

İstanbul Raylı Sistem - Önerilerim

İstanbul Raylı Sistemler - Önerilerim



- Haritaya [buradan](#) yüksek çözünürlükte ulaşabilirsiniz.

Son beş senedir Türkiye’de ve dünyadaki şehirleşme örneklerini inceliyor, ulaşım ve de özellikle raylı sistemlere ilgi duyuyorum. Bu sürede yoğunlukla İstanbul’daki ulaşım projelerini yakından izledim, kendi başıma amatörce çözüm üretmeye, İstanbul’un yaşanabilir bir şehir olması için ihtiyaç duyduğu dönüşümleri araştırmaya çalıştım. Semtlerin sosyal faaliyetlerini, ekonomik işlevlerini göz önünde bulundurarak ideal dönüşümün nasıl gerçekleşebileceğini anlamayı ve buna katkı sağlamayı amaçladım. Yerel yönetimlerin ulaşım getirmesi gereken iki çözüm olduğunu düşünüyorum. Bunlardan biri raylı sistemler, diğeri ise bisiklet/mikromobilité. Sokakların, caddelerin yeniden düzenlenmesi, trafiğin önceliklerinin değişmesini, binaların uygun altyapıyı sağlaması gerekiyor. Yani bisiklet parklarının her binada mutlaka bulunması, otoparkların kısıtlanması, özel araç kullanımının zorunluluktan ziyade lüks olarak tanımlanması, caddelerin bisiklet yollarıyla donatılıp araçlara ihtiyacın kaldırılması, ve de bisiklet, scooter gibi mikromobilité araçlarının toplu taşımaya entegre edilebilmesi gerekiyor. Burada ulaşım çözümünün ikinci ayağı olan toplu ulaşım geliyoruz. Yönetimlerin bazı yerde günü kurtaracak çözümler aradığı ve şehrin elli ya da yüz yıllık ihtiyaçlarını görmediğini, bazı yerde ise doğru çözümlerin üretmediğini düşünüyorum. Burada yalnızca kendi fikirlerimi gerekçeleriyle anlatmayı ve şehrin ihtiyaçlarını ve olası çözümleri seslendirmeyi amaçlıyorum.

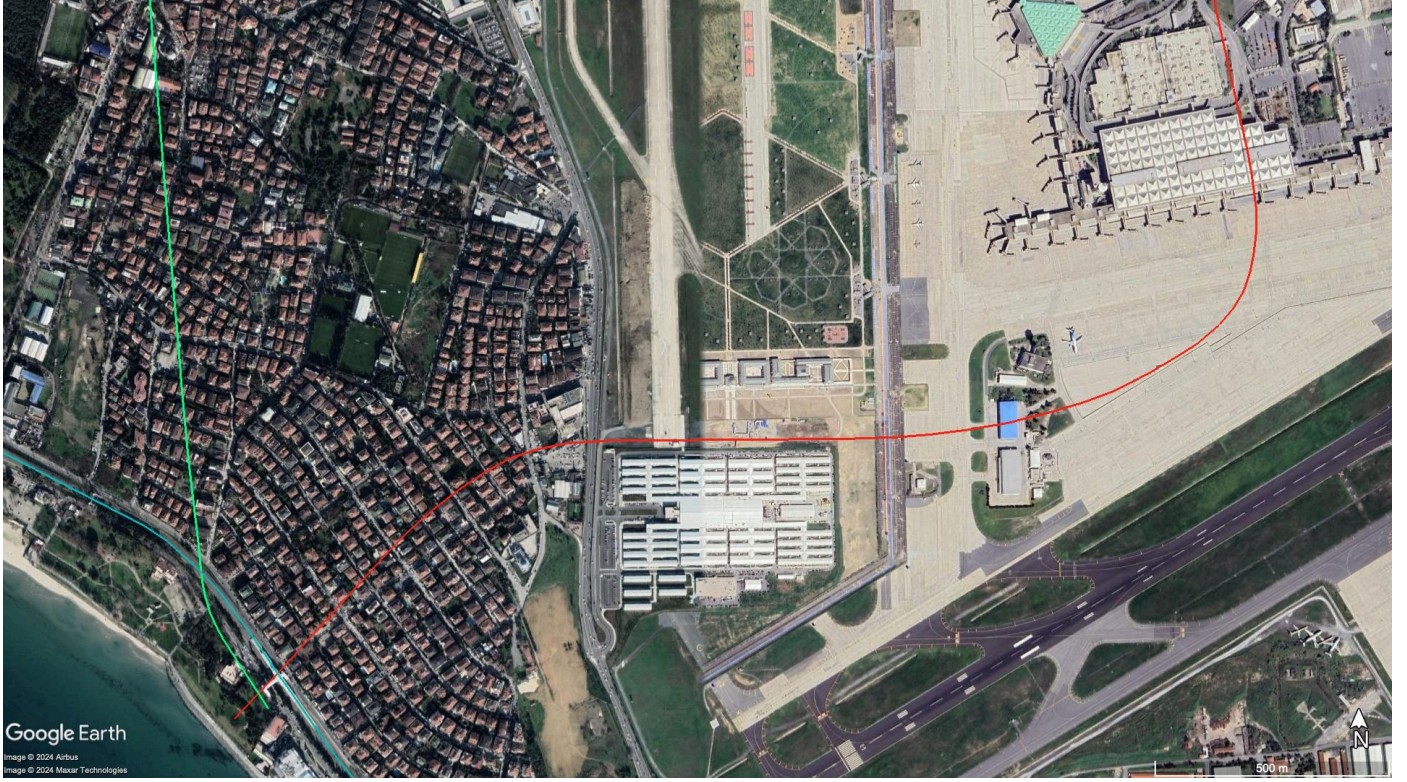
Bazı projelerde net bir öneri sunmuyor, sadece fikirlerimi dillendiriyorum. Bazı projeler çok önemli ve mutlaka yapılmalı, bazıları şehri dönüştürecek ancak çok maliyetli, bazıları ise epey önceliksiz fakat değerli olduğunu düşündüğüm fikirler. Bazı yerde ortak consensus’u dile getiriyor, bazı yerde diğere raylı sistem yazarlarından esinlenerek geliştirdiklerimi yazıyor, bazı yerdeyse tamamen kendim düşündüğüm fikirleri öne sürüyorum. Elimden geldiğince ayakları yere basan fikirler sunmaya çalışıyorum. Fikirlerimi eleştirip geliştirirseniz memnun olurum, ne de olsa hedefim fayda sağlamak.

Metrolar

Atatürk Havalimanı - Florya Akvaryum

M1A, Atatürk Havalimanı’ndan güneybatıya iki durak uzatılarak yeni inşa edilen hastaneyle parka, devamında da Florya sahile erişim sağlamalı. Florya’ya Bahçelievler bölgesinden erişim epey zor olduğu

için bu önemli. Havalimanının iki pistinin tekrar inşa edileceğini hiç sanmıyorum, politikaya da girmeyeceğim. O yüzden burası şehrin yeni bir parçası haline gelecekse ulaşım getirilmesi ve yatırım yapılması mecbur oluyor.



Pendik - Tuzla

M4'ün doğu kolunun İçmeler'den sonra Tuzla'nın içlerine, marinaya, sahile ve de bölgedeki üç üniversiteye ulaşması gerekiyor. Bu konumlardaki dört istasyonu öneriyorum.



Kurtköy

M4, M10, M5 ve Hızray'ın yanı sıra YHT'lerin de bu noktada bulunmasıyla Kurtköy istasyonu İstanbul'un doğudaki ulaşım hub'ı olmalı. Hızray ile şehrin batısına, M4 ve M5 ile Anadolu Yakası'na, M10 ile havalimanına, YHT'ler için de köprüyle ile merkezden gelen hatların bağlantı noktası olmalı. Hava ve demir yollarının kullanımının artmasıyla talebin azalacağı otobüs taşımacılığının da Anadolu Yakası'ndaki son durağı burada bulunmalı. Küçük bir cep otogarı benzeri terminalin varlığı yararlı olacaktır zannediyorum.



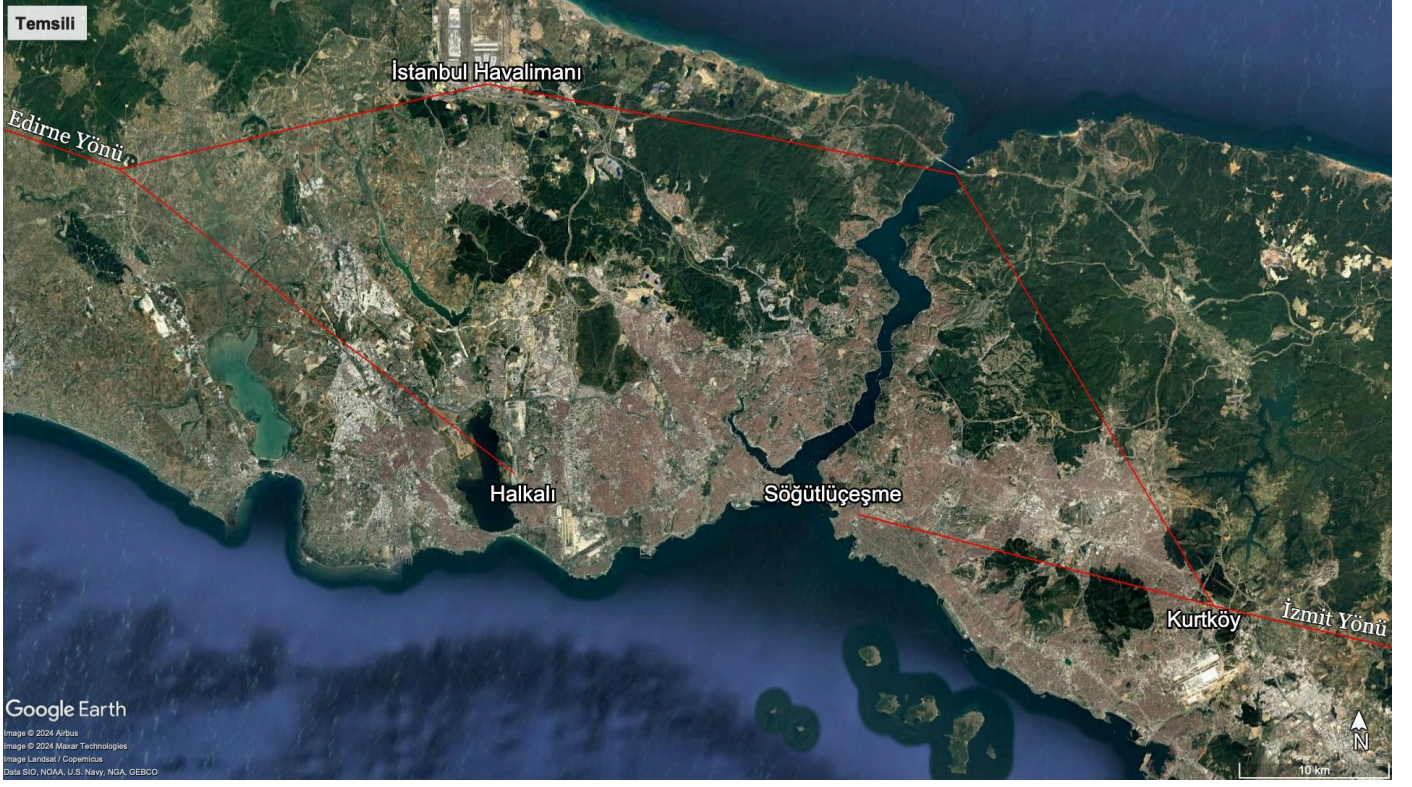
YHT

Söğütluçeşme'de ise yeni (Marmaray hattından bağımsız) merkezi bir gar inşa edilmeli ve İstanbul'un şehir içi tren garı burada bulunmalı. Bu hat, tünel ile Kurtköy'e bağlanmalı ve Kurtköy, Anadolu yönündeki seferler için, şehrin kenarında bir dağıtım noktası olmalı, M4, M5, M10 ve Hızray bağlantıları ile.

Avrupa yakasındaki tren garları konusuna gelelim. İstanbul Havalimanı'nın metro ile ulaşılabilirliği, Halkalı'dan ayrıca bir hat inşa etme maliyetine katlanmayı anlamsız kılıyor, her ne kadar daha iyi olurduysa da. YSS'den gelen hat IST'ten sonra Çatalca'da Edirne hattına bağlanıyor ve bence bu en mantıklı yol.

Edirne yönüne gidecek trenler için Sirkeci ve Halkalı rotası bence kullanılabilir, Sirkeci'nin kapasitesi de yeterse güzel olur. Doğu yönüne gidecek trenler Söğütluçeşme'nin yanı sıra belki İstanbul Havalimanı'ndan kalkabilir.

Samandıra'da planlanan garı ise anlamsız buluyorum. Ulaşımı çok zor olan bir yere istasyon koyup ona özel Maltepe'den metro getirmenin pek efektif bir çözüm olmadığı kanaatindeyim. O metroyu baştan sonra gidip ardından M4'e aktarma yapmaktansa Kurtköy'den direkt M4'e binmek yolcuyu eşit sürede şehir merkezine ulaştıracaktır. Samandıra'dan Sancaktepe'ye kaydırma ihtimali de mantıklı olmaz keza Kurtköy'de de olacak olan Hızray yolcuya yalnızca birkaç dakika kazandıracaktır, inanılmaz pahalı ve tüm hattın rotasını değiştirecek bir gar projesi için.



Güvercintepe, Şahintepe ve Ispartakule

Bu mahallelerin sağlıklı gelişimini desteklemek için Olimpiyat'tan M9'u uzatılarak yapılacak bu hat, bu mahalleleri şehre bağlamakla birlikte Ispartakule garında biterek banliyö hattını Halkalı'ya alternatif olacak şekilde metro sistemine bağlayacak.



M13

Söğütluçeşme, Şehir Hastanesi, Göztepe ile Finanskent, Ataşehir istasyonları bu hattın vazgeçilmezleri. Hızray'a bağlantı ile Kadıköy'e ulaşım bu hattın en önemli işlevlerinden biri olacak. M5 ile E80 arasında kalan mahallelerin metro sistemine erişimi de sorunlu, Şerifali istasyonu da burada bu problemi çözecek.

Bir de Yenidoğan'dan sonra Nişantepe'ye uzatma feasible olur mu diye bir soru var aklımda. Bunlar haricindeki istasyonların tam konumları ile ilgili esneklik bırakıyorum.

Ümraniye ve Beykoz'un Kadıköy'e erişimi için bu hatla birlikte bir bütün olacak iki metro hattına daha ihtiyaç görüyorum. Biri Ayrılık Çeşmesi - Beykoz, diğeriye Kandilli metrosu. Bunun detayına sonra gireceğim.



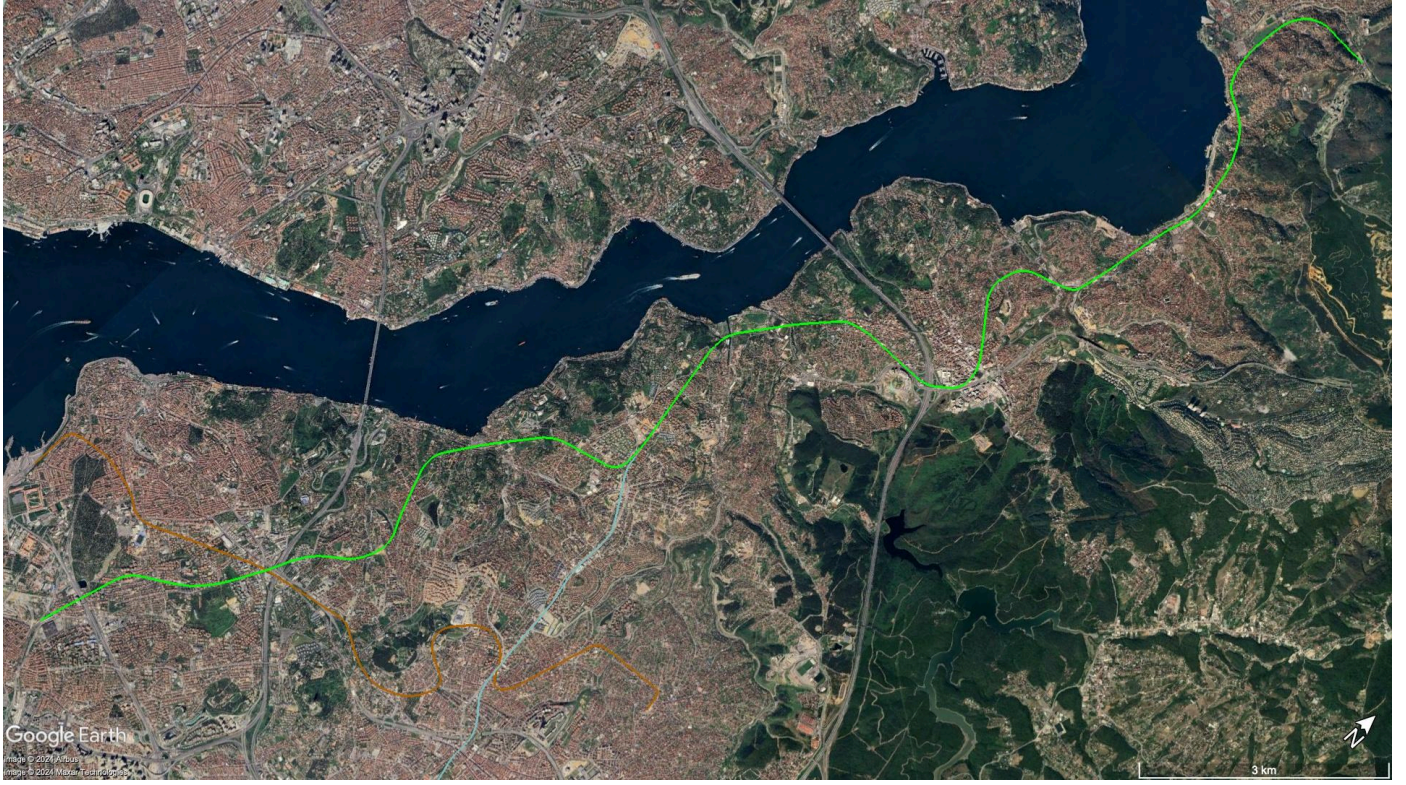
Beykoz, Ümraniye ve güney bağlantıları

M14 bu bölgeye hizmet verme konusunda tamamen yetersiz kalıyor, kuzeye uzatılması anlamsız. Bosna Bulvarı'nın Ümraniye'yle ve devamında Ümraniye ve Ataşehir'le bağlantı kurması gerektiğini düşünüyorum. M14' için yapılabilecek en sağlıklı en fazla Bosna Bulvarı istasyonundan sonra Fevzi Karabekir'e gitmesi olacaktır ki kuzeyde hiç uzatılmaması da anlaşılır bir seçenek.

Onun yerine İBB'nin planladığına benzer bir proje, ağır metro daha mantıklı. Ayrılık Çeşmesi, Validebağ, Altunizade, Burhaniye, Çengelköy, Kandilli, Anadolu Hisarı, Kavacık, Çubuklu, Paşabahçe, Sultaniye, Beykoz, Çayır, Cevzlibahçe (TAÜ). En mantıklı bulduğum güzergah ve istasyonlar bu. Bunun için Kandilli istasyonu epey derinde inşa edilecektir.

Kandilli istasyonundan ki cross-platform inşa edilmesi kıymetli, bir diğer metro hattı tasarladım. Özetle Kandilli, Ümraniye arasında Bosna Bulvarı'ndan geçecek; Ümraniye, Küçükbakkalköy arasında halihazırdaki metrolara aktarma verecek; Küçükbakkalköy'den Cevzli'ye (Esenkent) kadar Maltepe'nin yeni kampüsünde durmak dahil tepelere hizmet verecek ve ardından buradan Pendik tren istasyonuna kadarki aradaki boşluğu dolduracak.

Kandilli'den sonrasının Ümraniye'ye bağlanması teklif edilebilir ancak Ayrılık Çeşmesi kısmının daha önemli olduğunu savunuyorum, yine de aktarma kolaylığı önemli çünkü Beykoz'un Hızray'a erişimi Kandilli aktarmasının kolaylığına bağlı, epey kritik.



Üsküdar ilçe içi ulaşımı

Batı mahalleleri ve Kadıköy erişimi için Bostancı-Üsküdar metrosu düşünüyordum ki Üsküdar kısmının tramvay olması da gayet güzel bir proje oldu. Yine de Zeynep Kamil ve Harem'in şehirden kopuk kaldığını düşünüyorum ki bu iki istasyonda M14'ün uzatılmasının doğru olacağını düşünüyorum. Zeynep Kamil'den sonra Doğancılar'da durup ardından Harem'de sonlanmasını tavsiye ediyorum ancak Salacak'a gitmesi de tartışılmaya değer. Bu mahalleler Üsküdar'a gitmeden şehre bağlanabilecekler.

Bir de nostaljik tramvay projesi var tabii. Doğrusu mantığını anlamıyorum ancak tam olarak karşısında da duramıyorum.

Son olarak Üsküdar-Çengelköy sorunu var. Kuzguncuk, Beylerbeyi arasındaki tünelin tek şerit olması (her yönde) önemli bir trafik yaratıyor. Buraya nasıl bir çözüm getirilmeli, bariz bir çözüm göremiyorum. Üsküdar tramvayının şu anki tünele paralel bir tünelle geçilip caddenin tramvay araç karışık sisteme çevrilmesi düşünülebilir Çengelköy'deki metro aktarmasına kadar. Ancak cadde çok dar olduğu için bunu neticeye eklemedim.

Yenikapı, Beylikdüzü, İncirli, Söğütlüçeşme - Metrobüs

Metrobüs hattının kapatılması söz konusu olmamalı, sık sık duran ve metroyla farklı bir yolculuk talebini karşılaması mantıklı. Hatta katener döşemek ve otonom sürüş sağlamak da bence en doğru çözüm.

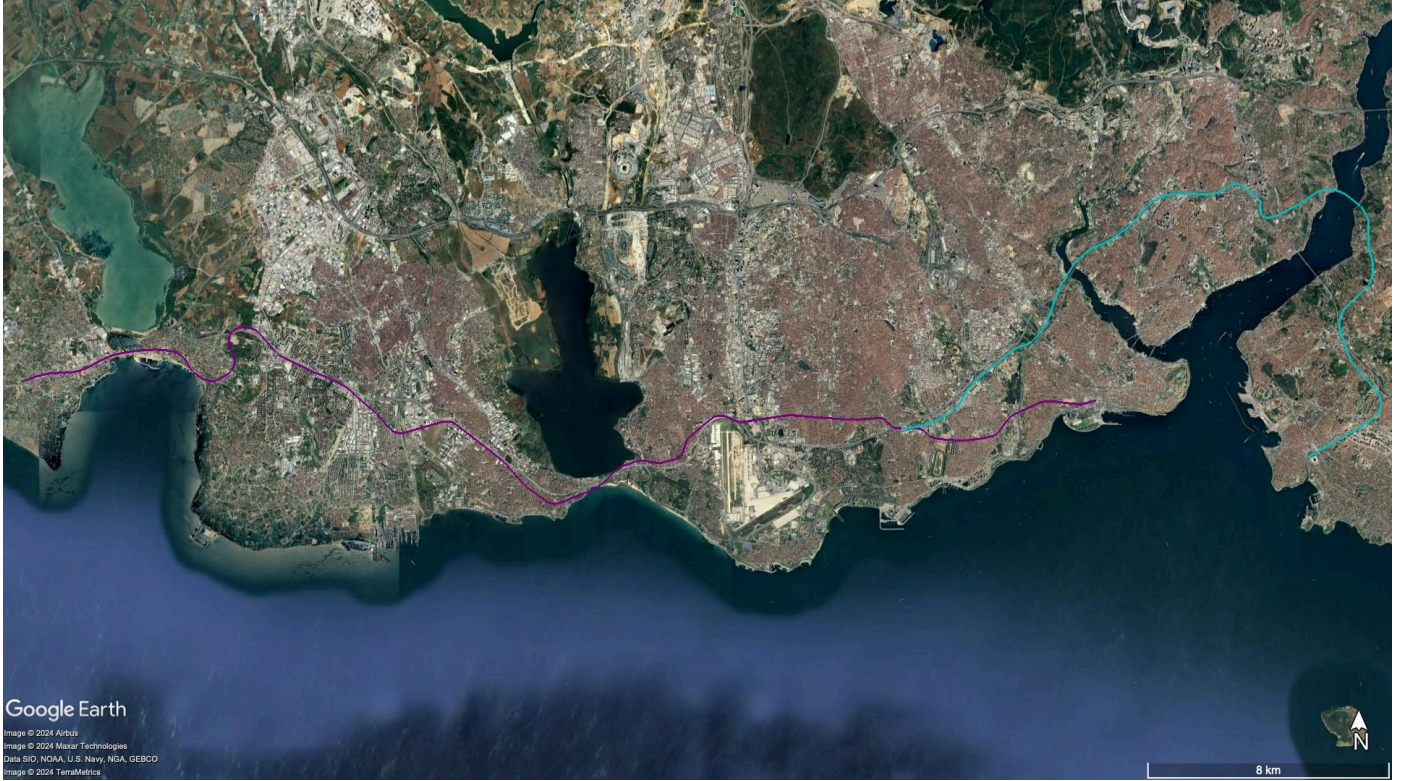
Metro projelerine gelince Beylikdüzü-İncirli hattının Yenikapı'ya uzamasını savunuyorum, fakat bir farkla. İncirli istasyonu "cross-platform" aktarma şeklinde tasarlanmalı ve iki yöne de yoğun yolcu talebi olan bu hattan aktarma yapmak için yolcular yalnızca karşı hatta geçmeli.

Sefaköy'den Yenikapı'ya kadar metrobüsten farklı noktalarda duran bu hattın Yenikapı'da M2'ye ve Marmaray'a erişim ihtiyacının daha fazla olduğunu zannediyorum. Çok önemli bir diğer faktör de İncirli, Söğütlüçeşme arası metronun sirküler bir hatta benzeyip yoğun aktarma vereceğini fakat uzun süreler yolculuk sunmayacağını düşünüyorum. İstasyon aralıkları çok uzun olacak olup merkezi semtler arası ulaşımı karşılayacaktır bu hat. Yenikapı-Sefaköy ve devamı ise Avrupa Yakası içinde daha sık istasyonlarla daha farklı bir talebe cevap verecek.

İncirli, Cevizlibağ, Ulubatlı, Ayvansaray, Okmeydanı, Mecidiyeköy, Gayrettepe, Altunizade, Ünalın, Söğütlüçeşme. İstasyonlar arası mesafe üç kilometreyi aşacak, aradaki mühim olmayan yerlerde istasyon kurulmadan yüksek kapasiteli, düşük sefer aralıklı hizmet verilecek, ortalama hız diğer metrolardan fazla

olacak. Zeytinburnu, Sütlüce ve aęlayan istasyonlarını gereksiz görüyorum. Hem diğer istasyonlar bu hatlara aktarma veriyor hem de metrobüs buralarda duruyor.

M11'in Sętlęeme'ye uzatılması da abes bir fikir. Gayrettepe'den havalimanına ve Sętlęeme'ye giden yolcuların profilleri ve talepleri çok farklı. Havalimanına Anadolu yakasından da bir erişim mümkün olurdu ancak bu ihtiyacı İncirli-Sętlęeme "ring" hattı daha iyi karşılayacak. Yüksek frekanslı, yüksek hızlı yolcu sirkülasyonunu sağlayacak ve havalimanı metrosunu Şehrin merkezine dağıtacak.



Fenertepe ve Esenler

Vezneciler metrosunun yapılması ile M11'in de buraya gelmesiyle burası Haliç-Küçükçekmece arası için epey erişilebilir bir nokta, ve Habipler'in aksine yeni otogar için daha iyi bir aday oluyor fikrimce. Fenertepe İETT peronu yerine yapılabilecek bir otogar, Esenlerin yarı ila üçte iki kapasitesini kaldıracaktır tahmin ediyorum. Hızray'ın Kurtköy'e yolcu taması ve havalimanlarının kullanımının artmasıyla Esenler'in kapasitesi İstanbul için zaman içinde fazla kalacaktır, Fenertepe ise bu ihtiyacı karılayabilecektir. (Burada kolayca 100 dönümlük bir arazi hazırlanabilir.)

Esenler zaman içerisinde kullanımdan çıkacak. Bu noktada konut mu yoksa i merkezi gibi bir proje mi yapılır bilmiyorum ancak ulaşım merkezi fonksiyonunu güçlenmesi gerektiğini dnyorum. Burası için Hızray'ın yanında konumlanacak zgn bir metro projem var, sonraki başlıkta açıklıyorum.

Gaziosmanpaşa Metrosu (Taksim - Göztepe)

Mahmutbey-Mecidiyeköy kuzey mahallelerin ihtiyacını karıladıysa da güney semtler sisteme eriemiyor. Taksim, Kasımpaşa, Piyalepaa, Okmeydanı projesinin devamı olarak bu hat Haliç'ın kuzeyinden köprü ile geçecek ve bu istasyonda çevredeki semtleri birbirine bağlayacak. Bilgi Üniversitesi, Miniatrk, Silahtaraęa (T5) gibi yerlere M2 Haliç istasyonuna benzer bir Şekilde eriecek. Ordu Caddesi'nde tepe mahallelere dokunarak Gaziosmanpaşa Meydan'da Vezneciler metrosuyla buluacak ve M7 ile Metrobüs'e alternatif olarak bu semtleri Okmeydanı-Taksim bölgesine bağlayacak. Buradan sonra Rami ve Otogar'a gidecek bir kol ile T4 ve M1'e aktarma vererek Bakırköy ve evre ilçelerine ulaşımı kolaylaştıracak ayrıca da Hızray aktarmasıyla ilçe tüm Şehre bağlanacak. Gaziosmanpaşa'dan sonra ikinci kolsa direkt batıya giderek M7 Göztepe'den yolcu alacak, yeni inşa edilen 15 Temmuz mahallesi ile Bayrampaşa'nın kuzey mahallelerini ana aksa bağlayarak Mahmutbey-Mecidiyeköy'n yaptığı etkiyi güneye yapacak. Otogara giden iki istasyonluk hattın mekik olması daha sağlıklı olabilir, bunu da esnek bırakıyorum.

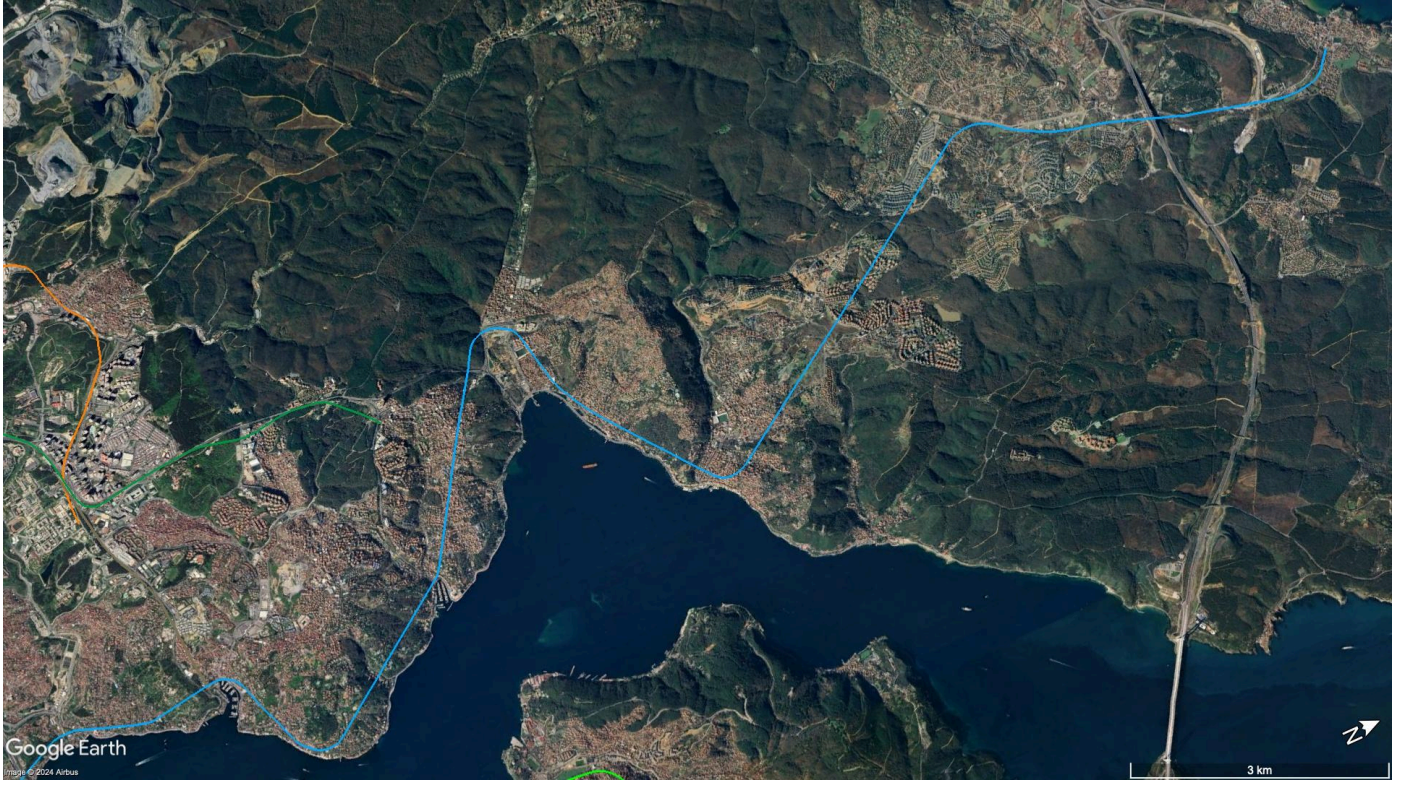


Avrupa Yakası Boğaziçi, Sarıyer Sorunu

Taksim-Beşiktaş arası bir metroyu şart görüyorum, alternatifler yeterli olmayacaktır. Boğazdaki mahallelerin yolculuk talebi yüksek olmasa da toplu ulaşıma oryante olmuş bir İstanbul'da düşük kapasiteli dahi olsa bir raylı sistemin ihtiyacının varlığına inanıyorum. Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Aşiyan, [Rumelihisarı, Baltalimanı ve Emirgan için iki istasyonla yetinilebilir], İstinye, Yeniköy, Tarabya öngördüğüm istasyonlar.

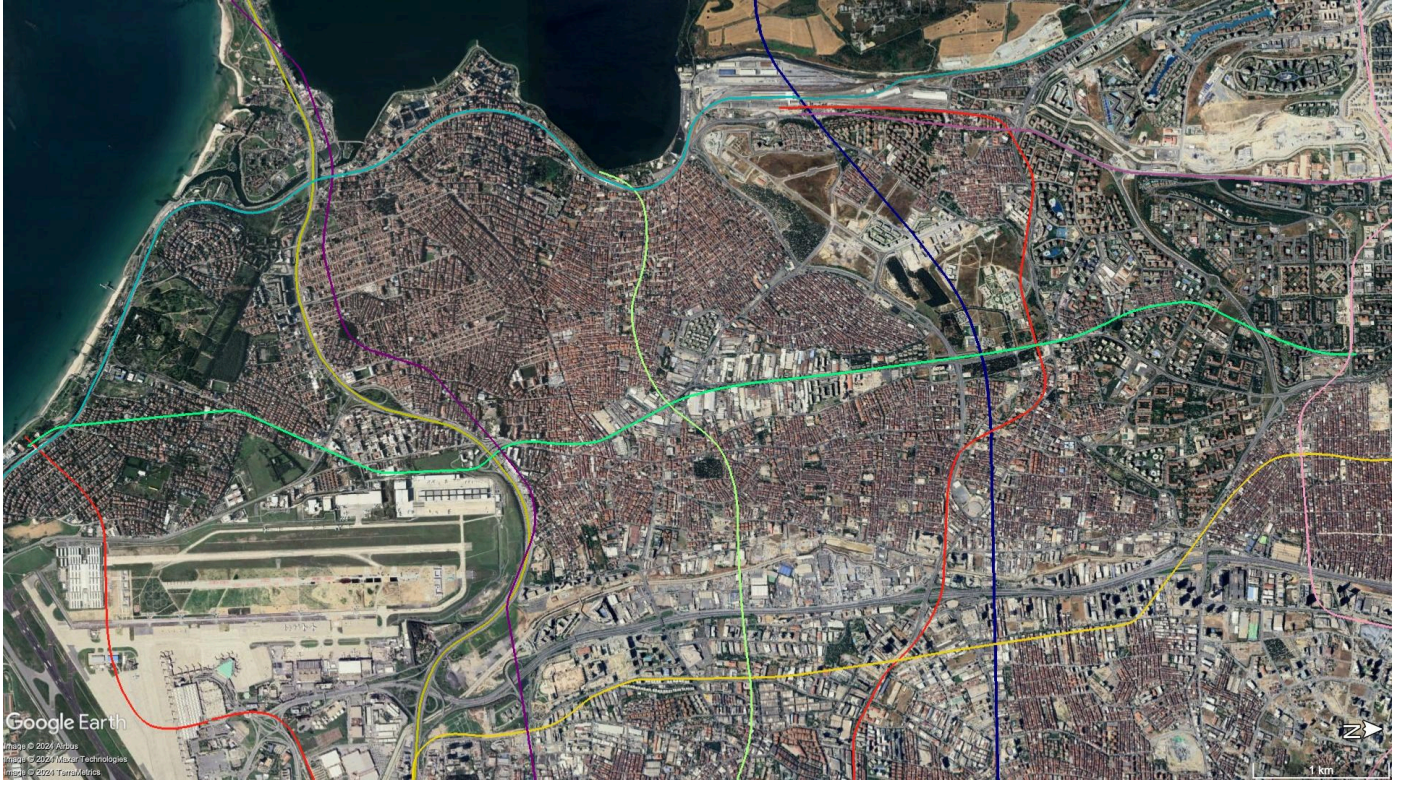
Taksim-Sirkeci. T1'in yoğunluğunu almak ve tarihi yarımadayla Beyoğlu'nun güneydoğu mahallelerini, devamında da Taksim'i bağlayacak bir metronun ihtiyacını seziyorum. Bunun epey maliyetli, arkeolojik bakımdan zorlu ve de alternatifsiz olmayan bir hat olduğunun farkındayım, yine de mümkün olduğu durumda öneminin yadsınamayacağını düşünüyorum ziyade Eminönü-Karaköy bölgesinin Kabataş'tan ötesine bağlantısı epey sorunlu. Bir istasyonun Tophane'de, Galataport, Karaköy ve Cihangir'e hizmet verecek şekilde olmasını öngörüyorum. Haliç'in altından gidebilmesi için epey derinde olacak, o yüzden uzun bir mesafe bırakıp diğer istasyonun Sirkeci'de Marmaray'a bağlanmasının değerli olacağını düşünüyorum, çünkü Eminönü'nde bırakılacak olsa Bakırköy ve Maltepe bölgelerinin Boğaziçi'ne bağlantısını sağlamakta zorlanırdı. Cihangir-Sirkeci kısmının fizibilitesini bilmiyorum. Haliç'in derinliğini de eğitim şartının sağlanıp sağlanamayacağını değerlendirdim ve bu şartlar sağlanabiliyor. Asıl sorun Sirkeci'de istasyonun inşası, bağlantısı ile birlikte yine Sirkeci'de ve Cihangir'deki arkeolojik buluntu ihtimaliyle kamulaştırmanın zorluğu.

M2 Hacıosman'da bitiyor bilindiği üzere ve Büyükdere, Sarıyer mahalleleri otobüse; Zekeriyaköy ise özel araçlara mahkum bırakılıyor çoğunlukla. Kilyos ise tamamen dışlanıyor. M2'nin yoğunluğuna sahip olamayacakları için Kilyos, Zekeriyaköy, Sarıyer ve Büyükdere'nin boğaz metrosuna bağlanmasının daha mantıklı olduğunu düşünüyorum. Burada önerim M2'nin uzatılmaması ve Sarıyer'in Maslak ve ötesinde M2'ye erişiminin İTÜ-İstinye füniküleriyle sağlanması olabilir. Ancak Hacıosman-Sarıyer'in iptaliyle ilgili kesin konuşmak istemiyorum, feasible bulmamakla birlikte eleştiriye açık bırakmak istiyorum.



Florya - Atakent

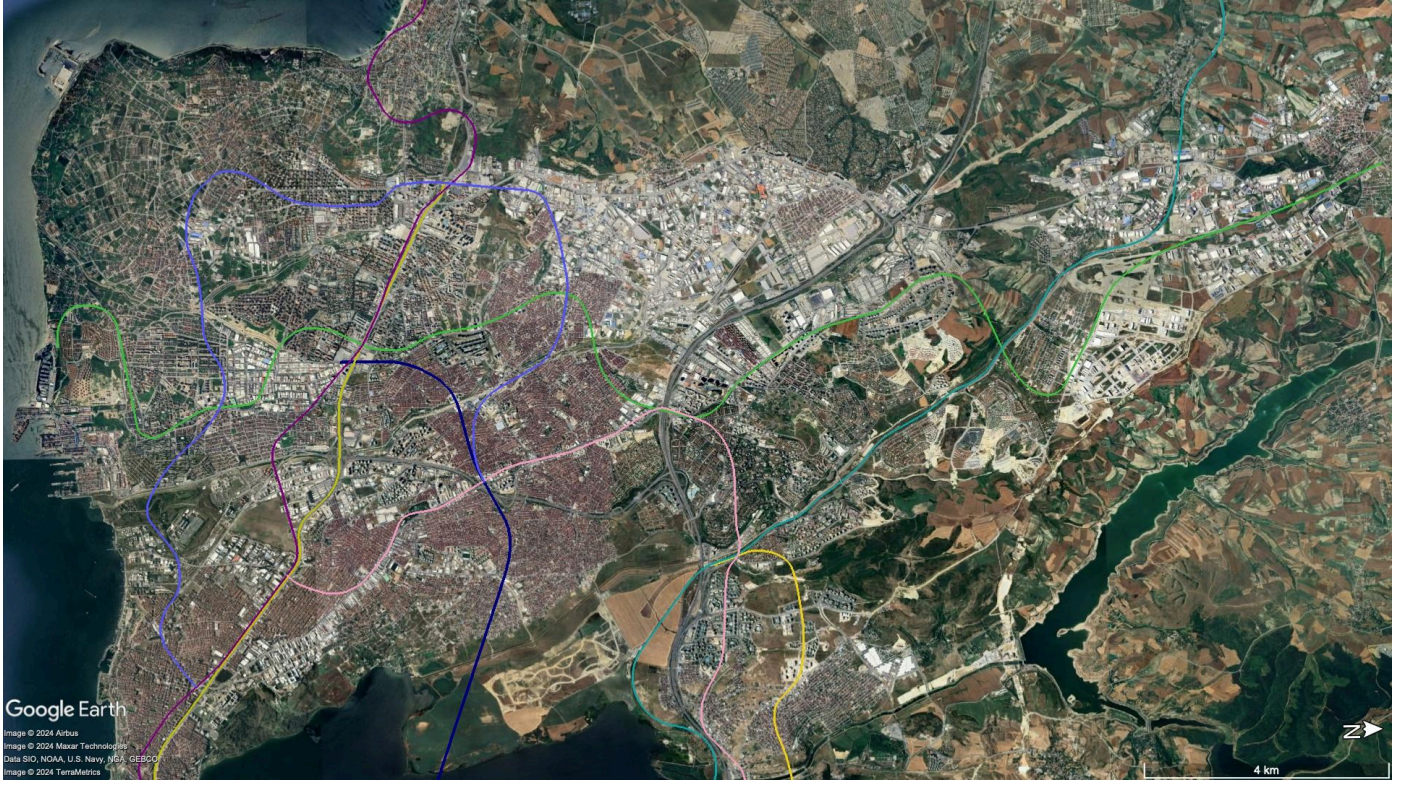
Metronun mantıklı olacağını sanıyorum. Florya Akvaryum, Şenlikköy, Sefaköy, [Halkalı Caddesi boyu], Halkalı Meydan, [siteler], Toplu Konutlar (Arena Park) istasyonlarını mantıklı buldum. Köşeli parantez içine aldığım kısımları esnek bıraktım. Marmaray, M1A, Metrobüs, M20, M1B ve M7'ye aktarma verecek. Bunlardan başka Küçükçekmece ilçe içinde de kendim tasarladığım bir metroya aktarma verecek, bir de tramvay fikri var ki onun üstünde epey çalışmaya ihtiyaç var, o tramvay da bu metroya aktarma verebilir.



Çekmeceler Arası

Metrobüs'ün uzatılması mantıklı değil, fakat Yenikapı metrosunun TÜYAP'tan Mimaroba'ya uzatılması değerlendirilmeli. Burada dört istasyon planladım. Biri sahilde, biri belediyenin yanında, diğer ikisiyse gölün karşısında. Ancak bu hattın M20'nin devamı olmasının uygunluğunun ve genel olarak fizibilitesinin değerlendirilmesi gerek. Bana inşası mümkün geliyor orta vadede ancak kesin bir fikir belirtemiyorum. İhlas-Hadımköy denen metro, güneyde marinaya uzatılabilir belki, onun haricinde çok önemli olmakla birlikte fazla revizyona ihtiyacı olmayabilir.

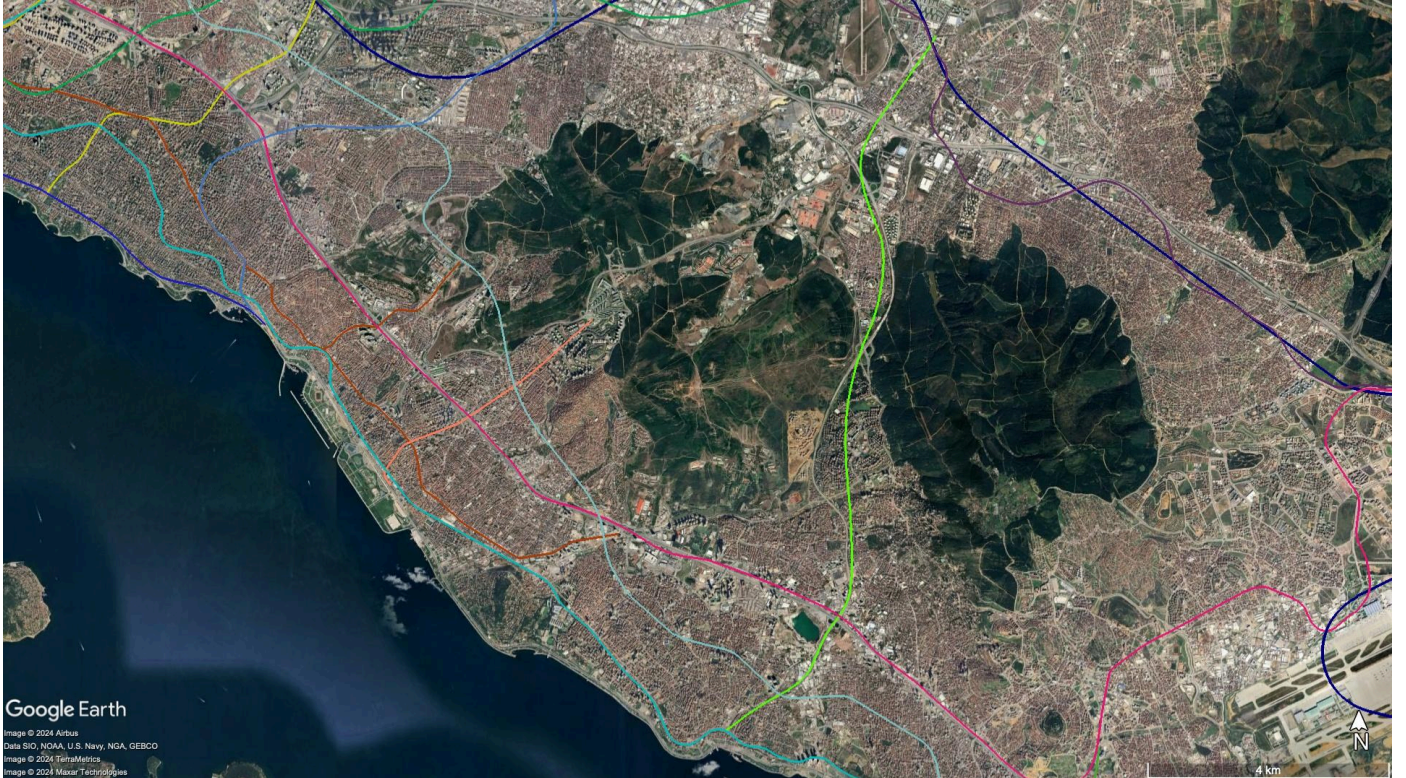
Avcılar, Beylikdüzü, Esenyurt Metrosu önerim. Avcılardaki iki istasyondan sonra yeryüzüne çıkarak bir miktar viyadükte gidebilir. Doğalgaz santrallerinin yanında olması güvenlik sorunu yaratır mı veya arazi problemi nasıl çözülür, buna net bir çözüm üretemiyorum fakat çizdiğim güzergahta bu sorunların üstesinden gelinebileceğini tahmin ediyorum ve anlatmaya devam ediyorum ki kuzeyden gitmeyi düşündüğümü feasible bulmadığımı ekleyeyim. Yakuplu'da diğer metroya aktarma verdikten sonra Yaşar Acar Fen Lisesinin önünden köprü ile geçebileceğini düşünüyorum. Bu binalara, yeni yapılan mahallelere ve Yaşam Vadisi'ne bağlantı verecektir bu istasyon. Devamında tekrar tünele girerek Kavaklı ve Gürpınar yakınlarında istasyonlarda duracak, bulvar boyunca ilerleyecek ve TÜYAP'a bağlanacak. İlerisinde sanayilere ve Esenyurt'ın batı kısmındaki mahallelerinde Hadımköy metrosuna aktarma verdikten sonra dere boyunca ilerleyecek ve M7, Hızray aktarmasına katılacak. M7'nin Saadetdere uzatmasını desteklediğimi de not düşerim.



Kartal ve Maltepe, Kuzey Metroları

Maltepe'den Sancaktepe'ye metroyu gerektirecek bir talep olmadığını düşünüyorum. Süreyya Plajı, tramvay aktarması, Maltepe (M4), Zümrütevler ve Siteler olacak şekilde bir mini metronun ideal bir çözüm olduğunu düşünüyorum. Maltepe Üniversitesi ve çevresinin, otobüslerden fazlasını gerektirecek bir talebi olmadığı gibi Samandıra'da gar inşa ederek yapay bir talep oluşturmanın da anlamı yok.

Kartal ise farklı şekilde kuzeye metro hattını mümkün kılıyor. Kartal merkez, Uğur Mumcu, Ortadağ, Sancaktepe semtlerini bağlayacak ve Hızray'ı Maltepe ve Kartal ilçelerinin güneyine dağıtacak.

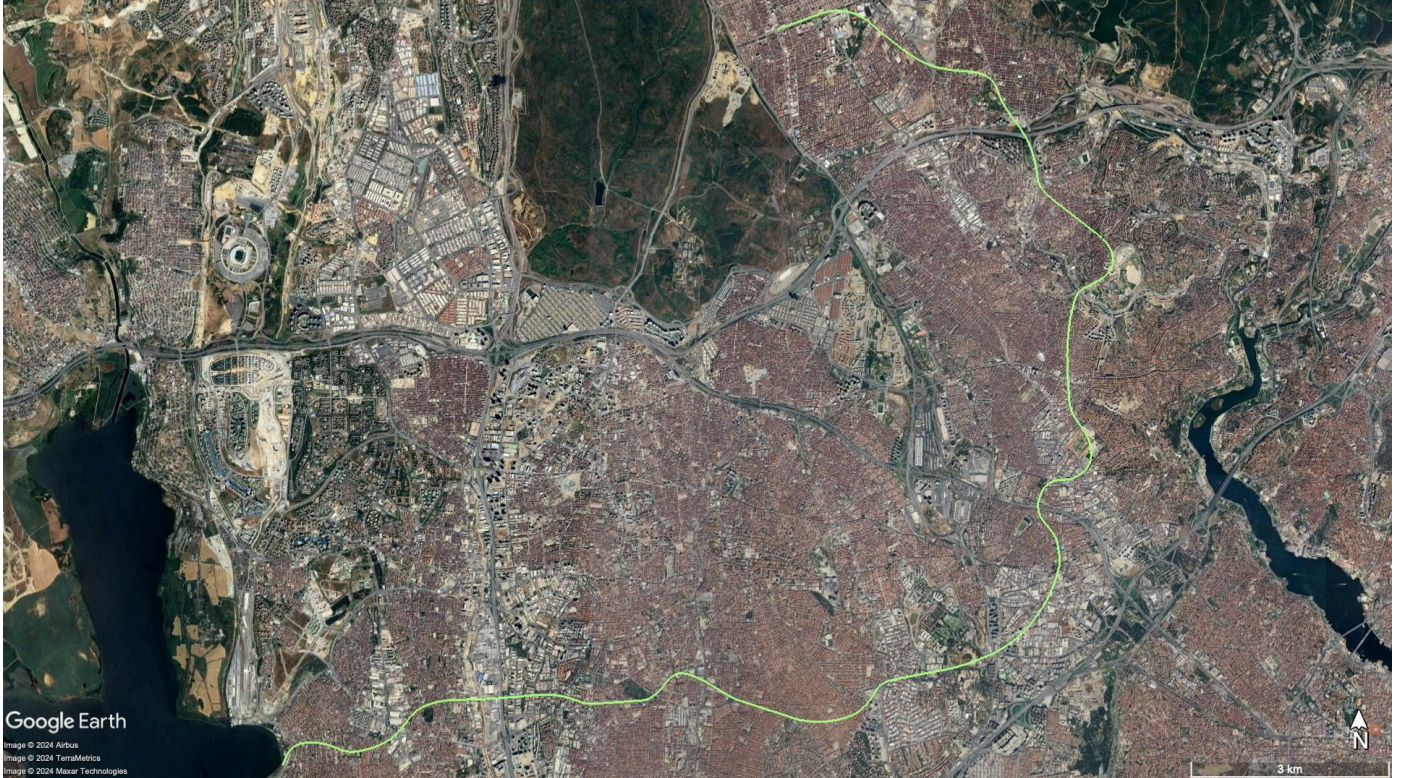


Küçükçekmece - Sultangazi

Kendim tasarladığım bir diğer hat. Mustafa Kemal istasyonunda Marmaray'la, sonraki durağında Halkalı Caddesi'nde Florya-Atakent hattıyla aktarma verecek; Sefaköy (kuzey), Doğu Sanayi, Beşyol (Yenibosna Merkez), Kocasinan, Soğanlı, İlkyuva, Güngören (T1), YTÜ Teknopark, Davutpaşa (M1), Maltepe, Bayrampaşa merkez, Sağmalcılar, Rami (T4), Gaziosmanpaşa, Vialand, Kazım Karabekir, Gazi Parkı, Cebeci Parkı, Sultañçiftliği.

Basın Ekspres'i ve GOP-Yeşilpınar arasını köprüyle geçmek gerekecektir.

Mustafa Kemal, Davutpaşa arasında M20, M1B arasında alternatif batı-doğu arter görevi görecek, sonrasında Bayrampaşa'nın metrodan uzakta kalan iç kısımlarıyla Gaziosmanpaşa'yı Güngören, Bahçelievler gibi ilçelere bağlayacak. İlerisinde Gazi mahallesi ne giden tarafında güney-kuzeyde bir alternatif sağlayıp diğer metro ve tramvaylara aktarma vererek bu bölgeleri kuzey-güney hatları kullanma baskınından kurtararak ulaşımını bir vasıta kısaltacaktır.



İTÜ - Kağıthane ve devamı

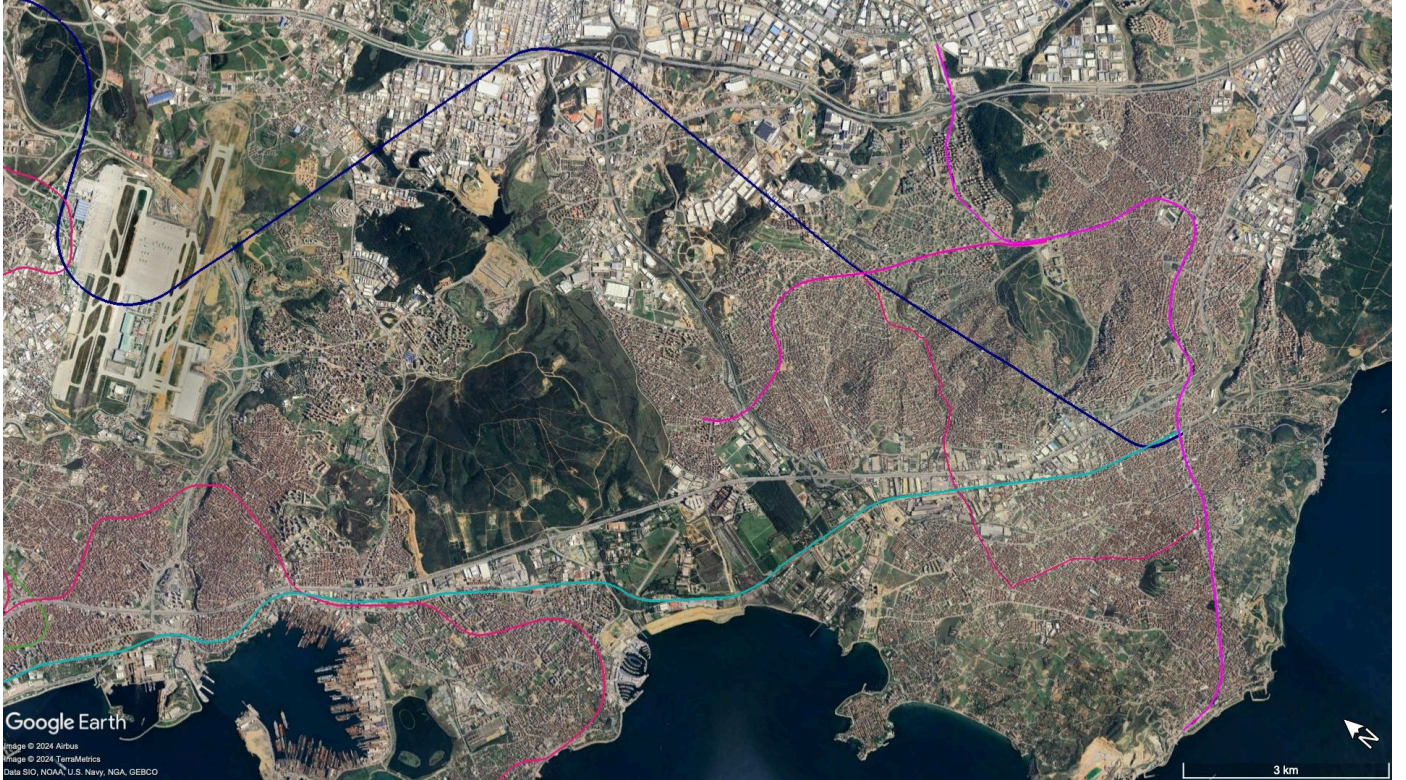
Taksim Okmeydanı ile bu hattın birleştirilmesini hiç mantıklı bulmuyorum ki Taksim'in batıya bağlanmaya ihtiyacı varken bu hattın devamında Beyoğlu ve Fatih ilçelerinin batı mahallelerindeki güney-kuzey bağlantı ihtiyacına cevap vermesi fikrimce en verimli olacaktır. Taksim, Gaziosmanpaşa metrosunun Kasımpaşa ve Piyalepaşa istasyonları bulvarın etrafında bulunup yükseklik sebebiyle Fatih Sultan ve Kulaksız caddeleri etrafındaki mahallelere hizmet vermekte zorlanıyor, Hasköy gibi semtlereyse hiç erişemiyor. Bu hat Kağıthaneden sonra Perpa ve Okmeydanı'na uğrayıp, Kulaksız'a kadar tepede boyunca gidiyor ve çevresine bağlantı veriyor.

Buradan sonrası epey su kaldıracak, tarihi yarımadanın silüetine edeceği etkiyle ve arkeolojik buluntu riskiyle epey zor bir proje ancak gerçekleşmesinin katkıları da yadırganamaz. Kulaksız'da tünelden çıkan hat Haliç üzerine yapılacak yeni bir köprü ile Yavuz Selim camisinin yakınlarında tekrar altına girecek. Bir ucuyla Kasımpaşa ve Tersane İstanbul'a, diğer ucuyla da Fener ve Balat'a bağlantı sağlayacak. Fatih Camii durağında Vezneciler-Fenertepe, Fatih-Emniyet'te M1A ile, Cevizlibağ'da ise T1, Metrobüs, İncirli-Söğütlüçeşme ile kendi projem olan Zeytinburnu-Tekstilkent tramvay ile entegre olacak.



Hızray

İstanbul'un çok ihtiyaç duyduğu bir proje. Bir tek doğu uzatmasını teklif edeceğim. Çevredeki sanayiye ve Sabancı Üniversitesine hizmet vermesi amacıyla Şekerpınar'da, yeni metro projeleriyle iç mahallelere erişimi sağlaması amacıyla Çayirova'da ve de malum bağlantıları sebebiyle Gebze'de istasyonları olacak şekilde bir uzatmanın gerekli olduğunu düşünüyorum.



Kadıköy-Bostancı

Başlangıçta Bostancı'dan Üsküdar'a kadar uzatmasını düşündüğüm metro hattını, tramvayın Kadıköy-Üsküdar arasında daha efektif olması sebebiyle Kadıköy'de sonlandırmaya karar verdim. Çoğun

yerleşimin olduğu ve yine yoğun ziyaretçi sayılarının olduğu, Marmaray'ın güneyinde kalan semtlerin ihtiyacını gözeterek bu istasyonları belirledim. Bostancı, Suadiye, Caddebostan, 60. Yıl Parkı, Fenerbahçe, Söğütlüçeşme, Moda, Kadıköy. Moda'ya Kadıköy'ün hem iki ulaşım noktasından hem de sahil mahallelerinden ulaşımı kolaylaştırıyor bu hat. Düşük kapasiteli küçük bir metro olarak tasarlanabilir.



Yenibosna-Feshane

Tünelden başka şansı olmasa dahi hafif metro tasarımının mantıklı olabileceği bu güzergah, aslında bir nevi T7'nin uzatması. Eyüp'ü Bayrampaşa, YTÜ (Davutpaşa), Güngören köyiçi, Yıldıztepe, Soğanlı, Siyavuşpaşa, Şirinevler ve Yenibosna Aktarma Merkezi'ne bağlayacak.



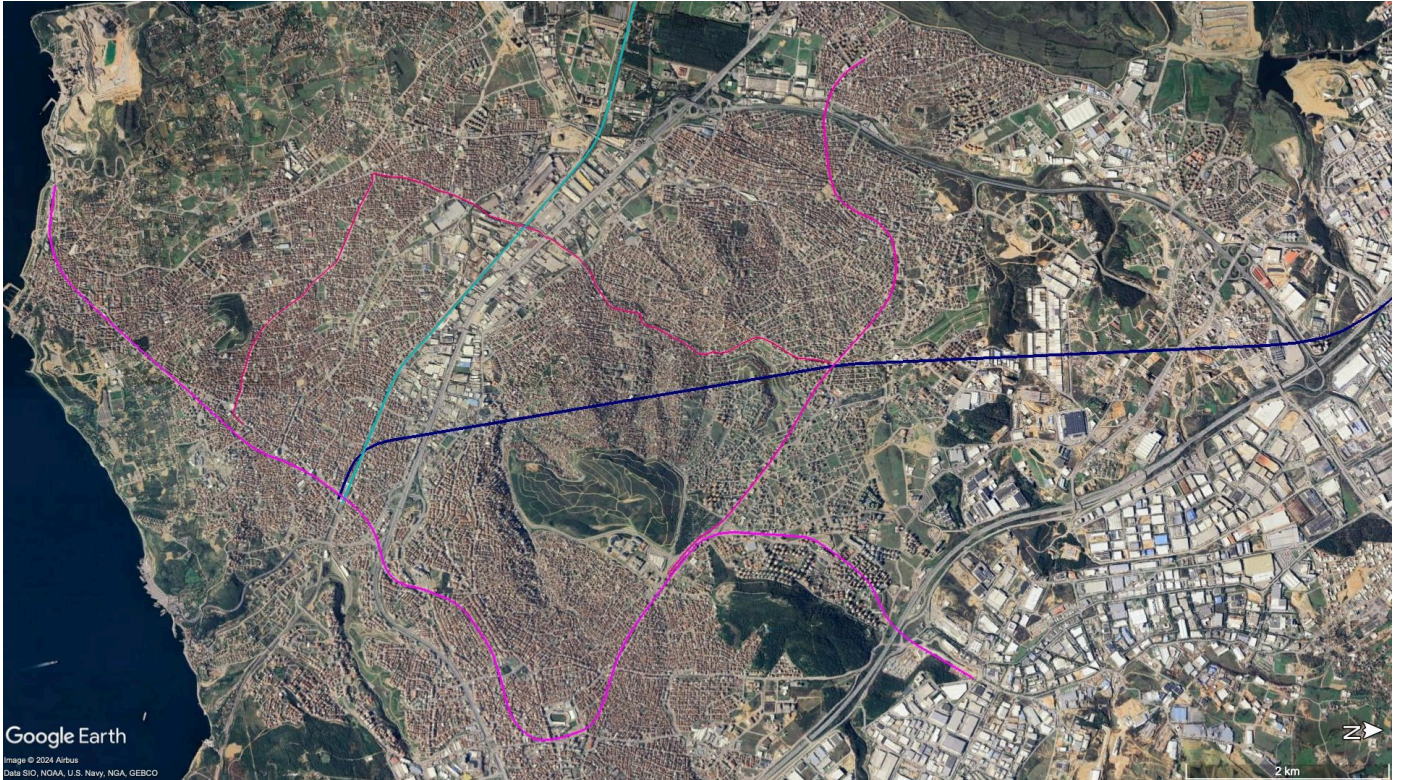
Gebze

İstanbul'a kısmen bağlı, kısmen de ayrı bir bölge olarak Gebze, Darıca, Çayırova ilçelerinin ulaşımını bütüncül ele almak istiyorum. Marmaray, malum, önemli. Hızray'ın uzatmasını da söylemişim. Şekerpınar istasyonu, Üniversite Caddesi'nin kenarında konumlanarak ve geniş otopark imkanı ile çevredeki sanayilere ulaşımı sağlayabilir. Buradaki sanayilere havalimanından veya Aydınlı mahallesinden metro projeleri var ancak sanayilerin metroyu gerektirecek bir ihtiyacının olduğundan şüphe ediyorum. Belki Gebze metrosunun batıda sanayi siteleri boyunca uzatılması gündemde olabilir ancak bunun pek mantıklı olmayacağını düşünmekle kesin bir fikir belirtmiyorum. Aydınlı veya Kurtköy ile Şekerpınar ve Çayırova'yı bağlamak için de epey düşündüm ancak burada da metronun mantıklı olmadığını düşünüyorum. Çözüm önerim Marmaray'ın yanı sıra Hızray. Şimdi Gebze içi projelere gelelim.

Adliye istasyonundan doğuya, Çayırova belediye ve devamında Mimar Sinan mahallesine gidecek bir diğer metro hattı düşünüyorum. E5, E80 arası doğu batı ulaşımı büyük ölçüde çözecektir. Burada da Hızray'a aktarma vermeli. Dar sokakları ve dönüşüme ihtiyacı olan evleri bu mahalleleri tramvay projesiyle eş zamanlı geliştirmek değerlendirmeye değer.

Bir de Gebze'den bağımsız, Darıca - Çayırova bölgesine tramvay öneriyorum. Darıca'da hastaneden başlayarak Aşık Veysel ve Lokman Hekim caddeleri boyunca doğuya gidecek, hayvanat bahçesinden kuzeye dönerek Osmangazi'de Marmaray'a aktarma verecek ve Çayırova'ya gidecek. Ben dere boyunca gitmesini planladım ancak Mimar Sinan Caddesi'nden gitmesi belki düşünülebilir.

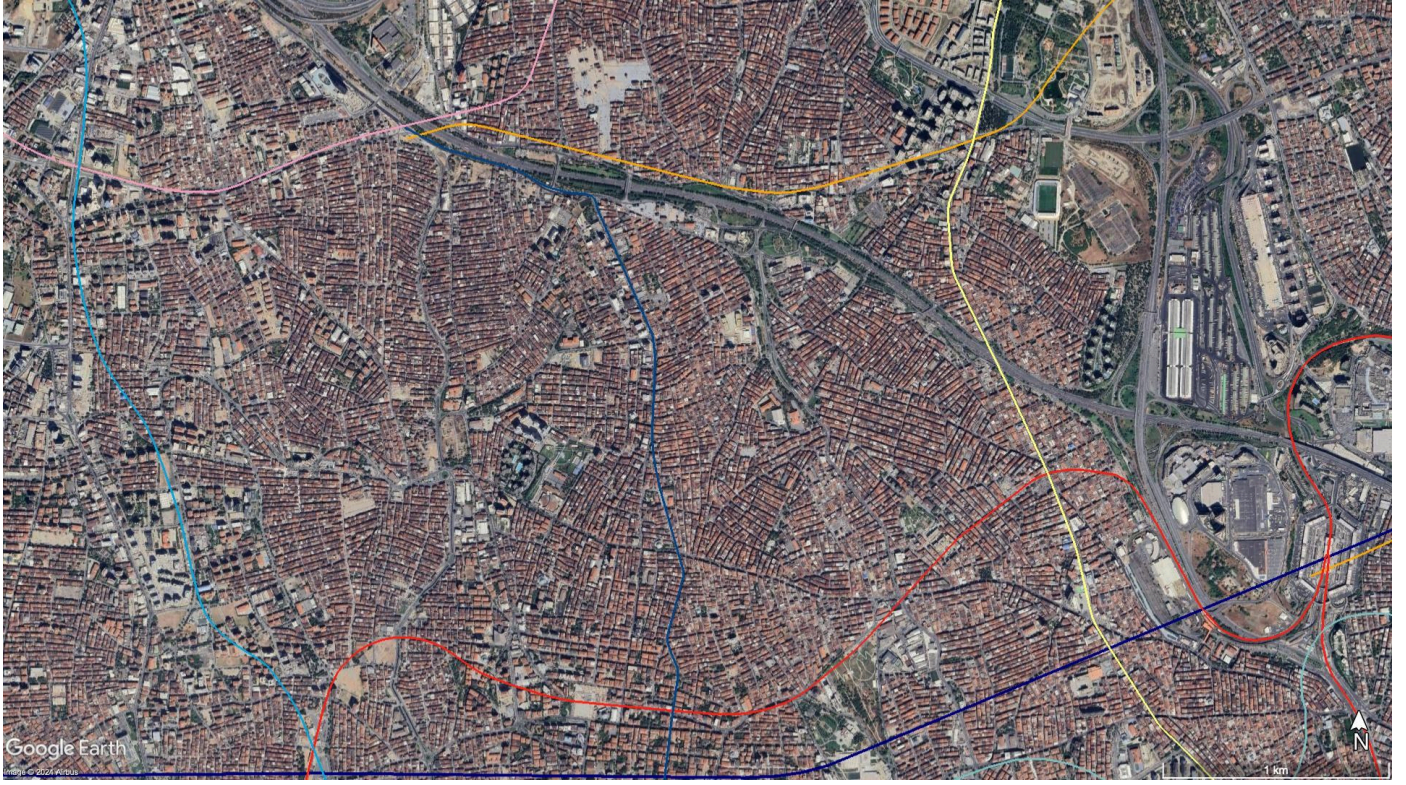
Marmaray ve Hızray bölgeyi İstanbul'a bağlarken, iki metro ile bir tramvay da şehir içi ulaşımı sağlayacaktır. Bu bölgede fazla iddialı değilim. Değişime epey açık olduğunu hissediyorum. Sanayi içi ve Gebze-İstanbul bağlantı metrolarını tamamen gündemden düşürmüyorum, örnek olarak.



Tramvaylar

Bağcılar-Göztepe

T1'in Bağcılar'dan Göztepe'ye uzayıp M7 ve Göztepe-Taksim (Gaziosmanpaşa) hattına bağlanması hattın en kuzeye ulaşması konusunda önemli. Hattın çok uzaması bir problem olacaktır mutlaka ancak bunun gerekli olduğunu zannediyorum.



Kağıthane

T5'in Eyüpsultan Devlet Hastanesi durağından ayrılan bir hattın Haliç'in altından geçip Miniaturk'un yanından Kağıthane Deresi paralelinde İmrahor Caddesi boyunca ilerleyip aktarma merkezinde sonlanmasını ve Kağıthane'nin Talatpaşa ve Gürsel gibi yamaçtaki mahallelerini hem Gaziosmanpaşa metrosuna (Göztepe-Taksim) hem de Suriçi'ne ulaştırmasını öneriyorum.



Eminönü-Sirkeci

Bir diğer sorunlu, zor ancak gerekli uzatma ise T5'in Sirkeci'ye gitmesidir. Haliç boyunca -vapurun başarısızlığı sebebiyle- Anadolu Yakası'na ve Marmaray ile şehrin güney ilçelerine ulaşmasına büyük katkı

sağlayacak. Projem şöyle: Küçükpazar istasyonundan sonrası yeniden yapılacak, Eminönü istasyonu yıkılacak. Hat istasyondan sonra %3-4 arasında bir eğimle dalarak aynı güzergahta Eminönü'ne ulaşacak ve yaklaşık 15 metre derinlikte bir aç-kapa bir istasyon inşa edilecek. İlerisinde yaklaşık 20 metre derinlikte Hamidiye'nin altından geçerek garın önünde yeni bir istasyon yapılacak ki bunun aç-kapa olabileceğini sanmıyorum. Arkeolojik buluntu ihtimali mutlaka yüksek. Ayrıca garın iki tarafındaki otoparkların elden geçirilmesi gerektiğini buradan da vurgulayayım.

Garla ilgili de bazı fikirlerim var. Bakanın yeni açıkladığı bir proje var, o projenin gelişmesine göre farklı önerilerde bulunabilirim şahsen ancak aklımdaki temel fikirleri sıralayayım. Garın önündeki park, restoran ve otopark kaldırılmalı. Galata Köprüsü'nden sonraki trafiği azaltmak için etraftaki otoparkları azaltmak şart, hele de garın önünü böyle kullanmak abes. Arabalı vapurdan sonra caddenin daraltılıp, kaldırımının genişletilmesi gerekiyor. T1 durağının çevresinin de benzer şekilde yayalaştırılması ve burada Taksim ya da Üsküdar'daki şehirden izole edilmiş olmayan, binalarla çevrili ve yaşayan bir meydan inşa edilmesi mümkün olur. Garın tarihi binası önündeki ağaçlar ve park, tarihi olmamakla birlikte bölgenin yaşam alanına dönüşmesini engelliyor. Bu parktaki ağaçlar, eski istasyon binasının doğusuna taşınıp orada yeni bir park oluşturulması, batıda bir meydan oluşturulması bence isabetli olur. Dolayısıyla kenarlarını büyük gar binası, eski gar binası, Ankara Caddesi ve Kennedy Caddesi'nin tanımladığı bir meydan oluşur. Kaldırım genişletmeleriyle birlikte yayaların geniş dolaşımı sağlanır ve meydan iskelelerle de birleşir. Aynı zamanda bu meydanın inşası sırasında T5'in uzatması için kazı yapılabilir, tahmin ediyorum.



Zeytinburnu-Tekstilkent

Marmaray, M20, T1, İncirli-Söğütlüçeşme, Cevizlibağ-İTÜ, Metrobüs, M1A, Küçükçekmece-Sultangazi, Yenibosna-Bayrampaşa, M1B, Taksim-Göztepe, M7 bağlantıları olacak. Güzergah olaraksa Marmaray istasyonundan başlayarak bulvar boyunca Zeytinburnu'nu geçecek, Cevizlibağ'da tünele girerek metrolara kolay aktarma verecek ve Davutpaşa kampüsünün B kapısının önünde tünelden çıkarak devamını cadde üstünde sürdürecektir. İBB'nin planladığı tramvayın güney uzatmasının böyle feasible olduğunu düşünüyorum. Kuzeyde ise 15 Temmuz mahallesi ve Tekstilkent'e uzatarak Esenler ve Zeytinburnu boyunca kuzey-güney ulaşım ihtiyacını karşılayacak önemli bir hat olacağını tahmin ediyorum.



AnadoluTram

Söğütlüçeşme istasyonunun belediye binasının kuzeydoğusundan ziyade güneyinde olmasının daha iyi olmayacağını gerekçesini kavrayamadım. M13 ile birlikte İspark tamamen kaldırılırsa buna hiçbir engel kalmayacaktır, tahmin ediyorum ki.

Marmara Üniversitesi'nin yeni kampüsüne taşınmasıyla Küçükyalı'dan kampüsün içine gidecek bir branşın yararlı olacağını düşünüyorum.



Bahçelievler İlçesi Kuzey-Güney Tramvay

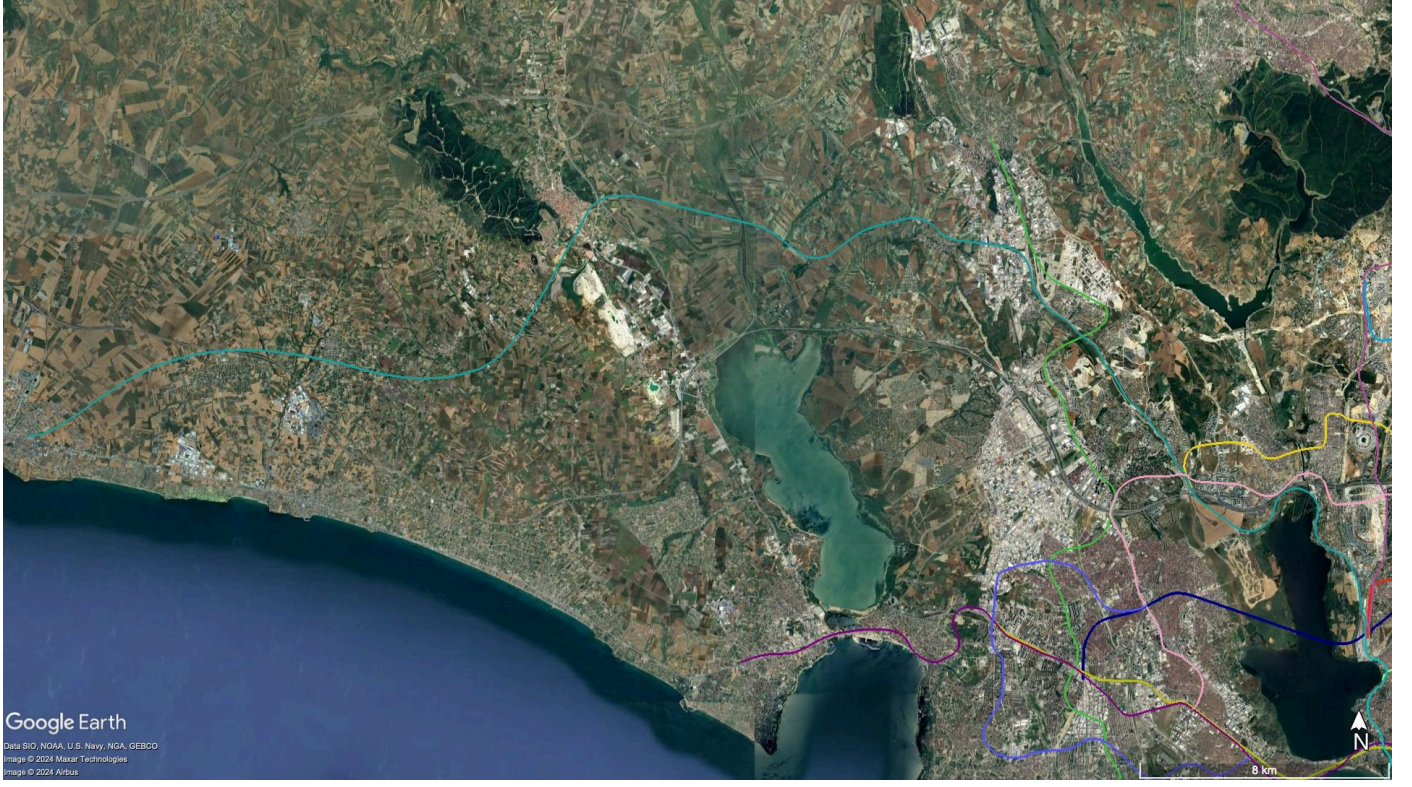
Önceki projeler doğu-batı arasındaki ihtiyacı karşılayacaktır, hatta bölgenin M1A, metrobüs, Marmaray gibi akslara ulaşım amaçlı güney yönlü seyahat talebini de azaltacaktır bu projeler ancak yine de dar sokaklar, yüksek katlı binalar, otoparksızlık gibi bölgenin kronik sorunları ve metroya uygun güzergahın bulunmaması bence tramvayı en mantıklı seçenek kılıyor. Benzer bir sorun Küçükçekmece'de de var ki orada metroların yerleşim alanlarına erişememesi daha büyük bir problemse bile tramvayın faydasının maliyetinden fazla olacağına emin olamadım. Bu Yenibosna için de böyle. Civardaki altı metroya da değecek ve semt için hareketliliği sağlayacak bir tramvay burada feasible olabilir belki diye düşünüyorum ancak gerekli olduğunu kesin söyleyemiyorum. Dar caddelerin kapasite problemini çözmek ve tramvay ile efektif ulaşımı sağlayarak arabasız bir semte dönüştürmek için faydalı olacağını düşündüm ancak otobüslerle kıyaslamasını yapıp hangisinin en doğru olduğunun analizini yine sizlere bırakıyorum. Hatta Ataköy'de de benzer bir proje çizmiştim ancak bu projenin önceliği o kadar az ki, anlamsız olabileceğinden şüphe ediyorum, bu projelerin hiçbirini de sonuca dahil etmedim.

Banliyö

B2: Halkalı-Silivri

Marmaray'ın Bahçeşehir'e uzatılmasını gerektirecek bir talep mevcut değil, fakat daha az seferle işletilebilecek B2'yi Çatalca'ya ve devamında Silivri'ye uzatmak mümkün. Ispartakule istasyonunda M9 ile entegrasyon sağlayıp Başakşehir bölgesinin B2'ye bağlantısının kuvvetlendirilmesi fikrinden daha önce bahsetmiştim. Bu entegrasyon gerçekleştirilmediği sürece M9'un Olimpiyat'tan ileri gidip varabileceği bir terminal olmuyor, uzatmayı başıboş bırakıyor fikrimce. Hadımköy'de de metro ile entegre edilmesi düşünülebilir mümkün olursa, tünel içinde bir istasyon faydalı olabilir. Bunlar haricinde Çatalca'ya kadar şu anki rotada ilerleyebilir, tabii çift hatta dönüştürülmesi gerekecektir. YSS, IST ve devamında Çatalca bağlantılarıyla Halkalı'nın önemi azalacağı için YHT'ler ile B2'nin ayrılması gerekmeyecektir bence, üçüncü hatta ihtiyaç olmayacaktır.

Yeni hat, Çatalca'da başlıyor. Eski istasyona gelmeden güneybatıya dönüp şehrin güneydoğusunda tünele giriyor ve yeraltı istasyon olarak hizmet veriyor. Böylece hem istasyon şehrin yanbaşında erişilebilir bir noktada konumlanıyor hem de şehrin sırtını yasladığı tepeleri eğim derdinden kurtularak geçiyor. Bu hattı orta-yüksek hızlı olacak şekilde tasarladım. Birçok yerde topografyanın manipülasyona ihtiyacı olacak. Hat Ortaköy, Kavaklı gibi yerleşimlerin yanından geçiyor. Burada bir istasyonun kurulup servis verilmesinin feasible olup olmayacağını bilmiyorum, onu muğlak bırakıyorum. Çatalca ile Silivri arasında başka durak olmazsa yolculuk 10-15 dakika içinde Silivri'de E5'in kuzeyinde otogarın yakınında sonlandırılabilir. Halkalı'dan ise 30 dakikada Silivri'ye varılacak parkurun tamamlanmasını yapılabilir görüyorum, tabii ekonomik olarak en mantıklı seçeneği bilemiyorum. Ayrıca Silivri metrobüs projesinin ne kadar saçma olduğunu anlatmak istemiyorum, burada bitiriyorum.



Sonuç

İstanbul, kronik sorunları olan, aynı zamanda da çözüm fırsatları olan bir şehir. 20 milyon nüfusu barındırması pek sağlıklı değil, ancak yerleşik insanların üçte birinden fazlasının göçe ikna edilebileceğini pek sanmıyorum. Nüfus yaklaşık 10-15 milyon arasında sürdürülecektir gibi geliyor bana. Elbette şehrin sosyal ve ekonomik bir ıslahata ihtiyacı var, bunun da altyapıdaki dönüşümle birlikte sürdürülmesinin daha yapılabilir olacağı kanısındayım. Ulaşımındaki devrim, şehirdeki gettolaşmayı engelleyerek daha eşit bir ortamı tesis edecektir. Ulaşımın özel araçlardan, büyük ölçüde toplu taşıma ve mikromobiliteye kayması milyonlarca insanın hayatını doğrudan etkileyecektir. Şirinevler-Ataköy, Gültepe-Levent gibi ikilikler yumuşayacak, yürünebilir ve erişilebilir bir şehir yaratacaktır. Toplu taşıma ve raylı sistemler de, İstanbul'un ulaşım problemini çözmesinin en büyük adımı. Toplu taşıma, ancak erişilebilir olursa başarıya ulaşır ki bu durumda yerel aktörlerin ve halkın, ulaşım alışkanlıklarını değiştirmek için niyet göstermesi gerekir. Scooter'ların, bisikletlerin, yürümenin normalleştiği, insanların araba kullanmaya mecbur bırakılmadığı, tercih edeceklerin ise kompakt araçlara teşvik edildiği bir şehir, İstanbul'un ulaşması gereken hedef olmalıdır.

Bazı muhtemel eleştiriler için açıklama yapmak istiyorum. Bunların hepsinin cevabı kısmen evet, ancak başarı sağlanırsa hayır. Mesela: Bisiklet/scooter tehlikeli değil mi? Yolları daraltmak ve otoparkları azaltmak trafiği artırmaz mı? Bu kadar fazla raylı sistem fazla değil mi? Cevabı şu ki şu anki durumda eleştirilerin hepsi olabilir. Örneğin Bağdat Caddesi'ne eklenen bisiklet yolu, kaldırılmak zorunda kalıncıydı. Şehrin ulaşım alışkanlıkları değiştirilirse, bu önerilerin hepsi eskisinden daha ucuz, sağlıklı, çevreci, erişilebilir, trafiksiz olacak. Sahil yoluna beyaz boyayla bisikletler şeridi çizmek gibi müdahaleler, çözüm olmayacaktır. Caddelerin çoğunun ayrılmış bisiklet yoluyla yeniden inşa edilmesi ve sokaklarda araçların hızının bisikletlerle eşitlenmesi, yani tüm şehri bisiklet için yaşanabilir kılmak bu çözümü başarıya ulaştıracaktır. Dolayısıyla otoparkların azaltılması otomobillere talebi azaltıp ulaşım ihtiyacını diğer modlara kaydırarak trafiği azaltacaktır ve herkes ucuz ve hızlı seyahat edebilecektir. Bu da raylı sistemin devasa kapasitesinin kullanılacak olmasının gerekçesi. Sistem yayıldıkça, kullanım oranları artarak birbirini besleyecektir.

Raylı sistem ağının uzunluğu 1050, 1100 km aralığında. Bu sayıda kuzeyde planlanan YHT ve şehir içi hizmet vermeyen diğer raylar dışındaki her şey dahil, metrobüs dahil değil.

Bu sistemin başarılı bir yönetim altında 20 yıl içinde tamamlanabileceğini düşünüyorum. Tamamlandığında hizmet vereceği ~1200 km² alan ve ~15 milyon insan ile dünyadaki en büyük metro ağlarından biri olacaktır. Kendimce hem eğlenmek hem öğrenmek için yaptığım bu zihin egzersizleri neticesinde böyle bir paylaşımında bulunmak istedim, umuyorum ki bir nebze olsun katkı sağlayabilmişimdir ve umuyorum ki hem İstanbul, hem ülkemizdeki diğer şehirler, hem de dünya şehirleri araba değil, insan odaklı bir yaşam stiline adapte olacak, yaşanabilir bir şehir hayatı sunacaklardır.

- Raylı sistem vizyon haritama baştaki linkten ulaşabilirsiniz.

Revizyonlar

Küçükçekmece - Sultangazi hattının Davutpaşa istasyonunu iptal edip M1A bağlantısını sadece Sağmalcılara bırakarak hattın Cevizlibağ'da E5'e ve majör hatlara aktarma vermesinin daha isabetli olacağını düşünüyorum.

