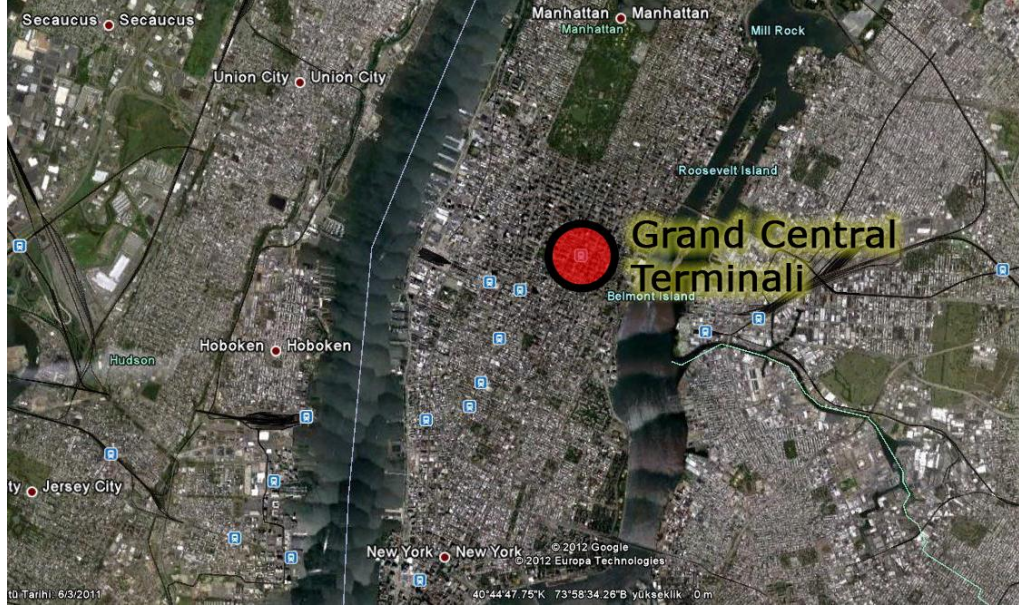
Şekil 3.22 : 2000-2004 arasında Roma geneli ile Pietralata ve Nomentano bölgesindeki konut fiyatlarında ki artış [47].

3.5.4 Grand Central Terminali, New York City, A.B.D. - 1913

Günümüz transfer merkezinin atasının eski dönemlerde tren istasyonu olduğu söylenebilir. New York City’de ki Grand Central Terminali bunlardan biridir. 1913 yılında eski Grand Central Terminali’nin yerini almıştır. Böylece eski terminalin kentin kuzey ucunda ki Midtown ticari bölgesinde olan konumuna yerleşmiştir (Şekil 3.23). Tüm ana girişleri ve bina güneye bakmaktadır. Bu kuzeyine birçok ticari blok dikildiğinde bir süre sonra ciddi bir sorun halini alacaktır. Bu sorun, sadece birkaç yıl önce, dar ama fonksiyonel bir yaya bağlantısı yapılmasıyla çözülmüştür [29].

Terminal binasının kurgusu, yapıldığı zamandaki orijinal kurgusuna göre oldukça büyük değişiklikler göstermiştir. Yapıldığında uzun yolculuklar için başlangıç ve bitiş noktası, hatta kıtalar arası yolculukların yapıldığı büyük yüklerin taşındığı bir terminaldir. Aynı zamanda New York’u kuzeyindeki banliyölerine bağlamaktadır. Bu gün ise çok az uzun yolculuk eden tren kalmışken her gün 500 kadar tren çok az bavulu olan ya da hiç olmayan insanları evlerinden taşımaktadır. Tamamen farklı müşteriler farklı amaçlar doğrultusunda aynı mekânı ve binayı kullanmaktadır. Yakın zamandaki restorasyon ve modernizasyon projelerinin ardından hala oldukça iyi çalışmaktadır [29].

Terminal binasının kurgusu, yapıldığı zamandaki orijinal kurgusuna göre oldukça büyük değişiklikler göstermiştir. Yapıldığında uzun yolculuklar için başlangıç ve bitiş noktası, hatta kıtalar arası yolculukların yapıldığı büyük yüklerin taşındığı bir



Şekil 3.23 : Grand Central Terminali, New York City [kişisel arşiv]

terminaldir. Aynı zamanda New York’u kuzeyindeki banliyölerine bağlamaktadır. Bu gün ise çok az uzun yolculuk eden tren kalmışken her gün 500 kadar tren çok az bavulu olan ya da hiç olmayan insanları evlerinden taşımaktadır. Tamamen farklı müşteriler farklı amaçlar doğrultusunda aynı mekânı ve binayı kullanmaktadır. Yakın zamandaki restorasyon ve modernizasyon projelerinin ardından hala oldukça iyi çalışmaktadır [29].

Terminal binası tren hacmi (toplam 67 hat 75 olması planlanıyor) hesaplanarak iki katlı ve altında metro istasyonu olacak şekilde yapılmıştır (Şekil 3.24). Orijinal transit metro hattı(1904) Park Avenue’den 42.ci Cadde’ye keskin bir dönüş yaparken, bu hat daha sonra Lexington ekspres hattına, yerel kuzey-güney doğrultulu hatlara ve 42.ci Cadde’nin altından geçen çoklu mekik hatlarına dönüştürülmüştür. Birbirine bağlı iki metro hattı hemen Terminalin altındadır (Şekil 3.25). Terminalin önünde kentsel ölçekte önemli bir tramvay kavşağı bulunmaktadır. Bu hatta şimdi otobüsler ve 42.ci Cadde’den geçen tramvay bulunmaktadır. Bir başka trolleybüs hattı Park Caddesi’nin altından geçerek terminale ulaşırken, bu gün kent için çalışan otobüsler terminali çevreleyen yollar boyunca çalışmaktadır. Yürüme mesafesinde durağı olanlar dışında hiç biri fiziksel olarak terminale servis vermemektedir [29].

Terminalin bir diğer karakteristik özelliği ise sadece yolcular tarafından değil etraftaki ofis binalarında çalışanları ve gezenler için bir kestirme olmasıdır. Günlük 500bin kişinin girip çıktığı terminal birçok gelir seviyesine hitap eden ticari birimlere

de ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 3.26). Devamlı gelişmesiyle özdeşleşmiş terminal, kentin doğu yakasıyla bağlantısını sağlayacak oldukça pahalı bir projeye Long Island tren yolu yolcularına da kapılarını açacaktır [29].



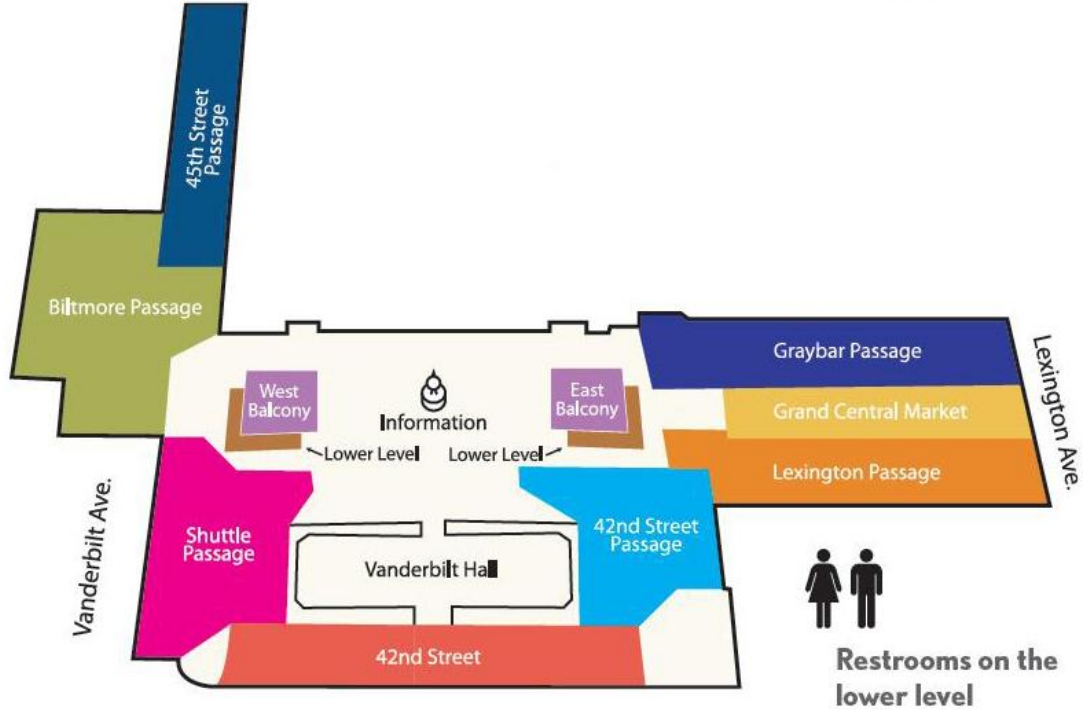
Şekil 3.24 : Grand Central Terminali katmanlı yapısı [29]



Şekil 3.25 : New York City metro ağında Grand Central Terminali [49]

Terminalin bir diğer karakteristik özelliği ise sadece yolcular tarafından değil etraftaki ofis binalarında çalışanları ve gezenler için bir kestirme olmasıdır. Günlük 500bin kişinin girip çıktığı terminal birçok gelir seviyesine hitap eden ticari birimlere de ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 3.26). Devamlı gelişmesiyle özdeşleşmiş terminal,

kentin doğu yakasıyla bağlantısını sağlayacak oldukça pahalı bir projeye Long Island tren yolu yolcularına da kapılarını açacaktır [29].



Şekil 3.26 : Grand Central Terminali içindeki fonksiyon alanları [50]

3.5.5 Frankfurt Havaalanı, Hessen, Almanya – 1972

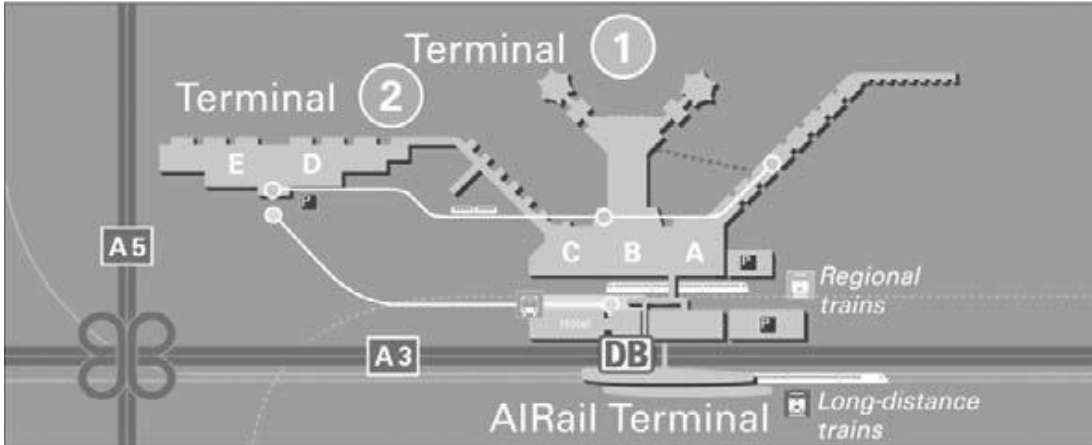
Havaalanları her modern ekonominin ulaşım altyapısının önemli bir parçasıdır. Şehirler uluslararası ölçeğe ulaşırken buna uygun bilgi, insan, mal ulaşımı altyapılarını da geliştirmek zorundadır. Modern global sistemle entegrasyon aynı zamanda iş ya da eğlence vb. için yapılan ve sayıları günbegün artan uzun yolculukları da beraberinde getirmektedir. Bu da havaalanlarının sadece uluslararası ya da kıtalar arası bir rol üstlenmesini değil aynı zamanda transfer merkezi olarak da önemini ortaya koymaktadır. Dünya genelinde havayolu trafiği devamlı büyümüş ve bu eğilim hala devam etmektedir [51].

Havaalanları her zaman birer transfer merkezi olmuşlardır. Hava alanları, hava yolu yolcularıyla farklı kara bağlantıları yolcularının türler arası transfer yaptığı işlev alanlarıdır [29]. Bunların en önemlilerinden biri olan Frankfurt Havaalanı, Almanya’da ki en büyük kıtalar arası havaalanı ve Avrupa’nın en fazla yolcu taşıyan 2.ci havaalanıdır. Her ne kadar Avrupa’nın global metropolleri Londra ve Paris’te daha fazla havaalanı olsa da (Frankfurt’ta bir tane) Avrupa’nın kalbinde, Almanya ve Rhine-Main-Neckar bölgesinde konulanmış Frankfurt Havaalanı(FRA), ulaşım

ağında merkezi bir transfer noktasıdır(Şekil 3.27). Frankfurter Kreuz otobanı kavşağında, uluslararası ve bölgesel çalışan geniş bir raylı sistem ağının bulunduğu Frankfurt Havaalanı, bu özellikleriyle hava yolu, raylı sistem ve karayolu arasında optimum bir bağlantı önermektedir (Şekil 3.28) [51,52].



Şekil 3.27 : Frankfurt Havaalanı'nı konumu [kişisel arşiv]



Şekil 3.28 : Frankfurt Havaalanı'nı şematik planı [34]

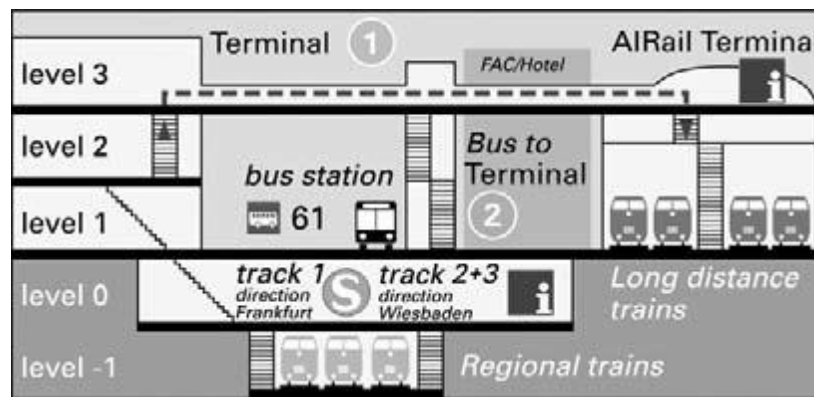
Gelişimi :

- 1924: Fraport Şirketinin¹³ öncüsü “Südwestdeutsche Luftverkehrs Şirketi”nin kurulmuştur (bugünkü VAG, FAG, ve günümüz Fraport AG öncüsü).
- 1936: “Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main”da (bugünkü adıyla Frankfurt Havaalanı) sivil uçuşlar başlamıştır.

¹³ Frankfurt Havaalanını işleten şirket Fraport AG'dir. Bu şirket yarı kamusal yarı özel bir oluşumdur. 1954'te daha önce VAG olan ismi “Flughafen Frankfurt/Main AG” (FAG) olarak değiştirilmiştir [52].

- 1945: Amerika'nın kullandığı "Rhein-Ana Hava Üssü" inşa edilmiştir.
- 1949: Paralel pist sistemi tamamlanmıştır.
- 1972: Terminal 1 bağlantılı tren istasyonu açılmıştır.
- 1984: Batı 18 pisti açılmıştır
- 1994: Terminal 2 ve "Sky Line" sistemi devreye girmiştir.
- 1997: Güney kargo bölgesi ve D limanının hizmete girmiştir.
- 1999: uzun mesafeli hizmet veren tren istasyonunun açılmıştır.
- 2002: Yeni Frankfurt Havaalanı-Cologne hızlı tren hattının tamamlanmıştır.
- 2005: Amerikan Üssü kapanmıştır.
- 2009: Havaalanı genişleme programı uygulamaya başlanmıştır (hala devam etmektedir) [52].

Frankfurt Havaalanı Almanya'nın en yoğun ticari havaalanıdır. 21 kilometrelik bir alana yayılan havaalanı, yaşayan bir şehir gibidir. Kullanıcılarına eğlence, alışveriş, konferans, konaklama, ofis ve daha birçok farklı hizmet sunmaktadır. Yaklaşık 71.000 kişinin çalıştığı havaalanı, Almanya içinde bir mekânda en fazla istihdam yaratan bir yerdir. Günlük 170'den fazla uzun mesafeli trenin Almanya ve çevre ülkelere dağıldığı Havaalanı tren istasyonu AIRail Terminali, otobüs terminali ve bölgesel tren terminalini de barındıran çok katmanlı bir yapıdadır (Şekil 3.29) [52].



Şekil 3.29 : Transfer istasyonunun kesiti [34].

Küçük bir havaalanı olarak yüzyıl başında hizmete giren Frankfurt Havaalanı ikinci dünya savaşı sonrası Amerikan üssü olunca, uluslararası ticarete yer edinmeye başlamıştır. Almanya'nın doğu-batı olarak ikiye ayrılması da Frankfurt'un konumunu güçlendirmiştir. Oldukça yoğun bir sanayi alanının merkezinde yer alan

havaalanı Lufthansa'nın ana merkezi olmasıyla çevresinde ki diğer uluslararası ve bölgesel havaalanına göre öne çıkarmıştır. Kamu-özel sektör yapısı zamanla liberalleşme ve Avrupa Birliği kanunlarıyla özel sektöre kaymaktadır. Almanya'nın birleşmesiyle Amerika'nın ülkeyi terk etmesi havaalanının pistlerini daha da arttırmak için bir imkân daha bulmuştur. Önce Almanya içinde hava yolu trafiğinde her alanda açık ara bir numaralı konuma gelen havaalanı, alanın işleticisi Fraport AG'nin globalleşme ve sınırların zayıflamasını fırsat bilmesiyle uluslararası bir yapıya bürünmüştür. 90 yıl önce ülkesel bir kesişim noktası olan havaalanı artık global bir çekim noktasıdır ve bölgesini de sanayi sonrası dönemde ayakta tutan önemli bir yaşam merkezidir. Şirketin Dünya'nın birçok yerinde işlettiği havaalanları bulunmaktadır [51].

Yıllık 54 milyon yolcuya ev sahipliği yapan ve 2020 hedefi 80 milyon yolcu olan Avrupa'nın ana transfer üssü etrafı ormanla sarılı olduğu için kentleşmeye etkileri sınırlı kalsa da bu büyük akımın getirdiği etkiyle kendisi büyük bir ticaret, iş kentine gibi dönüşmüş dev bir organizmadır. Havaalanı, bölgesel ve uluslararası kargo şirketlerinin ana transfer noktası ve deposu ve merkezidir. Kargo taşımacılığında Avrupa'nın bir numarasıdır. Kendisi bir kentsel bölge olacak kadar büyük olan alan, yarattığı büyük istihdamla da kent ve Hessen Eyaleti ekonomisinde vazgeçilmez bir parçadır [51].

3.5.6 Sagrera Alta Velocitat –Barselona, İspanya - 2003

Son yirmi yıldır Barselona, kentsel ve altyapısal yoğun bir dönüşüm süreci yaşamıştır. Süreç kapsamı, mimari kalitesi, sosyal ve ekonomik sonuçlarıyla uluslararası alanda da kabul görmüştür. Yerel yönetim ve özel sektör arasında işbirliği ile yürütülerek gerçekleştirilen süreciyle örnek oluşturmuştur [53].

Barselona, 20 yıldır devam eden dönüşüm sürecine devam ederken kendisini Kuzey Batı Akdeniz'in gelişme potansiyeli en yüksek ekonomik merkezi olarak görmektedir. Ek olarak, kurumlar Barselona'yı bilgi toplumu parametrelerine doğrultusunda yeni ekonomik aktivitelerin gelişmesinde öncü olarak konumlamaktadır. Barselona geleceğini inşa etmek için büyük projelerle dönüşümüne devam etmektedir (Şekil 3.30) [53].

Hızlı tren¹⁴ ağında yer alması, Barselona'yı uluslararası ekonomik aktivite merkezi olarak öne çıkartacak projelerdendir. Bu doğrultuda, Barselona ve Madrid, Seville, Malaga ve Valladolid arasında 2008'den beri çalışmakta olan hızlı trenin, Barselona'dan Fransa sınırına doğru olan uzantısı inşa aşamasındadır. Bu demiryolu ağı Avrupa Birliği fonları tarafından, İspanya'yı birleştirici rolü ve ekonomik büyümeye katkıda bulunacağı için desteklemektedir. Hızlı tren Barselona ile güney batı Avrupa kentleri arasındaki mesafeyi 4 saatin altına; Girona, Lleida ve Tarragona gibi şehirlerle yolculuk süresini ise 45 dakikanın altına düşürecektir (Şekil 3.31). Makul fiyatlarla iş, gezi ya da alışveriş amaçlı yolculuklar ve ev-iş arası hızlı ve efektif bir ulaşım seçeneği olması planlanmaktadır [54].



Şekil 3.30 : Barselona'da ki büyük kentsel projelerden bazıları [54].



Şekil 3.31 : Avrupa hızlı tren ağında Barselona'ya ulaşım süresi [54].

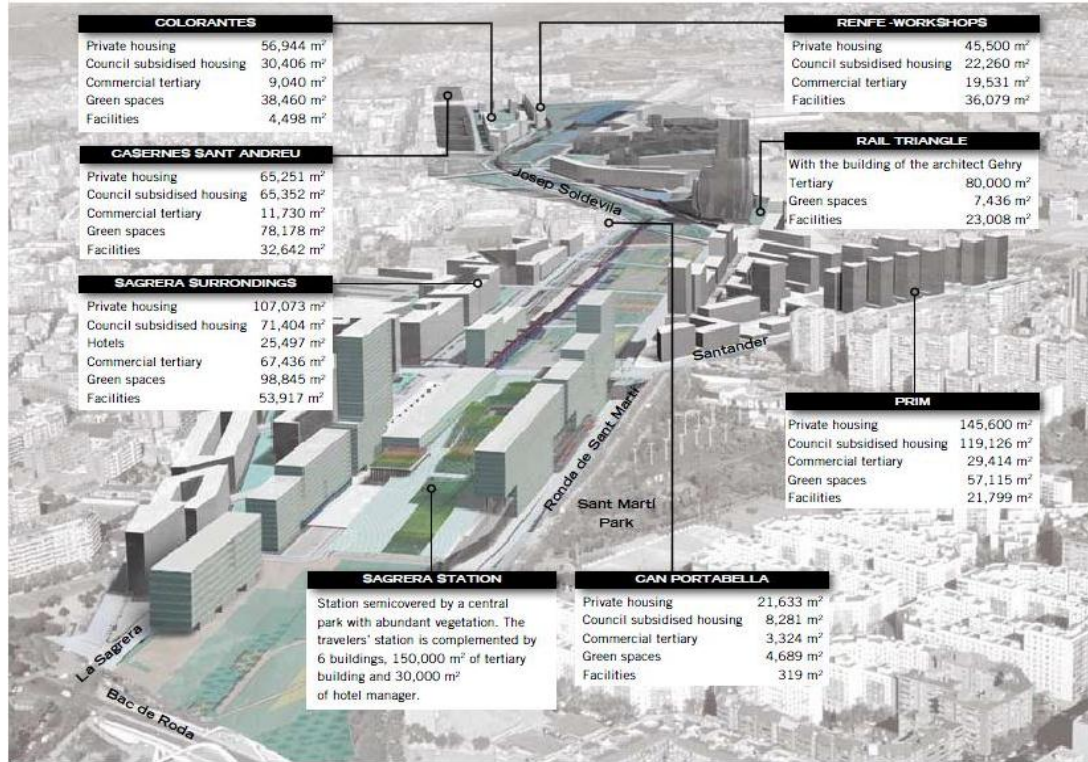
¹⁴ “Alta velocidad” hızlı tren demektir. İspanyol hızlı tren şirketi de adını buradan alır. Şirketin adı “Alta Velocidad Española” kısaca AVE’dir.

Barselona, bu amaçları göz önünde tutarak, bir çok kentsel inisiyatif oluşturmıştır. Bu inisiyatifler 6 milyon metre karelik kentsel alanda doğrudan etkilidir [53]. Bu oluşumlardan biri olan kamusal şirket “Barcelona Sagrera Alta Velocitat” 27 Haziran 2003’te Geliştirme Bakanlığı, Katalonya Yönetimi ve Barselona Belediyesi arasında bir anlaşmayla kurulmuştur. Böylece Barselona’yı hızlı tren ağına dâhil etmek için gerekli adımlardan biri atılmıştır [54].

Şirket 3 ana amaçla kurulmuştur bunlar:

- Yeni demiryolu ve toplu taşıma sisteminin yapımını koordine etmek.
- Sagrera, Sant Andreu ve Sant Martí için kentsel dönüşüm projeleri hazırlamak ve projeleri yönetmek.
- Projelendirme ve uygulama işlerinin müşavirlik işlerini yapmak [54].

Şirket, bu amaçlar doğrultusunda, kuzeyden gelen demiryolu trafiğini düzenlemek ve Barselona’yı Madrid ve Avrupa’ya bağlayacak hızlı tren için yeni bir istasyon yapmak amacıyla La Sagrera - Sant Andreu planını oluşturulmuştur (Şekil 3.32). Planın bir diğer amacıysa yeni demiryolu kompleksini saran Sagrera, Sant Andreu, Clot, Bon Pastor ve Verneda mahallelerini yenilemektir. Bu alanlar toplamda 230 hektarı bulmaktadır [54].



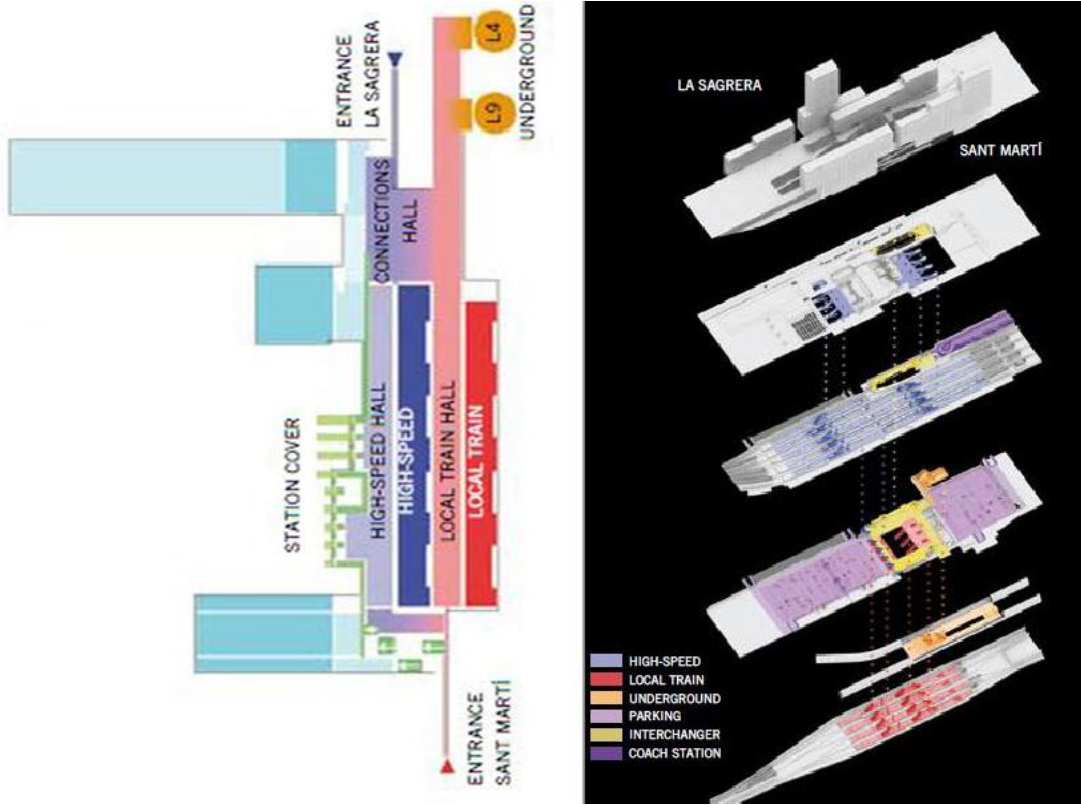
Şekil 3.32 : Bölgenin kentsel yenileme ve gelişim planı [54].

Hızlı trenin kentte iki istasyonu olması planlanmaktadır. Biri kentin güneyinde ki Sants İstasyonu diğeri kuzeyinde ki Sagrera istasyonudur. İki istasyon arasındaki hat 5.6 km'lik bir tünelle geçilecektir (Şekil 3.33). Sants İstasyonu hali hazırda işlerliktedir. Kuzeyden gelecek uluslararası trenlerin Barselona'daki terminali olacaktır [54]. Sagrera istasyonu tamamlandığında bölgesel ve yerel hatların bir araya geldiği, orta ve uzun mesafeli hızlı trenin servis verdiği bir transfer merkezi olacak, şehrin toplu taşıma sistemine ise metro, belediye otobüsleri ve taksilerle entegre olacaktır. İstasyon alanında ayrıca şehirlerarası bir otobüs terminali, dükkanlar ve yolcular için çeşitli donatılar bulunacaktır. İstasyon ofis ve kimi donatıları içerecek üç katmanlı bir yapıya sahip olacaktır (Şekil 3.34) [53].



Şekil 3.33 : Barselona merkezinde hızlı tren istasyonları ve bağlantı tüneli [54].

Şu anda ray hatlarıyla birlikte 38 hektarlık alanı kaplayan proje, Avrupa'nın en büyük yeraltı demiryolu altyapısı olacaktır. Proje öncelikle mevcut durumda ray hatlarıyla birbirinden ayrılmış mahalleleri entegre edecektir. Daha sonra bu transfer merkezi etrafındaki 164 hektarlık alanın büyük bir dönüşüm yaşaması planlanmaktadır. Kazanılacak 1.25 milyon metre karelik alan 24 bin kişilik özel ve sosyal konut bölgesi yaratacaktır. Yeni iş alanları, ofisler, dükkânlar ve oteller yaklaşık 30 bin kişilik bir istihdam sağlayacaktır. Dahası alan 48 hektarlık dev bir kentsel park ve donatı alanına sahip olacaktır. Projenin inşası ve kentsel dönüşüm projeleri çalışmaları 2007'de başlamış ve hala devam etmektedir (Şekil 3.35) [54].



Şekil 3.34 : Sagrera istasyonu [54].



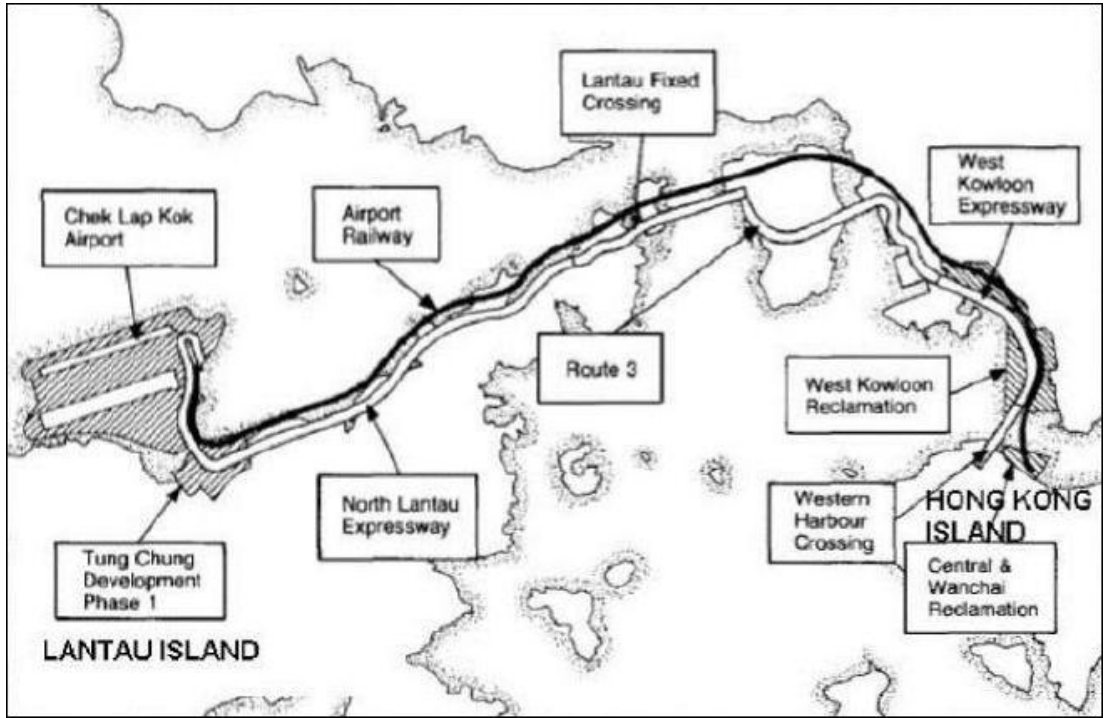
Şekil 3.35 : Proje alanından bir görünüm, 2012 [55]

3.5.7 Kowloon Station, Hong Kong - 1993

Bir ada yerleşimi olan 6,7 milyon nüfuslu Hong Kong, çok küçük bir alana yayılmasına karşın, dünyanın en yoğun yerleşim yerlerindendir. Savaş sonrası dönemde kent peyzajı dağların eteğindeki gökdelen ormanı olarak tanımlanabilir. Gökdelenler yüksek yoğunluk ve minimum alan ihtiyacıyla kentin genel yapı stokunu oluşturmaktadır [56].

Metropol, 30 yıldan uzun bir süredir, merkezi iş alanı olarak konumunu korumak için yoğun yaya akımını koordine etmek, kısıtlı alanı verimli kullanan projeler üretmek zorundadır. 90'ların sonuna gelindiğinde Hong Kong'da biri "Tsing Ma Köprüsü"

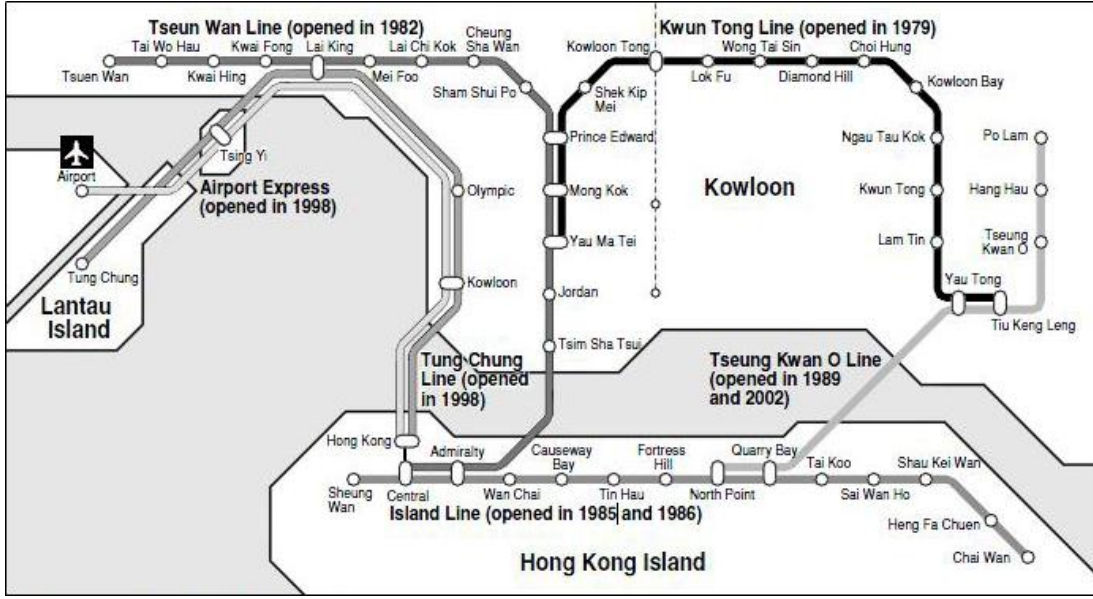
olan birçok büyük ulaşım alt yapı projesi yürütülmektedir. Lantau adasındaki Chek Lap Kok Havaalanı ve Kowloon transfer merkezi bu projelerin en önemli ve birbiriyle doğrudan ilişkili ikilisidir. Uluslararası havaalanının merkezden uzak bir yere taşınması kentin hızlı ulaşım koridorlarını yeniden şekillendirecek ve hatta uzun dönemde kent merkezini de etkileyecektir (Şekil 3.36) [56]. Havaalanına iki MTR (Mass Transit Railway) hattı ve bir de otoyol bağlanacaktır. MTR hatlarından biri 31.1km’lik “Tung Chung” hattı, diğeri ise 34.8km’lik “Airport Express” hattıdır (Şekil 3.37) [57].



Şekil 3.36 : Havaalanı bağlantılı projeler [57]

Birbiriyle yan yana giden iki MTR hattı birbirinden farklı platformlarda hareket eder ve farklı istasyonlarda durmaktadır. 1998’de açılan Airport Express’in, Hong Kong, Kowloon, Tsing Yi ve Chek Lap Kok adlı 4 istasyonu vardır [57]. 2005 Aralık’ında açılan “AsiaWorld Expo” beşinci istasyon olmuştur. Bunlardan biri olan Kowloon transfer istasyonu, Kowloon ’un güney doğusunda Kowloon merkezi iş alanına yönelmiş bir konumdadır (Şekil 3.38). Yeni hat üzerindeki en büyük istasyon olan Kowloon, deniz kıyındaki 334 hektarlık dev bir kentsel gelişim alandaki 13,5 hektarlık kilit projedir (Şekil 3.39) [56].

MTR bağlantılı Kowloon projesi, kentsel fonksiyonların nasıl tabakalaşabileceğinin evrimini gösteren en başarılı projelerdendir. Ana fikri araç ve yaya akımını tamamen ayırmak olan proje aynı zamanda hareketli ve sabit aktivite kullanımlarını da



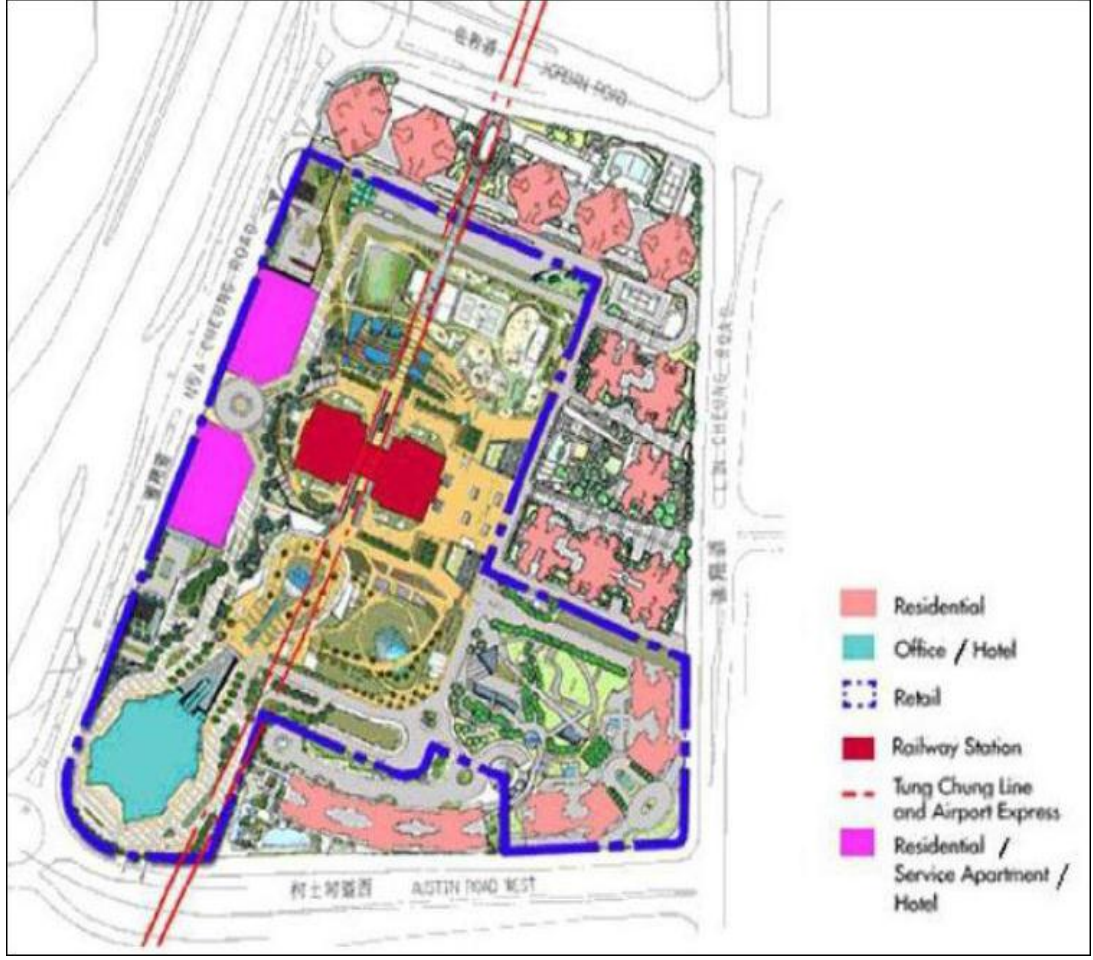
Şekil 3.37 : Hong Kong MTR ağı, 2012 [56].



Şekil 3.38 : Kowloon istasyon alanı [58].

birbirinden net bir şekilde ayırmaktadır (Şekil 3.40). Bu konseptle alana yerden 18 metre yüksekteki yaya köprüsü ve istasyon binaları inşa edilmiştir. Statik mekânlara (konut, ofis, otel) yaya köprüsüyle erişilebilirken aktif mekânlara (ulaşım, ticaret) yay platformunun altından erişilebilmektedir. İstasyon binasının büyük tavan açıklığı masif yapının kullanım alanlarının doğal ışık almasını için tasarlanmıştır. Bu inorganik kamusal kullanım alanları transfer merkezi içinde dolaşım açısından oldukça önemli bir rol üstlenmektedir. Metro hattı üzerindeki boşluk platformlardaki trafiğin görülebilmesini sağlayan bir aks oluşturmuştur (Şekil 3.41) [56].

3 katlı istasyon (iki yer altı bir yol seviyesinde) birçok ulaşım aracın kesişim noktasıdır. Yaya ağları, dükkanlar ve açık alanlar içeren ilk iki katı yaya köprüleriyle



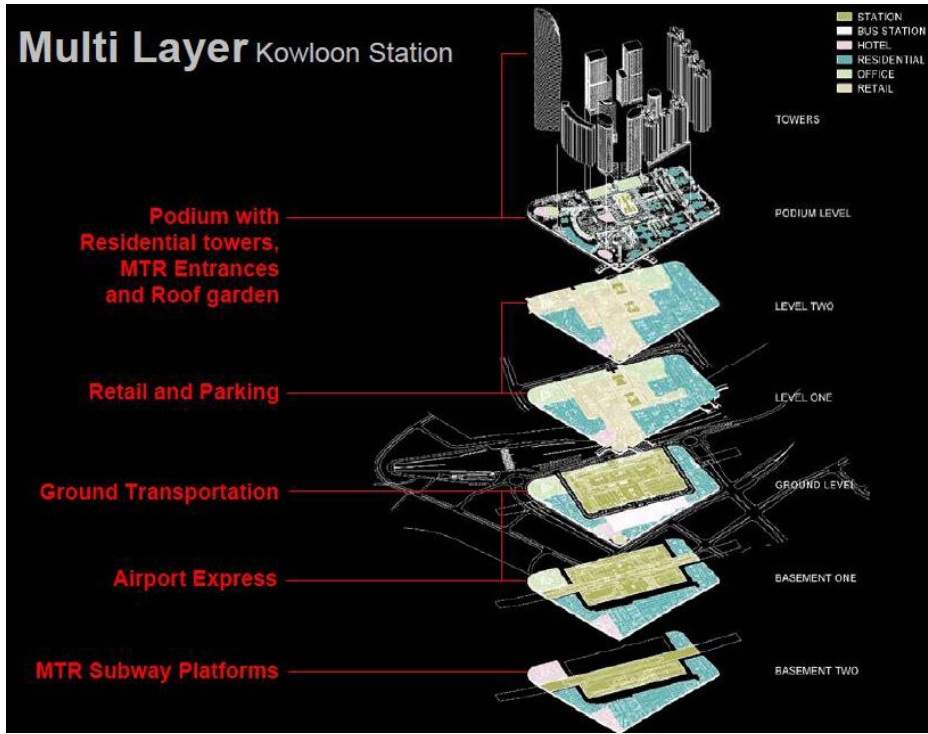
Şekil 3.39 : Kowloon İstasyonu mastır planı [57].

istasyonu saran binalara bağlanmaktadır. Bağlantı platformları geniş, yaşayan, Körfez manzaralı olan peyzajlardır. Merkezde ki istasyonun çevresine birçok ofis ve otel binası yapılmıştır. Ortalama 50 katlı olan bu 22 blokluk konut alanı ise ana çekirdeği aksı sarmaktadır [56].

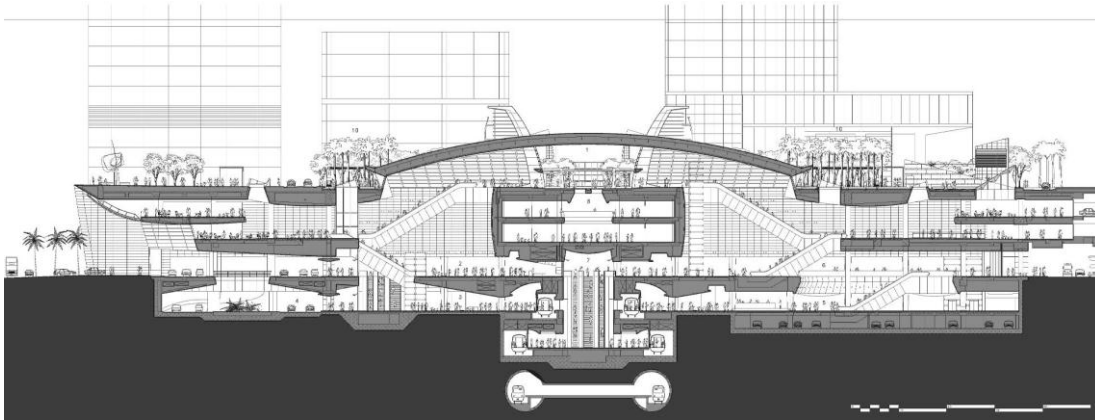
Diğer binalardan çok daha yüksek olan ana gökdelen kentsel bir işaret noktası olacak kadar önemlidir [56]. 1994’te yapımına başlanan dev altyapı projesi 2008 yılında tamamlanmıştır (Şekil 3.42) [58].

Proje, dev bir metropoliten strüktür ve karma kullanımlı dokusuyla kentte raylı sistem kullanımını arttırmıştır. Kentsel entegrasyonda önemli rolü olan Kowloon transfer merkezi projesi (ya da arazi geliştirme projesi) ekonomik, sosyal ve ekolojik açıdan da değerli bir mimari¹⁵ projedir [56].

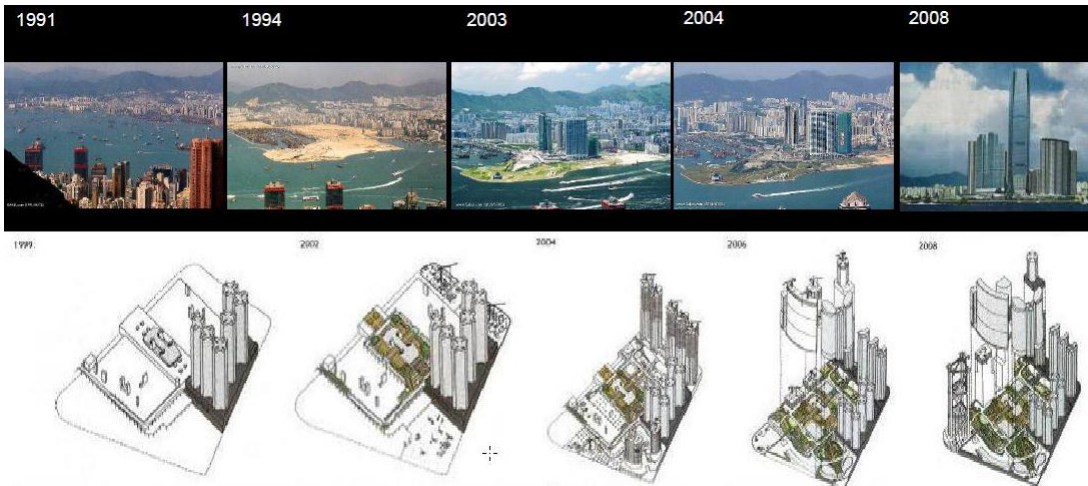
¹⁵ Terry Farrel Limited Şirketi Projenin tasarımını üstlenmiştir. Şirket Avrupa ve Asya’da birçok transfer merkezi projesi üretmiş olup Yenikapı yarışmasına da katılım göstermiştir.



Şekil 3.40 : Kowloon istasyonu katmanlı yapısı [58].



Şekil 3.41 : Kowloon istasyonu kesiti [58].



Şekil 3.42 : Kowloon projesi inşa süreci [58].

3.6 Bölüm değerlendirmesi

Tezin bu bölümünde kent içi ulaşımında entegrasyon ve aktarma/transfer merkezi kavramı üzerinde durulmuştur. Transfer merkezlerinin tarihsel süreçte neden, nasıl ortaya çıktıkları, kent içindeki konumları, kent mekânını nasıl etkiledikleri ve nasıl evrildikleri tartışılmıştır.

Günümüz kentlerinde sürdürülebilirlik kaçınılmaz bir olgu olarak karşımızdadır. Sürdürülebilir bir ulaşım, toplu taşıma sistemi için ise entegrasyon önemli bir bileşendir. Ülkesel planlarından başlanarak alt ölçekteki çalışmalara kadar entegrasyon her ölçekte ana hedeflerdendir. Entegrasyon; “hat ve zaman”, “ücret ve bilet”, “fiziki düzenlemeler” ve “yönetim” bazında dört ana başlık altında toplanmaktadır. Bu dört bileşenin optimum olduğu ulaşım sisteminde entegrasyon sağlanmış demektir. Entegrasyonun sağlanması; zamanın etkin kullanıldığı, çevre kirliliğinin azaldığı, maddi giderlerin düşürüldüğü, daha etkin bir toplu taşıma ve ulaşım sistemi olan daha yaşanılabilir kentler için gereklidir.

Entegrasyonun kent mekânındaki fiziki birleşeni olan transfer merkezleri yüzyıllar boyunca çeşitli türler arası aktarmanın yapıldığı düğüm noktalarıdır. İlk transfer merkezi sayılabilecek olan kale kapısı, zamanla teknolojinin gelişmesi ve kent mekânının yayılmasıyla, bu işlevlerini büyük ana tren garlarına kaptırmıştır. Daha sonra gelişen farklı ulaşım türleri transfer merkezlerinin yapımını ya da oluşmasını kaçınılmaz kılmıştır. Özel araçla yarışabilmek için toplu taşıma da entegrasyonu sağlamak ve böylece çekiciliği arttırmak transfer merkezi yapımını kent yönetimlerinin gündeminde önemli bir konuma getirmiştir. Ancak asıl büyük atılım 1990’larda dünyayı saran neo-liberal politikalar doğrultusundaki küreselleşme ve onun kent mekânına etkileriyle olmuştur. Avrupa Birliği, entegrasyonu arttırmak için Eurarail ve benzeri hızlı tren projeleriyle transfer merkezlerinin yapılmasına öncülük etmiştir. Havaalanları ise, kentle bölgeyi entegre eden dev altyapılar olarak, küreselleşen dünya da marka kentlerin dış dünyaya açılan kapıları olarak transfer merkezi kavramına yeni bir boyut getirmiştir.

Transfer merkezi kavramı ve zaman içinde gelişimi incelendikten sonra, transfer merkezlerinin yer seçimi ve planlama özelliklerine değinilmiştir. Transfer merkezleri planlı olarak bir yere konumlandırılabilirdiği gibi bir yer de zaman içinde konumu nedeniyle transfer merkezi olabilmektedir. Konumu belirlenirken mevcut ulaşım

olanakları, arazi kullanım kararları, çekim merkezleri, makro ve mikro ölçekte ulaşım yatırımları ve ulaşım sistemlerinin entegrasyonu göz önünde bulundurulmalıdır. Yolcuların gideceği yerlere daha hızlı ve kolay ulaşmaları ve aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine kolay geçişlerini sağlamak transfer merkezlerini planlanması, konumlandırılması ve uygulanması açılarından gereklidir.

Transfer merkezi kavramı çeşitli boyutlarıyla incelendikten sonra Dünya üzerinde öne çıkan transfer merkezlerinden bazılarına değinilmiştir. Farklı ülkelerden farklı bağlamlarda oluşmuş örneklere yer verilmiştir. Böylece transfer merkezlerinin dünya genelinde nasıl bir gelişme ve dönüşüm yasadığının da görülebilmesi hedeflenmiştir. Tezin bu bölümünde üzerinde durulmuş olan transfer merkezleri şunlardır:

- Euralille, Lille -1995
- King's Cross, Londra – 1996
- Tibutuna, Roma – 2004
- Grand Central Terminal, New York City –1913
- Frankfurt Havaalanı, Frankfurt –1972
- Sagrera Alta Velocitat, Barcelona - 2003 (yapımı sürüyor)
- Kowloon, Hong Kong - 1993

Lille şehrinde kesişen Londra, Paris, Brüksel arasındaki Avrupa hızlı tren ağı Euralille adlı projeyi gündeme getirmiştir. Proje ile kent bölgesel anlamda bir transfer merkezi konumuna yükselmiştir. Euralille projesi ile, ana istasyonu etrafındaki kentler arasındaki boşluk transfer merkeziyle dolmuş metropol alan içindeki kentsel dokuların entegrasyonu artmıştır. Euralille'den sonra Lille Avrupa kentsel ağında çok önemli bir konuma yükselmiş, bu yatırımın gelmesiyle erişilebilirliğin arttığı kent birçok yatırımı da kendine çekmiştir.

19.uncu yüzyıl tren garlarının en önemlilerinden olan King's Cross, Victoria devrinde raylı sistemler ağında bir kesişim noktası olarak her türlü metanın kente giriş çıkış, kent içi dağılış noktasıdır. 1996'da Eurostar hızlı treninin Londra istasyonu olması aynı zamanda bölgeyi bir çekim merkezi yapma planlarıyla eşgüdüm içinde yürütülmüştür. King's Cross, şehirlerarası Eurostar hızlı treni, bölgesel banliyö trenleri, kent içi metro ve otobüs hattının kesişimin de Londra ulaşımının en önemli entegrasyon noktasıdır. Proje kent içinde yeni bir konut-ticaret

kullanımlı yoğun bir alan daha oluşmasına neden olurken, çevresindeki dokuyu ve konut fiyatlarını da yükseltmiştir. Alanın kent içindeki imajı iyileşmiş, açık-yeşil alan miktarı artmıştır. Sonuçta proje arazi geliştirme yönüyle önce çıkmış kentsel yenileme soylulaşma projesine dönüşmüştür.

İtalyan Devlet Demiryolları Avrupa hızlı raylı sistem ağına entegre olmak için yalnızca yeni hızlı tren ağları inşa etmekle kalmamış mevcut hatlarla bütünleşik çalışacak bir düzen oluşturmayı hedeflemiştir. Söz konusu yeni demiryolu atılımının Roma ayağını oluşturan Tiburtina transfer merkezi, 92 hektarlık alan kaplayan bir kent planlama projesinin bir parçasını oluşturmaktadır. Yeni gar, eski demiryolu hattıyla ilişkisi kopan iki semti, Pietralata ile Nomentano'yu birleştirme işlevini de görmektedir. Proje; büro, ticaret, konaklama yapıları kültürel, toplumsal ve sportif amaçlı elemanlarla donatılmış bir yeşil alanı da içermektedir. İstasyon alanının yanında bir de şehirlerarası ve uluslararası çalışan otobüs terminali bulunmaktadır 2001-2004 yılları arasında Pietralata bölgesinde yerel yönetim öncülüğünde hazırlanan mastır plan doğrultusunda kentsel yenileme çalışmaları yapılmıştır. Transfer merkezi projesi sürerken yapılan araştırmalarda, bu bölgelerde konut fiyatların arttığı fakat inşaat sürdüğü için artışların Roma genelinden daha düşük kaldığı tespit edilmiştir.

Günümüz transfer merkezinin atasının eski dönemlerde tren istasyonu olduğu söylenebilir. New York City'de ki Grand Central Terminali bunlardan biridir. 1913 yılında eski Grand Central Terminali'nin yerini almıştır. Böylece eski terminalin kentin kuzey ucundaki Midtown ticari bölgesinde olan konumuna yerleşmiştir. Terminal binasının kurgusu yapıldığı zamandaki orijinal kurgusuna göre oldukça büyük değişiklikler göstermiştir. Yapıldığında uzun yolculuklar için başlangıç ve bitiş noktası, hatta kıtalar arası yolculukların yapıldığı büyük yüklerin taşındığı bir terminaldir. Aynı zamanda New York'u kuzeyindeki banliyölerine bağlamaktadır. Bu gün ise çok az uzun yolculuk eden tren kalmışken her gün 500 kadar tren insanları evlerinden işlerine taşımaktadır. Tamamen farklı müşteriler farklı amaçlar doğrultusunda aynı mekânı ve binayı kullanmaktadır. Yakın zamandaki restorasyon ve modernizasyon projelerinin ardından çok katmanlı terminal hala oldukça iyi çalışmaktadır.

Her zaman birer transfer merkezi olan hava alanları, hava yolu yolcularıyla farklı kara bağlantıları yolcularının türler arası transfer yaptığı işlev alanlarıdır. Bunların en

önemlilerinden biri olan Frankfurt Havaalanı, Almanya'daki en büyük kıtalar arası havaalanı ve Avrupa'nın en fazla yolcu taşıyan 2.ci havaalanıdır. Her ne kadar Avrupa'nın küresel metropollerinde Londra ve Paris'te daha fazla havaalanı olsa da (Frankfurt'ta bir tane) Avrupa'nın kalbinde konulanmış Frankfurt Havaalanı(FRA), ulaşım ağında merkezi bir transfer noktasıdır. Frankfurter Kreuz otobanı kavşağında, uluslararası ve bölgesel çalışan geniş bir raylı sistem ağının bulunduğu Frankfurt Havaalanı, bu özellikleriyle hava yolu, raylı sistem ve karayolu arasında optimum bir bağlantı önermektedir. Yıllık 54 milyon yolcuya ev sahipliği yapan Avrupa'nın ana transfer üssü etrafı ormanla sarılı olduğu için kentleşmeye etkileri sınırlı kalsa da bu büyük akımın getirdiği etkiyle kendisi büyük bir ticaret, iş kentine gibi dönüşmüş dev bir organizmadır. Havaalanı, bölgesel ve uluslararası kargo şirketlerinin ana transfer noktası ve deposu ve merkezidir. Kargo taşımacılığında Avrupa'nın bir numarasıdır. Kendisi bir kentsel bölge olacak kadar büyük olan alan, yarattığı büyük istihdamla da kent ve bölge ekonomisinde vazgeçilmez bir parçadır.

Hızlı tren ağında yer alması, 20 yıldır devam eden dönüşüm sürecindeki Barselona'yı uluslararası ekonomik aktivite merkezi olarak öne çıkartacak projelerdendir. Madrid ve Avrupa'yı Barselona'ya bağlayacak hızlı tren için yeni bir istasyon yapmak amacıyla La Sagrera - Sant Andreu planını oluşturulmuştur. Planın bir diğer amacıysa toplamda 230 hektarı bulan yeni demiryolu kompleksini saran Sagrera, Sant Andreu, Clot, Bon Pastor ve Verneda mahallelerini yenilemektir. Sagrera istasyonu tamamlandığında bölgesel ve yerel hatların bir araya geldiği, orta ve uzun mesafeli hızlı trenin servis verdiği bir transfer merkezi olacaktır. İstasyon şehrin toplu taşıma sistemine ise metro, belediye otobüsleri ve taksilerle entegre olacaktır. İstasyon alanında ayrıca şehirlerarası bir otobüs terminali, dükkânlar ve yolcular için çeşitli donatılar bulunacaktır. İstasyon ofis ve kimi donatıları içerecek üç katmanlı bir yapıdadır. Proje öncelikle mevcut durumda ray hatlarıyla birbirinden ayrılmış mahallelerin entegrasyonunu arttıracaktır. İstasyonun 2007'de başlamış inşaatı ve kentsel dönüşüm projeleri hala devam etmektedir.

Bir kıyı yerleşimi olan Hong Kong çok küçük bir alana yayılmış olmasına rağmen dünyanın en yoğun yerleşimlerindendir. 1990'larda uluslararası havaalanının merkezden uzak bir yere taşınması kentin hızlı ulaşım koridorlarını yeniden şekillendirecek ve hatta uzun dönemde kent merkezini de etkileyecekti. Havaalanına bağlanan MTR hattının 5 istasyonundan biri olan Kowloon transfer istasyonu,

Kowloon'un güney doğusunda merkezi iş alanına yönelmiş bir konumdadır. Kowloon projesi, kentsel fonksiyonların nasıl tabakalaşabileceğinin evrimini gösteren en başarılı projelerdendir. Ana fikri araç ve yaya akımını tamamen ayırmak olan proje aynı zamanda hareketli ve sabit aktivite kullanımlarını da birbirinden net bir şekilde ayırmaktadır. 3 katlı istasyon birçok ulaşım aracın keşişim noktasıdır. Merkezde ki istasyonun çevresine ofis ve otel binaları yapılmıştır. Konut alanını ise bu ana çekirdeği sarmaktadır. Kowloon transfer merkezi, dev bir metropoliten strüktür ve karma kullanımlı dokusuyla kentte raylı sistem kullanımını arttırmış ekonomik, sosyal ve ekolojik açıdan da değerli bir arazi geliştirme projesi olarak öne çıkmaktadır.

4. İSTANBUL'DA ULAŞIM, TRANSFER MERKEZLERİ

Günümüzde 1 milyon nüfusun altındaki şehirlerde ulaşım ile ilgili sorunlara çözümler bulmak ve uygulamaya geçirmek ve koordinasyon daha kolaydır. Bu şehirlerde bireysel olarak müdahale gücümüz, farkındalığımız, sahiplenmemiz ve belleğimiz daha güçlü olduğundan çözümler daha çabuk fark edilmekte ve fark getirmekte. Nüfusu 1 milyonun üzerindeki Londra ya da Paris gibi şehirlerdeyse ulaşımı genel olarak özel departmanlar ve politika kontrol etmektedir [27].

Ekonomik büyümeye paralel olarak İstanbul'un nüfusu hızla artarken metropoliten alanı da hızla büyümektedir. 1985'de yaklaşık 6 milyon olan nüfus çeyrek yüzyılda 13 milyonun üzerine çıkmıştır. Kentte kayıtlı otomobil sayısı da aynı zaman periyodunda 6 kat artarak 1,7 milyonu aşmıştır. İstanbul'da yoğun kentleşme, nüfus artışı ve ekonomik büyüme ile birlikte motorlu araç kullanımı hızla artmış, trafik sıkışıklığı sorunu ciddi boyutlara ulaşmış, kazalar ve egzoz emisyonu problemi gibi ciddi olumsuz etkiler oluşmuştur [35].

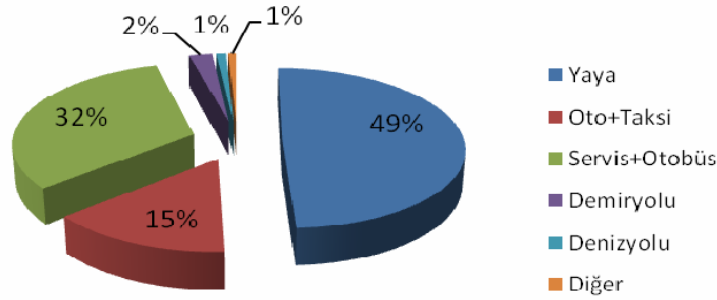
Günlük yolculukların çok fazla olduğu İstanbul kentinde, bu yolculukların büyük bir kısmı kara yolu ile yapılmakta ve trafiği oluşturan araçların çok büyük bir bölümünü özel araçlar oluşturmaktadır. Buna karşın mevcut raylı sistemler artan trafik talebini karşılayamamaktadır [35].

Bu yüzden ulaşım sektörü için etkin politikaları ve yatırım planlamasını kapsayan, uzun dönem metropoliten arazi kullanım planı ile uyumlu entegre bir ana plan çalışmasına ihtiyaç duyulmuştur. 2006 yılında çalışmalarına başlanan “**İstanbul Metropoliten Alanı Entegre Kentsel Ulaşım Ana Planı**” gelecekte motorlu araç trafiğinin azaltılması, toplu taşıma altyapısının iyileştirilmesi ve trafik talebinin özel araçlardan toplu taşıma araçlarına teşvik edilmesiyle kent içinde hareketlilik ve erişilebilirliğin artırılması sonucunda daha yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulması ana hedefiyle oluşturulmuştur. 2023 hedefli planda ana ilke kent içi erişilebilirliğin artırılması ve ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda, İstanbul'da özellikle karayolu ile raylı ulaşım sistemlerini entegre edecek şekilde birçok transfer merkezi planlanmıştır [35].

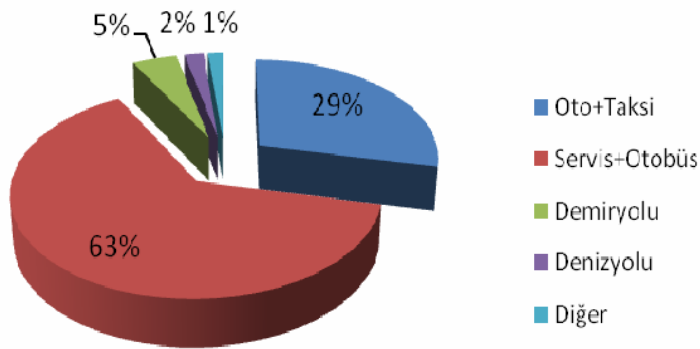
Çalışmanın bu bölümünde İstanbul’da kullanılan karayolu, raylı ve denizyolu ulaşım sistemlerinden kısaca bahsedilecek, İstanbul’da transfer merkezi olgusu incelenecektir. İstanbul’da planlanan transfer merkezlerinden bahsedildikten sonra ise Yenikapı transfer merkezi ve bu transfer merkezinde entegre olan hatların daha detaylı incelenmesine yer verilecektir.

4.1 İstanbul’da ulaşım

Bu bölümde kısaca İstanbul’da kullanılan karayolu, raylı ve denizyolu ulaşım sistemlerinden kısaca bahsedilecektir. İstanbul’da ulaşım genel olarak karayolu ağırlıklı olmakla birlikte ulaşım ana planında önerilen raylı sistemler ve entegrasyonlar ile karayolunu payının düşürülmesi hedeflenmektedir (Şekil 4.1, 4.2).



Şekil 4.1 : Tüm yolculukların türlerine göre dağılımı [59]



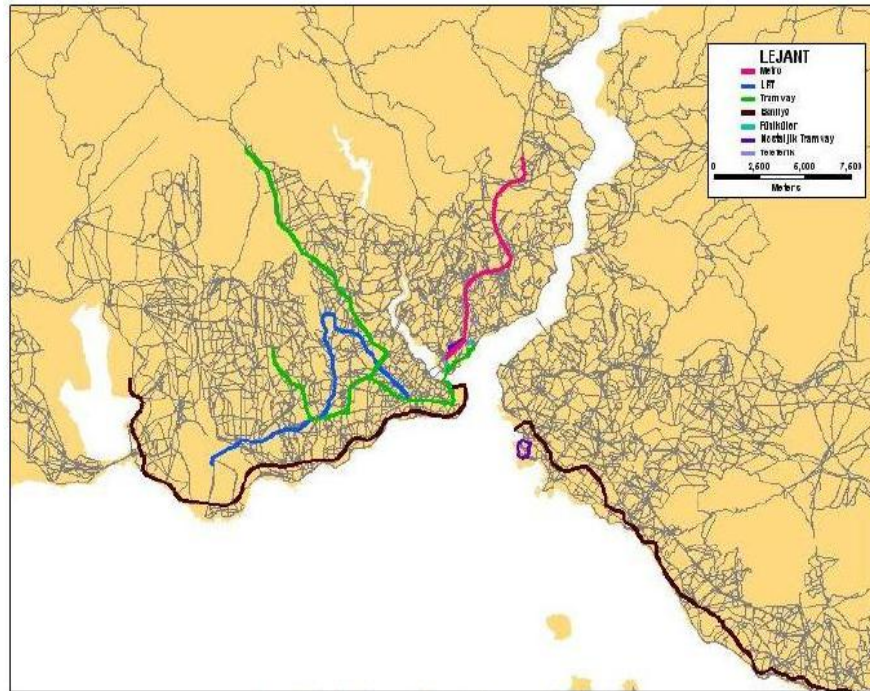
Şekil 4.2 : Motorlu yolculukların türlerine göre dağılımı [59]

4.1.1 Raylı sistem ağı

İstanbul’da 18,59 km metro, 19,3 km hafif metro, 34,22 km tramvay, 1,24 km föniküler, 4,2 km nostaljik tramvay, 72 km banliyö hattı ve 0,72 km teleferik olmak üzere toplam 150,27 km. uzunluğunda raylı sistem hattı mevcuttur (Şekil 4.3,4.4) [35].

Kod	Hat Adı	İşletme	Tür	Uzunluk (km)	İstasyon adedi
E-1	Şişhane-Taksim - 4.Levent –AOS - Darrüşşafaka	Ulaşım A.Ş.	Metro	18,59	11
E-2	Aksaray – Havaalanı Hafif Metro Hattı	Ulaşım A.Ş.	Hafif Metro	19,3	18
E-3	Kabatas- Zeytinburnu Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	Tramvay	14,1	24
E-4	Zeytinburnu - Bağcılar Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	LRT (Tramvay)	5,12	9
E-5	İstiklal Caddesi Nostaljik Tramvay Hattı	IETT	Nostaljik Tramvay	1,6	5
E-6	Tünel	IETT	Füniküler	0,6	2
E-7	Taksim - Maçka Teleferik	Ulaşım A.Ş.	Teleferik	0,3	2
E-8	Kadıkoy - Moda Nostaljik Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	Nostaljik Tramvay	2,6	10
E-9	Taksim – Kabataş Füniküler Hattı	Ulaşım A.Ş.	Füniküler	0,64	2
E-10	Eyüp - Piyer Loti Teleferik	Ulaşım A.Ş.	Teleferik	0,42	2
E-11A	Sirkeci - Halkalı Banliyö Hattı	TCDD	Banliyö	30	18
E-11B	Haydarpaşa - Gebze Banliyö Hattı	TCDD	Banliyö	42	25
E-12	Topkapı- Edirnekapi – Habipler Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	LRT (Tramvay)	15	22
	Toplam			150,27	

Şekil 4.3: Mevcut raylı sistemlerin uzunlukları ve istasyon adetleri [35].



Şekil 4.4: Mevcut raylı sistem hatları [35]

Mevcutta yeni hatların inşası ve mevcut hatların uzatılma işleri devam etmektedir. İnşa halindeki projelerin toplam uzunluğu 128,8¹⁶ km olup bunun 76,5 km'si Marmaray Projesidir (Şekil 4.5) [35].

¹⁶ Ulaşım planı hazırlandığında inşaatı devam eden Kadıköy-Kartal hattı 17 Ağustos 2012'de ulaşıma açılmıştır.

Kod	Hat Adı	Tür	Uzunluk (km)	İstasyon adedi	Açılış Yılı
C-1	Şişhane - Yenikapı (Atatürk Oto Sanayi - 4.Levent - Taksim - Şişhane Metro Uzantısı)	Metro	3,6	3	2013
C-2	Kadıköy – Kartal-Kaynarca (yeni hat)	Metro	26,5	16	2013
C-3	Otogar - Bağcılar (Kirazlı) (Aksaray-Havaalanı Hafif Metro uzantısı)	LRT	5,6	5	2012
C-4	Bağcılar – Mahmutbey – İkitelli – Olimpiyat Köyü (yeni hat)	Metro	15,9	11	2012
C-5	Marmaray Projesi	Banliyö	76,5	45	2014
C-6	Aksaray-Yenikapı (Aksaray-Havaalanı hafif Metro uzantısı)	LRT	0,7	2	2013
	Toplam		128,8		

Şekil 4.5: İnşaat halindeki raylı sistem hatları [35].

4.1.2 Karayolu toplu taşımacılığı

İstanbul’da en fazla yolculuk karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Karayolu yolcu taşımacılığı otobüs, metrobüs, minibüs, dolmuş ve servislerle sağlanmaktadır. Belediye otobüsleri ve metrobüs kamu tarafından sağlanan bir hizmet iken, halk otobüsleri, dolmuş, minibüs, servis ve taksiler özel sektör tarafından karşılanmaktadır (Şekil 4.6) [35].

Taşıma Türü	Ortalama Kapasite	Hat Sayısı	Araç Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı(1000)	Türü İçerisindeki Payı (%)
İETT	107	436	2.781	1.431	19%
ÖHO	99	274	2.075	1.475	20%
Minibüs	20	121	6.360	1.850	24%
Metrobüs	193	3	334	715	10%
Dolmuş	9	26	590	70	1%
Servis (Kayıtlı)	14–20		43.000	1.950	26%
Toplam		860	55.140	7.491	100%

Şekil 4.6: Karayolu toplu taşıma işletmesi ana hatları [35].

4.1.3 Deniz ulaşımı

1987 yılından sonra İstanbul’da deniz ulaşımı Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi’nden (TDİ) İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlı İstanbul Deniz Otobüsleri Anonim Şirketi’ne (İDO) devredilmiştir. 2010 yılında Şehirler Hatları İDO’dan ayrılarak “İstanbul Şehir Hatları Tur. San.ve Tic. A.Ş.” adıyla kurulan yeni şirket altında hizmetlerini yürütmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin bünyesinde olan bu yeni şirket Boğaziçi, Haliç ve Adalar’a hizmet vermektedir. Denizyolu taşımacılığında, şehir içi hatlarda Turyol ve Dentur gibi özel işletmelerde küçük ve orta boy motorlu yolcu taşımacılığı yapmaktadır (Şekil 4.7) [35].



Şekil 4.7: Denizyolu hatları, 2007 [35].

4.2 İstanbul Bütününde Transfer Merkezleri

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan İstanbul Ulaşım Ana Planı Ana Raporu (İUAP Ana Raporu) da belirttiği gibi İstanbul'da ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu sağlaması amacıyla planlanan transfer merkezleri ile;

- Ulaşım sistemi ve türleri arasında entegrasyonun ve devamlılığın sağlanması
- Toplu taşımada entegrasyon sağlanması,
- Farklı ulaşım türleri arasında yolcu transferi - Yaya-taşıt ilişkisinde optimum erişim hedeflenmektedir.

Planlanan transfer merkezlerinin amaçları;

- Konforlu, ekonomik ve güvenli erişimi sağlamak,
- Otobüs, minibüs, taksi durak yerlerini düzenlemek,
- Özel araçlar ile toplu taşıma bütünleyici uygulamalar sağlamak,
- Kentsel ulaşımında enerji ve yakıt tasarrufu sağlamak,
- İnsan ve mal – eşya ulaşımını kolaylaştırmak,
- Farklı ulaşım sistemlerinin güzergâh ve zaman tarifelerinde koordinasyon sağlamak,

- Yeterli sayıda “park et-devam et” otoparkı ve yaya alanları ile bölgesel alanda hizmet edecek kamu hizmetleri, ticaret alanları düzenlemek,

gibi işlevler gerçekleştirmek olarak belirlenmiştir [35].

3194 sayılı İmar Kanununda ve Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte “**transfer merkezi**” kavramı bulunmamaktadır. Lejant tanımı ve yasal tanımı olmayan transfer merkezi, bu yüzden hukuksal olarak belirsizdir. Hukuki alanda ki bu boşluk, planlarda transfer merkezine ilişkin açıklamaların sadece plan notları ile yapılmasına, ortak kabullerin olmayışına, tartışmalı kabul ve öngörülerin geliştirilmesine neden olmaktadır. Uygulamalar yoruma bağlı olarak değişiklikler göstermektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü İstanbul ulaşım sisteminde transfer merkezlerinin planlanmasını üstlenmiş kuruluştur. 2000 yılından beri belediyenin gündeminde olan ulaşım transfer merkezlerine, 2023 hedefli İUAP Ana Raporu’nda geniş yer ayrılmıştır. Rapora göre, İstanbul genelinde 6 adet projesi tamamlanmış, 3 adet inşaat halinde, 23 adet projesi devam eden, 17 adet etüt aşamasında olmak üzere toplam 49 adet Transfer Merkezi, 2 adet proje aşamasında ve 19 adet etüt aşamasında “park et-devam et” alanı planlanmaktadır (Tablo 4.1, 4.2) [35].

Çizelge 4.1: Transfer Merkezleri ve Park Et Devam Et Alanları [43].

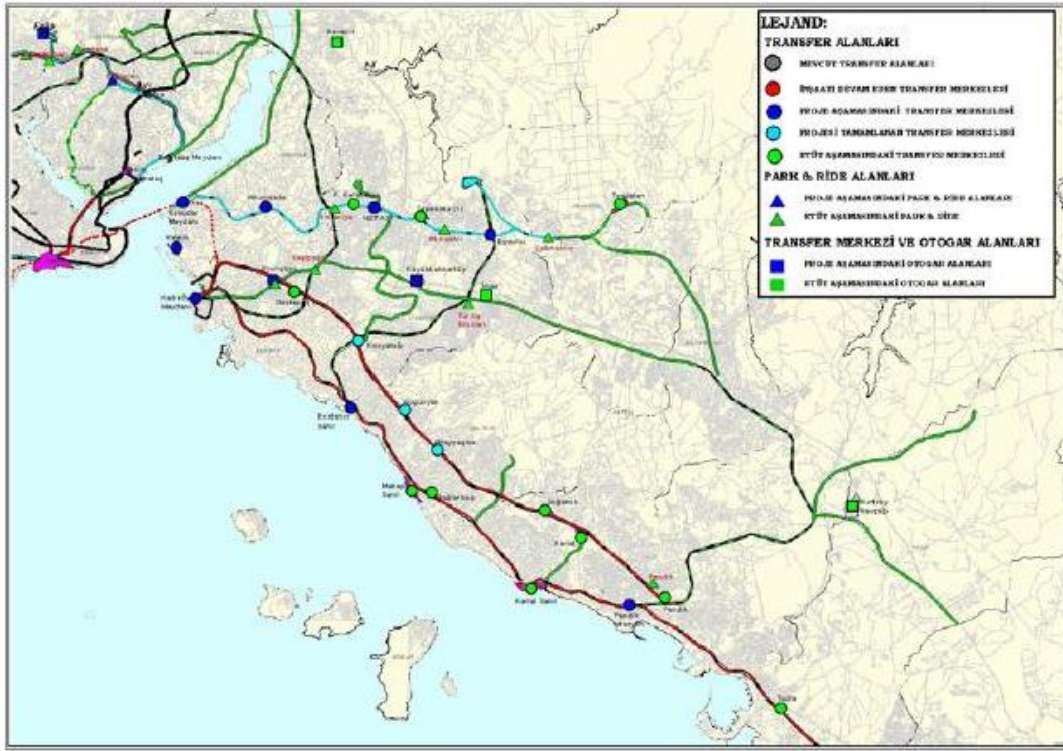
	İnşaat Aşaması	Projesi Tamamlanan	Proje Aşaması	Etüt Aşaması
Transfer merkezi alanı	3	6	23	17
Transfer merkezleri ve otogar alanı	-	-	3	6
Park et-devam et alanı	-		2	19
Toplam	3	6	28	42

İstanbul’da çalışması yürütülen Anadolu Yakası ve Avrupa Yakası (Şekil 4.8, 4.9) transfer merkezleri ve park et-devam et noktaları aşağıdaki gibidir (Çizelge 4.2).

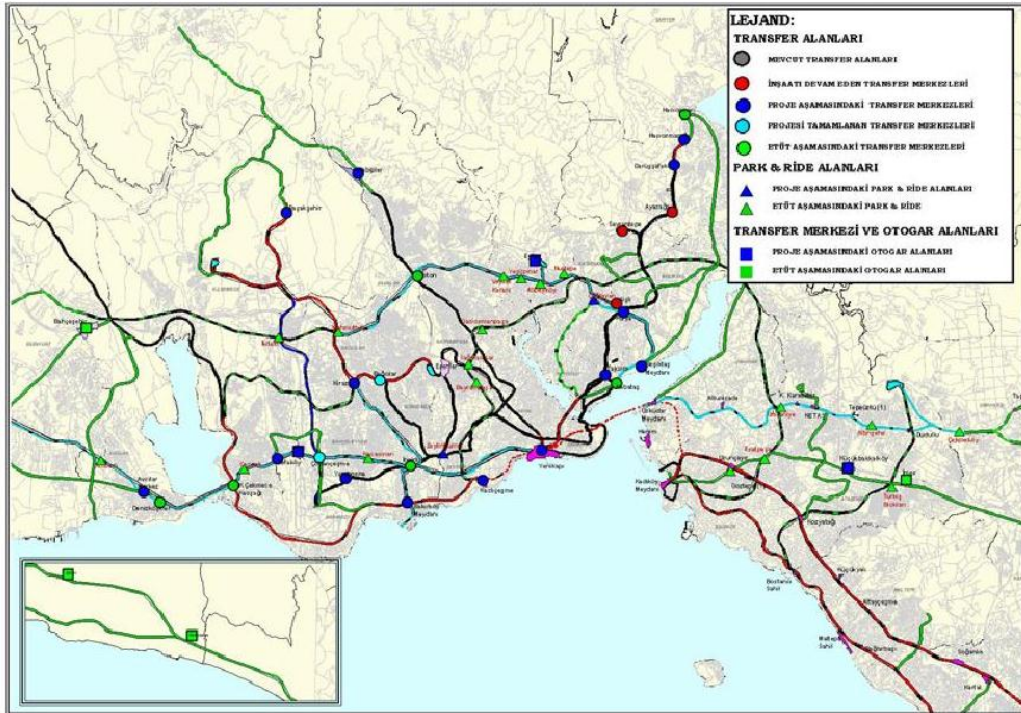
Transfer merkezleri kent çeperlerinde, şehir dışından gelen özel araçlı yolculukların şehir merkezine girmelerinin azaltılması amacıyla “park et-devam et” ağırlıklı olarak planlanmıştır. Merkezi alanlarda bulunan transfer merkezlerinde ise farklı raylı

Çizelge 4.2: İstanbul'da Planlanan Transfer Merkezleri [43].

İLÇE ADI	ADI	DURUMU	TÜRÜ
Ataşehir	Kozyatağı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Avcılar	Avcılar Merkez Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Bahçeşehir Transfer Merkezi ve Otogar Alanı	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi + Otogar Alanı
	Avcılar	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
	Avcılar-doğu	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
Bağcılar	Avcılar Denizköşkler Mahallesi Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Bahçelievler	Kirazlı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Bakırköy	Çobançeşme Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Bakırköy Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	İncirli Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Başakşehir	Yenibosna Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
	Başakşehir Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Beşiktaş	Başakşehir Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Beykoz	Beşiktaş Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Beylikdüzü	Kavacık Transfer Merkezi ve Cep Otogan	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi + Otogar Alanı
	Tatilya	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
Beyoğlu	Avcılar Batı	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
	Taksim Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Büyükdere / Esenyurt	Taksim Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Çekmeköy	Tüyap Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Taşdelen Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
Etiler	Çekmeköy Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
	Alibeyköy	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
Fatih	Yenikapı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Gaziosmanpaşa	İSTON Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
Kadıköy	İbrahimpaşa Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Göztepe Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Kadıköy Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Bostancı Sahil Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
Kadıköy/Maltepe	Bostancı Sahil Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
Kağıthane	Ancılar Transfer Merkezi ve Cep Otogan	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi + Otogar Alanı
Kartal	Kartal Kavşağı Transfer Merkez + Triyaj Alanı	Proje Aşaması	Transfer Merkezi + Triyaj Alanı
	Kartal-Cevizli Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Kartal Sahil Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
	Soğanlık Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
Küçükçekmece	Sefaköy Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Cennet Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	K. Çekmece Kavşağı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	İkitelli	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
Maltepe	Maltepe Küçükyalı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Maltepe Altayçeşme Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Maltepe Sahil Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
	Maltepe -Bağlarbaşı Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
Pendik	Pendik İstasyon Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Pendik Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	Proje Aşaması	Transfer Merkezi + Triyaj Alanı
Sarıyer	Hacıosman Transfer Merkezi (2)	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Hacıosman Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Darüşşafaka Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Hacıosman(2)	Proje Aşaması	Park & Ride Alanı
Sultangazi	Hacıosman Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Şişli	Hacıosman Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi + Triyaj Alanı
	Şişli Transfer Merkezi	İnşaat aşaması	Transfer Merkezi
	Mecidiyeköy (fulya) Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Levent Metro Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Şişli/Kağıthane	Seyrantepe Transfer Merkezi + Triyaj Alanı	İnşaat aşaması	Transfer Merkezi + Triyaj Alanı
	Çağlayan Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Şişli/Sarıyer	Ayazağa Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Tuzla	Tuzla Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
	Kurtköy Transfer Merkezi ve Otogar Alanı	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi + Otogar Alanı
Ümraniye	Tepeüstü transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Y. Dudullu Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Ümraniye Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Kazım Karabekir (TRT) Transfer Merkezi	Etüt Aşaması	Transfer Merkezi
	Küçükbakkalköy Transfer Merkezi ve Otogar Alanı	Proje Aşaması	Transfer Merkezi + Otogar Alanı
Üsküdar	Altunizade Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Libadiye (Bulgurlu) Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Üsküdar Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Harem Meydanı Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Altunizade	Etüt Aşaması	Park & Ride Alanı
Üsküdar/Kadıköy	Üsküdar (Uzunçayır) Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
Zeytinburnu	Kazırcılar Transfer Merkezi	Proje Aşaması	Transfer Merkezi
	Zeytinburnu	Proje Aşaması	Park & Ride Alanı



Şekil 4.8: Anadolu Yakası transfer merkezleri ve park et-devam et alanları, 2010 [35].

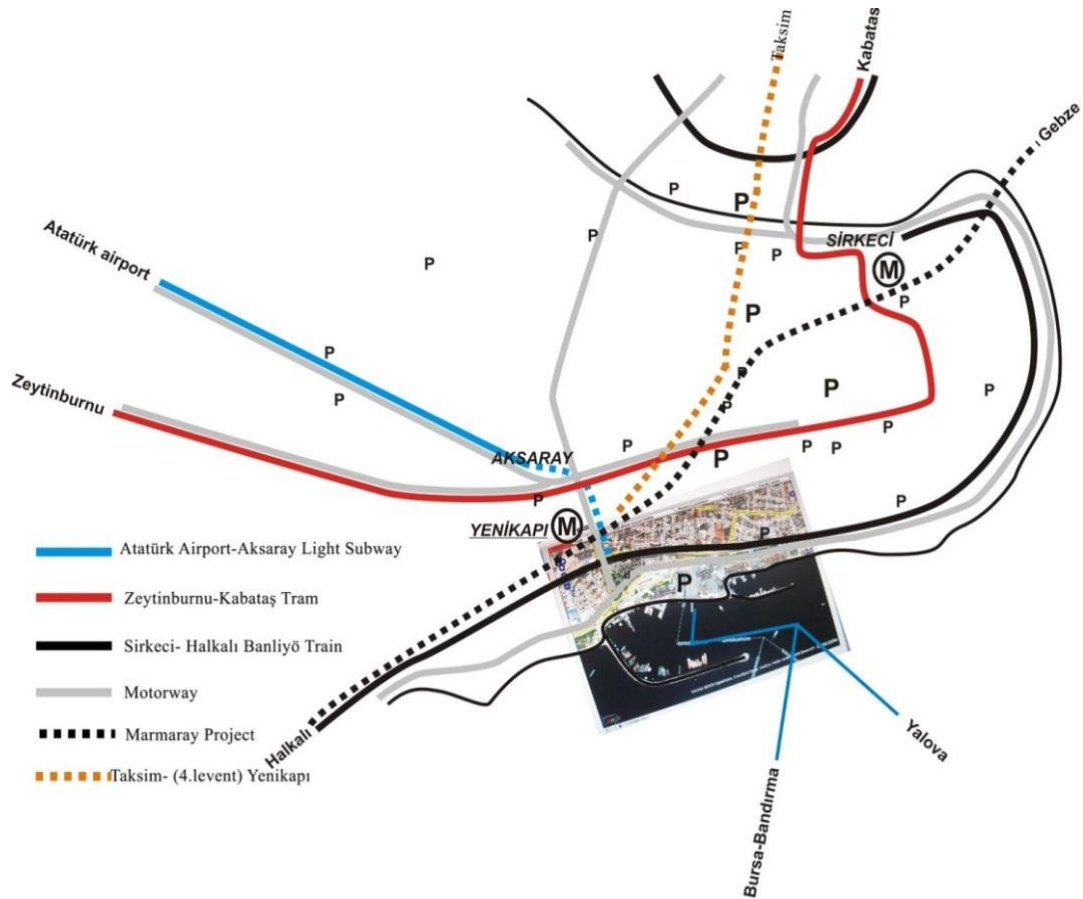


Şekil 4.9 : Avrupa Yakası transfer merkezleri ve park et-devam et alanları, 2010 [35].

sistem hatlarının durakları arasında ve diğer farklı ulaşım türleri arasında geçiş sağlayan çözümlerin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Planlanan transfer merkezleri yerleşmenin arazi kullanım kararlarıyla karşılıklı etkileşir ve onunla bütünleşir biçimde ele alınmıştır [35].

4.3 Yenikapı transfer merkezi

Tarihi Yarımada Fatih ilçesinin sınırları içerisinde Marmara sahilinde yer almakta olan Yenikapı Transfer Merkezi, İstanbul'un birçok ulaşım aksının kesişim noktasıdır (Şekil 4.10). Marmaray ve İDO ile bağlantısının bulunması alanı, Marmara bölgesi ölçeğinde önemli bir bağlantı noktası konumuna yükseltmektedir. Şehir içine dağılım ise Yenikapı-Hacıosman, Yenikapı-İncirli, Yenikapı-Atatürk Hava Alanı raylı sistemleri ve İ.E.T.T. Yenikapı garajından kalkmakta olan otobüslerle sağlanacaktır. Yenikapı Transfer Merkezi İstanbul'un hem içe dönük hem de dışa açılan kapısı olacak ve çevresini etkileyecek, İstanbul'un vizyon projelerindendir.



Şekil 4.10 : Yenikapı Transfer Merkezi bağlantıları [kişisel arşiv]

Meriyette olmayan 30.04.2005 onaylı, 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında “Ulaşım Transfer Merkezi Alanında” olarak yer almaktadır. 26.01.2005 onaylı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında “Yenikapı Metro Merkez İstasyonu Alanında” kalmaktadır. Bu plan bu gün de geçerlidir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11: 1/1000  l ekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında Yenikapı Transfer Merkezi ve Kültür Park alanı [60].

Planda ve sonrasında açılan yarışmada tanımlanan fonksiyonlar:

- Raylı Sistemler Aktarma noktası
- Arkeo-Park
- Kent Arşivi
- Etkinlik ve konser alanı
- Konut + Konaklama Alanları
- Yeşil alanlar
- Yenikapı İSKİ Tesisleri şeklindedir [60,61].

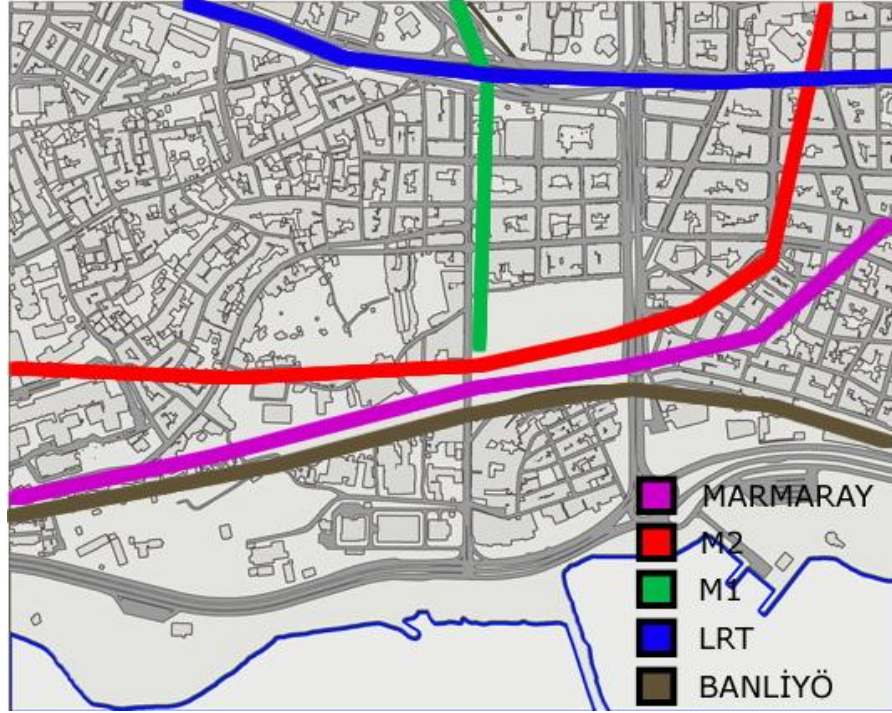
4.4 Yenikapı transfer merkezinde entegre olan hatlar

Bu bölümde Yenikapı Transfer Merkezi'nde entegre olması planlanan raylı sistemlere değinilecektir. Bu sistemler İstanbul Ulaşım Ana Plan Raporuna göre yapılması öncelikli raylı sistemlerdir [35]. Bu hatlar:

- Şişhane - Yenikapı Metro Hattı

- Aksaray-Yenikapı Hafif Metro Hattı
- Marmaray Projesi
- Yenikapı-Topkapı-İncirli metrosu
- Sirkeci-Halkalı/Haydarpaşa-Gebze Banliyö Hatlarına 3. hat eklenmesi

olarak sıralanmaktadır (Şekil 4.12) [60].



Şekil 4.12 : Yenikapı'da entegre olan hatlar [kişisel arşiv]

Kuzeyden Tarihi Yarımada'ya ve Tarihi Yarımada'dan transit olarak geçip sur dışındaki batı ve kuzeybatı istikametinde olan yerleşmelere ulaşım talebini karşılamak için kullanılan lastik tekerlekli araç trafiği, metronun Yenikapı-Bağcılar hattı ve Unkapanı ile Vezneciler'de cadde tramvayı ile oluşturulacak entegrasyonları gerçekleştirildikten sonra, açıklanan yönlerde transit işleyen ve sur içine gelen otobüs sayılarında önemli düşüşler meydana gelecek ve kullanılan hatlarda büyük ölçüde rahatlama olacaktır [60].

4.4.1 Yenikapı-Hacıosman metro hattı

Yenikapı-Hacıosman metro hattının Şişhane-Taksim - 4.Levent – Atatürk Oto Sanayi – Hacıosman bölümü 1992-2011 arasında parçalar halinde yapılarak işletmeye açılmıştır. Yenikapı-Şişhane arası ise inşaat halindedir. M2 olarak adlandırılmaktadır (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 : M2 metro hattı [59]

Şişhane-Taksim - 4.Levent – AOS - Hacıosman Metro Hattı yapımına 1992 yılında başlanan ve Taksim - 4.Levent arasında hizmet veren metro, 16 Eylül 2000 tarihinde hizmete girmiştir. 31 Ocak 2009’da hattın kuzeyinde Atatürk Oto Sanayi ve güneyinde Şişhane uzantıları hizmet vermeye başlamış olup 2010 yılında hat Darüşşafaka’ ya kadar uzatılmıştır. 11.11.2010’da Sanayi-Mahallesi-Seyrantepe ring hattı da sisteme eklenmiştir. Son olarak 22.05.2011 tarihinde hatta Hacıosman durağı eklenmiş ve hattın toplam uzunluğu 20,0 km’ye çıkmıştır. Hat üzerinde Şişhane, Taksim, Osmanbey, Şişli-Mecidiyeköy, Gayrettepe, Levent, 4. Levent, Sanayi Mahallesi, Seyrantepe, İTÜ Ayazağa, Hacıosman ve Darüşşafaka olmak üzere toplam 13 adet istasyon bulunmaktadır(Şekil 4.14).

Zirve saatlerde 6,5 dakika aralıklarla hizmet veren metronun toplam yolculuk süresi 23 dakika olup Şişhane-Taksim arası 2 dakika, Taksim-4.Levent arası 12 dakika ve 4.Levent-AOS arası 7 dakika ve AOS-Darüşşafaka arası 2 dakikadadır. Günlük ortalama 230.000 yolcu taşımaktadır. Güç sağlama sistemi DC 750 V Catenary olup güç ikmali üçüncü raydan sağlanır. Tren başına 4 araç kullanılmasına rağmen istasyonlardaki platformlar 8 araçlı trenin işletimi için yeterli uzunluktadır (Şekil 4.15) [35,59]. Şu anda M2 metro sistemi;

- Şişhane-Taksim ringi,
- Taksim-Hacıosman ringi
- Seyrantepe-Sanayi Mahallesi ringi



Şekil 4.14 : Şişhane - Hacıosman metro hattı [59]

olarak 3 farklı parçayla hizmetine devam etmektedir. Taksim ve Sanayi Mahallesi istasyonlarında ücretsiz aktarma yapılmaktadır.

Yenikapı-Şişhane bölümü, mevcut metro hattının Şişhane'den Yenikapı'ya (3,6 km) kadar uzatılmasıdır. Toplam proje maliyeti yaklaşık 1,2 milyon ABD dolarıdır. Şişhane-Yenikapı metrosu bölümü Marmaray hattına Yenikapı'da bağlayacaktır (Şekil 4.16) [35].



Şekil 4.15 : M2 hattından bir görünüm [59]



Şekil 4.16 : Taksim-Yenikapı Güzergahı, İ.B.B.

Yenikapı-Şişhane hattı yapımına 1998 yılında başlanmıştır. Ancak Şehzadebaşı İstasyonu yapılırken bölgede arkeolojik kalıntılara rastlanması çalışmaların devam etmesinin arkeolojik buluntular kaldırılana kadar ertelemeştir. Hat üzerinde ki bir diğer sıkıntılı konuda “Haliç Köprü Geçişleri”dir. Tarihi yarımadaının silüetinin bozacağı gerekçesiyle kamouoyu tarafında yoğun eleştirilere maruz kalan proje defalarca revize olduktan sonra Koruma kurulu tarafından 2005 yılında onaylanmıştır. Ekim 2008’de başlanan inşa çalışmaları hala sürmektedir(Şekil 4.17).



Şekil 4.17 : Haliç Metro Geçiş Köprüsü, İ.B.B.

4.4.2 Yenikapı-Havaalanı hafif metrosu

Yenikapı-Havaalanı hafif metrosunun Aksaray-Havaalanı bölümü mevcuttur. M1 olarak adlandırılan bu mevcut hattın, Aksaray-Yenikapı arası bir uzatmayla, Yenikapı transfer merkezinde M2 ve Marmaray hatlarıyla entegre olması planlanmaktadır(Şekil 4.18).

Aksaray – Havaalanı Hafif Metro Hattı, hafif metronun 8,5 km uzunluğundaki ilk bölümü Aksaray – Kartaltepe arasında 1989’ da hizmete girmiştir. Daha sonra bu hat

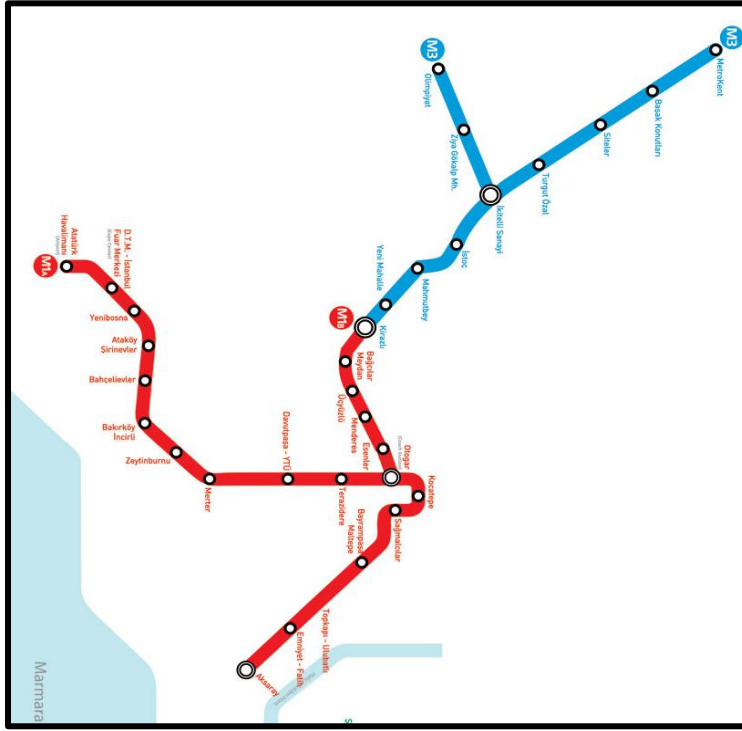
aynı yıl Esenler'e, 1994 yılında Bakırköy'e, 1995 yılında Ataköy'e ve Yenibosna'ya, 1999 yılında Bahçelievler'e ve 2002 yılında da Atatürk Havalimanı'na uzatılmıştır. Karayolu trafiğinden ayrılan 19,3 km'lik hatta 6 adet yeraltında, 9 adet hemzemin ve 3 adet viyadükte olmak üzere toplam 18 adet istasyon vardır. Zirve saatlerde 5 dakika aralıklarla hizmet veren hafif metronun toplam yolculuk süresi 32 dakikadır. M1 hattı günlük ortalama 220.000 yolcu taşımaktadır. Otogardan istasyonunda inşaatı devam eden M3 hattıyla entegre olacaktır. Güç sağlama sistemi DC750 V Catenary'dır (Şekil 4.19) [49, 50].

İstasyonları; Aksaray, Emniyet/Fatih, Ulubatlı/Topkapı, Bayrampaşa-Maltepe, Sağmalcılar, Kartaltepe/Kocatepe, Otogar, Esenler, Terazidere, Davutpaşa/Y.T.Ü., Merter, Zeytinburnu, Bakırköy-İncirli, Bahçelievler, Ataköy-Şirinevler, Yenibosna, DTM/İstanbul Fuar Merkezi, Havalimanı) olarak sıralanmaktadır (Şekil 4.20) [59].



Şekil 4.18 : M1 metro hattı [59]

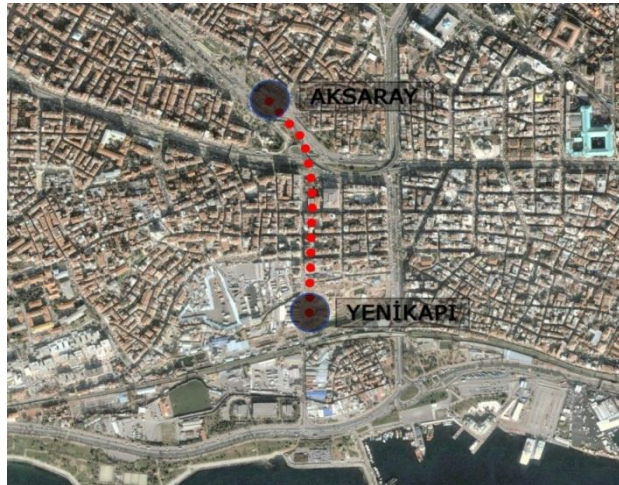
Aksaray – Yenikapı Hafif Metro Hattı, Aksaray - Havalimanı hafif metro hattının (M1) 700 metrelik bir uzantısı olup, Marmaray Projesine Yenikapı İstasyonu'nda bağlayacaktır. Bu hattın 2013 yılında hizmete girmesi beklenmektedir Maliyeti 35 milyon dolar olarak tahmin edilen proje entegrasyonu sağlaması açısından oldukça önemlidir (Şekil 4.21) [35].



Şekil 4.19 : M1 ve inşaatı devam eden M3 hatları [59]



Şekil 4.20 : M1 hattından bir görünüm [59]



Şekil 4.21 : AkSaray – Yenikapı Hafif Metro Hattı [kişisel arşiv]

4.4.3 Yenikapı-Bakırköy(İncirli) metro hattı

M2 hattının devamı olarak da bilinen Yenikapı-Bakırköy Metro hattı, 7 km olarak planlanmıştır. İ.B.B.’nin kısa vadeli planları arasında yer almaktadır. Vagon sayısı 41 olan hattın maliyeti 518,0 milyon dolar olarak hesaplanmaktadır. Proje İstanbul Metropoliten Alanı Entegre Kentsel Ulaşım Ana Planı Final Raporu’nda, genel talep, kentsel gelişimle uyumluluk, sosyal değerlendirme, doğal değerlendirme, acil ihtiyaç durumu, gibi kriterlere göre değerlendirilmiş ve genel değerlendirme notu olarak “AAAAAAB” almıştır. “Tüm Projelerin Önceliklendirilmesi” sıralamasında, Kabataş-Beşiktaş-Şişli-Giyimkent-Bağcılar, Üsküdar-Çekmeköy, Bakırköy-Bahçelievler-Bağcılar sonra 4.cü sırada yer almaktadır. Proje ihale aşamasındaki projelerdendir (Şekil 4.22) [35,59].

Kocamustafapaşa’daki yoğun konut alanları ile ülke düzeyinde hizmet veren İstanbul Üniversitesi’ne bağlı Cerrahpaşa Tıp Fakültesi’nin burada oluşturduğu ulaşım talebini karşılamak için mevcut karayolu ulaşım ağının çok yetersiz olması karşısında böyle bir hattın önerilmesi bu bölgedeki ulaşımın çözülmesi için önemli bir fırsat oluşturmaktadır (Şekil 4.22) [60].

Kara Surlarının iç tarafında yer alan yoğun konut alanlarındaki dar yol dokusu lastik tekerlekli toplu taşın güzergâhlarının kurulamamaktadır. Erişimde büyük sıkıntı yaşayan Silivrikapı’da önerilen istasyon alanı bu bölgenin ulaşımı açısından bir soluk almasını sağlayacaktır. Aynı zamanda Kara Surları iç koruma alanında oluşturulan sosyal ve kültürel donatı alanlarına ve bu bölgelerde tarihten kalan izleri bulmak amacıyla kentin uzak noktalarından insanların buraya gelmesini kolaylaştıracak, köhneme durumuna yaklaşan surların ve surlara yakın alanların canlanması için bir vesile olabilecektir (Şekil 4.22) [60].



Şekil 4.22 : Yenikapı-İncirli metro hattı [kişisel arşiv]

4.4.4 Marmaray

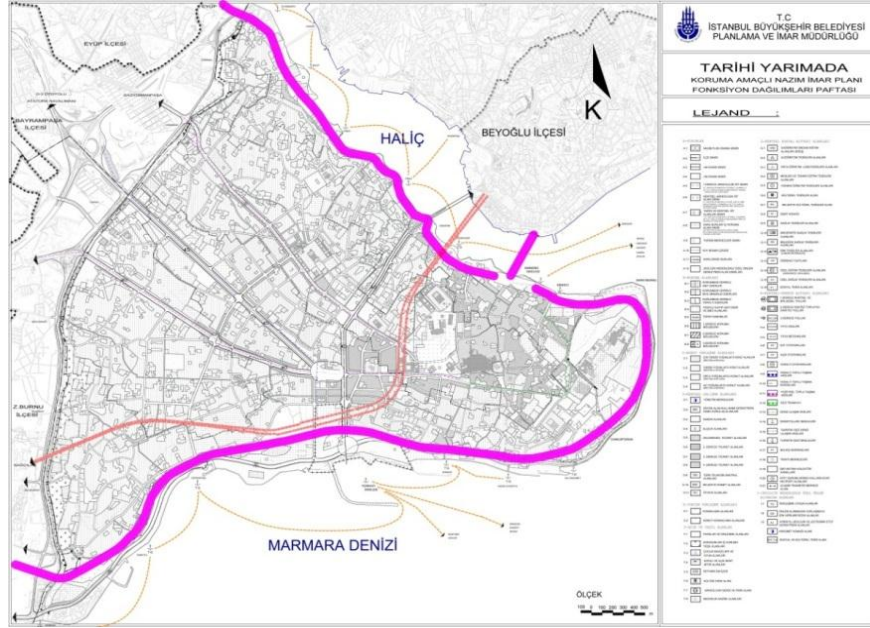
Raylı sistem hatlarının en büyüğü olan Marmaray Projesi ile Asya ve Avrupa yakası İstanbul Boğazı'nın altından bir tünelle birbirine bağlanacak; hem yolcu hem de yük taşınabilecektir. Boğazın her iki yakasındaki mevcut banliyö hattı, Avrupa yakasında Halkalı'ya Asya yakasında ise Gebze'ye kadar **üç ray** olarak tamamen iyileştirilecektir. İyileştirilecek ve yeni yapılacak hattın tamamı 76,5 km olup, bunun 13,6 km'si tüp tünel ile Boğazın altından geçecektir. Tünelin en derin noktası su yüzeyinden 56 m aşağıda olacaktır. Bu tüp tünele İstanbul'un Avrupa yakasında Kazlıçeşme'den; Asya yakasında ise Ayrılıkçeşme'den açılacak bağlantı tünelleriyle erişim sağlanacaktır. Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar'da aç-kapa yöntemiyle yeni yeraltı istasyonları yapılacak ve hat üzerindeki mevcut 37 istasyonda ise düzenlemeler yapılacaktır. Proje "Boğaz geçişi, mevcut hattın iyileştirilmesi ve yolcu vagonların tedarik edilmesi" olmak üzere üç bileşenden oluşmaktadır. Projenin toplam maliyeti üç milyar ABD doları olarak tahmin edilmektedir [35]. Marmaray projesine tezin Yenikapı bölümünde daha detaylı olarak değinilecektir.

4.4.5 Banliyö ve yerini alması planlanan cadde tramvayı

TCDD demiryolu hattında uluslararası ve uzun mesafeli trenler çalışmaktadır. Banliyö hattı İstanbul metropoliten alanda Marmara Denizi boyunca şehrin her iki yakasında, Sirkeci – Halkalı ve Haydarpaşa – Gebze arasındaki güzergâhta TCDD tarafından işletilmektedir. Sirkeci – Halkalı arası 30 km uzunluğunda ve 18 istasyondan; Haydarpaşa – Gebze arası 42 km uzunluğunda ve 25 istasyondan oluşmaktadır. Yolculuk süreleri ise sırasıyla 48 ve 65 dakikadır. Güç sağlama sistemi AC 25 kv. 50 Hz Catenary'dır [35].

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda, tüp geçit ve buna bağlı olarak tünellerin yapımından sonra işlevsiz kalacak olan Yedikule-Sirkeci arasındaki demiryolu hattı yaklaşım alanlarının yeniden değerlendirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır. Planda, Yedikule-Sirkeci hattının yaya ve tramvay hattı olarak düzenlenmesi öngörülmüştür. Böylece hattı, yaya kullanımına açmak, güzergah üzerinde eskiden yayalar tarafından kullanılan kapıları yayaların geçişine uygun hale getirmek, Yenikapı'da yer alan ulaşım aktarma istasyonunda yer alan diğer sistem ve hatlarla entegre edilerek ve Sirkeci'den geçen cadde tramvayı ile bağlantısının yapılması amaçlanmıştır (Şekil 4.23). Hattın yapılması planlanan Eminönü-Eyüp-

Alibeyköy Cade Tramvayı ile Sirkeci’de buluşması ve böylece Tarihi Yarımada için yüzyıl önce önerilmiş tramvay hatlarının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir [60].



Şekil 4.23 : Yedikule-Sirkeci-Eyüp cadde tramvayı ve yaya aksı¹⁷

4.5 Bölüm değerlendirmesi

Tezin bu bölümünde önce İstanbul’da ulaşım genel olarak değinilmiştir. Daha sonra ise İstanbul genelinde transfer merkezleri ve Yenikapı’da entegre olan hatların gelişiminden bahsedilmiştir.

İstanbul, nüfusu hızla artarken ekonomik büyümeye paralel olarak metropoliten alanı da hızla genişlemeyen bir yerleşim yeridir. Günlük yolculukların çok fazla olduğu İstanbul’da, bu yolculukların büyük bir kısmı kara yolu ile yapılmakta ve trafiği oluşturan araçların çok büyük bir bölümünü özel araçlar oluşturmaktadır. Buna karşın mevcut raylı sistemler artan trafik talebini karşılayamamaktadır. Önerilen raylı sistemler ve entegrasyon noktaları ile karayolunu payının düşürülmesi hedeflenmektedir.

İstanbul Ulaşım Ana Planı, İstanbul’da ulaşım sistemlerinin entegrasyonu sağlamak amacıyla 2023 hedefli olarak oluşturulmuştur. Plan’da İstanbul’un Avrupa ve Anadolu yakasında yapılması düşünülen transfer merkezleri belirlenmiş bunların “park et-devam et” gibi sistemlerle desteklenmesi öngörülmüştür. Transfer

¹⁷ Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planı, “Raylı Sistem ve Deniz Ulaşım Sistemleri Dağılımı” haritasından geliştirilmiştir.

merkezleri ile kent dışından gelen özel araçların şehir merkezine girmelerinin azaltılmasını ve farklı raylı sistem hatlarının durakları ile diğer ulaşım türleri arasında geçiş sağlayan çözümlerin geliştirilmesini hedeflenmiştir. Planlanan transfer merkezleri yerleşmenin arazi kullanım kararlarıyla karşılıklı etkileşir ve onunla bütünleşir biçimde ele alınmıştır.

İstanbul'un birçok ulaşım aksının kesişim noktasında bulunan Yenikapı Transfer Merkezi, Tarihi Yarımada'da Fatih ilçesinin sınırları içerisinde Marmara sahilinde yer almaktadır. Marmaray ve İDO ile bağlantısının bulunması alanı, Marmara bölgesi ölçeğinde önemli bir bağlantı noktası konumuna yükseltmektedir. Şehir içine bağlantıları ise Yenikapı-Hacıosman, Yenikapı-İncirli, Yenikapı-Atatürk Hava Alanı raylı sistemleri ve İ.E.T.T. Yenikapı garajından kalkmakta olan otobüslerle sağlanacaktır. Yenikapı Transfer Merkezi İstanbul'un hem içe dönük hem de dışa açılan kapısı olacak ve çevresini etkileyecek, İstanbul'un en önemli projelerindendir.

Yenikapı Transfer Merkezi, onaylı planda ve sonrasında açılan yarışmada raylı sistemler aktarma noktası, arkeo-park, kent arşivi, etkinlik ve konser alanı, konut ve konaklama alanları, açık yeşil alanlar, İSKİ tesisleri gibi birçok farklı kullanıma ev sahipliği yapan bir alandır. Raylı sistemler aktarma noktasında birbirinden farklı 5 raylı sistem entegre olacaktır. Bu hatlardan “Şişhane - Yenikapı Metro Hattı”, “Aksaray-Yenikapı Hafif Metro Hattı”, ve “Marmaray Projesi'nin inşaatı sürmektedir. ”Yenikapı-Topkapı-İncirli metrosu” ve “Sirkeci-Halkalı/Haydarpaşa-Gebze Banliyö Hatlarına 3. hat eklenmesi” ise planlara işlenmiştir. Bu entegrasyonlar sağlandıktan sonra Tarihi Yarımada üzerinde ki lastik tekerlekli trafik baskısı azalması hedeflenmektedir.

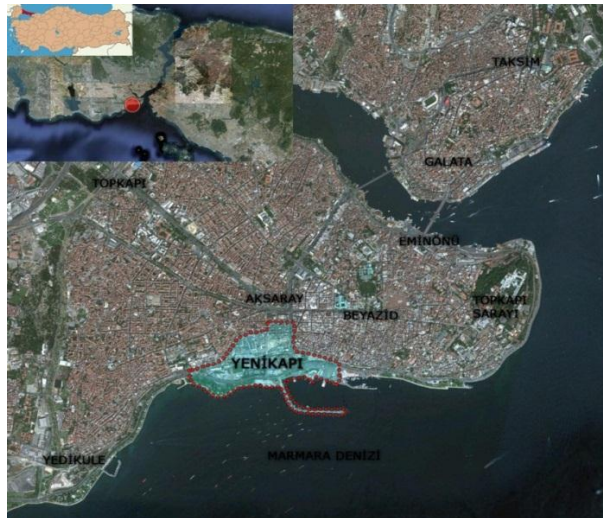
5. YENİKAPI'NIN DÖNÜŞÜM SÜRECİ VE TRANSFER MERKEZİ OLMASI

5.1 Konum

Yenikapı, 2008 öncesinde bir kısmı Eminönü diğer kısmı Fatih Belediyesi sınırlarında kalan semttir. Tarihi Yarımada'nın iki ilçesi, 7 Mart 2008 tarihli 5747¹⁸ sayılı kanunla “Fatih” adı altında tek bir ilçeye dönüştürülünce Yenikapı da tamamen Fatih(Suriçi) ilçesi sınırları içinde kalmıştır (Şekil 5.1, 5.2).

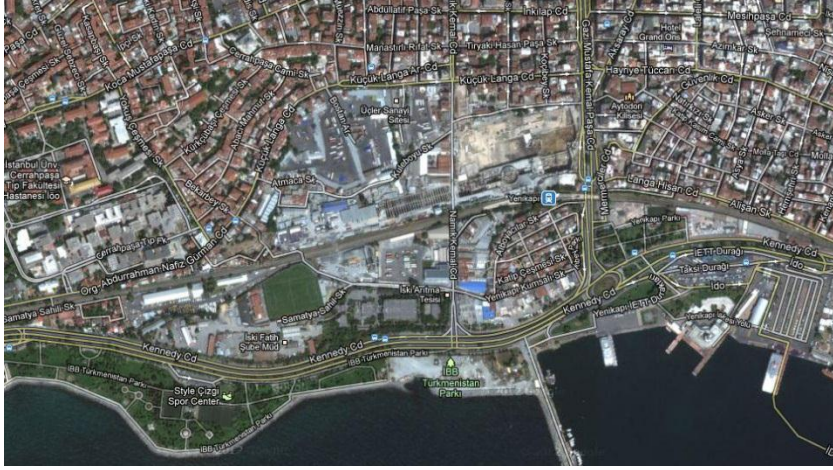
Marmara Denizi sahilinde yer alan semt, ayrıca İstanbul Surları'nın kapılarından biri ve Tarihi Yarımada'nın Marmara sahilindeki ana limanın bulunduğu bölgedir (Şekil 5.1, 5.2).

Yenikapı Kennedy Caddesi ve Mustafa Kemal Caddesi'nin kesiştiği noktanın etrafında gelişmiştir. Merkezi ise Yenikapı tren istasyonudur. Batıda Samatya, doğuda Kumkapı, kuzeyinde ise Aksaray semtlerine komşudur. Topografyası ve kıyı-kenar çizgisi 8500 yıllık süreçte defalarca dönüşüme uğramış olan Yenikapı, bu özelliğiyle Tarihi Yarımada'nın en fazla değişime uğramış yerlerindendir.



Şekil 5.1 : Yenikapı'nın konumu [62]

¹⁸ 5747 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 2. maddesi, 2. fıkrasına göre, Eminönü ilçesi kaldırılmış; aynı yasanın geçici 2. maddesinin, 1. fıkrası gereği, Eminönü Belediyesi tüzel kişiliği kaldırılarak, mahalleleriyle birlikte Fatih Belediyesi'ne katılmıştır.



Şekil 5.2 : Yenikapı'nın güncel durumu [63]

5.2 Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Durum.

İstanbul'un¹⁹ toplam nüfusu 2011 yılı ADNKS²⁰ sonuçlarına göre 13.483.052 kişi iken, bu nüfusun 6.774.602 erkek, 6.708.450 ise kadındır [65]. Fatih (Suriçi) ilçesinin, 2011 yılı ADNKS sayımlarına göre toplam nüfusu 429.351 kişidir [64].

Nüfus sayımlarına bakıldığında İstanbul'un nüfusu devamlı artıyor olmasına karşın, Tarihi Yarımada'nın 1985'den itibaren sürekli nüfus kaybı yaşadığı görülmektedir. Bu ayrışma özellikle Eminönü'nde son derece çarpıcı olmuştur. 1965 yılında 137.849 olan yaşayan kişi sayısı, 2007 yılında 32.557 kişiye düşmüştür (Çizelge 5.1). 2008'de yasalaşan bir kanunla Eminönü, Fatih ilçesine katılmıştır. Tarihi Yarımada'daki bu nüfus azalması, bu bölgedeki işyerleri, otel ve diğer ticaret alanlarının konutlar aleyhine gelişmesi ve sit alanları yüzünden konut standardının yükseltilmesi konuda yaşanan sıkıntılar, Anadolu'dan iş için gelenlerin ilk uğrak mekânı olarak bu bölgenin algılanması gibi faktörlere bağlıdır [65].

Çizelge 5.1: Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) yıllara göre genel nüfus sayıları [65].

İLÇE/YIL	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1997*	2000	2007	2011
EMİNÖNÜ	137.849	136.997	122.885	93.324	93.383	83.444	65.256	55.635	32.557	-
FATİH	344.602	417.662	504.127	474.578	497.459	462.464	428.335	403.508	422.941	429.351
TOPLAM	482.451	554.659	627.012	567.902	590.842	545.908	493.591	459.143	455.498	429.351

* 1997 verileri, 1/5000 Koruma Amaçlı İmar Planı'nda yazılı olan verilerdir.

¹⁹ Büyükşehir belediyesi nüfusedir. Orman köylerinin nüfusu dâhil değildir

²⁰ 2010 yılı ADNKS sonuçlarına göre İstanbul'un toplam nüfusu 13.120.596 kişi olup, erkek nüfus 6.586.796 kadın nüfus ise 6.533.800 kişidir.

“Fatih İlçesi Yedikule Yenikapı III. Etap(Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkcübaşı Mahalleleri) Yenileme Avan Projesi İşİ” için Fatih Belediyesi ve İlke Planlama tarafından 2008 yılı temmuz ayı tarihli “Yenikapı Sosyo-Ekonomik Yapı Araştırma Raporu “ hazırlanmıştır. Rapora göre Yenikapı ve çevresi, ekonomik ve toplumsal açıdan heterojen ve dinamik bir alandır. Bu alan içinde birbirinden farklı özellikler gösteren karakteristik bölgeler tanımlanabilmektedir. Bunun önemli nedenlerinden biri göç ve o göçün niteliğidir. Yenikapı ülkenin kırsal kesimlerinden 1940’lardan beri göç almaktadır. Bu göç süreci, İstanbul’un birçok yerinde görüldüğü gibi 1950’lerden itibaren hızlanarak sürmüş ve özellikle 1970-1990 kesitinde zirve seviyesine ulaşmıştır. Günümüzde Yenikapı bölgesinde yaşayanların %45’inin, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri²¹’nden, %21’inin Karadeniz Bölgesi’nden göç ettiği, geriye kalan %19’ununsa İstanbul’un yerlisi olduğu düşünülmektedir. Aynı rapora göre; günümüzde Yenikapı’da yaşayanların, son 20 yıl içerisinde göç ettiği belirtilmiştir [66]. Bununla birlikte yapılan çalışma sonunda ve tüm alanın toplumsal veri analizlerine bakıldığında:

- Proje alanındaki hane büyüklüğünün 3,61 ile 4,12 arasında, toplam nüfusun ise 2558 ile 2723 arasında olduğu %95 güven düzeyinde söylenebilir
- Hanelerin yarısından fazlası (%63) 1–4 kişiliktir.
- Hane başkanlarının %45’inin doğum yerleri Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden belirli illerdir; %21’in doğum yerleri Karadeniz Bölgesi, %19’unun doğum yeri ise İstanbul’dur.
- Hanelerin %61,6’sı Yenikapı’ya son yirmi yıl içinde gelmiştir.
- Hanelerin yarısının (%49,5) geliri TÜİK²²’in dört kişilik bir aile için hesapladığı yoksulluk sınırında (598 YTL) veya altındadır.
- Hanelerin yalnızca %33,6’sı oturduğu konutun mülkiyetine sahiptir; %57,7’si kiracıdır ve %8,6 da mülk sahibi değildir ama kira ödemeden oturmaktadır.
- Kiracıların %8,5’u 150 YTL’nin altında; yarısına yakın bölümü (%48,1) 300 YTL’nin altında kira ödemektedir (Şekil 5.3).

²¹ Mardin ili de bu bölgede yer almakla birlikte ayrıca belirtilmelidir; çünkü tek başına Mardin doğumlarının oranı %16’dır.

²² TÜİK (2008) Hane halkı büyüklüğüne göre yoksulluk sınırları, Türkiye, Tablo T03_261206: 2007 yılında 4 kişilik bir hane için “aylık açlık sınırı” 231 YTL; “aylık yoksulluk sınırı” 598 YTL olarak verilmiştir [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=23&ust_id=7].



Şekil 5.3 : Yenikapı bölgesi arazi kullanım verileri [67]

5.3 Tarihsel Gelişimi

Bu bölümde Yenikapı bölgesinin tarihsel gelişimi süreci anlatılacaktır. Süreç;

- Tarih öncesi dönemden Byzantion'a
- Bizans dönemi
- Osmanlı dönemi
- Cumhuriyet dönemi
- Neo-liberal dönem

adlı bölümler halinde incelenecektir.

2004 yılında başlayan Yenikapı kazılarında önce 2700 yıllık tarihini olduğu sanılan bölgenin, kazılarla bulunan eserler ışığında İstanbul'un en eski yerleşim yerlerinden biri olduğu keşfedilmiştir [68]. İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü başkanlığında yürütülmekte olan kazılarda 8500 yıllık tarihe sahip olduğu keşfedilen alanda üst üste binmiş kültürlere(Neolitik-Roma-Bizans-Osmanlı) ait çeşitli kalıntılar bulunmuştur. Yenikapı, liman bölgesi olma özelliğini antik dönemlerden bu yana kesintisiz olarak günümüze kadar taşımıştır. Tarihi Yarımada'nın çağlar boyunca topografyası en çok değişen bölgelerinden biridir.

5.3.1 Tarih öncesi dönemden Byzantion'a Yenikapı (M.Ö. 6.500 –332)

Tarihi Yarımada'nın güneyinde bulunan Marmara denizinde, M.Ö. 16.000-12.000 tarihlerinde deniz seviyesi bugüne göre daha düşük, kıyı çizgisi ise daha ileridedir. M.Ö. 7500'lerde ise deniz seviyesi yükselmeye başlamış ve M.Ö. 5000'lerde bugünküne yakın bir kıyı şeridi meydana gelmiştir [69].

İstanbul ve yakın çevresinde tarih öncesi dönemlerden kalma bazı yerleşim alanları daha önceden bilinmektedir. Fakat ilk defa Tarihi Yarımada'da bu dönemlere ait insan mezarları, mimari kalıntılar ve küçük buluntular ile birlikte Yenikapı kazısında ortaya çıkarılmıştır [70]. Mimari kalıntılar 9 m. x 20 m. büyüklüğünde olup, zeminde çay taşlarıyla çevrili olan araları dallarla örülü ahşap dikmelerden oluşan duvarlar ise büyük olasılıkla kerpiç çamuru ile kaplanmaktadır(Şekil 5.4) [71].

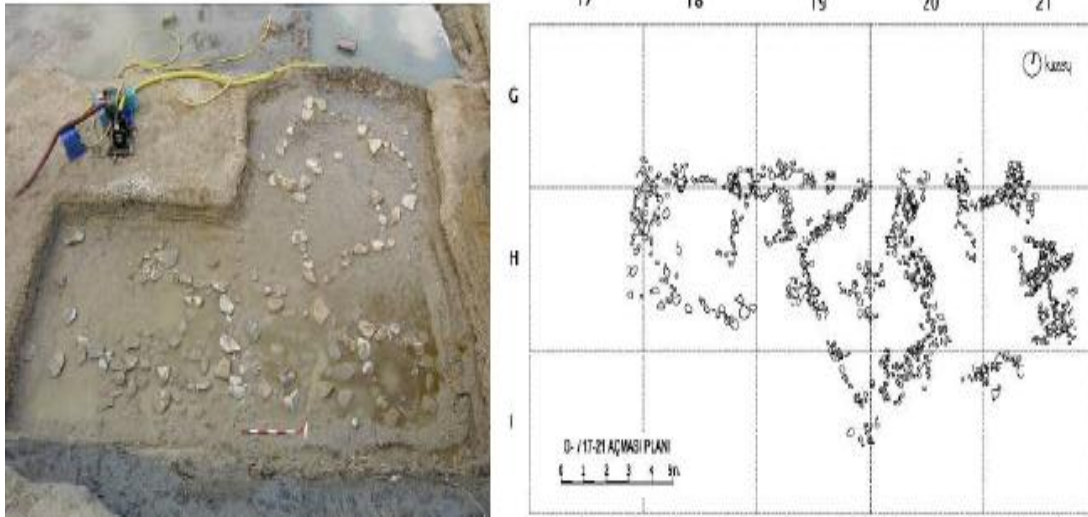
Henüz radyometrik yöntemlerle tam tarihleme yapılmamışsa da, Yenikapı kazılarında ortaya çıkan buluntular, MÖ 6.400-5.800 tarihleri arasına tarihlenen Fikirtepe ve Pendik'ten bilinen 'Fikirtepe Kültürü'²³2 olarak tanımlanan dönemi yansıtmaktadır. Fakat bunların bulunduğu konum ve yanlarında bulunan çanak çömlek, Fikirtepe Kültürü'nün son dönemlerine ait olduklarını işaret etmektedir [72].

Yenikapı yerleşiminde bulunan tarih öncesine ait çanak çömlek parçalarının, 'Fikirtepe kültürü' ile birlikte 'Yarımburgaz Kültürü'²⁴'nün 3 ve 4. evresi ile de benzerlik gösterdiği görülmektedir [68,73]. Ayrıca kazı buluntuları içinde tarih öncesi tarımcı Toptepe²⁵ 4 kültürünün kaplarına benzeyen bir kap bulunmuştur. Marmara Denizi'nin her türlü balık ve deniz kabuklusu açısından zenginliği, tarih öncesi çağlarda ormanlık arazilerin bugünkünden daha fazla yer kaplaması ve buraların sürekli av hayvanı barındırması ile birlikte düşünüldüğünde, Yenikapı insanların avcı-balıkçı bir ekonomiyi devam ettirdikleri düşünülmektedir [70].

²³ Fikirtepe kültürü: İstanbul'da Kadıköy yakınındaki Kurbağalı dere sırtlarındaki Fikirtepe mevkiinde ortaya çıkarılan neolitik kültürdür. Fikirtepe, her bakımdan basit, el yapımı çanak çömlek kullanan avcı-balıkçı ve tarımcı köy topluluklarını yansıtmaktadır. Avcı-balıkçı topluluklar, Anadolu'dan gelen çiftçilerle kısmen getirdikleri yaşam biçimini kendi gelenekleriyle birleştirerek, kısmen de kaynaşarak, bölgeye özgü farklı bir kültür ortaya çıkarmışlardır.

²⁴ Yarımburgaz Mağarası: İstanbul'un batısında Küçükçekmece Gölü'nün kuzeybatısında yer almaktadır. Roma-Bizans döneminden alt paleolitik kültürlerle kadar, üst boşlukta 15, alt boşlukta ise 16 ayrı tabaka saptanmıştır. Bu tabakalardan 2-4 tabakalar arası kalkolitik döneme, 5. tabaka ise neolitik döneme tarihlendirilmektedir [74].

²⁵ Marmara Ereğlisi ile Tekirdağ arasında kalan Toptepe yerleşmesi; tarım yapan, evcil hayvanları olan ve çok bol deniz ürünüyle beslenen bir kültürdür. Yazlıklar tarafından büyük ölçüde tahrip edilmiştir.

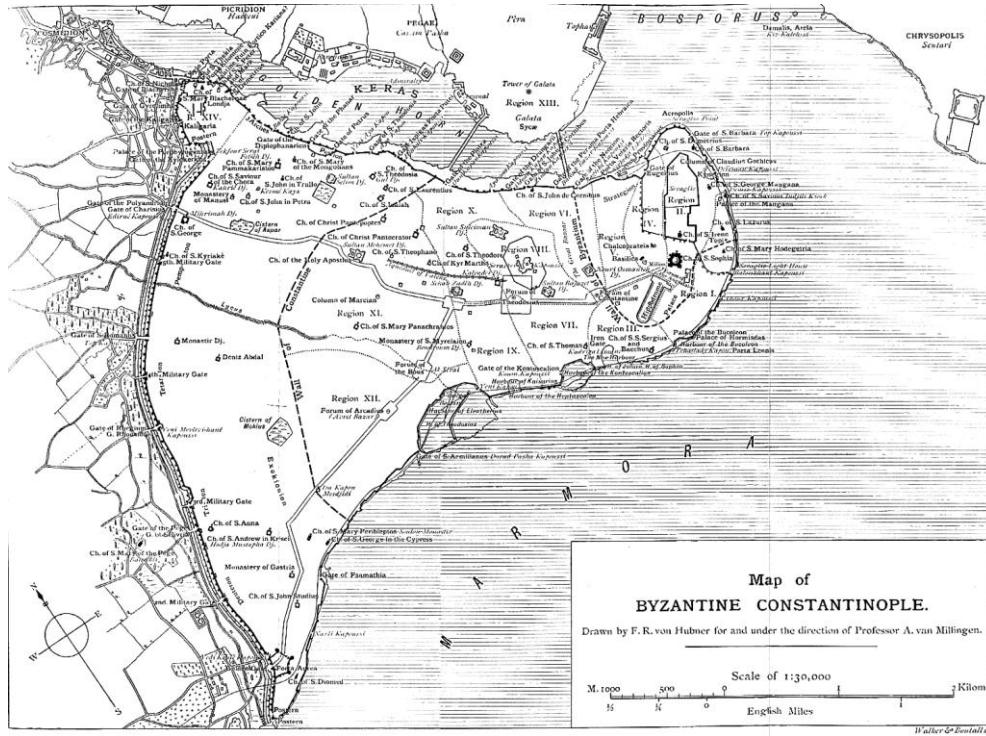


Şekil 5.4 : Neolitik dönem yapı temeli ve çizimi (M.Ö. 6.400/ 5.800) [70]



Şekil 5.5 : Yenikapı metro ve Marmaray kazı alanları [68]

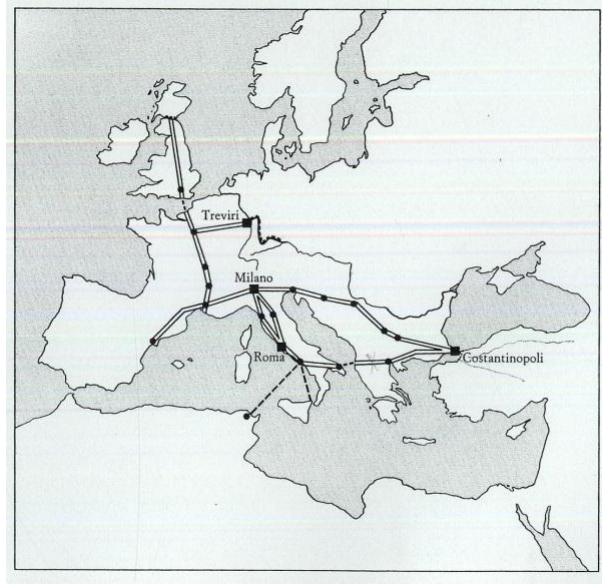
Bu gün bildiğimiz İstanbul'un kuruluşu ise milattan önce 667'ye dayanmaktadır. Milattan önce 667'den sonra antik bir Yunan site şehri olarak Byzantion adıyla Sarayburnun'da kurulmuştur. Asya ve Avrupa arasındaki köprü konumu nedeniyle hızla güçlenen bu şehir devleti M.Ö.196'da Romalılar tarafından alınmıştır. Şehir, Septimius Severus döneminde yoğun bir inşa ve latinleştirme dönemi yaşamıştır . Şehir bu dönemde Yenikapı'ya kadar ancak uzanmaktadır ve şehrin ana limanı Haliç'e bakmaktadır. Güney'de ise ikincil liman olan Julien limanı bulunmaktadır (Şekil 5.6). Yenikapı ise kendi halinde bir koydur.



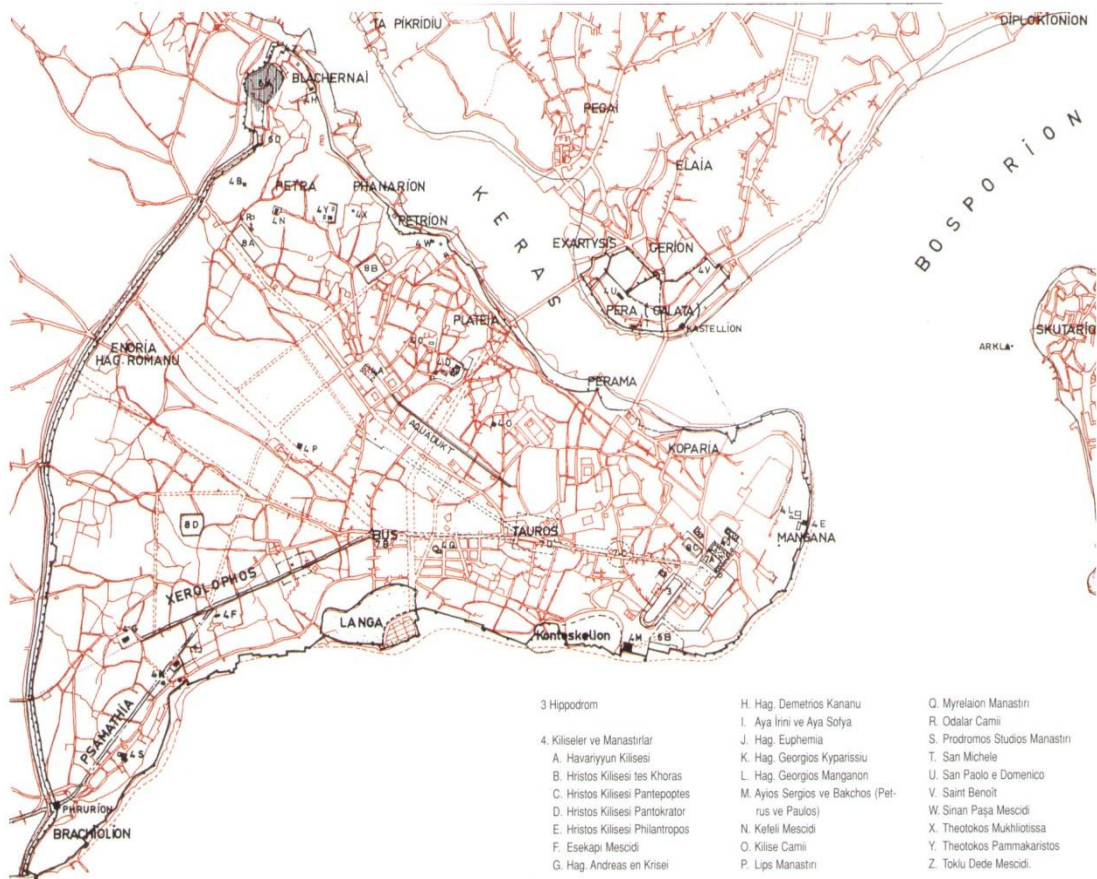
Şekil 5.7 : Millingen, 4.yy İstanbul'u [75].

Theodosius limanı Bizans Dönemi'nde Mısır'dan gelen buğdayın boşaltılması ve depolanması için kullanılmıştır [67]. Ayrıca bu dönemde liman çevresinde evler, fırınlar, saraylar ve kiliseler inşa edilmiştir. Theodosius'dan çok önce Adriyatik Denizi ile Bizans'ı Avrupa'ya bağlayan ve Roma Yolu ismi ile anılan karayolu Eminönü'ndeki ilk limanda sonra da Theodosius limanında²⁶ son bulmaktadır (Şekil 5.8). Bu kara yolunun 400 yıl gibi uzun bir süreçte tamamlandığı tahmin edilmektedir. 7. yy. 'da tahılın ve birçok ürünün geldiği Mısır'ın Müslümanlara kaybı ile ambarlar bulunduğu Theodosius limanının işlevinin önemli bölümünün yitirdiği sanılmaktadır [76]. 4. yy. 'da Forum Tauri'nin yapımında çıkan molozun da limana getirildiği bilinmektedir. İmparator III. Mikhael devrinde (842-867) yeniden temizlenmiş olsa da bu dönemden sonra Haliç kıyılarında olduğu gibi liman alanının, moloz dökmek için kullanılmış olduğu Osmanlı devrinin ilk zamanlarında karaya katılmış durumda olmasından anlaşılmaktadır. Limanın giderek küçülmesinde, Lykos Vadisi'nden yağmurların sürüklediği toprakların ve Marmara Denizi'nden Lodosla gelen kumları etkili olduğu düşünülmektedir.

²⁶ Theodosius Limanı olarak bir erken Bizans limanından bahseden ilk yazılı kaynak, 425 yılına tarihli Notitia Urbis Constantinopolitanae'dir [77]. Notitia 'ya göre Konstantinopolis, kentin XII. Bölgesinde Portus Theodosianus (Theodosius Limanı) denilen bir limana sahiptir. Limana hem kent çevresinden, hem de uzak bölgelerden gelen ticaret malzemeleri; muhtemelen esas olarak tahıldan ve kereste, kiremit, mermer gibi inşaat malzemelerinden oluşmaktadır. Theodosius Limanı'nın sınırları tam olarak bilinemesi de geniş bir alana yayılmış olması gerekmektedir çünkü antik kaynaklarda limanla ilişkili tahıl ambarları kentin bir başka bölgesinde, IX. Bölge'de konumlanmaktadır (Şekil: 5.7) [76,78]. Notitia'da; Konstantinopolis'teki V. ve IX. bölgede konumlanmış olan altı büyük ambardan söz edilmektedir.



Şekil 5.8 : Roma İmparatorluğu Avrupa yol sistemi [Anonim]



4. Konstantinopolis'in (13-15. yüzyıl ortasına kadar) metinde değinilen anıtlarla ve önemli yerlerin adlarıyla konumu.

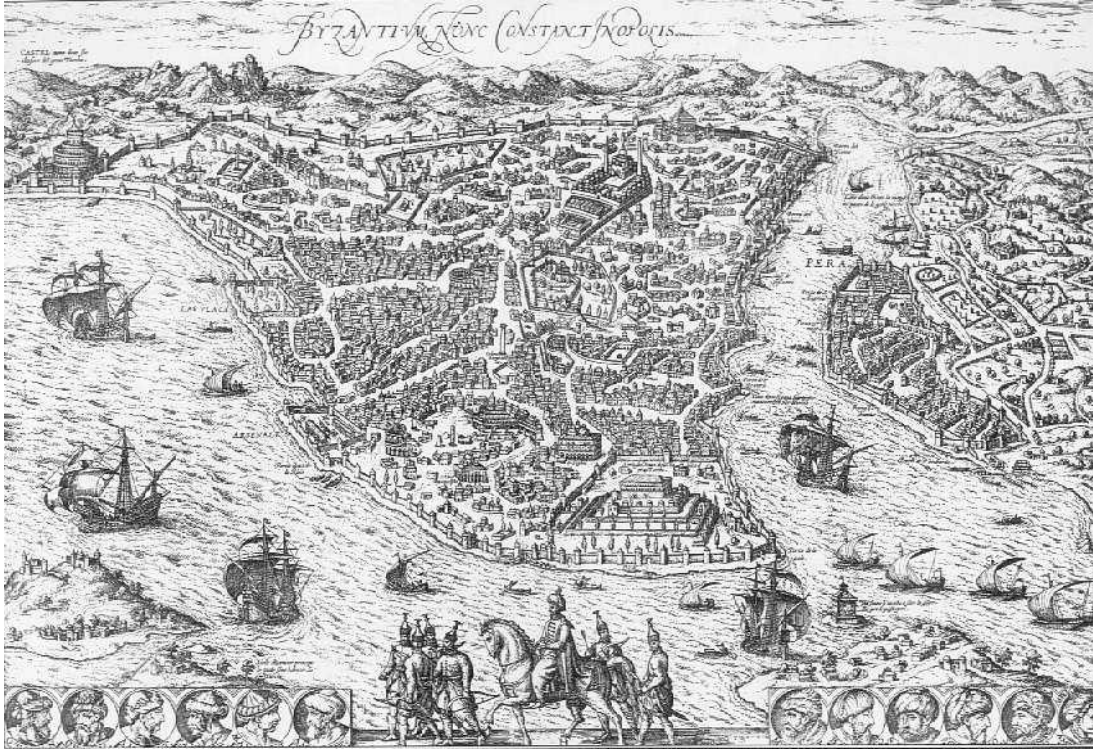
Şekil 5.9 : 13-15 yy.'larda İstanbul [79]

1422 tarihli bir haritada Theodosius'dan sadece bir liman değil onun denizle ilişkisi olan teknelerin yapıldığı bir tersanenin de varlığına işaret edilmektedir [80].

5.3.3 Osmanlı dönemi (1453 - 1923)

İstanbul 1453'te Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra yoğun bir imar ve iskân politikası dönemi yaşamıştır. Bu dönemde Anadolu'dan getirilenler, İstanbul'un çeşitli yerlerine yerleştirilerek şehrin Türkleşmesinde önemli rol üstlenmiştir. Yenikapı ise liman bölgesi olarak gelişimini Osmanlı döneminde sürdürse de bu kimliğinin zamanla değiştiği ve kara parçası olarak kullanıldığı birçok kaynakta ifade edilmektedir

İstanbul'un Osmanlı'ya geçişiyle liman bölgesinin sur içinde kalan kısmı Küçük Langa Bostanı, sur dışında kalan kısmı da Büyük Langa Bostanı diye adlandırılmıştır. 1550'li yıllarda limanda, karaya çekilmiş, tekneler ve iki kapalı tersane bulunmaktadır (Şekil 5.10).



Şekil 5.10 : Peter Coeck 1451 İstanbul gravürü [81]

1650'li yıllarda çevresi hala surlarla çevrili olan liman alanı iyice dolmuştur, üstü ağaçlık, bostanlıktır.

1700'lü yıllarda limanın denizle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Liman havzası surlarla sarılı alan içinde küçük bir göl halinde varlığını sürdürmektedir. Liman bölgesi bu dönemde çok sığlaşmıştır bir durumdadır (Şekil 5.11).



Şekil 5.11 : 1730 yılında İstanbul [82]

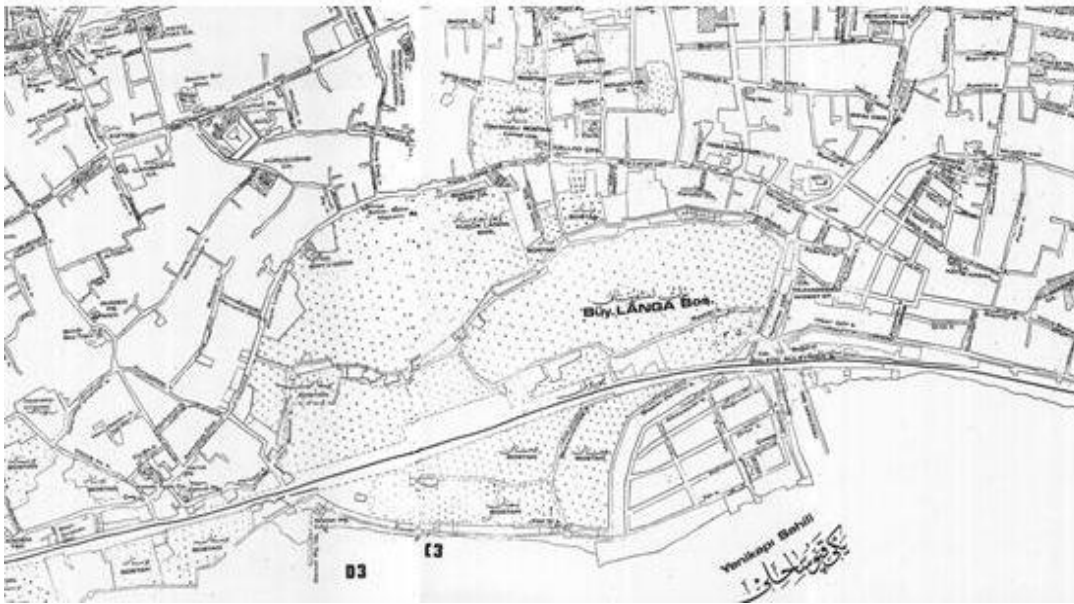
Lykos Vadisi'nden yağmurların sürüklediği toprakların bölgeyi doldurması ile kara parçası olarak kullanımı artmıştır. Sultan III. Mustafa'nın Adalar'dan taşlar getirterek denizden gelen rüzgârlara karşı set yaptırması ve 1759-1763 yılları arasında inşa edilen Laleli Külliyesi'nin inşaatından çıkan toprak ve molozun Samatya-Kumkapı arasında Yenikapı önünde denize dökülmesi sonucunda oluşan kara parçası Ermenilere satılmıştır. Günümüzde Yalı Mahallesi olarak adlandırılan bu alan, 1782'de meydana gelen yangınlarda büyük zarar görmüştür [83,84].

18. yy 'da da kent genelinde devam eden yangınlardan etkilenmiş ve hali hazırda yerleşim yeri olarak kullanımı olmayan Yenikapı semti, 19. yy.' da da surlar boyunca Yedikule bölgesine kadar bağ ve bahçe olarak kullanılmaya devam etmiştir [84].

19. yüzyılın ilk yarısına kadar, Asya yakasından sebze ve meyvelerin kente girişi kapısı olarak, Yenikapı bölgesindeki küçük limanlar kullanılmıştır. Bu limanlar Küçük ve Büyük Langa alanında değil surların dışında ve Yalı mahallesinin güneyindedir. 19. yüzyılın sonlarında liman kullanımının yeniden artması ile burada uzun bir iskele kurulmuştur (Şekil 5.13).



Şekil 5.12 : 1789’da İstanbul [82]



Şekil 5.13 : 1883 Ayverdi haritasında Langa [85]

Prusyalı bir general olan Helmuth Von Moltke, II. Mahmut tarafından İstanbul’un ayrıntılı haritasını çıkarmak ve sokak örüntüsünü düzelterek bir plan yapmakla görevlendirilmiştir (Şekil 1.14). İstanbul’un 1839 tarihli bu ilk planının bir dizi kent tasarım ilkelerinden ibaret olması mümkündür [84]. Von Moltke’nin başlıca amacı, İstanbul yarımadasının ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü kalbiyle(Eminönü) eski

Bizans kapıları arasında geniş yollar açmaktı. Von Moltke'nin önerdiği beş ana arterden dördüncüsü olan Kadirga ve Marmara sahilini izleyecek yol Yenikapı'dan geçmekteydi (Şekil 5.14).

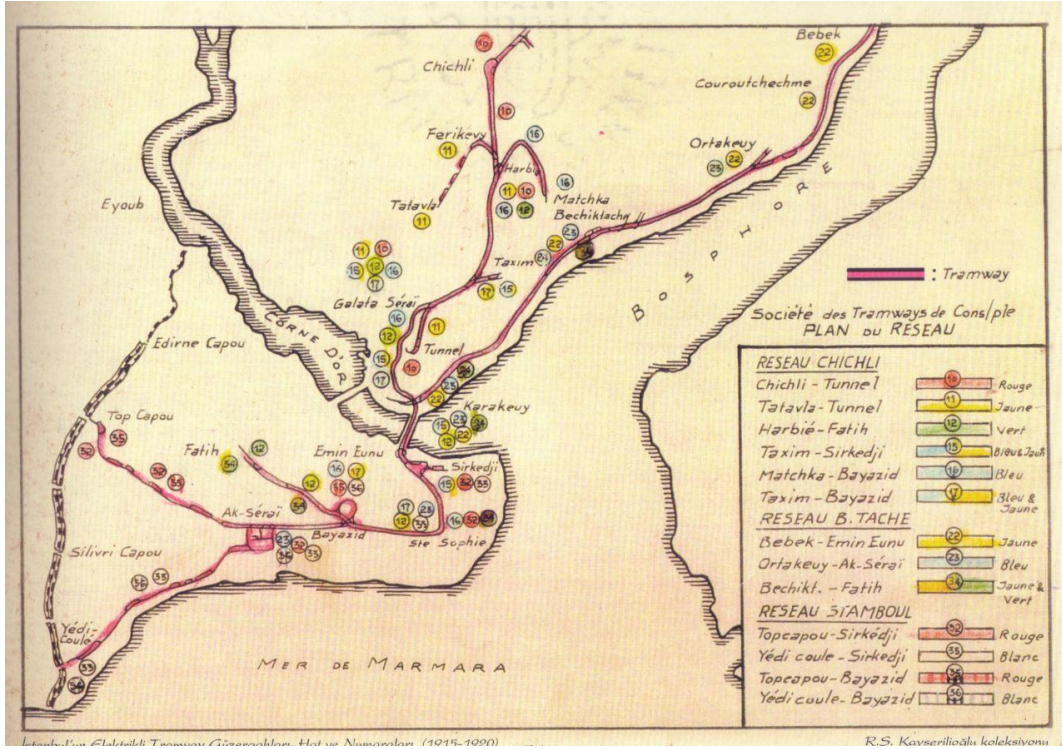


Şekil 5.14 : 1839 Von Moltke Planı [84].

1871 yılı Yenikapı ve İstanbul için çok önemlidir. Kalıcı izler bırakacak etkisi bugünlere kadar gelecek olan demir yolu hattı inşaatı o yıl başlamıştır. Demir yolu yapımı sırasında da eski iç liman surlarının yaklaşık 1 km'lik bir kesimi yıkılmıştır. Hat 1872'de Sirkeci-Yedikule arasında hizmete girmiştir. 1896'dan önce Yenikapı İstasyonu hatta eklenmiştir [84].

Diğer bir raylı sistem olan tramvayın, Yenikapı'dan geçen Aksaray-Yedikule hattında ise 14 Ağustos 1872 deneme seferlerine başlanılmıştır. 1873'te 3. tramvay hattı olan Aksaray-Yedikule hattı resmen hizmete açılmıştır (Şekil 5.15) [86].

İstanbul'un ilk metrosu olan "Tünel" in tasarımcısı Fransız mühendisi Henri Gavand'ın İstanbul'u bugün bile etkileyecek bir ulaşım sistemi önerisi vardır. Pek fazla bilinmeyen bu ulaşım planında, Yenikapı'da bir limanla bir metro sistemini kente bağlayan, trenle denizi entegre eden bir transfer merkezi bulunmaktaydı. Kuban'a göre bu plan gerçekleşseydi, İstanbul bu gün bile bizi rahatlatarak bir ulaşım sistemine kavuşabilirdi. Ancak Abdülhamit, kenti böyle bir projeden mahrum etmiştir [5].



Şekil 5.15 : Plan du réseau, Société des Tramways de Constantinople , 1920 [87]

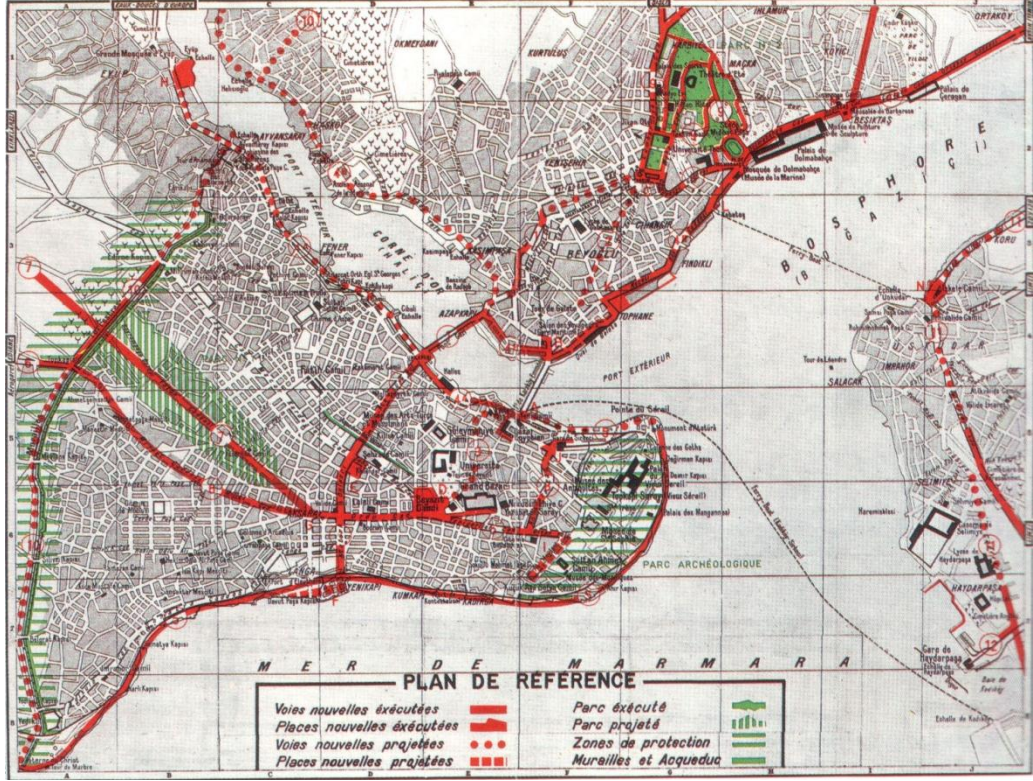
İstanbul bütünü içerisinde Yenikapı, Osmanlı döneminde genel olarak büyük bir bostan olarak kullanılmış, kıyı kesiminde, balıkçı barınakları, kazıklar üzerine kurulmuş küçük kahveler yer almıştır. Ama Osmanlı'nın son döneminde Yenikapı'da raylı sistem atağından payına düşeni almış, surları ve dokusu tahrip olsa da erişilebilirliği oldukça artmış bir konumdadır. Kıyı çizgisi oldukça değişmiş olan Yenikapı artık büyük bir liman bölgesi değildir. Bölgede Rum ve Ermeniler yaşamaktadır.

5.3.4 Cumhuriyet dönemi (1923 - 1982)

1923'te cumhuriyet ilan edildiğinde yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti İstanbul değil Ankara'dır. Genç cumhuriyet ideolojisini ve dinamizmini göstermek için kent mekânına Osmanlı dönemindekinden farklı yaklaşmıştır. Böylece Türkiye planlı şehirler ve yapılaşma dönemine girmiştir. Bu planlar genellikle yarışma yöntemiyle elde edilmiştir. İlk yarışma 1927 yılında Ankara için açılmıştır. İstanbul için davetli planı yarışması ise 1933'te açılmıştır. Jacques H. Lambert, Alfred Agache²⁷ ve Alman planı Hermann Elgözt²⁸ şehre davet edilerek, hâlihazır durum

²⁷ Alfred Agache tarafından yazılan 'Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı'na göre; Sirkeci Garı'nın Yenikapı'ya nakli gerekirken ve yine aynı mevkide serbest limanın yapılması uygun bulunmaktadır. Kısmen yapılmış bulunan Mustafa Kemal Caddesi'nin buradaki yeni gar ve serbest

ve gelecek üzerine çalışmalarda bulunmuş ve yarışmaya konu olacak raporları hazırlamışlardır. Yarışma sonucunda Elgözt'ün önerisi seçilse de 1936'da Henri Prost'a yeni bir plan yaptırılmış. Henri Prost'un 1937'de "Nazım Planı" tamamlamıştır (Şekil 5.16) [88]. Tezde Prost planına detaylı olarak girilmeyecektir sadece Yenikapı'yı ilgilendiren bölümlerinden bahsedilecektir.

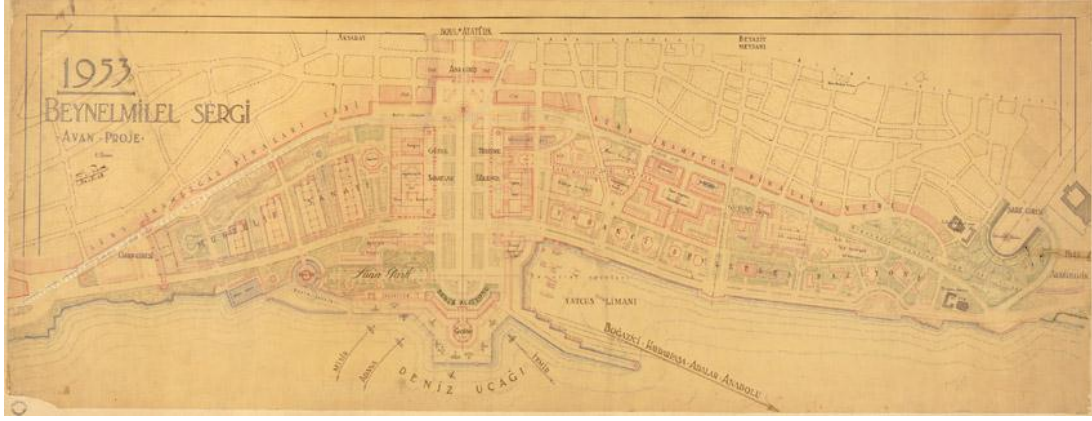


Şekil 5.16 : Prost Planı, 1936 [89]

1937'den 1950'ye kadar yürürlükte kalacak olan Prost planında Yenikapı uluslararası bir transfer merkezidir (Şekil 1.17). Raylı sistemle limanın bulunduğu Yenikapı, körfezine yapılacak modern bir limanın gerektiği ölçüde mal ve insan ulaşımına uygun biçimde düzenlenecektir [88]. Plan kararları doğrultusunda Yenikapı-Unkapanı arasında ki Atatürk Bulvarı, 1936-49 döneminde belediye başkanı Lütfi Kırdar tarafından kent dokusunu tahrip ederek açılmıştır. Prost'un Yenikapı uluslararası istasyon önerisi o zamanlarda uygulanmasa da projenin bugünkü muadili Yenikapı Transfer merkezidir diyebiliriz (Şekil 5.17).

liman ile başlatılması düşünülmektedir. Planda; gar ve limana bağlanacak ve Beyoğlu ve Şişli'ye kadar uzanan yer altı ve yerüstü geçişli metro hatları önerilmektedir [90].

²⁸ Hermann Elgözt plan raporunda, İstanbul'un ihtiyacına cevap verebilecek iki adet liman inşa edilmesi gerektiğini; bunlardan birinin Yenikapı'da diğerinin ise Haydarpaşa'ya yapılmasının uygun olacağından bahsediyor. Fakat Elgözt, Yenikapı'ya rüzgârların kum taşıdığına ve bu bölgedeki toprak seviyesini yükselttiğine bu yüzden buraya yapılacak olan bir limanın maliyetinin yüksek olacağına da değinmektedir [91].



Şekil 5.17 : Yenikapı uluslararası fuar alanı ve yat limanı [92]

İstanbul’da, dönemin başbakanı Adnan Menderes öncülüğünde başlayan imar hareketleri ya da “Menderes Operasyonlar” adıyla anılan 1950-60 arası dönemde, kentte büyük tahribat yaratarak yeni bir kent imgesi oluşturulmaya çalışılmıştır. Yeni ve geniş yollar açılması için kent dokusunun tahrip edilmesi, denizin doldurulması alışlageldik yöntemlerdendi. Yenikapı’yı da etkileyen “Menderes Operasyonları” alanın topografyasını bir kez daha değiştirmiştir. 1957-1960 yılları arasında Sirkeci Florya sahil yolunun yapımı için sur kalıntıları yıkılmış deniz doldurulmuştur (Şekil 5.18, 5.19). Günümüzde Sahil yolu ya da Kennedy Caddesi adıyla bilinen ana arter açılmış, tarihi deniz surları kara surları haline getirilmiş, önlerinde balıkçı barınakları yapılmıştır. 6 şeritli bu yol yerleşme-kıyı ilişkisini kesmiş, Yalı Mahallesi ile deniz bağlantısı koparılmıştır. Yenikapı-deniz arasına tren yolundan sonra bir sınır ögesine²⁹ daha girince kıyı kullanımında bu gün bile süren ve çözilemeyen “kıyılara erişim sorunu” ortaya çıkmıştır. Daha önce açılmış olan Aksaray-Yenikapı yolu da aynı dönemde genişletilmiştir(günümüzde Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi) [93]. 1960’larda semtin yapısında fazla değişiklik olmamış, Yenikapı kuzeyinde bulunan yoğun Aksaray yerleşmesinin denize açılan kapısı, tren istasyonunun da bulunduğu bir ulaşım odağı ve denize bakan kahvelerin, gazinoların olduğu az nüfuslu bir semt olarak kalmıştır.

1964 yılında 1/5000 ölçekli İstanbul Sur İçi Nazım Planı hazırlanmıştır. Daha önceden tasdikli bulunan mevzi imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında toplanması ve konut alanlarının teşekkülünün belirlendiği plana [88] , Yenikapı özelinde çok bir etkisi olmadığından değinilmeyecektir.

²⁹ Lynch’e göre kent imgesini belirleyen 5 öğeden biri olan sınırlar/kenarlar, gözlemciler tarafından ulaşım aksları gibi kullanılmaya doğrusal öğelerdir. İki bölge arasında sınır işlevi görür, sürekliliği doğrusal olarak böler [30].



Şekil 5.18 : Yenikapı hava fotoğrafı (1946) [94]



Şekil 5.19 : Yenikapı hava fotoğrafı (1966) [94]

Türkiye'nin daha içe dönük politikalar izlediği 1966-82 yılları arasında Yenikapı da görece sakin bir dönem geçirmiştir (Şekil 5.19-5.20). Bu dönemde alanda yapı yoğunluğu artarken bostan alanları giderek azalmaktadır.



Şekil 5.20 : Yenikapı hava fotoğrafı (1982) [94]

5.3.5 Neo-liberal dönem (1982-2012)

1980’li yıllarda Dünya ve Türkiye’de önemli değişimler olmuştur. 1980 öncesinde daha içe dönük devletçi politikalar izleyen Türkiye, 1980’lerin ortalarından itibaren aynı dönemde dünyayı saran neo-liberal dalgaya eklemlenmiştir. neo-liberalizmin kent mekânına etkileri en fazla İstanbul üzerinde görülecektir. 1989’da Doğu bloğunun dağılmasıyla neo-liberalizm yayılma alanını daha da genişletecek ve etkisi katlanarak artacaktır. Tezin bu bölümde neo-liberal politikalarla globalleşen ve marka kentler/küresel kentler ağında yerini alacak olan İstanbul’un ve Yenikapı’nın küreselleşmeye eklemlenişi ve hızla dönüşümüne değinilecektir. Dönüşümde önemli etmenlerden birisi de Avrupa Birliği olacak ve bu süreçte İstanbul Avrupa Kültür başkentliği yapacaktır. Bu dönemde oluşturulacak “büyükşehir belediyesi” neo-liberal politikalar doğrultusunda İstanbul’un dünya kenti olması için, yeni projeler üretmeye başlayacak, sermaye ve güç odaklarını kente çekmeyi amaçlayacaktır. “Marmaray” ve “Yenikapı Transfer Merkezi” projeleri bu projelerin başlıcalarından olacaktır.

Büyükşehirler 1982 anayasasının 127³⁰. maddesindeki "**büyük yerleşim merkezleri için özel yönetim biçimleri getirebilir**" hükmüne dayanılarak 1984 yılında

³⁰ Detaylı araştırma için Bkz. 1982 anayasası 127.ci madde.

kurulmaya başlanmıştır. İstanbul kurulan ilk üç büyükşehirden³¹ biridir. Bu dönemde “1580 sayılı Belediye Kanunu” organik olarak aynı kalmakla beraber, buna “3030” sayılı yasa³² eklenmiştir. Bununla Türkiye’de normal belediye sistemine bir de büyük şehir belediyesi ve ilçe belediyeleri eklenmiştir. Ayrıca, 1985’te kentsel gelişme kriterlerini belirleyen ve yönetim yetkileri değiştiren 3194 sayılı yeni “imar yasası” çıkmıştır [95]. Bu dönem, İstanbul dinamiklerine göre yeni yasaların oluştuğu, yeni yasalara göre yeni İstanbul’un oluştuğu karşılıklı bir etkileşim ya da kısır döngü dönemi olacaktır.

1985 yasaları 3030 sayılı yasayla ve birlikte yetkilerin merkezden yerele kayması Büyükşehir belediyelerinin güçlenmesine imkân verirken, küresel sermayeyi çekebilecek büyük projelerin kentte yer almasını kolaylaştırıcı olmuştur. Sonuçta İstanbul global ekonomiye ve Türkiye’nin marka kenti/dünya kenti olarak daha kolay eklenebilecek yeni yasal ve fiziksel yapılara kavuşmuştur.

2863³³ sayılı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu” 21.07.1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1986’da Tarihi Yarımada’nın **UNESCO Dünya Mirası Listesi**’ne (Şekil 5.21) girmesiyle³⁴ birlikte koruma konusunda yeni adımlar atılması zorunlu hale gelmiştir. 2.11.1990’da onaylanmış olan **Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı** (Şekil 5.22); Yarımada’nın yaşayan bir şehir olarak da ele alınması gerektiğini ve buna göre düzenlenmesini savunmaktadır. Mekânı “koruma-geliştirme-yaşatma” ilkeleri belirlense de bu amaçlar plana yansıtılmamıştır. İptali için açılan dava sürerken 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı karar ile Tarihi Yarımada’nın "**Tarihi ve Kentsel Sit, Kentsel ve Arkeolojik Sit, 1. Derece Arkeolojik Sit**" alanları olarak ilan edilmesiyle önceki tüm planlar geçerliliğini yitirir. Yine aynı Kurul’un 2.8.1995 gün ve 6898 sayılı kararıyla belirlenen "Geçiş Dönemi Yapılanma Koşulları" uyarınca İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı’nda "Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" ve "Kültür ve Tabiat Varlıkları Envanteri" çalışmaları başlatılmıştır [88].

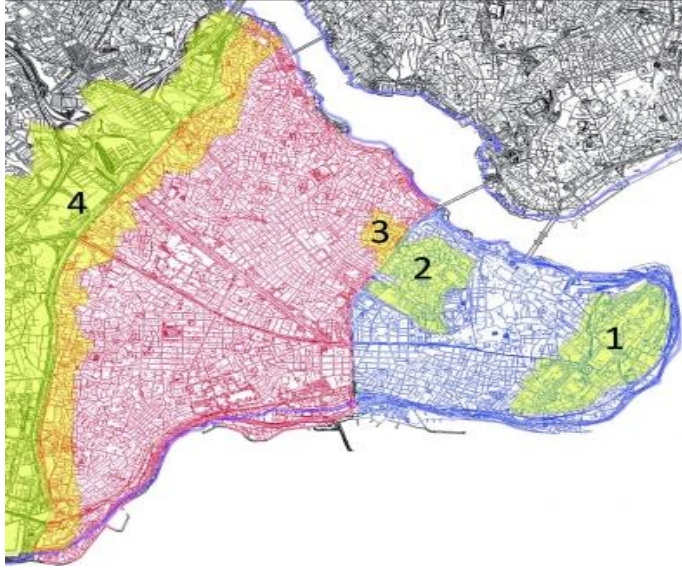
³¹ Diğerleri Ankara ve İzmir’dir.

³² Detaylı araştırma için Bkz. 3030 sayılı kanun.

³³ Detaylı araştırma için Bkz. 2863 sayılı kanun.

³⁴ İstanbul Unesco dünya mirası listesine 4 farklı bölge ile girmiştir. Bunlar;

- Sultanahmet Arkeolojik Park (1.Derece Arkeolojik Sit Alanı ve Kentsel Arkeolojik Sit Alanı tamamı),
- Süleymaniye Camii ve Çevresi Koruma Alanı,
- Zeyrek Kilise Camii (Pantokrator) ve Çevresi Koruma Alanı,
- İstanbul Kara Surları olarak belirlenmiştir [88].



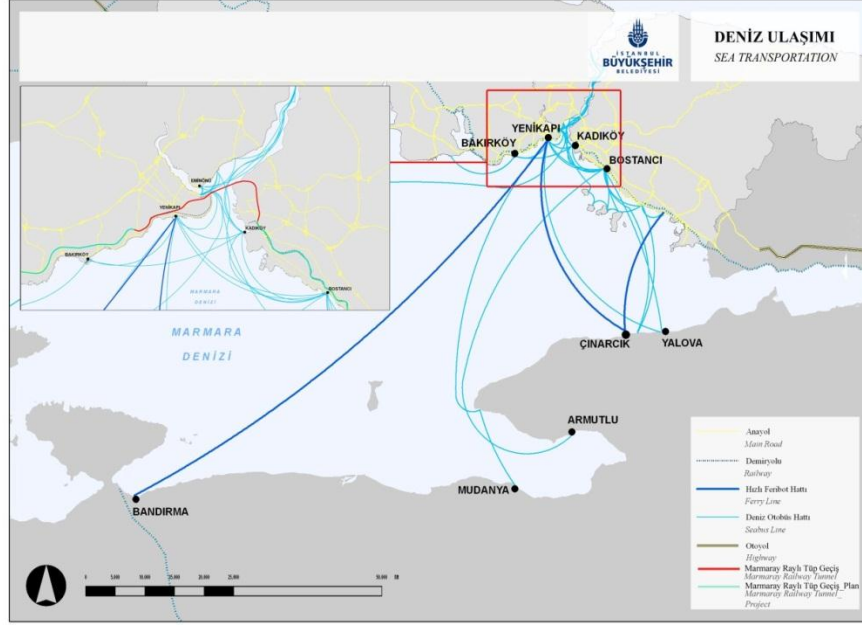
Şekil 5.21 : 1995’te UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne alınan bölgeler [88]



Şekil 5.22 : Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 1990 [İ.B.B]

3030 sayılı kanunla güçlenen İ.B.B. 1984–1989 yılları arasında Belediye Başkanı Bedrettin DALAN önderliğinde yeni bir “**Buldozer**” akımı başlatmış, 2864 sayılı Koruma Yasası’na aykırı da olsa yıkımlar gerçekleştirilmiştir. Hedef ise, kentin küresel sisteme eklemlenme ve dünya kentleri/marka kentler ağına katmaktır. Yenikapı’da kıyı çizgisi bu dönemde bir kez daha değişmiştir. Doldurulan yere İ.E.T.T Yenikapı garajı ve İDO Yenikapı İskelesi yapılmıştır. Kıyı çizgisi bu tarihten günümüze kadar pek fazla değişiklik göstermemiştir (Şekil 5.2 ve Şekil 5.22). İDO Yenikapı İskele’si İstanbul’u Marmara’nın diğer kentlerine bağlayan bir kapı rolü üstlenmiştir (Şekil 5.23). İ.E.T.T Yenikapı garajı ise kentin kuzeyine

bağlanan hatların son noktası konumundadır (Şekil 5.24).Yenikapı'nın bir entegrasyon noktası olarak konumunu güçlendiren İ.E.T.T Yenikapı garajı ve İDO Yenikapı İskelesi, Tarihi Yarımada üzerinde lastik tekerlekli araç baskısına neden olmuştur.

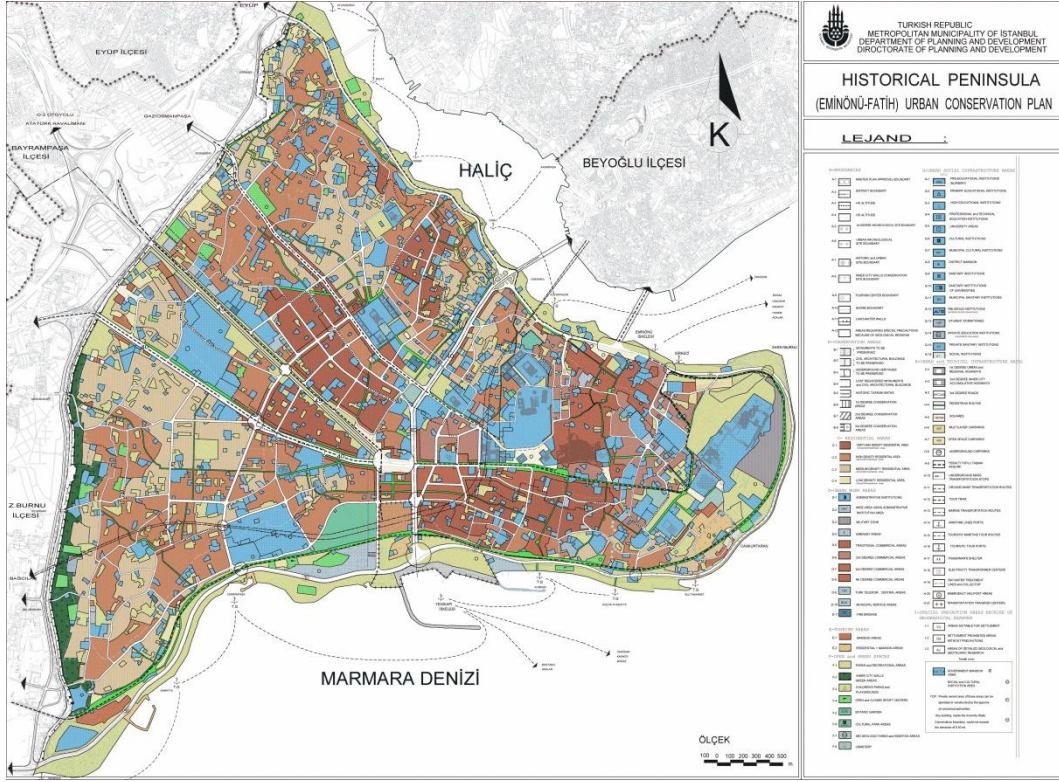


Şekil 5.23 : Yenikapı İDO İskelesi hatları, 2003 [İ.M.P]

Tarihi Yarımada'nın sit alanı ilan edilmesinden sonra, İ.B.B tarafından 1/5000" Koruma Amaçlı İmar Planı" hazırlanarak 1998 tarihinde Büyükşehir Belediye meclisine iletilmiştir. Plan İmar Komisyonunda değerlendirme aşamasında iken 17 Ağustos depremi olmuştur. Deprem sonrası Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün yayınladığı genelgeye bağlı olarak afet yönünden yeniden değerlendirilen plan 2003 tarihinde, "1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları" ise 2004 tarihinde belediyece onaylanmıştır. Koruma Kurulu'na iletilen planlar, 26.01.2005 tarihinde alınan kararla uygun görmüştür (Şekil 5.25) [88].

YUNUS EMRE MAHALLESİ-YENİKAPI (88A)
YENİKAPI - ŞİŞLİ (77)
KURTULUŞ-YENİKAPI (70KY)
YENİKAPI-MECİDİYEKÖY (69A)
KUŞTEPE - YENİKAPI (46KY)
ÇAĞLAYAN - YENİKAPI (46ÇY)
YEŞİLPINAR - YENİKAPI (39D)
DERBENT-YENİKAPI (325YK2)
DERBENT-YENİKAPI (325YK1)
AYMA KOOP.-YENİKAPI (31Y)
YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - YENİKAPI (31)
ORTAKÖY-KABATAŞ - YENİKAPI (30D)
BOGAZKÖY MH.-BAHÇEŞEHİR-YENİKAPI (146T)

Şekil 5.24 : İ.E.T.T Yenikapı garajı otobüs hatları, 2011 [İ.E.T.T]



Şekil 5.25 : Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 2003 [İ.B.B]

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planında Yenikapı;

- Ulaşım Transfer Merkezi
- Kültür park alanı (bölge parkı)
- Konut + Konaklama Alanları

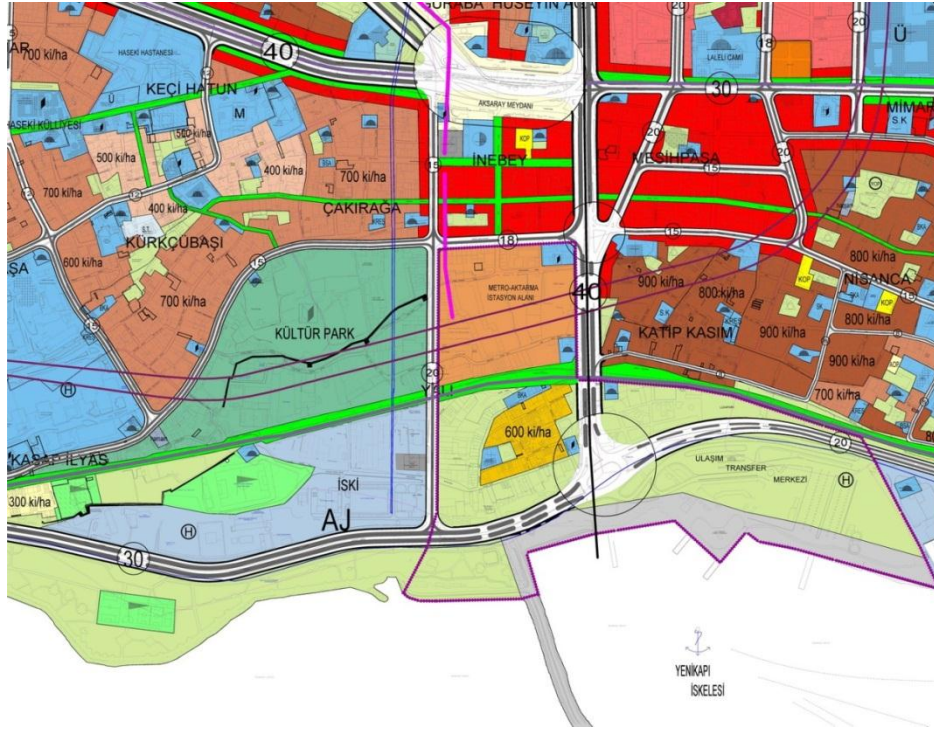
gibi kullanımlar içermektedir (Şekil 5.26).

Planın ulaşım bölümünde;

Yenikapı'dan Yalova ve Bandırma'ya olan feribot seferlerinin Suriçi'nde oluşturduğu tekerlekli araç trafiğini azaltmak amacıyla, bu alanda yer alan feribotların sur dışında bulunan Kazlıçeşme'de yapılacak yeni limana desantralize edileceği öngörülmüştür. Yenikapı İskelesinin ise sadece İstanbul içi Deniz Ulaşımında payının artırılması çalışmalarına paralel hizmet verecek bir alan olarak kullanılacağı düşünülmüştür [60].

Yenikapı'daki metro, iskele alanı, tüp geçit, hafif raylı sistem ve lastik tekerlekli araçların entegrasyonu niteliğindeki geniş alan, “**Ulaşım Transfer Merkezi**” olarak planlanmıştır (Şekil 5.27). Bu alanın yer altı ve yer üstü yoğun bir yaya ve araç trafiğine neden olacağından otobüslerin bekleme yapmaması, yaya öncelikli

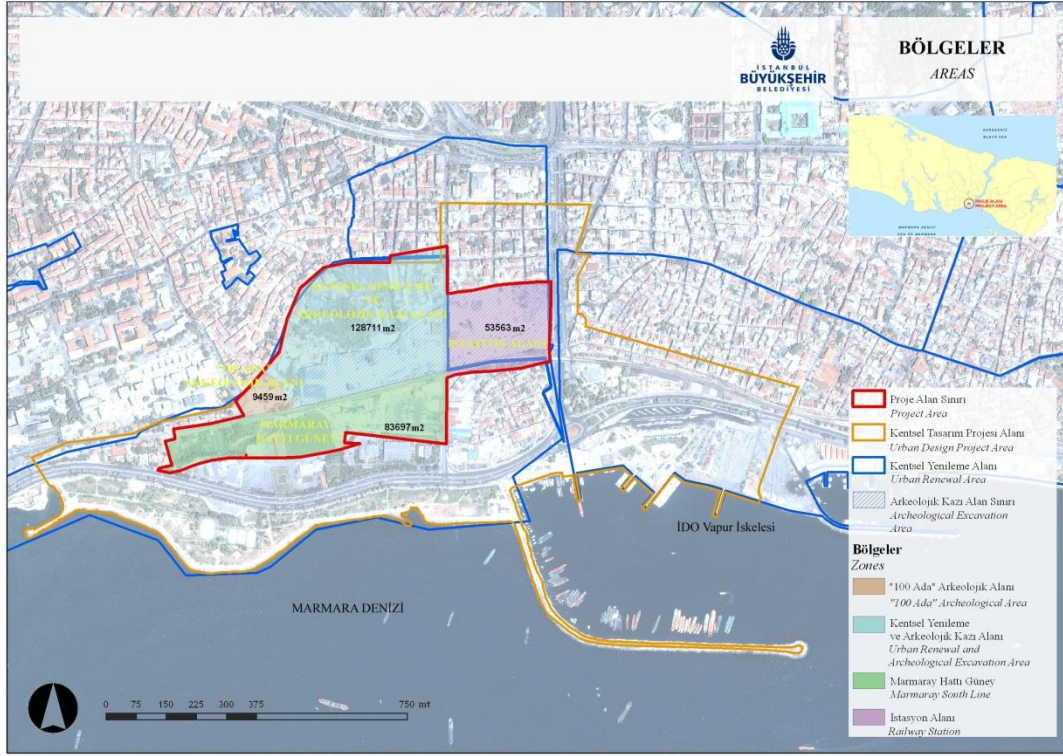
çözümler üretilmesi ana ilkeler olarak belirlenmiştir. Planda, detay kararların daha sağlıklı olabilmesi için uygulamaya yönelik planlama ve düzenlemeler alt ölçekli planlarla ve kentsel tasarım projelerinde yapılması konusuna vurgu yapılmıştır (Şekil 5.28) [60].



Şekil 5.26: 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda, Yenikapı, 2003 [İ.B.B]



Şekil 5.27 : Ulaşım transfer merkezi [İMP]

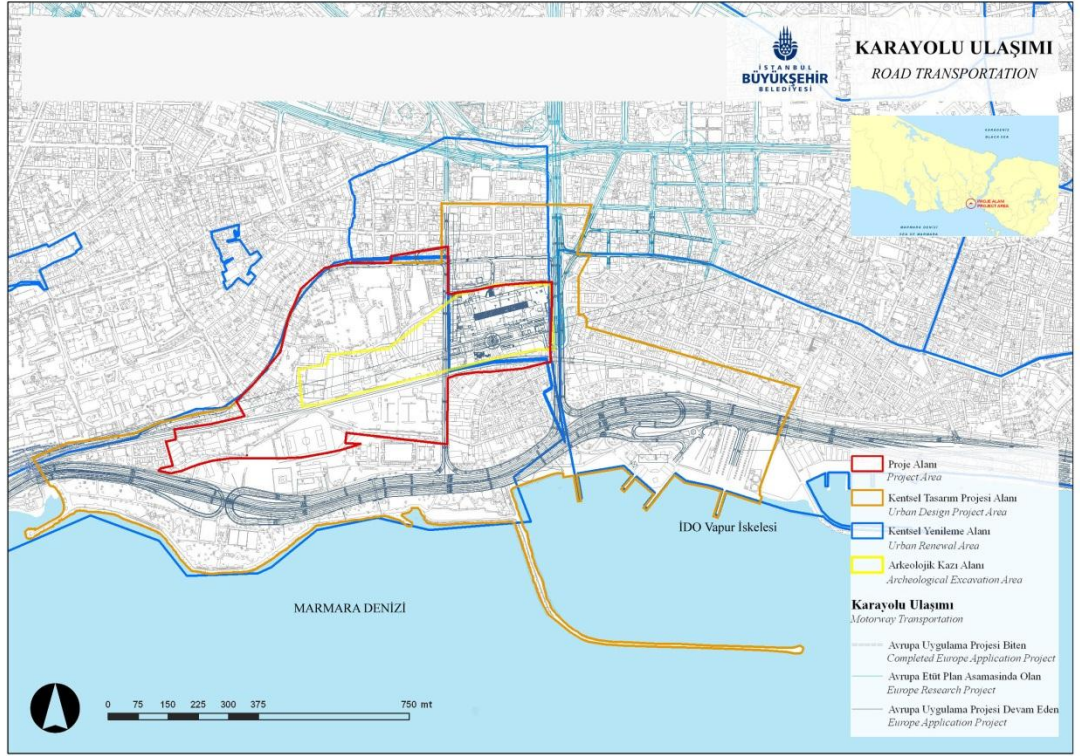


Şekil 5.28: Yenikapı kentsel tasarım alanları [İMP]

Yenikapı Kavşağının ise yer altında çözümlenmesi önerilmiştir (Şekil 5.29). Böylece deniz ulaşımı ve raylı sistem ulaşımı alanları arasındaki yaya sirkülasyonunu zeminde çözerek büyük yaya akışının yaşanacağı ulaşım transfer merkezi içinde taşıt-yaya çakışmasını en aza indirmek hedeflenmiştir. Büyük otopark alanları oluşturularak özellikle Eminönü bölgesine taşıt trafiği girişini en aza indirerek, yaya ve raylı sistem ağırlıklı ulaşım sistemini teşvik etmek diğer bir amaçtır [60].

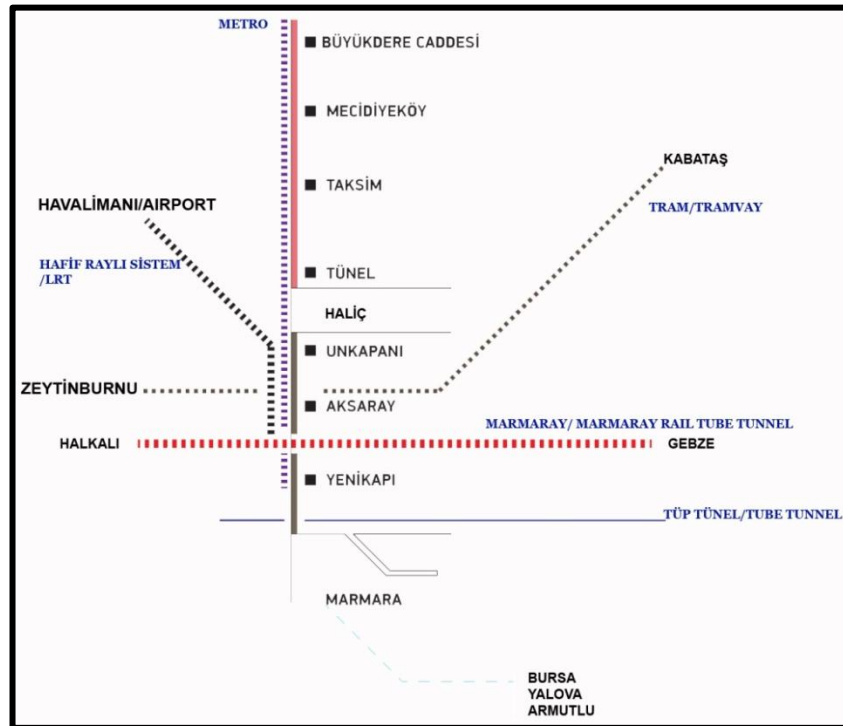
Çok uzun süredir İstanbul'un giriş noktası(kapısı) olan Sirkeci-Eminönü bölgesi, alınan yeni ulaşım kararları ile bu tarihsel misyonunu büyük ölçüde Yenikapı'ya devretmiş olacaktır [60]. Plan kararları ile Yeraltı ve Yüzeysel Toplu Taşım Aksları, deniz ulaşımı ve karayolu ulaşım ağlarının birleştiği (Şekil 5.30) **Yenikapı Ulaşım Transfer Merkezi**'nin bir düğüm noktası değil, bir çözüm noktası olmasını sağlamayı hedeflenmektedir.

Bu büyüklükteki bir yatırımın çevresinde yaratacağı dönüştürücü etkinin çok güçlü olacağından bu konuya özellikle dikkat edilmesi planın değindiği çekincelerden biridir (Şekil 5.31, 5.32). Kendiliğinden oluşan yeni ticaret alanlarının planla belirlenen kabuğu kırılarak, geri kazanılmaya çalışılan konut alanları ile birlikte, diğer mevcut konut alanlarına sıçramasına izin verilmemesi önerilmiştir [60].



Şekil 5.29 : Yenikapı karayolu ulaşımı [İMP]

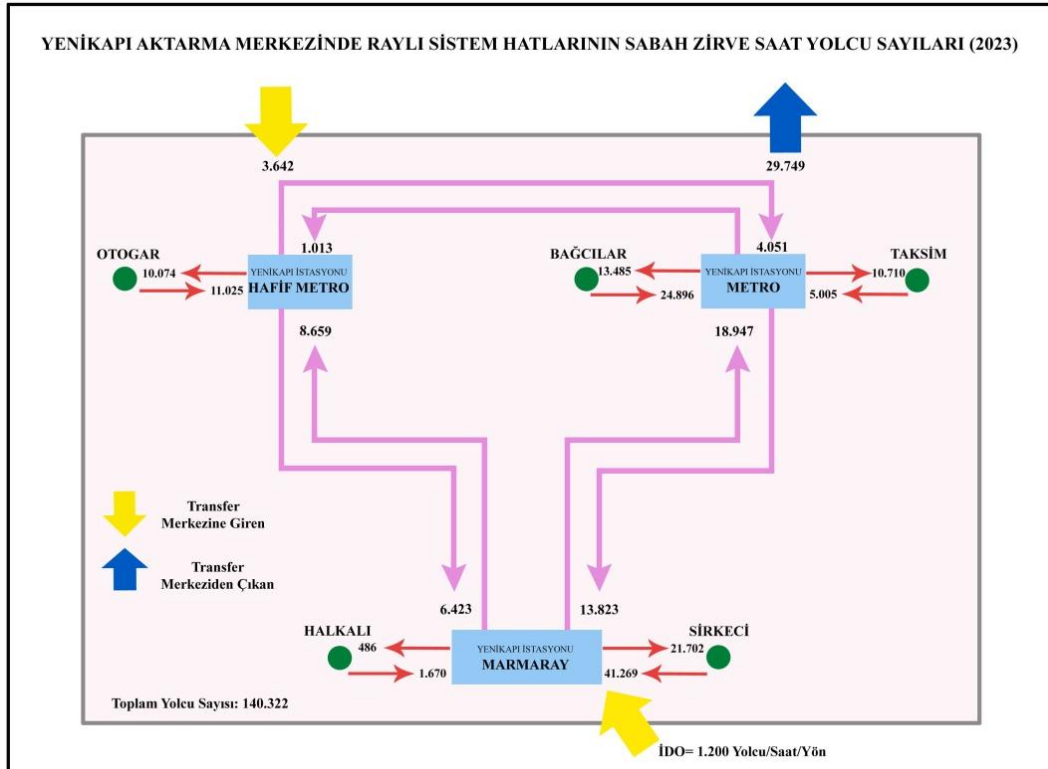
Yenikapı'yı oldukça yakında ilgilendiren 1987 yılında Etütlerine başlanan ve bu gün uygulaması hala devam eden, Yenikapı transfer merkezinde Taksim-Yenikapı metrosu ve Aksaray-Yenikapı hafif metrosu ile entegre olacak "Marmaray Projesine" daha sonra detaylı olarak değinilecektir.



Şekil 5.30 : Yenikapı'da entegre olan ulaşım sistemleri [61]



Şekil 5.31 : Yenikapı’da bina kullanımı [İMP]



Şekil 5.32 : Yenikapı Aktarma Merkezi’nde raylı sistemlerin sabah zirve saatleri yolcu sayıları, 2003 [İMP]

Yalı mahallesinin de içinde bulunduğu bölge, 5366³⁵ sayılı kanun kapsamında yıpranmış tarihi ve kültürel varlıkların yenilenerek korunması amacı ile 13.09.2006 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 2006/1096³⁶ numaralı Bakanlar Kurulu Kararı ile yenileme alanı olarak ilan edilmiştir (Şekil 5.33). “Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkcübaşı Mahalleleri) Yenileme Alanları” adlı proje, Fatih Belediyesi tarafından açılan ihalesini kazanan İlke Planlama ile geliştirilmiştir [67].

Kendi kendine yenilenme kapasitesi düşük olan bölgeyi kapsayan projenin amacı;

- Tarihi dokuyu ve sivil mimari birikimini koruma,
- Yerel ekonomik kalkınma sağlama,
- Olası değişimlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik zararlarını önleme

olarak belirlenmiştir. Bu program ile bölge bütüncül bir şekilde ele alınarak kaliteli kentsel alanların geliştirilmesi amaçlanmıştır [67].



Şekil 5.33 : Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkcübaşı Mahalleleri) Yenileme Alanları [67]

Proje kapsamında;

- Tescilli yapıların bir araya gelerek oluşturdukları dokusal bütünlük, tanıklık ettikleri dönemin mimari üslubu ve yapım tekniğini yansıtmaktadır. Bu

³⁵ Detaylı araştırma için Bkz. 5366 sayılı kanun.

³⁶ Bölgenin doğusundaki Nişanca ise, 03/07/2007 tarih 12375 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ve 20/07/2007 tarih 26588 sayılı resmi gazete ile ilan edilmiştir.

nedenle koruma altındaki her yapının kendine özgü koruma koşulları belirlenerek gelecek nesillere aktarılacaktır.

- Yenileme alanının çevresinde ciddi yatırımlar gerçekleşmektedir. Bu gelişme dinamiklerin bölgede önemli değişimlere neden olacaktır. Bu değişimi yönlendirerek bölge insanının en az ekonomik ve sosyal zararı göreceği bir proje yönetimi gerçekleştirilecektir.
- Dünyadaki örneklerine bakıldığında, bölgenin değişmesi ile alanın bir turizm ve ofis alanı haline geleceği tahmin edilmektedir. Alanın geleceği için gerekecek; otopark, güvenlik sistemi, yeşil alanlar gibi kentsel hizmetler ve alt yapı oluşturulacaktır (Şekil 5.34).

Projenin ilk adımı olan analiz ve mevcut durum çalışmaları tamamlanmış olup bu kapsamda sosyolojik araştırmalar, mülkiyet-değer analizleri gibi şehircilik analizleri ile korunması gereken kültür varlıklarına, anıtsal-sivil mimari değerlere ilişkin çalışmalar tamamlanmıştır. 1-15.09.2009 tarihleri arasında mülk sahiplerinden parselleri hakkında seçtikleri fonksiyon ve katılım seçeneklerini Fatih Belediyesi'ne bildirerek ön protokol çalışmaları yapılmıştır [67].

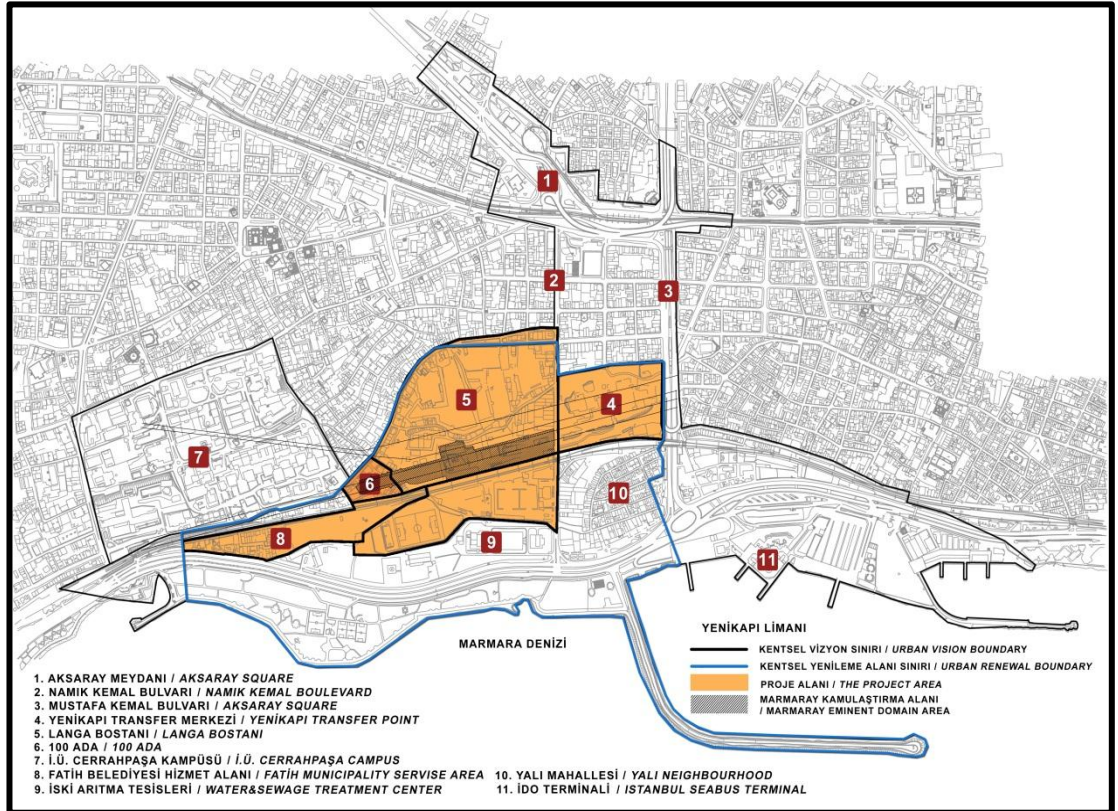


Şekil 5.34 : Projenin temel önerileri [67]

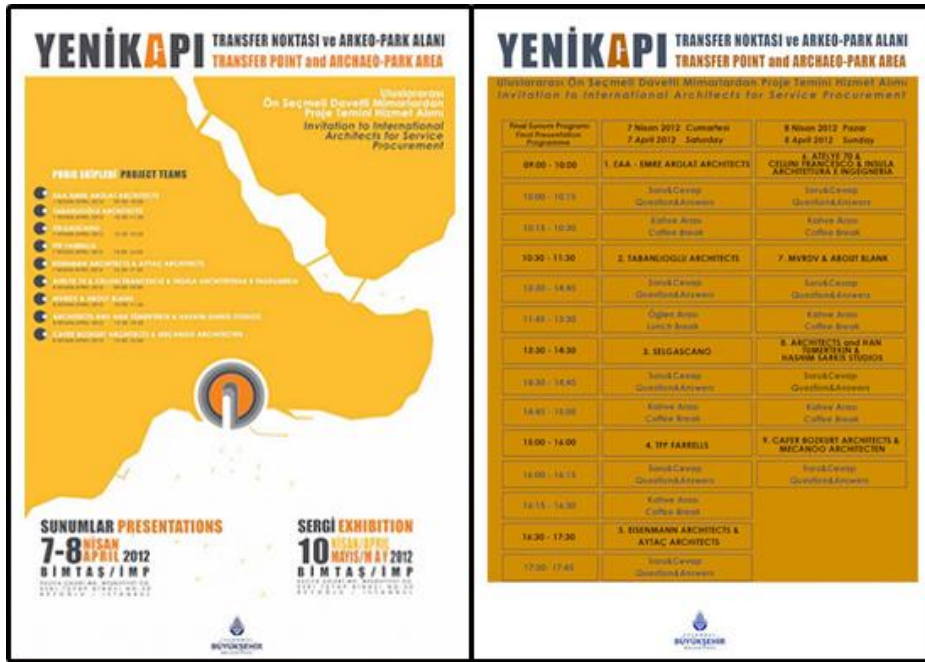
Yenikapı bir taraftan **yenileme alanı**, bir taraftan planla **ulaşım transfer merkezi** olarak belirlenmiş ve Marmaray projesi ilerlerken 2007'den sonra gündeme yarışma açma fikrî de girmiştir [61]. Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı Projeler Müdürlüğü tarafından İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı'na "Yenikapı Transfer

Noktası ve Arkeopark Alanı” Projesi’nin elde edilmesi amacıyla başvuruda bulunulmuştur (Şekil 5.35). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Boğaziçi İnşaat Müşavirlik AŞ.(BİMTAŞ) İle 22.10.2010 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Proje, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin bugün en önemli Kentsel Vizyon Projelerinden biri olmuştur [61].

Projenin elde edilmesi amacıyla, süreç içerisinde, çok aktörlü ve karmaşık yapıda olan proje alanının sahip olduğu değerleri de dikkate alınmıştır. “Uluslararası Ön Seçmeli Davetli Mimarlardan Mimari Avan Proje Temini Hizmet Alımı” yöntemine karar verilmiştir. Uluslararası üyelerden oluşan bir Seçici Kurul tarafından 28-30 Kasım.2011 tarihleri arasında, “42” Uluslararası ekibin arasından Ön Yeterliliği sağlayan “9” ekip belirlenmiştir. Bu 9 ekip projenin ikinci etabına İdare tarafından davet edilmişlerdir. “Projeler, 7-8 Nisan.2012 tarihinde İMP(BİMTAŞ) Tepebaşı Konferans salonunda herkese açık olarak sunulmuştur (Şekil 5.36). Proje sergisi aynı mekânda bir hafta sürmüştür. Sonrasında Seçici Kurul üyeleri 3 projeyi geliştirilmesi için seçmiştir [61]. Süreç halen devam etmektedir.



Şekil 5.35 : Yarışma alanı [61].



Şekil 5.36 : Yarışma sunum ve sergi posterleri [İMP].

5.4 Marmaray Projesi

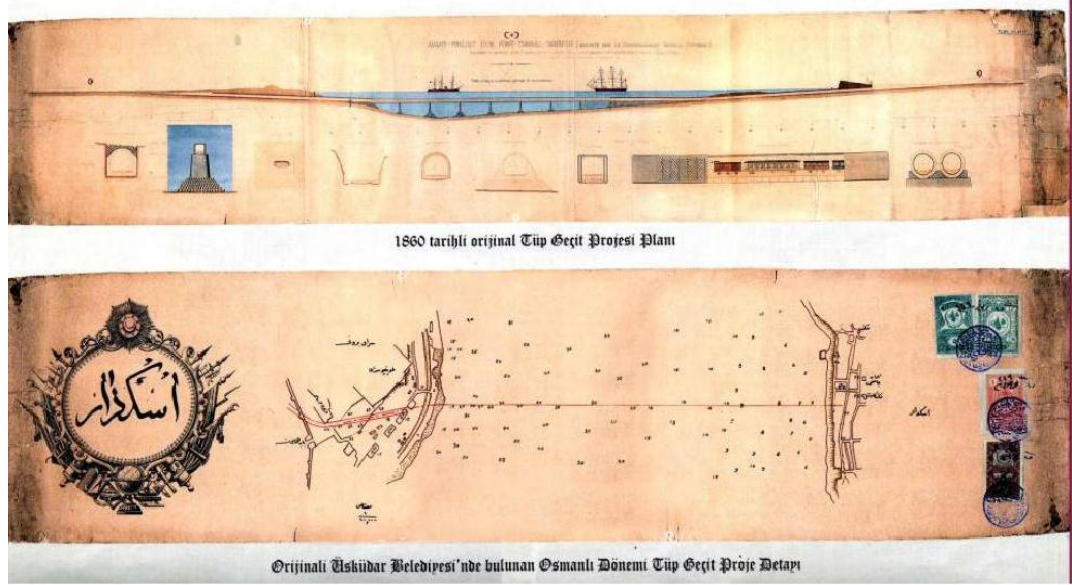
Bu bölümde iki kıtayı birbirine bağlayacak olan “Asrın Projesi” olarak adlandırılan Marmaray projesine değinilecektir. 1860’larda başlayan çalışmalar hala devam etmektedir. Proje’nin İstanbul kent içi ulaşım sistemleriyle düğümlendiği yer Yenikapı transfer merkezidir Proje üç ana bölümden oluşmaktadır. Bunlar Avrupa Yakası bölümü, Boğaz geçişi ve Anadolu yakası bölümleridir. Gebze’den başlayan Marmaray hızlı tren hattı Halkalı’ da bitmektedir(Şekil 5.37).



Şekil 5.37 : Marmaray Projesi [96].

İlk olarak 1860 yılında Sultan Abdülmecid zamanında ortaya atılan İstanbul Boğazını deniz altından geçme düşüncesi, deniz içinde ayaklar üzerine oturtulan bir tüp geçiş ön projesi olarak tasarlanmıştır (Şekil 5.38). İleriki yıllarda da benzer fikirler ortaya atılmış ve 1902 yılında Sultan II. Abdülhamid döneminde ilk projeye benzer başka bir proje önerilmiştir. Tünel-i Bahri olarak adlandırılan bu tünel projesi, üzerine büyük boyutlu su boruları yerleştirilecek olan 16 ayak üzerinde bir platform

deniz dibine oturtulmuş bir tünel inşası olarak planlanmıştır. Ancak maddi imkânsızlıklar ve teknolojik yetersizlik projenin gerçekleşmesine imkân vermemiştir.



Şekil 5.38 : 1860 tarihli “Tüp Geçit” projesi [96].

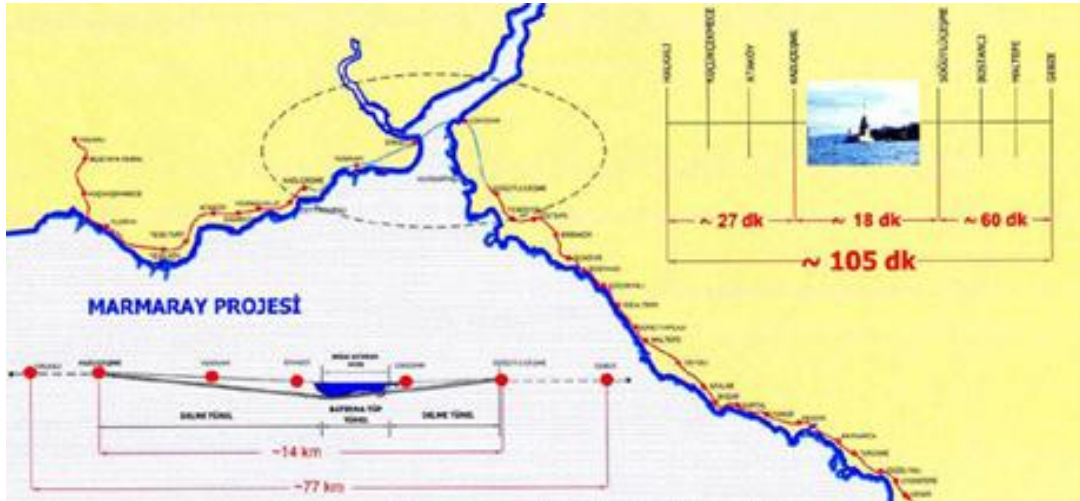
1985-1987 yılları arasında Ulaştırma Bakanlığı tarafından uluslararası bir konsorsiyuma (IRTC) yaptırılan “İstanbul Demiryolu Tüneli ve Metro Sistemi Fizibilite Etüdü ve Avan Projesi”, İstanbul Boğazı’nın bir demiryolu tüneli ile geçilmesine için gerçekleştirilen ilk bilimsel çalışmadır. Aynı bakanlık 1996 yılında İstanbul’da mevcut banliyö işletmesi ve hatlarının iyileştirilerek Boğaz demiryolu tüneli ile bütünleştirilebilmesi için, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş.- Louis Berger Int. Inc –De Consult konsorsiyumuna yeni bir ulaşım ve fizibilite etüdü hazırlatmıştır.

1997 yılında Banliyö İyileştirme ve Boğaz Tüp Geçiş Projesi birinci öncelikli raylı sistem yatırımları arasında öngörüldüğü **Ulaşım Ana Plan’ı** İTÜ tarafından İ.B.B.’ye hazırlanmıştır. Bu gibi hazırlıklardan sonra; 2001 yılında Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri Sözleşmesi imzalanarak Projeye başlanılmış olup 2004 yılında ise BC1 “Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş İnşaatı; Tüneller ve İstasyonlar” işi ihale edilip imalatlara başlanmıştır [96].

Projenin toplam hat uzunluğu 76,3 km, bunun 63 km’si yüzeysel metro 13,6 km tünellerden 1,4 km ise tüp tünelden oluşmaktadır. Yüzeysel istasyon sayısı 37, yer altındaki istasyon³⁷ sayısı 3’tür. Taşıma kapasitesi tek yönde saatte 75.000 yolcu olarak hesaplanmaktadır [96].

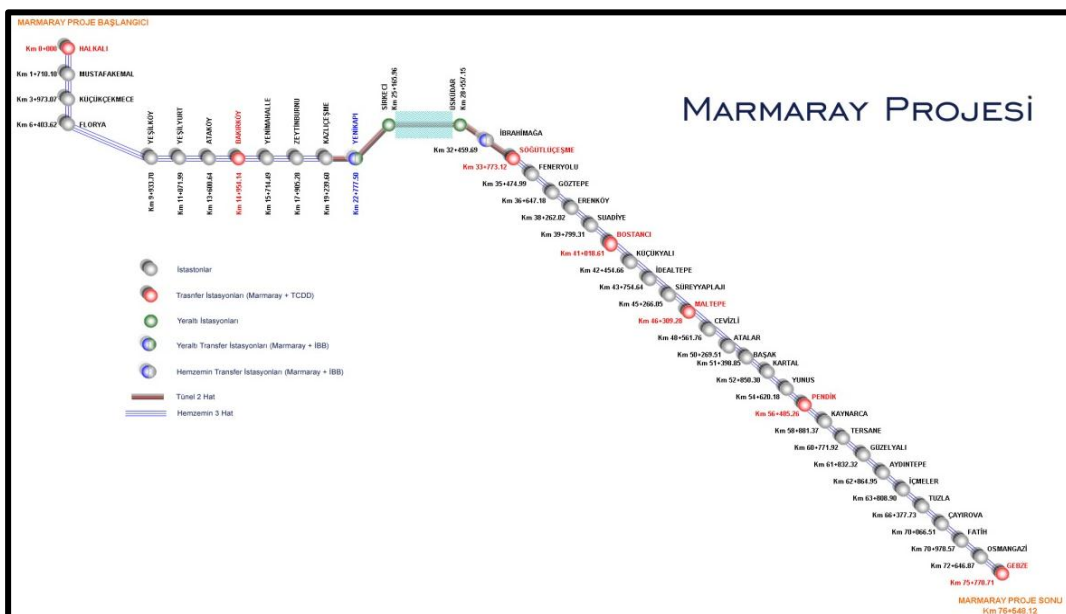
³⁷ Yer altındaki istasyonlar Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar istasyonlarıdır.

İstanbul Boğazının her iki yakasındaki demiryolu banliyö hatları, proje kapsamında, Boğaz'ın altından geçecek bir demiryolu tüneli ile birbirine bağlanacaktır. Kazlıçeşme İstasyonunu geçtikten sonra yeraltına girecek hat, Yedikule, Yenikapı ve Sirkeci boyunca yer altından ilerleyecek, Boğaz'ı geçerek Üsküdar'a bağlanacak ve Söğütlüçeşme'de tekrar yüzeye çıkacaktır (Şekil 5.39).



Şekil 5.39 : Marmaray Projesi [96]

Marmaray Projesi İstanbul'un genel trafik sisteminin bir parçası olarak planlanmıştır ve İstanbul Raylı Sisteminin belkemiğini oluşturacaktır (Şekil 1.40, 5.41). Projenin, kenti bir uçtan bir uca geçen ancak yeterince kullanılmayan mevcut ulaşım altyapısından daha yüksek bir kapasite sağlayarak kent içi ulaşım sorunlarına ciddi çözümler getireceği düşünülmektedir.



Şekil 5.40 : Marmaray projesi entegrasyon noktaları [96]

Marmaray Projesi İstasyonlar	Bağlanan Demiryolu Sistemi Hattı
Yenikapı	Metro Sistemi (Yenikapı-Taksim-Şişli -4.Levent-Ayazağa)
Yenikapı	Yenikapı Ayazağa Metrosunun bir uzantısı olan metro sistemi (Yenikapı-Bağcılar-Mahmutbey-İkitelli)
Yenikapı	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Yenikapı-Otogar-Yenibosna-Atatürk Havalimanı)
Yenikapı	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Yenikapı-Otogar-Bağcılar)
İbrahimağa	Metro Sistemi (Kadıköy-Kartal)
Üsküdar	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Üsküdar-Ümraniye)
Küçükçekmece	(HRS) hafif raylı ulaşım sistemi (Bakırköy-Avcılar-Beylikdüzü)
Sirkeci	Tramvay sistemi (Kabataş-Eminönü-Zeytinburnu)

Şekil 5.41 : Marmaray projesiyle entegre olacak hatlar [96]

Marmaray'ın Yenikapı'daki İstasyon alanında kazı çalışmaları bitirilmiş ardından İstasyon binası yapılmaya başlanmıştır. 2012 yılında kaba inşaatı biten yapıda çalışmalar sürmektedir(Şekil 5.42).



Şekil 5.42 : Marmaray Yenikapı İstasyonu [97]

5.5 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde Tarihi Yarımada'nın en fazla değişime uğramış yerlerinden biri olan Yenikapı'nın konumu, nüfus ve sosyo-ekonomik durumu, tarihsel süreç içinde yaşadığı değişimler onu etkileyen Marmaray gibi büyük projelere değinilmiştir. Neolitik dönemde Marmara gölü kenarında küçük bir yerleşim yeri olan Yenikapı,

Bizans döneminde kentin ana limanlarından biri konumuna yükselmiştir. Tarihi Yarımada'nın Marmara kıyısında konumu ve Aksaray ile olan yakın ilişkisi liman olarak kullanımı kolaylaştırmış ve alanda yoğun kullanım kaynaklı dönüşümler yaşanmıştır. Limanlar kentin dışı açılan kapısı olduğundan her türlü değişimden ilk bu alanlar etkilenmektedir. Mısır'ın kaybı ile Yenikapı'nın altın çağı sona ermiş bir taraftan da Lykos deresinin getirdiği alüvyonlar Theodosius Limanı'nı doldurmuştur.

Osmanlı döneminde “Langa Bostanları” olarak adlandırılması bu yüzdendir. Denizi doldurma geleneği 1700'lerde başlamış ve bu süreçte günümüze kadar kıyı çizgisi 1-1,5 km güneye kaymıştır. Önce Yalı Mahallesi çevresinde başlayan mahalleleşme Cumhuriyet devrine kadar yavaş yavaş ilerlemiştir. 1872'de gelen tren dokuda onarılmaz yaralar açsa da yeni fırsatlarda sunmaktadır. Tramvay bölgeyi Eminönü ile bağlamış erişilebilirlik tren istasyonu da olduğu için artmıştır.

20.ci yüzyılın ilk yarısını sakin geçiren Yenikapı, İstanbul'u çok fazla etkileyen Prost Planı ve Menderes Operasyonları'yla oldukça değişime uğramıştır. 1950'lerde deniz bir kez daha doldurulmuş ve kentle-deniz ilişkisini kesen 6 şeritli Kennedy Caddesi açılmıştır.

1960-80 arasında sakin bir döneme giren Yenikapı, Dünyayı ve Türkiye'yi etkileyen büyük dönüşümlerden de payına düşeni almıştır. Artık marka kent İstanbul'un Yenikapı'sıdır. 1980-84 döneminde deniz yine doldurulmuştur. Bu sefer kıyıya bir İ.E.T.T. garajı ve İDO iskelesi yapılmıştır. Aynı yıllarda 1860'lardan başlayan bir hayal olan boğazı tünelle geçme projesi Marmaray'ın etütleri yapılmıştır. Planlara göre Marmaray diğer kentsel raylı sistemlerle Yenikapı'da buluşacaktır.

1990'larda UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi'ne giren Tarihi Yarımada için Koruma Planı dönemleri başlamıştır. 2003 yılında planına kavuşan Yenikapı artık uluslararası bir transfer merkezidir. Anadolu'dan gelen Marmaray, Hacıosman'dan gelen Metro ve Aksaray'dan uzatılacak hafif raylı sistemle, İDO iskelesinin olduğu İ.E.T.T. garajı da olan Yenikapı'da entegre olacaktır.

2003 yılında Yenikapı transfer merkezi çalışmaları başlamış, Yenikapı'da arkeolojik alan kalıntıları ortaya çıkınca devreye arkeologlar girmiş ve Yenikapı'nın Dünya'nın en büyük antik gemi koleksiyonlarından birine sahip olan 8500 yıllık bir yerleşme olduğu ortaya çıkmıştır. Metro ve Marmaray çalışmaları kazı bitene kadar durdurulmuştur.

Kent makro formunu etkileyecek ölçüde büyük projelerin ardı ardına Yenikapı'yı seçmesi bölgede dönüşümü kaçınılmaz kılmış, 2006 yılında kentsel yenileme alanı ilan edilen Yenikapı artık tüm şehrin ve bilim dünyasının ilgi odağı haline gelmiştir. 2010'da Avrupa Kültür Başkenti olacak İstanbul'un öneri projelerinden biri Yenikapı Transfer merkezi yarışmasıdır. 2011 yılında uluslararası yarışma düzenlenmiş süreç hala devam etmektedir.

8500 yıllık süreçte Yenikapı hem fiziksel, hem sosyal hem ekonomik büyük değişimler yaşamış ve yaşamaya devam etmektedir.

6. KENTSEL DÖNÜŞÜM-YENİKAPI TRANSFER MERKEZİ İLİŞKİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kent tarihi insanlık tarihiyle birlikte anılmaktadır. Kentler insanlar kadar hızlı olmasa da değişim ve dönüşümler yaşarlar. Bu onların patolojik bir özelliğidir. Değişim ve dönüşümler bazen hızlanır bazen de oldukça durağanlaşır ve kimi yerlerde kalıcı kentsel artifaktlar ortaya çıkar. Kent devamlı bir dönüşüm içindedir.

Sanayi devrimiyle ulaşım ve iletişimin gelişmesi kentlerin büyüüp saçaklanmasına ve kırla kent arasındaki farklılıkların azalmasına neden olmuştur. Çünkü teknolojik gelişme ve kentteki iş ortamının gelişmesi aynı zamanda kente büyük bir göç akınına da neden olmuştur. Azalan kır-kent farklılığı, devleşen kentler yoğun merkezkaç etkisini oluşturmuştur. Bu olaysa mekâna kentlerin çeperlerine yayılma, yeni yerleşim alanları olarak ortaya yansımıştır. Kentli üst sınıflar merkezi terk ederken onların yerini taşradan gelen işçi nüfusu almıştır. Kır-kent ayrımı azalmış, yayılmış 19.cu yüzyıl kentinde ise toplum; gruplaşma, içine kapanma ve sonuçta kesin sınırlarla ayrışmaya sürecine girmiş bulunmaktadır. Elbette bu süreç her coğrafya da farklı bağlamlarla yoğrularak değişik zamanlarda ortaya çıkmıştır.

Merkezi terk eden üst sınıfların değeri hala yüksek olan kent merkezine dönme istekleri ise ancak bu alanların yenilenmesi yani kentsel dönüşüme maruz kalmalarıyla olabilirdi. İşte bu gün bildiğimiz anlamda ilk kentsel yenilemeler İngiltere’de böyle ortaya çıkmıştır. Kent merkezindeki köhnemiş yoksulluk yuvalarının temizlenmesi olarak başlayan kentsel yenileme hareketleri bu dönemde buldozer gibi her şeyi silmektedir.

Kentlerin gerilemesi ve merkezlerin eskime sürecini oldukça derinden etkileyen iki dünya savaşı, Avrupa kentlerinde kentsel yenilemeyi kaçınılmaz kılan bir diğer neden olarak ortaya çıkmaktadır. Savaş sonrası konut ihtiyacını hızla kapatmak için girişilen büyük imar hareketleri daha sonra kentte başka sorunlara neden olmuştur. Savaş sonrası hızlı büyüme döneminde yaşanan “babyboom” (nüfus patlaması), kent merkezi üzerinde yeni bir baskı, kent mekânında ise saçaklanmalar sonucu banliyö yerleşimlerinin oluşmasıyla mekânsallaşmıştır.

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında birçok kent ulaşım alt yapısını da değiştirmiştir. Artan nüfus toplu taşımayı zorunlu hale getirirken büyük kentsel ulaşım projeleri ardı ardına yapılmıştır. Avrupa kentlerinde raylı sistemlerin odaklı ulaşım alt yapılarının kurulması bu dönemde yoğunlaşmış, kurulan raylı sistem ağlarının gelişimi bugün hala sürmektedir.

1970’lerde kente göç hala devam ederken, kentte kimi işlevler ömrünü doldurmakta, kimi yeni işlevler ortaya çıkmaktadır. Eski işlev alanları ise potansiyel kentsel gelişme alanlarıdır ve kentsel yenileme projeleriyle kente yeniden kazandırılmışlardır. İşlevsizleşen endüstri alanları, demiryolu hatları, kapasitesi yetmeyen limanlar kent merkezinde oldukları için getirisi yüksek alanlardır ve bu alanların yenilenmesi kentsel rant elde edilmesi kaçınılmazdır.

1980’lerde neo-liberal politikalarla metalaşma sürecine giren kenti kurtarmanın yolu yine kentsel yenilemedir. Bu dönemde adı biraz daha kibarlaşmış, içeriği biraz daha kapsayıcı olmuşsa da kentli yoksulların merkezden uzaklaştırılması projesi olarak adlandırılması kentsel yenilemenin sosyal boyutunun kavranamamasıyla ilintilidir. Kentsel yenileme projeleri alanın konumundan gelen değerini kullanırken alanda yaşayan alt gelir grubunu ise dışlamaktadır. Kentli orta sınıfın kent merkezini yeniden keşfi süreci, yani soylulaştırma, bu dönüşümün sosyal-sınıfsal boyutudur ve kentte yeni bir çatışma ortamı daha doğmuştur.

1990 yılında Avrupa Topluluğu Komisyonu kent çevresi üzerine yayınladığı “Yeşil Rapor”, Avrupa kentleri için sürdürülebilir kentler ve dönüşüm modelleri oluşmasında önemli bir araç olmuştur. Bu yıllarda kentsel dönüşüm alanında yeni kurumsallaşmalar oluşurken bir taraftan da bölgesel ölçekte yeni kurumsal örgütlenmeler geliştirilmiştir. Kentsel çöküntü alanlarının canlandırılmasında özel sektör kuruluşları, yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri ve farklı toplumsal kesimler “kentsel canlandırma ajansları” adı altında yeni ortaklıklar kurmuşlardır.

Tarihi ve kültürel miras ile ekonomik gelişme arasındaki güçlü bağın öneminin anlaşılması 1990’lardan itibaren kentsel korumanın kentsel dönüşümde öne çıkmasına neden olmuştur. Kentlerin var olan tarihi ve kültürel miraslarını kentsel canlandırma projeleri pazarlanması bu dönemde kentsel yenilemeye yeni bir boyut getirmiştir.

Kentsel yenileme nedenleri arasında daha önce kenti bölen demiryolu alanlarının transfer merkezi olarak seçilmesiyle birlikte bir kentsel odağa dönüşmesi de sayılabilir. Transfer merkezlerinin kısa vadeli etkileri çevresel, görsel, işitsel boyutlardadır ve muhtemelen oluşacak trafik sıkışıklığı da bunlardan biridir. Uzun vadeli etkileri ise transfer merkezi ya da istasyonun çevresinde oluşturacağı çekim alanı ve bu alanda oluşacak yoğun yaya ve araç akımının getireceği yeni kullanımlardır. Transfer merkezlerinin yaratacağı hareketin dönüşüm etkisi önlenemez güçtedir

Yenilemeyi gerektirecek yeni süreçler yine işlev odaklı olarak devam etmektedir. Yüzyıl başında kentsel yenileme eskimiş oldukça değerli alanlarda olurken yirmi birinci yüzyılda bir alanın değerinin biraz düşük olması o alanda kentsel yenileme olabileceğinin göstergesidir.

Gelişmiş ülkelerde geliştirilen pek çok müdahale biçiminden farklı olarak Türkiye’de kentsel yenileme deyince akıllara, 1950’li yıllardan beri yoğun göç alan kentlerdeki konut açığını gidermek için kullanılmış, gecekondü bölgelerinin dönüşümü gelmektedir. Kentsel dönüşümün özüne aykırı olarak, farklı kentlerde farklı problemlere karşı genellikle benzer hatta aynı çözümler uygulanmaktadır. Dönüşüm sorunları, fiziksel mekânın dönüşümüne indirgenirken, ekonomik, sosyal ve kültürel boyutlar genellikle dikkate alınmamaktadır. İşlevini yitirerek atıl hale gelmiş olan alanların tekrar yeni işlevler ile canlandırılması, Türkiye’deki kentsel dönüşüm projelerinde yeni yeni konu edilmeye başlayan bir yaklaşımdır.

Türkiye’de kentsel dönüşümün yasal mevzuatını ise; **2985** sayılı “Toplu Konut Kanunu”(2004), **5393** sayılı “Belediye Kanunu” (2005), **5366** sayılı “Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun” (2005) ve 22 Kasım 2006’da kabul edilen, afet riski taşıyan alanlar ile doğal, tarihi ve kültürel çevre alanlarının tasfiye, yenileme ve iyileştirmeye tabi tutulmasını öngören "**Dönüşüm Alanları Hakkında Kanun**" oluşturmaktadır. Bu kanunlarla belirlenmiş kentsel dönüşüm alanları en fazla İstanbul’da bulunmaktadır ve Yenikapı da 5366 sayılı kanun ile kentsel dönüşüm alanı ilan edilen ilk yerlerdendir.

Kentsel dönüşüm projeleri ile birlikte gündeme gelen bir diğer olguda soylulaştırmadır. Orta ve üst sınıfın merkeze yakınlığı nedeniyle tercih edilen bir mahalleye taşınması ve oranın önceki düşük gelirli sakinleriyle yer değiştirmesi, yani

bir sosyal dönüşüm olan soylulaştırma, kentsel bir politika olarak benimsenmiş bir “sosyal yenileme” projesi olabileceği gibi kentsel yenileme projelerinin bir yan etkisi olarak da ortaya çıkabilmektedir. Türkiye’de ise 1980’lerden günümüze özellikle İstanbul’da kimi soylulaştırma süreçleri yaşanmış ve süreç şu an Tarihi Yarımada’ya sıçramış şekilde devam etmektedir.

Küreselleşme, ulus-devlet devlet kavramının aşınması, sınırların giderek önemini yitirmesi, global kentler ağının ortaya çıkmasının hem nedeni hem de sonucudur. Bölgesinde öne çıkan marka kentler ülkelerin önüne geçecek kadar önemlidir. Bu küresel kentler sermayenin yığıldığı, özellikle bankacılık ve finans kuruluşlarının başı çektiği hizmet sektörünün yoğunlaştığı, büyük bölgesel/kentsel altyapı projelerinin birbiri ardına uygulamaya koyulduğu yerlerdir.

Ülkesi ile küresel sistem arasında entegrasyonu sağlayan marka kentler, verimliliği arttırmak, sürdürülebilirliği sağlamak amacıyla entegrasyona çok daha önem vermektedir. Türkiye’nin küresel sisteme entegrasyonu ile öne çıkan kenti ise hiç kuşkusuz İstanbul’dur. 2000’li yıllarda birçok altyapı projesinin peş peşe uygulamaya konulduğu İstanbul konumu gereği bölgesel bir köprü işlevini de üstlenmektedir (Şekil 6.1).



Şekil 6.1: İstanbul'un küresel konumu [35]

Sürdürülebilirlik günümüz dünyasında ve kentlerinde kaçınılmaz bir olgu olarak karşımızdadır. Sürdürülebilirlik için ulaşım ve toplu taşıma sistemlerinin entegrasyonu önemli bir bileşenlerdendir. Entegrasyonun sağlanması; zamanın etkin kullanıldığı, çevre kirliliğinin azaldığı, maddi giderlerin düşürüldüğü, daha etkin bir toplu taşıma ve ulaşım sistemi olan daha yaşanılabilir kentler için

gereklidir. Ulaşımında entegrasyon; “hat ve zaman”, “ücret ve bilet”, “fiziki düzenlemeler” ve “yönetim” bazında dört ana başlık altında toplanmaktadır ve bu bileşenin sağlandığı ulaşım sisteminde entegrasyon sağlanmış demektir.

Entegrasyonun fiziki birleşeni olan transfer merkezleri yüzyıllardır çeşitli türler arası aktarmanın yapıldığı düğüm noktalarıdır. İlk transfer merkezi olarak sayılan kale kapısı, zamanla, teknolojinin gelişmesi ve kent mekânının yayılmasıyla işlevlerini büyük ana tren garlarına kaptırmıştır. Daha sonra gelişen farklı ulaşım türleri transfer merkezlerinin yapımını ya da oluşmasını kaçınılmaz kılmıştır. Havaalanları ise, kentle bölgeyi entegre eden dev altyapılar olarak, küreselleşen dünya da marka kentlerin dış dünyaya açılan kapıları olarak transfer merkezi kavramına yeni bir boyut getirmiştir.

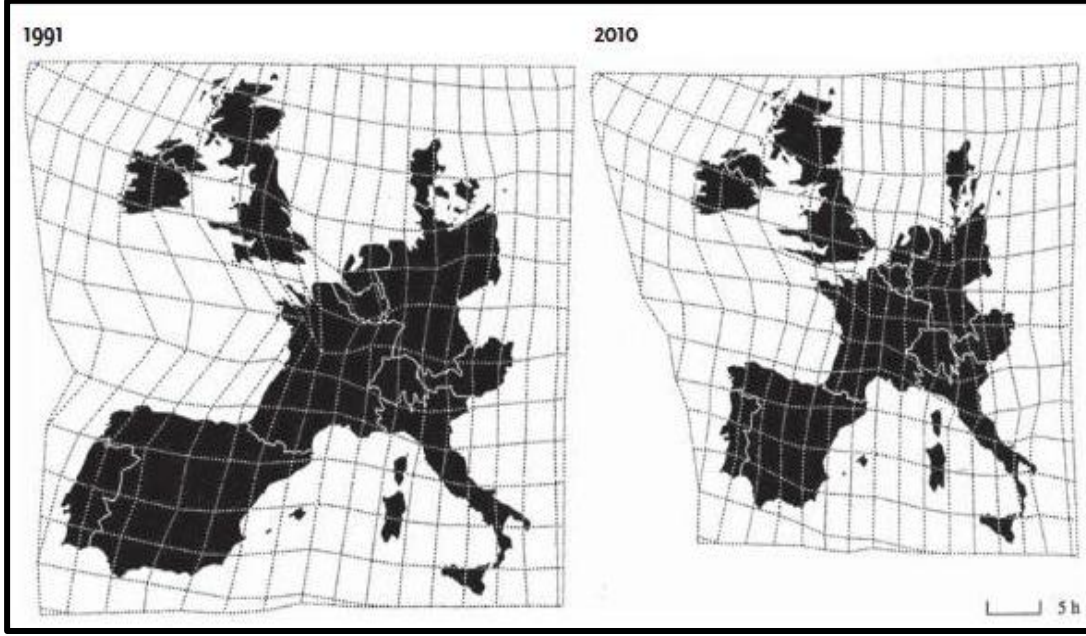
Günümüzde yolcuların gideceği yerlere daha hızlı ve kolay ulaşmalarını ve aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine kolay geçişlerini sağlayan transfer merkezleri, planlı olarak bir yere konumlandırılabilceği gibi bir yer de zaman içinde konumu nedeniyle transfer merkezi olabilmektedir. Bir yer transfer merkezi olarak belirlenirken mevcut ulaşım olanakları, arazi kullanım kararları, çekim merkezleri, makro ve mikro ölçekte ulaşım yatırımları ve ulaşım sistemlerinin entegrasyonu göz önünde bulundurulmaktadır.

Özel araçla yarışabilmek için toplu taşıma da entegrasyonu sağlamak ve böylece çekiciliği arttırmak transfer merkezi yapımını kent yönetimlerinin gündeminde önemli bir konuma getirmiştir. Ancak transfer merkezi sayısındaki büyük atılım 1990’larda dünyayı saran neo-liberal politikalar doğrultusundaki küreselleşme ve onun kent mekânına etkileriyle olmuştur. Aynı dönemde Avrupa Birliği, birliğin entegrasyonu arttırmak karbon salınımı miktarını azaltmak için Eurarail, Eurostar, TGV ve benzeri hızlı tren projeleriyle birlik kentlerinde transfer merkezlerinin yapılmasına öncülük etmiştir.

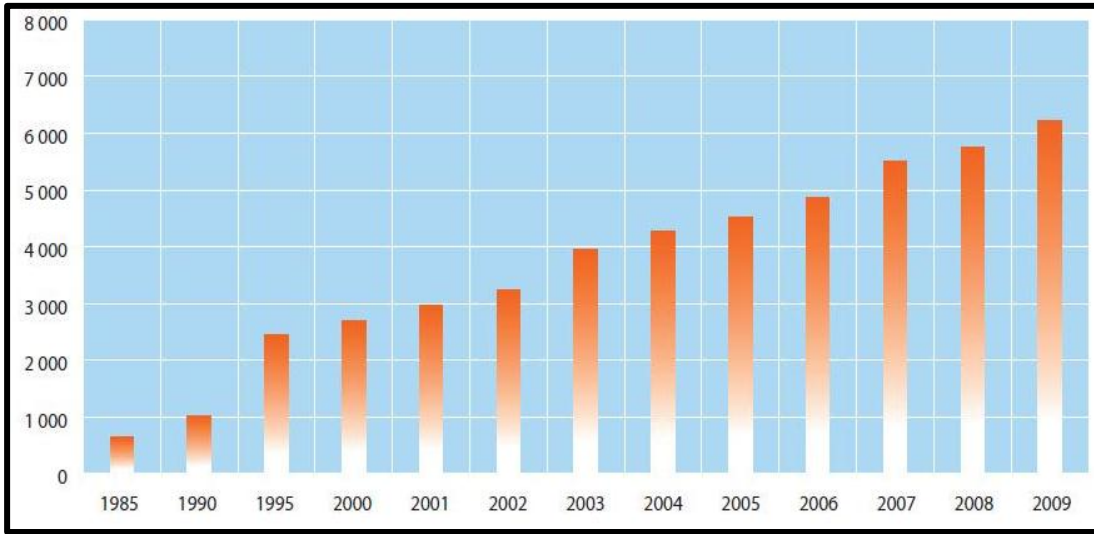
Avrupa Birliği’nde hızlı trenler, birliğin fosil yakıt tüketimine olan bağlılığını azaltırken birliğin kentleri arasındaki mesafenin büzülmesine neden olmuştur (Şekil 6.2). İlk hızlı tren 1981 yılında Fransa’da Paris-Lyon arasında çalışmaya başlamıştır [98]. Bu tarihten günümüze Birlik hızlı tren altyapısını hızla geliştirmiştir (Şekil 6.3).

1990-2008 arasında hızlı trene olan yolcu talebi ivmesi Birliğin hızlı tren yatırım ivmesinden daha güçlüdür. Bu güçlü talebin başlıca nedenleri hızlı trenlerin

800km'ye kadar mesafelerde havayolundan daha avantajlı olması ve birliğin karbon salınımını azaltmak için havayolu trafiğine kısıtlama getirmesi olarak sayılabilir (Şekil 6.4) [98].

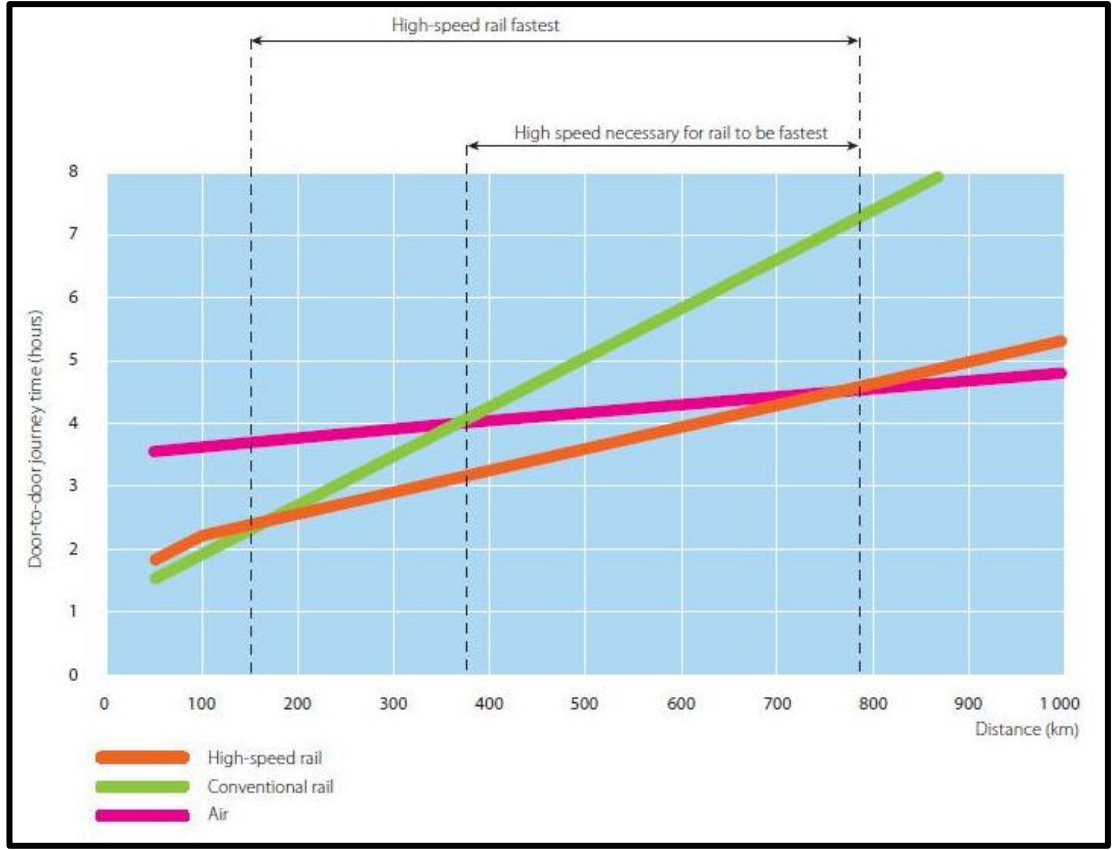


Şekil 6.2 : Avrupa Birliği'nde büzülme [99]

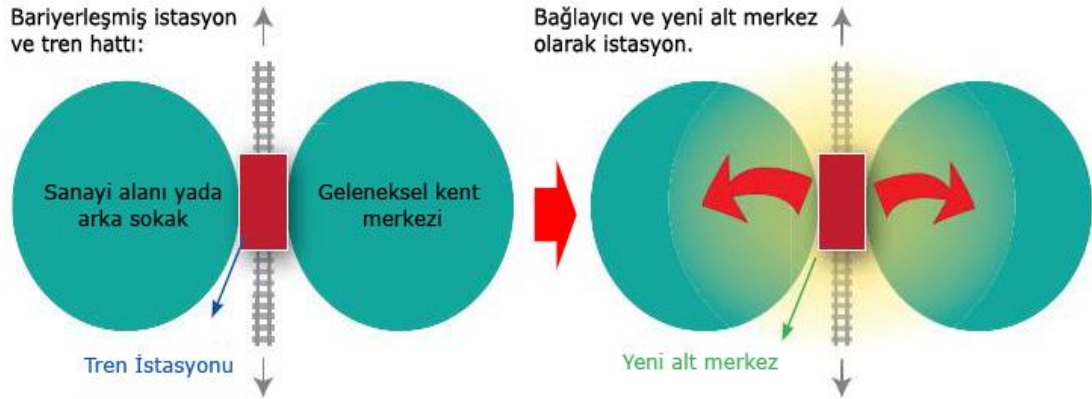


Şekil 6.3 : Avrupa Birliği'nde 1985–2009 arasında hızlı tren uzunluğundaki artış (km) [98]

Hızlı tren ağlarının kentler arası bağlantı kurmasının yanında geçtikleri kentlerle entegrasyonu da önemlidir. Hızlı treninin kentle entegre olacağı istasyon farklı ulaşım türlerinin kesiştiği transfer merkezleridir. Avrupa Birliğinin hızlı tren ağını geliştirmesindeki bir diğer amacı yarışan kentler bağlamında kentsel mekanı üzerinde tren istasyonlarının oluşturduğu çöküntü alanlarının transfer merkezi olarak yeniden canlandırılmasıdır (Şekil 6.5).



Şekil 6.4 : Hızlı tren, konvansiyonel tren ve havayolu yolculuklarının km-mesafe bazında karşılaştırması [98].



Şekil 6.5 : Hızlı trenle dönüşen istasyon alanı³⁸ [98]

Yaşanan hızlı tren atılımında öne çıkan kentler arasında en çok Lille göze çarpmaktadır. Proje ile kent; Londra, Paris, Brüksel arasında bir transfer merkezi konumuna yükselmiştir. Eurolille projesi yürürken Lille ve alt merkezleri Roubaix ve Tourcoing’de kentsel canlandırma projeleri yerel yönetim öncülüğünde (oldukça başarılı şekilde yürütülmüştür. Çok fonksiyonlu bir yapısı olan Euralille’den sonra

³⁸ Ir. Rudolf Mulder, 6.cı UIC High-Speed Rail Kongresi sunumu, ‘The high-speed railway station of the future – How to achieve it?’, DHV 2008’den uyarlanmıştır.

Lille, Avrupa kentsel ağında çok önemli bir konuma yükselmiş, bu yatırımın gelmesiyle erişilebilirliğin arttığı kent birçok yatırımı da kendine çekmiştir. Kent 10 yıl gibi kısa bir sürede bir sanayi kentinden hizmet kentine dönüşmüş, Fransa'nın üçüncü büyük finans kenti olmuştur [98]. Euralille projesini bir fırsat olarak gören vizyonel belediye başkanları, Lille metropolü ve alt ilçelerin gelişiminde önemli roller üstlenmişlerdir.

Hızlı trenin Londra ayağında ise 19.uncu yüzyıl tren garlarının en önemlilerinden olan, Victoria devrinden beri raylı sistemler ağında bir kesişim noktası olan King's Cross yer almaktadır. King's Cross Transfer Merkezi Eurostar hızlı treni, bölgesel banliyö trenleri, kent içi metro ve otobüs hattının kesişimin de Londra ulaşımının en önemli entegrasyon noktasıdır. Proje kent içinde yeni bir konut-ticaret kullanımlı yoğun bir alan daha oluşmasına neden olurken, çevresindeki dokuyu ve konut fiyatlarını da yükseltmiştir. Alanın kent içindeki imajı iyileşmiş, açık-yeşil alan miktarı artmıştır. Sonuçta proje arazi geliştirme yönüyle önce çıkmış kentsel yenileme soylulaşma projesine dönüşmüştür.

İtalya hızlı tren ağının Roma ayağını oluşturan Tiburtina transfer merkezi, 92 hektarlık alan kaplayan bir kent planlama projesine dönüştürülmüştür. Yeni gar, eski demiryolu hattıyla ilişkisi kopan iki semti, Pietralata ile Nomentano'yu birleştirme işlevini de görmektedir. Proje; büro, ticaret, konaklama yapıları kültürel, toplumsal ve sportif amaçlı elemanlarla donatılmış bir yeşil alanı da içermektedir. 2001-2004 yılları arasında Pietralata bölgesinde yerel yönetim öncülüğünde hazırlanan master plan doğrultusunda kentsel yenileme çalışmaları yapılmıştır. Proje inşaatı sürerken bile konut fiyatlarının artması ilginçtir.

Amerika Birleşik Devletlerinde bulunan New York City'de ki Grand Central Terminali 1913 yılında eski Grand Central Terminali'nin yerini almıştır. Eski terminalin kentin kuzey ucundaki Midtown ticari bölgesinde olan konumuna yerleşen çok katmanlı transfer merkezinin kurgusu yapıldığı zamandaki orijinal kurgusuna göre oldukça büyük değişiklikler göstermiştir. Yapıldığında uzun yolculuklar için başlangıç/bitiş noktası, hatta kıtalar arası yolculukların yapıldığı büyük yüklerin taşındığı bir terminal aynı zamanda New York'u kuzeyindeki banliyölerine bağlamaktadır. Bu gün ise çok az uzun yolculuk eden tren kalmışken her gün 500 kadar tren insanları evlerinden işlerine taşımaktadır. Bugün tamamen farklı müşteriler farklı amaçlar doğrultusunda aynı mekânı ve binayı kullanmaktadır.

Yakın zamandaki restorasyon ve modernizasyon projelerinin ardından çok katmanlı terminal hala oldukça iyi çalışmaktadır.

Almanya’da bulunan Frankfurt Havaalanı, ülkenin en büyük kıtalar arası havaalanı ve Avrupa’nın en fazla yolcu taşıyan 2.ci havaalanıdır. Her ne kadar Avrupa’nın küresel metropolleri Londra ve Paris’te daha fazla havaalanı olsa Avrupa’nın kalbinde konulanmış Frankfurt Havaalanı(FRA), ulaşım ağında merkezi bir transfer noktasıdır. Frankfurter Kreuz otobanı kavşağında, uluslararası ve bölgesel çalışan geniş bir raylı sistem ağının buluştuğu Frankfurt Havaalanı, bu özellikleriyle hava yolu, raylı sistem ve karayolu arasında işleyen bir transfer merkezidir. Avrupa’nın ana transfer üssü Frankfurt Havaalanı büyük bir ticaret, iş kentine gibi dönüşmüş dev bir organizmadır. Havaalanı, aynı zamanda, bölgesel ve uluslararası kargo şirketlerinin ana transfer noktası ve deposu ve merkezidir. Kendisi bir kentsel bölge olacak kadar büyük olan bu dev transfer merkezi, yarattığı büyük istihdamla da kent ve bölge ekonomisinde vazgeçilmez bir parçadır.

La Sagrera transfer merkezi diğer örneklerde görüldüğü gibi yine bir kentsel yenileme projesiyle beraber yürütülmektedir. Madrid ve Avrupa’yı Barselona’ya bağlayacak hızlı trenin kentle entegre olacağı La Sagrera transfer merkezi, 230 hektarı bulan yeni demiryolu kompleksini saran Sagrera, Sant Andreu, Clot, Bon Pastor ve Verneda mahallelerini yenilemek için itici bir güçtür. Barselona toplu taşıma sistemine entegrasyonu ise metro, belediye otobüsleri ve taksilerle olacaktır. Ofis ve benzeri birçok donatıyı içerecek üç katmanlı merkezde ayrıca şehirlerarası bir otobüs terminali, dükkânlar ve yolcular için çeşitli donatılar bulunacaktır. İstasyon yapısı ve kentsel dönüşüm projeleri devam etmektedir.

Yeni havaalanını bir kentsel gelişme projesine dönüştüren Hong Kong bu amaçla MTR hatlarıyla havaalanını kentle bağlamıştır. MTR hattının kentle entegre olduğu Kowloon transfer merkezi Kowloon’un güney doğusunda merkezi iş alanına yönelmiş bir konumdadır. Çok katmanlı Kowloon projesinde araç ve yaya akımını tamamen ayırmak ana fikri ile hareketli ve sabit aktivite kullanımlarını da birbirinden net bir şekilde ayırmaktadır. 3 katlı transfer merkezi birçok ulaşım aracın kesişim noktasıdır. Yüksek yoğunluklu konut blokları ana istasyonu saran ofis ve otel binalarını çevrelemektedir. Dev bir metropoliten strüktür ve karma kullanımlı dokusuyla Kowloon transfer merkezi, kentte raylı sistem kullanımını arttırmış

ekonomik, sosyal ve ekolojik açıdan da değerli bir arazi geliştirme projesi olarak öne çıktığı görülmektedir.

Ekonomik büyümeye paralel olarak metropoliten alanı da genişleyen İstanbul nüfusu hızla artan dinamik bir yerleşim yeridir. İstanbul, Boğaz ve Haliç gibi deniz yolları etrafına kurulmuş olsa da yolculukların büyük bir kısmı kara yolu ile yapılmakta ve trafiği oluşturan araçların çok büyük bir bölümünü özel araçlar oluşturmaktadır. Artan yolculuk talebini karşılayamayan raylı sistemlerin, önerilen yeni hatlar ve entegrasyon noktaları ile ulaşım payının artırılmasını ulaşım planlarında yıllardır bahsedilen bir olgudur. Kent içi ulaşım entegrasyonunun sağlanması için İstanbul genelinde birçok transfer merkezi alanın belirlenmiştir. Park et- devam et gibi sistemlerle desteklenmesi öngörülen transfer merkezleri, kent dışından gelen özel araçların şehir merkezine girişlerini azaltması ve farklı raylı sistem hatlarının durakları ile diğer ulaşım türleri arasında geçiş sağlaması hedeflenmektedir. Ulaşım Planına göre transfer merkezleri arazi kullanım kararlarıyla karşılıklı etkileşir ve onunla bütünleşir biçimde ele alınmıştır.

Tarihi Yarımada'da Marmara sahilinde yer alan Yenikapı Transfer Merkezi, İstanbul'un birçok ulaşım aksının kesişim noktasında bulunmaktadır. Marmaray ve İDO ile bağlantısının bulunması alanı, Marmara bölgesi ölçeğinde önemli bir transfer merkezi konumuna yükseltmektedir. Şehir içi entegrasyonu ise; Yenikapı-Hacıosman, Yenikapı-İncirli, Yenikapı-Atatürk Hava Alanı raylı sistemleri ve İ.E.T.T. Yenikapı garajından kalkmakta olan otobüslerle sağlanacaktır. Yenikapı Transfer Merkezi İstanbul'un hem içe dönük hem de dışa açılan kapısı olacak ve çevresini etkileyecek, İstanbul'un en önemli projelerindendir. Arkeo-park, kent arşivi, etkinlik ve konser alanı, konut ve konaklama alanları, açık yeşil alanlar, İSKİ tesislerini yer aldığı Yenikapı Transfer Merkezi, karma kullanımlı yapısıyla dünyanın diğer yerlerindeki örneklere benzemektedir. Transfer merkezinin Tarihi Yarımada üzerindeki lastik tekerlekli trafik baskısı azalması koruma planınca hedeflenen bir beklentidir.

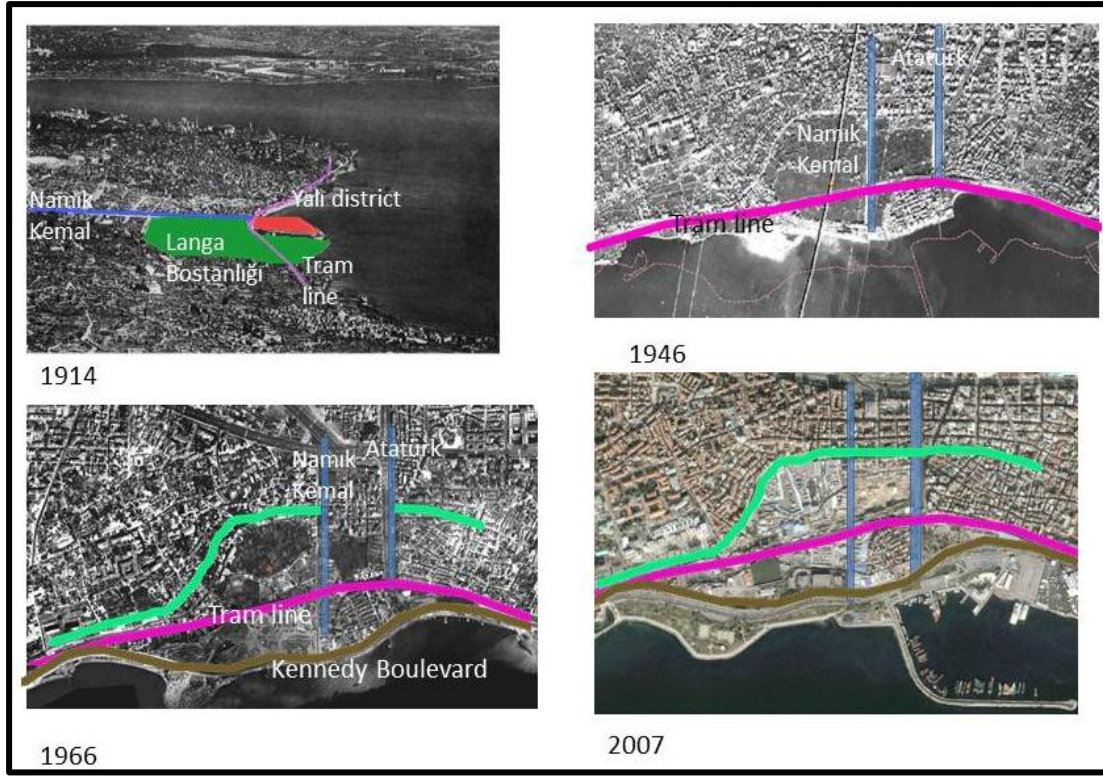
Yenikapı Tarihi Yarımada'nın en fazla değişime uğramış yerlerinden biridir (Şekil 6.6) . Neolitik dönemde "Marmara Gölü" kenarında küçük bir yerleşim yeri olan Yenikapı, Bizans döneminde kentin "Marmara Denizi"ne açılan ana limanıdır. Aksaray ile olan yakın ilişkisi liman olarak kullanımı kolaylaştırmış ve alanda yoğun kullanım kaynaklı dönüşümler yaşanmıştır.



Şekil 6.6 : Yenikapı’da kıyı çizgisini değişimi [kişisel arşiv]

Limanlar kentin dışı açılan kapısı olduğundan her türlü değişimden ilk bu alanlar etkilenmektedir. Mısır’ın kaybı Yenikapı’nın altın çağını sona erdiren dış etmen iken Lykos deresinin getirdiği alüvyonlar ise iç etmenlerdir. Zamanla dolan Theodosius Limanı Osmanlı döneminde “Langa Bostanları” olarak adlandırılmış verimli bir tarım arazisidir. Daha önce doğal yollarla denize doğru ilerleyen Yenikapı, 1700’lerde başlamış yapay doldurma süreciyle günümüze kadar 1-1,5 km güneye ilerlemiştir. Oluşan arazide önce Yalı Mahallesi çevresinde başlayan mahalleleşme Cumhuriyet devrine kadar yavaş yavaş ilerlemiştir. Tren yolu 1872’de dokuda onarılmaz yaralar açsa da yeni fırsatlar da sunmaktadır. Yüzyıl sonunda gelen tramvay, bölgeyi Eminönü ile bağlamış erişilebilirlik tren istasyonu da olduğu için artmıştır.

20.ci yüzyılın ilk yarısında pek fazla değişim göstermeyen Yenikapı, İstanbul’u çok fazla etkileyen Prost Planı ve Menderes Operasyonları’ndan payına düşeni almıştır. Prost planında enternasyonal tren istasyonu olsa da maddi imkânsızlıklar nedeniyle bu projeden vaz geçilmiştir. Ancak, 1950’lerde deniz bir kez daha doldurulmuş ve kentle-deniz ilişkisini kesen 6 şeritli Kennedy Caddesi açılmıştır (Şekil 6.7).



Şekil 6.7 : Yenikapı’da 1914-2007 arası değişim³⁹ [kişisel arşiv]

1960-80 arasında sakin bir döneme giren Yenikapı, 1980’lerde Dünyayı ve Türkiye’yi etkileyen neo-liberal dönüşümlerden de payına düşeni almıştır. Artık marka kent İstanbul’un Yenikapı’sı olan alan, 1980-84 döneminde İ.E.T.T. garajı ve İDO iskelesi yapılması için yine doldurulmuştur (Şekil 6.7). Küreselleşmeye eklemleme sürecinde bir araç olan büyük alt yapı projelerini kendine çeken İstanbul’da, aynı yıllarda 1860’lardan beri bir hayal olan boğazı tünelle geçme projesinin yani Marmaray’ın etütlerine başlanmıştır. Planlara göre Marmaray diğer kentsel raylı sistemlerle Yenikapı’da Transfer Merkezi’nde buluşacaktır.

1990’larda UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi’ne giren Tarihi Yarımada için Koruma Planı dönemleri başlarken. 2003 yılında planına kavuşan Yenikapı artık uluslararası bir transfer merkezidir. Anadolu’dan gelen Marmaray, Hacıosman’dan gelen metro ve Aksaray’dan uzatılacak hafif raylı sistemle, İDO iskelesinin olduğu İ.E.T.T. garajı da olan kentin en büyük transfer merkezi Yenikapı’da entegre olacaktır.

2003 yılında Yenikapı Transfer Merkezi inşaatına başlamış, kazılar sürerken Yenikapı’da arkeolojik kalıntılara rastlanınca çalışmalar durdurulmuş, devreye

³⁹ 1914, 1946, 1966 ve 2007 hava fotolarından geliştirilmiştir.

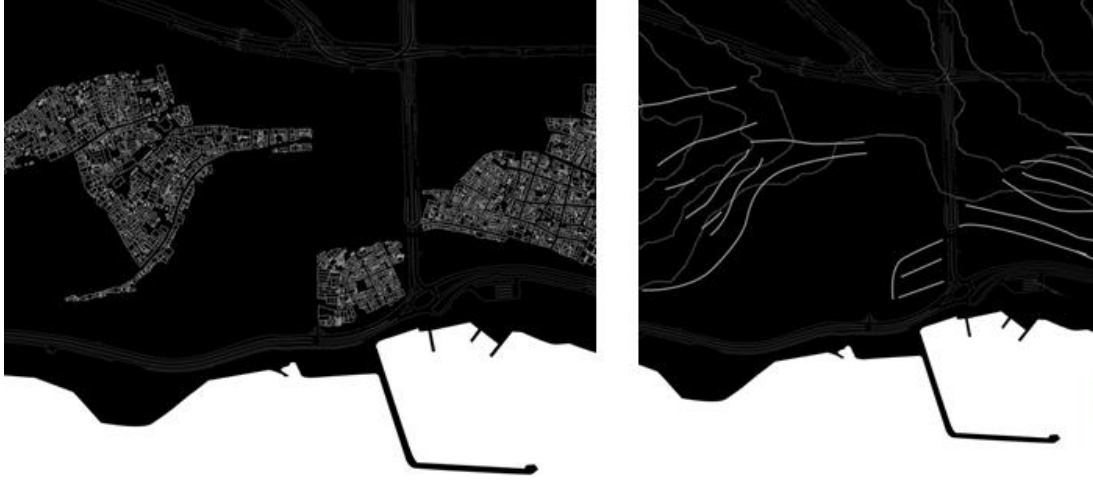
arkeologlar girmiş ve Yenikapı'nın Dünya'nın en büyük antik gemi koleksiyonlarından birine sahip olan 8500 yıllık bir yerleşme olduğu ortaya çıkmıştır.

Kent makro formunu etkileyecek ölçüde büyük projelerin ardı ardına Yenikapı'yı seçmesi Yenikapı'yı tüm şehrin ve bilim dünyasının ilgi odağı haline gelmiştir. 2006 yılında ise 5366 sayılı kanunla kentsel yenileme alanı da ilan edilmiştir. 2010 Avrupa Kültür Başkenti olan İstanbul'un öneri projelerinden biri olan "Uluslararası Yenikapı Transfer Merkezi Yarışması" 2011 yılında düzenlenmiş ve yarışma süreci hala devam etmektedir. 8500 yıllık süreçte Yenikapı hem fiziksel, hem sosyal hem ekonomik büyük değişimler yaşamış ve yaşamaya devam etmektedir.

Tüm bu veriler ışığında bu günümüz Yenikapı'sına baktığımızda dönüşümle iç içe geçmiş bir alan karşımızda bulunmaktadır. Yenikapı birçok farklı dokunun, kültürün zamanla üst üste bindiği bir değişim alanıdır. Kentsel doku olarak bakarsak kuzeyinde ve doğusunda ticari dokunun yer aldığı "ızgara-sistem" bir yol ağı göze çarpmaktadır (Şekil 6.8). Bu alanlar zamanla düşük yoğunluktan yüksek yoğunluğa doğru bir dönüşüm yaşamış ve konut dokusu bu alanları terk etmiştir. Bunların en çarpıcı örneği Yenikapı'nın kuzey doğusundaki Mesih Paşa Mahallesi'dir ve nüfusu sadece 57 kişidir. Bu sürecin izlendiği diğer yerler ise Kürkcübaşı, Çakırağa, Kasap İlyas, İnabey ve Yalı mahalleleridir ve 2007 yılında Aksaray mahallesi adı altında birleştirilmişlerdir. Süreçte nüfusu gittikçe azalan Eminönü Belediyesinin kaldırılıp Fatih (Suriçi) Belediyesi'nin kurulması 2008 yılında olmuştur. Yenikapı ve etrafındaki konut dokusunu oluşturan Aksaray Mahallesi ve Kâtip Kazım mahalleleri geleneksel Osmanlı kent dokusunun oldukça korunduğu yerlerdir. Bu alanda topografyaya uyumlu bir yol ağı bulunmasının bu dokunun izlenebilmesi ve korunmasındaki rolü göz ardı edilemez (Şekil 6.9).

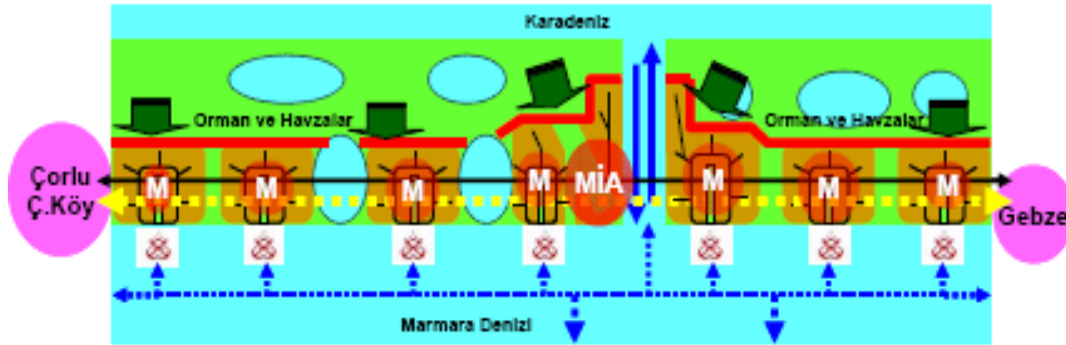


Şekil 6.8 : Yenikapı'da ızgara yol ağı [kişisel arşiv]



Şekil 6.9 : Yenikapı’da konut alanları [kişisel arşiv]

Tarih Yarımada’da ve Yenikapı’da izlenen nüfus kaybı gece alanın boşalmasına neden olmaktadır. Ancak gündüzleri sadece Eminönü’nün milyonu aşan bir akım çektiği Tarihi Yarımada, bu yoğun akım nedeniyle gelip-geçilen bir aks haline gelmektedir. İstanbul makro formunda ki bu ters “T” şeklindedir, Eminönü ters T şeklinin kuzey-güney doğrultulu aksın doğu-batı yönlü aksla kesiştiği yedir ve yüzyıllardır kentin ağırlık merkezidir. Fakat Yenikapı Transfer Merkezi’nin yapımıyla Eminönü bu tarihsel işlevini tamamlayacaktır ve kentin ağırlık merkezi Yenikapı’ya kayacaktır (Şekil 6.10) [100]. Yenikapı Transfer Merkezi bu açıdan “Çevre Düzeni Planı” kararlarından olan “kentın kuzeye doğru gelişmesinin kontrol altına alınması” hedefiyle uyumlu bir yatırımdır.



Şekil 6.10 : İstanbul’un makro formu [35]

Transfer merkezlerini getirdiği yoğun yaya akımı etrafında ki dokuyu hızla ticaret-hizmet ve benzeri kullanımla dönüştürmektedir. Transfer merkezleri olan ya da konum gereği transfer merkezi işlevi üstlenen Eminönü, Aksaray, Mecidiyeköy, Taksim, Kadıköy, Üsküdar, Kabataş gibi alanlar İstanbul’da bu süreçte Yenikapı’dan daha ilerdeki yerlerdir.

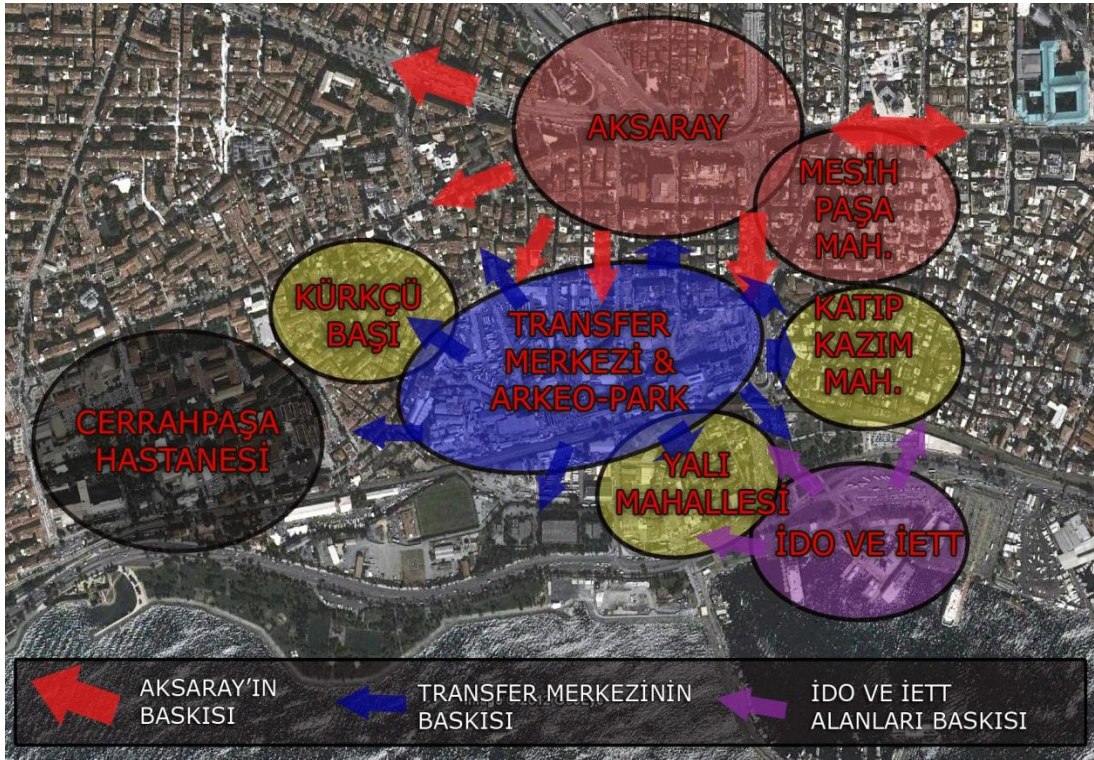
Dünyadaki örneklerden transfer merkezlerinin bir kentsel canlandırma/yenileme aracı olarak kullanıldığı görülmektedir. Transfer merkezi projesi yürürken bir yandan da onu saran alanların iyileştirilmesi yeni konut ve donatı alanlarının oluşturulduğu bir alt merkez oluşturulması hedefleri bulunmaktadır. Bu yenileme projeleri ve transfer merkezi projelerini eşgüdüm içinde yöneten ortaklıklar bulunmaktadır. Yerel yönetim, merkezi yönetimle birlikte katılımcılığın önemsendiği süreçlerde aktif olarak rol almakta hatta süreci daha çok yerel yönetim yönetmektedir. Ancak Yenikapı’da bu süreci yönetecek üst yapı 2004-2012 sürecinde birçok fırsatın kaçırılmasıyla oluşturulamamıştır. Alanda tarihi eserler bulunması nedeniyle çalışmalara ara verilmesi, UNESCO Dünya Mirası Komitesi’nin İstanbul’dan beklediği “alan yönetim planı”, İstanbul’un “2010 Avrupa Kültür Başkenti” olması bu fırsatlardan öne çıkanlarıdır. Merkezi yönetimin projesi olan Marmaray ile onun kentselleştiği transfer merkezleri yapımı sürecini yönetecek çok aktörlü bir yönetim modeline ihtiyaç varken ve Yenikapı bu sürecin şekillendirilmesinde pilot uygulama alanı olabilir. Yenikapı için kurumları bir araya getirme çalışmalar yapılsa da başarısız olunmuş ve Ulaştırma Bakanlığının projesi olan Marmaray’ın inşaatına 2008’de başlamıştır, istasyon yapısı bugün neredeyse tamamlanmıştır. Metro ise İBB tarafından ihaleye çıkarılmıştır. İlginç olansa bir yandan bu süreçler izlenirken bir yandan da 2011 yılında Yenikapı Transfer Merkezi Yarışması’nın duyurulmuş olması ve 2012 yılında yarışmanın açılmasıdır. Yarışma uluslararası katılımlı ön elemeli olarak yapılmış ve sonuçta üç proje seçilmiştir [100].

Bir “yer” ve ulaşımında bir “düğüm noktası” olan transfer merkezlerinin kentle daha iyi entegre olması ve bulunduğu alanda fiziksel ve ekonomik gelişim yaratması için transfer merkezinin;

- Bulunduğu kentin hizmet sektörünün ağırlıklı olması,
- Bulunduğu kentin bölgesel odak olması,
- Bulunduğu kentin uluslararası finans merkezi olması,
- Metro ve benzeri hızlı ulaşım araçlarıyla kente bağlanması,

gibi özellikler içermeli ya da Lille gibi bu özelliklere sahip olabilecek durumda değildir [101]. Yenikapı Transfer Merkezi bu özelliklerin tümüne sahiptir. Fakat dikkatten kaçmaması gereken diğer örneklerin kentin tarihi merkezi ya da koruma alanlarında olmaması, kentsel gelişmeye oldukça açık dönüşebilir alanlar olmasıdır.

Oysa Yenikapı İstanbul Tarihi Yarımada'sında bulunmakta, koruma planında Tarihi Yarımada'nın gelip-geçilen bir aks olmaması hedefleriyle getireceği saatte tek yönde 40bin kişilik akım bu hedefle çelişmektedir. Tarihi Yarımada'nı birçok yerinde gözlenen ve Koruma Planında sık sık vurgulanan konuttan ticarete dönüşüm zaten bir bölümü bu dönüşümü yaşamış Yenikapı'da, kalan konut alanlarının da bu baskı ile dönüşüme uğrayacağı söylenebilir. Bir yandan kentsel dönüşüm projesinin yürümekte olduğu Yenikapı'nın, Aksaray gibi kentsel bir odağın hemen güneyinde, dönüştürülmesi gündemde olan Cerrahpaşa Hastanesi'nin doğusunda, kentsel yenileme alanı olan Kâtip Kasım Mahallesi'nce sarılmış olması bu dönüşümün kaçınılmaz olduğunu göstermektedir (Şekil 6.11).



Şekil 6.11 : Yenikapı bölgesini etkileyen kullanım baskıları [kişisel arşiv]

Yenikapı alanında oluşacak bu dönüşümlerin konut dokusu üzerinde bir yan etki yaratacağı söylenebilir. Özellikle tarihi değeri olan konut dokusunun yer aldığı ve bu akımın tam ortasında kalacak Yalı Mahallesi, potansiyeli en yüksek soylulaştırma alanıdır. Onu Kürkçü Başı ve Kâtip Kazım'daki geleneksel konut alanları izleyecektir. Koruma planında bu konular işlense de uygulama ayağında alanda ki sosyal dönüşüme bir öneri getirilmemesi bu dönüşümün bir diğer etmenidir.

Bir alanda ki yeni yapılanmaların da soylulaştırma olarak addeden yeni çalışmalar bulunmaktadır[102]. **New-build gentrification** olarak adlandırılan bu yeni tanımda,

soylulaştırmanın da ilk tanımlandığı zamandan bu güne anlam değıştirdiğı ve artık yeni bir yapılanmalarında kendi alanında olmasa da(çünkü boş yerlere yapılmaktalar) dolaylı olarak yeni yapılaşmış alanın etrafında bir sosyal dönüşüme neden olduğuna değinilmektedir. Londra’da hükümet ve yerel yönetim tarafından yürütölmekte olan “**kentsel rönesans**” hareketleri soylulaştırma etkileriyle de tartışılmaktadır. Londra’da ki bulgular ve dönüşüm oldukça çarpıcı sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Resmi planlarda bahsedilen ve sıkça vurgulanan karma sosyal yapının bu alanlarda oluşmadığı ve bunu oluşturacak yasal önlemlerinde alınmadığı ve projelerin arazi geliştirme firmalarının lüks konut alanlarına dönüştüğü saptanmıştır. Yenikapı’ya gelecek olan yeni yatırımın da böyle riskler içermekte, bu riskleri önlemek için geliştirilmiş herhangi bir önlem ise bulunmamaktadır. Yenikapı Transfer Merkezi çevresinde değeri yükselmesine neden olacak, alana yeni yatırımları ve yeni bir sosyal sınıfı(orta sınıf profesyoneller-öncüler) çekecek çevresinde sosyal dönüşüme neden olacak bir güçtedir.

7. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

“Kentsel dönüşüm-transfer merkezi ilişkisinin Yenikapı örneğinde incelenmesi” adlı bu çalışmada birinci bölümde tezin genel çerçevesi çizilmiş ve amaç, yöntem, süreç ortaya konmuştur. Çalışma daha sonra tezin altyapısını oluşturan iki ana kavram, “**kentsel dönüşüm**” ve “**transfer merkezi**” bölümleriyle devam ettirilmiştir. Kentsel dönüşüm bölümünde önce kent ve kentsel dönüşüm/yenileme kavramları üzerinde durulmuştur. Kentsel dönüşüm/yenileme kavramı ile ilgili tanımlar ortaya konduktan sonra kentsel dönüşüm/yenileme kavramının gelişimi ve dönüşümü anlatılmış, ardından kentsel dönüşüm/yenilemenin nedenlerinden bahsedilmiştir. Daha sonra bölüm kentsel dönüşüm/yenileme, soylulaşma ve transfer merkezi arasındaki bağlar incelenerek tezin özgün araştırma konusu olan “kentsel dönüşüm-transfer merkezi” ilişkisine giriş yapılmıştır. Türkiye’de kentsel dönüşüm ve kentsel dönüşümün yasal boyutundan bahsedilerek bölüm tamamlanmıştır.

“Kent içi ulaşımında entegrasyon ve aktarma/transfer merkezi” bölümünde, “transfer merkezi” kavramının öncülü ve daha kapsayıcı bir kavram olan, sürdürülebilir bir ulaşım, toplu taşıma sisteminin ana hedefi olan **entegrasyon** kavramı üzerinde durulmuştur. Entegrasyon; “hat ve zaman”, “ücret ve bilet”, “fiziki düzenlemeler” ve “yönetim” bazında dört ana başlık altında toplanmaktadır. Bu dört bileşenin de minimum ölçülerde sağlandığı ulaşım sisteminde entegrasyon sağlanmış demektir. Entegrasyonun sağlanması; zamanın etkin kullanıldığı, çevre kirliliğinin azaldığı, maddi giderlerin düşürüldüğü, daha etkin bir toplu taşıma ve ulaşım sistemi olan daha yaşanılabilir kentler için gereklidir.

Entegrasyonla ilgili üst çatı oluşturulduktan sonra yüzyıllar boyunca çeşitli türler arası aktarmanın yapıldığı düğüm noktaları olarak entegrasyonun mekânsallaşmış hali olan **transfer merkezi** kavramına geçilmiştir. Transfer merkezlerinin tarihsel süreçte neden, nasıl ortaya çıktıkları, kent içindeki konumları, kent mekânını nasıl etkiledikleri ve nasıl evrildikleri tartışılmıştır. İlk transfer merkezi sayılan kale kapısı, zamanla teknolojinin gelişmesi ve kent mekânının yayılmasıyla, bu işlevlerini büyük ana tren garlarına kaptırmıştır. Bu tren garları Amerika’da birçok “Grand

Terminal olarak karşımıza çıkmaktadır ve New York'taki **Grand Central Terminali** 1913'ten bugüne birçok değişiklik yaşasa da devamlılığı olan bir transfer merkezidir. Yüzyıl başında gelişen farklı ulaşım türleri transfer merkezlerinin yapımını ya da oluşmasını kaçınılmaz kılmıştır. Yayılan kentlerde özel araca bağımlılığı azaltmak için toplu taşıma da entegrasyonu sağlayacak ve böylece çekiciliği arttıracak transfer merkezi yapımı kent gündeminde önemli bir konuma getirmiştir. Ancak transfer merkezi yapımında asıl atılım 1990'larda dünyayı saran neo-liberal politikalar doğrultusundaki küreselleşme ve onun kent mekânına etkileriyle olmuştur. Avrupa Birliği, entegrasyonu arttırmak, karbon salınımını azaltmak gibi hedefler doğrultusunda Eurarail ve benzeri hızlı tren projeleriyle transfer merkezlerinin yapılmasına öncülük etmiştir. Bunlardan Fransa'daki **Euralille**, İspanya'daki **Sagrera Alta Velocitat**, İngiltere'deki **King's Cross** ve İtalya'daki **Tiburtina** transfer merkezleri örnekler bölümünde incelenmiştir. Havaalanları ise, kentle bölgeyi entegre eden dev altyapılar olarak, küreselleşen dünya da marka kentlerin dış dünyaya açılan kapıları olarak transfer merkezi kavramına yeni bir boyut getirmiştir. Havaalanı olarak **Frankfurt-Fraport** ve hava alanıyla bağlı gelişen Hong Kong'daki **Kowloon** transfer merkezleri bu kavramın örnekleri olarak incelenmiştir.

Kavramsal boyut tamamlandıktan sonra tezin örnek yani uygulama/deneme alanı olan **Yenikapı Transfer Merkezi**'nin gündeme gelmesine neden olan süreç, “İstanbul'da ulaşım, transfer merkezleri” bölümünde, İstanbul genelinde ulaşımdan ve Yenikapı'da buluşacak hatların oluşumundan bahsedilerek, tartışılmıştır. İstanbul 2000'li yıllarda ulaşım altyapısında bir atılım içindedir ve raylı sistemler bu atılımın ana omurgasını oluşturmaktadır. Karayoluna bağımlılığı azaltmak, deniz ulaşımıyla da entegreli ve **Marmaray** gibi **bölgesel hızlı tren** hattıyla kentin buluştuğu bir transfer merkezi ihtiyacı ile İstanbul'un en önemli transfer merkezi olacak “Yenikapı Transfer Merkezi” ortaya çıkmıştır.

Yenikapı birçok farklı dokunun, kültürün zamanla üst üste bindiği bir değişim alanıdır. Bizans zamanında kentin önemli bir limanı iken Osmanlı zamanında bir bostan, daha sonraları bir konut alanı ve günümüzde transfer merkezi inşaatının sürdüğü bir alandır. Yenikapı, 2006 yılında “5366” sayılı kanunla **kentsel yenileme alanı** da ilan edilmiştir. 2010 Avrupa Kültür Başkenti olan İstanbul'un öneri projelerinden biri olan “Uluslararası Yenikapı Transfer Merkezi Yarışması” 2011 yılında düzenlenmiş ve yarışma süreci hala devam etmektedir. 8500 yıllık süreçte

Yenikapı hem fiziksel, hem sosyal, hem ekonomik büyük değişimler yaşamış ve yaşamaya devam etmektedir. Bu dönüşümde bugünkü itici güç ise transfer merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Transfer merkezleri, önerildikleri alanların kentsel yoğunluğunu ve rantını arttırma potansiyeline sahiptir ve genelde bir kentsel yenileme projesiyle eşgüdüm içinde yürütülmektedir. Yenikapı gibi dönüşümle iç içe geçmiş bir alanın transfer merkezi olması, alanda kullanım baskısı ile konuttan ticarete dönüşüme ve tarihi değeri yüksek Yalı Mahallesi gibi konut alanlarında soylulaştırma hareketlerinin yaşanmasına da neden olabilir. Yenikapı şuanda ulaşım etkileşimli bu dönüşüm sürecinin başlangıcındadır. Çalışmada Yenikapı'nın İstanbul'un tarihi çekirdeğindeki konumu ile tarihi kentte yeni bir kullanım baskısına neden olacak gelip-geçilen bir alan olacağından İstanbul için riskli bir seçim/alan olduğu sonucuna varılmıştır.

Özetle, 7 bölümden oluşan bu çalışmada transfer merkezi olgusu kentsel dönüşüm kavramı ile ilintili olarak Yenikapı örneği üzerinden incelenmiştir. Yeni gelişme alanlarında önerilen transfer merkezleri, önerildikleri alanları kentsel yoğunluğunu ve rantını arttırma potansiyeline sahipken; Yenikapı gibi tarihsel bağlamları güçlü yerlerde soylulaştırma hareketlerinin yaşanmasına da neden olabilir. Günümüzde ulaşım etkileşimli dönüşüm sürecinin başlangıcında olan Yenikapı, İstanbul'un tarihi çekirdeğindeki konumu ile tarihi kentte yeni, -gelip geçen- bir kullanım baskısına neden olacağı için İstanbul için riskli bir seçim/alandır. Yenikapı deniz ulaşımında da transfer merkezidir bu sebeple İstanbul ve Marmara bölgesi ölçeğinde bir giriş/kapıdır (Landmark) ve buradaki transfer merkezi çevresinde kentsel/sosyal dönüşüme neden olmaktadır. Yenikapı gibi tarihi kent merkezinde bulunan bir alana bu kadar yoğun bir baskı getirilmesi, tamamı koruma alanı olan Yarımada için büyük bir tehdit oluşturmaktadır.

Yurt dışı örnekleriyle karşılaştırıldığında Yenikapı Transfer Merkezi projesinin tek elden yürütülmemesi projenin oldukça yavaş ve parçalı çözümlerle ilerlemesine neden olmaktadır. Bir araya gelemeyen resmi kurumlar, alana kendi projelerini dayatmaya çalışmaktadır. Bütüncül bir çalışmanın ve kentsel tasarım projesinin eksikliği yarışma açarak kapatılmaya çalışılsa da Marmaray projesi kendi başına ilerlemekte, kentsel yenileme projeleri sürüncemede kalmakta, metro çalışmaları ise kurul onayları ve buluntular yüzünden yavaşlamaktadır. Projeni sosyal boyutu ve çevresine etkilerinin ise üzerine neredeyse hiç durulmamaktadır. Planlarda

vurgulanan sosyal eşitlik, kamusalılık, yerel yönetim ve özellikle de katılım kavramları uygulamada kendine yer bulamamaktadır. Yenikapı Transfer Merkezi gibi sadece İstanbul'un değil Dünya'nın en büyük yatırımlarından birinin böyle eksiklerle dolu olması düşündürücüdür.

7.1 Beklentiler-Öneriler

Bu çalışmanın daha da geliştirilip derinleşmesi için aşağıdaki konular incelenebilir:

- Bir transfer merkezinde bulunması gereken bağlamsal ve işlevsel gereklilikler,
- Yenikapı transfer merkezinin alt ölçekte çeperlerinde yaratmakta olduğu etkinin mekân özelinde detaylı analizi,
- Yenikapı sürekli bir dönüşüm alanı mıdır?
- Yeni gelişme alanlarında önerilen transfer merkezleri önerildikleri alanları kentsel yoğunluğunu ve rantını artırma potansiyeli,
- Yenikapı gibi tarihsel bağlamları güçlü, kent içinde kalmış yerlerde bile kentsel gerilemenin ortaya çıkma nedenlerini,
- Hızlı trenin kent mekanına ilişkisi,
- Transfer merkezi yapım sürecinde etkileri ve bu süreçteki ortaklıklar,
- Transfer merkezi ve kentsel dönüşümde katılımın rolü,
- Transfer merkezlerinde bulunması gereken erişim standartları,
- Bir transfer merkezinde bulunması gereken bağlamsal ve mekânsal gerekliliklerin İstanbul gibi bir metropoliten yoğunluğuyla örtüştürülmesi.
- Transfer merkezi-kentsel dönüşüm dinamiklerinin sosyal yönünü,
- Dönüşüm alanlarını sürekliliği,
- İstanbul'da, ulaşımın dönüşüm dinamiğinin bütüncül değerlendirilmesi

sayılababilir.

Bu çalışmanın transfer merkezi ve kentsel yenileme/dönüşüm üzerine çalışma yapacak kişilere bir yol gösterici olması beklenmektedir. Transfer merkezi-kentsel dönüşüm ilişkisinin incelendiği çalışma Türkiye'de bu alanda yapılmış az sayıda

Çalışmalardan biridir. Avrupa ve Amerika'da birçok yayın bulunabildiği alanın, birçok transfer merkezlerinin planlandığı ve yapılmakta olduğu, Türkiye'de gelişmesi ve yeni araştırmalarla incelenmesi beklenmektedir.

7.2 Sonsöz

Yenikapı Transfer Merkezi hizmete girdikten sonra İstanbul'un en önemli uğrak noktalarından biri olacaktır. Birçok farklı ulaşım altyapısının kesiştiği bu alanın Tarihi Yarımada'nın ortasında yapılması ise düşündürücüdür. Yenikapı önümüzdeki yıllarda bu projelerle hem bir gelişim alanı, hem birçok aktivitenin yığıldığı bir buluşma yeri ve yeni bir kentsel odak olarak İstanbul'da yaşanacak birçok büyük dönüşümünde habercisidir (şekil 7.1).



şekil 7.1 : Yenikapı'nın yeni rolü [kişisel arşiv]

8. KAYNAKLAR

- [1] **Rossi A.** (1982). Şehrin Mimarisi, (Çev. Gürbilek N., 2006), Kanat Kitap, İstanbul.
- [2] **Görgülü, Z.** (2009). Kentsel Dönüşüm Ve Ülkemiz, TMMOB İzmir Kent Sempozyumu.
- [3] **Thorns, C.D.** (2004). “Kentlerin Dönüşümü”, Soyak Yayınları.
- [4] **Bilsel, C.** (2004). “Yeni Dünya Düzeninde Çözülen Kentler Ve Kamusal Alan; İstanbul’da Merkezkaç, Kentsel Dinamikler Ve Kamusal Mekân Üzerine Gözlemler”.
- [5] **Kuban, D.** (1998). Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- [6] **Özden P. P.** (2008). Kentsel Yenilenme, Yasal-Yönetmel Boyut, Planlama Ve Uygulama, İmge Kitapevi Yayınları. Ankara.
- [7] **Akkar, Z. M.** (2006). “Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı’daki Kavramlar, Tanımlar Süreçler Ve Türkiye”, Planlama Dergisi, ŞPO Yayını, 2006/2. Ankara, 29-39.
- [8] **Ergun, N.** (2011). Kentsel Yenileme Metotları, 1-Tanımlar-Kavramlar, Yayınlanmamış Ders Notları, İTÜ, İstanbul.
- [9] **Lichfield, D.** (1992), Urban Regeneration for the 1990s. London: London Planning Advisory Committee, Londra.
- [10] **Donison, D.** (1993). Agenda For The Future Campell And Mcconnel(Der.) “Tricle Down On The Buble?” London: Community Development Foundation.
- [11] **Robert, P.** (2000). *The Evolution, Definition And Purpose Of Urban Regeneration*, (Der. Roberts P. Ve Sykes H.), Urban Regeneration, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications, 9-36.
- [12] **Atalık G. ve Diğ.** (1985). Şehircilik, İTÜ Matbaası, İstanbul.
- [13] **Hasol D.** (1998). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayınevi, İstanbul.
- [14] **Keleş R.** (1980). Kent Bilim terimleri Sözlüğü, İmge Kitapevi Yayınları, Ankara.
- [15] **Ergun, N.** (2011). Kentsel Yenileme Metotları, ABD’de Kentsel Yenileme, Yayınlanmamış Ders Notları, İTÜ, İstanbul.
- [16] **Kocabaş A.** (2006). “Kentsel Dönüşüm (Yenileş(tir)me): İngiltere Deneyimi ve Türkiye’deki Beklentiler”, Literatür Yayınları, İstanbul.
- [17] **Kurtuluş, H.** (2006). “Kentsel Dönüşüme Modern Kent Mitinin Çöküşü Çerçevesinden Bakmak”, Planlama Dergisi, ŞPO Yayını, 2006/2. Ankara, 7-13.

- [18] **Thohrns, C. D.** (2004). Kentlerin Dönüşümü: Kent Teorisi Ve Kentsel Yaşam, CSA Global Yayın Ajansı, İstanbul.
- [19] **Andersen, H. S.** (1999). Housing Rehabilitation And Urban Renewal In Europe: A Crossnational Analysis Of Problems And Policies, H. Skifter Andersen, ve P. Leather (der.), Housing Renewal In Europe, The Policy Press, Bristol, 241-247.
- [20] **Vuchic, V. R.** (2007). Urban Transit Systems And Technology, John Wiley & Sons, Hoboken.
- [21] **Ergun N.** (2006). Gentrification Kuramlarının İstanbul'da Uygulanabilirliği, *İstanbul'da Soylulaştırma, Eski Kentin Yeni Sakinleri* (ed. Behar D., İslam T.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 15-30.
- [22] **Smith N.** (1992). The New Urban Frontier: Gentrification And The Revanchist City, Routledge, London ve New York.
- [23] **Erden D.** (2006). Kentsel Yenileme Projelerinin Gentrification Hedefleri ve Etkileri, *İstanbul'da Soylulaştırma, Eski Kentin Yeni Sakinleri* (ed. Behar D., İslam T.), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 75-79.
- [24] **Kennedy, M. ve Leonard, M.** (2001). "Dealing With Neighbourhood Change: A Primer Gentrification And Policy Choises", *A Discussion Paper Prefered For The Brocking Institution Center On Urban And Metroploitan Policy*, US.
- [25] <http://v3.arkitera.com/g67-kentsel-donusum.html?year=&aID=795>, 09.11.2012.
- [26] **İMECE** (-Toplumun Şehircilik Hareketi), (2011). Son Beş Yılın Muhasebesi (2004-2009), İstanbul Raporu, pdf: <http://www.toplumunsehicilikhareketi.org/images/stories/imece/IstanbulRaporu.pdf>, 10.05.2012.
- [27] **Richards B.** (1990). Transportation In Cities, Architecture Design and Technology Press, London.
- [28] **Anonim** (2002). İstanbul 1. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu.
- [29] **Grava, S.** (2003). Urban Transportation Systems: Choices For Communes , MacGraw-Hills Books, New York.
- [30] **Lynch, K.** (1960). The Image of the City, (Çev.İ. Başaran, 2010), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- [31] **Çalışkan F. T. ve Kırmızı Z.** (2008) Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü.
- [32] **Terzis, G. ve Last, A.** (2007). GUIDE - Urban Interchanges - A Good Practice Guide Final Report, <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/guide.pdf>, 12.10.2012.
- [33] <http://www.victorianlondon.org/maps/railwaymap.htm>, 12.10.2012.
- [34] **Blow C.** (2005). Transport Terminals and Modal Interchanges, Planning and Design, Architectural Press, Burlington.
- [35] **İ.B.B.** (2011). İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı.

- [36] **Croisé E.** (ed.), (1996). *Euralille: The Making Of A New City Center* Koolhaas, Nouvel, Portzamparc, Vasconti, Duthilleul: Architects, Birkhäuser, Basel.
- [37] **Moulaert F., Salin E. ve Werquin T.** (1999). “Euralille : The North Of France’s Leap Into The 21.st Century?”, *Urban Redevelopment And Social Polarisation In The City*, 253-266.
- [38] **Paris, D.** (2002). *Lille, De La Metropole A La Region Urbain*, *Mappe Monde* 66 Dergisi, sayı:2, s.6.
- [39] <http://lavilleaffaire.wordpress.com/2012/04/01/eurailille-une-nouvelle-metropole/>, 12.10.2012.
- [40] **Couch C., Fraser C., and Percy S.** (ed), (2003). *Urban Regeneration in Europe* Blackwell Science, Oxford, 98-108.
- [41] **Peters D.** (2009). *The Renaissance of Inner-City Rail Station Areas as a Key Element in the Contemporary Dynamics of Urban Restructuring*, Paper for Critical Planning’s 2009 Special Issue on Urban Restructuring.
- [42] Main Site - Urban Design Statement, pdf, <http://www.kingscrosscentral.com/dl/24/Main%20Site%20-%20Urban%20Design%20Statement>, 17.10.2012.
- [43] **Edwards M.** (2009). “King’s Cross: renaissance for whom?”, (ed Punter, John) *Urban Design, Urban Renaissance and British Cities*, , chapter 11, Routledge, London.
- [44] <http://homepage.ntlworld.com/clive.billson/tubemaps/1908.html>, 17.10.2012.
- [45] **Arredemento**, (2004). *İtalya’da Hızlı Tren Stazion İstasyonları*, sayı:10, s 70-83
- [46] <http://www.urbanrail.net/eu/it/rom/roma.htm>, 19.10.2012.
- [47] **Gargiulo C. ve de Ciutiis F.** (2010). *Urban Transformation and Property Value Variation, The Role of HS Stations*.
- [48] <http://www.rfi.it>, 19.10.2012.
- [49] <http://www.mta.info/nyct/maps/submap.htm>, 19.10.2012.
- [50] <http://www.grandcentralterminal.com>, 19.10.2012.
- [51] **Schamp E. W.** (2002). *From A Transport Node To A Global Player: The Changing Character Of The Frankfurt Airport*. pdf: http://geography.huji.ac.il/upload/Mamrim_ggironit/1.pdf.
- [52] *Facts And Figures 2011 for Frankfurt Airport*, pdf: www.frankfurt-airport.com, 10.10.2012.
- [53] **Barcelona City Council**, (Mart 2003). “*Barcelona The Place To Be*” Bausili Industria Gràfica, Barcelona.
- [54] *Barcelona Sagrera Alta Velocitat*, (2009), pdf: <http://www.barcelonasagrera.com>, 20.10.2012.
- [55] <http://www.barcelonasagrera.com>, 20.10.2012.
- [56] **Tiry C.** (2003). “*Hong Kong's Future is Guided by Transit Infrastructure*”, *Japan Railway & Transport Review* No. 35, 28–35.

- [57] **OMEGA Centre**, (2009). “Hong Kong Airport Railway”, Project Profile,
- [58] **Krummeck S.** (2009). Redefining The Railway Journey: “Creating Unparalleled Multi-Modal Integrated Transportation Infrastructures”, High Speed Rail Seminar.
- [59] <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/>, 15.10.2012.
- [60] **Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu**, (2005). İ.B.B, İstanbul.
- [61] <http://www.yenikapiurbandesign.com/tr/>, 10.08.2012.
- [62] 29.09.2012 tarihli Google Earth görüntüsü üzerinden Ferdi İnanlı tarafından uyarlanmıştır. <http://www.google.com/earth>, 29.09.2012.
- [63] Google Earth, <http://www.google.com/earth>, 29.09.2012.
- [64] **Türkiye İstatistik Kurumu**, İstanbul ve Tarihi Yarımada (Fatih-Eminönü) Nüfus Sayımları, <http://rapor.tuik.gov.tr>, 01.10.2012.
- [65] Fatih Belediyesi 2010-2014 Stratejik Planı s.16. <http://www.fatih.bel.tr/bpi.asp?caid=529&cid=1299> 01.10.2012.
- [66] **Ökten, A.N., Altınok, E. ve Bilen, Ö.** (2008). Yenikapı Sosyo-Ekonomik Yapı Araştırma Raporu: Eğilimler, Sorunlar, Öneriler, Fatih İlçesi Yedikule Yenikapı III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkçübaşı Mahalleleri)Yenileme Avan Projesi İşi, Fatih Belediyesi – İlke Planlama Ltd.
- [67] Fatih Belediyesi, Yedikule Yenikapı Sahil Şeridi III. Etap (Yalı, Kasap İlyas, Çakırağa, Kürkçübaşı Mahalleleri) Yenileme Alanları, <http://www.fatih.bel.tr/bpi.asp?caid=631&cid=1159>, 19.03.2012
- [68] İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü, <http://www.istanbularkeoloji.gov.tr/> 06.03.2012.
- [69] **Özdoğan, M.** (1990). “Tarihöncesi Dönemde Marmara Bölgesi”, Late Quaternary (Holocene) Bottom Sediments of the Southern Bosphorus and Golden Horn, Editor: E. Meriç, İTÜ Vakfı, İstanbul, 107-114.
- [70] **Baran Ç, G.** (2007). “Yenikapı’da Günlük Yaşam”, Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı: Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları, Karamani Pekin, Arzu (Yayına Hazırlayan), Vehbi Koç Vakfı Yayınları, İstanbul, 216-229.
- [71] **Gökçay, M. M.** (2007). “Yenikapı Kazılarında Ortaya Çıkarılan Mimari Buluntular”, Fotoğraflar: Köşker, B., Çelik, S., Güngör, M., Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı: Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları, Karamani Pekin, Arzu (Yayına Hazırlayan), Vehbi Koç Vakfı Yayınları, İstanbul, 166-179.
- [72] **TÜBA**, (2008). “İstanbul 8 bin Yıllık Belleğine Kavuşuyor”, Mehmet Özdoğan ile Röportaj, 19.08.2008 <http://www.arkeologlardenregist.org/>, 12.08.2012.
- [73] **Kızıltan, Z.** (2010). “Marmaray Metro Projeleri Kapsamında Yapılan Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar Kazıları”, Fotoğraflar: Köşker, B., Kara, S., 5-6 Mayıs 2008 İstanbul Arkeoloji Müzeleri 1. Marmaray-Metro Kurtarma

Kazıları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü, 1-16.

- [74] **Esin, U.** (1992). “İstanbul’un En Eski Buluntu Yerleri ve Kültürleri”, Semavi Eyice Armağanı: İstanbul Yazıları, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul, 55-71.
- [75] **Van Millingen, A.** (1899). Byzantine Constantinople: The Walls of the City and Adjoining Historical Sites, John Murray, Albemarle Street, London.
- [76] **Müller-Wiener, W.** (1994). Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanları (Çev., E. Özbek, 1998), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [77] **Anonim,** (1876). Notitia Urbis Constantinopolitanae, Editör ve çeviren: Otto Seeck, Berlin.
- [78] **Berger, A.** (1993), ‘Der Langa Bostani in İstanbul’, Istanbuler Mitteilungen, 467-477.
- [79] **Müller-Wiener, W.** (1977). İstanbul'un Tarihsel Topografyası: 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion – Konstantinopolis – İstanbul (Çev., Ü. Sayın, 2001), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [80] Cumhuriyet Gazetesi / Oktay Sönmez, 01.12.2009. <http://bilimteknik.cumhuriyet.com.tr/?hn=97522>, 02.10.2012
- [81] İstanbul gravürü 1451-Peter Coeck, <http://www.eskiistanbul.net/gravur/gravur.htm>, 02.10.2012.
- [82] **Kuban, D.** (1996). İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis (Çev.Z. Rona, 2000), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [83] **Kömürciyan, E. Ç.** (1988). İstanbul Tarihi: 17. Asırda İstanbul (Çev., H.D. Andreasyan), Yayına hazırlayan: K. Pamukciyan, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- [84] **Çelik, Z.** (1986). Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [85] **Ayverdi, E. H.** (1958). 19. Asırda İstanbul Haritası, İstanbul Fethi Derneği, İstanbul Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- [86] **Kırmızı Z. ve Çalışkan F. T.** (2009). İstanbul ve Ulaşım Zamandizini.
- [87] Plan du réseau, Société des Tramways de Constantinople", (1920), <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Urban/Istanbul>, 02.10.2012.
- [88] **Ergün N. ve Güler soy N. Z.** (2007). Tarihi Yarımada'nın Planlama ve Koruma Tarihi, Tarihi Yarımada Sempozyumu, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 71-84.
- [89] **Prost, L. H.** (1960). L'Ouvre de Henri Prost, Architecture et Urbanisme, L'Académie d'Architecture, Paris.
- [90] **Agache A.** (1934). “Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı”, Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, Derleyen; Özler, Ş., 2007, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul, 41-52.
- [91] **Kara İ.**(editör), (1997). İstanbul Araştırmaları 1, Herman Elgötz, ‘İstanbul Şehri’nin Umumi Planı’, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Yayınları, İstanbul.

- [92] <http://kiricioglue.blogspot.com/2012/02/henri-prostun-istanbulu-1937-1951.html>, 05.10.2012.
- [93] **Tekeli, İ.** (1993). “İcabında Plan ...”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, sayı:4, 26-38.
- [94] İstanbul Şehir Rehberi, <http://rehber.ibb.gov.tr/map.aspx>, 25.03.2012.
- [95] <http://www.ibb.gov.tr/tr-tr/kurumsal/belediyetarihcesi/Pages/BelediyeTarihcesi.aspx>, 05.10.2012.
- [96] **DLH.** (2008). Marmaray Projesi Geniş Raporu.
- [97] <http://www.rayturk.net/yenikapi-istasyon-calismalarindan-fotograflar/>, 06.10.2012.
- [98] **European Commission.** (2010), “High-Speed Europe, A Sustainable Link Between Citizens”, Luxembourg: Publications Office of the European Union,
- [99] **Spiekermann, K. ve Wegener, M.** (1994). : The Shrinking Continent – New Timespace Maps of Europe. Environment and Planning B, 21(6), 653-673.
- [100] **Ertaş H.** (Hazırlayan), (2012). “Yenikapı’nın Öğrettikleri”, XXI Dergisi, Depo Yayınları, sayı:110, 24-35.
- [101] **Trip, J. J.** (2007).What Makes A City? Planning For ‘Quality Of Place’. The Case Of High-Speed Train Station Area Redevelopment”, The Series Sustainable Urban Areas, Delft University Press.
- [102] **Davidson M. ve Lees L.** (2005). New-build ‘Gentrification’ And London’s Riverside Renaissance. Environment and Planning A, sayı 37, s. 1165-1190, pdf: <http://www.kcl.ac.uk/sspp/departments/geography/people/academic/lees/new-buildgentrification.pdf>. 30.12.2012.

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Ferdi İnanlı

Doğum Yeri ve Tarihi: Çorum, 25.09.1984

Adres: Güz sok. No:5/4, Gülbahar Mah., Şişli, İstanbul.

E-Posta: ferdiinanli@gmail.com

Lisans: Bilkent Üniversitesi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

1984 yılında Çorum’da doğdum. İlköğretimimi Karşıyaka İlkokulu’nda, ortaokulu ve lise birinci sınıfı Çorum Anadolu Lisesi’nde ve lisenin son iki yılını da Eti Lisesi’nde Çorum’da tamamladım. Yükseköğretimimi Bilkent Üniversitesi’nde Ankara’da tamamladım. Yükseköğretimim ve yüksek lisansım boyunca çeşitli kentsel tasarım yarışmalarına katıldım ve dereceler elde ettim. 1 yılı aşkın süre özel bir firmada çalıştım. Şu an İstanbul’da yaşamaya devam etmekteyim.