

EMİNÖNÜ İLÇESİNİN SOSYO-EKONOMİK YAPISI VE ÇEVRE PROBLEMLERİ

Kamil GÜLLER

M.Ü., SBE, Geleneksel Türk-El Sanatları YL Öğrencisi

ABSTRACT: *Eminönü district, for centuries, have been contacted with different cultures, religions as because of its jeopolitic location. Today, we have been inherited many rich cultures. Besides, its particular geographic location caused increasing commercial activities,*

Eminönü district has been located in eastern part of peninsula which is surrounded by historical city walls in İstanbul, which neighbour Bosphourus in East, Fatih district in West, Haliç in North, Marmara sea in South, which spreads 4.4km. Its vegatation decreases gradually as because of new costruction policies.

In 1928, Eminönü became a district. Although there is a huge increase in population till 1950, decrease gradually continued (Today %0). Night population (settlement population) is around 80.000, and day population is around 2-3 million.

All industrial activities in this district is moving out side of the city. But, there are still small workshops for gold melting, copper goods, manufacturing souvenir, and textile.

I-GİRİŞ

Eminönü ilçesi, dünya üzerindeki jeopolitik konumu itibari ile asırlar boyunca çok değişik medeniyetlere ve dinlere tanık olmuş, bu medeniyetlerden günümüze diğer dünya ülkelerine göre çok daha zengin tarihi kültür mirası kalmıştır. Bu zengin kültürünün yanında coğrafik yapısı (doğal bir liman oluşu) her türlü ticari aktivitenin gelişmesini sağlamıştır.

İnsanın mekan ile kurduğu ilişkiler sonucunda ortaya çıkan yerleşme ve ekonomi sistemleri, daha farklı dış sistemlerin etkisi ile yeni ekosistemlerin (kentler) ortaya çıkmasına neden olmuştur. Paleolitik çağda başlayan toplayıcılık kültürü, Eminönü bölgesinde Neolitik çağdaki küçük yerleşimler ile devam etmiş, kent ekosistemi daha sonraki dönemlerde gelişmiştir. Bugün, Türkiye'nin ekonomide can damarı olan, önemli ticaret mekanizmalarını bünyesinde bulunduran bölge, ülkemize büyük bir döviz girdisi sağlamaktadır.

1.2. İLÇENİN BEŞERİ ÖZELLİKLERİ

İlçe, İstanbul ilinin bulunduğu tarihi yarımada üzerinde, surlar ile çevrilmiş olan bölümün doğu kısmında yer alır. Doğusunda İstanbul Boğazı, batısında Fatih İlçesi, kuzeyinde Haliç, güneyinde Marmara Denizi ile çevrilidir. Eski Bizans şehrinin surları içinde, tarihi

yarımada'nın doğu bölümünde yer alan ilçe; Unkapanı, Bahçekapı, Sirkeci, Sarayburnu, Ahırkapı, Çatladıkapı, Kumkapı, Yenikapı, Atatürk Bulvarı gibi önemli kilit noktalara sahiptir. 4,4 km'lik bir alana yayılmış olan bölgede denizsellik lokal klimayı önemli ölçüde etkiler. Yazları sıcak az yağışlı, İlkbahar-Sonbahar serin ve yağışlı, kışları az soğuk ve bol yağışlı geçer. İlçedeki yoğun yapılaşmadan dolayı mevcut yeşil alanlar zaman içerisinde büyük ölçüde kaybolmuştur.

Eminönü adı, Osmanlılar döneminden kalma olup, ilçedeki yerleşim tarih öncesi çağlara gitmektedir. Arkeolojik buluntuları incelediğimizde, Neolitik çağda Sultanahmet'te, Tunç Çağında Sultanahmet ve Çarşıkapı'da, Demir Çağında Aya İrini Müzesinin bulunduğu bölgelerde yerleşimlerin olduğu belirlenmiştir. İlk kentleşme olgusu, Megara şehrinden gelenlerin İ.Ö. 660-650 yıllarında Byzantion'u kurması ile başlar. Fatih'in İstanbul'u feth etmesinden hemen sonra yeni imar hareketleri başlatılarak, Bizans kültüründen Türk kültürüne doğru bir geçiş yaşandı. Cumhuriyet döneminden sonra yapılanma hareketleri başlatıldığında ilçenin altyapı ve üst yapısı ile ilgili olarak çeşitli projeler uygulamaya kondu.

Eminönü, 1928'de Fatih ilçesinden ayrılarak yeni bir ilçe olmuştur. 1950'li yıllara kadar önemli bir nüfus artışı meydana gelmesine rağmen, bugün bu artış %0'a ulaşmıştır. 80.000 olan gece nüfusu, ekonomik ve sosyal faaliyetlerin neticesinde gündüz 2-3 milyona ulaşmaktadır. (Bkz. tablo-2) Bölgedeki yerleşim süreci tarih öncesi çağlardan itibaren doğal liman (Eminönü) etrafında başlayıp, kent özelliği kazandıktan sonra daha içlere doğru yayılmaktadır. Bugün, en önemli yerleşim bölgelerinden biri olan Aksaray ve Laleli semtleri (Bkz. Res.no:1), turistik otelleri, tekstil-ev eşyası mağazaları ile Doğu Avrupalı ve Rus turistlerin bavul ticareti yaptığı önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Beyazıt meydanı, Bizans döneminden itibaren yolların kesiştiği bir merkez olma özelliğini sürdürmekte, Kapalıçarşı'sında burada olması bölgenin ticari ve turistik işlevlerini arttırmaktadır. Gedikpaşa, Türkiye'nin belki de dünyanın ayakkabı sektörünün yönlendirildiği bir piyasadır. Süleymaniye ve çevresi, yeni yapılmış evler, konfeksiyon atelyeleri ve bunların arasına sıkışıp kalmış Osmanlı mimarisinin son örnekleri olan ahşap evleri ile oldukça tezat bir

durum ortaya koymaktadır. Sultanahmet, tarihi yapıların çokluğu nedeni ile büyük bir turistik mekandır. İlçedeki endüstri faaliyetleri, yavaş yavaş yarımada dışına çıkartılmakta, bugün Çemberlitaş tarafında bir ilaç fabrikası, Kapalıçarşı taraflarında (Bkz.Res.no:2) ramatçılar, ocakçılar küçük atelyeler biçiminde işlevlerini sürdürmektedir. İlçede herhangi tarımsal bir faaliyet olmamasına karşılık, Kumkapı'da bulunan Su Ürünleri Hali, İstanbul'un balık ihtiyacını karşılamaktadır. Bölgedeki ticari faaliyetlerden birkaçını Kapalıçarşı, Mısırçarşısı, tekstil ve elektronik piyasası, bankacılık, turistik faaliyetler, döviz büroları, seyahat acentaları şeklinde sayabiliriz.

Aşırı yığılma beraberinde kentsel ulaşımı ve alt yapı problemleri getirmektedir. Ulaşım genellikle karayolu ile sağlandığından sabah ve akşam saatlerinde aşırı bir sıkışıklık meydana gelmektedir. Bu yoğunluğun azaltılması için hafif metro(tramvay)hizmete sokulmuş ve bazı yollar araç trafiğine kapatılmıştır. İstanbul Üniversitesi'nin bölgede bulunması, kış aylarında öğrenci trafiğini arttırmakta, yaz aylarında turistik bir bölge olmasından dolayı turist trafiği artmaktadır. İlçede, sergiler, konferanslar, festivaller gibi yapılan kültürel aktivitelerin yanı sıra, Türkiye'nin en zengin müze koleksiyonları bulunmaktadır.

Aşırı günlük nüfus yoğunluğu kentsel altyapı sorunlarını arttırmaktadır. Halen, bölgenin su şebekesi hatları değiştirilmekte ve doğal gaz hat döşeme işleri devam etmektedir.

Eminönü ilçesi, başta katı atıklar olmak üzere, hava kirliliği (Konutsal-ulaşım-endüstri kaynaklı), deniz kirliliği, gürültü kirliliği gibi çevre problemleri ile karşı karşıyadır.

İlk çağdan itibaren yerleşim ve gelişime sahne olan bölge, 1950'li yıllardan itibaren ticari yapının hızla artması neticesinde yerleşik nüfusun giderek azalmasına neden oldu. Arazi kullanımı doğru yapılamadığı için; konutlar, fabrikalar ve çok amaçlı binalar ilçenin üst yapısında çok büyük bir değişim yaratırken, alt yapısında çözülmesi çok zor sorunlar ortaya çıkardı.(katı atık, hava kirliliği, kanalizasyon, ulaşım, su, haberleşme). Diğer taraftan, bölge tarihi bir özellik taşıdığından dolayı, yaz aylarında büyük bir turist yoğunluğunun baskısı altında bulunmaktadır.

1.3. DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER

Yerleşik nüfusu 1955 yılına kadar artmaya devam eden Eminönü ilçesinin önemli semtlerinde çok farklı sosyo-ekonomik değişimlerin yaşanması, konut alanlarının zamanla ticaret bölgelerine dönüşmesine neden olmuştur. Bu durumda, popülasyon ekolojisi (popülasyon büyüklüğü, yoğunluk, üreme, doğurganlık oranı), ve sosyal yoğunluk ele alındığında 80000 (1990

nüfus sayımı) olan gece nüfusu, gündüz 2-3 milyona çıkararak oldukça farklı bir yapı meydana getirmektedir. 1 yerleşik nüfusa karşılık 3.5 istihdam endeksi ile Metropolitan alanın en yoğun bölümünü oluşturur.(Bkz. Tablo-1-3)" Yerel nüfus son 10 yılda azalmaya başlamış ve artış oranı %0'a kadar ulaşmıştır. İlçenin yayıldığı alan 472 hektar olup, ortalama yoğunluk 176 kişi/ha' dır. 1985 nüfus istatistiklerine göre, İstanbul'un ilçeleri arasında nüfus yoğunluğu en yüksek olan Bakırköy, toplam İstanbul nüfusunun %15.86'sını, ülke nüfusunun %1.72'sini oluşturmakta, nüfus artışının en az olduğu ilçe ise (%12) ile Eminönü'dür.[1]

1.4. NÜFUS HAREKETLERİ

Tarım kesiminde toprak yetersizliği toprak mülkiyetinin dağılışındaki dengesizlik, fazla nüfus, verimsizlik ve gizli işsizlik gibi nedenlerle bu kesimin dışına itilen nüfusun kentlerde işsiz ve gizli işsiz durumuna gelmesini önleyebilmek ve kalkınmaya katkıda bulunmalarını sağlayabilmek için bu nüfusun çeşitli sanayi dallarında iş sahibi yapılması gereklidir. Türkiye'de demografik şehirleşmenin fonksiyonel şehirlere göre hızlı olması, şehrin sosyo-ekonomik bünyesinde ve fiziki görüntüsünde etkiler yapmakta, bu sürecin gerçek bir şehirleşme olup olmadığı tartışmasını ortaya çıkarmaktadır. Ekonomik krizler ve diğer sosyo-ekonomik olayların neticesinde, büyük şehirlere yaşanan göçler 1950 yılında başlayıp 1980 yılına kadar devam etmiştir. 1950'li yıllarda ilk olarak erkekler gelmiş, daha sonraki dönemlerde ailelerini aldirtmişlardır.[2]

1980 yılından sonra İstanbul'a doğru yaşanan göç hareketleri (köylerdeki hızlı nüfus artışı, tarımdaki makinalaşma, sanayinin batıda yayılması, şehirlerde daha iyi yaşama ve geçim şartlarını bulma umudu) şehrin nüfusunu iyice arttırmıştır. 1950-1955 yılları arasında Bulgaristan, Yunanistan, Yugoslavya gibi Balkan ülkelerinden 250.000 kişi Türkiye'ye göç etmiş, bunların büyük bir kısmı İstanbul'da kalmıştır. Bununla beraber, İstanbul'un en büyük iş potansiyeline sahip bölgelerinden biri olan Eminönü ilçesinin günlük nüfusu artmıştır.

1968-1969 yıllarında bu bölgede yapılan bir çalışmada Eminönü bölgesine Türkiye'nin birçok illelerinden ve Balkan ülkelerinden göçlerin olduğu saptanmıştır. Bu bölgedeki çeşitli ilkokulların 2. sınıflarında okuyan 1346 öğrenci üzerinde yapılan anket çalışması sonucunda, bu bölgeye yurt içinden en çok "Malatya, Kastamonu, Erzincan, Konya, Kayseri, Adıyaman" illerinden, yurt dışından ise en çok eski Yugoslavya, Yunanistan, Bulgaristan, Suriye, Romanya ülkelerinden gelenlerin olduğu tesbit edilmiştir. [3]

Bölgenin son yıllarda artan ticaret hacmi, yerleşik nüfusun giderek azalmasına neden olmaktadır. Ö-

zellikle artan arsa ve konut fiyatları karşısında birçok kişi evlerini iyi fiyatlara satarak başka ilçelere göç etmektedir. Buna karşılık, ticaret kapasitesinin artması neticesinde günlük nüfusun büyük oranlarda arttığı gözlenmiştir.

Son yıllarda Türkiye'nin İstanbul gibi büyük metropol şehirlerine yaşanan iç göçleri önleyebilmek için Osmanlı imparatorluğunun döneminde olduğu gibi, sadece büyükşehirler için bir çeşit "vize" getirilmesi konusundaki tartışmalar hala devam etmektedir.

1.5. KENTSEL KONUT ALANI KULLANIMI

Türkiye, dünyanın en hızlı kentleşen ülkelerinden biridir. Son otuz yıl içinde kentleşme oranı %18.4'ten, % 50'ye çıkmıştır. 2000 yılına gelindiğinden nüfusun %75'i kentlerde yaşayacaktır.[5]

İstanbul 3030 sayılı kanunla belirlenen sınırlar içerisinde yaklaşık 182.000 ha yüzölçümüne sahip 12 milyon insanın yaşadığı bir metropoldür. Bu haliyle birçok Avrupa ülkesinden büyüktür. Şehre saatte 18 kişi göç etmektedir. Mevcut iki milyon hanenin 600.000 gecekodu, diğer kısmı kaçak yapılaşmadır.[6]

Eminönü bölgesi İstanbul'a muhteşem bir güzellik kazandırmaktadır. Sarayburnu kısmında başlayan Topkapı Sarayı, Sultanahmet Camii, Beyazıt, Süleymaniye, Şehzadebaşı camileri tarihi yarımadaının en muhteşem yapılarıdır. 18.yy. İstanbul'unda kar gibi beyaz resmi ve mukaddes binalar bir tarafa bırakılırsa sapsarı ve kıpkırmızı bir renkte idi. Ermeni mahallelerini açık kül renkli, Rum mahalleleri koyu kurşuni, yahudi mahalleleri ise mordu.[7]

Bölgenin karşılaştığı aşırı yığılma bölgenin silüetini bozmaktadır. 40 rakımın üstündeki yapılaşmanın 3 katı aşmamasına ilişkin öneriler bir süre uygulanmış, daha sonraları yapılan değişiklikler kaçak yapıların artmasına neden olmuştur.[6]

İstanbul'un doğal bir liman oluşu yüzyıllar boyunca ticarete önemli bir rol oynamış, bir çok kanlı savaşlara neden olmuştur. Ve ilk yerleşmeler neolitik çağdan itibaren bugün bir düzlük olan Sirkeci ile Eminönü arasındaki arazide oluşmuş, zamanla daha gerilere genişleyerek ticaret odasının arkalarına kadar yayılmıştır. Kent hayatının başladığı dönemlerde bu bölge daha da önem kazanarak yerleşim Cankurtaran, Nişanca, Kumkapı taraflarına uzanmıştır. Geleneksel liman şehri özelliğini koruyan bölge Osmanlı döneminde iki katlı evlerden oluşmakta altta işyeri üst kat kalınan yer olarak kullanılmıştır. Bölgede gecekondulaşma olmamasına rağmen kaçak yapılaşma oldukça fazladır. Konut alanları Süleymaniye caminin arkasında Süleymaniye semtinde, Sultanahmet caminin arkasında Cankurtaran, Kadırga, Kumkapı semtlerinde yer almaktadır. Tarihi yarımada-

nın silüetini bozmaması için 3 kata kadar izin verilmesine karşı bazen kaçak katlar meydana gelmektedir. Ama 6-7 katlı han olarak kullanılan binalar Gedikpaşa ve Laleli semtlerinde yer almaktadır.

Mahallelerdeki konut biçimleri incelendiğinde Süleymaniye bölgesinde yer yer eski iki-üç katlı ahşap evler bulunmasına karşılık bunların çoğu korumaya alınmış ama konutların çoğu iki-üç-dört katlı apartmanlar bulunmamaktadır. Aynı şekilde benzer bir yerleşim Cankurtaran ve Kadırga semtlerinde görülmemektedir. Bölgenin ticari ve turistik bir özellik kazanmasının neticesinde apartmanlarda oturanlar yerlerini satarak başka yerlere göç etmekte bu binalar otel yada turistik dükkan olarak değerlendirilmektedir.

1989 yılında, Eminönü ilçesinin 1/5000 ölçekli korama, revizyon, nazım imar planları TK ve TV kurulu kararı ile Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü ve İSKİ'nin görüşleri tamamlanarak hazırlanan rapor başkanlık makamına sunulmuştu. Ayrıca Eminönü bölgesine ait 1/500 ölçekli planlar yapılmıştır.[6]

1.6. SANAYİ

1960'lardan itibaren endüstri faaliyetleri 1980'li yıllardan itibaren yavaş yavaş sur dışına çıkmaya başlamıştır. Bu arada günümüzde faaliyet gösteren Çemberlitaş'da bir ilaç fabrikası mevcuttur. Gıda, içki, Tütün, sanayi, metal ana sanayi, taş ve toprağa dayalı sanayi, orman ürünleri ve mobilya sanayi burada mevcut değil yalnızca Süleymaniye'nin arka sokaklarında ufak tefek birkaç konfeksiyon atelyesi, Mercan civarlarında çanta, bavul, cüzdan imalathaneleri, av silahı satış mağazaları; Beyazıt, Çarşıkapı, Gedikpaşa, Çemberlitaş dörtgeni içinde kalan bölgede ayakkabı imalathaneleri, Vezirhan, Tavukpazarı, Çemberlitaş semtlerine yayılmış birçok kuyumcu, ramatçı, ocakçı atelyeleri bulunmaktadır

1960 yılında bölgede yapılan bir araştırmada, matbaa, tekstil, kauçuk eşya, madeni eşya gibi endüstri dallarında çok sayıda fabrikanın varlığı tesbit edilmiştir. "Uğur Madeni Eşya Fab., Balle Madeni Eşya Fab., Uygun plastik Fab., Tyresoles lastik fab., Ender Perde rayı ve Korniş fab., Çeşmeli Yumak Fab., Piyale Makarna Fab., ti Bisküvi Fab., Melek Çiklet ve Şekerleme, Ender Çikolata, Akın Tekstil Fab., Modern Mensucat Sanayi, Kula Mensucat Fab. Çakır Un Fab.", Ama, bu endüstri kuruluşların hepsi yarımada dışına çıkmıştır.[8]

1.6.1. MATBAACILIK SEKTÖRÜ

Komple tesislerde dizgi, baskı, klişe ve cilt gibi işler birarada yapılarak kitap, gazete, yayınlar doğrudan piyasaya dağıtılmaktadır. Cağaloğlu yokuşu, Nurosmaniye, Çemberlitaş, Cağaloğlu, Narlıbaşı ve Acımusluk sokakları, Ankara caddesi eskiden beri gazete ve matbaaların yer aldığı sahalardır. Daha sonra Sultan Mektebi sokağı, Şeref Efendi sokağı, Molla Feneri sokağı, Selvili Mescit sokağına doğru bir yayılım olmaktadır. Yeşildirek'teki trikotaj faaliyetleri Sultan mektebi sokağına yayılarak bazı matbaalar ile yer değiştirmiştir. Bu arada Çatalçeşme sok. ve Ticarethane caddesini de önemle vurgulamak gerekir.[9] Ama bugün Ticarethane caddesinde turistik eşya satan halıcıların sayısı hızla artmaktadır. Divanyolu'nun güneyinde ve Sultanahmet'e doğru olan kesimlerde değişikliğe elverişli apartmanların ilk katı matbaa oluyor yada eski binalar yıkılarak han haline getirilmiştir.[9]

3-6 işçinin çalışmakta olduğu küçük atelyelerde bakır imalat ve ticaret faaliyetleri İstanbul Üniversitesi'nin arka taraflarında (Bakırcılar çarşısı) ve Vezirhan civarlarında sürdürülmektedir. Bakırcılar çarşısı yerleşim fonksiyonları açısından çok iyi bir konumdadır. Bugünkü bilgilerimize göre, Fatih Vakfesinde 45 dükkan olduğu belirtilmektedir. Cumhuriyetten sonra Bakırcılar Caddesinin karşı kenarındaki dükkanlarda Bakırcılık faaliyetlerine başladılar. Üniversite duvarının yanında çoğunluğunun kalaycı olmak üzere lehimciler, bakır ticareti ile uğraşan dükkanlar yer almaktadır. Diğer tarafta ise alüminyum ticarethaneleri, turistik eşya dükkanları, tekstil-konfeksiyon mağazaları bulunmaktadır. Bu dükkanlar kuruluş yıllarında olduğu gibi iki fonksiyonu birarada yürütmektedir. Dükkanın ön kısmı satış yeri arka kısmı ise imalathanedir. Bakırcılığın atelye sisteminden, fabrikasyon üretime geçmesi, ev ve mutfak eşyası olarak bakırın yerini alüminyum alması gibi nedenlerden ötürü bakır üretimi gittikçe azalmaktadır. Bakırcılar çarşısında dikkati çeken bir özellik, çarşı esnafının %90'a yakın kısmının D.Karadeniz halkından olmalarıdır.[9;26-29]

1.6.2. İLAÇ SANAYİ

Hıfzıssıha Kanunlarına göre, ilaç sanayi tesisleri ikinci sınıf sanayi olarak kabul edilmiş, bu tip firmaların yerleşim alanlarından uzak olma zorunluluğu getirilmiştir. 1960'lı yıllardan itibaren, ilaç sanayi tarihi anlamada Gedikpaşa, Mercan, Çemberlitaş, Cağaloğlu, Sultanhamam, ve Sirkeci semtlerinde toplanmış iken bugün bu firmaların çoğu Topkapı'dan dışarı çıkmıştır.(Çemberlitaş semtinde bir ilaç fabrikası mevcuttur.)[9]

II. ULAŞIM

İstanbul'un nüfusu ile birlikte, hızla artan bireysel araçlar yol, kavşak, köprü, sinyalizasyon gibi altyapı çalışmalarını yetersiz kılmaktadır. 1989 verileri ele alındığında İstanbul trafiğine kayıtlı 600.000'i aşan sayıda motorlu taşıt bulunmaktadır. İstanbul nüfusunun her yıl %14 ile büyümesine karşın, araç sayısı %12'lik bir artış göstermektedir. Buda, ileriki dönemlerde ticaretin çok gelişmiş olduğu Eminönü bölgesinde büyük ulaşım ve taşımacılık sorunlarının ortaya çıkacağını göstermektedir. Bu yüzden, gereksiz bir şekilde Eminönü ilçesinden geçen karayolu ulaşım hatlarını, denizyolu ve mevcut alt yapıyı en akılcı bir şekilde kullanarak yeniden düzenlemeliyiz. 1990 verilerine göre, İstanbul ve ilçelerinin toplam ana arter sayısı 576, ana arter sayısı en yüksek ilçe Bakırköy (78 ana arter), en düşük ilçe ise Beykoz'dur.(19 ana arter)[10]

Eminönü bölgesindeki karayolu trafiğinin azaltılması için ilk etapta Gedikpaşa'da "President oteli"nin arkasından kalkan Beyazıt-Bakırköy-Bahçelievler minübüsleri sur dışına alındı. Topkapı'dan Beyazıt'a kadar olan kesimde, otobüslerin trafikte büyük yer kaplamasından dolayı otobüsler için tercihli bir yol yapıldı. Böylece cadde, bir geliş, bir gidiş, bir de tercihli otobüs yolu olmak üzere üç bölündü.

Karayolu taşımacılığında sabah ve akşam saatlerinde yaşanan sıkışıklıklar ulaşım konusunda daha yeni yaklaşımlara, "toplu taşımacılığa" yönelme zorunluluğunu ortaya koydu. Bunun için, "tercihli yol" üzerine bir tramvay hattı yapılmaya başlandı. Aksaray'dan başlayıp Laleli-Beyazıt-Sultanahmet ve Sirkeci'ye kadar inen hat daha sonraları Topkapı'ya kadar uzatılmıştır. Böylece sıkışık saatlerde Şehremin'den Sultanahmet'e otobüs ile 40 dk'da gidilirken, bu süre tramvay ile 15 dk'ya kadar inmiştir.

Önceleri, ana koridorlar ile kent merkezindeki seyahatleri kolaylaştırmak ve aktarmayı sevimsiz göstermemek için kilometreye bakılmaksızın tek biletin geçerli olacağı ANA HATLAR ile bunların dış yörelerden besleyecek yine kilometreye bağlı olmaksızın tek biletin geçerli olacağı BESLEME HATLARI oluşturulmuş ve mevcut hatlarda da bu tür bir sınıflandırma yapılmıştır. 1989 yılı itibari ile İETT'in işlettiği 360 hattan tabelalarında EMİNÖNÜ başlangıcını gösteren hat adedi 110 civarındadır. Bu sayıya Eminönü meydanından geçen hatlar dahil değildir.[10]

Motorlu kara taşıtları bir yandan insanlığa çok büyük hizmet sunarken bir yandan da giderek artan sayıları ile şehirlerde önemli problemlere neden olmaktadır. Bu maksatla, İstanbul halkına motorlu kara taşıtlarından arındırılmış yaya yolları yapılarak, halkın rahatça dola-

şıp alışveriş yapacakları yaya mekanları kazandırılması gerekmektedir.(Kumkapı ve Nurosmaniye cad. gibi)

Bakırköy'den Sarayburnu'na uzanan sahilde yapılan yol genişletme çalışmaları ile en sıkışık saatlerdeki trafik yoğunluğu azaltılmaya çalışılmış, denizin doldurulması ile üç gidiş-üç geliş bir de bisiklet yolu tasarlanmış, geri kalan alanlarda halkın gelip rahatça oturabileceği, dinlenme ve eğlence alanlarına dönüştürülmek üzere İ.Ü. Orman Fakültesine projeler hazırlanarak, hemen uygulanmaya konmuştur.[6;25]

1970'li yıllarda şehirlerarası otobüslerin hareket merkezleri Sirkeci'de iken, daha sonraları Topkapı sur dışına alındı. Şehirlerarası yolcu taşımacılığının gelişmesi sonucunda Anadolu ve Trakya otogarlarına sığmayan otobüs şirketleri 1994 yılında yeni hizmete açılan Esenler'deki modern garajlarına taşındılar.

1975-80'li yıllarda İstanbul'un şehiriçi ulaşımı, İ-ETT yönetiminin otobüs ve trolleybüsleri, halk otobüsleri, dolmuş ve taksilerle sağlanıyordu. Otobüs ve trolleybüslerin ana hareket merkezi Eminönü idi. Bir kısım otobüsler Cağaloğlu'nda Vilayet Konağı'nın yanından hareket ediyorlardı. Buralardan kalkan otobüsler İstanbul'a yakın, uzak çeşitli semtlerine yolcu taşımakta, başka ilçelerden hareket eden otobüsler ilçeden geçerek Hürriyet Meydanı'na (Beyazıt Meydanı) ulaşmakta idi.[11]

1980'li yıllarda, Avrupa yakasına sefer yapan Belediye otobüslerinin yocu peronları Eminönü'ndeki şehir hatları vapur iskelelerinin önünde bulunmakta iken, hızlı nüfus artışı ve şehrin hızla yayılması sonucunda, İstanbul Ticaret Odasının yanındaki meydana ve Mısır Çarşısı'nı geçtikten sonra depo olarak kullanılan Hanlar bölgesinin önündeki meydana taşındı.

1975'li yıllarda komşu il ve ilçelere yurdun her yerine yük taşıyan nakliyat ambarları Bahçekapı, Sirkeci, ve Ebussuut caddesinde bulunurken bugün bu ambarlar sur dışına Cevizlibağ semtine alınmıştır.[11]

III.EĞİTİM

Bölgedeki ticari aktivitelerin yanısıra eğitim hizmetlerinde önemle vurgulanması gereken konulardan biridir. Bölgenin yerel nüfusu fazla olmamasına rağmen, bünyesinde barındırdığı yüksekokullar, çok sayıda öğrencinin buraya gelmesine neden olmaktadır. Bu yüzden, İstanbul Üniversitesinin bazı bölümleri (İşletme Fakültesi) Avcılar'daki kampüse taşınarak buraya akan öğrenci trafiğini bir ölçüde azaltmıştır.

IV.EKOLOJİK PROBLEMLER

IV.1. HAVA KİRLİLİĞİ

Konutlarda ısınma amacı ile yakıt kullanılmasının doğrudan bir kaynak olarak neden olduğu kirlenme ,

konut kaynaklı kirlenmeyi oluşturur.İlçede halen ısınma amaçlı yakıt olarak katı ve sıvı yakıtlar kullanılmakta, ve şu anda Laleli,Sultanahmet gibi semtlerde doğalgaz çalışmaları devam etmektedir. Süleymaniye, Nişanca, Cankurtaran, Kumkapı tarafında maddi durumu zayıf insanların oturdukları konutlarda,kükürt oranı oldukça yüksek ucuz kömürler yakılmaktadır.Eminönü İlçesinde yerleşik nüfusun 83.444 kişinin(1990 sayımları) ikamet ettiği 15000 konut, 380 otel, 110 resmi daire mevcuttur. Eminönü ilçesinde kirlenme değerlendirmeleri için yapılan örneksemelerde , yakıt olarak kömür kullanıldığında bütün parametreler için emisyon değerleri oldukça fazla çıkmıştır. Doğalgaz kullanılması halinde bu değerlerde: partiküler maddede %99, kükürtoksitlerde %99, Azotoksitlerde %80, Hidrokarbonlarda %90, Karbonmonoksitlerde %88 civarında azalma görülmüştür.[12](Bkz.Tablo-4)

IV.1.1. ULAŞIM KAYNAKLI KİRLENME

Ulaşım araçlarının doğrudan bir kaynak olarak neden olduğu hava kirlenmesi ulaşım kaynaklı kirlenmeyi oluşturur. Bu kirlenme kaynaklarının başında motorlu araçlar gelmektedir. 1950'li yıllardan itibaren büyük kentlerdeki araç sayısının artması ile büyük bir sorun haline geldi.Taşıtların neden olduğu kirlenme değişik faktörlere bağlıdır.Bunlar arasında taşıtın motor cinsi, kullanım şekli, araç yaşı, bakım durumu, ortalama hızı, yakıt kullanımı, yakıt cinsi, trafik durumu sayılabilir.Bu faktörlere bağlı olarak bir aracın kirlenme emisyonları değişkenlerle gösterilir.Bu değişkenlik genelde çok geniş aralıkla ortaya çıkar.Bu nedenle taşıt kirlenmesinin belirlenmesi global olarak hesaplanamaz.Eğer bir ortalama hesap yapılırsa bu da güvenilir olmaz.Taşıtlar tarafından üretilen kirlenme maddeleri ve kaynakları arasında yanmış hidrokarbonlar, azotoksitler, karbonmonoksit, partiküller ,kükürtdioksit, kurşun bileşikleri ve karbondioksit bulunmaktadır.Buharlaştırma ve yanma sonucu taşıt motorları atmosfere atılan bu kirlenme maddelerin kaynaklarını üç ana bölümde toplayabiliriz.1-Egsoz gazları, 2-Karter havalandırması, 3-Yakıt deposu ve karbüratördeki buharlaştırma. Ancak , önlem alınmış taşıtlarda, karter havalandırmasında atmosfere atılan hidrokarbonlar toplam HC emisyonunun % 20 kadarını oluşturmaktadır,yakıt deposu ve karbüratörden buharlaştırma yolu ile çıkan hidrokarbon miktarı da aynı derecededir.

IV.1.2. ENDÜSTRİ KURULUŞLARININ NEDEN OLDUĞU KİRLİLİK

İlçede büyük sanayi kuruluşları olmamasına karşı, küçük atelye ve imalathaneler fiziksel ve görüntü kirlenmesine yol açıyor. Özellikle Gedikpaşa taraflarına yerleşmiş olan ayakkabı atelyeleri, Süleymaniye çevresinde yerleşmiş olan konfeksiyon atelyeleri, altın piyasasını elinde bulunduran Kapalıçarşı ve burada hizmet eden

ramat atelyeleri , ocaklar (Vezirhan ve çevresi, Tavuk pazarı) çok büyük hava kirlenmesine neden oluyor.

IV.2. GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ

İstanbul'un artan nüfusu, ve buna paralel olarak artan araç trafiği (trafiğe kayıtlı toplam 926.521 araç bulunmakta) beraberinde büyük gürültü kirliliğini getirmektedir. Metropolitan alanının belirli 111 yerinde günün 24 saati her 15 dk'kada bir gürültü ölçümleri yapılarak gürültü haritaları hazırlanmaktadır. Belediye'den aldığımız verilere göre, Kapalıçarşı, Aksaray, Vezneciler, sahil yolu, Laleli bölgelerinde trafikten kaynaklanan büyük bir gürültü kirliliği mevcuttur.[13]

V.SONUÇ

Bugün Silivri ile Gebze arasında uzanan 12 milyonluk İstanbul Metropolitan alanının merkezinde yer alan tarihi yarımada konumu ve işlevselliği açısından, kentsel yığılma, aşırı ulaşım ve yapısal bozulma sorunları ile karşı karşıyadır. Yerel yönetimler her geçen gün biraz daha artan ekonomi ve turizm fonksiyonları karşısında karşılaşılan ekolojik sorunları en aza indirgeyebilmek için bir takım önlemler almaktadır. Bu tarihi bölge , bir yerleşik nüfusa karşılık üç buçuk istihdam endeksi ile metropolitan alanda gündüz yoğun iş ve nüfus baskısı altındadır. Bu alanda imalat, küçük sanayi, depolama v.b. fonksiyonları kendi bünyesinde barındırmasına gerek yoktur. Bu tip fonksiyon alanları bölgeden ayrıldııkça bu iş yerlerinin çektiği trafik azalacak, boşalacak bölgelerin bir kısmı "Hanlar bölgesi" gibi tarihi binaların; kültürel, rekreasyon, turizm ve ticari fonksiyonlar için başarı ile uygulanabilecektir. Buradaki aşırı yükü hafifletmek için toptan ticaret yapan firmalar, depolama alanları, imalathaneler, matbaalar(İkitelli'ye), gıda toptancıları(Eski Rami Kışlasına) Adliye'nin bazı fonksiyonları İstanbul Üniversitesinin bir kısmı yarımada dışına çıkartılmaya başlanmıştır.

Aşırı nüfus yoğunluğu, bölgedeki trafik yoğunluğunda arttırmaktadır. Yarımadanın konumu gereği; Fatih ve Sur dışından Kadıköy-Beşiktaş yönüne giden özel otolar ve toplu taşıt araçları gereksiz yere yarımada üzerinden geçerek hem trafik yoğunluğunu arttırmakta hem de tarihi yarımada yıpratmaktadır. Bundan dolayı, yerel yönetimler Sur dışından gelen trafiğini yarımada sokmaktansa, Yenikapı'da kurulacak iskeleler sayesinde direk olarak Kadıköy'e geçirmek için planlar yapmaktadır. Sınırlı turist alanları dışında belirgin bir yaya ulaşımına sahip olmaması, taşıt ulaşımının yoğunluğu nedeni ile yaya mekanlarının olması gereken önemli yapı çevreleri, meydanlar ve dar sokaklar otomobillerin istilası altındadır. Bunun için İlçe Belediyesi tarafından açık, kapalı yeni otopark alanları yapılmaya başlanmıştır. Kentsel ulaşım Büyükşehir ve Anakent Belediyelerinin uyguladıkları projeler dahilinde sağlan-

dığı için, İlçe Belediyesinin ilçe ulaşımı konusunda katkıları küçük semtler arasına koydukları otobüs seferleri ile olmaktadır.(Sultanahmet-Nişanca)

Tarihi yarımada, konut ve yerleşim açısından tam bir doyuma ulaşmıştır. Bu açıdan yeni yapılacak binalarda imar kurallarının tam anlamı ile uygulanması gerekmektedir. İmar kanunlarına göre ilçede halkın yaşayışını, sağlığını bozan şehircilik, trafik, estetik yönlerden sakıncalı görülen enkaz ve birikintiler ortadan kaldırılmalı, çeşitli sebeplerden ötürü açılmış olan kanalizasyon, elektrik çukurları hemen kapatılmalıdır.

Bölgedeki ekolojik dengenin korunabilmesi için hava -su-toprak kirliliğinin ve bozulmaların önlenmesi, bunların iyileştirilmesinde yapılan çalışmaların hızlandırılmasını zorunlu kılar. Her geçen gün biraz daha azalan yeşil alan kaybını önleyebilmek için yeni koruma amaçlı planların hazırlanması ve ciddi bir şekilde uygulamaya konulması gerekmektedir. Kentsel alt yapı yetersizlikleri sağlık ve çevre sorunlarına neden olduğundan bölgedeki alt yapı çalışmaları en kısa zamanda bitirilmelidir. Her türlü endüstri kuruluşuna ÇED raporunu alma zorunluluğu getirilmelidir. İlçenin ekolojik sorunlarından biri olan hava kirliliğini azaltacak önlemlerin alınması gerekmektedir. Bunun için İstanbul'da hava kirliliğinin azaltılması ve çevre hava kalitesinin iyileştirilmesi için yasal ve idari düzenlemeler yapılması ve ayrıca yeni çalışma yöntemleri uygulanması gerekmektedir. Maden ve Çevre Kanunlarında değişiklik yapılarak Valiliklere kömür ocaklarında denetleme yetkisi verilmelidir. Doğalgazın kullanımını yaygınlaştırılması için devlet desteği gereklidir. Doğalgaz hatları yapımı ve diğer yatırımlar önemli projeler ve altyapı yatırımları kapsamına alınmalıdır. Binalarda ısı yalıtım kurallarının uygulanması yasal ve idari düzenlemeler yolu ile zorunlu hale getirilmelidir. Taşıtlardan kaynaklanan hava kirliliğinin azaltılması için dizel motorlu taşıtlar dahil katalitik konventörlü taşıt üretimine bir an önce geçilmesi için yasal ve idari düzenleme yapılmalıdır. Deniz ulaşımında yeni teknoloji kullanan gemiler alınmalıdır. Hava kirliliği ölçümlerinin otomatik cihazlarla yapılması kirliliğin anında tespitini ve önlem alınmasını kolaylaştırır. İstanbul'da otomatik ve anlık sonuç veren cihazlardan oluşan bir ölçüm ağı kurulması zorunludur.

İlçenin diğer önemli sorunlarından biri olan katı atık, geliştirilen yeni projeler ile çözülebilir. Bunun bir örneği Bakırköy Belediyesinde başlatılan, katı atığın kaynağında ayrıştırılarak değerlendirilmesi, ve toplandıktan sonra özel işlemlerden geçirilip tekrardan kullanılması için yapmış olduğu katı atık değerlendirme projesidir. Böylece hem Belediyeye ekonomik açıdan bir katkı olacak hemde çevrenin temiz tutulması sağlanacaktır.

Tablo-1 Eminönü İlçesinin Mahallelere göre nüfus dağılışı (1995)

MAHALLE ADI	NÜFUSU(Kişi)
ALEMDAR MAH.	657
BALABANAĞA MAH.	339
BEYAZIT MAH.	128
BİNBİRDİREK MAH.	1653
CANKURTARAN MAH.	2739
DAYAHATUN MAH.	115
DEMİRTAŞ MAH.	1556
EMİNSİNAN MAH.	1830
HACI KADIN MAH.	1564
HOPYAR MAH.	279
HOCAPAŞA MAH.	267
HOCAGIYASETTİN MAH.	4552
KALENDERHANE MAH.	918
KATIPKASIM MAH.	4853
KEMALPAŞA MAH.	1545
KUÇUK AYASOFYA MAH.	5518
MERCAN MAH.	229
MESİHPAŞA MAH.	1384
M. HAYRETTİN MAH.	1632
M. KEMALETTİN MAH.	2608
MOLLA FENARİ MAH.	425
MOLLA HÜSREV MAH.	2368
MUHSİNE HATUN MAH.	3636
NIŞANCA MAH.	10217
RÜSTEMPAŞA MAH.	147
SARAÇ İSHAK MAH.	2916
SARI DEMİR MAH.	105
SULTANAHMET MAH.	2413
SURURI MAH.	201
SÜLEYMANIYE MAH.	1239
ŞEHSUVARBEY MAH.	3677
YAVUZSİNAN MAH.	765
TAHTAKALE MAH.	108
TOPLAM	62583

Tablo-2 ilçenin yıllara göre nüfus dağılışı

YIL	NÜFUS (kişi)	YIL	Nüfus(kişi)
1927	0	1965	137896
1935	100.933	1970	136997
1940	105.683	1975	122233
1945	111.061	1980	92627
1950	123.056	1985	74004
1955	146.896	1990	83444
1960	134.077		

Tablo-3 Eminönü İlçesinin Nüfusu, Yüzölçümü, Nüfus Yoğunluğu

(1990) yılı sayımları [4]

Toplam(kişi)	Erkek(kişi)	Kadın(kişi)	Yüzölçümü(km)	Nüfus Yoğunluğu
83444	52156	31288	5	16689

Tablo-4 ilçede yapılan hava kirliliği ölçümleri(1995 yılı)

AYLAR	SO2(mg/m)	ASILI PARTİKÜL MİKTARI
OCAK	159	90
ŞUBAT	214	118
MART	173	83
NİSAN	86	72
MAYIS	61	29
HAZİRAN	61	24
TEMMUZ	40	38
AĞUSTOS	60	48
EYLÜL	45	40
EKİM	116	63
KASIM	37	37
ARALIK	84	57

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1]- D.İ.E. 1985,Eminönü ilçesi nüfus verileri.
- [2]-Belge,M. (1992):"İstanbul G çlerle  oğaldı.",İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul.
- [3]-Şen, Zümre; 1969, "Eminönü ilçesinde başka vilayetlerde doğan kişilerin nüfus dağılışı",İstanbul Üniversitesi Coğrafya Bölümü.
- [4]- D.İ.E.1990 yılı verileri.
- [5]-Tunçdilek, Nejdet; "Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi"
- [6]-Özdeş, G. (1991); "Eminönü 1/500 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu." Mimaş A.Ş.
- [7]- Amicis de Edmondo, "İstanbul", çeviren: Prof. Dr. Beynun Akyavaş, Kültür ve Turizm Bakanlığı yay.
- [8]- Taşova,Z.(1961):"Eminönü Kazasında Sanayi Faaliyetleri",İ.Ü. Coğrafya Fakültesi Bitirme Tezi.
- [9]- Tümertekin, Erol,"İstanbul Sanayinin Kuruluş Yeri", Coğrafya Enstitüsü yayını no.71, İstanbul Üniversitesi yay. no:1808
- [10]- T.C., Karayolları "A.P.K. Daire Başk."
- [11]- Gökçen, R. (1979): "Eminönü".
- [12]- Özer,C.(1992) "Eminönü İlçesindeki Hava Kirliliği", İ.T.Ü.İnşaat Fakültesi,Bitirme Ödevi
- [13]- D.İ.E. Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Haziran,1995.



Res.no:1 Laleli, Ordu cad



Res. No.2 Beyazıt, Kapalıçarşının Feşçile Kapısı