



İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ DERGİSİ

Istanbul Commerce University Journal Of Science

<http://dergipark.gov.tr/ticaretfbd>



Araştırma Makalesi / Research Article

KENT İÇİ ULAŞIMDA AKTARMA MERKEZLERİNİN ROLÜ VE YENİBOSNA AKTARMA MERKEZİ PROJESİ

THE ROLE OF TRANSFER CENTERS IN URBAN TRANSPORTATION
AND YENİBOSNA TRANSFER CENTER PROJECT

Seyfullah YİĞİT¹

Leyla SURI²

Sorumlu Yazar / Corresponding Author
seyfullahyigit@yandex.com

Geliş tarihi / Received
22.11.2019

Kabul tarihi / Accepted
03.01.2019

Öz

Kent içi ulaşımda kullanılan farklı ulaşım türlerine bağlı olarak; ulaşım modlarının entegrasyonu başka bir ifade ile “aktarma merkezleri” ihtiyaç haline gelmiştir. Kullanıcıların toplu ulaşımda güvenlik, konfor ve hız gibi beklentilerini karşılayan, bir ulaşım altyapısı olan aktarma merkezleri, İstanbul kent içi ulaşımda sözedilen beklentilerin cevaplanması için önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmada; zaman kavramının giderek daha önemli hale geldiği çağımızda kent içi ulaşımda entegrasyonun ve ulaşım planlamasının bir ürünü olarak aktarma merkezi kavramı incelenmiştir. Aktarma merkezleri yapılırken güvenlik, erişilebilirlik, bilgilendirme, görünürlük ve imaj yönünden yani planlama ve tasarım ilkeleri bakımından uygun bir sürecin işletilmesi ve kamu yararının gözetilmesi beklenmektedir. Bu çerçevede İBB tarafından 2018 yılında projelendirilen ve Yenibosna’da yapımı planlanan “Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi” belirtilen beklentiler bağlamında örnek olarak irdelenmiştir. Çalışmada Yenibosna semtinde yapımı planlanan aktarma merkeziyle birbirine entegre edilecek olan ulaşım modları, proje alanı akademik veri araştırması ve ulaşım analizi yöntemleri kullanılarak erişilebilirlik ve elde edilebilirlik yönünden incelenmiştir.

Anahtar kelimeler: Aktarma merkezi, kent içi ulaşım, Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi.

Abstract

In relation to different transports types used in urban transportation, the integration of transport modes, in other words, the construction of "transfer centers" has become a requirement for cities. In order to meet the expectations of users from public transportation such as safety, comfort, speed, transfer centers, which have a transportation infrastructure, emerge as an important dynamic for meeting the expectations mentioned in Istanbul urban transportation. As 'timing' has become even more crucial nowadays. In this study, the concept of transfer center is analysed as an outcome of the urban transportation planning and integration. During the construction of transfer centers, it requires the implementation of a legal process in terms of planning and design principles such as security, accessibility, information, visibility and image by prioritising public interest. In this regard, the planned "Yenibosna Transfer Center Project" has been examined as an example in the context of the mentioned urban expectations. In this study, the transportation modes to be integrated with the planned transfer center in Yenibosna project area will be observed with regard to accessibility and availability by applying academic data research and transportation analysis methods.

Keywords: Transfer center, urban transportation, Yenibosna Transfer Center Project.

¹Bu çalışma, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü’nde yapılan “AKTARMA MERKEZLERİNİN KENT İÇİ ULAŞIMA ETKİSİ VE YENİBOSNA AKTARMA MERKEZİ PROJESİ” başlıklı yüksek lisans tezinden hazırlanmıştır.

¹İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı, Küçükalyalı, İstanbul, Türkiye. seyfullahyigit@yandex.com, Orcid.org/0000-0002-9664-8287

²İstanbul Ticaret Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Küçükalyalı, İstanbul, Türkiye. lsuri@ticaret.edu.tr, Orcid.org/0000-0002-3225-1221

1.GİRİŞ

Nüfus ve aktivitelerin artması, teknolojik ilerlemelerin etkisi ile birlikte ulaşım türleri gelişerek çeşitlenmiş ve insanların seyahatleri daha hızlı, daha konforlu ve daha güvenli bir hale gelmiştir. Ulaşım türlerinin çeşitliliğinin artması aynı zamanda kişilerin ihtiyaçlarına göre ulaşım türlerinin tercih edilebilir hale gelmesini de sağlamıştır. Lastik tekerlekli araçlarla ulaşım, raylı sistemlerle ulaşım, deniz yolu ulaşımı ve hava yolu ulaşımı olmak üzere dört farklı ulaşım modu vardır. Uzun mesafe yolculuklarında kullanıcıların ihtiyaçlarına göre ulaşım türleri arasında aktarma yapması durumu; yani seyahat süresince aynı ulaşım modunda farklı araçların kullanılması veya farklı ulaşım modlarının tercih edilmesi sebebiyle aktarma merkezleri ortaya çıkmıştır.

Kırdan kente göçlerin yaşanması ve kent nüfuslarının giderek artması, paralel olarak kent içi ulaşım yoğunluğunun artması ve daha karmaşık hale gelmesine sebep olmuştur.

Günümüzde nüfus ve nüfus yoğunluğunun artmaya devam ettiği gözlenen kentlerde ulaşım ihtiyacı da giderek artmakta ve karmaşık hale gelmektedir. Bireysel araç sahipliği ve kullanımındaki artış, kent içi ulaşımı olumsuz etkileyen faktörlerden birisidir. Toplumun sosyoekonomik yapısının çeşitlenmesi, araç yoğunluğunun artması, buna paralel olarak ses, hava ve çevre kirliliğinin artmasına, sonuç olarak hayat kalitesinin düşmesine sebep olmaktadır. Bu anlamda ulaşım ağlarının birbirine entegre edilmesi hem ulaşımda hız, konfor ve güvenlik gibi faktörler çerçevesinde ulaşım kalitesini arttıracak hem de ses, hava ve çevre kirliliği başta olmak üzere hayat kalitesine olumsuz yönde etki eden sebeplerin azalmasını sağlayacaktır.

İstanbul metropoliten alanında önemli bir düğüm noktası haline gelmiş olan Yenibosna semti demiryolu ve karayolu ulaşımının kesiştiği, metro, metrobüs, otobüs ve minibüs hatlarının durak noktası ve geçiş güzergahı olarak öne çıkan yerleşmeler arasındadır. Aynı zamanda Bahçelievler İlçesi'nde yer alan Yenibosna'nın; Bahçelievler İlçesi'nin komşu ilçeleri olan Güngören, Bakırköy, Küçükçekmece ve Bağcılar ile birlikte düşünüldüğünde, 2018 verilerine göre İstanbul nüfusunun %17,33'üne hitap eden bir odak noktası olduğu saptanmaktadır. (Nüfusune, 2019)

Çalışma kapsamında ilk olarak aktarma merkezi kavramı ve kavramın tarihsel sürecine değinilerek aktarma merkezlerinin planlama ilkeleri ile yer seçimleri üzerinde durulmaktadır. Çalışmanın devamında Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi'nin kapsamı ve proje alanı değerlendirilerek Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi, planlanan ulaşım altyapısı tasarım kriterleri çerçevesinde ele alınmaktadır.

2. AKTARMA MERKEZİ KAVRAMI

Ulaşım, farklı amaç ve araçlar da dahil olmak üzere insan veya eşyanın konum değiştirmesi şeklinde tanımlanmaktadır (Karabulut ve Helvacı, 2017). Kentsel ulaşım ise yolcu, yük, araç ve insan hareketlerini kapsamakta, toplumsal faaliyetlerin tümü için önemli bir rol oynamaktadır. (Akbulut ve Demirel, 2016).

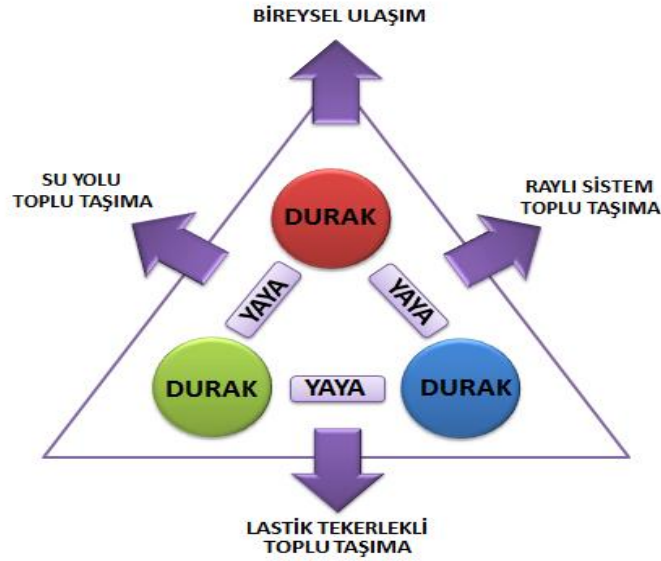
Ulaştırma ise temel ulaşım sistemleri olan karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolunu kapsayan ve bunlar arasında entegrasyonun sağlandığı sistemi ifade etmektedir (Deniz, 2016). Ulaşım sisteminin tarihsel süreç içerisinde birçok değişime uğraması, ulaşım modlarını etkilediği kadar yolcuları da etkilemektedir. Teknolojinin ilerlemesiyle ulaşım sistemindeki olumlu değişimler, kentsel ulaşımın gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde aktarma sözcüğü ile ilgili yapılan 9 tane tanımdan; “Bir taşıttan başka bir taşıta geçme” ve “Bir yolcunun gideceği yere birkaç araç değiştirerek ulaşması” olarak

açıklan tanımlar, ulaşım ile ilgili olanlardır. Söz konusu aktarma merkezi' ise "taşıt değiştirilen mekan" olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğinde de "Toplu taşıma türleri arası değişim ve aktarma alanı" tanımlanmıştır (Sözlük, 2019).

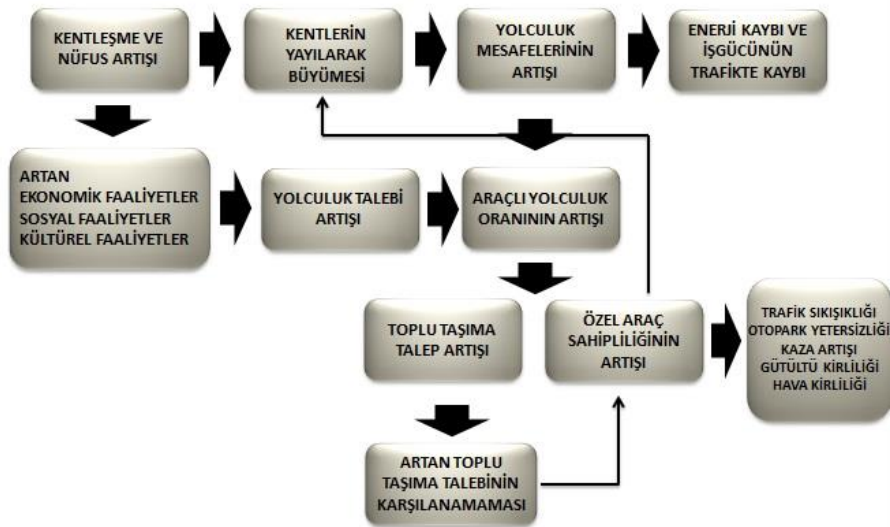
Aktarma merkezleri; farklı kaynaklardan yapılan literatür araştırması sonucu çevresel ilişki, ulaşımındaki konumu ve kapsamı açısından farklı yönlerden incelenmiştir.

Sönmez (2011), aktarma merkezlerini bireysel ulaşım, lastik tekerlekli toplu taşıma, su yolu toplu taşıma ve raylı sistem toplu taşıma olmak üzere 3 temel ulaşım türü üzerine kurgulayarak ve durak-yaya ilişkisini gözeterek tanımlamaktadır. (Şekil 1)



Şekil 1. Aktarma Merkezi - Ulaşım İlişkisi, (Sönmez, 2011)

Aktarma merkezi kavramı 19. yüzyılda ortaya çıkmış ve 20. yüzyılın ortalarından itibaren gelişmeye başlamıştır. Ulaşım sisteminde entegrasyon çalışmaları Londra'da 20. yüzyılda başlamış ve raylı sistemlere öncelik verilmiştir. Bu dönemde ulaşım modlarının avantajlarının ön planda tutulup bir bütünün parçaları olabilmeleri için çalışmalar yapılmıştır. (Şekil 2) (Gür, 2010)



Şekil 2. Kentleşme ile Ulaşım Sistemindeki Değişmeler

1950’lerde özel araç kullanımının yaygınlaşmasıyla ulaşım sorunlarında artış gözlenmiştir. Toplu taşıma ve raylı sistemlere verilen önem giderek azalmış ancak buna karşılık toplu taşıma entegrasyonu sağlama çalışmalarına adım atılmış, farklı politikalar ve uygulamalar ile çözüm yolları aranmıştır. (İnanlı, 2013)

Tarihsel süreç içerisinde aktarma merkezi kavramının değişimi Tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 1. Tarihsel Süreç İçerisinde Aktarma Merkezi Kavramı

	Kale kapısı (İlk transfer merkezi örneği)
19. yy	Merkez tren istasyonları
20. yy	Entegrasyon çalışmalarının başlaması
1950ler	Havayolu ve karayolu taşımacılığında pay artışı
1960lar	Transfer merkezleri: Ulaşım sorunlarına akılcı bir çözüm
1990-2000	Yeni transfer merkezlerinin kurulması

3. AKTARMA MERKEZLERİNİN PLANLANMASINDA YER SEÇİMİ VE İŞLEVSEL KURGU

Aktarma merkezlerinin doğru bir şekilde planlanması, bulunduğu konuma kazandırdığı kimlik ve çevresel ilişkisi açısından önemli bir konudur. Doğru şekilde planlanması ise planlama ve tasarım ilkeleri dikkate alındığı takdirde gerçekleşmiş olacaktır. Aktarma merkezleri planlanırken işlevselliği de önemli bir faktördür. Yani yer seçimi, elde edilebilirlik ve erişilebilirlik açısından değerlendirilerek doğru tespitler yapılmalı ve kullanıcıların konfor, güvenlik ve hız anlamında maksimum faydası hedeflenmelidir.

Aktarma merkezlerinin yer seçimi hususunda Dublin Transportation Office (2000)’de, ‘mevcut ve önerilen toplu ulaşım ağına, arazi kullanımının gelişimine, yaya ve otobüs güzergahlarını içeren trafik düzenlemelerine, yerel ve bölgesel trafik durumuna, aktarma merkezinin ticari gelişim potansiyeline, park et - devam et ve taksi durakları için yeterli alan bulunmasına, özellikle trafik yoğunluğu ile ilgili kurumların görüşlerinin alınmasına dikkat edilmesi gerektiği’ vurgulamaktadır. Aktarma merkezlerinin konumlandırılması yukarıdaki kriterlere uygun bir şekilde yapıldığında başarılı olması mümkün görülmektedir. Erişimde yaya yolu ulaşımı dikkate alınarak, yayalara öncelik tanıyan planlama anlayışı ile tasarım yapılmalıdır. (aktaran Gür, 2010)

Aktarma merkezleri planlanırken dikkat edilmesi gereken önemli bir unsur da çevre ilişkisidir. Yolculukların konforlu ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesi, aktarma merkezinin çevre ile olan ilişkisinin düzeyine bağlıdır (Sönmez, 2011). Aktarma merkezinin kent içi ulaşımında üstleneceği rol ve sağlayacağı faydalar tasarım sürecini de doğrudan etkilemektedir. Aktarma merkezleri yalnızca yolcuların ulaşım araçları arasında aktarma yapmalarını sağlamak görevleriyle değil, çevresiyle ilişkileri dikkate alındığında meydanlarla benzer işlevsel özellikleri ile de ön plana çıkmaktadır. Başka bir ifadeyle aktarma merkezi, meydan odak özelliği ortaya çıkarmakta ve mevcut meydanlarla bütünleşmektedir.

Aktarma merkezinin içerdiği binalar, alanlar, yüzeyler ve farklı mahaller, işlevsel kurguyu oluşturan öğeler olmakla birlikte yolcular açısından farklı etkiler oluşturmaktadır. Bu nedenle aktarma merkezlerinde yolcuların dikkatini çekecek ve olumlu etki bırakacak farklı işlevli yapılar ve mekanların planlanması önemli etmenler arasında yer almaktadır.

4.AKTARMA MERKEZLERİNDE TASARIM VE TASARIM İLKELERİ

Avrupa Komisyonu'na (1999) göre aktarma merkezlerinde ulaşım işlevinin yanı sıra yolcuların aktarma sırasında bekleme, dinlenme, yeme-içme gibi aktivitelerden faydalanması gerektiği de aşikardır. Yolcuların kendilerini yabancı hissetmeyecekleri doğal bir ortam oluşturmak, tasarımın başarılı olmasında gerekli ilkeler arasında sayılmaktadır (Gür, 2010).

Aktarma merkezleri yolculuk süresince kullanıcıların bekleme, yeme-içme, ibadet etme gibi gereksinimlerine de cevap verecek nitelikte olmalıdır.

4.1 Erişilebilirlik

Kamusal alan olan aktarma merkezlerinde erişilebilirlik başlıca faktörlerden birisidir. Yaya ve araçla ulaşım imkanlarının ne düzeyde olduğu aktarma merkezinin ulaşılabilirliği açısından temel değerlendirme kriteridir. Bu bağlamda aktarma merkezlerinin tasarım süreçlerinde alan seçimi hususunda yaya veya araç ile ulaşım olanak sağlayacak yerlerin tercih edilmesi önem kazanmaktadır. Aktarma merkezleri tasarlanırken engelli ve her yaşta insanın kolaylıkla erişebilmesi dikkate alınmalıdır.

4.2 Bilgilendirme

Kent içerisinde bir kimliğe sahip olan aktarma merkezlerinde görüntü önemlidir ve bilgilendirme amacıyla yapılan her tür hizmetin sade, anlaşılır ve evrensel olması gerekmektedir. Toplu taşıma sistemindeki bilgilendirme hizmetleri, imaj ve görüntüsüyle yolcuların ulaşımını olumlu ya da olumsuz etkileyebilmektedir. Yolcular tarafından ulaşım sistemine olan güvenin artırılmasında önemli bir rol oynayan bilgilendirme faktörü, yolculara kendini güvende ve konforlu hissettirmektedir. Aktarma merkezinin bulunduğu konum, diğer bağlantılar, önceki ve sonraki duraklar, yönler, ulaşım aracından indikten sonra yönelimi gösteren uyarıcılar ve şemalar tasarım ilkeleri ile ele alınmalıdır. (Gür, 2010)

4.3 Güvenlik

Aktarma merkezlerinde güvenlik hizmeti ve gerekliliği farklı biçimlerde ortaya çıkmaktadır. Suç faaliyetlerine karşı yolcuların güvenliğinin sağlanmasının yanı sıra planlanmayan durumlara karşı da hazır olmak gerekmektedir. Acil durumlarda güvenlik için olumlu ve olumsuz durumlar teşkil edebilecek yangın merdiveni, asansör ve merdivenler gibi faktörler dikkate alınmalı, güvenliğin sağlanması için önceden bakımına özen gösterilmelidir. Fiziki saldırılar karşısında güvenlik faktörünün önemi anlaşılmalı birlikte aktarma merkezlerinin tasarımı için de yeni yaklaşımlar ortaya çıkmaktadır. Acil bir durum sırasında yeraltında bulunan aktarma merkezlerinde yüzeye çıkış hesap edilmeli ve standartlara uyulmalıdır (Gür, 2010).

4.4 Görünürlük ve İmaj

Kent içerisinde bir odak noktası haline gelmeleri ve kent kimliğini de etkileyen yapılar olarak karşımıza çıkmaları sebebiyle aktarma merkezlerinin imaj ve görünürlüğü, tercih edilirliliği etkileyen ve kullanım oranını arttıran faktörlerdendir.

Aktarma merkezlerinin kent içerisinde bir kimlik oluşturabilmeleri için bir mekan ortaya çıkaracak unsurlar barındırması gerekmektedir. Yolcuların alanı kavrayabilmeleri, diğer alanlardan ayırt edebilmeleri için aktarma merkezlerinin oluşturulan sınırlar ve çevresiyle bağlantı kurması önem arz etmektedir (Sönmez, 2011).

5. YENİBOSNA AKTARMA MERKEZİ PROJESİ

Bahçelievler İlçesi Yenibosna Semtinde yapılmaması planlanan aktarma merkezi projesi bu çalışmada örnek olarak seçilmiştir ve tasarım kriterleri açısından incelenmiştir.

Bahçelievler İlçesi Yenibosna semtinde bulunan, ulaşım araçlarının, ulaşım altyapısının ve ulaşım ihtiyaçlarının değerlendirilerek; bahse konu alanın metro, metrobüs, otobüs ve minibüslerin kesişim noktası ve Kent içi ulaşımında bir düğüm noktası olması sebebiyle bu alanda Yenibosna Aktarma Merkezi Projesinin hayata geçirilmesi planlanmış ve uygulama projesi kapsamına alınmıştır.

Bu çerçevede mevcut ulaşım altyapısına dair değerlendirmeler yapılarak, Yenibosna'nın bir aktarma merkezi haline getirilmesi ve yapımı planlanan proje için bir öngörü ortaya konulmuştur.

5.1 Proje Alanı

Yenibosna, alışveriş merkezleri, üniversiteler, iş merkezleri gibi insan sirkülasyonun ve günlük hareketliliğin yüksek olduğu merkezler bakımından yoğun bir alandır. Yenibosna'nın kentsel gelişimi açısından yerleşik nüfus artışı önemli bir faktör olmakla birlikte; yaya ve araç yoğunluğundaki temel sebep ulaşım ağları ve ulaşım modlarının kesişim noktası olmasıdır. (Şekil 3)



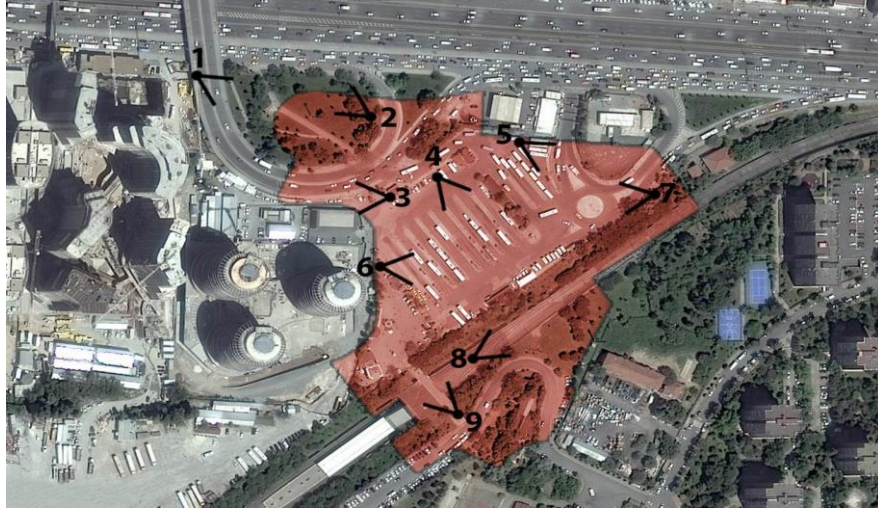
Şekil 3. Proje Alanı ve D100 Karayolu Güzergahı

Proje alanı, E5 karayolunun güneyinde, Ayamama Deresi'nin kuzeyinde, Ataköy 7-8-9-10 Mahallelerinin batısında, NEF konutlarının doğusunda, Bahçeşehir ilçesinin Yenibosna semtinde yer almaktadır. (Şekil 4)



Şekil 4. Proje Alanı

Proje alanı içerisinde 9 adet bakı noktası seçilerek proje alanı çevresinde mevcut durumda yer alan yüksek yoğunluklu konutlar, metro altyapısı ve minibüs ve otobüs durakları görüntülenmiştir. (Şekil 5 ve Şekil 6)



Şekil 5. Proje Alanı Bakı Noktaları



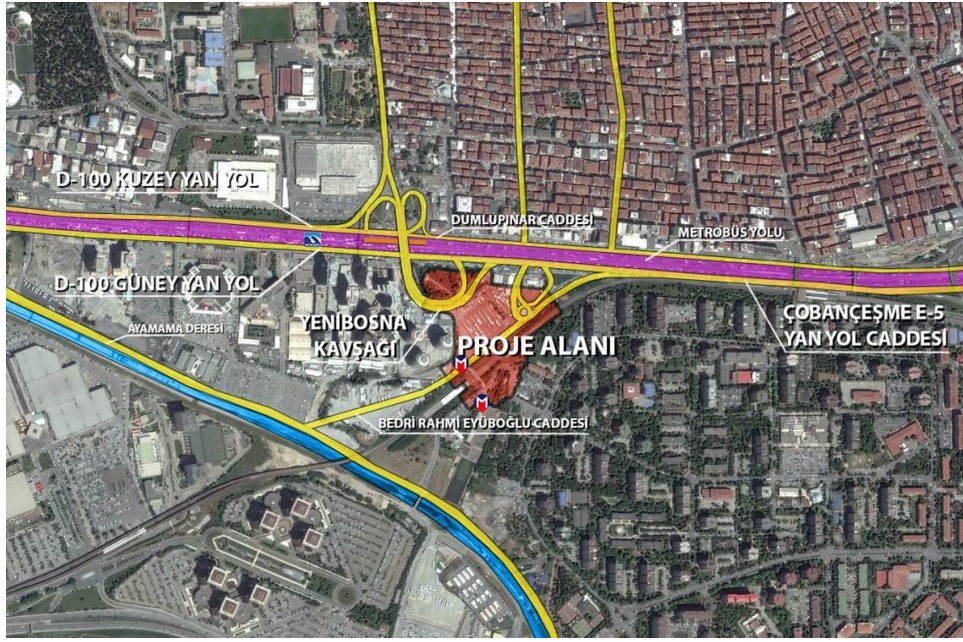
Şekil 6. Bakı Noktalarından Görünüm

İşaretili bakı noktaları yerleşik nüfusun proje alanına yakınlığını ve erişiminin kolaylığını da göstermektedir. Bu çerçevede proje alanı hem bir geçiş güzergahı hem de yakın çevresinde bulunan yoğun nüfus ile birlikte düşünüldüğünde aktarma merkezi olabilirliği açısından verimli bir alan olarak değerlendirilmektedir.

5.2 Mevcut Ulaşım Altyapısı

Proje alanı, ulaşım açısından incelendiğinde kavşak ve yan yollarla çevrilmiş, Ayamama Deresi ile sınırlanmıştır. Mevcut durumda, projenin uygulanacağı konumdan 800 metre yürüme mesafesinde 7 temel servis ve metrobüs hattının “Yenibosna” durağı, yaklaşık 1 km. uzaklığında ise metrobüs hattının “Ataköy- Şirinevler” durağı bulunmaktadır. Proje, 400 metre mesafede

bulunan İETT otobüslerinin hareket noktasını ve park alanını, M1 metro hattının “Yenibosna” durağını barındıracak bir alan için hazırlanmıştır. (Şekil 7)



Şekil 7. Proje Alanı Mevcut Durum

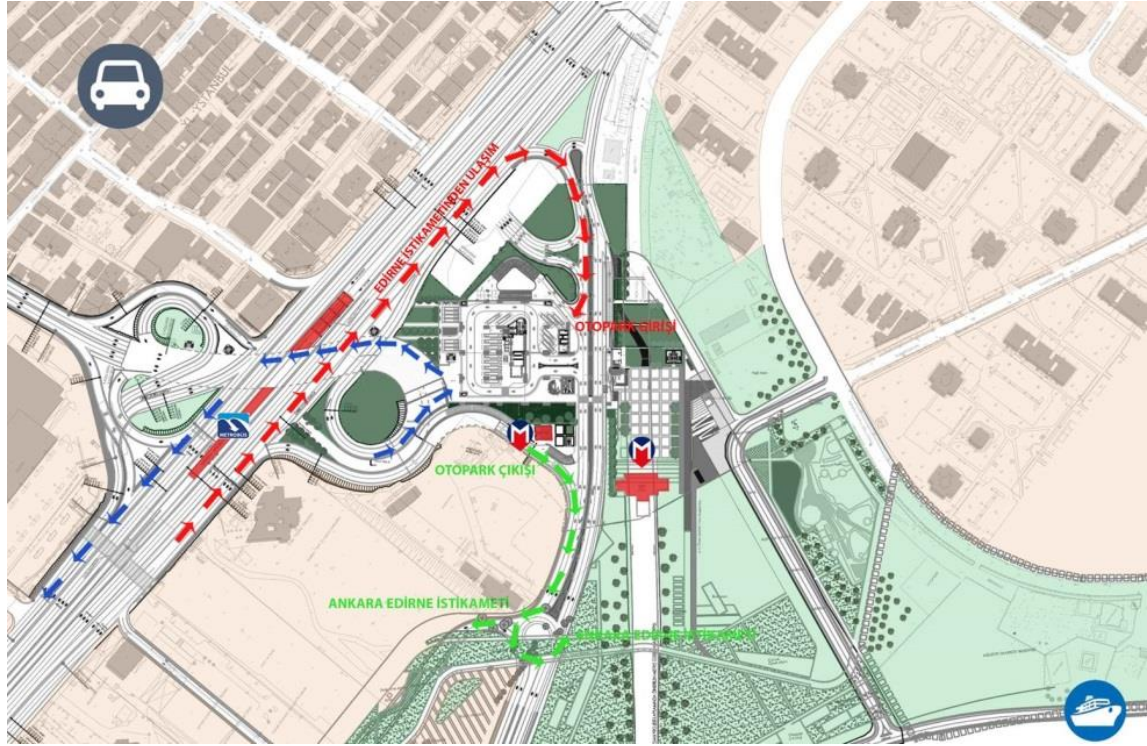
5.3 Planlanan Ulaşım Altyapısı

“Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi”, Yenibosna otobüs park alanını ve M1 metrosunun “Yenibosna” durağını da içerisine alacak şekilde tasarlanmıştır. Bu çerçevede proje alanına yürüme mesafesinde olan metrobüs ve minibüs hatlarının da projeye entegre edilmesi planlanmaktadır (Şekil 8).

“Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi” 46.000 m² proje alanında 70.755 m² inşaat alanı olarak projelendirilmiştir. Peyzaj alanları toplamı 33.395 m² dir. Proje 39 otobüs park alanı ve 1.146 araç otoparkını da bünyesinde bulundurmaktadır.

“Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi” ulaşım modlarının entegre edilmesini sağlamakla birlikte barındıracağı otopark alanları ile Yenibosna semtinin otopark ihtiyacına büyük bir katkı sağlayarak yol kenarları başta olmak üzere park yeri problemini ortadan kaldırmaya yönelik bir çözüm sunacaktır.

Proje ayrıca ihtiva ettiği bisiklet parkıyla, bisiklet kullanıcıları için park ve kolay erişim imkanı da sunmaktadır. Bisikletli ulaşımın konfor ve güvenliği bakımından aktarma merkezi ile entegre edilmesi önem taşımaktadır.



Şekil 8. Planlanan Ulaşım Altyapısı

Bisikletli ulaşımın aktarma merkezi ile bütünleştirilmesi çevre ve ses kirliliğini azaltmaya, yakıt tasarrufu sağlamaya ve böylece hayat kalitesini arttırmaya, dolaylı yoldan ülke ekonomisine katkı sağlanmasına yarayacaktır.

6. SONUÇ

İstanbul metropoliten alanı ulaşımında aktarım yapmak bir zorunluluk haline gelmiş olmakla birlikte, toplu taşıma türlerinin kentsel çevresiyle ve birbirleriyle bağlantıları yani entegrasyonu zayıf ve erişilebilirliği düşük düzeyde olduğundan, yolcular birden fazla türü kullanmayı ve türler arasında aktarma yapmayı tercih etmemektedirler. Bu entegrasyon eksikliği İstanbul kent içi ulaşım sisteminde kendini önemli ölçüde hissettirmekte ve sistemin kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir. Mevcut yapıdaki entegrasyon eksikliğinin ortadan kaldırılması, kesintisiz ve erişilebilir bir ulaşım ağı kurulması için ulaşım türlerinin mekansal olarak bir araya getirilmesi ve yolculara ulaşım türleri arasında hızlı, konforlu ve güvenli geçiş imkanı sunulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Ulaşım ağlarının birbirlerine entegre edilmesiyle hedeflenen hızlı, konforlu ve güvenli ulaşımın yanında aktarma merkezlerinin sağlayacağı yakıt tasarrufu ülke ekonomisine katkıda bulunacaktır. Böylelikle çevre ve ses kirliliğinin azaltılması da sağlanacak olup, hayat kalitesi artırılmış olacaktır.

Aktarma merkezleri ve örnek olarak incelenen Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi barındırdıkları otoparklar ile uygulandıkları bölgelerin park problemlerine de çözüm getirmektedir. Yenibosna ve çevresinde araç yoğunluğunun fazla olması ve trafik sıkışıklığına sebep olmasında önemli bir etkisi olan park yerlerinin yetersizliği ve hatalı park problemlerine proje kapsamında bulunan araba, otobüs otoparkları ile çözüm üretilecektir.

İstanbul Metropolitan alanında bulunan farklı ve yoğun ulaşım ağları arasında aktarma yapılabilmesi İstanbul'da yapılan seyahatlerin birçoğunda ulaşımın konforu ve hızı bakımından bir gereklilik haline gelmiştir. Fakat İstanbul'da ulaşım ağları arasındaki entegrasyonun yetersizliği ve ulaşım ağlarının mekansal olarak bir bütün haline getirilememiş olmasının eksikliği hissedilmektedir. Bu çerçevede ulaşım ağlarının birbirlerine entegre edilmesine ve hızlı, güvenli, konforlu seyahat edilebilmesi için aktarma merkezlerinin tesis edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Yenibosna Aktarma Merkezi Projesi planlama ve tasarım ilkelerine göre değerlendirildiğinde farklı sonuçlara ulaşılmaktadır. Projeye, planlama ilkelerinden olan yer seçimi ve işlevsel kurgu açısından bakıldığında Yenibosna Aktarma Merkezi'nin karayolu ulaşımında düğüm noktası görevi üstlenmesi, ana ulaşım aksları üzerinde yer alması, içerisinde farklı fonksiyonları barındırması ve fonksiyonlar arası entegrasyonun sağlanması, projeyi çekici kılmakla birlikte ilkeler doğrultusunda bir projelendirme süreci gerçekleştirildiği görülmektedir.

Tasarım ilkeleri açısından değerlendirilecek olursa aktarma merkezi projenin konumu ve çevre ilçelerle olan ilişkisi, dolayısıyla çevre ilçelerden ulaşımının kolay olması ve yakın çevresinde bulunan otobüs durağı, yüksek yoğunluklu konut alanları, metro hattı ve iş yerleriyle birlikte yerleşik nüfusun proje alanına yakınlığı erişilebilirliğin yüksek olduğunu göstermektedir.

Belirtilen sorunlara çözüm getirmek amacıyla yerleşim alanı ve geçiş güzergahı yoğunluğu dikkate alınarak seçilen Yenibosna Semtinde tasarlanan aktarma merkezi projesinin planlama ve tasarım ilkeleri doğrultusunda İstanbul kent içi ulaşımına önemli bir katkı sağlaması beklenmektedir.

KAYNAKÇA

Akbulut, F., Demirel A., (2016), "Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri", Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11, 336-355.

Beyazıt E., (2007), Kent Yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekanlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi,145, İstanbul.

Deniz, T., (2016), "Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşana Değişimler ve Mevcut Durum", Doğu Coğrafya Dergisi, 36, 135-156.

Dublin Transportation Office, (2000), Advice Note on Public Transport Interchange, 16.02.2019, <http://www.dto.ie/interchange.pdf>.

Gür, S., (2010), Kamu Yararı Kapsamında Kamusal Alan Olarak Transfer Merkezlerinin incelenmesi-Bağcılar Meydanı Transfer Merkezi Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 159, İstanbul.

İnanlı, F., (2013), Kentsel Dönüşüm-Transfer Merkezi İlişkisinin Yenikapı Örneğinde İncelenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 181, İstanbul.

Karabulut, F.Y., Helvacı, C., (2017), Büyük Şehirlerde Ulaşım Sistemleri ve Sorunları: İzmir İli Özelindeki Sorunlara Çözüm Önerileri, TMMOB Şehir Plancıları Odası, 215-221

Sönmez,T.,(2011), Aktarma Merkezleri, İstanbul Kabataş Aktarma Merkezi Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 146, İstanbul.

Nüfusune, (2019), Türkiye Nüfusu İl ilçe Mahalle Köy Nüfusları, 10.11.2019, <http://www.nufusune.com>.

Sözlük, (2019), 10.11.2019, <http://www.sozluk.gov.tr>.