

Hızray İstanbul Makroformuna Toparlayıcı Bir Müdahale

İstanbul, uzun yıllara yayılan büyüme şeklini etkileyen doğrudan ve dolaylı, kasıtlı veya kasıtsız pek çok gelişme ve müdahaleye tanık oldu. Ancak tüm bu tanıklıkların eleştirel bir muhasebesi sürekli yapıldıysa da yakın geçmişe kadar bunlardan ne kadar ders çıkarıldığı tartışılır. Özgün koşulları, doğal sınırlar ve mevcut yapı stoğu, ulaşım altyapısı düşünüldüğünde, metropolün makroformunun gelecekte neye benzeyebileceğine dönük tasarruflar gerekliliğini koruyor. 2020'nin sonunda kamuoyuna duyurulan ve iki seneyi aşan bir süredir çeşitli detaylarını tartışageldiğimiz Hızray projesini bu açıdan da incelemekte fayda var.

Nazım Akkoyunlu*

* Bimtaş Genel Müdür Yardımcısı

Birçok büyük metropol gibi İstanbul da çok katmanlı ve karmaşık kentsel sorunlarla baş etmeye çalışıyor. Altyapı ve ulaşım sorunları, afetler ve çevre sorunları, yapı kalitesi düşük yaşam alanları, kentsel hizmetlere yetersiz erişim gibi birikmiş sorunlar kent yöneticilerinin gündeminde öncelikli yer tutuyor. Planlama perspektifinden İstanbul'un gelişme dinamiklerine bakan uzmanlar için öne çıkan esaslı bir meseleyse kentin makroform ve mekânsal organizasyonda uzun bir süreç sonucunda oluşmuş yetersizlik ve irrasyonelliklere çözüm bulunmasıdır.

Bu yazı, tarihsel-coğrafi birikiminin bir ifadesi olarak İstanbul makroformuna odaklanıyor ve makroformun gelişimini genel olarak ulaşım politikalarıyla, özel olarak da güncel bir proje olan Hızray'la ilişkilendirerek sorunsallaştırmayı amaçlıyor. Bu çerçevede "Vizyon Eylem Planı" bünyesinde yapılan makroform eğilimleri ve gelecek senaryoları çalışmasına da katkı yapılması hedefleniyor.

Kentsel makroformun tarihi/coğrafi gelişimine yönelik bir değerlendirmenin Lynch'in de altını çizdiği gibi, kentsel formula yakından ilişkili sınırlar, ulaşım ağları, fonksiyon bölgeleri, merkezler, kentsel omurga gibi bir dizi kavramı içermesi gerekir.¹

İstanbul makroformunu bugünden geçmişe doğru irdelediğimizde, tarihî yarımada'yı merkezine alan ve etrafında yağ lekeli biçiminde gelişen klasik tek merkezli modelin izini sürmek mümkündür. Bu çerçevede makroformda, tarihsel çekirdek ve sınırlarını çevre yollarının belirlediği 4 kuşak belirginleşiyor. Bu kuşaklar, kendi içlerinde homojen, keskin sınırları olan alanlar olmaktan çok üst üste binmeler, geçişler, taşmaların olduğu ancak makro ölçekte mekânsal sürekliliğe ve okunabilirliğe sahip alanlar olarak görülmeli.

Tarihsel çekirdek, Antik dönemden başlayarak Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde surlarla sınırlandırılan Tarihî Yarımada ve Galata bölgelerini

kapsıyor. Kent omurgası (Divanyolu), sınırları (Surlar), yönetim (Topkapı Sarayı) ve ticaret merkezi (Eminönü), ulaşım bağlantıları net bir biçimde tanımlı ve 19. yüzyıl ortalarına kadar da bir süreklilik gösteriyor. Sonrasında makroformda kırılmalar yaşanıyor ve yönetim merkezi sur dışına çıkarken, ekonomik merkez Karaköy'e doğru, yerleşim alanları Boğaziçi ve Haliç çevresine genişledi. Osmanlı İmparatorluğu'nda 1857'de Beyoğlu ilçesinde kurulan ve ilk modern yerel yönetim örgütlenmesi olan Altıncı Dâire-i Belediye, bölgedeki imar hareketlerinin yönetsel tetikleyicisi oldu. Sonuç olarak kentsel omurga ve makroform Eminönü, Karaköy, Pera üzerinden kuzeye doğru genişledi. Bu genişlemede Galata surlarının yıkılması, kara üzerinde toplu taşıma araçlarının, atlı ve elektrikli tramvayın devreye girmesi ve otomobil sayısının artması önemli etkenlerdir.²

Kent tarihsel sınırlarının dışında genişlemeye başlarken doğu ve kuzey sınırları belirsizleşmeye başladı. Batı

yönünde ise kara surlarının sınırlayıcı etkisi devam etti. Armodin'in çevre yolu projesiyle geçmişte sur duvarlarının üstlendiği kenti sınırlama rolü İstanbul için ilk defa bir çevre yoluna atfedilmiş oldu.³ Bu proje her ne kadar gerçekleşmemiş olsa da daha sonra yapılacak birinci köprü ve E-5 hattının benzer işlevi üstlendiğini not etmek gerekir.



Harita 1 Armodin'in çevre yolu. Kaynak: Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul

Birinci kuşak, tarihi çekirdeği Marmara aksı boyunca sararak batıda Küçükçekmece, doğuda Kartal'a kadar uzanırken, kuzeyde birinci köprü ve E-5 hattı ile sınırlanıyor. Kentsel gelişmenin ikinci kuşağa doğru yayılmasında 19. yüzyılın son yirmi yılında başlayan sanayi yatırımları, banliyö hatları ve son olarak birinci köprü ve E-5 çevre yolları etkili oldu. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeni kamusal alan düzenlemeleri kapsamında (Taksim Meydanı, Atatürk Kültür Merkezi, Gezi Parkı, Kültür vadisi vb.) tarihî yarımada'da Beyazıt Meydanı ile başlayan kentsel omurganın diğer ucu Taksim Meydanı'na ulaştı. Bu katmandaki kırılma ise 1950'lerde yaşandı. Yatırımların tekrar İstanbul'da yoğunlaşması, tarihî dokuda yol projeleriyle yapılan yıkımlar, hızlı göç dalgası makroformda kontrolsüz genişlemeleri beraberinde getirdi. Kentin sınırlarının belirsizleştiği bu kontrolsüz büyümeye yönelik ilk sınırlama girişimi çevre yolu işlevi olarak da planlanan birinci köprü ve E-5 aksı oldu. Bu aks üzerinde yer bulan sanayi alanları, bu alanların etrafında büyüyen gecekondu alanları kenti doğu-batı ekseninde genişletirken, kentsel omurga Taksim Meydanı'ndan Şişli, Mecidiyeköy aksına uzadı.

İkinci kuşak, TEM Otoyolu ve 2. köprü'nün kentin yeni sınırını -E-5 hattı ile TEM Otoyolu arasında Çorlu-Gebze

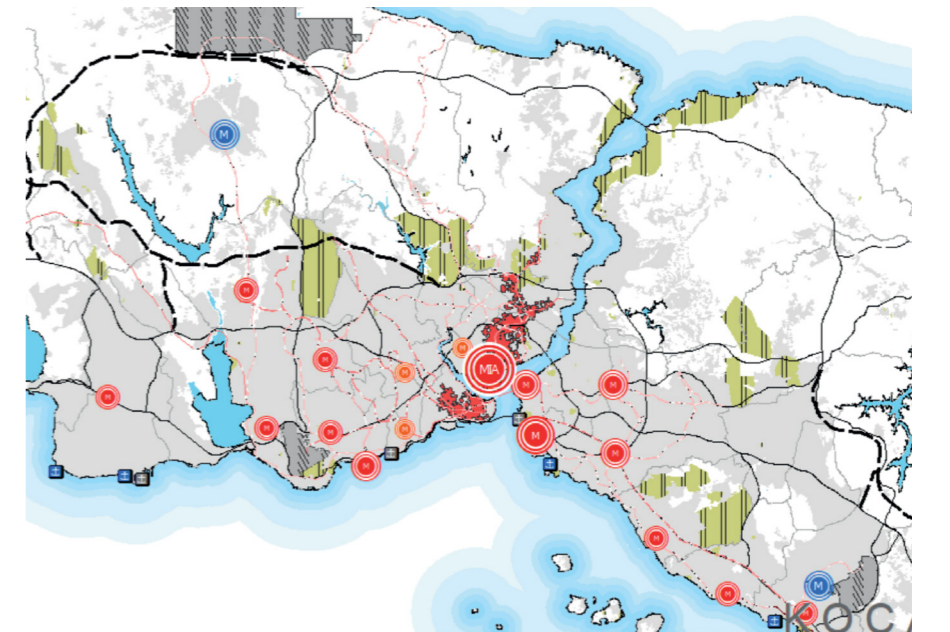
arasındaki aksı ifade ediyor- oluşuyor. Bu kuşak birinci köprüyle başlayan önceki senaryonun tekrarı gibidir. Organize sanayi bölgelerinin TEM Otoyolu üzerinde yerleşmesi, etrafında gelişen gecekondulaşmayla hızlı bir biçimde kentsel yayılmanın parçası oldu. Birinci köprü -E-5, ikinci köprü-TEM akslarının kentin doğu- batı aksındaki lineer gelişmesinde katkıları olmakla birlikte bunlar kentin kuzeye doğru gelişmesini önlemede ve sınır işlevini yerine getirmekte yetersiz kaldılar. Bu durum başka bir takım etkenlerin varlığıyla birlikte, mekânsal olarak kentsel omurganın kuzeyde Büyükdere aksına yönelmiş olması ve tek merkezli yapının kendisini bir sorun olarak belirgin bir biçimde açığa çıkardı. TEM Otoyolu kuzeyinde yer bulan yeni sanayi alanları ve bunların etrafında gelişen gecekondu alanları ile kısa sürede yapılaşmaya konu olan bu katman, imar afları ile birlikte yoğun ve plansız bir kentsel dokuya maruz kaldı. Yeni bir çevre yolu olarak planlanan ikinci köprü ve TEM Otoyolu'nun yarattığı çekimle birlikte bu aks tamamen yapılaşmış oldu.

Üçüncü kuşak, TEM Otoyolu ve Kuzey Marmara Otoyolu arasında kalan kentin yaşam kaynakları orman alanları, içme suyu havzaları, mera ve tarım alanlarından oluşuyor. Bu alanları korumaya yönelik oldukça keskin

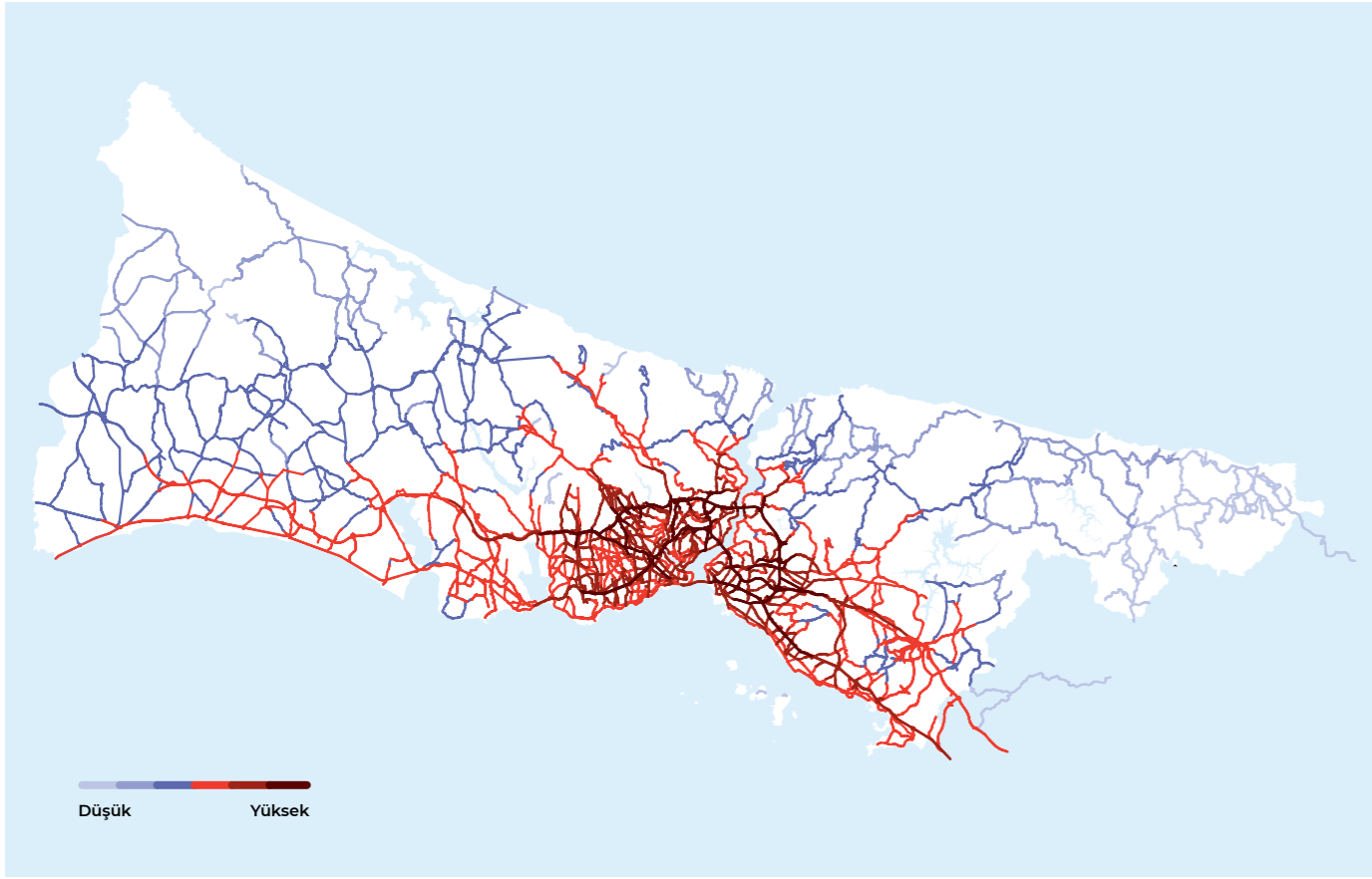
yasal sınırlamalara rağmen TEM Otoyolu kuzeyinde yer bulan sanayi ve organize sanayi bölgelerini gecekondu alanları ve konut projeleri takip etti. Üstelik askeri alanlar gibi sınırları net, müdahalesi zor alanların bir gecede alınan kararlarla imara açılması, içme suyu havzalarının gözden çıkarılmasıyla doğal alanlar önemli düzeyde tahribata uğradı. Kanal İstanbul projesiyle imara açılması planlanan büyük bölümü Sazlıdere içme suyu havzası içerisindeki alanların büyük bir bölümü de bu kuşakta yer alıyor.

Dördüncü kuşak, Kuzey Marmara Otoyolu ile ayrıldığı 4. katmana göre doğal kaynaklar ve hassas ekosistemler bakımından daha yoğun bir arazi kullanımına sahip. Maden arama ruhsatları, RES'ler, günübirlik turizm gibi fonksiyonların tehdidi altında. 3. havalimanının bu alana yapılması, havalimanına erişim için yapımı devam eden metro hatları, Kanal İstanbul gibi büyük ölçekli projeler, otoyolun hâlihazırda oluşturduğu çekim bu katmanda yapılaşma baskısını artıran diğer etkenler.

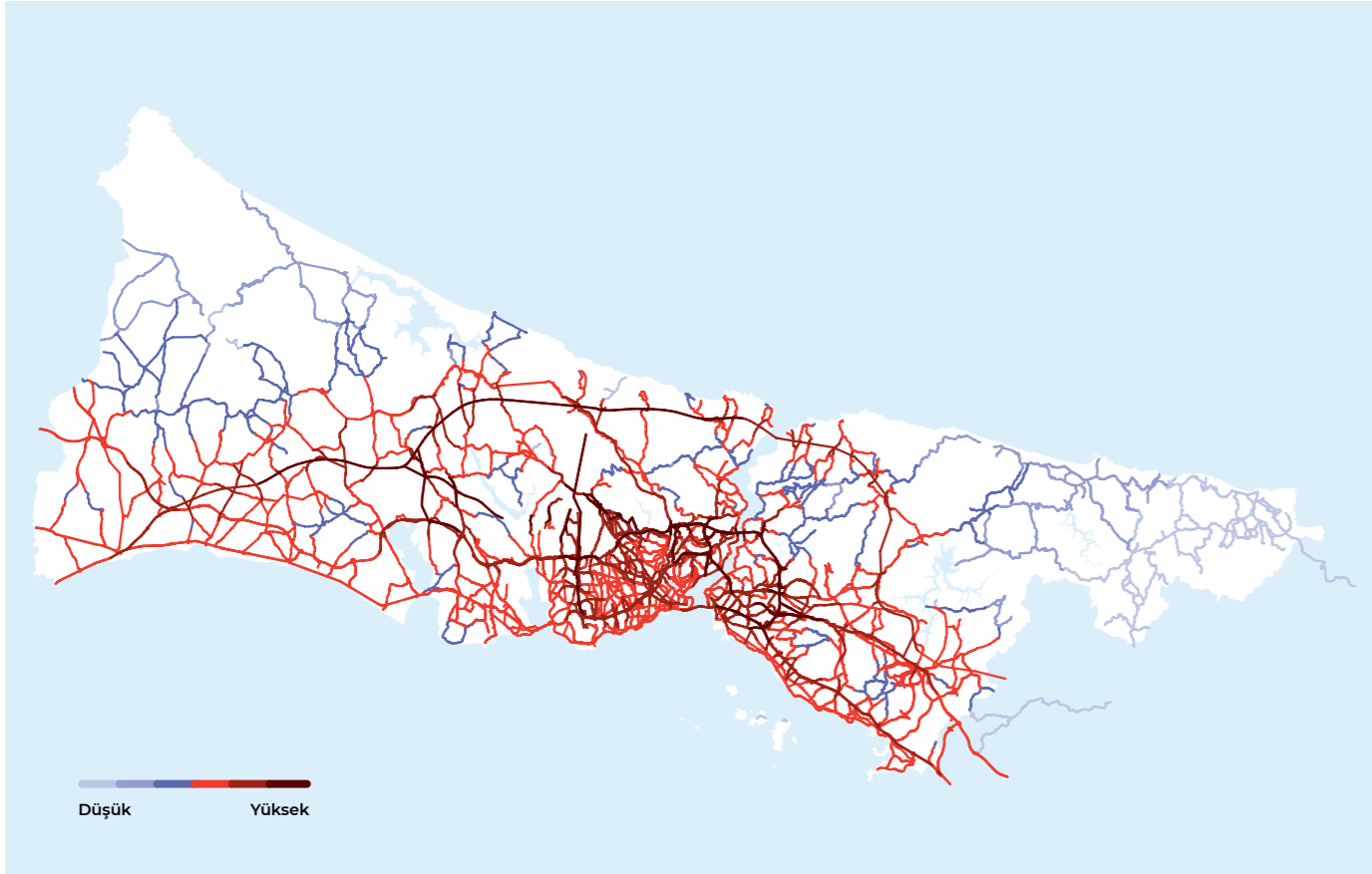
Kısaca özetlemeye çalıştığımız gibi İstanbul kentsel makroformu Tanzimat Dönemi'nden başlayarak giderek daha fazla otomobil ve karayolu ağı etkisi altında şekillendi. Kentin çepere doğru saçaklanması ve yapılaşmasında



Harita 2 İstanbul Kentsel Makroformu



Harita 3.3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu Öncesi İstanbul'un Mekânsal Bütünleşme Haritası



Harita 4.3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu Sonrası İstanbul'un Mekânsal Bütünleşme Haritası

köprülerle birlikte karayolu bağlantıları öncü bir rol oynadı. İstanbul'un kuzeyinde doğal alanlara yönelik geçmişte ortaya çıkan utangaç gelişmeler, 3. köprü yer seçiminde alternatifler arasından en kuzeydeki alternatifin belirlenmesi, 3. havalimanının Silivri'den Arnavutköy'e kaydırılmasıyla yerini cüretkâr bir vurdumduymazlığa bıraktığı bir cüretkârlığın son halkası Kanal İstanbul projesidir.

Sınırlar ve Merkezler

İstanbul'da özellikle 1950'lerden sonra yaşanan plansız kentsel gelişme, köprü ve çevre yolları deneyimleri makroforma yönelik planlama kararlarında çeşitli derslerin çıkarılmasını sağladı. Tek merkezlilik ve kentleşmenin kuzeye doğru gelişmesinden kaynaklanan olumsuzluklar bu derslerin başında geliyor. 1958'de üst ölçek planların hazırlanması için İstanbul'a davet edilen Prof. L. Piccinato ilk olarak tek merkezli büyümenin sakıncalarını gündeme getirmiş, bundan sonra hazırlanan tüm üst ölçekli planlama

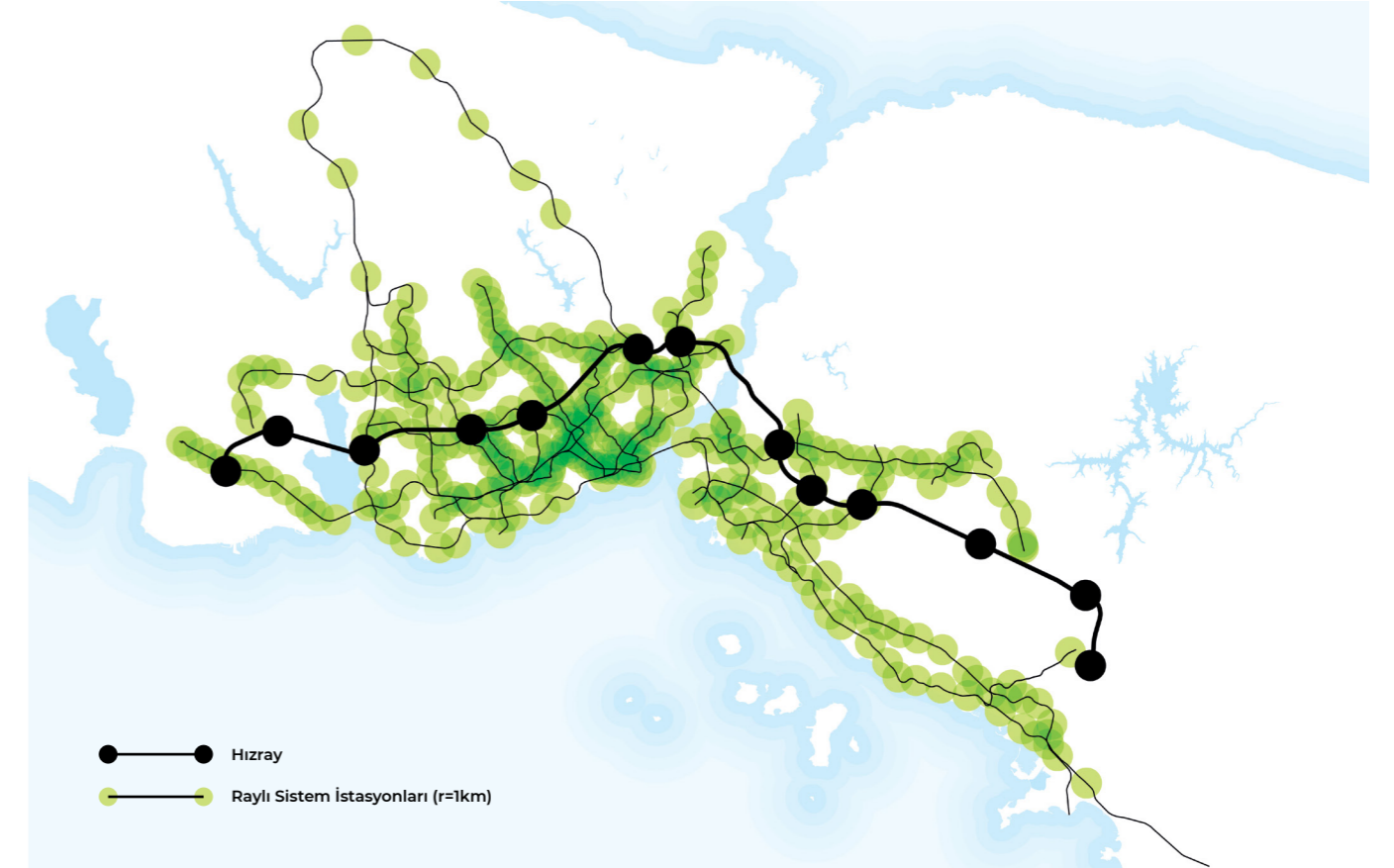
çalışmalarında tarihî merkezden bazı fonksiyonların desantralizasyonu ve alt merkez kararları verilmiştir.⁴

Öte yandan üst ölçekte alınan söz konusu desantralizasyon ve alt merkez kararları, alt ölçekli bir planlama ve program süreci içerisinde yürütülmedi. Kentsel tasarım ölçeğine kadar inilmesi gereken merkezlerde; semt merkezleri ve karayolu bağlantıları üzerinde mevcut eğilimlere göre çeşitli fonksiyonların serpiştirilmesi ile sınırlı kaldı. Kavramsal bir hiyerarşinin dışında bu merkezlerin nasıl işleyeceği, birbirleriyle nasıl ilişkilendiği ve bütüncül bir sistemi nasıl oluşturacağı sorularıyla cevapsız bırakıldı.

Piccinato'nun diğer önemli katkısı kentin doğu-batı ekseninde lineer gelişmesi gerektiği öngörüsüyü.⁵ O tarihlerden sonra hazırlanan üst ölçekli planlar özü itibarıyla bu öngörüye uygun hareket etti. 2009 yılında onaylanan "İstanbul Çevre Düzeni Planı"nda 3. köprü'nün yapılmaması ve kentin

lineer gelişimini sürdürmesi gerektiği yönündeki vurgu makroforma yönelik en temel ilkesel kararlardan biridir. Bugün hâlâ "Çevre Düzeni Planı"nda 3. köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu plana işlenmemiştir. Kanal İstanbul'un etrafındaki yapılaşmayla birlikte "Çevre Düzeni Planı"na işlenmesi yönündeki girişimler İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yeni yönetimi tarafından iptal edilmiş, daha sonra Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından yeniden işlenerek plan tadil edilmiştir.

Özellikle köprü ve çevre yolu deneyimlerini göz önünde bulundurduğumuzda mekân dizimi yöntemiyle karayolu ağını temel girdi aldığımız analizlerde 3. köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun kentin kuzeyi üzerinde oluşturacağı etkiye yönelik ipuçları görülmekte. Karayolu ağını bir bütün olarak ele aldığımızda 3. köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu kentin kuzeyinde karayolu ağırlığını güçlendirmiştir.⁶



Harita 5 Hızray ve Raylı Sistem İlişkisi

Omurgayı Bağlamak

Sonuç olarak, karayolu ulaşımını merkeze alan sınırları belirsiz, tek merkezli ve doğal alanlarını kaybeden günümüz makroformu sürdürülebilirliğini kaybetmiş durumda. Bu durum makroforma yönelik bu üç temel alanda acil paradigma değişikliklerini zorunlu kılıyor. Birincisi kentin ulaşım sisteminin karayolu merkezli yaklaşımdan raylı sistem merkezli yaklaşıma dönüşmesi, ikincisi kentsel omurganın üçüncü kuşakta güçlendirilecek alt merkezlerle birlikte yatay bir aksa çekilmesidir. Son olarak kuzey yönlü gelişimi sınırlayacak gerekli yerlerde fiziksel sınırlamaların da kullanılabilirliği önlemlere ihtiyaç vardır.

Hızray'la doğrudan ilişkili ilk iki değişiklik iyi değerlendirilmesi hâlinde önemli potansiyelleri bünyesinde taşıyor. Hâlihazırda açılan, imalatı devam eden ve planlanan hatların kentin bütününe kapsayacak bir bütünlüğe ulaşmasıyla, karayolu ve otomobil merkezli yapıdan raylı sistem merkezli bir ulaşım sistemine geçiş hiç olmadığı kadar mümkün hâle gelecektir. Raylı sistem hatlarının bütüncül bir ağ oluşturması için eksik kalan son parça ise Hızray projesi olacaktır.

Makroformla bir bütün olarak ele alındığında Hızray'ın olası bir diğer etkisi, tek merkezlilik ve beklenen yeterliliğe ulaşamayan alt merkezler sorunlarına yönelik ortaya çıkaracağı fırsatlardır. Kent nüfusunun yoğunlaştığı üçüncü kuşak aynı zamanda coğrafi olarak yapıyı çevrenin orta aksını oluşturuyor. Hızray'ın bu kuşağın doğu-batı ekseninde ortasından geçecek olması ve kentin iki ucu arasındaki yolculuk sürelerini karayoluyla mümkün olabilecek biçimde kısaltması önemli avantajlar. Diğer yandan kentin dikey ve yatay eksenli raylı sistemlerini birbirine bağlayan bağlantı noktaları, çevresi ile birlikte ele alınarak alt merkez ilişkileri iyi kurulabilirse kentin güneyine ve kuzeyine doğru olan baskıyı dengeleyici bir araç olarak değerlendirilebilir. Bu alanlara kentsel tasarım ölçeğinde yakınlaşmasıyla özellikle kent imgesi oluşturulması bağlamında önemli. Geçmişte planlama kararlarıyla belirlenen alanlar geleneksel semt merkezleri dışında bir merkez imgesi oluşturamadı. Bir meydan etrafında

referans noktaları oluşturabilecek çeşitli anıtsal ve kamusal öğelerden mahrum kalan bu alanların başarısızlıklarının temelinde bir kent imgesi oluşturamamak bulunuyor. Merkez kararları ancak o merkezleri destekleyecek kamusal alanların katkısıyla desteklendiğinde alt merkezler rollerini üstlenerek tek merkezlilik sorununu aşma imkânına erişebilir. Söz konusu alt merkezlerle kentsel omurga arasındaki ilişkinin raylı sistem merkezli bir senaryoda karayolu bağlantısıyla kurulması beklenmemelidir.

Son olarak "Vizyon 2050" çerçevesinde kentin kuzeye yönelişini tutacak bütüncül bir yeşil kuşak hedeflenmiş olsa da özellikle karayolu geçişleri başka bir takım önlemleri zorunlu kılıyor. Özellikle 3. havalimanı ve Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantı yolları çevresinde koruyucu bazı alan kullanım kararlarına ihtiyaç bulunuyor. Yasal güvenceye alınacak bu alanların sınırları net bir biçimde tanımlanmalı ve alana girişler kontrol altına alınmalıdır.

İstanbul'u geleceğe taşımak için kuzey sınırları doğal alanları koruyacak bir netlikte, kent omurgası doğu-batı eksenine yönelmiş, merkezler hiyerarşisi Hızray aksında kurgulanmış, ulaşım sistemi raylı sistemleri merkezine alan, kompakt bir makroforma yönelik senaryoyu hayata geçirmek hâlâ mümkün görünüyor. Bu yönde çalışmaların ulaşım, imar ve şehircilik ve vizyon eylem planları alanlarında sürdürülüyor olması karmaşık gelişme sorunları olan İstanbul için iyi haber olarak değerlendirilmeli.

Notlar

- 1 Lynch K. (2016). *Kent İmgesi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- 2 Kuban D. (2021). *İstanbul Bir Kent Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. Çelik Z. (2015). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul* (Çev. S. Deringil), İş Bankası Kültür Yayınları. Tekeli İ. (2009). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- 3 Çelik Z. (2015). A.g.y.
- 4 "İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Raporu" (1980).
- 5 "İstanbul Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Raporu" (1980).
- 6 Mekân dizimi yönteminde kullanılan ölçümler, bir mekânın yapısını anlamak ve özelliklerini ölçmek için kullanılan farklı metriklerdir. Bu çalışmada İstanbul'un karayolu ağına birbiriyle bağlantılarını değerlendirebileceğimiz, kopuk veya yetersiz düzeyde bağlantılı olan bölgelerini belirleyebileceğimiz "integration (bütünlüşme)" ölçümleri üzerinden karşılaştırma sunuyoruz. Ölçümler gerçekleştirilirken karayolu verisini Kuzey Marmara Otoyolu öncesi ve sonrası olarak inceledik.



YEŞİL ALAN YÖNETİM SİSTEMİ STRATEJİ BELGESİ TAMAMLANDI.

Çağdaş ve etkin bir yeşil alan yönetimi anlayışıyla, ekosistem değerlerini koruyarak olası iklim değişikliklerine dirençli; bağlantılı ve bütüncül bir ağ kurgusuna sahip, toplumsal katılımı ve sosyal adaleti güçlendiren, estetik, ekolojik ve işlevsel bir yeşil alan sistemini hayata geçiriyoruz.

Detaylı bilgi için:
<https://yaysis.istanbul/>



PARK BAHÇE VE
YEŞİL ALANLAR
DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Yesil
İSTANBUL

Bimtaş

YAYSIS