

lir. Sonra ani fren anlarında aracın içindekiler hangi kuvvetlerin etkisiyle nasıl hareket ederler, vücudun çeşitli parçaları nerelere çarpar? Çarpışma sırasında kapılar niçin açılır? Söziünü ettiğim bu konular bir hayal oyunu değil; gereksiz ve sonuçsuz bir çaba hiç değil. Amerika'da ve İngiltere'de bu konularda uzun araştırmalar, denemeler, ölçmeler yapılmış ve kazalarda ölüm oranını azaltıcı tedbirler alınmıştır. Gittikçe daha çok kullanılan emniyet kemerleri bu çalışmanın sonucudur. Otomobil fabrikaları da çarpışma sırasında kapıların açılması tehlikesini bu araştırmalardan yararlanarak önlemeye çalışıyorlar. Hatta bu çalışmaların ürünü bir kitap olmuş, bu kitap da geçenlerde Türkiye'ye çevrilerek basılmıştır.

Çeşitli araçların bir güzergâhtaki hızlarının etüdü. Hızların niçin düşük olduğunun araştırılması.. Hızları arttırıcı çarelerin düşünülmesi.. Yollardaki hususi - taksi - ticari araç oranlarının bulunması. Araçların belli yolları niçin ve nereden nereye gitmek için kullandıklarının tesbiti.. Yaya hareketlerinin incelenmesi.. Yaya geçit yerlerini verecek

sayımların yapılması.. Kavşakların çözümlenmesi.. Tıkanıklık ve gecikme sebeplerinin analizi.. Otobüs duraklarının tayıni.. Trolleybüs, otobüs, tren, metro arasında karşılaştırmalı bir araştırmanın yapılması...

Daha bir çok konu Trafik Mühendisliğinin araştırma alanı içine giriyor. Eğer trafik âfatinin gelişip büyümesine taraftar değilsek, bu araştırmaları yapabilecek yeterli bir kurumun kısa zamanda ortaya çıkmasına çalışmalıyız. Araştıracak, çözüm yollarını bulacak, gerçekleştirecek ve bu işe bir düzen getirecek güçlü bir kurum. Bu, bir Trafik Genel Müdürlüğü olabilir.

İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesinde trafikçilik bir kol dersi olarak okutulmaktadır ve hatta diploma çalışması olarak İstanbul'la ilgili trafik araştırmaları yaptırılmaktadır. Muhakkak ki bu hayırlı çaba ileride daha da genişleme imkânı bulacak. Ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bir Trafik Fen Hey'eti var; ama ne yazık ki, imkânsızlıklardan ve teşkilâtsizlikten gerçek bir kişiliğe sahip olamayan bu Fen Hey'eti bilgili ve enerjik kadrosuna rağmen gerektiği kadar ya-

rarlı olamamaktadır. Yapılacak şey, bu Fen Hey'etini bir çekirdek seçerek kadroyu genişletmek, sorumluluk ve selâhiyetlerini arttırmak, İTÜ İnş. Fak. Yol kürsüsünün daha yükümlü bir çalışmayla yetiştireceği genç mühendislerle kadroyu desteklemek...

Trafik Mühendisliğini kısaca tanıtmış ve Türkiye'deki yeşerme alanını belirtmiş oluyoruz. Yurdumuzda bu işin ileride bir gün ciddiye alınacağını, araştırmacı, bilimsel ve matematik düşüncenin aydınlatacağı bir teknik konu yapılacağını umarak burada konuyu keselim.

Böyle bir çalışmaya ufak bir örnek vermek için, yaptığımız bir travayı olarak yapılmış bir çalıştıyoruz. Bu, 1961 yılının Mart, Nisan, Mayıs aylarında İTÜ İnş. Fak. Yol Kürsüsü'nün idaresinde diploma travayı olarak yapılmış bir çalışmadır.

Konu trafik düzensizliğinin açık bir örneği olan İstiklâl Caddesinin incelenmesidir.

Bundan sonraki yazımızda konuyu ele alıyoruz.

İstiklâl Caddesi

Yazan :
Atıla ALPÖGE
Yük. Müh.

İstanbul'un trafik düzeninde büyük önemi olan İstiklâl Caddesi Taksim ile Tünel arasında uzanan 1100 metrelik bir cadde. Beyoğlu'nu tam ortasından yarararak geçmekte. Çevresindeki yollar ağı ile beraber, İstanbul'un (belki de Türkiye'nin) gerek araçlı, gerekse yaya olarak en çok kullanılan yolu.

1453'den bu yana nüfusu gittikçe artan şehir bir zamanlar Cenevizlilerin yerleştiği bu bölgeye de yayılmaya başlıyor. Tahtakale, Şehzadebaşı canlı birer şehir merkezi olarak göze çarptıkları sırada Galata da yavaş yavaş önem kazanmaya başlıyor. Bu canlanma ve genişleme o bölgede eğlence yerleri, kahvehaneler açılması gibi bir sonuç veriyor. Buralarda daha çok yabancılar oturduğu için olacak, Batı zevklerine bağlı bir havanın oluştuğu göze çarpıyor. Böylece gelenekçi, eski ya-

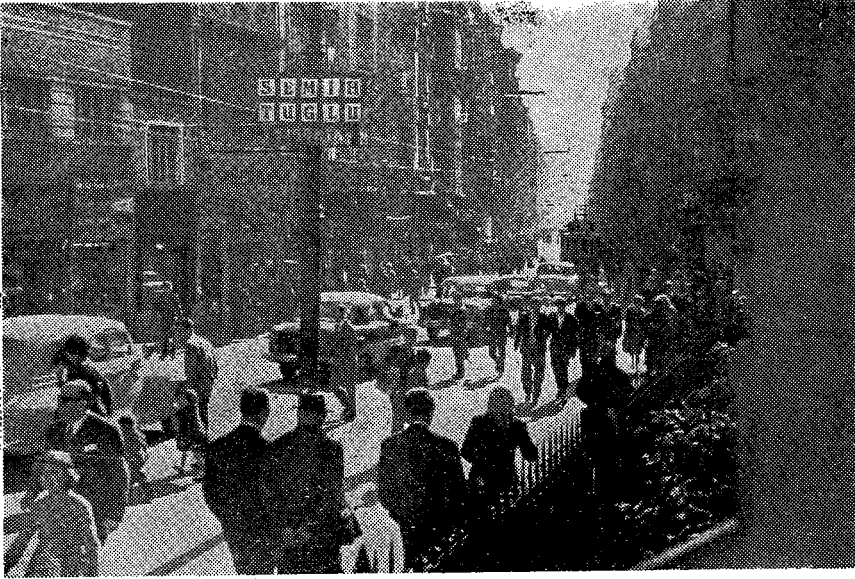
şayıya uygun, mahalli bir kişiliği olan Direklerarasının karşısına, yeni zevk ve eğlence imkânları getiren Beyoğlu'nun, «Pera»nın dikildiğini görüyoruz. Değişik sosyal olaylar birinin yıldızının iyice sönmesine, ötekinin ise yığınları çeken bir merkez olmasına yardım ediyor. 1850 dolaylarında şehrin bütün eğlence yerleri artık burada toplanmıştır. Bazı keyfi ve siyasi kararlarla eski İstanbul'daki tek tük tiyatro vs., da kapatılıp yıktırılıverince İstiklâl Caddesi bugünkü kişiliğini bulmuş oluyor. Bu arada Galata'da yer alan meyhaneler, kumarhaneler, batakhaneler büyük bir temizlik hareketiyle yok ediliverince Beyoğlu'na, İstiklâl

Caddesi'nin dolaylarına kaçmak zorunda kalıyorlar; bütün pislikleriyle Beyoğlu'na yerleşiyorlar.

Bir zamanlar Direklerarasında dolaşan insan kalabalıkları şimdi de Beyoğlundadır.

Daha 1870'li yıllarında iki Fransız mühendisinin Yüksek Kaldırım'da günlerce süren bir yaya sayımından sonra elde ettikleri sonuçlara dayanarak Tünel İşletmesi'ne karar vermeleri, o tarihlerde bile Beyoğlu'nun nasıl köklü bir merkez olduğunu açıkça gösterebilir.

Yirminci Yüzyılın başları. İstiklâl Caddesi iki, üç katlı ahşap kargir evlerin arasına sıkışmış daracık, eğri bükürü bir yoldur. Büyük bir yangın Taksim'den Galatasaray'a kadar olan bölgeyi bir gecede yok eder. Şimdiki İstiklâl Caddesi bugünkü gi-



İstanbul'un vazgeçilmez merkezi olan İstiklâl caddesi çeşitli sosyal görevleri yüklenmiş, bu yüzden de çok yönlü, sayısız problemin içinde bulunmuştur. (Fotoğraf bu araştırma için özel olarak Nisan 1961 tarihinde çekilmiştir.)

zergâhı ve genişliği ile o yangın yerinde oluşmuştur. Bugün İstiklâl Caddesinden bir miktar taşıt geçebiliyorsa bunu (bir bakıma) o büyük yangına borçluyuz. Çünkü öyle anlaşıyor ki, o zamandan bu zamana buraya el dokunmamıştır.

Bir zamanların mezarlıklar bölgesi Elmadağ, Harbiye ve ötesi iskân bölgeleri olunca İstiklâl Caddesinin kişiliği kuvvetlenmiştir. Bu güçlü, sarsılmaz oluşma da caddemizi dokunulmaz kılmıştır. Uzun yıllar boyunca, cadde şehircilik, münaكَalecilik, kültürel, sosyal, belediyeçilik gibi çeşitli bakımlardan bir mesele olarak ortaya konulmuş, bir takım düşünceler ileri sürülmüş fakat taşına bile dokunulmamıştır. Ekonomik ve sosyal baskıların sonucudur bu.

Caddenin tarihi gelişmesini kısaca izledikten sonra biraz da kişiliğini ele alalım. Bu araştırmamızı, bu trafik incelememizi herşeyin başında sosyal yapıya ve ihtiyaçlara dayandıracağız.

○

Bir trafik araştırmasında İstiklâl Caddesini çevresindeki yollardan ve Beyoğlu'ndan çekip almakla büyük bir yanlışlığa düşmüş oluruz. Çünkü gerçekte, bu bölgede bir yollar ağı vardır ve her sokak ve cad-

de birbirlerinin içine girmiş bir şekilde trafige hizmet ederler. İçlerinden sadece birini inceler, işlersek tam bir analiz yapmış sayılamayız. Bu yüzden daha çok bir bölge analizi üzerinde durmamız gerekir.

Beyoğlu (bu sözden İstiklâl Caddesi boyunca uzanan bölgeyi kastediyoruz.) İstanbul'un nesidir? Çok seyidir.

1 — Bir kültür ve sanat merkezidir.

Uzun yıllar Türkiye'nin sanat ve

kültür nabızı burada atmıştır. Resim, edebiyat, müzik, tiyatro hareketleri daima burada olagelmış, kimi zaman caddenin üstünde kimi zaman da dar ara sokaklarda hayat bulmuştur. Bölgede sayısız okul, kütüphane, kitapevi vardır. Konsolosluklar ve kültür merkezleri de buradadır.

2 — İstanbul'un alış veriş merkezlerinden biridir. Plâkçidan ayak-kabıcıya kumaşçıdan kuyumcuya kadar her türlü satıcının en kaliteli malları burada bulunur.

3 — Bir çalışma merkezidir.

Bürolar, yazıhaneler, doktor muayenehaneleri, terziler, fotoğrafhaneler ve bir çok kurumun büroları burada gruplanmıştır. Örneğin, bankaların genel merkez ya da çok faal şubeler burada yer almıştır.

Birinci tablo bu konuda iyi bir fikir verebilir.

4 — Eğlence merkezidir.

İstanbul'un birinci vizyon film gösteren en iyi sinemaları (9 tane), tiyatrolar (7 tane), barlar, meyhaneler, genelveler, randevu evleri, kumarhaneler...

5 — Bir gezi yoludur.

Bir çok İstanbullu boş saatlerinde bu caddede yukarı aşağı dolaşmaktan zevk almaktadır.

6 — Bir transit yoludur.

Şehrin çok değişik bölgelerine gidecek olan kimseler Beyoğlu'nu transit yolu, araç değiştirme yeri olarak kullanmak zorundadırlar. Harbiye, Nişantaşı, Kurtuluş, Şişli, Mecidiyeköy, Levent, Etiler ve do-

BİRİNCİ TABLO

1961 Nisan'ında Taksim - Galatasaray arasında sıralanan dükkanlar ve sayıları

Giyim eşyası mağazaları	65 tane
Yiyecek maddeleri (lokanta, pastane)	31 tane
Bankalar	12 tane
Kuyumcu, ıtriyat	21 tane
Fotoğrafhane	11 tane
Buzdolabı, pikap, saat plâk vs.	11 tane
Eczahane	6 tane
Bayi	6 tane
Seyahat Acentası	3 tane
Kitapçı	2 tane
Kahvehane	2 tane
Ekmek Fırını	1 tane

171 tane

Bunlar sadece İstiklâl Caddesi'nin üzerinde olanlardır. Yan sokaklardakiler, pasajlardakiler hesaba katılmamıştır. Ayrıca gene Taksim - Galatasaray arsında 78 doktor ve dişçi vardır.

(Devamı 39. sayfada)