

# İSTANBUL ULAŞTIRMASININ DÜNÜ, BUGÜNÜ

Güngör EVREN (\*)

## Sorunlar ve Çözüm Önerileri

### 1. GİRİŞ

İstanbul coğrafik konumu, denizle içiçe olmasıyla güzellik ve özellik kazanan, nüfusu ve ekonomik üretimi, turistik potansiyeli ile dünyanın sayılı metropollerinden biridir.

Belirtilen niteliklerine bağlı olarak İstanbul'un ulaştırması da özgün yanları bulunan bir sistemdir.

İstanbul'da ilk toplu taşıma uygulaması denizyolunda gerçekleştirilmiştir. Ancak Boğaziçi Köprüsü'nün işletmeye açılmasından sonra dengeler altüst olmuş, yolcudan çok taşıt geçişleri artış göstermiş, denizyolu geçişleri yarıya düşmüş, Avrupa-Asya yakaları nüfus - istihdam uyumu Asya yakasında istihdama göre %10 dolayında nüfus fazlalığı yaratacak biçimde bozulmuştur. Demiryolunun ülke düzeyinde ihmal edilmesi olgusundan İstanbul banliyö hatları da payını almış ve trafik kaybına uğramışlardır.

Sonuçta, İstanbul denizle içiçe olma fırsatını ve kentin doğu - batı yönünde çizgisel gelişme kararları nedeniyle raylı sistemle uyumlu yapısını kullanamayıp %90'ın üstünde karayoluna bağımlı sağlıklı, dengesiz ve pahalı bir ulaştırmaya teslim olmuştur.

Planlı geliştirme çabaları, raylı sistemi yaygınlaştırma girişimleri, geleceğe dönük umutlarımızın kaynaklarıdır. İstanbul ulaştırması için temel ve öncelikli sorun, sistemi bütün olarak kapsayacak bir yönetim yapısının oluşturulmasıdır.

### 2. İSTANBUL ULAŞTIRMA TARİHÇESİ

İstanbul ulaştırmasının gelişimini Tekeli (1) son yüzelli yıllık döneme ayırmaktadır. 1830-1927 , 1927-1945 , 1945-1970 , 1970-1985. Elbette bir de 1985 sonrası var.

#### 1830-1927 Dönemi

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul'un kentiçi ulaşımı büyük ölçüde kayıklar ve yaya olarak sağlanıyordu. Arabalar ve faytonlar ise Tanzimattan sonra yaygınlaşmıştır. Ne var ki, yayalara göre düzenlenmiş İstanbul sokaklarının araba hareketleri için yeniden düzenlenmesi gerekiyordu. Bunun dışında 1850 yıllarından başlayarak düzenli kentiçi vapur seferleri ve 1870'li yıllarda tünel ve banliyö trenlerinin işletmeye açılması kentin biçimlenmesinde etkili olmuşlardır. 1914 yılında yaygın bir elektrik tramvay sisteminin kurulması da İstanbul'un gelişiminde belirleyici öğelerden biri

olarak ortaya çıkmıştır. Vapur işletmeciliğinde 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulması bir dönüm noktasıdır. İlk vapurlar 1854'de hizmete başlamıştır. 1869'da araba vapurları devreye girmiştir. Vapur hatlarının yaygınlaştırılması yerleşimin kıyıları boyunca gelişmesini özendirmiştir.

Kentin kıyıları boyunca gelişiminden daha toplu kent formuna dönüşümü süreci kara ulaşımının, daha doğrusu, 1869 yılında atlı tramvayların çalışmaya başlamasıyla gerçekleşmiştir.

1914 yılında elektrikli tramvaylar çalışmaya başlamıştır. Daha önce raylı sistem olarak banliyö trenleri ve tünel 1870'li yılların ilk yarısında inşa edilerek işletmeye açılmışlardır.

İstanbul'da yol gelişimi, genelde, çok sık yaşanan yangınlar sonrasındaki düzenlemelere bağlı olarak yeni yollar açılmasıyla gerçekleşmiştir.

Özetlemek gerekirse, 1927 yılına gelindiğinde İstanbul büyük ölçüde yayalar kenti idi. Araçlı taşımada %84,7 oranında toplu taşımanın payı bulunuyordu.

#### 1927-1945 Dönemi

Bu dönemde Boğaz'da yerleşimler ve denizyolu taşımacılığı özendirilmiştir. 1945 yılında denizyolu ile taşınan yolcu sayısı 122.600'e varmıştır.

Tramvay hatları 1935 yılında Avrupa yakasında 35,5 km'lik, Anadolu yakasında 24 km'lik ağ oluşturmuştur. 1945'de İstanbul tramvayları günde 275.200, Üsküdar-Kadıköy tramvayları 39.500 olmak üzere günde 314.700 yolcu taşıyordu. Banliyö hatlarının devletleştirilerek bilet ücretlerinde %90'a varan indirim yapılmasıyla yolcu sayısı ikibuçuk katına çıkmıştır.

Otobüs taşımacılığında gelişme, 1942'de ABD'den 9 otobüs getirilmesi ve 15 kamyon şasesi üzerine otobüse dönüştürülecek bir düzenleme yapılmasıyla gerçekleştirilmiştir. 1945'de otobüsle taşınan yolcu sayısı günde 11.500 dolayındadır.

1945 yılında 1801 otomobille günde 63.434, atlı binek arabasıyla 17.400 yolcu taşınmaktaydı. Otomobille görece olarak çok yolcu taşınması, 1930'lu yıllarda ekonomik bunalım dolayısıyla insanların taksit fiyatlarını bölüşerek ucuzlatmak amacıyla doğan dolmuşlar sayesinde.

1945 yılında 963.728 nüfuslu İstanbul'da günde %44,5'i araçlı olmak üzere ortalama 1.355.000 yolculuk yapıyordu.

#### 1945-1970 Dönemi

Bu dönemde otomobil sayısında oransal olarak önemli sayılabilecek artışlar olmuştur.

Avrupa yakasında 1961 yılında, Asya yakasında 1966 yılında tramvay hatlarının sökülmesi bu dönemin belirleyici olaylarındandır. Bu olaya karşılık Sirkeci Banliyösünün 1956 yılında, Haydarpaşa-Pendik Banliyösünün 1969 yılında elektrikleştirilmesi sonucunda bu hatlarda günde, taşınan ortalama yolcu sayısı 1970 yılında, Avrupa ve Asya kıtalarında sırasıyla 132.500 ve 42.300'e yükselmiştir.

(\*) Prof. Dr., İTÜ, Ulaştırma Anabilim Dalı

Tramvayların sökülmesinden sonra trolleybüslerin devreye sokulmasında yeterince başarılı olunamamış, ancak otobüs taşımacılığında önemli gelişme sağlanmıştır. İETT'nin otobüs filosu 1970 yılında 738 otobüslük bir büyüklüğe ulaşmıştır. Böylece 1965 yılına göre yolcu sayısı ikiye katlanmış ve 639.500'ü bulmuştur. 92 halk otobüsü ve 172 servis otobüsü ile 533 servis minibüsünün toplam olarak 42.000 yolcu taşıdıkları söylenebilir.

Bu dönemde otomobil sayısı 10.436'dan 55.392'ye çıkmıştır. İl Trafik Komisyonu kararıyla plaka sayısı dondurulmuştur.

Bu aşamadaki taksi ve taksi dolmuş sayısı 15.203, sarı bantlı dolmuş sayısı 705'dir. Bazı alt geçitlerin yapımı da bu dönemde dir.

1970 yılında 2.849.950 nüfuslu İstanbul'da %69'u araçlı olmak üzere yaklaşık 4.275.000 yolculuk yapılmıştır.

#### 1970-1985 Dönemi

Bu dönemin başlangıcında 29 Ekim 1973 günü Boğaziçi Köprüsü açılmıştır. Hiç kuşkusuz, sonuçları ile İstanbul'da ulaştırma alanındaki en önemli gelişmelerden biri bu köprü'nün açılışıdır. Açılışından 10 yıl sonra köprüden bir günde geçen ortalama araç sayısı 130.000 dolayına erişmiştir.

Kentin gelişmesinde ve ulaştırmasında yeni yönlendirmelerin ortaya çıktığı bu dönemin sonuçları günümüzde de yaşanmaktadır. 1972 yılında Boğaziçi geçen araç sayısı 16.000 iken 1975'de 51.200'ü köprü ile 3700'ü araba vapuru ile olmak üzere toplam 56.200'e yükselmiştir. Yolcudaki ise 1972'de günde 337 bin olan geçiş sayısı 1975'de 384.000 olmuştur. Ayrıca, bu geçişlerin toplu taşımadan otomobillere kayma biçiminde gelişmesi önemli sonuçlardandır.

Banliyö trenlerinin yolcu sayısı 1985 yılında günde ortalama 263.000 olmuştur. Tünel ise günde 21.500 yolcu taşımıştır.

1985 yılında İETT'nin otobüs sayısı 1564'e, taşıdığı günlük ortalama yolcu sayısı 1.500.000'e erişmiştir. Halk otobüsleri 55 hatta 960 otobüslü 768 bin yolcu taşımıştır. Özel araçların kullanımında önemli gelişmeler olmuştur. 1985 yılında 5.771.000 nüfusa karşılık 6.261.000'i araçlı olmak üzere 8.656.000 yolculuk yapılmıştır.

### 3. İSTANBUL'DA METRO GİRİŞİMLERİNİN GEÇMİŞİ

İstanbul ulaştırmasında raylı sistem gereksinimi yaşamsal önem taşımaktadır. Geçmişteki uygulama ve terimler bağlamında metro başlığı ile gündeme gelen gelişmeleri anımsamak yararlı ve anlamlıdır.

İstanbul Metrosunun ilk etüdü, 1908 yılında yapılmıştır. Bir rastlantı ile elde ettiğimiz bir belgede, ikinci etüdün 1912 yılında bir Fransız mühendisi tarafından yapıldığını göstermektedir. Bu etüd sonucunda düzenlenen metro hattı güzergahı, boykesiti, Haliç geçişi köprü boykesiti, istasyon plan ve boykesiti İTÜ Bilim ve Teknoloji Araştırma Merkezi arşivindedir. Bu etüde İstanbul

metrosu Karaköy-Şişli arasında bir hat önerisi ile sonuçlandırılmıştır. Daha sonra önerilen Karaköy-Şişli metro hattından önemli bir farkı yoktur. Ancak Kurtuluş'a doğru bir giriş yapıldığı, belirtilmeye değer bir husus olabilir.

Daha sonra İstanbul'un imarı amacıyla davet edilen Prost, Taksim-Beyazıt arasında bir metroyu öngörmüştür. Bu öneri de Karaköy-Taksim arası kot farkı yüzünden helezoni veya kramayerli bir sistem olarak düşünülmüştür. Haliç'in yine üstten geçilmesi tasarlanan bu öneride, tarihi Sandal Bedesteni Metro İstasyonu olarak görülmektedir. Haliç geçişi Yeni Camii gölgeler durumdadır. Prost'un bu etüdü, ön proje düzeyinden ileri gidememiştir.

Hollanda Teknik Danışmanlık Bürosu "Nedeko" ise, "İstanbul Şehrinin Merkezindeki Seyrüsefer Meselesi" Raporunu 1951 Ekim'inde Valiliğe vermiştir. Bu etüd, o günün koşullarına göre, Haliç'in iki yakasındaki tıkanıklıkları gidermek üzere, Prost planını esas alarak hazırlanmıştır. Taksim-Beyazıt arasında eğimlerin %4'ü aşmaması için, yer yer yüzeyde olmak üzere dönemeçler öngörülmüyordu. Sonradan geliştirilmek üzere Taksim-Şişli ve Beyazıt-Topkapı-Edirnekapi güzergahlarının önerildiği bu etüd de ileri bir aşamaya gidememiştir.

İETT tarafından davet edilen Paris Ulaştırma İdaresi Etüd Daire Başkanı Yük.Müh. Marc Langevin ve Yük.Müh. Louis Meizzonet, 1952 Eylül'ünde İstanbul ulaşımı ile ilgili bir etüd sunmuşlardır. İstanbul ulaşımını genel olarak inceleyen bu etüd içinde İstanbul Metrosu tavsiye niteliğinde yer almıştır.

İstanbul Metrosu'nun etüdüne ilişkin ciddi girişim, 1952 yılında "Société Générale de Traction et d'Exploitations" adlı Fransız Firması tarafından yapılan çalışma ile olmuştur. Bu firma 1952 Nisanında İstanbul Belediyesine ayrıntılı bir ön proje vermiştir. Mecidiyeköy-Taksim-Beyazıt arasında 12 istasyonlu bir metronun en önemli özelliği, lastik tekerlekli arabalar sayesinde güzergah eğimlerinin %4'ten %10'a çıkarılması önerisinde bulunmasıdır. Haliç geçişi için köprü yapımı ve kamulaştırmalar içinde olmak üzere, metro hattının maliyeti 160 milyon TL dolayında öngörülmüştür. Bu Fransız firması, 1954 yılında İstanbul'un kesin metro projesini 600.000 TL'si karşılığında yapmayı önermiştir. Bu arada bazı sondaj işlemleri yapılmış ve ihale dosyaları da hazırlanmıştır. Kesin projelerin tamamlanması sırasında, güzergahın Eminönü-Beyazıt arası değiştirilmiş, Sirkeci ve Çarşıkapı'da iki ek istasyon öngörülmüş ve güzergah Aksaray'a, oradan da Yenikapı'ya uzatılmıştır. Bayındırlık Bakanlığı inceleme komisyonunca bazı düzeltme ve koşullarla onaylanan bu proje de ne yazık ki gerçekleşme olanağı bulamamıştır.

1970 yılında Rus Technoexport Firmasınca İstanbul Metrosu ile ilgili bir rapor hazırlanmıştır. Bu raporda, Şişli-Beşiktaş-Beyoğlu-Eminönü-Fatih-Topkapı ve Zeytinburnu merkezlerini aşamalı olarak birbirine bağlamak üzere, Zincirlikuyu ile Topkapı arasında metro hattı ile Eminönü'nü Edirnekapi, Gaziosmanpaşa semtlerine bağlayacak ikinci bir metro hattı önerilmiştir. Ayrıntıya

inilmeksizin, genel olarak sorunun ele alındığı bu rapor ilk aşamasında kalmıştır.

Daha sonra Fransız Firması SOFRETU tarafından bir metro etüdü yapılmıştır. (1972)

1978 yılında ise Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün talebi ile, İngiliz Fox ve Türk Botek firmalarına yaptırılan etüdde 4. Levent ile Yenikapı arasında bir metro önerilmiştir.

Bu arada, unuttuğumuz ve çeşitli kuruluşların tozlu arşivlerinde bekleyen başka etüdlere de olabilir.

Son etüd ise Bayındırlık Bakanlığı tarafından Amerikan ve Türk firmalarının oluşturduğu bir ortak girişime yaptırılmıştır.

Bu etüdle kuzey-güney ve doğu-batı yönünde iki hattın öncelikle yapımının gerektiği sonucuna varılmıştır. Kuzey-güney hattı Yenikapı'dan başlayıp Aksaray-Şehzadebaşı-Unkapanı-Şişhane-Taksim-Osmanbey-Şişli-Levent-4. Levent güzergahını izlemektedir. Doğu-batı hattı ise, yine Yenikapı'dan başlayan, Cerrahpaşa-Şehremini üzerinden Topkapı'ya, hatta Merter ve İncirli'ye kadar uzanan bir hattır. Bu etüd uygulamaya geçme şansına sahip olmuştur.

#### 4. İSTANBUL'UN RAYLI SİSTEMLERİ

1874 yılında, Tünel ile Karaköy arasında açılan 574 metre uzunluğundaki tünel içinde, dünyanın ilk kentsel raylı sistemlerinden biri hizmete girmiştir. 1969-1970 yıllarında bakım ve onarım nedeniyle kapalı kalan Tünel, 1971'de yeniden işletmeye açılmıştır. Tünelde çalışan dizi, iki vagon dan oluşmakta ve günde ortalama 20.000 yolcu taşımaktadır.

İstanbul'un raylı sisteminden söz ederken, orta yaşlarını geçmiş olanlarımızın unutamadığı tramvayı anımsamamak mümkün değildir. İstanbul'a uzun yıllar hizmet verdikten sonra, tramvayın 1961 yılında Avrupa yakasından, daha sonra da 1966'da Asya yakasından kaldırılması, İstanbul'da toplu taşımacılığın geliştirilmesinde yanlıgıların bir simgesidir.

İstanbul metropoliten alanı içinde demiryolu ile yolcu taşımasının önemli uygulaması, kentin her iki yakasında Marmara Denizi sahilleri boyunca uzanan çift hatlı demiryollarıdır. Aynı zamanda ana hat niteliğinde hizmet sunan bu hatlardan, Avrupa yakasındaki Sirkeci-Halkalı kesimi 27.6 km'dir. Anadolu yakasındaki Haydarpaşa-Gebze kesimi ise, 44,2 km. uzunluğundadır. Bu banliyö hatlarının gelişiminde iki tarih önemlidir. Bunlardan birincisi, Sirkeci-Halkalı hattının elektrikleştirildiği 1956 yılı, diğeri ise Haydarpaşa-Gebze hattının elektrikleştirildiği 1969 yılıdır. Banliyö hat kesimlerinin elektrikleştirilmesi, bir yandan hızların artırılarak yolculuk sürelerinin kısaltılmasını sağlamış, örneğin Haydarpaşa-Pendik arası 60 dakikadan 38 dakikaya inmişti. Öte yandan hız artışının doğal sonucu olarak taşıma kapasitesi artmıştır. Bu banliyö hatlarında taşınan yolcu sayısı dalgalanmalar göstermekle birlikte günde

ortalama 250.000 dolayında bulunmaktadır. Ne var ki, son dönemlerde banliyö yolcusu ciddi bir düşüş eğilimi içindedir. Doruk saatlerde bir yönde 9.000 dolayında yolcu taşınmaktadır. Yalnız banliyö taşımacılığına hizmet veren hatlarda kapasitenin saatte bir yönde 50.000 yolcu düzeyine varabildiği düşünülürse, İstanbul'da banliyö taşımacılığının yetersizliği kendiliğinden ortaya çıkar. Bunun nedeni, sinyalizasyon, güç temini ve taşıt yetersizlikleridir. Özellikle Haydarpaşa-Gebze hattı ana hat trafiği nedeniyle, banliyö taşımacılığında gereken etkinliği gösterememektedir.

İstanbul'da banliyö taşımacılığı olanaklarının geliştirilmesi zorunludur. Bu konuda köklü çözümün, hat sayısının üçe, hatta dörde çıkarılması olarak düşünülmektedir. Bu amaçla bazı etüdlere yapılmışsa da, uygulamaya yansıyan herhangi bir gelişme sağlanamamıştır. Mevcut hatlar üzerinde banliyö taşımacılığı etkinleştirmek bakımından, anahat terminalinin Pendik veya ötesine alınması, üzerinde durulabilecek bir çözüm olabilir. Bugün, Boğaz tünel geçişi ile bütünleştirilen "Marmara yüzeysel metrosu" olarak etkinleştirilmesi planlanmış ve ihale aşamasına getirilmiştir.

İstanbul'un çağdaş nitelikteki kentsel raylı sistemi, Aksaray-Ferhatpaşa arasında 8,5 km. uzunluğunda olup hızlı tramvay adıyla işletilmektedir. Bu sistem, iki araçlı dizilerin 2,5 dakika aralıkla birbirlerini izleme olanağını sağlamaktadır. Bu hat kesimi, başlangıçta Aksaray ile Ataköy arasında planlanmış 24,5 km'lik bir hattın birinci aşamasını oluşturmaktaydı. Ancak, bu Aksaray-Ferhatpaşa kesimini izleyen aşamaların güzergahı sonra değiştirilmiştir. Bu hat başlangıcından sonuna özel yola sahip, yani karayolu ile hiçbir şekilde kesişimi olmayan (başka bir anlatımla %100 korunmuş) 3,8 km'si tünelde ve üç istasyonu (Aksaray, Emniyet, Ulubatlı) yeraltında bulunan hattı içermektedir. Bu nitelikleriyle, daha önemlisi tüm özelliklerinin bileşkesi niteliğindeki, saatte bir yönde 20 bin yolcu taşıyan kapasitesiyle, Aksaray-Ferhatpaşa hattı, kentsel raylı sistem yelpazesinin önemli bir ögesidir. Bazı raylı sistemlerin adlandırılması konusundaki, uzmanlar arasında bile varolan kavram kargaşası, sistem ile ilgili olarak da ortaya çıkmış, çeşitli zamanlarda hafif metro, hızlı tramvay ve metro adları kullanılmıştır. İlgili kişi ve kuruluşlarca önerilen ölçütlere göre bu sistemin hafif metro olarak adlandırılması uygun gözükmemektedir.

Böylece İstanbul'da gerçek nitelikte bir kentsel raylı sistem, kentin trafiği en yoğun, dolayısıyla ulaşım sorunu en ağır olan merkezi bölgelerin dışında başlatılmıştır. Bu kentsel ulaşımın yapısal özelliğinin doğal sonucu olan yüksek kapasiteli raylı sistemlerin, merkezden başlama ve çevreye doğru gelişme gibi, evrensel diyebileceğimiz eğilimine uygun düşmemektedir.

Geçen yıllarda yapılan Tünel-Taksim tramvayı, gereksiz yere kaldırılan tramvaylarla ilgili pişmanlığın, işlevsel olmaktan çok geçmişe duyulan özlemin simgesi niteliğindedir. "Nostalji Tramvayı" adı verilen 2 km uzunluğundaki bu tramvayda, 1000 mm açıklığındaki

hat üzerinde otuz yıl önceki taşıtlar işletilmektedir.

İstanbul ulaşımında raylı sistemlerin payı %6 dolayındadır. Oysa, hiçbir gelişmiş ülke kentinde raylı sistemlerin etkinliği bu denli zayıf değildir. Hatta, Latin Amerika kentlerinde bile raylı sistemin konumu çok daha iyi olup bazılarında %25'e varabilmektedir.

İstanbul'un işletilmekte olan raylı sistemlerinden biri, Aksaray-Ferhatpaşa hızlı tramvayının uzantısı niteliğindeki Otogar-Davutpaşa-Merter-Belpa-Bakırköy-Bahçelievle-Şirinevler-Yenibosna hattıdır.

Tramvay hatlarımızı sökme marifetimizden sonra yeniden cadde tramvayları yapım süreci başlatılmıştır. Bunlardan ilki Aksaray-Sirkeci tramvayıdır. 3,5 km uzunluğundaki bu hat üzerinde 9 istasyon bulunmaktadır. Bu tramvay kısmen karışık trafik içinde, kısmen yalnız otobüslerle birlikte, Çarşıkapı-Sultanahmet arasında da motorlu taşıtlardan arındırılmış yaya bölgesinde seyretmektedir. Bu tramvay hattında hızlı tramvayın taşıtları kullanılmaktadır. Gerçekte, bu tür tramvaya uygun olmamakla birlikte, ihtiyaç fazlası çok sayıda taşıtın elde bulunması nedeniyle, ekonomik açıdan bu tür bir çözüm gündeme gelmiş ve uygulamaya konulmuştur. Taşıtların yüksek platformlu olması, istasyonlarda yol düzeyinin üstünde peron oluşturma zorunluluğu doğurmuştur.

## 5. İSTANBUL ULAŞTIRMASININ BUGÜNKÜ DURUMU

### 5.1. Ulaştırma Açısından İstanbul

İstanbul ili alanı, 5512 km<sup>2</sup>'dir. 2000 genel nüfus sayımına göre nüfusu 10.070.000 olan İstanbul dünya ölçeğinde bile önem taşıyan metropol bir kenttir. Tablo 1'de 1950-2000 arasında İstanbul nüfusu ve nüfus artışı görülmektedir.

Tablo 1: İstanbul'da Nüfus ve Artış Oranı

Yıl	Nüfus	Artış Oranı (%)
1950	1.700.000	0
1955	1.800.000	5,9
1960	1.900.000	11,8
1965	2.000.000	17,7
1970	2.100.000	23,5
1975	2.200.000	29,4
1980	2.300.000	35,3
1985	2.400.000	41,2
1990	2.500.000	47,1
1995	2.600.000	53,0
2000	2.700.000	58,8

Türkiye yüzölçümünün %9,7'sini kaplamasına karşılık Türkiye toplam nüfusunun %15 dolayındaki bölümü İstanbul'da yaşamaktadır. Oysa ki, 1950'de İstanbul'un nüfusundaki payı ancak %5,6 idi. Ortalama yıllık nüfus

artış hızı %4,5 dolayındadır. Bugünkü nüfus yoğunluğu yaklaşık 1900 kişi/km<sup>2</sup>'dir.

1950'li yıllardan başlayarak süren göçler nedeniyle İstanbul'a her yıl 400-500 bin nüfus yani Eskişehir büyüklüğünde bir kent eklenmektedir. Ulaştırma başta olmak üzere İstanbul'da yaşanan bütün sorunların temelinde bu göç olgusu yatmaktadır. Bu nedenle gerçekte İstanbul için bir ulaştırma sorunu yerine bir İstanbul sorunundan söz etmek daha doğrudur. Bu sorun da İstanbul ölçeğinde bir yaklaşımla değil ülke düzeyinde bir yaklaşımla köklü çözüme kavuşturulabilir.

İstanbul'u dünyadaki diğer kentlerden ayıran ve ona olağanüstü güzellik kazandıran Boğaz, İstanbul'u fiziksel olarak iki kesime ayırmakta ve ulaştırma açısından ilginç bir boyut ortaya çıkarmaktadır. Boğazın geçilmesi için yapılan köprüler Boğazla ayrılan iki yakadaki nüfusun değişimine neden olmuştur. (Tablo 2)

Tablo 2 : İstanbul'da Asya ve Avrupa Yakaları Arasında Nüfus Dağılımı

Yıl	Avrupa Yakası	Asya Yakası
1950	1.700.000	1.700.000
1955	1.800.000	1.800.000
1960	1.900.000	1.900.000
1965	2.000.000	2.000.000
1970	2.100.000	2.100.000
1975	2.200.000	2.200.000
1980	2.300.000	2.300.000
1985	2.400.000	2.400.000
1990	2.500.000	2.500.000
1995	2.600.000	2.600.000
2000	2.700.000	2.700.000

İstihdam olanaklarına gelince; Avrupa-Asya yakaları arasında dağılım 1985 yılında %77,5 - %22,5, 1995 yılında ise %73,25 - %26,75 şeklindedir.

Her iki yakada nüfus-istihdam dengesinin bozulmasının, köprülerin körüklemiş oldukları Anadolu yakasında oturup diğer yakada çalışma durumundan kaynaklandığı göz önüne alınırsa Boğaz geçişi konusu daha doğru kavranabilir.

31,5 km. uzunluğundaki Boğaz ve Haliç nedeniyle İstanbul üç coğrafik bölgeye ayrılmıştır. Boğaz'ın 31,5 km uzunluğundaki kıyılarına ek olarak 7,3 km uzunluğundaki Haliç ve 75 km'lik Marmara kıyı şeridi, İstanbul için deniz taşımacılığı açısından, bugüne kadar yeterince değerlendirilmeyen, bir ulaştırma potansiyeli sağlamaktadır.

### 5.2. İstanbul Ulaştırmasına İlişkin Değerlendirmeler

İstanbul'un en önemli sorunu hiç kuşkusuz, insanların sokaklarda saatlerini, üretim güçlerini, kirlenen hava ve gürültü ile sağlıklarını, kazalarla canlarını ve varlıklarını yitirmelerine ve giderek mutsuzluklarına neden olan ulaştırma sorunudur. 1993 Ocak ayında İstanbul Valiliği'nce yaptırılan anket bu gerçeği bütün açıklığı ile ortaya koymaktadır. %29,5 oranıyla en önde gelen "trafik ve ulaşım" sorununu ancak %7,9 oranı ile su sorunu izlemektedir. Ulaşım ile ilgili "yolların yetersizliği" ve "hava kirliliği"de göz önünde bulundurulursa İstanbulluların gözünde ulaştırma sorununun ne denli önem taşıdığı açıklıkla anlaşılır.

Ulaştırma sorununun bu boyutlara varması ile ilgili olarak belirtilmesi gereken temel husus İstanbul'un ve ulaştırmasının bugüne kadar plansız gelişmiş olmasıdır.



çerçevesini belirlemeye yöneliktir. Diğer aşamalardaki çözüm önerileri bu planla uyum içinde olmalıdır.

Burada sözü edilen "Ulaştırma Ana Planı"dır. Güncelleştirilme çalışmaları tamamlanarak onaylanan bu planın özenle izlenmesi, gerektiğinde düzeltilmesi ve kararlılıkla uygulanması gerekmektedir. Ulaştırma Ana Planı ile amaçlanan, raylı sistem, denizyolu ve otobüslerden oluşan toplu taşıma sisteminin minibüs, servis araçları, dolmuş, taksi gibi diğer ulaşım araçlarını da içine alan bir bütünlük içinde geliştirilmesidir.

Ulaştırma Ana Planına göre Taksim- Yenikapı, 4. Levent-Ayazağa, Yenikapı-Topkapı, başta olmak üzere metro hatlarının, Otogar-Şişli, Otogar-İkitelli, Üsküdar-Ümraniye, Havaalanı-Yenibosna hatlarını içeren hafif metro hatlarının yapımı, banliyö hatlarının üç hatta çıkarılarak iyileştirilmesi ve bu banliyö hatları ile bütünleşecek biçimde Boğaz Demir Yolu Geçişinin gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Bu hatlarla birlikte, mevcut olan 97 km'lik raylı sistemlerin 300 km'ye yaklaşması söz konusudur.

4. Levent-Taksim metro kesimi işletmeye açılmıştır. Taksim-Yenikapı kesiminin yapımı sürmektedir. Hafif metro olarak Yenibosna-Havaalanı bağlantısı tamamlanmak üzeredir. Otogar-Mahmutbey hattı da ihale edilmiş bulunmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı da raylı sistemler ve otobüslerle bütünleşecek biçimde geliştirilecektir. Planlama çalışmalarının sonucu denizyolu açısından doyurucu gözükmemektedir. Bu konunun ayrı kapsamlı bir araştırma ile yeniden ele alınmasında yarar bulunmaktadır.

Otopark politikası için İstanbul'la ilgili olarak iki ilke ortaya konabilir.

- Yol olanaklarının yetersiz ve trafiğin çok sıkışık olduğu merkez bölgelerde park olanaklarının kısıtlanması ve "sürekli park" uygulamasına yer verilmesi,

- Merkezden çevreye yönelen ışınal yollar üzerinde özel otomobil sahiplerinin otomobillerini park ederek toplu taşıma araçları ile otoparklara ve oradan otomobilleri ile evlerine gidecekleri "park and ride" uygulamasının



gerçekleştirilmesi.

Yük taşımacılığı genel trafik sorunlarının bir parçasıdır. Ancak en az araştırılan konudur. Bu nedenle planlarda göz önüne alınmalıdır. Yük taşıtlarının kent giriş-çıkışları, kent geçişleri, kentiçi servisleri genel trafik yönetimi bağlamında düzenlenmelidir. Korsan taşımacılığın önlenmesi için gereken yapılmalıdır.

Kentiçi mal dağıtımının, trafik akımının fazla olduğu gündüz saatlerinden, gece geç ve erken saatlere alınmasına çalışılmalıdır.

Yukarıda belirtilen önlemlerle İstanbul toplumsal maliyeti en aza indirgenmiş bir ulaştırma sistemine kavuşacaktır.

Ulaştırmanın yeniden yapılanması ve yönetiminin etkinleştirilmesi konusundaki çalışmalar yeni yasal düzenlemeler de gerektirdiği için uzun dönem önlemleri kapsamına girmektedir.

Temel nitelikteki bu stratejik önlemler yanında, asıl önemli olan; bundan böyle İstanbul'un gelişigüzel gelişiminin önlenmesi ve plana bağlı gelişiminde ulaştırma gereklerinin göz önünde bulundurulması suretiyle yeni ulaşım sorunları yaratarak çözümü için çabalamak yerine bu sorunların ortaya çıkmamasına özen gösterilmesidir.

## 2. Orta Dönem Önerileri:

Ulaştırma Ana Planında hedef yılı 2010 yılındaki ulaştırma sistemi tanımlanmış bulunmaktadır. Bugünden 2010 yılına kadar olan dönemde sistemin gelişimi ayrıca planlanmalı ve yatırımlar başta olmak üzere gerekli önlemler zaman ve mekan boyutunda belirlenmiş olmalıdır.

## 3. Kısa Dönem Önerileri :

Uzun ve Orta dönem önerileri bağlamında kısa dönemde gerçekleştirilebilecek önlemlerdir. Bunlar, esas olarak mevcut olanakların en iyi biçimde kullanılması amacına yöneliktir.

Raylı sistemler gerçekleşinceye kadar, yoğun eksenlerde otobüs özel yolları gerçekleştirilmesi orta ve kısa dönem önlemleri içinde düşünülebilir.

Yol kaplamalarının onarımı ve bakımı, işaretleme, trafiğin denetimi, trafiğin yönetimi bağlamında çalışma saatlerinde yapılabilecek düzenlemeler kısa dönem çalışmaları olarak düşünülebilir. Bu konu, yerel yönetim açısından öncelikli çalışma konusunu oluşturmaktadır.

## KAYNAKLAR

1. TEKELİ, İ. , Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım, İstanbul, Sayı 2, 1992, S: 18-27
2. EVREN, G., Raylı Sistem Olmaksızın İstanbul Soluk Alamaz, İstanbul, Sayı 2, 1992, S: 32-37
3. ÖRNEK, A.Y ve diğerleri, İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında Tarihi-Kültürel Doku ile Ulaşım İlişkisi, Birinci Ulusal Sempozyumu, 6-7 Mayıs 1996, S:1-9