

YENİKAPI TRANSFER MERKEZİ VE ARKEO-PARK PROJESİ ULAŞIM RAPORU

PROF. DR. MUSTAFA İLICALI, MEHMET ÇAĞRI KIZILTAŞ

1. Alan'ın Erişilebilirliği ve Ulaşım

Söz konusu alan; konumu, coğrafyası ve tarihinden gelen özellikleri nedeniyle, karayolu, demiryolu, denizyolu sistemlerinin tümünü bünyesinde barındırmaktadır. Bu durum bir taraftan bu alanı kolay ulaşılabilir yapmakta, fakat diğer taraftan İstanbul'un trafik yükünün önemli bir bölümünün üzerinden transit olarak geçmesine neden olmaktadır. (Şekil-1) Alan'ın erişilebilirliği ve ulaşımı bölümü karayolu ulaşımı, demiryolu ve raylı sistemler, deniz yolları ve transit ulaşım/aktarma noktaları alt başlıklarında incelenmektedir.

1.1.1. Karayolu Ulaşımı

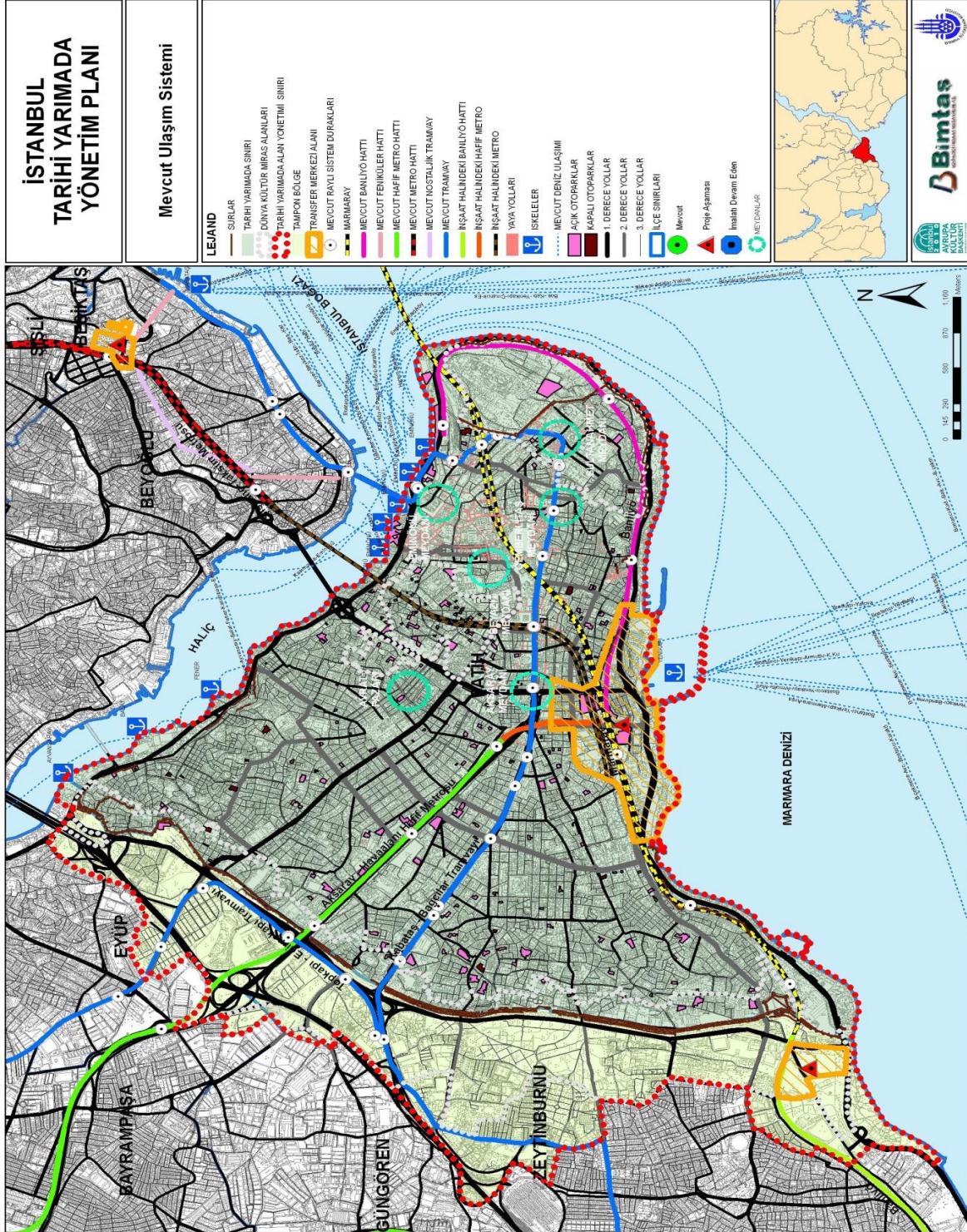
İstanbul'un tüm çevre yolları ve bağlantıları, Tarihi Yarımada'nın kent merkezi fonksiyonundan ötürü, Alan'ı besleyecek şekilde gelişmiştir. Tüm kenti doğu-batı istikametinde kat ederek İstanbul Boğazı'nı ve Haliç'i geçen D-100 ulaşım koridoru Alan'ın batısında yer almaktadır. D-100'ün bağlantı yolları, Alan'a, Vatan, Millet, Fevzi Paşa Caddeleri ile giriş yapmakta ve bu yollar Aksaray ve Saraçhane'de oluşan kavşaklar ile son bulmaktadır.

Bu kavşaklardan Taksim, Beyazıt ve Yenikapı yönüne dağılan ulaşım ağı ve bu yollara eklenen sahil yolları Tarihi Yarımada'daki karayolu ağının ana omurgasını oluşturmaktadır. Söz konusu alandaki 2. ve 3. derece yollar ise Alan'ın topografik yapısından ötürü doğu-batı aksındaki platolarda doğrusal olarak, Marmara Denizi ve Haliç kıyılarından sırtlara uzanan yamaçlarda ise organik yapıda biçimlenmektedir. Aksaray Meydanı, bir ulaşım kavşağına dönüşerek meydan karakterini tamamen kaybetmiştir. Söz konusu alanın bulunduğu tarihi yarımada; toplam 25.610 araçlık kapasiteye sahip olan otoparklar, 20 adedi kapalı, 229 adedi açık olmak üzere toplam 249 adettir. Tarihi Yarımada'daki otoparklar, kapasite olarak İstanbul genelinin %18'ini; sayı olarak ise %28'ini oluşturmaktadırlar. Genel düşüncemiz; Yenikapı'nın bu müstesna merkezinin civarındaki yolların yayalaştırılması ve zorunlu yolculuk taleplerininse ring seferleri yapacak toplu ulaşım araçlarının ulaşımın ağırlıklı omurgası olan raylı sistemle entegresinin sağlanmasıdır. Ayrıca yine; civarda taksilerin kolayca hareketine izin verecek ve yakın bir zamanda uygulamaya geçecek, İBB'nin Call Center Projesi büyük bir avantaj sağlayacaktır. Diğer taraftan yine bu civardaki önemli bir karayolu ana arteri olan Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi'nin yer altına alınarak İDO İskelesiyle entegrasyonunun sağlanması önerilmektedir. Böylece; bu cadde de yayalaştırılarak merkezin cazibesi daha da artırılmış olacaktır.

1.1.2. Raylı Sistemler

Söz konusu transfer merkezinin etki alanındaki; mevcut raylı sistemler Tarihi Yarımada'nın üstlenmiş olduğu merkez fonksiyonlardan ötürü, Tarihi Yarımada odaklı gelişmiştir. Alan'daki mevcut raylı sistemlerin başlayıp devam ettiği güzergahlar kentin gelişim sürecinde önemli rol oynayan ana ulaşım akslarını takip etmektedir. Söz konusu hatlar, kentin topografik yapısına uygun olarak sırt bölgeleriyle eğim yüzdesinin düşük olduğu Marmara sahiline paralel olarak geçirilmiştir.

Alan'daki en eski ve önemli raylı sistem olan Sirkeci-Halkalı arasında hizmet veren ve 18 istasyondan oluşan banliyö hattı, Alan'ın Avrupa Yakasındaki diğer yerleşim alanlarıyla lineer bağlantısını kuran en önemli güzergâhtır. Tarihi Sirkeci Garı'ndan başlayan demiryolu hattı, Sur-i Sultani'yi geçerek Zeytinburnu üzerinden İstanbul'un batı yakasını kat etmekte ve oradan da Trakya üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktadır. Alan içindeki ikinci raylı sistem hattı, Atatürk Havalimanı ve Esenler Merkez Otogarının Tarihi Yarımada'yla ve diğer yerleşimlerle erişimini sağlayan Aksaray-Havalimanı Hafif Raylı Metro Sistemidir.



Tarihi Yarımada içinde Vatan Caddesi aksını takip ederek yeraltında devam eden hat, Tarihi Yarımada'nın dışında yüzeye çıkarak havalimanına ulaşmaktadır. Alan'daki üçüncü raylı sistem Zeytinburnu ile Kabataş arasında hizmet veren cadde tramvayıdır.

Diğer taraftan inşa halinde olan asrın projesi Marmaray Projesi; Yenikapı İstasyonu'nda İstanbul Metrosu ile entegre olacaktır. Bu sayede Yenikapı ulusal ve uluslar arası demiryolu ağı üzerinde yer alacaktır. Dolayısıyla milyonlarca kişinin raylı sistemle Yenikapı'ya intikali çok kolaylaşmış olacaktır. Haritada görüldüğü gibi Aksaray Havaalanı Hafif Metrosu'yla Yenikapı arasında bağlantıyı sağlayacak metro inşaatı da yakın bir zamanda tamamlanacaktır.

Diğer taraftan Marmaray Projesi ile Sirkeci-Yenikapı arasındaki banliyö hattı atılacağından bu bağlantıyı sağlayacak Kennedy Caddesi üzerinde Sirkeci-Yenikapı arasında bir tramvay hattı önerilmektedir. Sahildeki bu caddenin tamamen yayalaştırılarak, banliyö hattının da kaldırılmasıyla Tarihi Yarımada denizle bütünleşmiş olacaktır. Sirkeci-Yenikapı arasında gerekli olan yolculuk talepleri ise; bu yeni tramvay hattı ve bisiklet yollarıyla sağlanacaktır.

1.1.3. Deniz Yolları

İstanbul'un deniz yolu ulaşım ağı diğer ulaşım sistemlerinde olduğu gibi Tarihi Yarımada odaklı gelişmiştir. Deniz yolu ulaşımının odak noktaları Marmara Denizi kıyısında Yenikapı ile Haliç kıyısında Eminönü iskele ve limanlarıdır. Eminönü iskele alanı, Sirkeci Garı ve otobüs durakları önemli bir ulaşım transfer merkezidir. Mevcutta karayolu ve banliyö hattı ile bütünleşebilen iskeleler, Marmaray, Şişhane-Yenikapı Metro Hattı ve Aksaray-Yenikapı Hafif Raylı Hattı'nın hizmete girmesiyle birlikte kullanıma açılacak olan Yenikapı Transfer Merkezi ile daha etkin bir şekilde hizmet verebileceklerdir. Bu arada Yenikapı'nın etki alanında bulunan Balık Hali ve balıkçı barınağı; Yenikapı'ya yanaşan gemilerin manevra süresini uzatmaktadır. İBB'ce yakın zamanda Balık Halinin transferi gerçekleştirileceğinden bu olumsuz durumun ortadan kaldırılması mümkün olacaktır. Balık Halinin kaldırılmasıyla beraber yapılacak yeni düzenlemeler kapsamında iskeleyle merkez arasındaki her türlü hava koşullarına uygun, yeraltından oluşturulacak yürüme bantları sayesinde merkeze olan deniz ulaşım talebi artmış olacaktır.

1.2. Merkezin Etki Alanındaki Tarihi Yarımada'daki Planlama Kararları

1.2.1. Fatih Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Kararları

Ulaşım Kararları

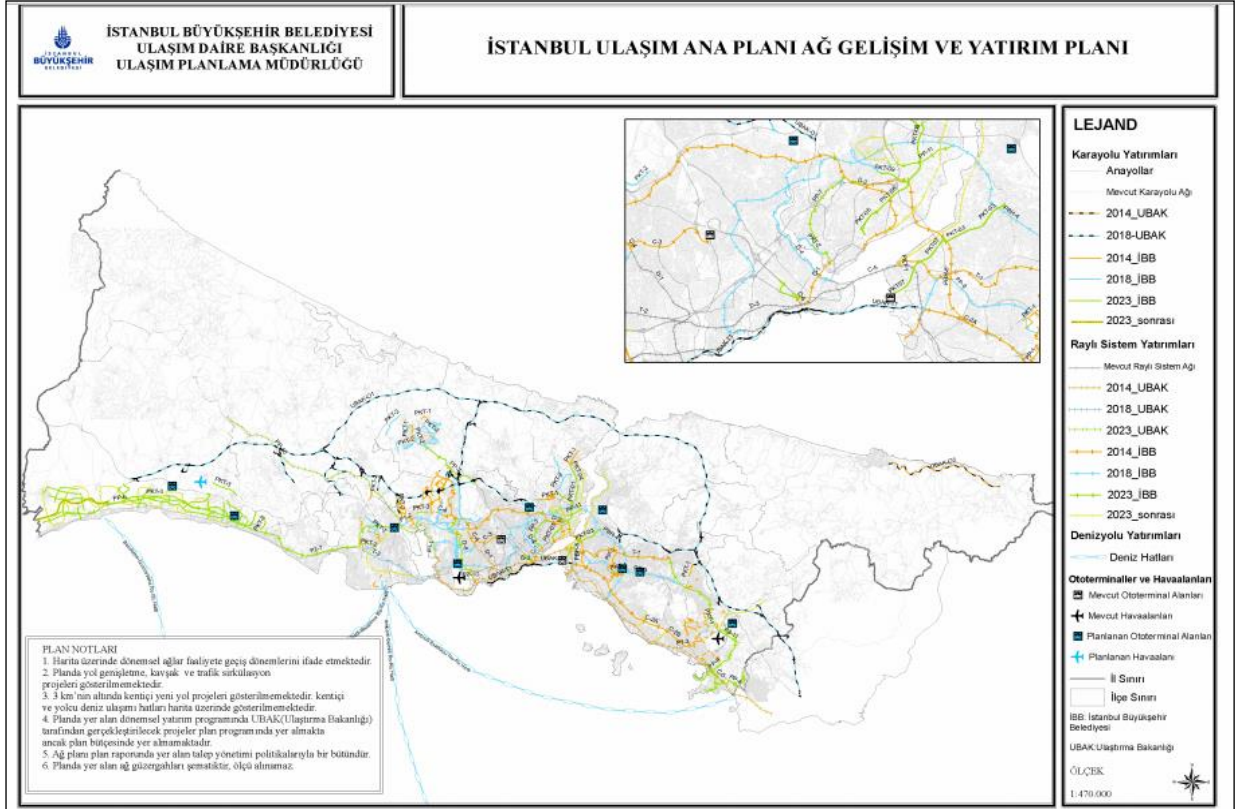
Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ulaşım kararlarında İstanbul'a hizmet eden tarihi ana omurgaya (Divanyolu/Mese) uyulmuştur. Sultanahmet'ten başlayan Divanyolu, Beyazıt Meydanı'ndan sonra ikiye ayrılan ve Edirnekapi'ya uzanan Fevzipaşa Caddesi ile Aksaray'a uzanan Ordu Caddesi ve Cerrahpaşa Caddeleri, Arkadius Sütunu'ndan sonra ikiye ayrılıp biri Altın Kapı'ya uzanan İmrahor İlyasbey Caddesi ve diğeri Silivrikapi'ya uzanan Silivrikapi Caddeleri Plan'da korunmuştur. Bölgede lastik tekerlekli araç trafiğini cazip hale getirmemek amacıyla, raylı sistem destekli yaya ağırlıklı ulaşım çözümlerine ağırlık verilerek, taşıt trafiğini özendirici kararlardan

kaçınılmıştır. Suriçi'nin otopark ihtiyacı yükünün hafifletilmesi için sur dışında uygun olan yerlerde otopark alanlarının oluşturulması gibi dışsal önlemler yanında, Tarihi Yarımada'nın olası otopark ihtiyacının karşılanması için ihtiyaç duyulan bölgelerde yeni otopark alanlarının oluşturulması öngörülmüştür.

Tarihi Yarımada'nın deniz ulaşımındaki payının artırılması için deniz ulaşımı destekli toplu taşıma sistemleri çözüm olarak öngörülmüştür. Eminönü - Sirkeci İskelesi, Yenikapı İskele Alanı ve Haliç İskeleleri bu doğrultuda düzenlemesi düşünülen iskelelerdir. Tarihi Yarımada kimliğinde odak noktalarını belirleyen alanlar ile korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının yoğun olduğu bölgeler arasında yaya aksları, gezi güzergahları ve toplu taşıma sistemlerinin desteklenmesi ile meydanların ortaya çıkarılarak, Tarihi Yarımada içinde yaya kimliğinin ön plana çıkarılması öngörülmektedir. Plan'da, yaya yollarına yönelik kararlar kapsamında yaya güzergahları ve yayalaştırma alanları oluşturulmuştur. Meydanlar, önemli tarihi ve dini yapıları, rekreasyon alanlarını, konut ve ticaret bölgelerini birbirlerine bağlamak amacı ile yaya güzergahları, Suriçi'nin transit ve özel araç trafiğinden arındırıldıktan sonra geleneksel dokusu korunmuş kentsel alanlar ve yoğun yaya trafiğinin bulunduğu alanlarda ise yayalaştırma alanları önerilmiştir.

1.3. Çözüm Önerileri

2023 Hedef Yılı İstanbul Ulaşım Aneplanına göre; İstanbul' un metropoliten nazım planında yeralan arazi kararlarına uygun olarak, yapılan anketler, ölçülen trafik değerlerine göre ulaşım modeli kullanılarak geleceğe yönelik ulaşım taleplerini karşılayacak yani katlanabilir, konforlu, hızlı bir ulaşımın sağlanması için geliştirilen ulaşım ağı (şekil – 2) de gösterilmiştir.



Şekil 2. İstanbul Ulaşım Ana Planı Ağ Gelişim ve Yatırım Planı

Bu bağlamda; söz konusu merkeze; yolculukların büyük bir kısmı raylı sistemle, az bir kısmı ise denizyolu ve karayolu ile gerçekleştirilecektir. Uluslararası konuma sahip olacak merkezin; yaya bağlantılarında kuvvetlendirilmesi gerekmektedir. Bunun için; önemli bir Karayolu bağlantısı ana arteri olan Kenndy Caddesi' nin yayalaştırılması ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi' nce başlanan Tarihi Yarımada' daki yayalaştırma alanına entegrasyonu planlanmaktadır. Ayrıca Gazi Mustafa Kemalpaşa Caddesi' ndeki trafiğin yer altına alınarak bu caddenin de yayalaştırılması planlanmaktadır. Yaya yolculuklarına katkıda bulunmak üzere Kennedy Caddesi üzerinde bir tramvay projesi geliştirilmesi ve Marmaray Projesi' nden sonra fonksiyonunu yitirecek Sirkeci-Yenikapı Banliyö hattında kaldırılması önerilecektir. Böylece; Karayolu ve Demiryolu ile kesintiye uğrayan etki alanının bütünlüğü sağlanmış olacaktır. İptal edilecek mevcut bu sistemin kapasitesinin geleceğe yönelik oluşturulan yeni toplu ulaşım kapasiteleriyle fazlasıyla karşılanabilmek için gerekli erişilebilirliğin sağlanabileceğini tahmin etmekteyiz. Gerek merkez gerekse merkezin içinde bulunduğu tarihi yarımadanın ulaşım planlamasıyla ilgili önemseydiğimiz ve planlamada gözönüne alarak önereceğimiz çalışmalara esas hedefler aşağıda özetlenerek açıklanmıştır:

Hedef 1: Ulaşım Planlamasında kültür varlıklarının dikkate alınmasının sağlanması

Hedef 2: Tarihi Yarımada üzerindeki ulaşım yatırımlarının baskısının azaltılması ve farklı ulaşım türlerinin bütünleştirilmesi

Hedef 3: Alan'da güvenli yaya ve bisiklet dolaşım olanaklarının artırılması

Hedef 4: Alan'daki araç parkı yönetiminde otopark politikasının uygulanması

Hedef 5: Suriçi'ne erişim için deniz ulaşımının daha etkin olarak kullanılması

Hedef 6: Engellilere yönelik erişilebilirliğin kuvvetlendirilmesi

1.4. Proje Paketleri:

Proje paketleri olarak sadece merkezin planlama alanı değil; ulaşım açısından önemli etkisi dolayısıyla tarihi yarımada esas alınarak değerlendirilmiştir. Örneğin tarihi yarımada ki Ayasofya Müzesi' ni ziyaret eden kişi gerek Sirkeci-Zeytinburnu tramvay hattıyla Aksaray'a ve buradan da metroyla veya yaya olarak Yenikapı' ya kolayca erişebilecektir. Gerekse; Kennedy Caddesi' nde oluşturulacak yeni tramvay hattıyla Yenikapı' ya ulaşabilecektir. Bu çerçevede 2023 hedef yılını esas alan Ulaşım Anaplanı verileri de göz önüne alınmıştır. Ayrıca; Yenikapı İskelesi'nden(denizden) merkeze ulaşacakları yolculukları merkeze iletilmesi için iskeleyle merkez arasında her türlü hava şartlarına uygun yeraltında yürüyen yaya bantları planlanmıştır. Yukarıdaki önerilerimizle, mevcut karayolunun denizle kesintisiz bağlantısı, deniz araçlarının Yenikapı İskelesi' ne manevradan dolayı zaman kayıpsız ulaşabilmeleri, yaya alanlarının mevcut Kennedy Caddesi' ndeki yeni tramvay hattı ve bisiklet yollarıyla geliştirilmesi, elektronik sistem destekli yeni işletim modelleriyle toplu ulaşımın daha da cazip hale getirilmesi sağlanmış olacaktır. Zorunlu özel otomobil yolculuklarının çevreye zararlarının minimize edilmesi içinde; yetkili idarelere elektrikli araçların kullanılmasının zorunlu hale getirilmesini önermekteyiz. Bunun için; yeni yasal ve idari düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Ayrıca trafik yönetim ve denetiminin bu konudaki İBB' nin güçlü altyapısıyla çok kısa sürede mümkün olabileceğini düşünmekteyiz. Bu durum; bölgedeki lastik tekerlekli ulaşım araçlarının; güvenli, düzenli, çevreye en

az zarar verecek şekilde hareket etmesini sağlayacaktır. Sonuç olarak; yukarıdaki öneri proje ve düzenlemelerle, uluslararası cazibe oluşturacak dünya mirası söz konusu merkezin ulusal ve uluslararası yolculuk talepleri en verimli ve en evre dostu ileri teknolojili bir sistem ve en üstün standartta sağlanmış olacaktır.