

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TAKSİM-4. LEVENT METRO HATTI KULLANIM ANALİZİ ve
DEĞERLENDİRMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Anıl Kaygusuz

Anabilim Dalı: Şehir ve Bölge Planlama
Programı: Şehir Planlama

MAYIS 2002

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ*FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TAKSİM-4.LEVENT METRO HATTI KULLANIM ANALİZİ ve
DEĞERLENDİRMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir Plancısı Anıl Kaygusuz

Enstitü No: 502981208

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 13 Mayıs 2002

Tezin Savunulduğu Tarih : 29 Mayıs 2002

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Hale Çıracı

Diğer Jüri Üyeleri: Doç.Dr. Tülay Kılınçaslan

Doç.Dr. Betül Şengezer(Y.T.Ü)

MAYIS 2002

ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince yardımlarını esirgemeyen sayın hocam Prof. Dr. Hale Çıracı'ya, tüm kurum ve kuruluşlara, ayrıca desteklerinden dolayı canım arkadaşlarıma ve aileme teşekkürü borç bilirim.

13.05.2002

Anıl Kaygusuz

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	ix
SUMMARY	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	1
1.2. Kapsam	2
1.3. Yöntem	2
2. RAYLI SİSTEMLERİN TANIMI ve METRO SİSTEMİ	4
2.1. Raylı Sistemlerin Genel Nitelikleri ve Gerekliliği	5
2.2. Raylı Sistem Türleri	6
2.2.1. Metro Sistemi	7
3. İSTANBUL METRO PROJESİNİN GELİŞİM SÜRECİ	9
3.1. Metro Projesinin Gelişimi	9
3.2. Metro Projesinin Amaçları	11
3.3. Metro İşletme Verileri	13
4. TAKSİM-4.LEVENT METRO GÜZERGAHININ ARAZİ KULLANIM ve ULAŞIM KARAKTERİSTİKLERİ	15
4.1. Arazi Kullanım Karakteristikleri	18
4.2. Ulaşım Karakteristikleri	23
4.3. Dönemler İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim	27
5. KULLANICI PROFİLİNİ BELİRLEMeye YÖNELİK ALAN ARAŞTIRMASI	35
5.1. Araştırmanın Amacı	35

5.2. Araştırmanın Yöntemi ve Tekniği	35
5.2.1. Örneklem Büyüklüğü	35
5.2.2. Verilerin Analizi	36
5.3. Araştırma Bulguları	37
5.3.1. Yolcuların Sosyo-demografik Yapısına İlişkin Bulgular	37
5.3.1.1. Cinsiyet	37
5.3.1.2. Yaş	37
5.3.1.3. Eğitim Seviyesi	38
5.3.1.4. Meslek	39
5.3.1.5. Konut	41
5.3.1.6. İşyeri/Okul	44
5.3.1.7. Otomobil Sahipliliği	44
5.3.2. Yolcuların Metroyu Kullanımına İlişkin Bulgular	47
5.3.2.1. Metroya Ulaşım Biçimi	47
5.3.2.2. Metrodan Sonra Aktarma Biçimi	47
5.3.2.3. İniş İstasyonları	48
5.3.2.4. Metroyu Kullanım Amacı	49
5.3.2.5. Metroyu Tercih Nedeni	50
5.3.2.6. Metroyu Kullanım Sıklığı	50
5.3.3. Veriler Arasındaki İlişkilerin Çapraz Değerlendirilmesi	51
6. DEĞERLENDİRME	71
7. SONUÇ	77
KAYNAKLAR	81
EKLER	84
ÖZGEÇMİŞ	114

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2.1. Raylı Sistem Türlerine Ait Özellikler	7
Tablo 3.1. Taksim-4.Levent Metrosu İşletme Verileri	14
Tablo 4.1. İstanbul Metropolitan Alanında Üst Düzey Hizmetlerin İlçelere Göre Dağılımı	20
Tablo 4.2. İstanbul’da Banka Genel Müdürlüklerinin Bölgelere Göre Dağılımı	23
Tablo 5.1. Anket Yapılan İstasyonlara Göre Yolcu Dağılımı	36
Tablo 5.2. Cinsiyete Göre Yolcu Dağılımı	37
Tablo 5.3. Yaş Grubuna Göre Yolcu Dağılımı	38
Tablo 5.4. Eğitim Seviyesine Göre Yolcu Dağılımı	38
Tablo 5.5. Meslek Gruplarına Göre Yolcu Dağılımı	41
Tablo 5.6. Konut Alanlarına Göre Yolcu Dağılımı	42
Tablo 5.7. İşyeri/Okul Alanlarına Göre Yolcu Dağılımı	45
Tablo 5.8. Otomobil Sahipliliğine Göre Yolcu Dağılımı	44
Tablo 5.9. Metroya Ulaşım Biçimlerine Göre Yolcu Dağılımı	47
Tablo 5.10. Metrodan Sonra Aktarma Biçimlerine Göre Yolcu Dağılımı	48
Tablo 5.11. İniş İstasyonlarına Göre Yolcu Dağılımı	48
Tablo 5.12. Metroyu Kullanım Amacına Göre Yolcu Dağılımı	49
Tablo 5.13. Metroyu Tercih Nedenine Göre Yolcu Dağılımı	50
Tablo 5.14. Metroyu Kullanım Sıklığına Göre Yolcu Dağılımı	51
Tablo 5.15. Eğitim Seviyesi-Meslek İlişkisi	52
Tablo 5.16. Eğitim Seviyesi-Yaş İlişkisi	52
Tablo 5.17. Eğitim Seviyesi-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi	53
Tablo 5.18. Eğitim Seviyesi-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi	54
Tablo 5.19. Metroyu Kullanım Sıklığı-Meslek İlişkisi	54
Tablo 5.20. Metroyu Kullanım Amacı-Meslek İlişkisi	56
Tablo 5.21. Otomobil Sahipliliği-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi	55
Tablo 5.22. Otomobil Sahipliliği-Metroya Ulaşım Biçimi İlişkisi	57
Tablo 5.23. Otomobil Sahipliliği-Metrodan Sonra Aktarma Biçimi İlişkisi	57
Tablo 5.24. Otomobil Sahipliliği-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi	58
Tablo 5.25. Otomobil Sahipliliği-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi	58
Tablo 5.26. Metroya Ulaşım-Metrodan Sonra Aktarma Biçimi İlişkisi	59
Tablo 5.27. Metroya Ulaşım Biçimi-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi	59
Tablo 5.28. Metrodan Sonra Aktarma Biçimi-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi	60
Tablo 5.29. Metrodan Sonra Aktarma Biçimi-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi	60
Tablo 5.30. Metrodan Sonra Aktarma Biçimi-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi	61
Tablo 5.31. Metroyu Kullanım Amacı-Tercih Nedeni İlişkisi	62

Tablo 5.32.	Metroya Ulaşım Biçimi-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi	63
Tablo 5.33.	Metroya Ulaşım Biçimi-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi	63
Tablo 5.34.	Yolculuk Başlangıç İstasyonu-İniş İstasyonu İlişkisi	64
Tablo 5.35.	Yolculuk Başlangıç İstasyonu-Kullanım Sıklığı İlişkisi	65
Tablo 5.36.	İniş İstasyonu-Kullanım Sıklığı İlişkisi	65
Tablo 5.37.	Yolculuk Başlangıç İstasyonu-Eğitim Seviyesi İlişkisi	66
Tablo 5.38.	İniş İstasyonu-Eğitim Seviyesi İlişkisi	66
Tablo 5.39.	Yolculuk Başlangıç İstasyonu-Meslek İlişkisi	67
Tablo 5.40.	İniş İstasyonu-Meslek İlişkisi	68
Tablo 5.41.	Yolculuk Başlangıç İstasyonu-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi	69
Tablo 5.42.	İniş İstasyonu-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi	69
Tablo A.1.	Gerçek Rakamlarla Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Yakın Bölge	84
Tablo A.2.	Gerçek Rakamlarla Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Uzak Bölge	87
Tablo A.3.	İstanbul İli Toptan Eşya Fiyat Endeksi Bazında (TEFE) Taksim-4.Levent Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Yakın Bölge	89
Tablo A.4.	İstanbul İli Toptan Eşya Fiyat Endeksi Bazında (TEFE) Taksim-4.Levent Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Uzak Bölge	92
Tablo A.5.	Doların Reel Satınalma Gücü Bazında Taksim-4.Levent Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Yakın Bölge	94
Tablo A.6.	Doların Reel Satınalma Gücü Bazında Taksim-4.Levent Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Uzak Bölge	97
Tablo A.7.	Geçmişteki 1TL.'nin Bugünkü Satınalma Gücü Bazında Taksim-4.Levent Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Yakın Bölge	99
Tablo A.8.	Geçmişteki 1TL.'nin Bugünkü Satınalma Gücü Bazında Taksim-4.Levent Metro Hattı m ² Birim Değerleri/Uzak Bölge	102

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 3.1.	İstanbul Geneli Raylı Sistem Planlaması 12
Şekil 4.1.	İstanbul Büyükşehir Sınırları İçinde Merkezi İş Alanı ve Alt Merkezler 16
Şekil 4.2.	İstanbul Metropolitan Alan Arazi Kullanımı 17
Şekil 4.3.	Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresi 1993 ve 1999 Yılları Arazi Kullanımı 21
Şekil 4.4.	İstanbul'da Sigorta Şirketleri Genel Merkezlerinin Dağılımı 22
Şekil 4.5.	İstanbul'da Finans Kurumlarının Dağılımı 22
Şekil 4.6.	Şehiriçi Otobüs Güzergahları ve Metro Bağlantısı 26
Şekil 4.7.	Mahallelere Göre Yıllar İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim (TEFE/yakın) 29
Şekil 4.8.	Mahallelere Göre Yıllar İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim (\$/yakın) 29
Şekil 4.9.	Mahallelere Göre Yıllar İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim (TL/yakın) 29
Şekil 4.10.	Mahallelere Göre Yıllar İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim (TEFE/uzak) 30
Şekil 4.11.	Mahallelere Göre Yıllar İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim (\$/uzak) 30
Şekil 4.12.	Mahallelere Göre Yıllar İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim (TL/uzak) 30
Şekil 4.13.	Dönemler İtibariyle Mahallelerin Arazi Değerlerinde Gözlenen Değişimler (TEFE) 31
Şekil 4.14.	Dönemler İtibariyle Mahallelerin Arazi Değerlerinde Gözlenen Değişimler (\$) 33
Şekil 4.15.	Dönemler İtibariyle Mahallelerin Arazi Değerlerinde Gözlenen Değişimler (TL) 34
Şekil 5.1.	Anket Yapılan İstasyonlara Göre Yolcu Dağılımı 36
Şekil 5.2.	Cinsiyete Göre Yolcu Dağılımı 37
Şekil 5.3.	Yaş Grubuna Göre Yolcu Dağılımı 38
Şekil 5.4.	Eğitim Seviyesine Göre Yolcu Dağılımı 39
Şekil 5.5.	Meslek Gruplarına Göre Yolcu Dağılımı 41
Şekil 5.6.	Konut Alanlarına Göre Yolcu Dağılımı 43
Şekil 5.7.	İşyeri/Okul Alanlarına Göre Yolcu Dağılımı 46
Şekil 5.8.	Otomobil Sahipliliğine Göre Yolcu Dağılımı 44
Şekil 5.9.	Metroya Ulaşım Biçimlerine Göre Yolcu Dağılımı 47
Şekil 5.10.	Metrodan Sonra Aktarma Biçimlerine Göre Yolcu Dağılımı 48
Şekil 5.11.	İniş İstasyonlarına Göre Yolcu Dağılımı 49
Şekil 5.12.	Metroyu Kullanım Amacına Göre Yolcu Dağılımı 49
Şekil 5.13.	Metroyu Tercih Nedenine Göre Yolcu Dağılımı 50
Şekil 5.14.	Metroyu Kullanım Sıklığına Göre Yolcu Dağılımı 51
Şekil C.1.	Yolcuların Yaş ve Cinsiyetlerinin İstasyonlara Göre Dağılımı 105

Şekil C.2.	Yolcuların Eğitim Seviyelerinin ve Otomobil Sahipliliğinin İstasyonlara Göre Dağılımı	106
Şekil C.3.	Yolcuların Oturdukları Semtlerin İstasyonlara Göre Dağılımı	107
Şekil C.4.	Yolcuların Çalıştıkları/Okudukları Semtlerin İstasyonlara Göre Dağılımı	108
Şekil C.5.	Yolcuların Meslek Gruplarının İstasyonlara Göre Dağılımı	109
Şekil C.6.	Yolcuların İniş Noktalarının İstasyonlara Göre Dağılımı	110
Şekil C.7.	Yolcuların Metroyu Kullanım Amacı ve Tercih Nedeninin İstasyonlara Göre Dağılımı	111
Şekil C.8.	Yolcuların Metroya ve Metrodan Sonra Gidecekleri Yere Ulaşım Biçimlerinin İstasyonlara Göre Dağılımı	112
Şekil C.9.	Yolcuların Metroyu Kullanım Sıklığının İstasyonlara Göre Dağılımı	113

ÖZET

Bir kentin biçimlenişi ile kentiçi ulaşım hizmetlerinin örgütlenmesi arasında iki yönlü bir etkileşim söz konusudur. Kentin belli yönlerine doğru gelişmesi, kentteki ulaşım talebini belirlemekte, aynı zamanda, çeşitli ulaşım eksenlerinin gelişmesiyle belirli bölgelere ulaşılabilirliğin sağlanması da o bölgelerin arazi kullanım yapılarını etkilemektedir.

Özellikle 1950’li yıllardan bu yana büyük ölçüde içgöçe sahne olarak nüfusu hızla artan İstanbul’da da fiziksel ve sosyal yapıda, gerek sözü edilen bu ikili ilişki, gerek ülkenin yaşadığı sosyal ve ekonomik değişimler neticesinde önemli farklılaşmalar meydana gelmiştir. Tüm bu farklılaşmalara bağlı değişen işlevsel ilişkiler ve oluşan yeni mekansal organizasyonlar, tarihi merkezin göreceli öneminin azalması ve alt merkezlerin gelişerek mekansal yapının tek merkezlikten çok merkezliliğe doğru bir değişim geçirmesi sonucunu doğurmuştur. Özellikle Taksim’den başlayarak Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Levent-Maslak ekseninde hissedilen bu genişleme/yayılma sonucu eksen, 1980’lerden başlayarak 1990’lar boyunca bankacılık ve finans, yönetim, muhasebe, araştırma, pazarlama ve satış hizmetleri gibi üretici hizmetler sektöründeki yerli ve yabancı firmaların, büyük holdinglerin genel merkezlerinin yer seçim tercihlerini kullandıkları bir aks olmaya başlamıştır.

Kentin merkezi iş alanında meydana gelen bu dönüşüm bölgenin ulaşım altyapısıyla desteklenmesini de zorunlu kılmıştır. Kentin karayolu altyapısının hızla artan ulaşım talebini karşılamakta yetersiz kalmasıyla, etkin, sağlıklı ve ekonomik bir ulaştırma sisteminin kurulmasında metro, kaçınılmaz bir çözüm olarak Taksim-4.Levent güzergahında, 16 Eylül 2000 tarihinde hizmete açılmıştır.

Bu çalışmanın amacı, Taksim-4.Levent metro hattı kullanım analizi ve değerlendirmesini yapmaktır. Bu doğrultuda, raylı sistemler ve bu sistemler içinde metronun yeri, İstanbul metrosunun gelişim süreci, metro güzergahının arazi kullanım ve ulaşım karakteristikleri, belirli zaman dilimleri içinde güzergah yakın çevresindeki arazi değerlerinin değişimi konularında yapılan araştırmalar ve toplu taşımacılıkta esas rol sahibi yolcuların profilini belirlemeye yönelik alan araştırması ve bunlara yönelik değerlendirmeler çalışmanın içeriğini oluşturmuştur.

SUMMARY

USAGE ANALYZE AND EVALUATION OF TAKSIM-4.LEVENT METRO LINE

There is a two-sided interactivity between the formation of a city and organization of its transportation services. The growth of the city in any definite direction determines the transportation demand in the city, and as the accessibility to definite regions occurs through improvement of various transportation axes, the structure of the land uses in those regions are effected at the same time.

As a result of either the two-sided interactivity mentioned above, or social and economical changes occurred in the country, considerable differentiations have taken place in the physical and social structure of Istanbul, especially since 1950's by the effect of intensive migration movement. Changing functional relationships and spatial distributions according to all these differentiations carried out a structural transformation in central Istanbul also, from a monocentric to a polycentric city.

By the result of this transformation perceived namely on Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Levent-Maslak axis starting from Taksim, axis have become the construction area of service units, which called "producing services", and local and international companies in producing service sector like banking, finance, management, accountancy, research, marketing and sale started to make land use decisions on this axis between 1980's and late 1990's.

The transformation that took place at the CBD of the city made it necessary for the region to be also supported by inner-city transportation infrastructure. As the main road infrastructure of the city became insufficient as a result of rapidly growth transportation demand, Taksim-4.Levent metro line was put in service at September 16th 2000, to provide an active, healthy and economic transportation system for the city.

The aim of this study is to analyze and evaluate the usage of Taksim-4.Levent metro line. The study has 7 main chapters and the aim, scope and method of the study is available in the first one.

There will be given some information about railway systems, which is important to comprehend the subject and the place of the subway in these systems with its historical progress will be taken up in the second chapter.

The third chapter was reserved for the development process of the Istanbul subway. For this purpose, development of metro project, the goals of the project and operating data were examined to enlighten the evaluation.

Taking transportation-land use relationship into consideration, the structure of the route, land use and transportation characteristics, the change in the land prices in time is the subject of the fourth chapter.

The fifth chapter was reserved for the method, results and comments of the user profile determining case study. The case study consists of 554 questionnaires with passengers. The questionnaires were done in two phases as in weekdays and weekend in random sampling. Weekday questionnaires were done in peak hours (7:30 am, 16:30-19:30 pm) at two end stations (4.Levent and Taksim) and at two middle stations (Gayrettepe and Osmanbey). Weekend questionnaires were done in any time of the day in all stations (4.Levent, Levent, Gayrettepe, Şişli, Osmanbey

and Taksim). It is thought that this work will enlighten the metro user profile, integration of metro with other transportation systems and future investments.

This work lasts with evaluation and result chapters.

The physical and social differentiation as a result of population explosion in Istanbul demonstrates itself as ball of problems, so especially transportation became the most important problem of Istanbul like every big city. The basest condition to constitute economically and socially productive transportation system in our cities that have growing transportation problems is to build contemporary public transport systems. This must be prior problem of waiting solutions for a city like Istanbul, which is the backbone of a developing country in which the people obligated to use public transport because of economical conditions.

For the reasons mentioned above, railway systems, either with high capacity, fast and systematic transportation or that provide positive qualities for the city and the country, have to take place it's considerable place among urban transportation. Metro is a considerable railway mass transport system in the foundation of an effective, healthy and economic transportation system.

Main road infrastructure of the city has become insufficient to face the growing transportation demand. For this reason, it is necessary to expand railway system network starting with axes at which the transportation demand is intense and to develop it in order to integrate other transportation systems. At this point it well help us to answer this question; "Is subway the final point in multi-headed and multi-kind inner-city mass transportation of Istanbul? Or, will it remain as a vehicle kind attached to the system?". The subway as an advanced solution with its technical features, capacity, speed and comfort can't perform as expected when it was not fed with other transportation systems.

When we talk about transportation system "the passengers" must also be the most important component of the equation. The practices in Istanbul until today have developed by only taking the activity of the vehicles in the city into consideration. However, city and transportation visions and demands on transportation system of the passengers have to take place in transportation policy making and planning processes. Therefore, not only the integration between central urban transportation devices, but also integration with system itself and it's users will take place. The solution to the problems associated with inner-city transportation entails more than simply integrating the various systems of transportation with one another. Rather, what needs to be done is to develop a system that is 'user-centered'.

BÖLÜM I

1. GİRİŞ

Özellikle 1950’li yıllardan bu yana İstanbul büyük ölçüde iç göçe sahne olmuş, bu da ulaşımı, nüfusu hızla artan İstanbul’un en önemli sorunlarından biri haline getirmiştir. İstanbul nüfusunda meydana gelen bu hızlı artış, yapısal birtakım değişikliklere de neden olmuş, kentin değişik bölgelerinde farklı gelişmeler görülmeye başlanmıştır. Yasadışı yerleşmeler olarak artan çevresel büyüme, kentin çevresindeki boş alanların işgal edilmesi, özel araç sahipliğindeki artış, Boğaz üzerine köprülerin inşası gibi gelişmeler, İstanbul kent merkezinin ekonomik, kültürel ve fiziksel yapısını da etkilemiştir. Büyüme paralelinde görülen mekansal farklılaşmalarla değişen işlevsel ilişkiler sonucu kentte yeni yoğunluk alanları oluşmuş, bu durum, şehir eski işlevlerinin yeni, nüfus potansiyeli yüksek alanlara doğru yerleşme tercihlerini de beraberinde getirmiştir. Gerek ulaşım ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, gerek modern ve geniş iş binalarına duyulan ihtiyaç neticesinde, geleneksel piyasaların uluslararası piyasalara dönüşümü, birtakım alt merkezlerin oluşumu ve kentin merkezi iş alanının anayollar etrafında ilerleyerek kentin kuzeyine doğru genişlemesiyle kendini göstermiştir.

İstanbul Merkezi İş Alanı’nın zaman içinde farklı işlevler için farklı mekan arayışıyla genişlemesi, bu alanların ulaşım altyapısıyla desteklenmesini de zorunlu kılmıştır. Bu yönde yapılan çalışmalardan biri, kurulması düşünülen raylı sistem ağının ilk ayağı olarak hizmete sokulan Taksim-4.Levent hattındaki metro olmuştur.

1.1. Amaç

Bu çalışmanın amacı, ulaşım-arazi kullanım ilişkisini esas alarak;

- metronun kullanımı konusunda hedeflerle, fiili durumu karşılaştırmak,

- metro güzergahındaki arazi değerlerinin nasıl bir değişim gösterdiğini inceleyerek, metronun bu duruma etkilerini tartışmak,
- metro hattı yakın çevresindeki arazi kullanım yapısının ulaşım taleplerini nasıl yönlendirdiğini incelemektir.

Bu doğrultuda Taksim-4.Levent metro hattı ve yakın çevresinin arazi kullanımı-metro ulaşımı bağıntısı irdelenerek, mevcut durumla beraber, yolcu profilini belirlemeye yönelik bir anket çalışmasının ışığında , metro kullanıcı profili analiz edilmiş ve fiziksel birtakım yeni oluşumlara yönelik işaretler aranmıştır.

1.2. Kapsam

Taksim-4.Levent metro hattının da geçtiği, Taksim'den başlayıp Şişli, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu, Levent ve Maslak'a uzanan eksen, İstanbul kentiçi ulaşımında kilit noktalardan biridir. E-5 karayolu ile havaalanına, Boğaz geçişleri ile Anadolu yakasına, Barbaros Bulvarı ile deniz ulaşımına, Büyükdere Caddesi ile iş merkezlerine ulaşımın düğüm noktası olan eksen, İstanbul ekonomisinin neredeyse belkemiğini oluşturmaktadır. Metro gibi ulaşım altyapısına yönelik büyük bir yatırımın burada gerçekleştirilmesi de eksenin önemine işaret etmektedir. Sözü edilen önem gözönüne alındığında, çalışmanın kapsamını hattın mevcut durumunun analiziyle beraber, metronun kullanımı konusunda hedeflerle fiili durumu karşılaştırma amacıyla Taksim, Osmanbey, Şişli, Gayrettepe, Levent ve 4.Levent istasyonlarında yapılan kullanıcı profilini belirlemeye yönelik anket çalışması oluşturmuştur.

1.3. Yöntem

Çalışma kapsamında izlenen yöntem, literatür araştırmasının yanısıra, metro kullanıcı profilini belirlemeye yönelik 554 yolcuyla yapılan anket çalışmasını içeren alan araştırmasından oluşmaktadır. Araştırma kantitatif araştırma yöntemiyle ve bu yöntemin en güvenilir tekniklerinden olan yüzyüze anket tekniği ile gerçekleştirilmiştir.

Anket rastlantısal yöntemle, haftaiçi ve haftasonu olmak üzere iki aşamada, metro istasyonlarında yapılmıştır. Seçenekli ve açık uçlu sorulardan oluşan anket sorularına verilen yanıtlardan elde edilen veriler toplanmış, toplanan tüm veriler bilgisayara

girilerek değişkenler arasındaki ilişkileri saptayacak değerlendirmeler Excel programı ile yapılmıştır. Çalışmada elde edilen sonuçlar tablo ve grafiklerle ifade edilmiş, sıklık dağılımlarının yanısıra, çapraz tablolar yardımıyla ortaya konan değişkenler arasındaki ilişkiler incelenmiştir.

BÖLÜM II

2. RAYLI SİSTEMLERİN TANIMI ve METRO SİSTEMİ

Günümüzde hızla artan nüfus ve araç sahipliliği, plansız büyüme ve ulaşım altyapısı yetersizliklerine dayalı ulaşım sorunu büyük kentlerin en önemli sorunlarından biri haline gelmiştir. Bugün pek çok kentte, kentlinin çözülmesini istediği birinci sorun ulaşım ve trafiktir.

Özellikle, ekonomik yetersizliklerinden dolayı başka seçenekleri olmadığı için toplu taşıma sistemine bağımlı kitlelerin yoğun bulunduğu gelişmekte olan ülkelerin kentleri için sorunun, toplu taşıma olanaklarının yetersizliği olarak özetlenmesi genelde yanlış olmaz (**Evren, 1992**). Gelişmekte olan ülkelerin kentsel ulaşımındaki en belirgin olgu, toplu taşıma sunusunun yetersizliğinden kaynaklanan ve ülkemizde ‘dolmuş’ biçiminde ortaya çıkan küçük kapasiteli ara toplu taşıma araçlarının ve özel araç kullanımının yaygınlığıdır. Bu durumda kent yollarında kargaşa ve trafik tıkanıklıkları artmakta, kara toplu taşıma araçlarının etkin işletilmesi engellenmekte, enerji ve zaman yönünden kayıplar artmaktadır (**Evren, 1996**).

Kentsel ulaşım sorununun en belirgin olarak hissedildiği zaman ise işyeri ile konut arasındaki yolculuk talebinin oluşturduğu doruk saatlerdir. Büyük hacimli bu yolculuk talebini karşılamak üzere daha büyük kapasiteli toplu taşıma araçlarına gereksinim duyulmaktadır.

Yukarıda değinilen sebeplerden dolayı, gerek yüksek kapasiteli, hızlı ve düzenli bir ulaşım, gerekse de kent ve ülke açısından olumlu nitelikler sağlaması yönüyle raylı sistemler, kentsel ulaşımın vazgeçilmezleri arasındadır. Ulaşım sorunları hızla büyüyen kentlerimizde, ekonomik ve sosyal anlamda verimli bir ulaştırma sistemi oluşturmanın en temel koşulu, diğer taşıma sistemleri ile entegre olmuş bir raylı sistem ağının oluşturulmasıdır.

2.1. Raylı Sistemlerin Genel Nitelikleri ve Gerekliliği

Raylı sistemler en genel tanımıyla, tek veya birleşik araçlarla sabit bir yola bağımlı olarak hareket eden, yük ve yolcu taşıyan sistemlerdir. Zeminde, zemin altında ya da zemin üstünde giden raylı sistemler bu tanım içinde yer almaktadırlar **(Paker, 1992)**.

Raylı sistemden yoksun bir kentsel ulaşım sisteminde, ulaştırma hizmeti esas olarak karayolu sistemleriyle karşılanacağından, istemdeki artış ve buna bağlı trafik tıkanıklıkları nedeniyle;

- i. Enerji, yedek parça, v.b. kayıplar giderek artmaktadır.
- ii. Trafik tıkanması sonucunda duraklamalar ve trafik akışının yavaşlamasıyla, ulaşım süresi uzamalarının doğuracağı kayıplar önemli düzeylere varmaktadır.
- iii. Ulaşım sürelerindeki uzamalar, yolcuların ulaşım nedeniyle kaybettikleri zaman olarak gözönüne alındığında, üretim güçlerinin olumsuz yönde etkilenmesi kaçınılmaz olmaktadır.
- iv. Trafik kazaları artmakta, bu kazaların maddi kayıpları ve büyük acıları hergün yaşanmaktadır.
- v. Hava kirliliği motorlu taşıtların artışıyla orantılı olarak insan sağlığını ve yaşamını tehlikeye sokan boyutlara varmaktadır.

Kısacası, genel olarak ulaştırma sistemini ve gerektiğinde raylı sistemleri geliştirmemenin karşılığı olan sosyal maliyet küçümsenmeyecek boyutlardadır **(Evren, 1996)**. Çevre kirliliği yaratmayan, enerji tüketimi açısından ekonomik, hızlı, konforlu ve güvenli bir ulaşım sistemi olarak giderek önem kazanan raylı sistemler, kara toplu taşıma araçlarının yanında alternatif bir ulaşım türü olarak daha olumlu bir imaja sahip olduklarından ve sabit bir koridorda yüksek kapasitede ulaşım hizmeti sunmanın kent üzerindeki kalıcı etkileri açısından, ulaşım plancıları tarafından özel araba ile rekabette otobüsten daha etkili bir alternatif olarak görülmektedir.

Raylı sistemlerin kentsel ulaşımında üstlendikleri rol ise;

- Toplu taşıma hizmetini iyileştirmek ve kent trafiğini azaltmak,
- Kentsel gelişmeyi kontrol etmek,
- Kent merkezini güçlendirmek ve canlandırmaktır **(Babalık, 1998)**.

2.2. Raylı Sistem Türleri

Kentiçi raylı sistem türleri;

- Tramvay,
- Hafif raylı sistemler (LRT),
- Metro

olup, bunları birbirinden ayıran taşıt niteliği, hız korunmuşluk oranı (diğer karayolu trafiğinden ayrılmış özel bir yola sahip olma), en büyük sıklık (bir dizinin öndekini izleyebilmesi için gerekli en az süreye bağlı olarak bir saatte bir yönde geçirilebilecek dizi sayısı) ve kapasite gibi karakteristikler sözkonusudur.

Ancak bunlar arasında belirleyici olan kapasitedir. Bir saatte, bir yönde taşınabilecek yolcu sayısı olarak tanımlanan kapasite, bir taşıtın taşıyabileceği oturan ve ayakta taşınabilecek yolcu sayısı toplamının, taşıt hızının, hızlanma ve frenleme ivmelerinin, hattın diğer karayolu trafiğinden korunma oranını, ticari hızın, bir dizideki taşıt sayısının ve dizi/saat olarak sıklığın fonksiyonudur. Görüldüğü gibi kapasite kavramı kentsel raylı ulaşım türlerini birbirinden ayıran faktörlerin sentezi niteliğindedir. Bu nedenle kentsel raylı ulaşım türlerinin sınıflandırılması için kapasite en tutarlı ölçüttür. Buna göre yapılacak bir sınıflandırmada; bir yönde, bir saatte;

- 10.000-15.000 yolcu taşıyan raylı ulaşım türü *tramvay*,
- 15.000-30.000 yolcu taşıyan raylı ulaşım türü *hafif raylı sistem* (LRT),
- 30.000-70.000 yolcu taşıyan raylı ulaşım türü *metro*,

olarak adlandırılabilir (**Evren, 1996**).

Yol ve hat özelliklerine göre yapılacak bir sınıflandırmada ise raylı sistemler başlıca 3 gruba ayrılabilir:

A Grubu: Tümüyle kontrollü, güzergahı tümüyle ayrılmış, hemzemin geçitleri olmayan ve ‘özel’ ya da ‘ayrılmış’ diye adlandırılan yolu kullanan raylı sistem, *metro* sistemidir.

B Grubu: Kısmen kontrollü ve ‘yarı ayrılmış’ olarak nitelendirilip, diğer trafikten kısmen ayrılan, bazı kesimlerde değişik ulaşım türlerinin ortak kullanımını

ve eş düzey kavşakları içeren yolu kullanan raylı sistem, *hafif metro* sistemidir.

C Grubu: Karışık trafik yüzey yollarını içeren gruptur. Bu grup yolu kullanan raylı sistem, *tramvay* sistemidir (**Kutlu ve diğ., 1988**).

Raylı sistem türlerine ait çeşitli özellikleri ve farkları gösteren çizelge aşağıdaki gibidir.

Tablo 2.1. Raylı Sistem Türlerine Ait Özellikler

	TRAMVAY	HAFİF RAYLI	METRO
yol kontrolü	görsel	görsel/sinyal	sinyal
ücret toplama	araçta	araçta/durakta	durakta
platform	alçak	alçak/yüksek	yüksek
min. araç sayısı	1	1(4 dingilli)	1-3
araç uzunluğu (m)	14-20	20-33	15-23
max. hız (km/saat)	60-70	60-125	90-130
işletme hızı (km/saat)	10 15	20-45	25-60
kapasite (kişi/saat)	10.000-15.000	15.000-30.000	30.000-70.000
durak aralığı (m)	300-500	600-1000	500-200

Kaynak: Pektaş, 1997

Bu çalışmada, çalışmanın içeriği gereği, raylı sistemlerin genel özelliklerine yukarıda değinildiğinden, sadece metro sistemi ayrıca ele alınacaktır.

2.2.1. Metro Sistemi

Büyük kentlerin ulaşım sorununda en etkili çözüm yolu olan metro, günümüz toplu taşımacılık sistemlerinin yaygın bir türü olarak tüm dünyada giderek artan oranda kullanılmaktadır.

Genellikle, ileri derecede otomasyona bağlı olarak işletilmesi metro sistemlerinin belirgin özelliklerindendir. Metro, sadece kendine özgü bir yolda işletildiğinden yüksek hız sağlanmakta, güvenilirlik ve kapasite artmaktadır. Metro, 15 ile 23 metre uzunluğunda, 100 ile 250 yolcu kapasitesindeki vagonlardan oluşmaktadır. En az 2, en fazla 10 vagon bağlanarak ve saatte 120-130 kilometrelik hıza erişerek işletilmektedir (**Kılınçaslan ve Kılınçaslan, 1992**). Metro sisteminin taşıma kapasitesi, aracın uzunluğuna ve servis sıklığına bağlı olarak her yön için saatte 30.000-70.000 yolcu arasında değişmektedir (**Büyük Larousse, 1986**).

Dünyada ilk büyük metro sistemleri 19. Yüzyılın sonunda ve 20. Yüzyılın başlarında Londra, Paris, NewYork ve Moskova'da kurulmuştur. İlk 'yeraltı demiryolu' projesi 1835'de İngiltere'de yapılmış, ancak, Londra'nın kenar semtlerindeki iki demiryolu istasyonunu kentin merkezine bağlamayı amaçlayan bu proje, 'düşsel' bulunduğundan uygulanmamıştır. 1860'da yine Londra'da dünyanın ilk yeraltı demiryolunun yapımına başlanmış, 6 km. uzunluğundaki bu metro hattı 1863'de işletmeye açılmıştır **(Yalçın, 1994)**.

Metro, İngiltere'den sonra ABD'de hizmete girmiş, 1868'de NewYork, 1892'de Chicago metrosu çalışmaya başlamıştır. NewYork metrosu her yıl 1 milyardan fazla yolcu taşıyan ve hemen hepsi 24 saat hizmet veren 23 hattıyla dünyanın en yoğun metrosudur.

Avrupa'daki ilk metro 1896'da Macaristan'ın başkenti Budapeşte'de açılmış, bunu 1900'de Paris metrosu izlemiştir. 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde, Amerika ve Avrupa'nın birçok büyük kentinde yeni elektrikli metrolar hizmete girmiştir. Boston(1901), Berlin(1902), Philadelphia(1907), Hamburg(1912), Buenos Aires(1913), Madrid(1919) ve Barcelona(1924) bunlar arasındadır **(Büyük Larousse, 1986)**.

Bugün yeryüzünde nüfusu 1 milyonu aşan kentler arasında metrosu bulunmayan hemen hemen kalmamış gibidir.

BÖLÜM III

3. İSTANBUL METRO PROJESİNİN GELİŞİM SÜRECİ

3.1. Metro Projesinin Gelişimi

1860'lı yıllarda Galata bölgesinde, ticari faaliyetlerin giderek artması nedeniyle, Karaköy'den Pera'ya çıkış amacıyla bir 'iner-çıkır' asansör yapma fikri doğmuştur. Bu amaçla, 30 Haziran 1871 tarihinde başlayan tünel ve kazı çalışmaları neticesinde, dünyanın Londra ve NewYork'dan sonra en eski üçüncü yer altı metrosu olan ve Galata-Beyoğlu arasında halen hizmet veren Karaköy tüneli 17 Ocak 1875'de işletmeye açılmıştır (**Kayserilioğlu, 1999**).

Ancak bundan sonra geçen bir yüzyıldan fazla sürede herhangi bir uygulama yapılmamış, sadece aşağıda sıralanan etüd ve proje çalışmaları ile yetinilmiştir:

- 1908 yılında Mecidiyeköy-Yenikapı arasında çalışacak bir proje geliştirilmiş, ancak sonuçlandırılmamıştır.
- 1953 yılında bir Fransız firması, Mecidiyeköy-Yenikapı güzergahını yeniden projelendirmiş, fizibilite etüdlerini hazırlamış, ancak 89 milyon TL'lik yatırım için kaynak bulunamadığından uygulamaya geçilememiştir.
- 1960 yılında İtalyan, 1964 yılında Sovyet, 1965 yılında Amerikan firma ve kuruluşları aynı proje ile ilgilenmişler, ancak yine çalışmalar sonuçlandırılmamıştır.
- 1968 yılında Sovyetler yeni bir proje hazırlamıştır. İki hattan oluşan bu projede 1.hat Zincirlikuyu-Mecidiyeköy-Şişli-Taksim-Galatasaray-Karaköy-Eminönü-Yenikapı-Topkapı güzergahını, 2.hat ise Beyazıt-Saraçhane-Edirnekapı-Topçular güzergahını izlemekteydi. Ancak bu çalışmadan da bir sonuç elde edilememiştir.

- 1972 yılında İETT adına bir grup firma 4.Levent-Karaköy arasında çalışacak bir metro projesi geliştirmiş fakat uygulamaya geçilememiştir.
- Hükümet İstanbul metrosu yapımını üstlenmiş ve 31.05.1973 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile bu görev İmar Koordinasyon Kurulu'na devredilmiştir. Bu kapsam içinde o tarihe kadar gerçekleştirilmiş proje ve fizibiliteleri değerlendirmek üzere müşavir firmalar görevlendirilmiş ise de somut bir sonuç alınamamıştır **(Yalçın, 1994)**.

Sonuçta, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan Kentsel Ulaşım Fizibilite Etüdü ile hazırlık çalışması başlatılmış, bu çalışmalar IRTC(İstanbul Rail Tunnel Consultants) isimli bir konsorsiyum tarafından yürütülmüştür. Adı geçen konsorsiyum tarafından yapılan çalışmalar ışığında İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 03.07.1992 tarihinde Taksim-4.Levent hattını 2 kısım halinde ihale etmiş, bu hat 16.09.2000 tarihinde hizmete girmiştir **(Kalafat, 2001)**.

Taksim-4.Levent metro hattının ihalesinden, hizmete girişine kadar geçirdiği aşamalar kısaca şöyle özetlenebilir:

3 Temmuz 1992	ihale edildi
19 Ağustos 1992	temel atıldı
12 Haziran 1994	Taksim-Şişli tünelleri birleştirildi
8 Temmuz 1994	Şişli-4.Levent tünelleri birleştirildi
30 Nisan 1995	Taksim-Şişli ve 4.Levent tünelleri birleştirildi
3 Mayıs 1995	Halaskargazi caddesi trafiğe açıldı
1 Temmuz 1996	Tünel kazı işlemleri tamamlandı
20 Mart 1998	Rayaltı betonlarının dökümleri tamamlandı
11 Ocak 1999	Araçlar tünele indirildi
25 Mart 1999	İlk deneme seferleri başlatıldı
16 Eylül 2000	Taksim-4.Levent metro hattı hizmete açıldı. (İBB, 2002)

3.2. Metro Projesinin Amaçları

İstanbul Metrosu, 4.Levent, Şişli, Taksim, Şişhane hattını Haliçten köprü ile geçerek, Unkapanı üzerinden Tarihi Yarımada'ya bağlanan ve Topkapı'ya kadar uzanan 16.3 kilometre uzunluğunda, 13 adet istasyonu olan bir güzergah üzerinde tasarlanmıştır. Ancak idari ve mali hususlar gözönünde bulundurularak, Topkapı-4.Levent projesinin tümüne birden başlanılmamasına karar verilmiş ve ilk aşama alternatifinin seçimi için bir fizibilite çalışması yaptırılmıştır. Topkapı-Yenikapı, Topkapı-Unkapanı, Topkapı-Taksim, Yenikapı-Unkapanı, Taksim-Levent, Taksim-4.Levent güzergah alternatiflerinin irdelendiği bu çalışmada;

- özel mülkler, istimlak, mevcut yapıların etkilenmesi,
- yüzey trafiğinin etkilenmesi,
- inşaat güçlüğü,
- inşaat maliyeti,
- hizmete uygunlukta öncelik,
- diğer projelerle ilinti

gibi hususlar dikkate alınarak öncelikle Taksim-4.Levent bölümünün yapımında karar kılınmıştır. İstanbul geneli raylı sistem planlamasında, hattın mevcut ve gerçekleştirilmesi düşünülen diğer projelerle bağlantısını gösteren harita Şekil 3.1'de verilmiştir.

Kentin mekansal ve sosyal gelişiminin ışığında, metro projesi İstanbul kentiçi ulaşımında aşağıdaki amaçlara erişmek üzere projelendirilmiştir:

- ulaşım güvenliğini, konforunu ve emniyetini arttırmak,
- yolculuk süresini azaltmak, ulaşılabilirliği ve hareketliliği arttırmak,
- ulaşımın çevreye kötü etkilerini en aza indirmek, daha iyi yaşanabilir bir çevre yaratmak,
- tarihi ve doğal çevreyi korumak, sürekliliklerini sağlamak,
- en az kentsel yayılma ile düzenli büyümeyi teşvik etmek,
- etkin, ekonomik, yarar/maliyet ilişkisi yüksek bir ulaşım sistemi sağlamak,
- kentiçi raylı ulaşım sistemleriyle entegrasyonu sağlamak (Yalçın, 1994).

Şekil 3.1 İstanbul geneli raylı sistem planlaması

3.3. Metro İşletme Verileri

Yapımına 1992 yılında başlanan ve 16 Eylül 2000 tarihinde hizmete giren Taksim-4.Levent metrosu 6 istasyondan oluşmaktadır.

İlk istasyon olan Taksim, toplam boyu 235m. olan bir uç istasyondur. Cadde seviyesinden 35m. aşağıda bulunan istasyonun, Taksim meydanı(2) ve Gezi Parkı olmak üzere toplam 3 girişi vardır.

Osmanbey istasyonu 6 girişi olan, 231m. uzunluğunda ve cadde seviyesinden 23m. derinlikte bir ara istasyondur.

Şişli istasyonu 6 girişi olan, 235m. uzunluğunda ve cadde seviyesinden 28m. derinlikte bir ara istasyondur.

Gayrettepe istasyonu, Gayrettepe-Zincirlikuyu arasında, Büyükdere caddesi altındadır. İçinde alışveriş merkezi de bulunan bu istasyonun 2 adet yaya, 2 adet otopark girişi mevcuttur. Ayrıca cadde seviyesinde 2 adet acil çıkış bulunmaktadır. 238m. uzunluğunda olan bu istasyon cadde seviyesinden 27m. derinlikte bir ara istasyondur.

Levent istasyonu 4 girişi olan, 240m. uzunluğunda ve cadde seviyesinden 27m. derinlikte bir ara istasyondur.

4.Levent istasyonu Büyükdere caddesi altında, 4 adet girişi olan 235m. uzunluğunda ve cadde seviyesinden 20m. derinlikte olan bir uç istasyondur (**İBB, 2000**).

Taksim-4.Levent metrosuna ait sayısal veriler aşağıdaki gibidir:

Tablo 3.1. Taksim-4.Levent metrosu işletme verileri

Hat uzunluğu	8.439 m. (çift tünel)
İstasyon sayısı	6
Araç sayısı	32
Sefer sayısı	450 sefer/gün
Sefer sıklığı	3,4,5 ve 7.5 dakika aralıklarla
Sefer uzunluğu	12 dakika
Sefer saatleri	06:15-23:30 (Cuma,C.tesi 06:15-00:30)
Taşıma kapasitesi(max)	70.000 yolcu/saat (tek yön)
4'lü trenin yolcu kapasitesi	1172 (oturan228, ayakta 944)
Maksimum hız	80 km/saat
Yatırım tutarı	631 milyon USD

Kaynak: İBB Basın Danışmanlığı, 2000

BÖLÜM IV

4.TAKSİM-4.LEVENT METRO GÜZERGAHININ ARAZİ KULLANIM ve ULAŞIM KARAKTERİSTİKLERİ

İstanbul, kıtalar arasındaki stratejik konumu nedeniyle tarih boyunca uluslararası seviyedeki değişikliklerden etkilenmiş ve merkezi zaman zaman transformasyona uğramıştır (Dökmeci ve Berköz, 1994a).

İstanbul'da merkezin birbirine eklenmiş ve herbiri köklü bir toplumsal dönüşüme ya da tarihi döneme tekabül eden parçaları vardır;

- Tarihi/geleneksel merkezler (Kapalıçarşı-Sirkeci-Eminönü-Galata)
- Meşrutiyet dönemi merkezler (Karaköy-Beyoğlu)
- Cumhuriyet dönemi merkezler (Fatih-Aksaray ile Taksim-Nişantaşı-Şişli)
- 1980 sonrası uluslararası bağlantılı merkezler (Levent-Maslak ve diğerleri) **(Bademli, 2000).**

İstanbul için yapılan araştırmalar metropoliten alanda tarihi merkezin göreceli öneminin azaldığını ve alt merkezlerin gelişerek mekansal yapının tek merkezlilikten çok merkezliliğe doğru bir değişim geçirdiğini göstermektedir **(Çıracı, 1995)** (Şekil 4.1). İstanbul metropoliten alanında buna bağlı olarak görülen farklılaşmalarla değişen işlevsel ilişkiler, kullanıcı farklılaşması yanısıra, kullanım farklılaşmasını da beraberinde getirmiştir

İstanbul metropolü içinde yeni yoğunluk alanlarının oluşması, yeni işbölümü, yeni organizasyonlara bağlı işlevsel ilişkilerde görülen farklılaşmalar, şehir eski işlevlerinin, yeni, nüfus potansiyeli yüksek alanlara doğru yerleşme tercihleri bu gelişmeler paralelinde görülmektedir **(Ergun, 1995)**. Bu durum kentin arazi kullanım

ISTANBUL Metropolitan Area

URBAN POPULATION C.A. 18 MILLIONS
ECONOMIC CORE
PRIMARY CENTER OF INDUSTRY
PRIMARY CENTER OF TRADE
CENTER OF CULTURE AND EDUCATION
CENTER OF INTERNATIONAL CONNECTIONS
NODAL POINT OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION
A CITY BRIDGING TWO CONTINENTS
THE RICH HERITAGE OF TWO EMPIRES

THE SHARE OF THE ISTANBUL METROPOLITAN AREA STATISTICS IN NATIONAL TOTALS:

TOTAL AREA	0.7 %
POPULATION	13 %
NATIONAL INCOME	20 %
INDUSTRIAL LABOR FORCE (EMPLOYMENT)	20 %
INDUSTRIAL PLANTS	38 %
COMMERCIAL ENTERPRISES	55 %
WHOLESALE TRADE	45 %
HOTELS	13 %
RESTAURANTS	18 %
REAL ESTATE AND FINANCIAL INSTITUTIONS	75 %
STUDENTS OF HIGHER EDUCATION	50 %

DISTRIBUTION OF THE LABOR FORCE WITH RESPECT TO ECONOMIC ACTIVITIES:

AGRICULTURE	5 %
INDUSTRY	42 %
SERVICES	50 %
UNDEFINED	3 %

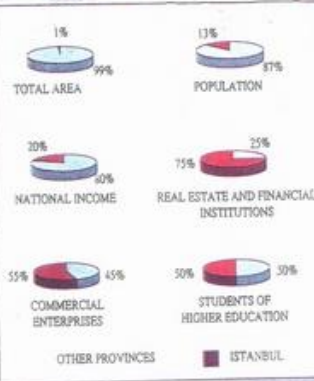
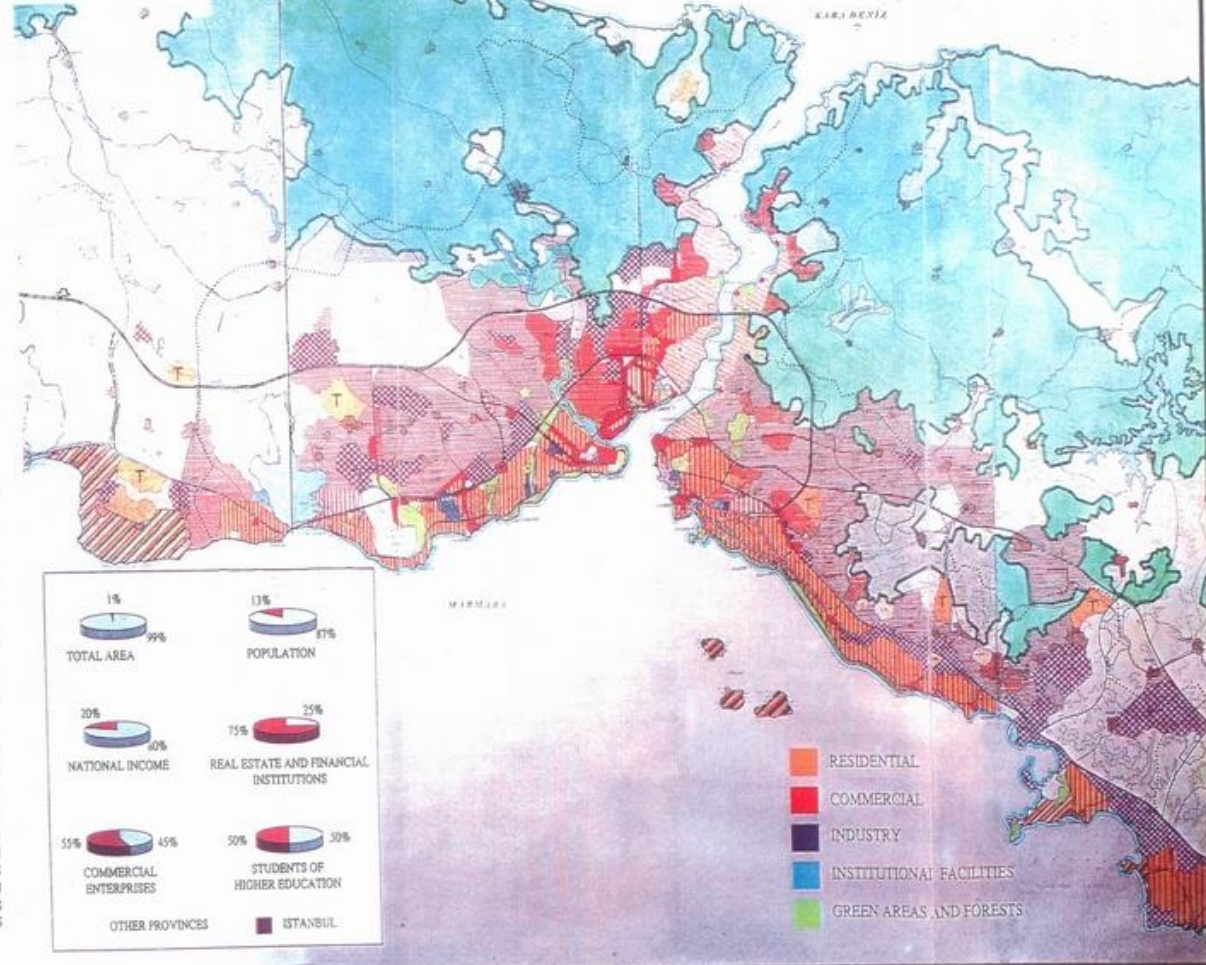
TOTAL AREA OF MASS HOUSING	3300 Ha
TOTAL SOCIAL HOUSING AREA	1825 Ha
TOTAL AREA OF OTHER AUTHORIZED HOUSING	14000 Ha
TOTAL AREA OF REHABILITATED HOUSING	5800 Ha
TOTAL AREA OF UNAUTHORIZED HOUSING	28000 Ha

HIGH RATE OF POPULATION INCREASE

RATE OF POPULATION INCREASE IN ISTANBUL	4.5 %
RATE OF NATIONAL POPULATION INCREASE	2.1 %

ENVIRONMENTAL PROBLEMS:

- FOREST AREAS THREATENED BY UNAUTHORIZED BUILDING TENDENCY
- WATER RESERVOIRS THREATENED BY UNAUTHORIZED BUILDING TENDENCY
- AIR POLLUTION
- TRANSPORTATION DIFFICULTIES
- NOISE PROBLEM
- INSUFFICIENT GREEN SPACES
- INSUFFICIENT AND UNEVEN DISTRIBUTION OF EDUCATIONAL FACILITIES
- LACK OF INTEGRITY AMONG DIVERSE SOCIAL GROUPS



- RESIDENTIAL
- COMMERCIAL
- INDUSTRY
- INSTITUTIONAL FACILITIES
- GREEN AREAS AND FORESTS

Şekil 4.2. İstanbul Metropolitren Alan Arazi Kullanımı

Kaynak: Y.T.Ü, 1996

yapısını da etkilemiş, kent merkezinde bir dönüşümün yaşanması da işte bu mekansal gelişimin fonksiyonel farklılaşmasıyla işleyen sürecin çok boyutlu etkilerinden biri olarak karşımıza çıkmıştır (Şekil 4.2).

Bu bölümde, metro güzergahı olan Taksim-Osmanbey-Şişli-Mecidiyeköy-Gayrettepe-Zincirlikuyu-Levent-4.Levent eksenini özelinde yukarıda sözü edilen değişim/dönüşümlerin mekana yansımalarıyla beraber, güzergahın mevcut durumu tartışılacaktır.

4.1. Arazi Kullanım Karakteristikleri

1960'lara kadar kentiçi ulaşım sistemlerinin düğüm noktası olan Eminönü ve Karaköy, İstanbul'un merkezi iş alanının çekirdeğini oluşturmuş, perakende ve toptan ticaret, bankacılık ve sigortacılık hizmetleri, diğer hukuki ve mali servisler ve limanla ilgili faaliyetler bu alanda toplanmışlardır (**Dökmeci ve diğ., 1993**). Ticaret ve diğer servislerin Eminönü ve Beyoğlu'ndaki yığılmaları 1970'lere kadar devam etmiş, bu dönemde bankacılık ve sigortacılık faaliyetleri Beyoğlu'nda toplanırken, toptan ve perakende ticaret faaliyetleri Eminönü'nde yer almıştır (**Akkal, 1996**).

1960'ların sonu ve 1970'lerin başında, geleneksel kent merkezinde trafik sıkışıklığı, toplu taşıma hizmetlerinin yetersizliği, otopark sorunu ve ofislerin artan mekan gereksinimleri başlıca sorunlar olarak belirirken, 1973'de Boğaz Köprüsü'nün ve çevre yollarının hizmete açılması, Anadolu ve Avrupa yakasındaki ulaşılabilirliği artırıcı bir etken olmuştur (**Dökmeci ve Berköz, 1994b**).

1970'lerden sonraki gelişmeler, kent ekonomisinin yeni dinamiklerinin mekansal yansımaları niteliğinde olmuştur. O zamana kadar ulusal ölçekte faaliyet gösteren firmaların uluslararası bağlantılarının artmasıyla, daha büyük ve geniş ofis binaları yönündeki talepleri geleneksel merkez içinde sağlanamayınca, firmalar merkez dışındaki yeni alanlarda yer seçmeye başlamışlardır (**Dökmeci ve diğ., 1993**). Bu dönemde Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarının açılmasının ardından, merkez fonksiyonları Taksim-Şişli-Zincirlikuyu ve Beşiktaş-Barbaros Bulvarı boyunca gelişme gösterirken, geleneksel merkez Eminönü, Fatih ve Beyoğlu'nda işlevini sürdürmeye devam etmiştir (**Cengiz, 1995**). Büyük şirketlerin genel müdürlüklerinin, büyük iş hanlarının Taksim, Harbiye ve Osmanbey'den Halaskargazi caddesi boyunca Mecidiyeköy'e kaydığı, özel doktorların muayenahanelerini, avukat ve

noterlerin bürolarını Sirkeci, Cağaloğlu ve Nuruosmaniye'den Taksim, Osmanbey ve Nişantaşı'na taşıdıkları ve ayrıca Taksim'in bir oteller merkezi oluşu bu dönemde izlenmiştir (**Osmay, 1998**).

Dolayısıyla 1980'lerin başında Eminönü hala toptan ve perakende ticaret, küçük ölçekli imalat sanayi ve diğer servislerin faaliyet gösterdiği birincil merkez işlevini görmüş, ancak köprü ve diğer çevre yollarının hizmete girmesi ile Taksim, Şişli, Mecidiyeköy ve Büyükdere Caddesi'ndeki trafik hacmi artmış, Halaskargazi, Valikonağı, Rumeli Caddeleri ile Teşvikiye'de konutların giriş ve üst katları ofis ve alışveriş alanlarına dönüşmeye başlamışlardır (**Tekeli ve diğ., 1992**).

1970-1985 arasındaki dönemde Şişli'de hizmet sektöründe çalışan nüfusun payı kent toplamının dörtte birine eşit olmuş ve ofis kiralari ortalama 25\$/m² seviyesine ulaşmış (**Dökmeci ve diğ., 1993**), bu da alanın mümkün olduğunca yoğun kullanilma talebini doğurup, 3.boyutta yükselmeyi gerekli kılmıştır. İstanbul'da 1985'den sonra yapımına başlanan çok katlı binaların yerleşme yerleri Taksim-Gümüşsuyu-Maçka, Beşiktaş-Levent-Ayazağa, Mecidiyeköy-Zincirlikuyu olarak görülmektedir. Özellikle Mecidiyeköy-Gayrettepe-Zincirlikuyu-Levent aksını takip edip, Maslak'a kadar uzanan hat boyunca alınan planlama kararları ve bölgenin merkezi iş alanının uzantısı olarak gelişme eğilimi, artan rant değerleriyle beraber, konut kullanımından ofis kullanımına fonksiyon değişikliğini gerekli kılmıştır.

Ayrıca artan rant sanayinin desantralizasyonunu beraberinde getirmiş, İstanbul'da sanayinin kurulduğu Levent, Mecidiyeköy gibi merkezlerdeki bir kısım sanayi tesislerinin sökülerek İstanbul dışına taşınması, buralara da hızla gelişen, finans, ticaret vb. servis sektörlerinin talebi olan iş merkezleri/plazalar kurulması yolunu açmıştır (**Sönmez, 1995**).

Sözü edilen eksen daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin yapılaşma alanı olup, 1980'lerden başlayarak 1990'lar boyunca bankacılık ve finans sektöründeki yerli ve yabancı firmaların, büyük holdinglerin genel merkezlerinin, üretici servisler adı altında toplayabileceğimiz hukuk ve muhasebe firmalarının, emlak danışmanlık şirketlerinin, reklam, pazarlama ve satış hizmetleri veren firmaların yerseçim tercihlerini yaptıkları bir aks olmuştur (**Özdemir, 2000**). 'Üst Düzey Hizmetler' kapsamında da tanımlanan çeşitli meslek gruplarının metro aksını kapsayan Beşiktaş, Beyoğlu, Şişli ve Kağıthane ilçelerinde dağılımını gösteren tablo, alanın sektörel

yapısına ışık tutmakla birlikte, bölgenin İstanbul genelinde sahip olduğu payla, taşıdığı büyük öneme de işaret etmektedir (Tablo 4.1). Ayrıca Büyükdere Caddesi ve yakın çevresinde 6 sene ara ile yapılan iş merkezi ya da genel müdürlük binasını gösteren arazi kullanım çalışması da aksın geçirdiği hızlı gelişimi gözler önüne sermektedir.(Şekil 4.3)

Tablo 4.1. İstanbul Metropoliten Alanında Üst Düzey Hizmetlerin İlçelere Göre Dağılımı

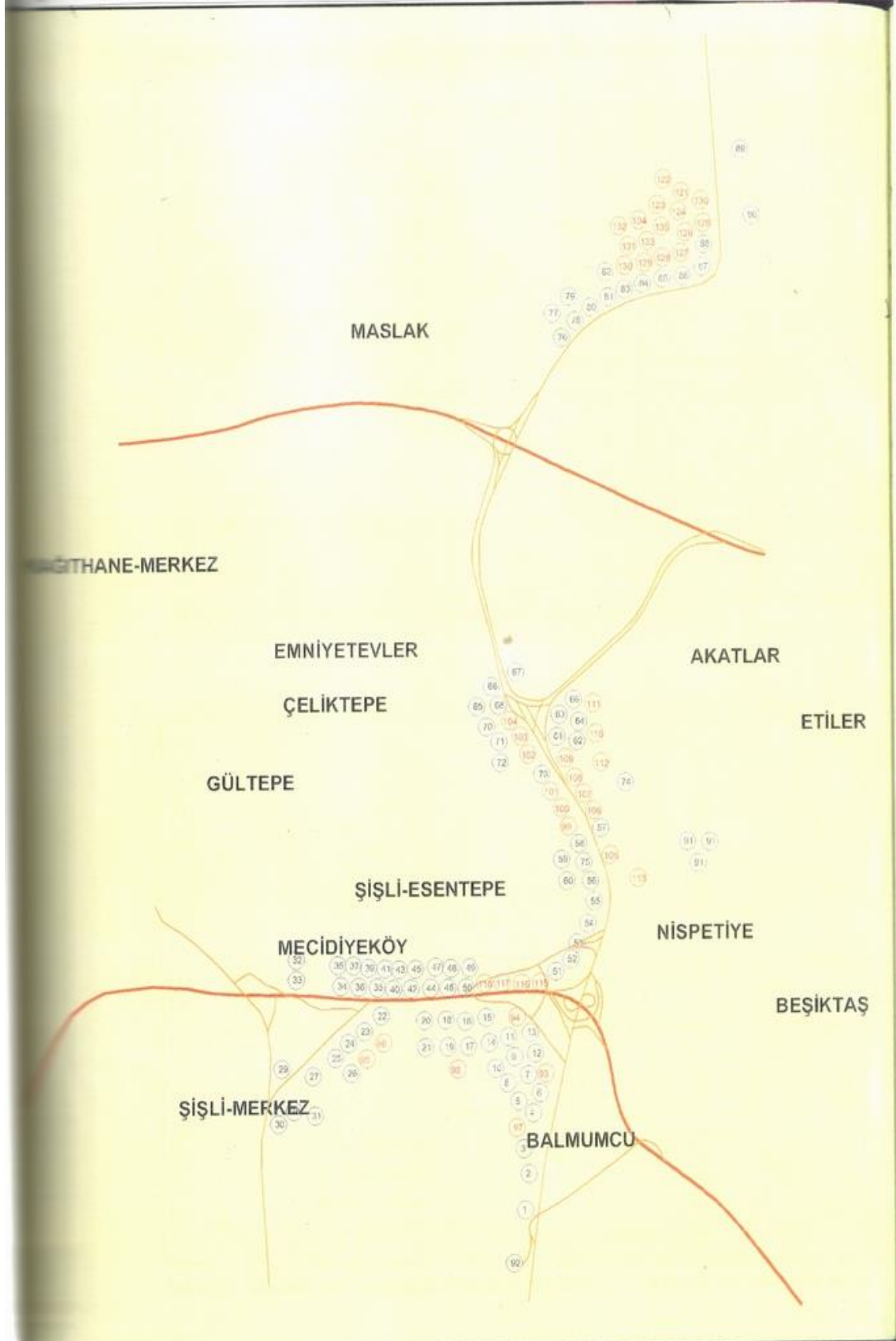
	beşikta ş	%	beyoğl u	%	kağıtha ne	%	şişli	%	diğer	%	topla m	%
noterler	12	9	17	12	1	1	24	17	87	62	141	100
avukatlar	229	5	780	16	13	0	513	11	3248	68	4783	100
ticaret kom.	450	13	376	11	22	1	666	20	1848	55	3362	100
gümrük kom.	97	8	353	30	3	0	170	14	569	48	1192	100
emlak kom.	126	12	50	5	10	1	78	8	774	75	1038	100
banka-finans	932	12	763	10	96	1	1143	15	4903	63	7837	100
bilgisayar	301	14	115	5	32	2	686	33	961	46	2095	100
reklam	319	13	291	11	43	2	678	27	1220	48	2551	100
kara nakliyat	234	5	379	8	99	2	494	10	3505	74	4711	100
muhasebe- mali müş.	558	6	591	7	216	2	796	9	6824	76	8985	100
toplam	3258	9	3715	10	535	1	5268	14	2393	65	36714	100
								8				

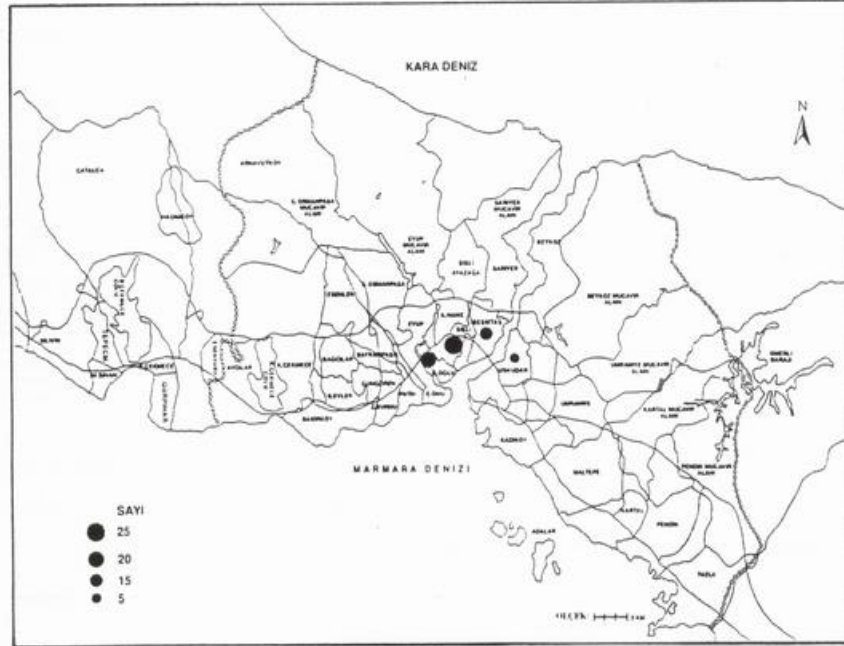
8

Kaynak: Çıracı ve Erkut, 1998

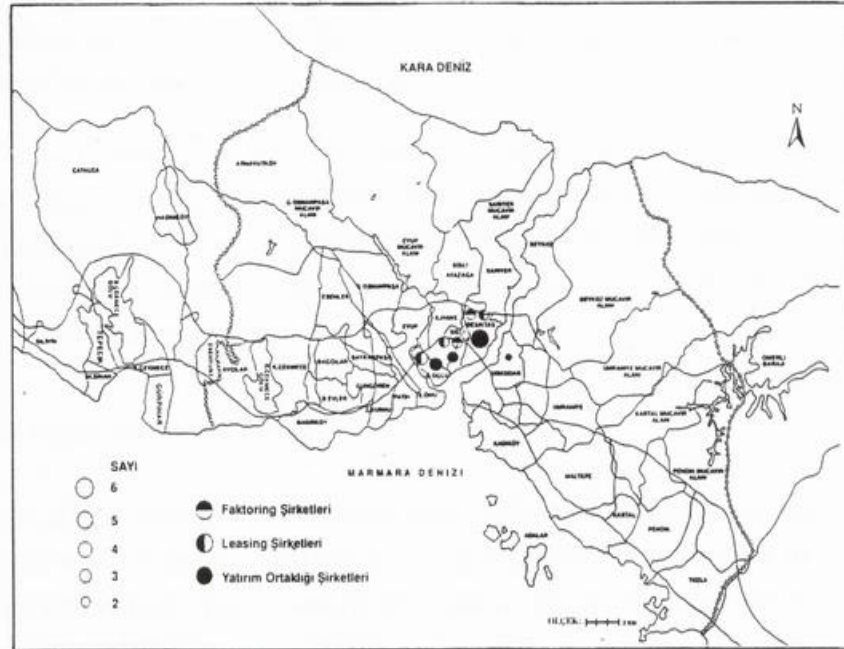
Esentepe'den başlayıp Maslak'a uzanan eksen İstanbul'da bulunan ticari bankaların %60'ının genel merkezlerini, İstanbul borsasını, çok sayıda borsa aracı kurum merkezini, Mecidiyeköy'den başlamak üzere özellikle bu eksene yönelme eğilimi gösteren leasing şirketlerinin %50'sini, factoring şirketlerinin %46'sını, yatırım bankalarının %38'ini, büyük reklam şirketlerinin %30'unu ve Türkiye'nin en önde gelen holdinglerinin genel merkezlerini bünyesinde toplamaktadır (**Hacısalıhoğlu, 2000**) (Şekil 4.4 ve 4.5).

Şekil 4.3. Büyükdere Caddesi ve yakın çevresinde arazi kullanımı. Mavi noktalar 1993, kırmızı noktalar 1999 yılında açılan ve çoğunluğu A-sınıfı ofis binası olan iş merkezi ya da genel müdürlük binasını göstermektedir.





Şekil 4.4. İstanbul'da Sigorta Şirketleri Genel Merkezlerinin Dağılımı



Şekil 4.5. İstanbul'da Finans Kurumlarının Dağılımı

Kaynak: Hacısalihoğlu, 2000

İstanbul'da banka genel müdürlüklerinin bölgelere göre dağılımını gösteren aşağıdaki tablo da sözü edilenler bağlamında anlamlıdır (Tablo 4.2).

Tablo 4.2. İstanbul'da Banka Genel Müdürlüklerinin Bölgelere Göre Dağılımı

Bölge	Banka Sayısı	%
Levent-Etiler-Şişli-Mecidiyeköy-Esentepe	31	46
Tepebaşı-Taksim	8	12
Karaköy	3	4
Kabataş-Beşiktaş	5	7
Maslak	2	3
Büyükdere Caddesi	19	28
Toplam	68	100

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği, 1996

Eksenin kuşkusuz en belirgin özelliklerinden biri de yapılaşma şeklinin 3.boyutta yükselme; 'gökdelen'leşme yolunda oluşudur. Büyük bir aktivite ve yoğunluk yaratan bu yapılanma şekli alanın 'prestij mekanı' şeklinde algılanmasına neden olmaktadır. Ancak bu durum, 1950 sonrası göç dalgasından payını alan Şişli'nin, kuzeyinde oluşan Çağlayan, Gültepe, Hürriyet, Örnektepe, Kuştepe, Çeliktepe gibi gecekondulu yerleşimleriyle ve şehrin artık merkezinde kalmış ve bulunduğu mahalleye de adını vermiş sanayi alanıyla ikili bir yapı oluşturmaktadır. Bu ikili yapının bir ayağında farklı bir yaşam tarzını temsil eden 'gökdelenler' ile diğer ayağında yer alan yasadışılık temelinde yükselen konut alanları ve desantralize olması beklenen sanayi alanı çelişki yaratmaktadır.

Gözden kaçırılmaması gereken bir unsur da Taksim-4.Levent eksenini ve yakın çevresinde üniversitelerin yer seçmiş olmasıdır. Üniversiteler ve araştırma kurumları çağımızda bacasız sanayi olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla üniversiteler hem uluslararası bir finans merkezi olma yolunda olan İstanbul için hem de tez çalışmasının konusu gereği önemli bir bileşendir.

4.2. Ulaşım Karakteristikleri

1950 yılından başlayarak İstanbul metropolünün şekillenmesinde önemli faktör, kent içinde ve ülke boyutlarında karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalarıdır. Bu olgu 1960 ve 1970'li yıllarda metropol içinde atölyelerden, orta büyüklükte sanayiye geçiş sürecinde güçlenerek süregelmiştir (**Kaptan, 1988**). Bu dönemde E-5 karayolu ve 1.Boğaz Köprüsü gibi ulaşım ağırlıklı yatırımlar, kentin makroformunda doğaya

rağmen etkili olmuştur; E-5 karayolunun yapımı bu karayolu üzerinde plansız yerleşen sanayi alanları, ardından da plansız konut alanları için çekim alanı oluşturmuş, 1.Boğaz Köprüsü ile kent köprüünün iki başında yer seçmeye başlayan merkez işlevlerinin çevresinde kuzeye doğru yönelmiştir (**Ünal ve diğ., 1993**).

Boğazın karayolu ile geçilmesini izleyen dönemde özel oto sahipliğinin de özendirilmesi ile işyeri-konut-işyeri ilişkisinde ulaşım biçimi değişim sürecine girmiş, temel amacı yük taşımacılığına hizmet olarak belirlenen 1.Boğaz Köprüsü'nün kullanım biçimi daha beş yıl geçmeden %80 oranında özel araç geçişlerine sahne olmaya başlamıştır (**Ormanlar, 1976**).

Metropol ölçeğinde E-5 uluslararası karayolunun plansız sanayi ve plansız konut alanları ile çevrili bir kentiçi aksı konumuna gelmesi ve ülke ölçeğinde doğu ile batı arasında kesintisiz otoyol arayışı içinde Anadolu-Trakya otoyolunun geçirilmesi, ikinci boğaz geçişini zorunlu kılmıştır (**Aysu, 1986**).

Bir ilke planına dayanmaksızın spontane arazi kullanış kararları ile 2.Boğaz Köprüsü ve çevre yolları, turizm yapılanmaları ve gökdelenler ile somutlaşan iş merkezleri yapımı kentin kuzeye daha çok gelişmesiyle sonuçlanmıştır. Süreç içinde ulaşım sistemine bağımlı olarak oluşan arazi kullanış deseni ve makroform, 100km.'lik bir çapa sahip metropolde, ulaşım ilişkilerinin güçlkle kurulabildiği bir yerleşmeler örüntüsüne neden olmuştur (**Ünal ve diğ., 1993**).

Şu anda daha çok kentiçi trafiğe hizmet eden çevre yolları ile şehirlerarası ve ülkelerarası transit trafiğe hizmet eden TEM, otoyol nitelikli yollardır ve bunların kentiçi trafiğe etkileri son derece önemlidir. İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu'na (**Gerçek ve diğ., 1997**) göre 1997 Ağustos ayında Boğaziçi Köprüsü'nden günde ortalama %87'si özel otomobil olan 175 bin, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden %60'ı özel otomobil olan 130 bin araç geçiş yapmıştır. Bunun metro güzergahı da olan Taksim-4.Levent akseni ve yakın çevresine olan etkileri düşünüldüğünde, güzergahın taşıdığı trafik yükü için önemli bir bileşen olduğu da görülmektedir.

Kentin Avrupa yakasında Sahil Yolu, Vatan ve Millet Caddeleri ile bunların devamı olan Ordu caddesi, E-5 yolu, Fevzipaşa Bulvarı, Beyoğlu bölgesinde Meclis-i Mebusan Caddesi, Büyükdere Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve devamı olan Abide-i Hürriyet Caddesi, Barbaros Bulvarı, Piyalepaşa Bulvarı çoğunlukla 1950-1960 yılları

arasında hizmete sokulmuş olan radyal yollardır ve kentin merkezi iş alanına ulaşmayı sağlayan bu yolların hemen hepsi bölünmüş tipten olup otobüs ve minibüs gibi toplu taşıma araçlarının da genellikle kullandığı yollardır. Ancak Gültepe, Çeliktepe, Sanayi Mahallesi, Maslak ve Boğaz Bölgesi trafiğinin kullanabileceği tek seçenek olan Zincirlikuyu geçişi gibi yoğun trafikli arterlerde, bölünmüş tipten yolların genişlikleri toplu taşıma araçlarının rahatlıkla çalıştırılabileceği düzeyde değildir (**Gerçek ve diğ., 1997**).

Tek ve iki katlı bahçeli ev tipi yerleşme öngörülen ve ulaşım altyapısı da buna göre şekillendirilen Levent bölgesinde konut kullanımlarının fonksiyon değişikliği sonucu büro, alışveriş, restoran ve eğlence türü kullanımlara dönüşümü sonucu, mevcut yollar iyi tahmin edilemeyen otomobil sahipliliğindeki hızlı artışın etkisi ile park edilmiş taşıtlarla işgal edilmiş ve sürekli bir trafik akımını geçirmek olanaksız hale gelmiştir. Benzer bir durum son yıllarda Mecidiyeköy'den Maslak'a dek uzanan koridor boyunca da görülmektedir. Açılan çok sayıda iş merkezi bölgeyi önemli bir trafik odağı haline getirmiştir (**Yayla, 1998**).

E-5 karayolu ile havaalanına, Boğaz geçişleri ile Anadolu yakasına, Barbaros Bulvarı ile deniz ulaşımına, Büyükdere caddesi ile merkezi iş alanına ulaşımın düğüm noktası olan Taksim-4.Levent ekseninde yeni arayışlar da kaçınılmaz olmaktadır. Bu amaçla metro kullanımının özendirilmesinden ve mevcut taşıt yükünün azaltılmasından yola çıkılarak, İstanbul Ulaşım Koordinasyon Merkezi(UKOME) ve İl Trafik Komisyonu'nun aldığı kararlar gereği Sarıyer-Taksim, Sarıyer-Şişli, Gültepe-Levent arasındaki hatlarda çalışan dolmuş tipi toplu taşıma araçlarının 24 Aralık 2001 tarihi itibarıyla Taksim ve Şişli girişleri durdurulmuş, yine aynı amaçla Maslak'tan Mecidiyeköy istikametine giden 11 belediye otobüsü hattının güzergahı Levent'ten sonra iptal edilmiştir. Alınan bu kararlar, metro güzergahında çalışan İETT otobüsleri, özel halk otobüsleri ve minibüslerin aynı güzergahta paralel olarak çalışmalarının engellenmesi ve kent merkezindeki trafik yoğunluğunun önlenmesi hedeflenmiştir. Metronun diğer otobüs güzergahları ve duraklarla bağlantısı Şekil 4.6'da gösterilmiştir. Karayolu toplu taşıma hatlarıyla bağlantıları göz önüne alındığında Taksim-4.Levent metro hattının bölgenin erişilebilirliğini büyük ölçüde

Şekil 4.6. Şehiriçi Otobüs Güzergahları ve Metro Bağlantısı

arttırdığı, diğer raylı sistem projeleri hayata geçirildiğinde bu durumun artarak devam edeceği açıkça görülmektedir.

Yukarıda sözü edilen uygulamanın Halaskargazi ve Büyükdere caddelerindeki tercihli yolun kaldırılması ve ‘prestij yol projesi’nin uygulanmasına zemin hazırladığı da yetkililerce vurgulanmıştır. Prestij yol projesi kapsamında; Elmadağ Kavşağı’ndan başlamak üzere Harbiye’ye doğru Cumhuriyet Caddesi, Harbiye Kavşağı’ndan itibaren Pangaltı ve Nişantaşı Güzergahı, Halaskargazi Caddesi, Şişli Camiinden itibaren Büyükdere Caddesi’nden Mecidiyeköy Meydanı arasındaki bölgelerde yol ve kavşak düzenlemesi, yaya yolu rehabilitasyonu, altyapı yağmur suyu kanalı ile diğer altyapı rehabilitasyonları, yeni trafik ulaşım düzeni ile birlikte bölgenin doğal yapısına uygun yeşil alan düzenleme işleri yer almaktadır (**İBB, 2002**). Proje tamamlandığında bölgenin ulaşım sistemi de değişikliklere uğrayacaktır.

Taksim-4.Levent metro güzergahında Taksim ve Mecidiyeköy önemli birer aktarma noktası olma özellikleriyle dikkat çekmektedir. İş ve eğlence merkezi olma özelliğini her zaman korumuş Taksim pek çok otobüs ve minibüs hattı için uç noktayken, aynı özelliği şimdi de metro ile sürdürmektedir. Yaya trafiğinin oldukça yoğun olarak gözlendiği Taksim’de günün her saati süren canlılık araç trafiğine de yansımaktadır. Taşıt ve yaya trafiğinin yoğun olduğu Mecidiyeköy ise çevre yolları ve otobüs tercihli yolun açılmasından sonra çok önem kazanmış ve bir aktarma noktası konumuna gelmiştir.

4.3. Dönemler İtibariyle Arazi Değerlerinde Görülen Değişim

İstanbul gibi nüfusu milyonları aşan bir kentte erişilebilirliğin artmasıyla, kentin gelişme yönlerinden biri de Şişli-Mecidiyeköy-Levent-Maslak eksenini olmuştur. Kentin merkez gelişiminin bu yönde oluşu, öncelikli ulaşım yatırımlarının da yönünü belirlemiş; Taksim-4.Levent hattı, İstanbul metrosu projesinin ilk ayağı olarak 2000 yılında hizmete açılmıştır.

Ulaşım ve erişimdeki değişiklikler, kentteki arazileri ve konut pazarını da etkilemektedir. Bu etkiler hem fiyat, hem de arazi kullanım yönünde olmaktadır (**Smith, 1993**). Taksim-4.Levent metrosunun da şüphesiz güzergahı yakın çevresindeki arazi değerleri üzerinde etkisi olmalıdır. Bu görüşten hareketle, 5

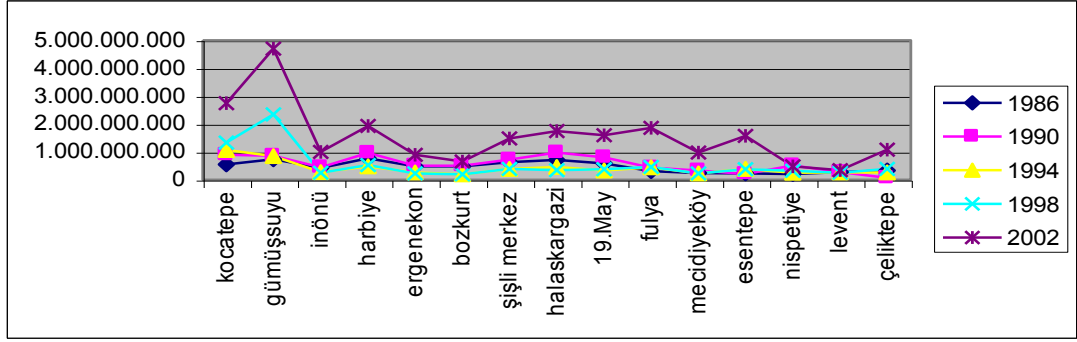
dönem itibariyle, Taksim-4.Levent metro hattı ve yakın çevresi arazi değerlerinin geçirdiği değişim incelenmiştir. 4'er yıllık periyodlarla 1986-2002 yılları arasındaki;

1. Metro hattına (Cumhuriyet Caddesi, Halaskargazi Caddesi, Büyükdere Caddesi) yaklaşık 100m. mesafede hattı dik kesen sokaklar ve hatta paralel ilk sokağın,
 2. Hattı çevreleyen mahallelerin metroya uzak çeşitli sokaklarının,
- m^2 birim değerleri saptanmış, verilerin 3 farklı yöntemle günümüz değerlerine dönüştürülmesiyle 6 farklı tablo oluşmuştur (Ek A):

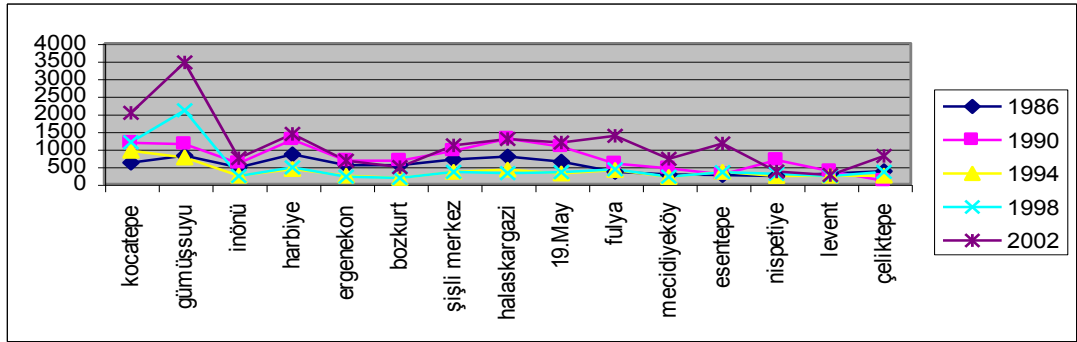
1. İstanbul ili Toptan Eşya Fiyat Endeksi bazında (TEFE) Taksim-4.Levent metro hattı m^2 birim değerleri/yakın bölge
2. İstanbul ili Toptan Eşya Fiyat Endeksi (TEFE) bazında Taksim-4.Levent metro hattı m^2 birim değerleri/uzak bölge
3. Doların Reel Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m^2 birim değerleri/yakın bölge
4. Doların Reel Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m^2 birim değerleri/uzak bölge
5. Geçmişteki 1TL.'nin Bugünkü Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m^2 birim değerleri/yakın bölge
6. Geçmişteki 1TL.'nin Bugünkü Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m^2 birim değerleri/uzak bölge

Bulunan değerler doğrultusunda her mahalle için yıllar itibariyle aritmetik ortalamalar saptanmış, 1986'dan günümüze kadar olan değişim çeşitli grafik ve haritalarla gösterilmeye çalışılmıştır.

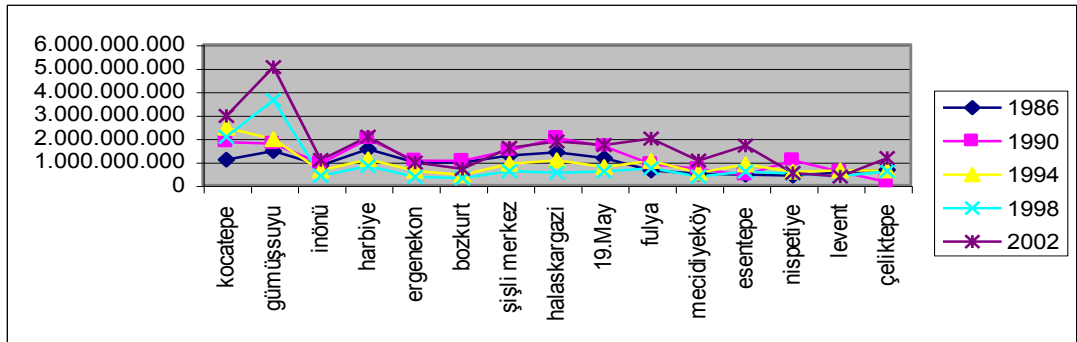
Buna göre; metro hattına yaklaşık 100 m. mesafede, hattı dik kesen sokaklar ve hatta paralel ilk sokağın m^2 birim fiyatları, gerek toptan eşya fiyat endeksi, gerek doların reel satınalma gücü, gerekse de türk lirasının bugünkü satınalma gücü bazında mahallelere göre incelendiğinde, Taksim-4.Levent metrosunun uç istasyonu Taksim istasyonunun da bulunduğu nokta olan Gümüşsuyu mahallesinin özellikle 1998 ve 2002 yıllarındaki değerleriyle en yüksek değere sahip olduğu görülmektedir. Daha sonra gelen Kocatepe, Harbiye, Halaskargazi, Fulya ve Esentepe mahalleleri nispeten yüksek değerlere sahiptir (Şekil 4.7, Şekil 4.8, Şekil 4.9).



Şekil 4.7. Mahallelere göre yıllar itibariyle arazi değerlerinde görülen değişim (TEFE/yakın bölge)



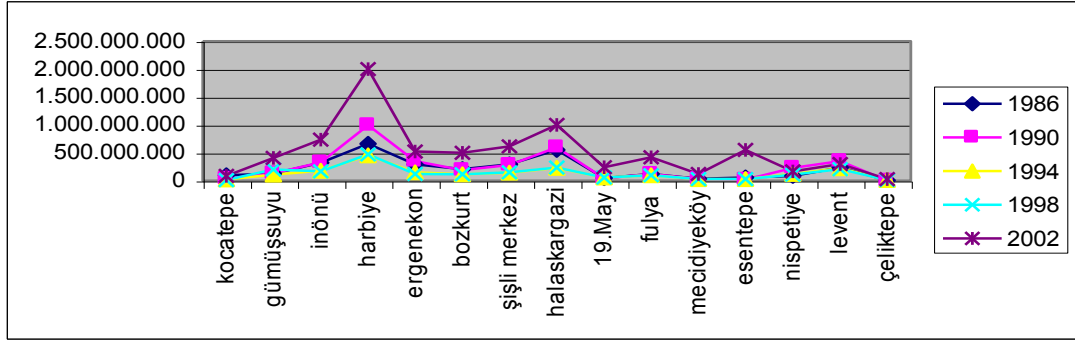
Şekil 4.8. Mahallelere göre yıllar itibariyle arazi değerlerinde görülen değişim (\$/yakın bölge)



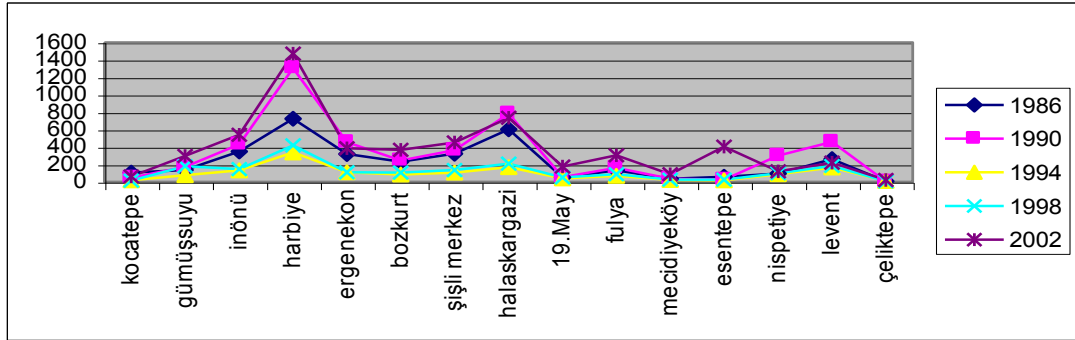
Şekil 4.9. Mahallelere göre yıllar itibariyle arazi değerlerinde görülen değişim (TL/yakın bölge)

Metro hattını çevreleyen mahallelerin metroya uzak çeşitli sokaklarının m^2 birim fiyatlarının mahallelere göre incelenmesi sonucunda ise, Harbiye mahallesinin

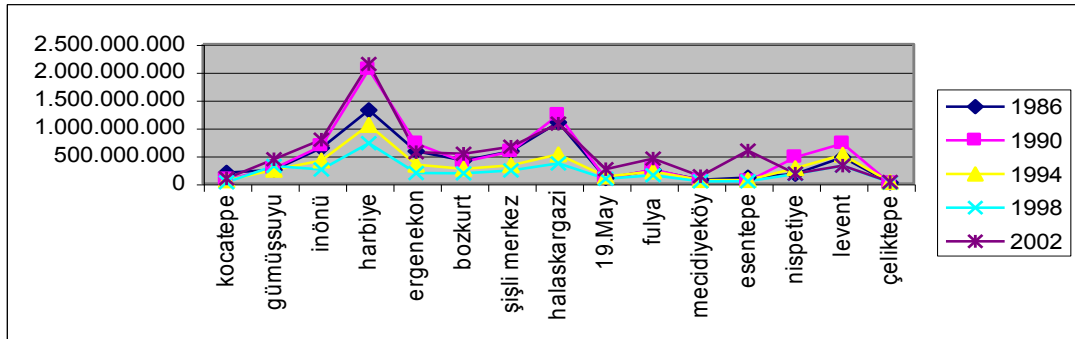
özellikle 2002 yılında beliren dikkat çekici farkla, tüm yıllarda en yüksek değerlere sahip olduğu görülmüştür. Onu Halaskargazi mahallesi takip etmekte, Esentepe ise 2002 yılındaki hızlı yükselişiyle dikkat çekmektedir (Şekil 4.10, Şekil 4.11, Şekil 4.12).



Şekil 4.10. Mahallelere göre yıllar itibariyle arazi değerlerinde görülen değişim (TEFE/uzak bölge)



Şekil 4.11. Mahallelere göre yıllar itibariyle arazi değerlerinde görülen değişim (\$/uzak bölge)



Şekil 4.12. Mahallelere göre yıllar itibariyle arazi fiyatlarında görülen değişim (TL/uzak bölge)

Şekil 4.13. Dönemler İtibariyle Mahallelerin Arazi Değerlerinde Gözlenen Değişimler (TEFE)

Ayrı ayrı her mahallenin arazi fiyatlarında yıllar itibariyle meydana gelen değişim ise Şekil 4.13, Şekil 4.14 ve Şekil 4.15’de gösterilmiştir. Tablo ve grafiklerden görülebileceği gibi, Taksim-4. Levent metro hattı arsa m² birim değerleri yıllar itibariyle düzenli bir değişim göstermemektedir. Özellikle 1990 yılı değerleri kimi mahallelerde oldukça yüksek olup, sonraki yıllarda düşüş eğilimi göstermiştir. Bu değişken durum Türkiye gibi ekonomisi zayıf, gelişmekte olan bir ülke için aslında pek de şaşırtıcı değildir. Dönem dönem gerek ülkede, gerek dünyada yaşanan ekonomik krizler yatırım araçlarını da etkilemektedir. Taşınmazların sabit birer yatırım aracı olmaları bu durumda gözlenen düşüşü anlamaya yardımcı olacaktır.

Metro hattına ve dolayısıyla ana caddelere uzak bölgelerde ise arazi fiyatları daha düşük seviyelerde seyretmektedir. Bu durum, erişilebilirliğin arazi fiyatı üzerindeki arttırıcı etkisine de işaret etmektedir. Ayrıca 1998’den sonra arazi fiyatlarında gözlenen yükselme de yine yukarıda sözü edilen durumun göstergesi olmaktadır. Ancak ulaşım çok önemli bir etken olmakla birlikte, arazi fiyatlarına etki eden birçok farklı unsurun daha olduğu ve Taksim-4. Levent metrosunun kısa denilebilecek bir zaman önce İstanbul kenti toplu taşıma sisteminde yerini aldığı ve etkilerinin görülmesinin zaman alabileceği de değerlendirme yaparken gözden kaçırılmamalıdır.

Şekil 4.14. Dönemler İtibariyle Mahallelerin Arazi Değerlerinde Gözlenen Değişimler (\$)

Şekil 4.15. Dönemler İtibariyle Mahallelerin Arazi Değerlerinde Gözlenen Değişimler (TL)

BÖLÜM V

5. KULLANICI PROFİLİNİ BELİRLEMeye YÖNELİK ALAN ARAŞTIRMASI

5.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, metro kullanıcı profilini ana hatlarıyla belirlemektir. Bu araştırma, metronun nasıl, ne amaçla ve kimler tarafından kullanıldığı, metronun diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonun ne şekilde olması gerekeceği, metro hattı üzerinde sektörel dağılımın nasıl gerçekleştiği gibi sorulara cevap bulmak amacıyla yapılmıştır.

5.2. Araştırmanın Yöntemi ve Tekniği

Araştırma kantitatif araştırma yöntemiyle ve bu yöntemin en güvenilir tekniklerinden olan yüzyüze anket tekniği ile gerçekleştirilmiştir.

Anket rastlantısal yöntemle, haftaiçi ve haftasonu olmak üzere iki aşamada yapılmıştır. Haftaiçi anketleri, doruk saatlerde (sabah 7:30-9:30, akşam 16:30-19:30), iki uç istasyon (4.Levent ve Taksim) ve iki ara istasyonda (Gayrettepe ve Osmanbey), haftasonu anketleri Cumartesi ve Pazar günleri günün herhangi bir saatinde tüm istasyonlarda (4.Levent, Levent, Gayrettepe, Şişli, Osmanbey ve Taksim) yapılmıştır.

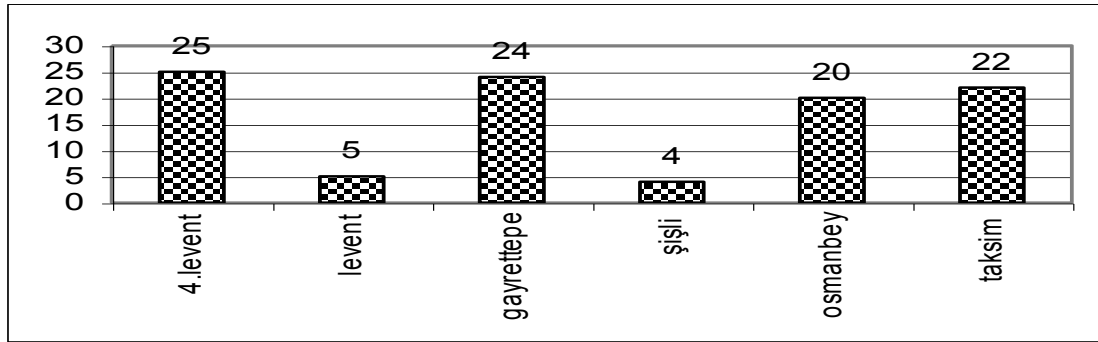
5.2.1. Örneklem Büyüklüğü

Araştırma için 554 yolcu ile görüşme yapılmıştır. Yapılan 554 anketin 402 adedi haftaiçi, 152 adedi haftasonu gerçekleştirilmiştir. 4.Levent'te 138, Levent'te 30, Gayrettepe'de 132, Şişli'de 22, Osmanbey'de 110 ve Taksim'de 122 anket yapılmış

olup, Levent ve Şişli'deki sayısal farklılık bu istasyonlarda haftaiçi anket yapılmamış olmasındandır (Tablo5.1 ve Şekil 5.1).

Tablo 5.1. Anket yapılan istasyonlara göre yolcu dağılımı

BAŞLANGIÇ	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
4.levent	110	27	28	18	138	25
levent	0	0	30	20	30	5
gayrettepe	106	26	26	17	132	24
şişli	0	0	22	14	22	4
osmanbey	88	22	22	14	110	20
taksim	98	24	24	16	122	22
toplam	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.1. Anket yapılan istasyonlara göre yolcu dağılımı

5.2.2. Verilerin Analizi

Çalışma için, Ek B'de verilen anket formundaki seçenekli ve açık uçlu olarak düzenlenen sorulara verilen yanıtlardan elde edilen veriler toplanmış, bu işlemden sonra bütün veriler bilgisayara girilerek değişkenler arasındaki ilişkileri saptayacak değerlendirmeler Excel programı ile yapılmıştır. Çalışmada elde edilen sonuçlar tablo ve grafiklerle ifade edilmiştir. Sıklık dağılımlarının yanısıra, çapraz tablolar yardımıyla ortaya konan değişkenler arasındaki ilişkiler incelenmiştir.

5.3. Araştırma Bulguları

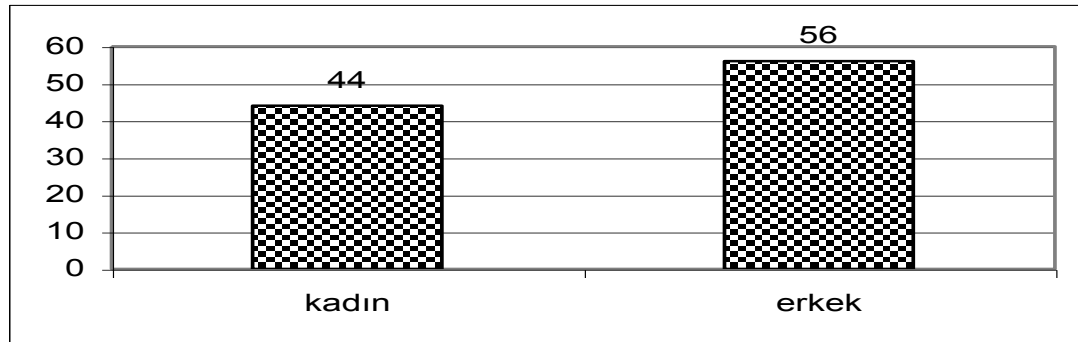
5.3.1. Yolcuların Sosyo-Demografik Yapısına İlişkin Bulgular

5.3.1.1. Cinsiyet

Ankete katılan yolcuların %44'ü kadın, %56'sı erkektir. Çok önemli bir fark olmamakla birlikte haftasonu kadınların metroyu kullanım oranı %8 oranında azalmaktadır (Tablo 5.2 ve Şekil 5.2).

Tablo 5.2. Cinsiyete göre yolcu dağılımı

CİNSİYET	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
kadın	184	46	58	38	242	44
erkek	218	54	94	62	312	56
toplam	402	100	152	100	554	100



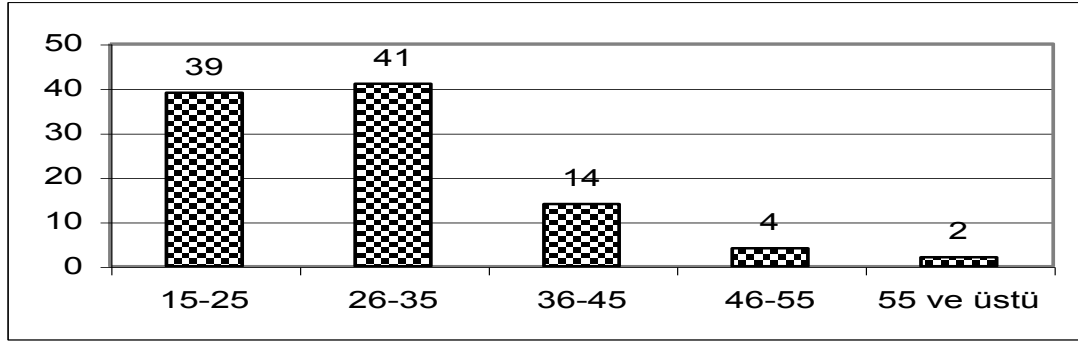
Şekil 5.2. Cinsiyete göre yolcu dağılımı

5.3.1.2. Yaş

Ankete katılan yolcuların yaş gruplarına göre dağılımına bakıldığında 36 yaş altı kullanıcıların %80 gibi büyük bir orana sahip olduğu gözlemlenmektedir. Bunda, yaş ilerledikçe sokağa daha az çıkma, yeniliklere daha geç alışma gibi faktörlerin etkili olduğu söylenebilir. Dikkat çekici diğer bir nokta ise haftasonu 15-25 yaş grubunda görülen artış ve 26-35 yaş grubunda görülen azalmadır. Bu durum haftaiçi çalışanların haftasonu dinlenmeyi tercih etmeleri ve haftasonu daha çok öğrencilerin eğlenme amaçlı dışarı çıkma istekleriyle yoğunluğun artması şeklinde yorumlanabilir (Tablo 5.3 ve Şekil 5.3).

Tablo 5.3. Yaş grubuna göre yolcu dağılımı

YAŞ	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
15-25	149	37	66	43	215	39
26-35	176	44	53	35	229	41
36-45	58	14	18	12	76	14
46-55	12	3	9	6	21	4
55 ve üstü	7	2	6	4	13	2
toplam	402	100	152	100	554	100



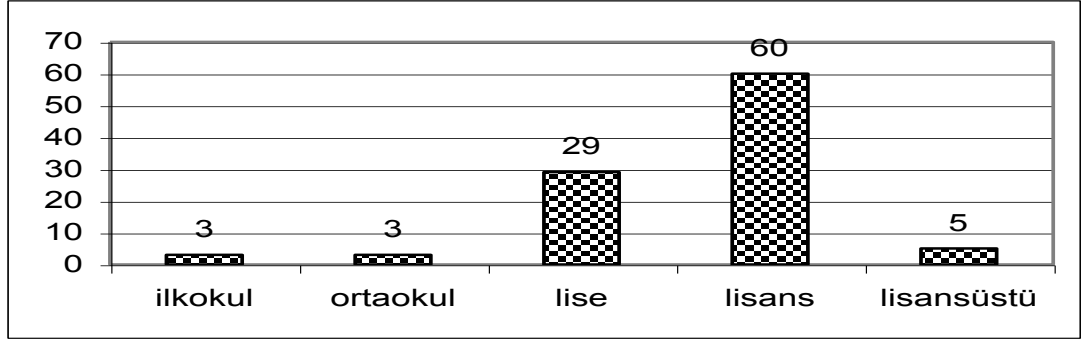
Şekil 5.3. Yaş grubuna göre yolcu dağılımı

5.3.1.3. Eğitim Seviyesi

Metro kullanıcılarının eğitim seviyesi oldukça yüksek olup, %65'i üniversite eğitilidir. Bunda, metro güzergahının İstanbul'un Merkezi İş Alanı niteliğinde olması ve nitelikli, eğitilmiş iş gücüne ihtiyaç duymasının etkisi büyüktür (Tablo 5.4 ve Şekil 5.4).

Tablo 5.4. Eğitim seviyesine göre yolcu dağılımı

EĞİTİM	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
ilkokul	11	3	7	5	18	3
ortaokul	10	2	7	5	17	3
lise	118	29	41	27	159	29
lisans	244	61	87	57	331	60
lisansüstü	19	5	10	7	29	5
toplam	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.4. Eğitim seviyesine göre yolcu dağılımı

5.3.1.4. Meslek

‘Ne iş yapıyorsunuz?’ sorusuna verilen yanıtların çeşitliliği üzerine meslek gruplandırması şu şekilde yapılmıştır:

Üretici Hizmetler

- I.A mimar, içmimar, şehir plancısı, arkeolog
- I.B tasarım, grafiker, ressam, reklamcı
- I.C bilgisayar mühendisi, elektronik mühendisi, endüstri mühendisi, inşaat mühendisi, işletme mühendisi, jeoloji mühendisi, kimya mühendisi, makine mühendisi
- I.D bankacı, borsacı, muhasebeci, ekonomist, finans, mali müşavir
- I.E web tasarım, yazılım uzmanı, bilgi-işlem, telekom
- I.F halkla ilişkiler, iletişim, danışman, koordinatör, müşteri hizmetleri temsilcisi, pazar araştırma, pazarlama sorumlusu, sigorta satış danışmanı, satınalma sorumlusu, planlama analisti, pazarlama uzmanı, gayrimenkul uzmanı, emlakçı, ürün yöneticisi, satış koordinatörü
- I.G ithalat-ihracat uzmanı, ithalat sorumlusu, dış ticaret, ihracat, gümrük komisyoncusu, gümrük müşaviri
- I.H avukat, noter
- I.I yönetici

Diğer Hizmetler

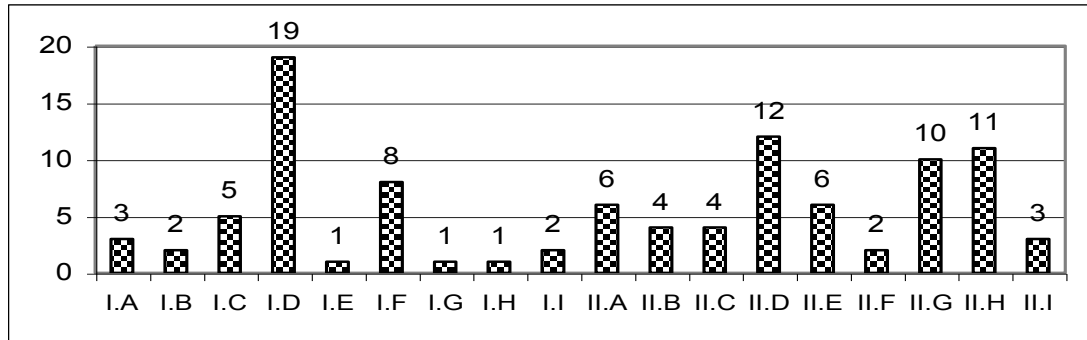
- II.A biyolog, diş hekimi, doktor, eczacı, fizyoterapist, hemşire, odyoloji uzmanı, psikolog, psikolojik dan., veteriner, laborant
- II.B idari asistan, yönetici asistanı, sekreter
- II.C ev hanımı, emekli
- II.D öğrenci
- II.E akademisyen, öğretmen, memur, vergi kontrolörü, subay

- II.F editör, gazeteci, radyocu, yayıncı, medya
- II.G işçi, esnaf, serbest, ticaret, turizm, tekstil, cafe işletmecisi
- II.H barmen, duvar boyama, garson, güvenlik gör., oto teknisyeni, satış elemanı, plasiyer, tamirci, teknisyen, tornacı, pastacı, depo şefi, gişe görevlisi, kuaför, kuyumcu, kablocu, kasiyer, nakliyecı, manken/model, makyöz, terzi, modelist, inşaat teknikeri, resepsiyonist, şoför, servis elemanı, aşçı
- II.I işsiz

Yolcuların meslek gruplarına göre dağılımına bakıldığında ilk sırayı %19 oranıyla I.D grubunun aldığı görülmektedir. Onu birbirine benzer oranlarla II.D, II.H ve II.G grupları izlemektedir. I.F grubu da nispeten yüksek sayılabilecek bir orana sahiptir. Grupların temsil ettikleri mesleklere bakıldığında, finans ağırlıklı hizmetlerin yer seçtiği Taksim-4.Levent metro güzergahında I.D seçeneğinde gözlenen yoğunluk şaşırtıcı değildir. Özellikle haftasonunda belirginleşen artışla II.D seçeneğinin temsil ettiği öğrenci grubu da metro kullanıcıları arasında önemli bir yer edinmektedir. Metronun son durağı olan 4.Levent çevresindeki birtakım gecekondu yerleşimleri ve bulunduğu yere adını da veren Sanayi Mahallesi çalışanlarıyla II.H seçeneğindeki yüksek oranın sebeplerinden biridir. II.G seçeneğiyle temsil edilen grup ise diğerlerine göre daha az belirgin meslekleri içermektedir. Sözelimi “tekstil” cevabı verenlerin tekstil sektöründe hangi pozisyonda (işçi, yönetici ya da başka bir pozisyon) olduğu net değildir. Sözkonusu hattın yakın çevresinde yer alan finans sektörünü destekleyici çeşitli hizmet birimleri I.F grubuna, Şişli Etfal, Okmeydanı SSK, Amerikan Hastanesi gibi sağlık kuruluşları ise II.A grubuna dahil kullanıcıların yüksek sayılabilecek paylarının önemli nedenlerindendir (Tablo 5.5 ve Şekil 5.5).

Tablo 5.5. Meslek gruplarına göre yolcu dağılımı

MESLEK	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
I.A	12	3	4	3	16	3
I.B	10	2	1	1	11	2
I.C	23	6	7	5	30	5
I.D	86	21	18	12	104	19
I.E	6	1	2	1	8	1
I.F	37	9	5	3	42	8
I.G	6	1	0	0	6	1
I.H	7	2	1	1	8	1
I.I	5	1	4	3	9	2
II.A	26	6	10	7	36	6
II.B	20	5	2	1	22	4
II.C	10	2	14	9	24	4
II.D	35	9	31	20	66	12
II.E	23	6	8	5	31	6
II.F	6	1	4	3	10	2
II.G	41	10	13	9	54	10
II.H	43	11	19	13	62	11
II.I	6	1	9	6	15	3
toplam	402	100	152	100	554	100



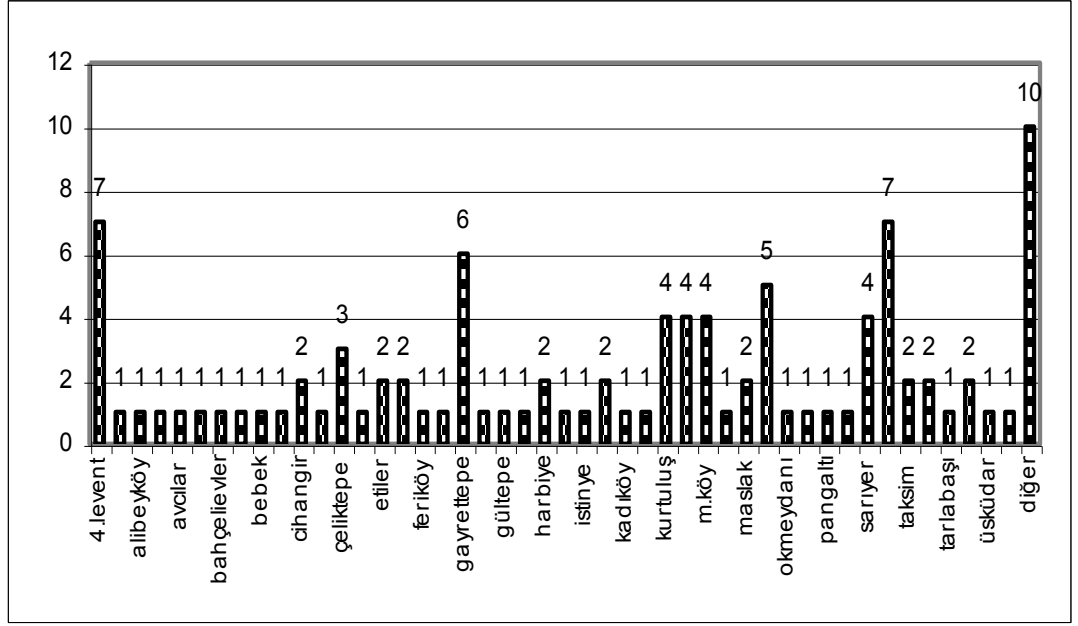
Şekil 5.5. Meslek gruplarına göre yolcu dağılımı

5.3.1.5. Konut

Yolcuların oturdukları semtler çok çeşitlilik göstermektedir. En fazla yoğunluğun görüldüğü yerler 4.Levent, Gayrettepe, Kurtuluş, Levent, Mecidiyeköy, Nişantaşı, Sarıyer ve Şişli'dir. Sarıyer dışındaki tüm yerleşimler metro durağına yürüme mesafesindedir. Dikkat çeken nokta Sarıyer'de oturan yolcuların, Levent, Mecidiyeköy ve Kurtuluş kadar metro kullanmayı tercih etmeleridir. Diğer bir nokta ise Gayrettepe'de ikamet edenlerin haftaiçi yapılan anketlerde oranı %8 iken haftasonu anketlerinde bu oranın %1'e düşmesidir (Tablo 5.6 ve Şekil 5.6).

Tablo 5.6. Konut alanlarına göre yolcu dağılımı

KONUT	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%	KONUT	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
4.levent	33	8	8	5	41	7	idealtepe	0	0	1	1	1	0
acıbadem	4	1	0	0	4	1	ikitelli	1	0	1	1	2	0
adalar	0	0	1	1	1	0	ist.dışı	1	0	0	0	1	0
akatlar	0	0	1	1	1	0	istinye	4	1	0	0	4	1
aksaray	1	0	1	1	2	0	k.çekmece	2	0	0	0	2	0
alibeyköy	3	1	0	0	3	1	k.m.paşa	7	2	3	2	10	2
anadoluhisarı	0	0	1	1	1	0	kadıköy	3	1	5	3	8	1
arnavutköy	0	0	1	1	1	0	kağıthane	2	0	2	1	4	1
ataköy	5	1	1	1	6	1	kartal	0	0	1	1	1	0
ataşehir	1	0	0	0	1	0	kasımpaşa	2	0	0	0	2	0
avcılar	3	1	2	1	5	1	koşuyolu	1	0	0	0	1	0
ayazağa	4	1	2	1	6	1	kurtuluş	17	4	5	3	22	4
bağcılar	1	0	1	1	2	0	kuzguncuk	1	0	0	0	1	0
bahçelievler	1	0	6	4	7	1	küçükköy	0	0	1	1	1	0
bahçeşehir	2	0	0	0	2	0	küçükyalı	1	0	0	0	1	0
bakırköy	6	1	2	1	8	1	levant	12	3	10	7	22	4
baltalimanı	1	0	0	0	1	0	m.köy	16	4	6	4	22	4
bayrampaşa	2	0	0	0	2	0	maçka	1	0	0	0	1	0
bebek	1	0	2	1	3	1	maltepe	0	0	3	2	3	1
beşiktaş	5	1	1	1	6	1	maslak	8	2	3	2	11	2
beykoz	0	0	2	1	2	0	moda	1	0	1	1	2	0
beylikdüzü	1	0	0	0	1	0	nişantaşı	20	5	5	3	25	5
beyoğlu	0	0	1	1	1	0	okmeydanı	3	1	0	0	3	1
bostancı	0	0	1	1	1	0	ortaköy	2	0	0	0	2	0
cihangir	9	2	1	1	10	2	osmanbey	6	1	1	1	7	1
çağlayan	1	0	0	0	1	0	pangaltı	6	1	0	0	6	1
çapa	4	1	2	1	6	1	pendik	1	0	0	0	1	0
çeliktepe	15	4	3	2	18	3	rami	0	0	1	1	1	0
çiftehavuzlar	1	0	0	0	1	0	reşitpaşa	1	0	0	0	1	0
dikilitaş	1	0	1	1	2	0	sahrayıcedid	1	0	0	0	1	0
elmadağ	2	0	0	0	2	0	sanayi mah	4	1	1	1	5	1
emirgan	1	0	1	1	2	0	sarıyer	17	4	4	3	21	4
erenköy	2	0	0	0	2	0	seyrantepe	1	0	0	0	1	0
esenler	1	0	3	2	4	1	suadiye	1	0	0	0	1	0
etiler	6	1	4	3	10	2	şişhane	1	0	0	0	1	0
eyüp	0	0	2	1	2	0	şişli	32	8	8	5	40	7
fatih	9	2	4	3	13	2	taksim	13	3	0	0	13	2
feneryolu	2	0	0	0	2	0	tarabya	8	2	1	1	9	2
feriköy	4	1	1	1	5	1	tarlabası	3	1	0	0	3	1
findıkzade	4	1	3	2	7	1	topağacı	1	0	0	0	1	0
florya	0	0	1	1	1	0	ulus	1	0	1	1	2	0
gayrettepe	33	8	1	1	34	6	ümraniye	3	1	6	4	9	2
GOP	2	0	5	3	7	1	üsküdar	4	1	3	2	7	1
göltepe	2	0	4	3	6	1	yeniköy	1	0	1	1	2	0
gümüşsuyu	3	1	1	1	4	1	yeşilköy	2	0	1	1	3	1
harbiye	12	3	1	1	13	2	zeytinburnu	0	0	2	1	2	0
haseki	0	0	1	1	1	0	z.kuyu	1	0	0	0	1	0
hisarüstü	1	0	2	1	3	1	TOPLAM	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.6 Konut alanlarına göre yolcu dağılımı

5.3.1.6. İşyeri/Okul

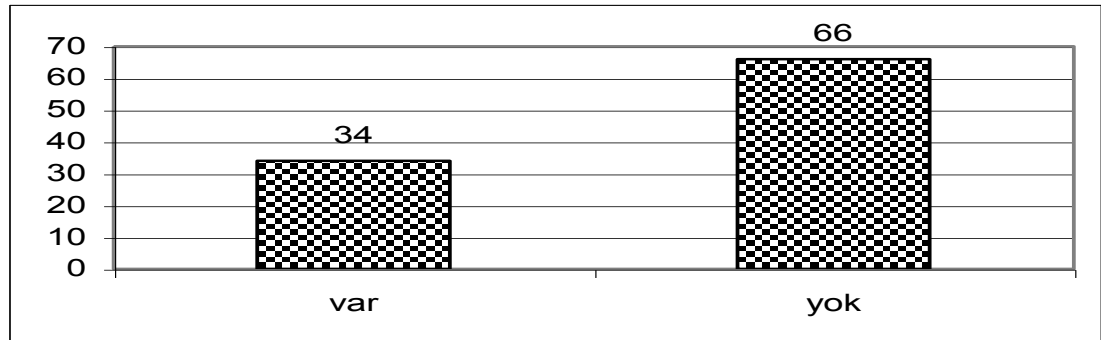
Yolcuların çalıştıkları/okudukları semtler de oturdukları semtler gibi çeşitlilik göstermekle beraber başta Taksim(%12) ve Gayrettepe(%11) olmak üzere 4.Levent, Maslak, Levent, Mecidiyeköy, Nişantaşı, Osmanbey, Şişli ve Zincirlikuyu’da belli bir yoğunluk gözlenmektedir. Yine metro hattı dışında kalan Maslak’ta görülen yoğunluk dikkat çekicidir (Tablo 5.7 ve Şekil 5.7). Maslak bölgesi, 2001 yılı itibariyle %32 oranında boş ofis alanına sahiptir. Bu alanların bölgeye katacağı istihdam sayısı, bölgedeki trafik yükünün ne kadar artacağını da işaretçisidir.

5.3.1.7. Otomobil Sahipliliği

Yapılan anketlerde metro kullanıcılarının %34’ünün özel aracının olduğu saptanmıştır. Bu oran otomobili olanların da metroyu tercih edebileceği yönünde önemli bir göstergedir. Ayrıca otomobil sahipliliğindeki oranın haftaıçi ve haftasonu anketlerinde neredeyse hiç farklılık göstermemesi, haftasonu da otomobili olan kullanıcıların metroyu tercih ettiğinin işaretidir (Tablo 5.8 ve Şekil5.8).

Tablo 5.8. Otomobil sahipliliğine göre yolcu dağılımı

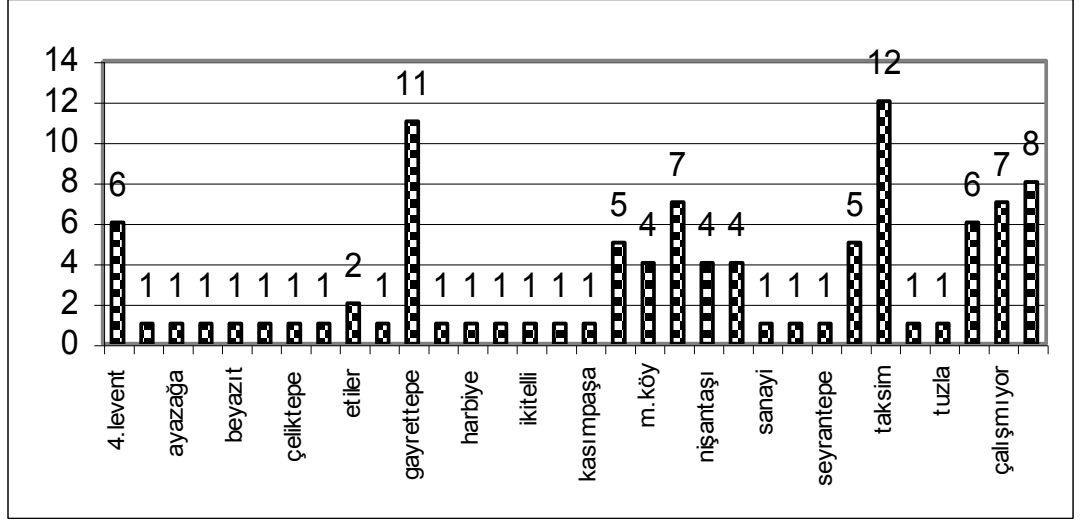
OTO	haftaıçi	%	haftasonu	%	toplam	%
var	140	35	51	34	191	34
yok	262	65	101	66	363	66
toplam	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.8. Otomobil sahipliliğine göre yolcu dağılımı

Tablo 5.7. İşyeri/Okul Yerlerine Göre Yolcu Dağılımı

İŞYERİ	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%	İŞYERİ	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
4.levent	29	7	4	3	33	6	kağıthane	0	0	1	1	1	0
acıbadem	1	0	0	0	1	0	kapalıçarşı	1	0	0	0	1	0
akatlar	0	0	1	1	1	0	karaköy	2	0	0	0	2	0
aksaray	2	0	1	1	3	1	kartal	1	0	0	0	1	0
anadoluhisarı	0	0	1	1	1	0	kasımpaşa	1	0	2	1	3	1
armutlu	1	0	0	0	1	0	kemerburgaz	1	0	0	0	1	0
avcılar	1	0	1	1	2	0	kozyatağı	1	0	1	1	2	0
ayazağa	4	1	1	1	5	1	kurtuluş	2	0	0	0	2	0
bahçelievler	0	0	2	1	2	0	küçükköy	0	0	1	1	1	0
bakırköy	0	0	1	1	1	0	laleli	1	0	0	0	1	0
bebek	0	0	1	1	1	0	levent	23	6	6	4	29	5
beşiktaş	2	0	1	1	3	1	m.köy	16	4	5	3	21	4
beyazıt	4	1	1	1	5	1	maçka	1	0	0	0	1	0
beykoz	0	0	1	1	1	0	maslak	28	7	11	7	39	7
beylerbeyi	1	0	0	0	1	0	nişantaşı	19	5	4	3	23	4
beyoğlu	2	0	3	2	5	1	okmeydanı	1	0	1	1	2	0
cağaloğlu	1	0	1	1	2	0	ortabayır	0	0	1	1	1	0
cerrahpaşa	0	0	1	1	1	0	osmanbey	14	3	7	5	21	4
çapa	0	0	1	1	1	0	pangaltı	1	0	0	0	1	0
çeliktepe	2	0	1	1	3	1	rumelihisarı	0	0	0	0	0	0
dolapdere	3	1	0	0	3	1	sanayi mah.	7	2	0	0	7	1
elmadağ	2	0	0	0	2	0	sarıyer	4	1	2	1	6	1
eminönü	1	0	1	1	2	0	sefaköy	0	0	1	1	1	0
esenler	0	0	1	1	1	0	seyrantepe	3	1	2	1	5	1
etiler	6	1	5	3	11	2	şişli	24	6	4	3	28	5
ferahevler	1	0	0	0	1	0	taksim	48	12	21	14	69	12
feriköy	1	0	0	0	1	0	talimhane	1	0	0	0	1	0
findıklı	3	1	1	1	4	1	tarabya	1	0	1	1	2	0
galatasaray	1	0	0	0	1	0	tarlabası	2	0	0	0	2	0
gayrettepe	57	14	5	3	62	11	tepebaşı	3	1	0	0	3	1
göztepe	1	0	0	0	1	0	topkapı	1	0	0	0	1	0
göltepe	1	0	1	1	2	0	tuzla	3	1	0	0	3	1
gümüşsuyu	5	1	1	1	6	1	ulus	1	0	0	0	1	0
halkalı	1	0	0	0	1	0	unkapanı	0	0	1	1	1	0
harbiye	5	1	1	1	6	1	ümraniye	0	0	1	1	1	0
hasköy	1	0	0	0	1	0	yenibosna	1	0	0	0	1	0
hisarüstü	1	0	3	2	4	1	yeniköy	0	0	1	1	1	0
ikitelli	2	0	1	1	3	1	yıldız	0	0	1	1	1	0
ist.dışı	2	0	0	0	2	0	z.kuyu	27	7	6	4	33	6
istinye	1	0	0	0	1	0	zekeriyaköy	0	0	1	1	1	0
kabataş	1	0	1	1	2	0	çalışmıyor	16	4	23	15	39	7
kadıköy	1	0	3	2	4	1	TOPLAM	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.7. İşyeri/Okul Yerlerine Göre Yolcu Dağılımı

5.3.2. Yolcuların Metroyu Kullanımına İlişkin Bulgular

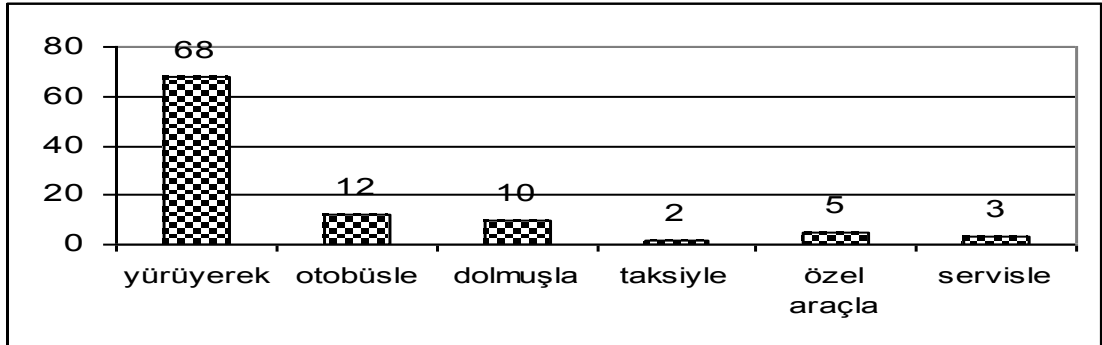
5.3.2.1. Metroya Ulaşım Biçimi

Yolcuların metroya hangi yolla ulaştıkları sorusuna verdikleri cevaplar hafta içi ve haftasonu anketlerinde farklılık göstermektedir. Her ikisinde de metroya yürüyerek ulaşılma oranı en yüksek değere sahiptir. Ancak haftasonu gezinti amaçlı bölgeye uzak yerleşim yerlerinden de gelinmesi yürüyerek ulaşılma oranının %12 düşmesine neden olmuştur. Toplu taşıma araçları (otobüs ve dolmuş) hafta içi %19, haftasonu %30 oranıyla ikinci sırayı almıştır. Burada belirtilmesi gereken bir başka nokta ise ‘özel araçla’ seçeneği yönünde cevap veren yolcuların genellikle kendi araçlarını değil, tanıdıklarının araçlarını kasetmeleridir (Tablo 5.9 ve Şekil 5.9).

Tablo 5.9. Metroya ulaşım biçimlerine göre yolcu dağılımı

ULAŞIM	hafta içi	%	haftasonu	%	toplam	%
yürüyerek	288	72	91	60	379	68
otobüsle	34	8	33	22	67	12
dolmuşla	43	11	12	8	55	10
taksiyle	5	1	7	5	12	2
özel araçla	18	4	8	5	26	5
servisle	13	3	1	1	14	3
vapurla	1	0	0	0	1	0
toplam	402	100	152	100	554	100

Şekil 5.9. Metroya ulaşım biçimlerine göre yolcu dağılımı



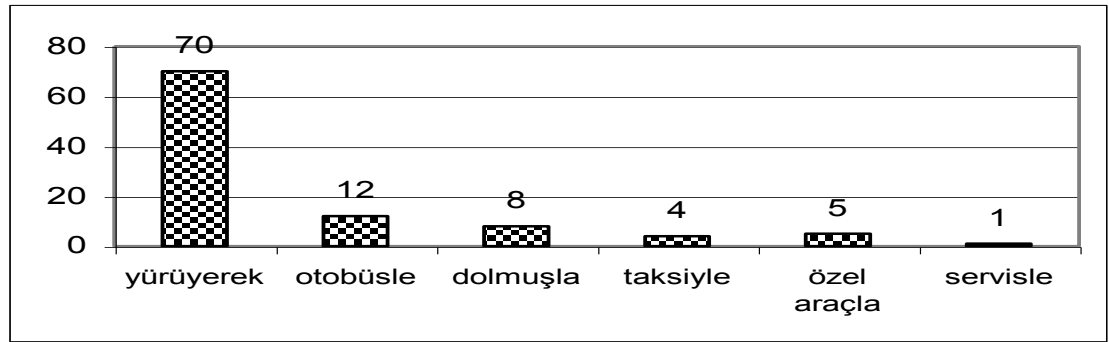
5.3.2.2. Metrodan Sonra Aktarma Biçimi

‘Metrodan sonra gideceğiniz yere hangi yolla ulaşıyorsunuz?’ sorusuna kullanıcıların verdikleri cevaplar metroya ulaşım biçimleriyle benzer özellikler göstermektedir. Haftasonu düşmekle birlikte, ‘yürüyerek’ seçeneği %70 ile ilk sırayı almakta, diğer toplu taşıma araçları %20 ile ikinci sırada yer almaktadır. Ayrıca yürüme

mesafesinden fazla mesafeden gelip metroyu kullanan yolcu sayısının %30 oranında olması da dikkat çekicidir (Tablo 5.10 ve Şekil 5.10).

Tablo5.10. Metrodan sonra aktarma biçimlerine göre yolcu dağılımı

AKTARMA	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
yürüyerek	291	72	97	64	388	70
otobüsle	38	9	30	20	68	12
dolmuşla	33	8	12	8	45	8
taksiyle	16	4	7	5	23	4
özel araçla	21	5	4	3	25	5
servisle	3	1	2	1	5	1
toplam	402	100	152	100	554	100



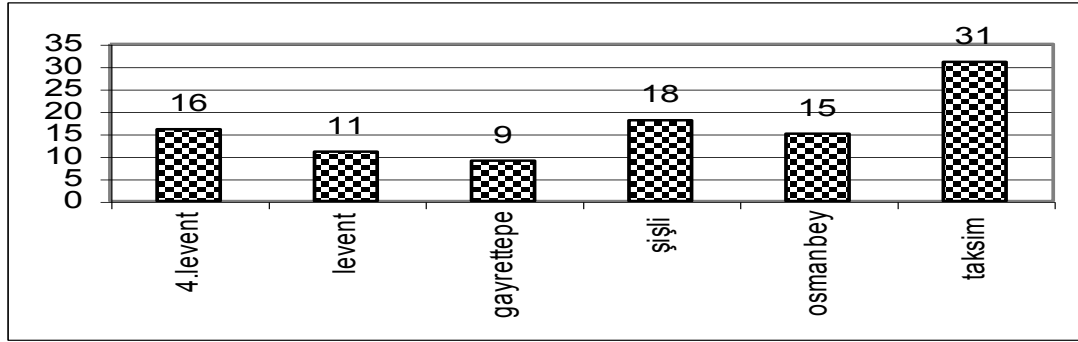
Şekil 5.10. Metrodan sonra aktarma biçimlerine göre yolcu dağılımı

5.3.2.3. İniş İstasyonları

Ankete katılan yolcuların %31'i Taksim, %18'i Şişli, %16'sı 4.Levent, %15'i Osmanbey, %11'i Levent, %9'u Gayrettepe istasyonlarında inceklerini belirtmişlerdir. Taksim istasyonu haftaiçi %27, haftasonu ise %41 gibi yüksek bir oranla en çok kullanılan istasyon olmuştur. Bunda Taksim'in merkez özelliğinin ve önemli bir dağılma noktası olmasının etkisi büyüktür (Tablo 5.11 ve Şekil 5.11).

Tablo 5.11. İniş istasyonlarına göre yolcu dağılımı

	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
4.levent	70	17	21	14	91	16
levent	46	11	17	11	63	11
gayrettepe	42	10	7	5	49	9
şişli	73	18	24	16	97	18
osmanbey	64	16	20	13	84	15
taksim	107	27	63	41	170	31
toplam	402	100	152	100	554	100



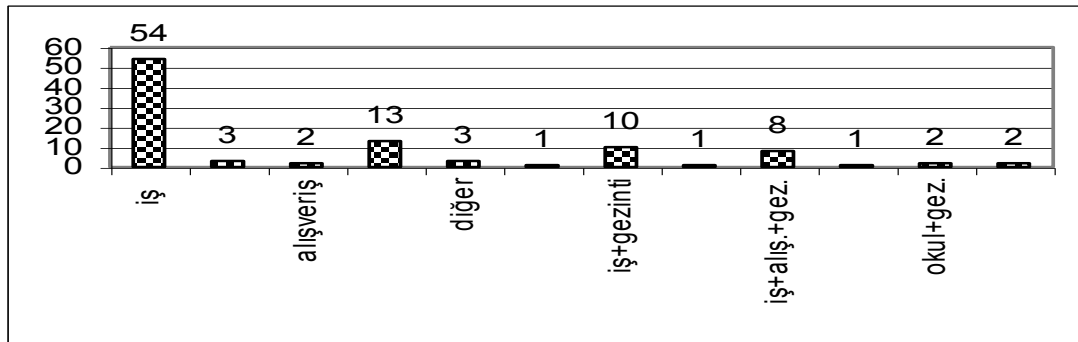
Şekil 5.11. İniş istasyonlarına göre yolcu dağılımı

5.3.2.4. Metroyu Kullanım Amacı

Tablo 5.12’den de görüleceği gibi metro büyük bir çoğunlukla iş amaçlı kullanılmaktadır. Ancak haftasonunda yapılan anketler, gezinti amaçlı yolculuklarının yoğunluğunu arttırmıştır. Bu durumda metronun kullanım amacına yönelik verilen cevaplarda iş %54, gezinti %13, iş ve gezinti amaçlı kullanım ise %10 oranına sahip olmuştur (Şekil 5.12).

Tablo 5.12. Metroyu kullanım amacına göre yolcu dağılımı

AMAÇ	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
iş	257	64	43	28	300	54
okul	17	4	1	1	18	3
alışveriş	4	1	5	3	9	2
gezinti	31	8	40	26	71	13
diğer	10	2	6	4	16	3
iş+alışveriş	3	1	2	1	5	1
iş+gezinti	36	9	19	13	55	10
iş+diğer	4	1	0	0	4	1
iş+alış.+gez.	27	7	18	12	45	8
alış.+gez.	5	1	3	2	8	1
okul+gez.	7	2	3	2	10	2
okul+alış.+gez.	1	0	12	8	13	2
toplam	402	100	152	100	554	100



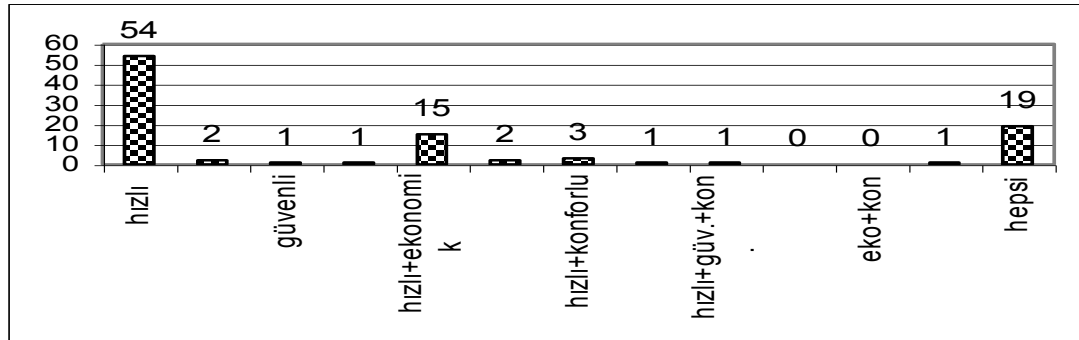
Şekil 5.12. Metroyu kullanım amacına göre yolcu dağılımı

5.3.2.5. Metroyu Tercih Nedeni

Yapılan metro kullanıcı anketine göre hız yolcular için öncelikli tercih nedenidir. Metronun hızlı olmasıyla beraber diğer toplu taşıma araçlarına göre daha ekonomik olması tercih sıralamasında üçüncü sırayı almaktadır. Bu durum kent trafiğinden bunalan yolcuların metroyu daha cazip görmesinin en önemli sebeplerindendir. Daha genelleştirilmiş bir cevap olan ‘hepsi’ seçeneği ise kullanıcıların %19’u tarafından seçilmiş, böylece ‘güven’ ve ‘konfor’ özellikleri de yolcuların toplu taşıma araçlarından beklentilerinde önemli bir yer edinmiştir (Tablo 5.13 ve Şekil 5.13).

Tablo 5.13. Metroyu tercih nedenine göre yolcu dağılımı

	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
hızlı	207	51	94	62	301	54
ekonomik	7	2	2	1	9	2
güvenli	2	0	1	1	3	1
konforlu	4	1	3	2	7	1
hızlı+ekonomik	71	18	14	9	85	15
hızlı+güvenli	7	2	3	2	10	2
hızlı+konforlu	15	4	3	2	18	3
hızlı+eko.+güv.	5	1	0	0	5	1
hızlı+güv.+kon.	3	1	1	1	4	1
güv.+kon.	2	0	0	0	2	0
eko+kon	0	0	1	1	1	0
hızlı+eko.+kon.	5	1	1	1	6	1
hepsi	74	18	29	19	103	19
toplam	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.13. Metroyu tercih nedenine göre yolcu dağılımı

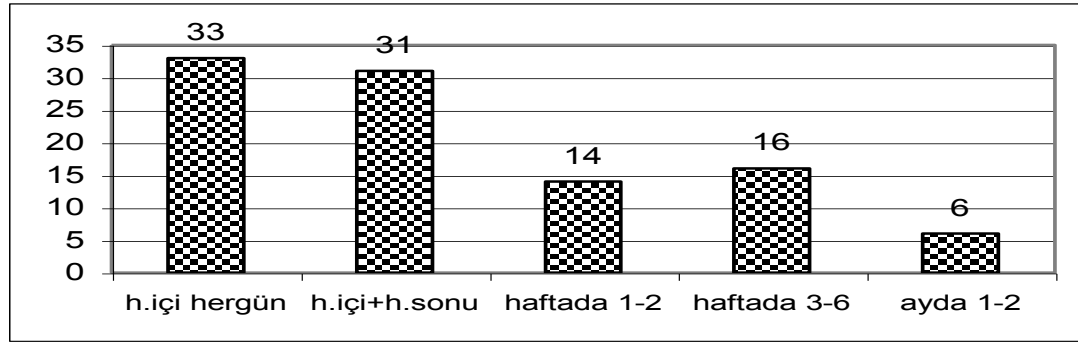
5.3.2.6. Metroyu Kullanım Sıklığı

Yapılan anket sonuçlarına göre metronun haftaiçi hergün kullanılma oranı %33, haftaiçi ve haftasonu kullanılma oranı ise %31’dir. Haftaiçi kullanımı genel olarak işe veya okula gidiş-dönüşleri, haftasonu kullanımı ve daha seyrek periyodlarla

kullanım ise alışveriş, gezinti ve diğeri ifade etmektedir. Bu durumda ankete katılanların %64'ü hemen hergün metroyu kullanmaktadır (Tablo 5.14 ve Şekil 5.14).

Tablo 5.14. Metroyu kullanım sıklığına göre yolcu dağılımı

	haftaiçi	%	haftasonu	%	toplam	%
h.içi hergün	168	42	15	10	183	33
h.içi+h.sonu	124	31	46	30	170	31
haftada 1-2	40	10	38	25	78	14
haftada 3-6	53	13	36	24	89	16
ayda 1-2	17	4	17	11	34	6
toplam	402	100	152	100	554	100



Şekil 5.14. Metroyu kullanım sıklığına göre yolcu dağılımı

5.3.3. Veriler Arasındaki İlişkilerin Çapraz Değerlendirilmesi

Eğitim Seviyesi-Meslek İlişkisi

Yapılan anket sonuçlarına göre metro kullanıcılarının %65'i üniversite eğitimi olup, en sık rastlanan meslek grupları I.D, II.D, II.H ve II.G'dir. Kullanıcıların eğitim durumu ve meslekleri karşılaştırıldığında en büyük orana sahip I.D meslek grubuna dahil olanların %24'ünün y.lisans, %20'sinin lisans, %19'unun lise mezunu olduğu görülmektedir. Bu durumda I.D meslek grubundakilerin %71'i üniversite eğitimi görmüş kişilerdir. %12 ile ikinci en yoğun grup olan II.D grubunu oluşturanlar lise ve üniversite öğrencileri olup, üniversite öğrencileri arasında İstanbul Teknik Üniversitesi ve Bilgi Üniversitesi öğrencileri çoğunluktadır. Eğitim durumu-meslek karşılaştırmasında ilköğretim mezunlarının %72'si, ortaokul mezunlarının %59'u ve lise mezunlarının %32'sinin II.H meslek grubuna dahil olduğu görülmektedir. Eğitim seviyesi arttıkça bu gruba dahil olan kişi sayısı azalmaktadır. Nitekim üniversite mezunlarının sadece %2'si bu grup içinde yer almaktadır. En yüksek oranlardan

birine sahip II.G grubunda da benzer bir durum görülmekte olup, bu gruba mensup olanların sadece %11'i üniversite eğitimidir (Tablo 5.15).

Tablo 5.15. Eğitim seviyesi-meslek ilişkisi

MESLEK	EĞİTİM SEVİYESİ											
	ilk	%	orta	%	lise	%	lisans	%	l.üstü	%	toplam	%
I.A	0	0	0	0	0	0	13	4	3	10	16	3
I.B	0	0	0	0	2	1	9	3	0	0	11	2
I.C	0	0	0	0	0	0	26	8	4	14	30	5
I.D	0	0	0	0	30	19	67	20	7	24	104	19
I.E	0	0	0	0	2	1	6	2	0	0	8	1
I.F	0	0	0	0	7	4	34	10	1	3	42	8
I.G	0	0	1	6	1	1	4	1	0	0	6	1
I.H	0	0	0	0	0	0	8	2	0	0	8	1
I.I	0	0	0	0	1	1	7	2	1	3	9	2
II.A	0	0	0	0	2	1	29	9	5	17	36	6
II.B	0	0	0	0	15	9	7	2	0	0	22	4
II.C	2	11	0	0	13	8	8	2	1	3	24	4
II.D	0	0	0	0	23	14	41	12	2	7	66	12
II.E	0	0	0	0	6	4	21	6	4	14	31	6
II.F	0	0	1	6	2	1	7	2	0	0	10	2
II.G	3	17	5	29	20	13	26	8	0	0	54	10
II.H	13	72	10	59	32	20	7	2	0	0	62	11
II.I	0	0	0	0	3	2	11	3	1	3	15	3
toplam	18	100	17	100	159	100	331	100	29	100	554	100

Eğitim Seviyesi-Yaş İlişkisi

Metroyu kullananların %65'i üniversite eğitilmiş olup, %41 oran ile en sık rastlanan 26-35 yaş grubunun %74'ü, ikinci en yoğun grup olan 15-25 yaş grubunun ise %57'si üniversite eğitilmiştir. Bu durumda metronun genç ve eğitilmiş insanlar tarafından çoğunluklu olarak tercih edildiğini söylemek doğru olacaktır (Tablo 5.16).

Tablo 5.16. Eğitim Seviyesi-Yaş İlişkisi

EĞİTİM SEVİYESİ	YAŞ											
	15-25	%	26-35	%	36-45	%	46-55	%	55+	%	toplam	%
ilkokul	10	5	4	2	4	5	0	0	0	0	18	3
ortaokul	5	2	5	2	6	8	1	5	0	0	17	3
lise	77	36	52	23	21	28	4	19	5	38	159	29
lisans	116	54	153	67	41	54	13	62	8	62	331	60
lisansüstü	7	3	15	7	4	5	3	14	0	0	29	5
toplam	215	100	229	100	76	100	21	100	13	100	554	100

Eğitim Seviyesi-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi

Yapılan anketler sonucunda, lise ve lisans eğitimi olanlarda metroyu kullanım amacıyla ilk sıraları ‘iş’, ‘gezinti’, ‘iş ve gezinti’ ve ‘iş, alışveriş ve gezinti’ alırken, yüksek lisans eğitimi görenlerde bu sıralamanın ‘iş’, ‘iş ve gezinti’, ‘diğer’ ve ‘gezinti’, ilk ve ortaokul eğitimi görenlerde ise ‘iş’ ve ‘gezinti’ şeklinde olduğu görülmektedir. Bu durum, her eğitim seviyesinden kullanıcı için metronun öncelikle işe gidiş-gelişlerde kullanılan bir toplu taşıma aracı olduğunu göstermiştir (Tablo 5.17).

Tablo 5.17. Eğitim Seviyesi-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi

AMAÇ	EĞİTİM SEVİYESİ											
	ilk	%	orta	%	lise	%	lisans	%	Lüstü	%	toplam	%
iş	8	44	14	82	80	50	184	56	14	48	300	54
okul	0	0	0	0	9	6	8	2	1	3	18	3
alışveriş	1	6	0	0	3	2	4	1	1	3	9	2
gezinti	5	28	2	12	19	12	42	13	3	10	71	13
diğer	2	11	0	0	3	2	7	2	4	14	16	3
iş+alışveriş	0	0	0	0	2	1	3	1	0	0	5	1
iş+gezinti	1	6	1	6	16	10	32	10	5	17	55	10
iş+diğer	0	0	0	0	2	1	2	1	0	0	4	1
iş+alış.+gez.	1	6	0	0	14	9	29	9	1	3	45	8
alış.+gez.	0	0	0	0	1	1	7	2	0	0	8	1
okul+gez.	0	0	0	0	9	6	10	3	0	0	19	3
okul+alış.+gez.	0	0	0	0	1	1	3	1	0	0	4	1
toplam	18	100	17	100	159	100	331	100	29	100	554	100

Eğitim Seviyesi-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi

Eğitim durumu ne olursa olsun, kullanıcıların yarısından fazlası için ‘hız’ metroyu tercih nedeninde ilk sırayı almaktadır. Kullanıcıların %94’lük bölümünü oluşturan lise ve üniversite eğitimi olanlar için tercih sıralamasında ikinci sırayı alan ‘hepsi’ seçeneği ise metrodan duyulan genel memnuniyetin ifadesidir. Diğer toplu taşıma araçlarına göre daha ekonomik olması metronun ilk, orta ve yine lise eğitimi olanların tercih sıralamasında önemli rol oynamaktadır. Metronun hızlı ve ekonomik olması, diğerlerinin aksine ilk ve ortaokul eğitimi olanlar için güven ve konfordan daha önceliklidir (Tablo 5.18).

Tablo 5.18. Eğitim Seviyesi-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi

TERCİH	EĞİTİM DURUMU											
	ilk	%	orta	%	lise	%	lisans	%	l.üstü	%	toplam	%
hızlı	12	67	12	71	86	54	174	53	17	59	301	54
ekonomik	0	0	2	12	2	1	4	1	1	3	9	2
güvenli	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	1
konforlu	1	6	0	0	2	1	4	1	0	0	7	1
hızlı+ekonomik	2	11	1	6	28	18	52	16	2	7	85	15
hızlı+güvenli	1	6	0	0	5	3	4	1	0	0	10	2
hızlı+konforlu	1	6	1	6	2	1	14	4	0	0	18	3
eko.+kon.	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
güv.+kon.	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2	0
hızlı+güv.+kon.	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	4	1
hızlı+eko.+kon.	0	0	0	0	2	1	4	1	0	0	6	1
hızlı+eko.+güv.	0	0	0	0	0	0	3	1	2	7	5	1
hepsi	1	6	1	6	28	18	66	20	7	24	103	19
toplam	18	100	17	100	159	100	331	100	29	100	554	100

Metroyu Kullanım Sıklığı-Meslek İlişkisi

Metroyu en yoğun olarak kullananlar I.D, II.D, II.H ve II.G ile temsil edilen meslek gruplarıdır. Haftaiçi hergün ve hem haftaiçi, hem de haftasonu kullanım sıralamasında ilk sırayı I.D meslek grubu almakta, onu II.H, II.D ve II.G izlemektedir. Kullanım sıklığı azaldıkça I.C, I.F, II.A ve II.E meslek grupları da göze çarpmaktadır. Bu durumda Taksim-4.Levent metrosunu en çok kullanan ve en sık kullananların I.D, II.D, II.H ve II.G ile temsil edilen meslek grubu mensuplarının olduğu görülmektedir (Tablo 5.19).

Tablo 5.19. Metroyu kullanım sıklığı-meslek ilişkisi

MESLEK	SIKLILIK											
	h.içi hergün	%	h.içi+h.sonu	%	haf.1-2	%	haf.3-6	%	ayda1-2	%	toplam	%
I.A	2	1	8	5	2	3	4	4	0	0	16	3
I.B	3	2	6	4	1	1	1	1	0	0	11	2
I.C	7	4	9	5	9	12	4	4	1	3	30	5
I.D	55	30	20	12	12	15	12	13	5	15	104	19
I.E	3	2	2	1	2	3	1	1	0	0	8	1
I.F	15	8	12	7	6	8	8	9	1	3	42	8
I.G	4	2	1	1	0	0	1	1	0	0	6	1
I.H	3	2	2	1	2	3	0	0	1	3	8	1
I.I	5	3	1	1	2	3	0	0	1	3	9	2
II.A	13	7	11	6	3	4	7	8	2	6	36	6
II.B	12	7	6	4	2	3	2	2	0	0	22	4
II.C	1	1	2	1	6	8	7	8	8	24	24	4
II.D	12	7	26	15	11	14	16	18	1	3	66	12
II.E	13	7	5	3	5	6	6	7	2	6	31	6
II.F	1	1	5	3	1	1	3	3	0	0	10	2
II.G	13	7	26	15	5	6	4	4	6	18	54	10
II.H	19	10	27	16	5	6	8	9	3	9	62	11

II.I	2	1	1	1	4	5	5	6	3	9	15	3
toplam	183	100	170	100	78	100	89	100	34	100	554	100

Metroyu Kullanım Amacı-Meslek İlişkisi

Yolcuların metroyu kullanım amacında ilk 3 sırayı ‘iş’, ‘gezinti’ ve ‘iş ve gezinti’ almaktadır. İş amaçlı kullananların %23’ü I.D, %13’ü II.G ve II.H, %10’u ise I.F meslek grubundan kullanıcılarıdır. Sadece gezinti amaçlı kullananların başında %30 oran ile öğrencileri temsil eden II.D grubu gelmekte, onu %15 ile II.H meslek grubu ve %11 ile işsizleri temsil eden II.I ile ev hanımı ve emeklileri temsil eden II.C grubu izlemektedir. I.D, II.G ve II.H meslek grubundan kullanıcılar ise hem iş hem gezinti amaçlı kullanımda üst sıralardadır. Görüldüğü üzere metroyu en çok kullanan meslek grupları hem en sık kullananlar, hem de yoğunluklu olarak iş amaçlı kullananlardır (Tablo 5.20)

Otomobil Sahipliliği-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi

Özel otomobile sahip yolcuların %35’i haftaiçi hergün, %26’sı hem haftaiçi hem de haftasonu metroyu kullanırken, otomobili olmayanlar için bu oranlar sırasıyla %32 ve %33’tür. Bu oranlar, özel araca sahip olunsu dahi, metronun tercih edilebilirliğinin önemli birer göstergesidir (Tablo 5.21).

Tablo 5.21. Otomobil sahipliği-metroyu kullanım sıklığı ilişkisi

SIKLIK	OTOMOBİL SAHİPLİLİĞİ					
	var	%	yok	%	toplam	%
h.içi hergün	66	35	117	32	183	33
h.içi+h.sonu	50	26	120	33	170	31
haftada 1-2	26	14	52	14	78	14
haftada 3-6	32	17	57	16	89	16
ayda 1-2	17	9	17	5	34	6
toplam	191	100	363	100	554	100

Tablo 5.20. Metroyu kullanım amacı-meslek ilişkisi

MESLEK AMAÇ

	iş	%	okul	%	alış.	%	gezinti	%	diğer	%	iş+alış	%	iş+gez	%	iş+diğer	%	iş+alış+gez	%	alış+gez	%	okul+gez	%	Ok.+al+gez	%	toplam	%
I.A	11	4	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	2	4	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	16	3
I.B	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	25	1	2	0	0	0	0	0	0	11	2
I.C	18	6	0	0	1	11	5	7	0	0	0	0	5	9	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	30	5
I.D	69	23	0	0	2	22	5	7	0	0	1	20	14	25	1	25	11	24	1	13	0	0	0	0	104	19
I.E	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1
I.F	31	10	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	3	5	0	0	5	11	0	0	0	0	0	0	42	8
I.G	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	6	1
I.H	6	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	8	1
I.I	6	2	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	13	0	0	0	0	9	2
II.A	21	7	0	0	0	0	3	4	2	13	2	40	5	9	0	0	3	7	0	0	0	0	0	0	36	6
II.B	16	5	0	0	0	0	1	1	0	0	1	20	2	4	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	22	4
II.C	1	0	0	0	5	56	8	11	5	31	0	0	1	2	1	25	2	4	1	13	0	0	0	0	24	4
II.D	0	0	18	100	0	0	21	30	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	2	25	19	100	4	100	66	12
II.E	18	6	0	0	0	0	3	4	1	6	0	0	3	5	0	0	5	11	1	13	0	0	0	0	31	6
II.F	5	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3	5	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	10	2
II.G	40	13	0	0	0	0	1	1	3	19	1	20	6	11	0	0	2	4	1	13	0	0	0	0	54	10
II.H	38	13	0	0	0	0	11	15	1	6	0	0	6	11	1	25	5	11	0	0	0	0	0	0	62	11
II.I	0	0	0	0	0	0	8	11	3	19	0	0	1	2	0	0	2	4	1	13	0	0	0	0	15	3
toplam	300	100	18	100	9	100	71	100	16	100	5	100	55	100	4	100	45	100	8	100	19	100	4	100	554	100

Otomobil Sahipliliği-Metroya Ulaşım ve Metrodan Sonra Aktarma Biçimi İlişkisi

Yapılan anketler, yolcuların metro duraklarına gelişlerinin ve indikten sonra gidecekleri yere ulaşmalarının büyük çoğunlukla yürüme yoluyla olduğunu göstermiştir. Dikkat çekici nokta, özel otomobile sahip yolcuların her iki zamanda da kendi araçlarını kullanmayı değil, diğer ulaşım araçlarını kullanmayı tercih etmeleridir. Bunun nedeni kimi yolcular tarafından otopark sayısının azlığı ve trafik sıkışıklığı, kimileri tarafından ise metroda yolculuk standartlarının yüksek oluşu şeklinde belirtilmiştir (Tablo 5.22 ve Tablo 5.23).

Tablo 5.22 Otomobil Sahipliliği-Metroya Ulaşım Biçimi İlişkisi

ULAŞIM	OTOMOBİL SAHİPLİLİĞİ					
	var	%	yok	%	toplam	%
yürüyerek	137	72	242	67	379	68
otobüsle	17	9	50	14	67	12
dolmuşla	10	5	45	12	55	10
taksiyle	4	2	8	2	12	2
özel araçla	16	8	10	3	26	5
servisle	6	3	8	2	14	3
vapur	1	1	0	0	1	0
toplam	191	100	363	100	554	100

Tablo 5.23. Otomobil Sahipliliği-Metrodan Sonra Aktarma Biçimi İlişkisi

AKTARMA	OTOMOBİL SAHİPLİLİĞİ					
	var	%	yok	%	toplam	%
yürüyerek	131	69	257	71	388	70
otobüsle	12	6	56	15	68	12
dolmuşla	19	10	26	7	45	8
taksiyle	10	5	13	4	23	4
özel araçla	18	9	7	2	25	5
servisle	1	1	4	1	5	1
toplam	191	100	363	100	554	100

Otomobil Sahipliliği-Metroyu Kullanım Amacı ve Tercih Nedeni İlişkisi

Özel otomobili olan yolcuların %61'i metroyu işe gidiş-gelişlerde, %13'ü gezinti amaçlı, %9'u hem iş hem gezinti amaçlı kullanırken, kullanıcılar metroyu tercih nedenlerini sırasıyla 'hızlı', 'hepsi' ve 'hızlı ve ekonomik' şeklinde belirtmişlerdir. Özel otomobile sahip olmayan yolcular için kullanım amacı diğerlerine benzerken bunlara 'iş, alışveriş ve gezinti' amaçlı kullanım eklenmiş, tercih sıralaması ise

değişen oranlarla aynı kalmıştır. Kullanıcıların da belirttiği üzere metro yolculuğunun standartlarının çeşitli bakımlardan yüksek oluşu metroyu otomobili olan veya olmayan tüm yolcular için cazip kılmıştır. ‘Gezinti’ amaçlı kullanım oranının otomobili olan yolcular arasında dahi nispeten yüksek oranı bunun göstergelerinden biri olarak kabul edilmelidir (Tablo 5.24 ve Tablo 5.25).

Tablo 5.24. Otomobil Sahipliliği-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi

AMAÇ	OTOMOBİL SAHİPLİLİĞİ					
	var	%	yok	%	toplam	%
iş	116	61	184	51	300	54
okul	5	3	13	4	18	3
alışveriş	3	2	6	2	9	2
gezinti	25	13	46	13	71	13
diğer	4	2	12	3	16	3
iş+alışveriş	3	2	2	1	5	1
iş+gezinti	18	9	37	10	55	10
iş+diğer	2	1	2	1	4	1
iş+alış.+gez.	10	5	35	10	45	8
alış.+gez.	4	2	4	1	8	1
okul+gez.	1	1	18	5	19	3
okul+alış.+gez.	0	0	4	1	4	1
toplam	191	100	363	100	554	100

Tablo 5.25. Otomobil Sahipliliği-Metroyu Tercih Nedeni İlişkisi

TERCİH	OTOMOBİL					
	var	%	yok	%	toplam	%
hızlı	104	54	197	54	301	54
ekonomik	4	2	5	1	9	2
güvenli	2	1	1	0	3	1
konforlu	2	1	5	1	7	1
hızlı+ekonomik	30	16	55	15	85	15
hızlı+güvenli	3	2	7	2	10	2
hızlı+konforlu	7	4	11	3	18	3
eko.+kon.	0	0	1	0	1	0
güv.+kon.	1	1	1	0	2	0
hızlı+güv.+kon.	2	1	2	1	4	1
hızlı+eko.+kon.	2	1	4	1	6	1
hızlı+eko.+güv.	4	2	1	0	5	1
hepsi	30	16	73	20	103	19
toplam	191	100	363	100	554	100

Metroya Ulaşım-Metrodan Sonra Aktarma Biçimi İlişkisi

Yapılan anketler göstermektedir ki metro durağına yürüyerek gelen yolcuların %72’si metrodan indikten sonra yollarına yürüyerek devam etmektedirler. Yani gidecekleri yere tek araç kullanarak ulaşan yolcu oranı %50’dir. Yolcuların %40’ı

metro durağına gelişte veya indikten sonra gidecekleri yere ulaşmada araç kullanmaktadır. Yolcuların %10'u ise hem durağına ulaşırken hem de indikten sonra araç değiştirmekte, yani gidecekleri yere metro dahil 3 araçla ulaşmaktadır (Tablo 5.26).

Tablo 5.26. Metroya Ulaşım-Metrodan Sonra Aktarma Biçimi İlişkisi

AKTARMA ULAŞIM																
	yürüyerek	%	otobüs	%	dolmuş	%	taksi	%	özel araç	%	servis	%	vapur	%	toplam	%
yürüyerek	273	72	47	70	34	62	8	67	15	58	10	71	1	100	388	70
otobüsle	39	10	18	27	7	13	1	8	2	8	1	7	0	0	68	12
dolmuşla	28	7	1	1	9	16	2	17	2	8	3	21	0	0	45	8
taksiyle	13	3	1	1	4	7	1	8	4	15	0	0	0	0	23	4
özel araçla	21	6	0	0	1	2	0	0	3	12	0	0	0	0	25	5
servisle	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1
toplam	379	100	67	100	55	100	12	100	26	100	14	100	1	100	554	100

Metroya Ulaşım-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi

Yolcuların %22'si metroya yürüyerek ulaşmakta ve haftaiçi hergün yolculuk yapmaktadır. Yine hergün metroyla yolculuk yapıp, metroya araç kullanarak ulaşanların oranı %11'dir. Bununla beraber hem haftaiçi hem haftasonu yolculuk yapıp metroya yürüyerek gelenlerin oranı %24, araçla gelenlerin oranı ise %7'dir. Bu durumda metroyu en sık kullananlar, metro durağına yürüyerek ulaşma olanağına sahip yolcular olmaktadır.(Tablo 5.27).

Tablo 5.27. Metroya Ulaşım-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi

SIKLIK ULAŞIM																
	yürüyerek	%	otobüs	%	dolmuş	%	taksi	%	özel araç	%	servis	%	vapur	%	toplam	%
h.İçi hergün	124	33	20	30	20	36	4	33	9	35	5	36	1	100	183	33
h.İçi+h.sonu	132	35	15	22	13	24	2	17	4	15	4	29	0	0	170	31
haftada 1-2	50	13	11	16	10	18	2	17	3	12	2	14	0	0	78	14
haftada 3-6	53	14	14	21	10	18	2	17	7	27	3	21	0	0	89	16
ayda 1-2	20	5	7	10	2	4	2	17	3	12	0	0	0	0	34	6
toplam	379	100	67	100	55	100	12	100	26	100	14	100	1	100	554	100

Metrodan Sonra Aktarma Biçimi-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi

Metrodan sonra aktarma biçimi ve kullanım sıklığı arasındaki ilişki, metroya ulaşım ve kullanım sıklığı arasındaki ilişkiye benzer özellikler göstermektedir. Yolcuların %23'ü metroyu haftaiçi hergün kullanmakta ve metrodan indikten sonra gidecekleri yere yürüyerek ulaşmaktadır. Metroyu hergün kullanıp araçla aktarma yapanların

oranı ise %10'dur. Hem haftaiçi hem haftasonu yolculuk yapıp indikten sonra araç kullananların oranı %9 iken, yürüyenler %21 oranındadır. Bu durum göstermektedir ki sadece metro kullanarak ulaşılabilir tek araçlık mesafelerde kullanım sıklığı daha fazladır (Tablo 5.28).

Tablo 5.28. Metrodan Sonra Aktarma Biçimi-Metroyu Kullanım Sıklığı İlişkisi

SIKLIK	AKTARMA													
	yürüy erek	%	otobüs	%	dolmuş	%	taksi	%	özel araç	%	servis	%	toplam	%
h.içi hergün	128	33	23	34	12	27	8	35	10	40	2	40	183	33
h.içi+h.sonu	119	31	19	28	19	42	4	17	7	28	2	40	170	31
haftada 1-2	59	15	8	12	4	9	6	26	1	4	0	0	78	14
haftada 3-6	63	16	12	18	7	16	2	9	5	20	0	0	89	16
ayda 1-2	19	5	6	9	3	7	3	13	2	8	1	20	34	6
toplam	388	100	68	100	45	100	23	100	25	100	5	100	554	100

Metrodan Sonra Aktarma Biçimi-Metroyu Kullanım Amacı ve Tercih Nedeni İlişkisi

Metrodan indikten sonra yolcuların gidecekleri yere ulaşım biçimleri ile metroyu kullanım amaçları ve kullanım tercihleri arasındaki ilişkiye bakıldığında, yollarına yürüyerek devam eden ve araçla aktarma yapan yolcular arasında önemli bir farklılığa rastlanmamaktadır. Araç değiştirmek zorunda olan yolcular dahi metroyu iş amaçlı kullanım başta olmak üzere alışveriş ve gezinti amaçlı da kullanabilmekte ve tüm yolcular metronun hızlı, ekonomik, konforlu ve güvenilir bir toplu taşıma aracı olduğu konusunda birleşmektedirler (Tablo 5.29 ve Tablo 5.30).

Tablo 5.29. Metrodan sonra aktarma biçimi-metroyu kullanım amacı ilişkisi

AMAÇ	AKTARMA													
	yürüy erek	%	otobüs	%	dolmuş	%	taksi	%	özel araç	%	servis	%	toplam	%
iş	212	55	31	46	26	58	12	52	17	68	2	40	300	54
okul	10	3	3	4	3	7	1	4	0	0	1	20	18	3
alışveriş	7	2	1	1	0	0	0	0	1	4	0	0	9	2
gezinti	48	12	9	13	6	13	5	22	3	12	0	0	71	13
diğer	10	3	5	7	0	0	1	4	0	0	0	0	16	3
iş+alışveriş	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1
iş+gezinti	39	10	5	7	6	13	1	4	3	12	1	20	55	10
iş+diğer	2	1	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	4	1
iş+alış.+gez.	33	9	7	10	1	2	3	13	1	4	0	0	45	8
alış.+gez.	8	2	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	9	2
okul+gez.	13	3	4	6	1	2	1	4	0	0	1	20	20	4
okul+alış.+gez.	2	1	2	3	0	0	1	4	0	0	0	0	5	1
toplam	388	100	68	100	45	100	23	100	25	100	5	100	554	100

Tablo 5.30. Metrodan sonra aktarma biçimi-metroyu tercih nedeni ilişkisi

TERCİH	AKTARMA													
	yürüy erek	%	otobüs	%	dolmuş	%	taksi	%	özel araç	%	servis	%	toplam	%
hızlı	207	53	36	53	22	49	17	74	15	60	4	80	301	54
ekonomik	8	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2
güvenli	2	1	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	3	1
konforlu	6	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1
hızlı+ekonomik	62	16	9	13	10	22	0	0	3	12	1	20	85	15
hızlı+güvenli	4	1	3	4	2	4	0	0	1	4	0	0	10	2
hızlı+konforlu	13	3	1	1	3	7	1	4	0	0	0	0	18	3
eko.+kon.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
güv.+kon.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
hızlı+güv.+kon.	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1
hızlı+eko.+kon.	4	1	1	1	0	0	1	4	0	0	0	0	6	1
hızlı+eko.+güv.	4	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	5	1
hepsi	72	19	15	22	7	16	3	13	6	24	0	0	103	19
toplam	388	100	68	100	45	100	23	100	25	100	5	100	554	100

Metroyu Kullanım Amacı-Tercih Nedeni İlişkisi

Yapılan anketlerde yolcuların metroyu kullanım amacı sırasıyla iş(%54), gezinti(%13), iş ve gezinti(%10) ve iş, alışveriş ve gezinti(%8)dir. İş amaçlı kullananların %52'si hızlı, %18'i hızlı ve ekonomik, yine %18'i hızlı, ekonomik, güvenli ve konforlu olduğu için metroyu tercih etmektedir. Gezinti amaçlı kullananların tercih sıralamasında ilk sırayı yine hız(%62) almış, onu 'hepsi' seçeneği takip etmiştir. Hem iş hem gezinti amaçlı kullanan yolcular için hız yine birinci tercih nedeni olmuş, ancak bunun yanında ekonomik olması özelliği de vurgulanmıştır. Son olarak iş, alışveriş ve gezinti amaçlı kullanan yolcuların tercihinde diğerlerinin aksine 'hepsi' seçeneği ilk sırada yer almakta, 'hızlı' seçeneği onu takip etmektedir (Tablo 5.31).

Metroya Ulaşım Biçimi-Metroyu Kullanım Amacı ve Tercih Nedeni İlişkisi

Yolcuların metroya ulaşım şekilleri hangi türde olursa olsun metroyu kullanım amaçları 'iş', 'gezinti' ve 'iş ve gezinti', metroyu tercih ediş nedenleri ise 'hızlı', 'hızlı ve ekonomik' ve bunlara güven ve konforun da eklendiği 'hepsi' seçeneği yönünde olmuştur (Tablo 5.32 ve Tablo 5.33).

Tablo 5.31. Metroyu Kullanım Amacı-Tercih Nedeni İlişkisi

TERCİH	AMAÇ																									
	iş	%	okul	%	alışve	%	gezint	%	diğer	%	iş+alış	%	iş+gez	%	iş+diğ	%	iş+alış	%	alış.+	%	okul+	%	okul+	%	topla	%
					riş		i				.				er		..+gez.		gez.		gez.		al+gez		m	
hızlı	157	52	11	61	6	67	44	62	8	50	2	40	36	65	3	75	17	38	2	25	13	68	2	50	301	54
ekonomik	4	1	2	11	0	0	2	3	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2
güvenli	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	1
konforlu	3	1	0	0	0	0	1	1	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	7	1
hızlı+eko	53	18	2	11	0	0	4	6	1	6	2	40	13	24	1	25	5	11	1	13	3	16	0	0	85	15
hızlı+güvenli	7	2	1	6	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
hızlı+konfor	11	4	1	6	0	0	4	6	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	18	3
eko.+kon.	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
güv.+kon.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	1
hız+güv+kon	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	13	0	0	0	0	4	1
hız+eko+kon	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	5	1
hız+eko+güv	2	1	0	0	1	11	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	5	1
hepsi	54	18	1	6	2	22	13	18	3	19	1	20	4	7	0	0	19	42	2	25	2	11	2	50	103	19
toplam	300	100	18	100	9	100	71	100	16	100	5	100	55	100	4	100	45	100	8	100	19	100	4	100	554	100

Tablo 5.32. Metroya ulaşım biçimi-metroyu kullanım amacı ilişkisi

AMAÇ	METROYA ULAŞIM
------	----------------

	yürüyerek	%	otobüsle	%	dolmuşla	%	taksiyle	%	özel araçla	%	servisle	%	vapur	%	toplam	%
iş	199	53	39	58	32	58	6	50	14	54	9	64	1	100	300	54
okul	13	3	1	1	2	4	0	0	1	4	1	7	0	0	18	3
alışveriş	8	2	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	9	2
gezinti	43	11	10	15	10	18	2	17	5	19	1	7	0	0	71	13
diğer	11	3	1	1	2	4	1	8	1	4	0	0	0	0	16	3
iş+alışveriş	4	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1
iş+gezinti	41	11	7	10	2	4	0	0	3	12	2	14	0	0	55	10
iş+diğer	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	1	7	0	0	4	1
iş+alış.+gez.	34	9	5	7	4	7	1	8	1	4	0	0	0	0	45	8
alış.+gez.	6	2	1	1	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	8	1
okul+gez.	17	4	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	3
okul+alış.+gez.	2	1	0	0	1	2	1	8	0	0	0	0	0	0	4	1
toplam	379	100	67	100	55	100	12	100	26	100	14	100	1	100	554	100

Tablo 5.33. Metroya ulaşım biçimi-metroyu tercih nedeni ilişkisi

TERCİH	METROYA ULAŞIM															
	yürüyerek	%	otobüsle	%	dolmuşla	%	taksiyle	%	özel araçla	%	servisle	%	vapur	%	toplam	%
hızlı	203	54	35	52	30	55	9	75	17	65	7	50	0	0	301	54
ekonomik	8	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2
güvenli	2	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1
konforlu	6	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1
hızlı+ekonomik	59	16	11	16	10	18	0	0	3	12	1	7	1	100	85	15
hızlı+güvenli	9	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	2
hızlı+konforlu	13	3	4	6	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	18	3
eko.+kon.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
güv.+kon.	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
hızlı+güv.+kon.	2	1	0	0	1	2	1	8	0	0	0	0	0	0	4	1
hızlı+eko.+kon.	5	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1
hızlı+eko.+güv.	4	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	5	1
hepsi	66	17	15	22	9	16	2	17	5	19	6	43	0	0	103	19
toplam	379	100	67	100	55	100	12	100	26	100	14	100	1	100	554	100

Yolculuk Başlangıç İstasyonu-İniş İstasyonu İlişkisi

Anketlerin haftaiçi ve haftasonu toplam olmak üzere %25'i 4.Levent, %5'i Levent, %24'ü Gayrettepe, %4'ü Şişli, %20'si Osmanbey ve %22'si Taksim'de gerçekleştirilmiştir. Buna göre yolcuların metroya bindikleri ve metrodan indikleri istasyonlara bakıldığında;

- 4.Levent-Levent arası yolculukların %1,
- 4.Levent-Gayrettepe arası yolculukların %4,
- 4.Levent-Şişli arası yolculukların %7,
- 4.Levent-Osmanbey arası yolculukların %10,
- 4.Levent-Taksim arası yolculukların %19,
- Levent-Gayrettepe arası yolculukların %2,
- Levent-Şişli arası yolculukların %2,
- Levent-Osmanbey arası yolculukların %5,
- Levent-Taksim arası yolculukların %7,
- Gayrettepe-Şişli arası yolculukların %3,
- Gayrettepe-Osmanbey arası yolculukların %9,
- Gayrettepe-Taksim arası yolculukların %14,
- Şişli-Osmanbey arası yolculukların %4,
- Şişli-Taksim arası yolculukların %6,
- Osmanbey-Taksim arası yolculukların %6, paya sahip oldukları görülmektedir.

Bu durumda en fazla yolculuğun 4.Levent-Taksim ve Gayrettepe-Taksim arasında yapıldığı gözlenmektedir. Ancak Levent ve Şişli istasyonlarında haftaiçinde anket uygulanmadığı gözden kaçırılmamalıdır (Tablo 5.34).

Tablo 5.34. Yolculuk Başlangıç İstasyonu-İniş İstasyonu İlişkisi

İNİŞ	BAŞLANGIÇ													
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
4.levent	0	0	6	20	15	11	3	14	29	26	38	31	91	16
levent	1	1	0	0	13	10	6	27	19	17	24	20	63	11
gayrettepe	7	5	0	0	0	0	2	9	19	17	21	17	49	9
şişli	36	26	3	10	16	12	0	0	21	19	28	23	104	19
osmanbey	27	20	6	20	30	23	3	14	0	0	11	9	77	14
taksim	67	49	15	50	58	44	8	36	22	20	0	0	170	31
toplam	138	100	30	100	132	100	22	100	110	100	122	100	554	100

Yolculuk Başlangıç ve İniş İstasyonları-Kullanım Sıklığı İlişkisi

Yolculuk başlangıç noktası ve kullanım sıklığı arasındaki ilişkiye bakıldığında, hafta içinde anket yapılmamış olmasından kaynaklandığı varsayılan Levent ve Şişli istasyonları dışındaki tüm istasyonlarda hafta içi hergün ve hem hafta içi hem haftasonu kullanımında büyük bir yoğunluk görülmektedir. Özellikle Taksim istasyonunda araca binenler arasında hafta içi ve haftasonu kullanım oranı %43 ile en yüksek değere ulaşmıştır. Bu da Taksim'in eğlence ve aktarma merkezi olması özelliğinden ve buna paralel haftasonu artan nüfus yoğunluğundan kaynaklanmaktadır.

İniş istasyonları ve kullanım sıklığı arasındaki ilişkide ise hafta içi hergün ve hem hafta içi hem haftasonu metroyu kullanımda Taksim istasyonu yine %22 ile ilk sırayı almakta, onu 4.Levent(%20) ve Şişli(%19) izlemektedir. Ayrıca %51 oranıyla üçüncü en sık kullanım olan haftada 3-6 arası kullanımda da Taksim istasyonu en çok kullanılan istasyon olma özelliğini sürdürmüştür (Tablo 5.35 ve Tablo 5.36).

Tablo 5.35. Yolculuk başlangıç istasyonu-kullanım sıklığı ilişkisi

SIKLIK	BAŞLANGIÇ													
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
h.İçi hergün	41	30	2	7	52	39	2	9	41	37	45	37	183	33
h.İçi+h.sonu	32	23	10	33	31	23	5	23	39	35	53	43	170	31
haftada 1-2	26	19	8	27	18	14	5	23	13	12	8	7	78	14
haftada 3-6	33	24	5	17	21	16	9	41	10	9	11	9	89	16
ayda 1-2	6	4	5	17	10	8	1	5	7	6	5	4	34	6
toplam	138	100	30	100	132	100	22	100	110	100	122	100	554	100

Tablo 5.36. Yolculuk iniş istasyonu-kullanım sıklığı ilişkisi

SIKLIK	İNİŞ İSTASYONLARI													
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
h.İçi hergün	30	33	21	33	21	43	32	33	38	45	41	24	183	33
h.İçi+h.sonu	41	45	13	21	18	37	36	37	26	31	36	21	170	31
haftada 1-2	6	7	12	19	4	8	10	10	14	17	32	19	78	14
haftada 3-6	8	9	10	16	4	8	15	15	6	7	46	27	89	16
ayda 1-2	6	7	7	11	2	4	4	4	0	0	15	9	34	6
toplam	91	100	63	100	49	100	97	100	84	100	170	100	554	100

Yolculuk Başlangıç ve İniş İstasyonları-Eğitim Seviyesi İlişkisi

4.Levent istasyonunda araca binenlerin %64'ü, araçtan inenlerin %57'si üniversite eğitimidir. Bu oran Levent'te %67 ve %65, Gayrettepe'de %64 ve %69, Şişli'de %60 ve %62, Osmanbey'de %62 ve %61, Taksim'de ise %69 ve %71'dir. Çok

önemli bir fark saptanmamakla birlikte Taksim istasyonu üniversite eğitimlilerin en sık rastlandığı istasyon, Gayrettepe istasyonu ise en düşük eğitim seviyesindeki kullanıcıların en seyrek rastlandığı istasyon olarak görünmektedir (Tablo 5.37 ve Tablo 5.38).

Tablo 5.37. Yolculuk başlangıç istasyonu-eğitim seviyesi ilişkisi

EĞİTİM	BAŞLANGIÇ													
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
ilk	7	5	1	3	3	2	1	5	1	1	5	4	18	3
orta	3	2	2	7	3	2	1	5	4	4	4	3	17	3
lise	40	29	7	23	39	30	7	32	37	34	29	24	159	29
lisans	80	58	18	60	77	58	12	55	64	58	80	66	331	60
lisansüstü	8	6	2	7	10	8	1	5	4	4	4	3	29	5
toplam	138	100	30	100	132	100	22	100	110	100	122	100	554	100

Tablo 5.38. İniş istasyonu-eğitim seviyesi ilişkisi

EĞİTİM İNİŞ														
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
ilk	8	9	0	0	0	0	0	0	2	2	8	5	18	3
orta	4	4	2	3	0	0	4	4	4	5	3	2	17	3
lise	27	30	20	32	15	31	33	34	27	32	37	22	159	29
lisans	50	55	38	60	32	65	54	56	46	55	111	65	331	60
lisansüstü	2	2	3	5	2	4	6	6	5	6	11	6	29	5
toplam	91	100	63	100	49	100	97	100	84	100	170	100	554	100

Yolculuk Başlangıç ve İniş İstasyonları-Meslek İlişkisi

Yapılan anketlerde en sık rastlanan meslek grupları sırasıyla, I.D, II.D, II.H, II.G ve I.F meslek gruplarıdır. I.D grubundakilerin %26'sı inişte veya binişte Taksim istasyonunu kullanmakta ve bu istasyon I.D meslek grubundakilerin en çok kullandığı istasyon olmaktadır. Bu grubun yoğunluklu olarak kullandığı diğer istasyonlar sırasıyla %22 ile Gayrettepe, %18 ile 4.Levent, %17 ile Osmanbey, %11 ile Şişli ve %6 ile Levent olmaktadır. II.D ile temsil edilen öğrencilere bakıldığında, bunların %31'inin Taksim, %21'inin 4.Levent istasyonunu kullandığı görülmektedir. Bunun nedeni üniversite öğrencilerinin birçoğunun İ.T.Ü ve Bilgi Üniversitesi öğrencileri oluşudur. II.H meslek grubuna mensup yolcu sayısında %27 ile 4.Levent önde gelmektedir. Onu %21 ile Taksim, %17 ile Osmanbey istasyonları takip etmektedir. II.G meslek grubunda görülen yoğunluğun %24'er oran ile Taksim, Osmanbey ve 4.Levent istasyonları arasında paylaşıldığı gözlenmektedir. Son olarak sıkça rastlanan meslek gruplarının sonuncusu olan I.F grubuna dahil yolcuların %27'si Gayrettepe, %25'i Taksim istasyonlarını kullanmaktadır.

Farklı bir açıdan bakıldığında inişte veya binişte 4.Levent istasyonunu kullanan yolcuların meslek sıralamasında ilk sıraları %16 ile I.D, %15 ile II.H, %12 ile II.D ve %11 ile II.G grupları almaktadır. Levent istasyonunda bu sıralama %14 ile II.D, %13 ile I.D, %10 ile II.C ve %9 ile II.A şeklindedir. Gayrettepe istasyonunda belirgin bir şekilde I.D (%25) meslek grubu hakim olup, ardından gelen I.F grubunun oranı %12’dir. Şişli istasyonunda ilk sırayı yine %20 ile I.D grubu almış, onu %15 ile II.D ve %11 ile II.H grupları izlemiştir. Osmanbey ve Taksim istasyonlarında da %18 ile baskın grup I.D’dir. Ancak Osmanbey’de ikinci ve üçüncü sırada II.G(%13) ve II.H(%12) gelirken, Taksim’de ikinci en yoğun grup II.D(%14) olmuş, onu II.H(%9), II.G(%9) ve I.F(%7) izlemiştir.

Görülmektedir ki Levent hariç-ki burada da ilk sırayı alan grupla arasında önemli bir fark yoktur- tüm istasyonlarda en baskın grup I.D’dir. Taksim-4.Levent metro hattının genel yapısı ve I.D grubunun temsil ettiği mesleklere bakıldığında bu durum şaşırtıcı değildir (Tablo 5.39 ve Tablo 5.40).

Tablo 5.39. Yolculuk başlangıç istasyonu-meslek ilişkisi

MESLEK BAŞLANGIÇ														
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
I.A	1	1	1	3	4	3	1	5	4	4	5	4	16	3
I.B	3	2	0	0	2	2	0	0	2	2	4	3	11	2
I.C	13	9	0	0	8	6	0	0	3	3	6	5	30	5
I.D	23	17	2	7	31	23	2	9	20	18	26	21	104	19
I.E	3	2	0	0	3	2	0	0	0	0	2	2	8	1
I.F	8	6	0	0	17	13	1	5	6	5	10	8	42	8
I.G	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	3	2	6	1
I.H	2	1	1	3	2	2	0	0	1	1	2	2	8	1
I.I	3	2	2	7	0	0	0	0	3	3	1	1	9	2
II.A	8	6	2	7	6	5	2	9	14	13	4	3	36	6
II.B	6	4	0	0	6	5	1	5	5	5	4	3	22	4
II.C	3	2	2	7	4	3	4	18	4	4	7	6	24	4
II.D	18	13	7	23	12	9	5	23	10	9	14	11	66	12
II.E	9	7	3	10	4	3	1	5	9	8	5	4	31	6
II.F	0	0	1	3	1	1	0	0	1	1	7	6	10	2
II.G	16	12	3	10	12	9	0	0	13	12	10	8	54	10
II.H	18	13	4	13	16	12	2	9	12	11	10	8	62	11
II.I	3	2	2	7	2	2	3	14	3	3	2	2	15	3
toplam	138	100	30	100	132	100	22	100	110	100	122	100	554	100

Tablo 5.40. İniş istasyonu-meslek ilişkisi

MESLEK İNİŞ İSTASYONLARI														
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
I.A	6	7	1	2	0	0	2	2	1	1	6	4	16	3
I.B	0	0	5	8	1	2	3	3	0	0	2	1	11	2
I.C	4	4	0	0	3	6	7	7	5	6	11	6	30	5
I.D	15	16	10	16	14	29	22	23	15	18	28	16	104	19
I.E	1	1	2	3	0	0	2	2	2	2	1	1	8	1
I.F	8	9	3	5	6	12	6	6	8	10	11	6	42	8
I.G	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	3	2	6	1
I.H	0	0	1	2	2	4	1	1	1	1	3	2	8	1
I.I	1	1	1	2	1	2	1	1	3	4	2	1	9	2
II.A	6	7	7	11	3	6	4	4	5	6	11	6	36	6
II.B	3	3	3	5	4	8	2	2	5	6	5	3	22	4
II.C	3	3	8	13	2	4	2	2	2	2	7	4	24	4
II.D	10	11	6	10	4	8	13	13	6	7	27	16	66	12
II.E	4	4	2	3	0	0	6	6	5	6	14	8	31	6
II.F	4	4	1	2	0	0	2	2	2	2	1	1	10	2
II.G	9	10	4	6	5	10	8	8	12	14	16	9	54	10
II.H	16	18	4	6	4	8	11	11	10	12	17	10	62	11
II.I	1	1	4	6	0	0	3	3	2	2	5	3	15	3
toplam	91	100	63	100	49	100	97	100	84	100	170	100	554	100

Yolculuk Başlangıç ve İniş İstasyonları-Metroyu Kullanım Amacı İlişkisi

4.Levent istasyonunu inişte veya binişte kullanarak yapılan yolculukların %55'i iş, %14'ü gezinti, %9'u hem iş hem gezinti, %6'sı ise iş, alışveriş ve gezinti amaçlıdır. Bu oranlar Şişli istasyonu için benzer bir şekilde (%52, %14, %7, %9) sıralanmaktadır. Levent ve Taksim istasyonları için sıralama biraz farklılaşmış, iş amaçlı kullanım oranı diğer istasyonlara göre daha düşük seviyede görülmüştür (%42 ve %46). Buna karşılık Levent istasyonunda %21 gezinti, %10 iş ve gezinti, %7 iş, alışveriş ve gezinti amaçlı kullanımlara rastlanmış, Taksim'de bu oranlar sırasıyla %15, %13 ve %10 olmuştur. Gayrettepe ve Osmanbey ise iş amaçlı kullanımın en yoğun olarak görüldüğü istasyonlar olup, birbirlerine benzer özellikler göstermektedir. Bu istasyonlarda iş, gezinti, iş ve gezinti, iş, alışveriş ve gezinti amaçlı kullanım oranları sırasıyla %63, %7, %9 ve %7 şeklinde olmuştur (Tablo 5.41 ve Tablo 5.42).

Tablo 5.41. Yolculuk başlangıç istasyonu-metroyu kullanım amacı ilişkisi

AMAÇ	BAŞLANGIÇ													
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
iş	70	51	7	23	83	63	4	18	64	58	72	59	300	54
okul	3	2	0	0	8	6	0	0	2	2	5	4	18	3
alışveriş	1	1	1	3	3	2	1	5	1	1	2	2	9	2
gezinti	27	20	8	27	11	8	7	32	11	10	7	6	71	13
diğer	6	4	2	7	1	1	2	9	3	3	2	2	16	3
iş+alışveriş	3	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	5	1
iş+gezinti	13	9	4	13	10	8	3	14	10	9	15	12	55	10
iş+diğer	2	1		0	1	1		0	1	1	0	0	4	1
iş+alış.+gez.	8	6	4	13	10	8	2	9	9	8	12	10	45	8
alış.+gez.	2	1	1	3	2	2	0	0	3	3	1	1	9	2
okul+gez.	2	1	2	7	3	2	3	14	4	4	5	4	19	3
okul+alış.+gez	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1
toplam	138	100	30	100	132	100	22	100	110	100	122	100	554	100

Tablo 5.42. İniş istasyonu-metroyu kullanım amacı ilişkisi

AMAÇ	İNİŞ İSTASYONLARI													
	4.levent	%	levent	%	gayrettepe	%	şişli	%	osmanbey	%	taksim	%	toplam	%
iş	57	63	32	51	32	65	58	60	58	69	63	37	300	54
okul	3	3	1	2	2	4	1	1	3	4	8	5	18	3
alışveriş	2	2	2	3	0	0	1	1	4	5	0	0	9	2
gezinti	5	5	12	19	3	6	10	10	3	4	38	22	71	13
diğer	3	3	3	5	0	0	1	1	1	1	8	5	16	3
iş+alışveriş	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	1	5	1
iş+gezinti	9	10	6	10	6	12	6	6	5	6	23	14	55	10
iş+diğer	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	2	4	1
iş+alış.+gez.	7	8	3	5	4	8	9	9	5	6	17	10	45	8
alış.+gez.	0	0	2	3	1	2	2	2	1	1	2	1	8	1
okul+gez.	3	3	2	3	1	2	6	6	2	2	5	3	19	3
okul+alış.+gez	2	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	4	1
toplam	91	100	63	100	49	100	97	100	84	100	170	100	554	100

Meslek-İşyeri/Okul İlişkisi

Yapılan anketlerde en sık rastlanan meslek grupları I.D(%19), II.D(%12), II.H(%11), II.G(%10) ve I.F(%8)'dir. I.D meslek grubundakilerin %24'ünün işyeri Gayrettepe'de, %10'unun Taksim'de, %9'unun 4.Levent'te bulunmaktadır. Ankete katılan öğrencilerin (II.D) okullarının sıklıkla bulunduğu yerler Taksim(%26), Maslak(%9) ve Zincirlikuyu(%8) olmuştur. 4.Levent, Gayrettepe, Şişli ve Zincirlikuyu %10'ar oranla II.H meslek grubundakilerin işyerleri olarak karşımıza çıkmaktadır. İşyerleri Taksim(%19) ve Osmanbey(%13)'de bulunan II.G meslek grubu mensupları da metro kullanıcıları arasında önemli bir yere sahiptir. Son olarak I.F meslek grubuna mensup kullanıcıların Gayrettepe(%21), Taksim(%14), Zincirlikuyu(%14), Maslak(%12) ve Levent(%10)'te çalıştıkları görülmektedir.

Meslek-Konut İlişkisi

En sık rastlanan meslek grubu olan I.D grubuna dahil yolcuların çoğunlukla oturdukları yerler; 4.Levent(%10), Nişantaşı(%10), Fatih(%7) ve Gayrettepe(%7)'dir. Metroyu, Gayrettepe(%8), Sarıyer(%9), 4.Levent(%6), Levent(%6) ve Maslak(%6)'ta oturan öğrenciler daha çok kullanmaktadır. Çeliktepe II.G ve II.H grubundan yolcuların yoğun olarak oturdukları yer olmasıyla dikkat çekmektedir. II.G grubundan yolcular Çeliktepe'den başka Gayrettepe(%13) ve Levent(%7), II.H grubundan yolcular ise 4.Levent'te(%6) yer seçmektedir. I.F meslek grubundan kullanıcıların konutları ise daha çok Sarıyer(%10), Şişli(%10), Osmanbey(%7) ve Gayrettepe(%7)'de bulunmaktadır.

BÖLÜM VI

6. DEĞERLENDİRME

1950’li yıllarla beraber artan içgöç ve paralelinde yaşanan hızlı kentleşme, büyük kentlerin yalnız nüfusça artmasına ve alanca yayılmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda, kentsel dokunun ve arazi kullanımının da değişiminde önemli bir etken olmuştur. Arazi kullanımı ve kent formundaki değişim, kentin ulaşım sistemindeki değişiklikler ve artan erişilebilirlikle de yakından ilişkilidir. Bu durumda ulaşım sisteminde meydana gelen her değişiklik, kentin gelişim yönünü belirlemede atılan önemli bir adım olmaktadır.

1950’lerde kentin çevresinde yeralan, bugün İstanbul’un neredeyse belkemiğini oluşturan Şişli ilçesi de, İstanbul’da çevre yollarının yapımı ile nüfusun yayılması sonucunda mekansal bir potansiyel kazanmıştır. Bu alanda alınan kararlar ve bölgenin iş merkezi olarak gelişmeye eğilim göstermesi sonucunda binalar daha tamamlanmadan fonksiyon değiştirmeye başlamış; bölgenin hem iş merkezi olarak gelişimini, hem de Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin bağlantı yollarının arasında kalıp, özel bir konum kazanmasını gören firmalar da bu alana yerleşmeye başlamıştır. Artan rant değerleri kimi konut sakinleri için de cazip hale gelmiş ve konutlarını işyerlerine dönüştürüp alandan ayrılmaya başlamışlardır.

Fonksiyonel anlamda bu ayrışma bölgedeki yoğunlaşma sürecini de hızlandırmış, sanayinin geleneksel mekan kullanım eğiliminin de değişime uğraması ve kent çevresinde yer seçmeye başlamasıyla, İstanbul merkezi iş alanında hizmet alanlarının büyüme ve yoğunlaşma süreci hızlanmıştır. Bu yoğunlaşma içinde, uluslararası hukuk, mali, turizm, ticaret müşavirlikleri, finans hizmetleri gibi uluslararası nitelikler gösteren, ‘üst düzey hizmetler’ olarak anılan hizmet birimlerinin yoğunluk kazandığı görülmektedir.

Bu tür bir değişim çizgisi izleyen bölgeye yapılan önemli bir altyapı yatırımı olan Taksim-4.Levent metrosu da kuşkusuz eksenin gelişiminde önemli rol oynayacaktır. İlk kez 1850’lerde New York’da yaygın olarak kullanılmaya başlanan atlı tramvayların 1869’da İstanbul’da yabancı bir şirket tarafından işletilmeye başlanması ile ulaşımında başlayan yeni dönem, bugün kullanılan Taksim-4.Levent metro hattının ilk adımını oluşturmuştur.

Geçmişte olduğu gibi bugün de toplu taşımacılıkta esas rol yolcularındır. Bu görüşten hareketle, araştırma kapsamında yapılan Taksim-4.Levent metro hattı kullanıcı profilini belirlemeye yönelik anket çalışmasının sonuçlarına göre;

- Metroyu daha çok erkekler kullanmaktadır. 4.Levent istasyonu %38 ile en az, Levent istasyonu %52 ile en fazla kadın kullanıcı oranına sahiptir.
- 15-35 yaş grubu kullanıcıların %80’ini oluşturmaktadır. Bu durumda metroyu daha çok gençlerin tercih ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır.Taksim, bu gruba ait %82 oran ile en genç, Osmanbey 36 ve üstü yaş grubuna ait %24’lük oran ile en yaşlı kullanıcı grubuna sahip istasyon olarak görünmektedir.
- Yolcuların %65’i üniversite eğitimidir. Metro güzergahının İstanbul’un Merkezi İş Alanı niteliğinde olması ve nitelikli, eğitilmiş iş gücüne ihtiyaç duyması bu oranın yüksekliğini açıklamaya yardımcı olacaktır. Çok önemli farklar görülmemesine karşın üniversite eğitilmişlerin en sık kullandığı istasyon sıralamasında Taksim istasyonu ilk, 4.Levent ve Şişli son sırada yer almaktadır. 4.Levent istasyonu ayrıca ilk ve orta eğitilmiş kullanıcı oranında en yüksek paya sahip görünmektedir. 4.Levent istasyonu yakın çevresinin daha önce sözü edildiği üzere gecekondü bölgesi ve prestij bölgesi olarak iki farklı yapıda olması, bu alandaki eğitim seviyesi oranının nispeten düşmesine de neden olmuştur.
- Yolcuların %34’ü özel otomobil sahibidir. Bu oran, metronun belli koşullar sağlandığında özel otomobile tercih edileceğine işaret etmesi bakımından dikkat çekicidir. Gayrettepe istasyonu kullanıcıları %41 ile en yüksek otomobil sahipliliği oranına sahiptir.
- Meslek grubu sıralamasında en fazla yoğunluk finans hizmetlerinde görülmektedir. Yapılan araştırmalara göre kent merkezindeki dönüşüm sonucu metro hattının da geçtiği, Taksim’den başlayıp, Şişli-Zincirlikuyu-Maslak

ekseniyle devam eden hat, finans ağırlıklı hizmet birimlerinin yapılaşma alanı olmuş, bankacılık ve finans sektöründeki yerli ve yabancı firmalar, büyük holdinglerin genel merkezleri, üretici servisler adı altında toplayabileceğimiz hukuk ve muhasebe firmaları, emlak danışmanlık şirketleri, reklam, pazarlama ve satış hizmetleri veren firmalar yerseçim tercihlerini bu aks üzerinde kullanmaya başlamışlardır. Anket çalışmasında elde edilen veriler de bu durumu destekler görünmektedir. Bankacılık ve finans sektörüne yönelik meslekler her istasyonda en yüksek paya sahiptir. Ancak özellikle Gayrettepe istasyonu bu alanda öne çıkmaktadır. Osmanbey ve Levent sağlık sektöründe çalışanların sıklıkla rastlandığı istasyonlar olarak dikkat çekmektedir. Ayrıca öğrencilerin de metroyu yüksek oranda tercih ettikleri elde edilen sonuçlardan anlaşılmaktadır.

- Metroyu kullanan yolcuların yoğun olarak oturdukları semtler; 4.Levent, Gayrettepe, Kurtuluş, Levent, Mecidiyeköy, Nişantaşı, Sarıyer ve Şişli'dir. Yolcuların oturdukları semtler genellikle her istasyonun kendi yakın çevresindeki semtler olup, bu durum Taksim ve 4.Levent'te değişikliğe uğramaktadır. 4.Levent istasyonuna Sarıyer'den çeşitli yollarla aktarma yaparak gelen yolcuların sayısı dikkat çekicidir. Taksim istasyonunda ise, ankete katılan yolcuların daha çok işyerleri/okullarının burada bulunmasından dolayı oturulan semtler diğer istasyonlara göre nispeten daha uzak mesafede yer almaktadır. Belirtilmelidir ki, metro hattı yakın çevresinde ve Mecidiyeköy civarında bulunan Kuştepe, Gültepe, Gülbahar gibi kimi mahallelerde yaşayanların metroyu çok sınırlı kullanımının nedenleri ve kullanımda etkili faktörler bu alanlarda yapılacak ayrı bir çalışmayla ortaya konulabilir.
- Metroyu kullanan yolcuların yoğun olarak çalıştıkları/okudukları semtler; Taksim, Gayrettepe, 4.Levent, Levent, Maslak, Mecidiyeköy, Nişantaşı, Osmanbey, Şişli ve Zincirlikuyu'dur. Gerek yolcuların oturdukları, gerekse de çalıştıkları/okudukları semtlere bakıldığında dikkat çeken nokta Maslak ve Sarıyer yerleşimlerinde gözlenen yoğunluktur. Maslak bölgesi, 2001 yılı itibarıyla %32 oranında boş ofis alanına sahiptir. Bu alanların bölgeye katacağı istihdam sayısı, bölgedeki trafik yükünün ne kadar artacağını da işaretçisidir. Bugün pekçok işyerinin bu alanda yer seçmeye başlamış olmasının yanı sıra, 15.000 öğrencisi bulunan bir üniversite kampüsü ve başka eğitim birimleriyle beraber önemli spor tesisleri de bu alanda yer almaktadır. Ancak yolcuların da

sıklıkla talep ettiği gibi metronun Maslak’a kadar uzatılmasının bu yöndeki gelişmeyi hızlandırıcı etki yaratacağı da kuşku götürmemektedir.

- Yolcuların %68’i metro durağına yürüyerek gelmekte, %70’i indikten sonra araçla tekrar aktarma yapmamaktadır. Gayrettepe istasyonu en yüksek yürüyerek ulaşıma ve aktarma oranıyla dikkat çekmektedir. Bunda Gayrettepe’nin bir ara istasyon olmasının ve aktarma yapma koşullarının uygun olmamasının yanısıra, bu istasyonu kullananların büyük çoğunluğunun konutlarının ya da işyeri/okullarının burada olmasının etkisi büyüktür.
- Yolcular büyük çoğunlukla metroyu işlerine gidip gelme amacıyla kullanmaktadır. Bu durumda özellikle doruk saatlerde istasyonlar kalabalıklaşmakta, ancak sıklaşan seferler sayesinde rahat, konforlu bir ulaşım yapma imkanı sağlanmaktadır. Ayrıca tüm istasyonlar için, özellikle haftasonu ankete katılan yolcuların verdikleri cevaplarla, gezinti amaçlı kullanım da önemli bir paya sahip olmuştur.
- Yolcular büyük çoğunluğu metroyu hızlı olduğu için tercih etmektedir. Taksim-4.Levent metro hattı üzerinde özellikle doruk saatlerde oluşan yoğun trafik, ulaşım da karayolu taşımacılığını tercih etmek durumunda olanlar için gerek zaman gerek enerji kaybı yaratmakta, metro kullanıcıları bu anlamda memnuniyetlerini sıklıkla dile getirmektedir. Trafik sıkışıklığı ve ulaşım zorluğu kentlerde yaşayanlara zaman kaybı, her türlü kirlilik ve stres yanında önemli ulaşım maliyeti de getirmektedir. Bu şartlar altında metronun ekonomik olması da tercih edilebilirliğini artırıcı önemli bir etken olmaktadır. Bunlara ek olarak, metronun diğ er toplu taşıma araçlarına göre daha konforlu ve güvenli olması da yolcu memnuniyeti ve kullanılabilirlik açısından önemli görünmektedir. Yolcuların metroyu tercih nedeninin istasyonlara göre dağılımına bakıldığında ise, istasyonlar arası önemli bir farka rastlanmamış, yolcu tercihlerinin benzer özellikler gösterdiği saptanmıştır.
- Yolcuların %33’ü metroyu hafta içi hergün, %31’i hem hafta içi hergün, hem de haftasonu kullanmaktadır. Bu durumda metronun hafta içi hergün kullanılma oranı %60’dan fazladır. Bu yükün metro olmadığı takdirde karayolu taşımacılığına ekleneceği düşünöldüğünde hattın ne kadar ağır bir trafik yoğunluğunun olduğu ve metronun bu yükü ne kadar hafiflettiği anlaşılabacaktır.

- En fazla yolculuk Taksim-4.Levent, Taksim-Gayrettepe istasyonları arasında olmaktadır. Bu durumda Taksim en sık kullanılan istasyon olarak görünmektedir. Bunda bir uç istasyon olan Taksim'in iş, alışveriş ve eğlence merkezi olma özelliğinin ve aktarma noktası olmasının etkisi büyüktür. 4.Levent'in yine bir uç istasyon ve Maslak'a uzanan eksende aktarma noktası olması ve Gayrettepe'nin finans kurumlarının en yoğun olduğu merkezi iş alanı odağı olması bu noktalara yapılan yolculuk oranını etkilemiştir (EK C).

Görülmektedir ki, sorunların asgariye indirilmesi toplu taşıma sistemlerinden maksimum etkinlikte yararlanmayı gerektirmektedir. “Müşteri” memnuniyeti yolculuk standartlarının asgari düzeyde sağlanması ile gerçekleşmektedir. Metronun diğer toplu taşıma araçlarına göre birçok bakımdan üstün olması hızlı, konforlu ve etkin bir taşımacılığı da beraberinde getirmiştir. Böylece metro projesi başlangıçta tespit edilen amaçlara uygun olarak, ulaşım güvenliğini, konforunu ve emniyetini, ulaşılabilirliği ve hareketliliği arttırmada, yolculuk süresini azaltmada hedefe ulaşmış gibi görünmektedir.

Ulaşım ve erişimdeki değişikliklerin, kentteki arazileri de hem fiyat, hem arazi kullanım yönünde etkilediğinden yola çıkılarak yapılan diğer bir araştırmada ise yıllar itibariyle metro hattı çevresindeki arsa ve arazi değerlerindeki değişim incelenmiştir. Ancak, alanın İstanbul'un Merkezi İş Alanı niteliğinde olması, pek çok bakımdan prestij bölgesi olarak tanımlanması ve ulaşım olanaklarından ötürü her dönem için umulan artış beklentisi gerçekleşmemiş, sonuçlar bu beklentiye karşılamamıştır. Bunun çeşitli nedenleri sayılabilir;

- Elde edilen veriler sokak bazında olduğundan ve model oluşturmak için kullanılabilecek diğer veriler bu detayda bulunamadığından istenilen model oluşturulamamıştır. Bu veriler elde edildiğinde, metroya bağlı arazi fiyatlarında görülen değişimi konu alan daha geniş kapsamlı başka bir çalışma yapılabileceği belirtilmelidir.
- Belirlenen zaman dilimlerinde ülkede yaşanan ekonomik krizler, piyasaların etkin çalıştığı ve inşaat sektörünün işlek olduğu koşulların oluşmasına engel olmuş, bu, arazi değerlerine de etki etmiştir.
- Metro henüz çok yeni bir yatırım olduğundan arazi fiyatları üzerindeki etkilerinin görülmesi zaman alabilecektir.

Sonuç olarak metro, İstanbul'un sanayi kentinden hizmet metropolüne dönüşme sürecinde kentin altyapı sistemine en belirgin ilave olmuştur. Kentin fiziksel yapısını ve olası dinamiklerini geri dönölmeksizin belirleyen bu yatırım, aks üzerindeki trafik yükünün önemli bir bölümünü üstlenmede de büyük rol sahibidir. Günlük yolcu taşıma kapasitesinin 250.000 olduğu metroda, açılışından kısa bir süre sonra günlük yolcu sayıları 100.000'e doğru yaklaşmış, ancak bir süre sonra 70.000'in altına düşmüştür. Bugün bu sayı yine 70.000 civarında seyretmektedir. Ancak unutulmamalıdır ki, bu tür sistemler, kendi kendini finanse edecek, kar beklenecek sistemler olmamakla birlikte, kamu yararı açısından değerlendirilmesi gereken sistemlerdir. Asıl amaç, kentiçi ulaşım türleri arasındaki bağlantıları oluşturmak ve bunu yaparken de kullanıcıları esas almak olmalıdır.

BÖLÜM VII

7. SONUÇ

Bir kentin biçimlenişi ile kentiçi ulaşım hizmetlerinin örgütlenmesi, çift yönlü bir etkileşim içinde bulunur. Kentin belli yönlerle doğru gelişmesi, bu yerlere ulaşım hizmetlerinin gitmesini zorunlu kılar. Belli ulaşım eksenlerinin gelişmesi ise, bu eksenler etrafında kentsel yapılanmayı hızlandırır.

Gerek sözü edilen bu ikili ilişki, gerek ülkenin yaşadığı sosyal ve ekonomik değişimler neticesinde İstanbul'un fiziksel ve sosyal yapısı da son 50 yılda değişime uğramış, metropoliten alanda yeni yoğunluk alanları, yeni işbölümü, yeni organizasyonlar oluşmaya başlamıştır. Bu değişimlere bağlı işlevsel ilişkilerde görülen farklılaşmaların mekana yansması da kent merkezindeki dönüşümü beraberinde getirmiştir. Özellikle Taksim'den başlayarak Şişli-Mecidiyeköy-Zincirlikuyu-Levent-Maslak ekseninde hissedilen bu dönüşüm sonucu eksen daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin yapılaşma alanı olmuş, 1980'lerden başlayarak 1990'lar boyunca bankacılık ve finans sektöründeki yerli ve yabancı firmalar, büyük holdinglerin genel merkezleri, üretici servisler adı altında toplayabileceğimiz hukuk ve muhasebe firmaları, emlak danışmanlık şirketleri, reklam, pazarlama ve satış hizmetleri veren firmalar yerseçim tercihlerini bu aks üzerinde kullanmaya başlamışlardır.

Aksın belki de en belirgin özelliği, yapılaşma şeklinin 3.boyutta yükselme; “gökdelenleşme” şeklinde oluşudur ki bu, bölge için büyük bir aktivite ve yoğunluk yaratarak bölgeyi önemli bir trafik odağı haline getirmekle kalmamış, alanın “prestij mekanı” olarak algılanmasına da neden olmuştur.

E-5 karayolu ile havaalanına, Boğaz geçişleri ile Anadolu yakasına, Barbaros bulvarı ile deniz ulaşımına, Büyükdere caddesi ile merkezi iş alanına ulaşımın düğüm

noktası olan eksenin İstanbul için taşıdığı anlam böylesine önemliyken metro gibi bir yatırımın ilk etabının burada gerçekleştirilmesi şaşırtıcı olmamıştır. Teknik özellikleri, hızı, konforu açısından bu “prestij mekanı”na yaraşır bir raylı sistem olan metro yatırımı, hem bölgenin erişilebilirliğini arttırmış, hem de kullanımının özendirilmesiyle özel otomobilin yerini alabilecek bir toplu taşıma aracı olarak hayatımıza girmiştir.

Yeni bir ulaştırma sistemi ile belirli bölgelere ulaşılabilirliğin sağlanması, o bölgenin arazi kullanım yapısını belirlemenin yanısıra gelişimi hızlandırıcı etki de yaratmaktadır. Bu noktada metro gibi büyük ölçekli bir yatırım, bölge için önemli bir çekim unsuru gibi görünmektedir. Kentin kuzey eksenindeki hızlı değişim, metro ile birlikte daha da canlanarak çeşitli sektörleri de harekete geçirmektedir. Tüm bu hareketlilik beraberinde konut talebini de doğurmakta, eksen etrafında konut ve ofis mekanları için emlak hareketliliği, nüfus hareketliliği ve sektörel hareketlilik söz konusu olmaktadır. Bu durumda metro, kuzeye doğru kentsel gelişimin kontrol edilmeyi çalışıldığı merkezde, yoğunluk arttırıcı bir etken olarak çelişki yaratmaktadır.

İstanbul’da hızlı nüfus artışıyla beraber görülen fiziksel ve sosyal farklılaşma daha çok sorunlar yumağı halinde kendini göstermiş, özellikle ulaşım sorunu pek çok büyük kentin olduğu gibi İstanbul’un da en önemli sorunlarından biri haline gelmiştir. İstanbul’un ulaşım ve trafik problemleri, plansız büyüme, hızla artan nüfus, yetki kargaşası, denetim eksikliği, tarihi dokudan kaynaklanan sınırlamalar, gelirin dengesiz dağılımı, şehrin altyapı eksiklikleri ve altyapıya yönelik finansman yetersizliği gibi genelde ülke bütününe ilgilendiren sorunlardan kaynaklanmaktadır.

Ulaşım sorunları hızla büyüyen kentlerimizde, ekonomik ve sosyal anlamda verimli bir ulaştırma sistemi oluşturmanın en temel koşulu ise çağdaş düzeyde toplu taşımacılık ağının kurulmasıdır. Özellikle ekonomik yetersizliklerden dolayı başka seçenekleri olmadığı için toplu taşıma sistemine bağımlı kitlelerin yoğun bulunduğu gelişmekte olan bir ülkenin belkemiğini oluşturan İstanbul gibi bir kent için bu, çözülmesi gereken sorunların başında gelmelidir.

Sözü edilen sebeplerden dolayı gerek yüksek kapasiteli, hızlı ve düzenli bir ulaşım, gerekse de kent ve ülke açısından olumlu nitelikler sağlaması yönüyle raylı sistemler, kentsel ulaşımın vazgeçilmezleri arasında yeralmalıdır. Metro ise, etkin, sağlıklı ve

ekonomik bir ulaştırma sisteminin kurulmasında kaçınılmaz bir raylı toplu taşıma sistemi olarak görölmektedir.

Kentin karayolu altyapısı hızla artan ulaşım talebini karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle ulaşım talebinin en yoğun olduğu eksenlerden başlayarak raylı sistem ağıının genişletilmesi ve diğeri ulaştırma sistemleriyle bütünleşecek şekilde geliştirilmesi, sağlıklı ve ekonomik bir kentsel ulaştırma sistemi için zorunludur. Bu noktada şu sorunun cevabını aramakta fayda vardır; ‘İstanbul’un çok başlı ve çok çeşitli kentiçi toplu taşımacılığında metro son nokta mıdır? Yoksa sadece sisteme eklenen bir araç türü olarak mı kalacaktır?’. Teknik özellikleri, kapasitesi, hızı, konforu açısından en ileri çözüm olarak karşımıza çıkan metro, diğeri ulaşım sistemleriyle beslenmediğı zaman beklenen verimi de sağlayamayacaktır.

Aks üzerinde metronun devreye girmesiyle trafikte rahatlama olduğı şüphesizdir. Ancak metronun taşıma kapasitesinin çok altında çalıştığı da bir gerçektir. Her ne kadar bu tür sistemler kendi kendini finanse edecek, kar beklenecek sistemler olmasa da, belirli noktalara metro ulaşımı sağlanmadığı sürece kamu yararı açısından da beklenen verim sağlanamayacaktır. Bu doğrultuda yolcu hareketlerinin ne yönde olduğı tespit edilerek, çeşitli aktarma yönlerinde, diğeri kara toplu taşıma araçları ile metro arasındaki entegrasyon sağlandığında, metro aksı küçük kapasiteli araçlarla beslendiğinde yolcu sayısında artış göröleceğı tahmin edilmektedir.

Toplu taşımacılık sistemi tartışılırken denkleme katılması gereken belki de en önemli bileşen ise “yolcular” olmalıdır. İstanbul’da şimdiye kadar yapılan uygulamalar sadece araçların kent içindeki hareketliliğı gözönüne alınarak geliştirilmiştir. Ancak yolcuların da kent ve ulaşım vizyonları ve toplu taşımacılık sistemi üzerine talepleri, ulaşım politikaları üretme ve planlama süreçlerinde yerelmalıdır. Sadece bu sayede yalnız kentiçi toplu taşıma araçları arasındaki entegrasyon değıl, sistemin kendisiyle kullanıcıları arasındaki entegrasyon da sağlanmış olacaktır. Bu doğrultuda çalışma kapsamında yapılan araştırma yolcu profili ve taleplerinin saptanması yönünde ilk adımı oluşturmakla birlikte, bunun, daha geniş katılımın sağlandığı ve yalnız metro istasyonlarında değıl, eksen yakın çevresindeki konut alanlarında, diğeri kara toplu taşıma araçları duraklarında ve özellikle Büyükdere Caddesi üzerinde hızla gelişmekte olan çok katlı ofis mekanlarında yapılacak başka çalışmalarla desteklenmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, kentin arazi kullanım yapısı ile ulaşım talepleri arasındaki ilişkiden yola çıkılarak, arazi kullanım yapısının uygun ve dengeli planlanması ile ulaşım taleplerinin yönlendirilebileceği görüşünden hareketle, İstanbul metrosu, ulaşım türleri birbirlerine seçenek oluşturmak yerine birbirlerini besleyecek ve tamamlayacak biçimde geliştirildiği takdirde, kentin gelişiminde önemli bir dönüm noktası olarak görülmektedir.

KAYNAKLAR

- Akkal, L. B.**, 1996, Metroliten Değişim Sürecinde İştanbul Kent Merkezi, *İştanbul 2020 Sempozyumu*, İ.T., İştanbul, 319-327.
- Aysu, E.**, 1986, İştanbul Metroliten rnek Alanında Kentsel Büyüme-Mekansal Yapı İlişkileri zerine Bir Araştırma, Y.T. Yayınları, İştanbul.
- Babalık, E.**, 1998, Yeni Kentsel Raylı Sistemlerin Başarısını Arttırmak İçin neriler, 4. *Ulaştırma Kongresi*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İştanbul, 297-301
- Bademli, R.**, 2000, Azgelişmiş lkelerde Kent Merkezleri Nasıl Dönüşüyor?, *İştanbul Dergisi*, 35, 82-87.
- Büyük Larousse**, 1986, cilt:13, Gelişim Yayınları, İştanbul.
- Capital**, 2002, Infocard, sayı: 2002/4, İştanbul.
- Cengiz, H.**, 1995, İştanbul'un ağdaş Metroliten Kent Merkezi Oluşumu; Büyükdere Caddesi Aksı, Y.T. Yayınları, İştanbul.
- Çıracı, H. ve Erkut, G.**, 1998, 2000'li Yıllarda İştanbul'un Altyapı Beklentileri ve Mekansal rgtlenme, İTO yay., İştanbul
- Çıracı, H.**, 1995, İştanbul'da Mekansal Yapı Değişimi, *Yapı Dergisi*, 158, 51-54.
- Dökmeci, V. and Berköz, L.**, 1994b, Transformation of Istanbul from a Monocentric to a Polycentric City, *European Planning Studies*, cilt:2, sayı:2, 193-205.
- Dökmeci, V. ve Berköz, L.**, 1994a, Plansız İş Merkezleri, *İştanbul Dergisi*, 9, 13-16.
- Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y. ve Akkal, L. B.**, 1993, İştanbul şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları, Literatür Yayınları, İştanbul.
- Dökmeci, V., ve Akkal, L. B.**, 1992, İştanbul'da Büro Yerseçimi, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İştanbul, 4-6 Kasım, 75-82.

- Ergun, N.**, 1995, İstanbul Metroliten Yerleşme Alanında İşlevsel İlişkiler ve Yeni Alışveriş Merkezleri, *Yapı Dergisi*, 158, 55-57.
- Evren, G.**, 1992, Raylı Sistem Ağı Olmadan İstanbul Soluk Alamaz, *İstanbul Dergisi*, 2, 32-37.
- Evren, G.**, 1996, Kentsel Ulaşımda Raylı Sistemler, *Türkiye Mühendislik Haberleri Bülteni*, 384, 63-72.
- Gerçek, H. ve diğerleri**, 1997, İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu, İ.T.Ü Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi, İstanbul.
- Hacısalihoğlu, Y.**, 2000, Küreselleşme, Mekansal Etkileri ve İstanbul, Akademik Düzey Yayınları, İstanbul.
- İBB**, 1995, 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metroliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İBB Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, İstanbul.
- İBB**, 2000, İstanbul'da Ulaşım ve İstanbul Metrosu, Basın Danışmanlığı, İstanbul.
- İBB**, 2002, www.ibb.gov.tr
- İETT**, 2001, Toplu Ulaşım Rehberi, İBB, İstanbul.
- İstanbul Defterdarlığı**, 1986, İstanbul İli 1986 yılı Genel Beyan Dönemi Arsa ve Arazi m² Birim Değerleri, Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı, İstanbul.
- İstanbul Defterdarlığı**, 1990, İstanbul İli 1990 yılı Genel Beyan Dönemi Arsa ve Arazi m² Birim Değerleri, Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı, İstanbul.
- İstanbul Defterdarlığı**, 1994, İstanbul İli 1994 yılı Genel Beyan Dönemi Arsa ve Arazi m² Birim Değerleri, Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı, İstanbul.
- İstanbul Defterdarlığı**, 1998, İstanbul İli 1998 yılı Genel Beyan Dönemi Arsa ve Arazi m² Birim Değerleri, Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı, İstanbul.
- İstanbul Defterdarlığı**, 2002, İstanbul İli 2002 yılı Genel Beyan Dönemi Arsa ve Arazi m² Birim Değerleri, Maliye Bakanlığı İstanbul Defterdarlığı, İstanbul.

- İTO**, 2002, İstanbul'un Ekonomik ve Sosyal Göstergeleri, İTO Yay., İstanbul.
- Kalafat, C.**, 2001, İstanbul Metrosu Proje Raporu, TEKFEN, İstanbul.
- Kaptan, H.**, 1988, Metropoliten Alan İçinde Düşük Gelir Grubunun Yerleşme Düzeni, Y.T.Ü Yayınları, İstanbul.
- Kayserilioğlu, S. R.**, 1999, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İETT Genel Müdürlüğü Yay., İstanbul.
- Kılınçaslan, T. ve Kılınçaslan, İ.**, 1992, Raylı Taşıt Sistemleri ve İstanbul Ulaşımında Gelişmeler, *İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi*, İstanbul, 171-179.
- Kutlu, K.**, Yayla, N., Gerçek, H., 1988, İstanbul Metrosu, İBB Yay., İstanbul.
- Ormanlar, Ş.**, 1976, Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişimine Etkileri, *Mimarlık Dergisi*, 149, 47-49.
- Osmay, S.**, 1998, 1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı, İstanbul, 139-154.
- Özdemir, A. D.**, 2000, Yabancı Sermayenin İstanbul Haritası, *İstanbul Dergisi*, 35, 96-104.
- Paker, N.**, 1992, Mimari Tasarımda Biçim Grameri: Metro İstasyon Tasarımı, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Pektaş, G.**, 1997, Metro İstasyonlarında Yolcu Sirkülasyonunun Değerlendirilmesi İçin Bir Uzman Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Smith, M.**, 1993, Impacts of the Miami Metrorail on the Value of Residences Near Station Locations, *Land Economics*, 69(1), 54-66.
- Sönmez, M.**, 1995, Küreselleşmenin İstanbul'a Etkileri, *İstanbul Dergisi*, 15, 13-22.
- T.C. Merkez Bankası**, 2002, www.tcmb.gov.tr
- Tekeli, İ., Şenyapılı, T., Türel, A., Güvenç, M. and Acar, E.**, 1992, Development of Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing, IULA-EMME, İstanbul

Ünal, Y., Yenen, Z. ve Enlil, M. Z., 1993, Su Kentinden Kara Kentine, *İstanbul Dergisi*, 5, 119-128.

Y.T.Ü, 1996, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Yalçın, A., 1994, İstanbul Metrosu Yapımında 1992-1993 Dönemi Çalışmaları, İBB Yay., İstanbul.

Yayla, N., 1998, Kentlerde Arazi Kullanımı-Ulaşım İlişkisi; İstanbul İçin Bazı Örnekler, *Kent Gündemi*, 5, 31-34.

EK A

Tablo A.1. Gerçek rakamlarla metro hattı m² birim değerleri/yakın bölge

	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Şehit Muhtar	250.000	2.250.000	22.000.000	250.000.000	2.500.000.000
	Aydede	200.000	2.250.000	22.000.000	250.000.000	2.500.000.000
	Abdülhak Hamit	300.000	2.250.000	22.000.000	250.000.000	2.500.000.000
	Lamartin	250.000	2.250.000	22.000.000	250.000.000	2.500.000.000
	Recep Paşa	250.000	2.250.000	22.000.000	250.000.000	2.500.000.000
	Tarlabaşı	250.000	2.250.000	30.000.000	450.000.000	4.000.000.000
	medyan	250.000	2.250.000	23.333.333	283.333.333	2.750.000.000
GÜMÜŞSUYU	Sıraselviler	250.000	2.000.000	18.000.000	400.000.000	3.600.000.000
	Mete	250.000	2.000.000	18.000.000	500.000.000	4.500.000.000
	Tak-ı Zafer	500.000	2.500.000	20.000.000	600.000.000	6.000.000.000
	medyan	333.333	2.166.667	18.666.667	500.000.000	4.700.000.000
İNÖNÜ	Yedikuyular	200.000	1.000.000	5.000.000	30.000.000	1.000.000.000
	Elmadağ	200.000	1.400.000	7.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Nispet	150.000	750.000	3.500.000	35.000.000	700.000.000
	Uftade	100.000	600.000	3.000.000	30.000.000	600.000.000
	Babil	100.000	600.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
	Cebeltopu	150.000	500.000	3.000.000	30.000.000	600.000.000
	Ölçek	150.000	750.000	3.500.000	35.000.000	600.000.000
	Cumhuriyet	500.000	3.500.000	20.000.000	200.000.000	3.000.000.000
	medyan	193.750	1.137.500	5.937.500	54.375.000	1.000.000.000
	HARBİYE					
	Turna	150.000	750.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	Cumhuriyet	500.000	3.500.000	17.500.000	200.000.000	3.000.000.000
	Gümüş	400.000	3.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	medyan	350.000	2.416.667	10.500.000	113.333.333	1.933.333.333
ERGENEKON	Pr.Dr. Celal Öker	200.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Hastane	500.000	1.500.000	12.500.000	75.000.000	1.500.000.000
	Selbaşı	100.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Hidayet	200.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Poyraz	200.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Dere	80.000	1.000.000	4.000.000	30.000.000	600.000.000
	Tay	150.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Cumhuriyet	500.000	3.500.000	20.000.000	200.000.000	3.000.000.000
	Ölçek	150.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Cebeltopu	150.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Kayahatun	200.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	medyan	220.909	1.272.727	5.863.636	49.545.455	900.000.000
	BOZKURT					
	Saksı	300.000	2.000.000	6.000.000	60.000.000	1.000.000.000
	Tavukçu Fethi	170.000	800.000	3.000.000	30.000.000	300.000.000
	Tayyerci Fehmi	170.000	800.000	3.000.000	30.000.000	300.000.000
	Ergenekon	250.000	1.750.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000

	Dolapdere	250.000	1.250.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Kırağı	175.000	1.000.000	3.000.000	30.000.000	300.000.000
	medyan	219.167	1.266.667	4.166.667	41.666.667	650.000.000
ŞİŞLİ MERKEZ	İzzet Paşa	300.000	2.000.000	8.000.000	80.000.000	1.000.000.000
	Rikaptar	200.000	1.000.000	7.000.000	70.000.000	1.400.000.000
	T.M.Alibey	300.000	2.000.000	7.000.000	70.000.000	1.000.000.000
	Palazoğlu	200.000	1.000.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Abide-i Hürriyet	300.000	2.000.000	8.000.000	50.000.000	900.000.000
	Büyükdere	300.000	2.500.000	15.000.000	150.000.000	3.000.000.000
	Halaskargazi	500.000	3.000.000	15.000.000	150.000.000	3.000.000.000
	Kırağı	200.000	1.000.000	4.000.000	40.000.000	600.000.000
	medyan	287.500	1.812.500	8.625.000	82.500.000	1.487.500.000
HALASKARGAZI	Zafer	250.000	1.750.000	7.000.000	70.000.000	1.400.000.000
	Halaskargazi	500.000	5.000.000	20.000.000	100.000.000	3.000.000.000
	Şafak	250.000	1.000.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	Matbaacı Osman	250.000	1.750.000	8.000.000	80.000.000	1.600.000.000
	Süleyman Nazif	250.000	1.750.000	8.000.000	80.000.000	1.600.000.000
	Dersane	250.000	1.000.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	Rumeli	500.000	5.000.000	20.000.000	100.000.000	3.000.000.000
	medyan	321.429	2.464.286	10.142.857	72.857.143	1.742.857.143
19 MAYIS	Küçükbahçe	250.000	1.500.000	6.000.000	60.000.000	1.200.000.000
	Etfal Hastanesi	250.000	1.500.000	6.000.000	60.000.000	1.200.000.000
	Dr. Şevket Bey	250.000	1.500.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	19 Mayıs	60.000	500.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Tayyerci Cemal	250.000	1.750.000	600.000	60.000.000	1.200.000.000
	Halaskargazi	500.000	4.000.000	15.000.000	150.000.000	3.000.000.000
	Büyükdere	300.000	4.000.000	15.000.000	150.000.000	3.000.000.000
	Samanyolu	250.000	1.500.000	6.000.000	60.000.000	1.200.000.000
	medyan	263.750	2.031.250	7.325.000	80.000.000	1.600.000.000
FULYA	Garaj	120.000	1.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Fulya	60.000	500.000	3.500.000	35.000.000	700.000.000
	Gazi Berkay	120.000	1.000.000	7.500.000	75.000.000	1.500.000.000
	Ortaklar	250.000	2.000.000	15.000.000	150.000.000	2.750.000.000
	Akıncı Bayırı	120.000	350.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Likör Fabrikası Yanı	120.000	1.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Öztürk	120.000	1.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Ali Sami Yen	120.000	1.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Büyükdere	300.000	3.000.000	20.000.000	200.000.000	3.000.000.000
	Bahçeler	120.000	1.000.000	7.500.000	75.000.000	1.500.000.000
	Vefabey	120.000	300.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	medyan	142.727	1.104.545	9.863.636	98.636.364	1.859.090.909
MECİDİYEKÖY	Mecidiye	100.000	600.000	3.000.000	30.000.000	350.000.000
	Ali Sami Yen	120.000	1.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Sivritaş	50.000	600.000	3.500.000	35.000.000	700.000.000
	Eski Osmanlı	100.000	600.000	3.000.000	30.000.000	600.000.000
	Selahattin Pınar	100.000	600.000	3.000.000	30.000.000	600.000.000
	Naci Kasım	100.000	600.000	3.500.000	35.000.000	700.000.000
	Yeni Yol	100.000	600.000	3.500.000	35.000.000	700.000.000
	Kervan Geçmez	100.000	600.000	3.500.000	35.000.000	700.000.000
	Şair Sabri	50.000	250.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Büyükdere	300.000	3.000.000	15.000.000	150.000.000	3.000.000.000
	medyan	112.000	845.000	5.000.000	50.000.000	975.000.000
ESENTEPE	Oya	20.000	50.000	500.000	5.000.000	1.000.000.000

	Salih Tozan	50.000	400.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	2. Taş Ocağı	20.000	50.000	700.000	7.000.000	300.000.000
	Keskin Kalem	100.000	400.000	5.000.000	50.000.000	100.000.000
	Yazarlar	100.000	500.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Hikaye	100.000	400.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Matbuat	100.000	400.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Tevfik Er Dönmez	100.000	400.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Kasap	100.000	700.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Müzelles	100.000	400.000	15.000.000	15.000.000	2.500.000.000
	Mahmutpaşa	100.000	400.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Müşir İ. Hakkı	100.000	400.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	Mithat Uluönlü	100.000	500.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Kore Şehitleri	100.000	600.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Yüzbaşı Kaya Aldoğan	100.000	600.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Büyükdere	300.000	1.300.000	20.000.000	200.000.000	3.000.000.000
	Eski Büyükdere	250.000	1.350.000	20.000.000	200.000.000	3.000.000.000
	Yıldız Posta	200.000	1.000.000	20.000.000	200.000.000	3.000.000.000
	Talatpaşa	100.000	1.000.000	15.000.000	150.000.000	2.800.000.000
	Ali Kaya	20.000	100.000	7.500.000	75.000.000	1.500.000.000
	Sanayi	20.000	50.000	500.000	50.000.000	1.000.000.000
	medyan	103.810	523.810	8.485.714	80.571.429	1.571.428.571
NİSPETİYE	Gazigüçnar	40.000	400.000	2.500.000	25.000.000	160.000.000
	Aytar	120.000	1.500.000	6.000.000	80.000.000	600.000.000
	Nispetiye	120.000	2.000.000	8.000.000	100.000.000	700.000.000
	medyan	93.333	1.300.000	5.500.000	68.333.333	486.666.667
LEVENT	Binbirçiçek	80.000	700.000	4.000.000	36.000.000	200.000.000
	Karakol	90.000	800.000	3.500.000	31.500.000	200.000.000
	Çarşı	300.000	600.000	15.000.000	135.000.000	900.000.000
	Çayır-Çimen	50.000	500.000	3.500.000	31.500.000	200.000.000
	Yasemin	100.000	900.000	3.500.000	31.500.000	200.000.000
	medyan	124.000	700.000	5.900.000	53.100.000	340.000.000
ÇELİKTEPE	İsmet İnönü	150.000	45.000	1.800.000	14.400.000	160.000.000
	Eski Büyükdere	150.000	300.000	10.000.000	150.000.000	2.000.000.000
	medyan	150000	172500	5900000	82200000	1080000000

Kaynak: İstanbul Defterdarlığı, 1986, 1990, 1994, 1998, 2002

Tablo A.2. Gerçek rakamlarla metro hattı m² birim değerleri/uzak bölge

MAHALLE	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Duvarcı Adem	25.000	60.000	300.000	3.000.000	40.000.000
	Taksim Çeşmesi	25.000	60.000	300.000	3.000.000	35.000.000
	Dereboyu	125.000	200.000	1.500.000	3.000.000	280.000.000
	Kılburnu	20.000	60.000	300.000	3.000.000	35.000.000
	Aşıklar	25.000	60.000	300.000	3.000.000	40.000.000
	medyan	44.000	88.000	540.000	3.000.000	86.000.000
GÜMÜŞSUYU	Kutlu	60.000	500.000	3.000.000	60.000.000	600.000.000
	Bolahenk	50.000	300.000	2.500.000	40.000.000	320.000.000
	Kazancı Yokuşu	60.000	200.000	1.500.000	30.000.000	300.000.000
	medyan	56.667	333.333	2.333.333	43.333.333	406.666.667
İNÖNÜ	Küçük Bayır	70.000	350.000	1.500.000	15.000.000	300.000.000
	Çimen	100.000	600.000	2.500.000	25.000.000	600.000.000
	Duwardibi	200.000	1.000.000	5.000.000	25.000.000	500.000.000
	Satırcı	100.000	500.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Çayır	100.000	500.000	2.500.000	25.000.000	600.000.000
	Atiye	300.000	2.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	medyan	145.000	825.000	3.916.667	35.000.000	733.333.333
HARBİYE	Bostan	300.000	3.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	Bronz	300.000	2.000.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
	medyan	300.000	2.500.000	10.000.000	100.000.000	2.000.000.000
ERGENEKON	Yunus Bey	150.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Çimen	150.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	Küçükbayır	80.000	500.000	2.500.000	15.000.000	300.000.000
	Çayır	150.000	1.000.000	3.500.000	30.000.000	600.000.000
	medyan	132.500	875.000	3.250.000	26.250.000	525.000.000
BOZKURT	Türk Beyi	100.000	500.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
	Bay Sungur	100.000	500.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
	Bilezikci	100.000	500.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
	Seymen	80.000	400.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
	medyan	95.000	475.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
ŞİŞLİ MERKEZ	Birahane	200.000	1.200.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	Güvenç	200.000	1.000.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	Duçi	30.000	200.000	1.500.000	15.000.000	300.000.000
	İyiniyet	200.000	1.000.000	6.000.000	60.000.000	1.200.000.000
	İskenderoğlu	100.000	500.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Huzur	100.000	500.000	2.000.000	25.000.000	400.000.000
	Perihan	100.000	500.000	2.500.000	25.000.000	400.000.000
	medyan	132.857	700.000	3.142.857	32.142.857	614.285.714
HALASKARGAZİ	Bahtiyar	250.000	1.000.000	4.000.000	40.000.000	800.000.000
	Kuyumcu İrfan	250.000	1.750.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
	İtir	250.000	1.750.000	6.000.000	60.000.000	1.200.000.000
	medyan	250.000	1.500.000	5.000.000	50.000.000	1.000.000.000
19 MAYIS	Çoruh	20.000	100.000	1.000.000	10.000.000	200.000.000
	Güven	30.000	125.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Şerife Bacı	15.000	75.000	1.000.000	10.000.000	200.000.000
	Merdivenli	15.000	75.000	600.000	6.000.000	120.000.000
	Mersinli Ahmet	20.000	100.000	600.000	6.000.000	120.000.000
	Yaşardoğu	30.000	150.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	medyan	21.667	104.167	1.200.000	12.000.000	240.000.000

FULYA	Görüntü	60.000	300.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Emirşah	60.000	300.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Bozova	60.000	300.000	2.000.000	20.000.000	400.000.000
	Bülbül	30.000	150.000	1.000.000	10.000.000	200.000.000
	Denizhan	60.000	500.000	3.000.000	30.000.000	600.000.000
	Ayşecik	60.000	300.000	2.500.000	25.000.000	500.000.000
	medyan	55.000	308.333	2.083.333	20.833.333	416.666.667
MECİDİYEKÖY	Uğur Aralığı	8.000	40.000	500.000	2.500.000	100.000.000
	Kekik	10.000	40.000	500.000	5.000.000	100.000.000
	Can	20.000	100.000	700.000	7.000.000	140.000.000
	Kır	20.000	100.000	700.000	7.000.000	140.000.000
	G-8	20.000	100.000	700.000	7.000.000	140.000.000
	Ağaoğlu	8.000	30.000	400.000	4.000.000	80.000.000
	Hafızata	20.000	80.000	750.000	7.500.000	150.000.000
	medyan	15.143	70.000	607.143	5.714.286	121.428.571
ESENTEPE	Zincirli dere	50.000	50.000	1.000.000	10.000.000	200.000.000
	Köprülü	20.000	50.000	500.000	5.000.000	1.000.000.000
	Feza	20.000	50.000	500.000	5.000.000	750.000.000
	Bahar	20.000	50.000	500.000	5.000.000	750.000.000
	Dereboyu	20.000	50.000	500.000	5.000.000	500.000.000
	Şafak	20.000	50.000	500.000	5.000.000	100.000.000
	medyan	25.000	50.000	583.333	5.833.333	550.000.000
NİSPETİYE	Başlık	40.000	600.000	2.500.000	22.500.000	160.000.000
	Saydam	40.000	500.000	2.500.000	22.500.000	160.000.000
	Birlik	40.000	600.000	3.000.000	27.000.000	180.000.000
	Tören	40.000	600.000	2.500.000	22.500.000	160.000.000
	medyan	40.000	575.000	2.625.000	23.625.000	165.000.000
LEVENT	Sülünlü	50.000	500.000	3.000.000	27.000.000	170.000.000
	4 Gazeteciler Sitesi	40.000	500.000	3.500.000	31.500.000	200.000.000
	Gonca	300.000	2.000.000	10.000.000	90.000.000	600.000.000
	Alkaranfil	50.000	400.000	3.000.000	27.000.000	170.000.000
	Çalıkuşu	100.000	1.000.000	5.000.000	45.000.000	360.000.000
	medyan	108.000	880.000	4.900.000	44.100.000	300.000.000
ÇELİKTEPE	Gediz	4.000	8.000	360.000	2.280.000	28.800.000
	Ozan	3.000	6.000	210.000	1.680.000	28.800.000
	medyan	3500	7000	285000	1980000	28800000

Kaynak: İstanbul Defterdarlığı, 1986, 1990, 1994, 1998, 2002

Tablo A.3. İstanbul ili Toptan Eşya Fiyat Endeksi bazında (TEFE) Taksim-4.Levent metro hattı m² birim değerleri/yakın bölge*

MAHALLE	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Şehit Muhtar	449.412.528	716.965.901	842.671.500	936.586.108	2.500.000.000
	Aydede	359.530.022	716.965.901	842.671.500	936.586.108	2.500.000.000
	Abdülhak Hamit	539.295.034	716.965.901	842.671.500	936.586.108	2.500.000.000
	Lamartin	449.412.528	716.965.901	842.671.500	936.586.108	2.500.000.000
	Recep Paşa	449.412.528	716.965.901	842.671.500	936.586.108	2.500.000.000
	Tarlabası	449.412.528	716.965.901	1.149.097.500	1.685.854.995	4.000.000.000
	medyan	449.412.528	716.965.901	893.742.500	1.061.464.256	2.750.000.000
GÜMÜŞSUYU	Sıraselviler	449.412.528	637.303.023	689.458.500	1.498.537.773	3.600.000.000
	Mete	449.412.528	637.303.023	689.458.500	1.873.172.217	4.500.000.000
	Tak-ı Zafer	898.825.056	796.628.778	766.065.000	2.247.806.660	6.000.000.000
	medyan	599.216.704	690.411.608	714.994.000	1.873.172.217	4.700.000.000
İNÖNÜ	Yedikuyular	359.530.022	318.651.511	191.516.250	112.390.333	1.000.000.000
	Elmadağ	359.530.022	446.112.116	268.122.750	187.317.222	1.000.000.000
	Nispet	269.647.517	238.988.634	134.061.375	131.122.055	700.000.000
	Uftade	179.765.011	191.190.907	114.909.750	112.390.333	600.000.000
	Babil	179.765.011	191.190.907	95.758.125	93.658.611	500.000.000
	Cebeltopu	269.647.517	159.325.756	114.909.750	112.390.333	600.000.000
	Ölçek	269.647.517	238.988.634	134.061.375	131.122.055	600.000.000
	Cumhuriyet	898.825.056	1.115.280.290	766.065.000	749.268.887	3.000.000.000
	medyan	348.294.709	362.466.094	227.425.547	203.707.479	1.000.000.000
HARBİYE	Turna	269.647.517	238.988.634	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	Cumhuriyet	898.825.056	1.115.280.290	670.306.875	749.268.887	3.000.000.000
	Gümüş	719.060.045	955.954.534	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	medyan	629.177.539	770.074.486	402.184.125	424.585.702	1.933.333.333
ERGENEKON	Pr.Dr. Celal Öker	359.530.022	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Hastane	898.825.056	477.977.267	478.790.625	280.975.832	1.500.000.000
	Selbaşı	179.765.011	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Hidayet	359.530.022	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Poyraz	359.530.022	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Dere	143.812.009	318.651.511	153.213.000	112.390.333	600.000.000
	Tay	269.647.517	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Cumhuriyet	898.825.056	1.115.280.290	766.065.000	749.268.887	3.000.000.000
	Ölçek	269.647.517	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Cebeltopu	269.647.517	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Kayahatun	359.530.022	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	medyan	397.117.252	405.556.469	224.596.330	185.614.338	900.000.000
BOZKURT	Saksı	539.295.034	637.303.023	229.819.500	224.780.666	1.000.000.000
	Tavukçu Fethi	305.600.519	254.921.209	114.909.750	112.390.333	300.000.000
	Tayyerci Fehmi	305.600.519	254.921.209	114.909.750	112.390.333	300.000.000
	Ergenekon	449.412.528	557.640.145	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Dolapdere	449.412.528	398.314.389	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Kırağı	314.588.770	318.651.511	114.909.750	112.390.333	300.000.000
	medyan	393.984.983	403.625.248	159.596.875	156.097.685	650.000.000
ŞİŞLİ MERKEZ	İzzet Paşa	539.295.034	637.303.023	306.426.000	299.707.555	1.000.000.000
	Rikaptar	359.530.022	318.651.511	268.122.750	262.244.110	1.400.000.000
	T.M.Alibey	539.295.034	637.303.023	268.122.750	262.244.110	1.000.000.000
	Palazoğlu	359.530.022	318.651.511	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Abide-i Hürriyet	539.295.034	637.303.023	306.426.000	187.317.222	900.000.000
	Büyükdere	539.295.034	796.628.778	574.548.750	561.951.665	3.000.000.000

	Halaskargazi	898.825.056	955.954.534	574.548.750	561.951.665	3.000.000.000
	Kırağı	359.530.022	318.651.511	153.213.000	149.853.777	600.000.000
	medyan	516.824.407	577.555.864	330.365.531	309.073.416	1.487.500.000
HALASKARGAZI	Zafer	449.412.528	557.640.145	268.122.750	262.244.110	1.400.000.000
	Halaskargazi	898.825.056	1.593.257.557	766.065.000	374.634.443	3.000.000.000
	Şafak	449.412.528	318.651.511	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	Matbaacı Osman	449.412.528	557.640.145	306.426.000	299.707.555	1.600.000.000
	Süleyman Nazif	449.412.528	557.640.145	306.426.000	299.707.555	1.600.000.000
	Dersane	449.412.528	318.651.511	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	Rumeli	898.825.056	1.593.257.557	766.065.000	374.634.443	3.000.000.000
	medyan	577.816.107	785.248.367	388.504.393	272.947.951	1.742.857.143
19 MAYIS	Küçükbahçe	449.412.528	477.977.267	229.819.500	224.780.666	1.200.000.000
	Etfal Hastanesi	449.412.528	477.977.267	229.819.500	224.780.666	1.200.000.000
	Dr. Şevket Bey	449.412.528	477.977.267	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	19 Mayıs	107.859.007	159.325.756	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Tayyerci Cemal	449.412.528	557.640.145	22.981.950	224.780.666	1.200.000.000
	Halaskargazi	898.825.056	1.274.606.045	574.548.750	561.951.665	3.000.000.000
	Büyükdere	539.295.034	1.274.606.045	574.548.750	561.951.665	3.000.000.000
	Samanyolu	449.412.528	477.977.267	229.819.500	224.780.666	1.200.000.000
	medyan	474.130.217	647.260.882	280.571.306	299.707.555	1.600.000.000
FULYA	Garaj	215.718.013	318.651.511	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Fulya	107.859.007	159.325.756	134.061.375	131.122.055	700.000.000
	Gazi Berkay	215.718.013	318.651.511	287.274.375	280.975.832	1.500.000.000
	Ortaklar	449.412.528	637.303.023	574.548.750	561.951.665	2.750.000.000
	Akıncı Bayırı	215.718.013	111.528.029	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Likör Fabrikası Yanı	215.718.013	318.651.511	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Öztürk	215.718.013	318.651.511	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Ali Sami Yen	215.718.013	318.651.511	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Büyükdere	539.295.034	955.954.534	766.065.000	749.268.887	3.000.000.000
	Bahçeler	215.718.013	318.651.511	287.274.375	280.975.832	1.500.000.000
	Vefabey	215.718.013	95.595.453	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	medyan	256.573.698	351.965.078	377.809.330	369.525.792	1.859.090.909
MECİDİYEKÖY	Mecidiye	179.765.011	191.190.907	114.909.750	112.390.333	350.000.000
	Ali Sami Yen	215.718.013	318.651.511	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Sivritaş	89.882.506	191.190.907	134.061.375	131.122.055	700.000.000
	Eski Osmanlı	179.765.011	191.190.907	114.909.750	112.390.333	600.000.000
	Selahattin Pınar	179.765.011	191.190.907	114.909.750	112.390.333	600.000.000
	Naci Kasım	179.765.011	191.190.907	134.061.375	131.122.055	700.000.000
	Yeni Yol	179.765.011	191.190.907	134.061.375	131.122.055	700.000.000
	Kervan Geçmez	179.765.011	191.190.907	134.061.375	131.122.055	700.000.000
	Şair Sabri	89.882.506	79.662.878	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Büyükdere	539.295.034	955.954.534	574.548.750	561.951.665	3.000.000.000
	medyan	201.336.813	269.260.527	191.516.250	187.317.222	975.000.000
ESENTEPE	Oya	35.953.002	15.932.576	19.151.625	18.731.722	1.000.000.000
	Salih Tozan	89.882.506	127.460.605	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	2.Taş Ocağı	35.953.002	15.932.576	26.812.275	26.224.411	300.000.000
	Keskin Kalem	179.765.011	127.460.605	191.516.250	187.317.222	100.000.000
	Yazarlar	179.765.011	159.325.756	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Hikaye	179.765.011	127.460.605	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Matbuat	179.765.011	127.460.605	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Tevfik Er Dönmez	179.765.011	127.460.605	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Kasap	179.765.011	223.056.058	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Müzelles	179.765.011	127.460.605	574.548.750	56.195.166	2.500.000.000

	Mahmutpaşa	179.765.011	127.460.605	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Müşir İ.Hakkı	179.765.011	127.460.605	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	Mithat Uluönlü	179.765.011	159.325.756	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Kore Şehitleri	179.765.011	191.190.907	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Yüzbaşı Kaya Aldoğan	179.765.011	191.190.907	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Büyükdere	539.295.034	414.246.965	766.065.000	749.268.887	3.000.000.000
	Eski Büyükdere	449.412.528	430.179.540	766.065.000	749.268.887	3.000.000.000
	Yıldız Posta	359.530.022	318.651.511	766.065.000	749.268.887	3.000.000.000
	Talatpaşa	179.765.011	318.651.511	574.548.750	561.951.665	2.800.000.000
	Ali Kaya	35.953.002	31.865.151	287.274.375	280.975.832	1.500.000.000
	Sanayi	35.953.002	15.932.576	19.151.625	187.317.222	1.000.000.000
	medyan	186.613.202	166.912.697	325.030.436	301.848.323	1.571.428.571
NİSPETİYE	Gazigüçnar	71.906.004	127.460.605	95.758.125	93.658.611	160.000.000
	Aytar	215.718.013	477.977.267	229.819.500	299.707.555	600.000.000
	Nispetiye	215.718.013	637.303.023	306.426.000	374.634.443	700.000.000
	medyan	167.780.677	414.246.965	210.667.875	256.000.203	486.666.667
LEVENT	Binbirççek	143.812.009	223.056.058	153.213.000	134.868.400	200.000.000
	Karakol	161.788.510	254.921.209	134.061.375	118.009.850	200.000.000
	Çarşı	539.295.034	191.190.907	574.548.750	505.756.498	900.000.000
	Çayır-Çimen	89.882.506	159.325.756	134.061.375	118.009.850	200.000.000
	Yasemin	179.765.011	286.786.360	134.061.375	118.009.850	200.000.000
	medyan	222.908.614	223.056.058	225.989.175	198.930.890	340.000.000
ÇELİKTEPE	İsmet İnönü	269.647.517	14.339.318	68.945.850	53.947.360	160.000.000
	Eski Büyükdere	269.647.517	95.595.453	383.032.500	561.951.665	2.000.000.000
	medyan	269647517	54967385,5	225989175	307949512,5	1080000000

*Bu değerlerin hesaplanmasında aşağıdaki tabloda verilen İstanbul ili Toptan Eşya Fiyat Endeksi (1963=100) değerleri kullanılmıştır.

yıllar	yıllık ortalama genel indeks
1986	14953,4
1990	82665,6
1994	721481,2
1998	7008547,2
2002	32917503,4

Kaynak: İTO, 2002

Tablo A.4. İstanbul ili Toptan Eşya Fiyat Endeksi bazında (TEFE) Taksim-4.Levent metro hattı m² birim değerleri/uzak bölge

MAHALLE	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Duvarcı Adem	44.941.253	19.119.091	11.490.975	11.239.033	40.000.000
	Taksim Çeşmesi	44.941.253	19.119.091	11.490.975	11.239.033	35.000.000
	Dereboyu	224.706.264	63.730.302	57.454.875	11.239.033	280.000.000
	Kılburnu	35.953.002	19.119.091	11.490.975	11.239.033	35.000.000
	Aşıklar	44.941.253	19.119.091	11.490.975	11.239.033	40.000.000
	medyan	79.096.605	28.041.333	20.683.755	11.239.033	86.000.000
GÜMÜŞSUYU	Kutlu	107.859.007	159.325.756	114.909.750	224.780.666	600.000.000
	Bolahenk	89.882.506	95.595.453	95.758.125	149.853.777	320.000.000
	Kazancı Yokuşu	107.859.007	63.730.302	57.454.875	112.390.333	300.000.000
	medyan	101.866.840	106.217.170	89.374.250	162.341.592	406.666.667
İNÖNÜ	Küçük Bayır	125.835.508	111.528.029	57.454.875	56.195.166	300.000.000
	Çimen	179.765.011	191.190.907	95.758.125	93.658.611	600.000.000
	Duvarđibi	359.530.022	318.651.511	191.516.250	93.658.611	500.000.000
	Satırcı	179.765.011	159.325.756	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Çayır	179.765.011	159.325.756	95.758.125	93.658.611	600.000.000
	Atiye	539.295.034	637.303.023	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	medyan	260.659.266	262.887.497	150.021.063	131.122.055	733.333.333
HARBİYE	Bostan	539.295.034	955.954.534	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	Bronz	539.295.034	637.303.023	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
	medyan	539.295.034	796.628.779	383.032.500	374.634.443	2.000.000.000
ERGENEKON	Yunus Bey	269.647.517	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Çimen	269.647.517	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	Küçükbayır	143.812.009	159.325.756	95.758.125	56.195.166	300.000.000
	Çayır	269.647.517	318.651.511	134.061.375	112.390.333	600.000.000
	medyan	238.188.640	278.820.072	124.485.563	98.341.541	525.000.000
BOZKURT	Türk Beyi	179.765.011	159.325.756	95.758.125	93.658.611	500.000.000
	Bay Sungur	179.765.011	159.325.756	95.758.125	93.658.611	500.000.000
	Bilezikci	179.765.011	159.325.756	95.758.125	93.658.611	500.000.000
	Seymen	143.812.009	127.460.605	95.758.125	93.658.611	500.000.000
	medyan	170.776.761	151.359.468	95.758.125	93.658.611	500.000.000
ŞİŞLİ MERKEZ	Birahane	359.530.022	382.381.814	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	Güvenç	359.530.022	318.651.511	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	Duçi	53.929.503	63.730.302	57.454.875	56.195.166	300.000.000
	İyiniyet	359.530.022	318.651.511	229.819.500	224.780.666	1.200.000.000
	İskenderoğlu	179.765.011	159.325.756	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Huzur	179.765.011	159.325.756	76.606.500	93.658.611	400.000.000
	Perihan	179.765.011	159.325.756	95.758.125	93.658.611	400.000.000
	medyan	238.830.657	223.056.058	120.381.643	120.418.214	614.285.714
HALASKARGAZI	Bahtiyar	449.412.528	318.651.511	153.213.000	149.853.777	800.000.000
	Kuyumcu İrfan	449.412.528	557.640.145	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
	İtır	449.412.528	557.640.145	229.819.500	224.780.666	1.200.000.000
	medyan	449.412.528	477.977.267	191.516.250	187.317.222	1.000.000.000
19 MAYIS	Çoruh	35.953.002	31.865.151	38.303.250	37.463.444	200.000.000
	Güven	53.929.503	39.831.439	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Şerife Bacı	26.964.752	23.898.863	38.303.250	37.463.444	200.000.000
	Merdivenli	26.964.752	23.898.863	22.981.950	22.478.067	120.000.000
	Mersinli Ahmet	35.953.002	31.865.151	22.981.950	22.478.067	120.000.000
	Yaşardoğu	53.929.503	47.797.727	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	medyan	38.949.086	33.192.866	45.963.900	44.956.133	240.000.000

FULYA	Görüntü	107.859.007	95.595.453	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Emirşah	107.859.007	95.595.453	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Bozova	107.859.007	95.595.453	76.606.500	74.926.889	400.000.000
	Bülbül	53.929.503	47.797.727	38.303.250	37.463.444	200.000.000
	Denizhan	107.859.007	159.325.756	114.909.750	112.390.333	600.000.000
	Ayşecik	107.859.007	95.595.453	95.758.125	93.658.611	500.000.000
	medyan	98.870.756	98.250.883	79.798.438	78.048.843	416.666.667
MECİDİYEKÖY	Uğur Aralığı	14.381.201	12.746.060	19.151.625	9.365.861	100.000.000
	Kekik	17.976.501	12.746.060	19.151.625	18.731.722	100.000.000
	Can	35.953.002	31.865.151	26.812.275	26.224.411	140.000.000
	Kır	35.953.002	31.865.151	26.812.275	26.224.411	140.000.000
	G-8	35.953.002	31.865.151	26.812.275	26.224.411	140.000.000
	Ağaoğlu	14.381.201	9.559.545	15.321.300	14.985.378	80.000.000
	Hafızata	35.953.002	25.492.121	28.727.438	28.097.583	150.000.000
	medyan	27.221.559	22.305.606	23.255.545	21.407.682	121.428.571
ESENTEPE	Zincirli dere	89.882.506	15.932.576	38.303.250	37.463.444	200.000.000
	Köprülü	35.953.002	15.932.576	19.151.625	18.731.722	1.000.000.000
	Feza	35.953.002	15.932.576	19.151.625	18.731.722	750.000.000
	Bahar	35.953.002	15.932.576	19.151.625	18.731.722	750.000.000
	Dereboyu	35.953.002	15.932.576	19.151.625	18.731.722	500.000.000
	Şafak	35.953.002	15.932.576	19.151.625	18.731.722	100.000.000
	medyan	44.941.253	15.932.576	22.343.563	21.853.676	550.000.000
NİSPETİYE	Başlık	71.906.004	191.190.907	95.758.125	84.292.750	160.000.000
	Saydam	71.906.004	159.325.756	95.758.125	84.292.750	160.000.000
	Birlik	71.906.004	191.190.907	114.909.750	101.151.300	180.000.000
	Tören	71.906.004	191.190.907	95.758.125	84.292.750	160.000.000
	medyan	71.906.004	183.224.619	100.546.031	88.507.388	165.000.000
LEVENT	Sülünlü	89.882.506	159.325.756	114.909.750	101.151.300	170.000.000
	4 Gazeteciler Sitesi	71.906.004	159.325.756	134.061.375	118.009.850	200.000.000
	Gonca	539.295.034	637.303.023	383.032.500	337.170.999	600.000.000
	Alkaranfil	89.882.506	127.460.605	114.909.750	101.151.300	170.000.000
	Çalıküşu	179.765.011	318.651.511	191.516.250	168.585.499	360.000.000
	medyan	194.146.212	280.413.330	187.685.925	165.213.790	300.000.000
ÇELİKTEPE	Gediz	7.190.600	2.549.212	13.789.170	8.541.665	28.800.000
	Ozan	5.392.950	1.911.909	8.043.683	6.293.859	28.800.000
	medyan	6291775	2230560,5	10916426,5	7417762	28800000

*Bu değerlerin hesaplanmasında aşağıdaki tabloda verilen İstanbul ili Toptan Eşya Fiyat Endeksi (1963=100) değerleri kullanılmıştır.

yıllar	yıllık ortalama genel indeks
1986	14953,4
1990	82665,6
1994	721481,2
1998	7008547,2
2002	32917503,4

Kaynak: İTO, 2002

Tablo A.5. Doların Reel Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m² birim değerleri/yakın bölge*

MAHALLE	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Şehit Muhtar	605	1.174	890	1.048	1.837
	Aydede	484	1.174	890	1.048	1.837
	Abdülhak Hamit	726	1.174	890	1.048	1.837
	Lamartin	605	1.174	890	1.048	1.837
	Recep Paşa	605	1.174	890	1.048	1.837
	Tarlabaşı	605	1.174	1.213	1.886	2.940
	medyan	605	1.174	944	1.188	2.021
GÜMÜŞSUYU	Sıraselviler	605	1.044	728	1.677	2.646
	Mete	605	1.044	728	2.096	3.307
	Tak-ı Zafer	1.211	1.305	809	2.515	4.410
	medyan	807	1.131	755	2.096	3.454
İNÖNÜ	Yedikuyular	484	522	202	126	735
	Elmadag	484	731	283	210	735
	Nispet	363	391	142	147	514
	Uftade	242	313	121	126	441
	Babil	242	313	101	105	367
	Cebeltopu	363	261	121	126	441
	Ölçek	363	391	142	147	441
	Cumhuriyet	1.211	1.826	809	838	2.205
	medyan	469	594	240	228	735
HARBİYE	Turna	363	391	162	168	588
	Cumhuriyet	1.211	1.826	708	838	2.205
	Gümüş	969	1.565	404	419	1.470
	medyan	848	1.261	425	475	1.421
ERGENEKON	Pr.Dr. Celal Öker	484	522	142	126	441
	Hastane	1.211	783	506	314	1.102
	Selbaşı	242	522	142	126	441
	Hidayet	484	522	142	126	441
	Poyraz	484	522	142	126	441
	Dere	194	522	162	126	441
	Tay	363	522	142	126	441
	Cumhuriyet	1.211	1.826	809	838	2.205
	Ölçek	363	522	142	126	441
	Cebeltopu	363	522	142	126	441
	Kayahatun	484	522	142	126	441
	medyan	535	664	238	208	661
BOZKURT	Saksı	726	1.044	243	252	735
	Tavukçu Fethi	412	417	121	126	220
	Tayyerci Fehmi	412	417	121	126	220
	Ergenekon	605	913	202	210	735
	Dolapdere	605	652	202	210	735
	Kırağı	424	522	121	126	220
	medyan	531	661	168	175	478
ŞİŞLİ MERKEZ	İzzet Paşa	726	1.044	324	335	735
	Rikaptar	484	522	283	293	1.029
	T.M.Alibey	726	1.044	283	293	735
	Palazoğlu	484	522	202	210	735
	Abide-i Hürriyet	726	1.044	324	210	661
	Büyükdere	726	1.305	607	629	2.205

	Halaskargazi	1.211	1.565	607	629	2.205
	Kırağı	484	522	162	168	441
	medyan	696	946	349	346	1.093
HALASKARGAZI	Zafer	605	913	283	293	1.029
	Halaskargazi	1.211	2.609	809	419	2.205
	Şafak	605	522	162	168	588
	Matbaacı Osman	605	913	324	335	1.176
	Süleyman Nazif	605	913	324	335	1.176
	Dersane	605	522	162	168	588
	Rumeli	1.211	2.609	809	419	2.205
	medyan	778	1.286	410	305	1.281
19 MAYIS	Küçükbahçe	605	783	243	252	882
	Etfal Hastanesi	605	783	243	252	882
	Dr. Şevket Bey	605	783	202	210	735
	19 Mayıs	145	261	202	210	735
	Tayyerci Cemal	605	913	24	252	882
	Halaskargazi	1.211	2.087	607	629	2.205
	Büyükdere	726	2.087	607	629	2.205
	Samanyolu	605	783	243	252	882
	medyan	638	1.060	296	336	1.176
FULYA	Garaj	291	522	404	419	1.470
	Fulya	145	261	142	147	514
	Gazi Berkay	291	522	303	314	1.102
	Ortaklar	605	1.044	607	629	2.021
	Akıncı Bayırı	291	183	202	210	735
	Likör Fabrikası Yanı	291	522	404	419	1.470
	Öztürk	291	522	404	419	1.470
	Ali Sami Yen	291	522	404	419	1.470
	Büyükdere	726	1.565	809	838	2.205
	Bahçeler	291	522	303	314	1.102
	Vefabey	291	157	404	419	1.470
	medyan	346	577	399	413	1.366
MECİDİYEKÖY	Mecidiye	242	313	121	126	257
	Ali Sami Yen	291	522	404	419	1.470
	Sivritaş	121	313	142	147	514
	Eski Osmanlı	242	313	121	126	441
	Selahattin Pınar	242	313	121	126	441
	Naci Kasım	242	313	142	147	514
	Yeni Yol	242	313	142	147	514
	Kervan Geçmez	242	313	142	147	514
	Şair Sabri	121	130	81	84	294
	Büyükdere	726	1.565	607	629	2.205
	medyan	271	441	202	210	716
ESENTEPE	Oya	48	26	20	21	735
	Salih Tozan	121	209	162	168	588
	2.Taş Ocağı	48	26	28	29	220
	Keskin Kalem	242	209	202	210	73
	Yazarlar	242	261	202	210	735
	Hikaye	242	209	202	210	735
	Matbuat	242	209	202	210	735
	Tevfik Er Dönmez	242	209	202	210	735
	Kasap	242	365	404	419	1.470
	Müzelles	242	209	607	63	1.837

	Mahmutpaşa	242	209	202	210	735
	Müşir İ.Hakkı	242	209	202	210	735
	Mithat Uluönlü	242	261	404	419	1.470
	Kore Şehitleri	242	313	404	419	1.470
	Yüzbaşı Kaya Aldoğan	242	313	404	419	1.470
	Büyükdere	726	678	809	838	2.205
	Eski Büyükdere	605	704	809	838	2.205
	Yıldız Posta	484	522	809	838	2.205
	Talatpaşa	242	522	607	629	2.058
	Ali Kaya	48	52	303	314	1.102
	Sanayi	48	26	20	210	735
	medyan	251	273	343	338	1.155
NİSPETİYE	Gazigüçnar	97	209	101	105	118
	Aytar	291	783	243	335	441
	Nispetiye	291	1.044	324	419	514
	medyan	226	679	223	286	358
LEVENT	Binbirçiçek	194	365	162	151	147
	Karakol	218	417	142	132	147
	Çarşı	726	313	607	566	661
	Çayır-Çimen	121	261	142	132	147
	Yasemin	242	470	142	132	147
	medyan	300	365	239	223	250
ÇELİKTEPE	İsmet İnönü	363	23	73	60	118
	Eski Büyükdere	363	157	404	629	1.470
	medyan	363	90	239	345	794

*Bu değerlerin hesaplanmasında aşağıdaki tabloda verilen yıllık ortalama dolar kurları ve ABD’de 2001 fiyatlarıyla 1 doların satınalma gücü değerleri kullanılmıştır.

yıllar	ortalama kur(TL)	1\$'ın satınalma gücü(\$)
1986	676	1,62
1990	2609	1,36
1994	29818	1,20
1998	261675	1,09
2002	1360564	1,00

Kaynak: T.C Merkez Bankası, 2002

Tablo A.6. Doların Reel Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m² birim değerleri/uzak bölge*

MAHALLE	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Duvarcı Adem	61	31	10	13	29
	Taksim Çeşmesi	61	31	10	13	26
	Dereboyu	303	104	51	13	206
	Kılburnu	48	31	10	13	26
	Aşıklar	61	31	10	13	29
	medyan	107	46	18	13	63
GÜMÜŞSUYU	Kutlu	145	261	101	252	441
	Bolahenk	121	157	84	168	235
	Kazancı Yokuşu	145	104	51	126	220
	medyan	137	174	79	182	299
İNÖNÜ	Küçük Bayır	169	183	51	63	220
	Çimen	242	313	84	105	441
	Duvarıdibi	484	522	169	105	367
	Satırcı	242	261	67	84	294
	Çayır	242	261	84	105	441
	Atiye	726	1.044	337	419	1.470
	medyan	351	431	132	147	539
	medyan	351	431	132	147	539
HARBİYE	Bostan	726	1.565	337	419	1.470
	Bronz	726	1.044	337	419	1.470
	medyan	726	1.305	337	419	1.470
ERGENEKON	Yunus Bey	363	522	118	126	441
	Çimen	363	522	118	126	441
	Küçükbayır	194	261	84	63	220
	Çayır	363	522	118	126	441
	medyan	321	457	110	110	386
BOZKURT	Türk Beyi	242	261	84	105	367
	Bay Sungur	242	261	84	105	367
	Bilezikci	242	261	84	105	367
	Seymen	194	209	84	105	367
	medyan	230	248	84	105	367
ŞİŞLİ MERKEZ	Birahane	484	626	135	168	588
	Güvenç	484	522	135	168	588
	Duçi	73	104	51	63	220
	İyiniyet	484	522	202	252	882
	İskenderoğlu	242	261	67	84	294
	Huzur	242	261	67	105	294
	Perihan	242	261	84	105	294
	medyan	322	365	106	135	451
HALASKARGAZI	Bahtiyar	605	522	135	168	588
	Kuyumcu İrfan	605	913	169	210	735
	İtir	605	913	202	252	882
	medyan	605	783	169	210	735
19 MAYIS	Çoruh	48	52	34	42	147
	Güven	73	65	67	84	294
	Şerife Bacı	36	39	34	42	147
	Merdivenli	36	39	20	25	88
	Mersinli Ahmet	48	52	20	25	88
	Yaşardoğu	73	78	67	84	294
	medyan	52	54	40	50	176

FULYA	Görüntü	145	157	67	84	294
	Emirşah	145	157	67	84	294
	Bozova	145	157	67	84	294
	Bülbül	73	78	34	42	147
	Denizhan	145	261	101	126	441
	Ayşecik	145	157	84	105	367
	medyan	133	161	70	88	306
MECİDİYEKÖY	Uğur Aralığı	19	21	17	10	73
	Kekik	24	21	17	21	73
	Can	48	52	24	29	103
	Kır	48	52	24	29	103
	G-8	48	52	24	29	103
	Ağaoğlu	19	16	13	17	59
	Hafızata	48	42	25	31	110
	medyan	36	37	21	24	89
ESENTEPE	Zincirli dere	121	26	34	42	147
	KöprülÜ	48	26	17	21	735
	Feza	48	26	17	21	551
	Bahar	48	26	17	21	551
	Dereboyu	48	26	17	21	367
	Şafak	48	26	17	21	73
	medyan	60	26	20	25	404
NİSPETİYE	Başlık	97	313	84	94	118
	Saydam	97	261	84	94	118
	Birlik	97	313	101	113	132
	Tören	97	313	84	94	118
	medyan	97	300	88	99	122
LEVENT	Sülünlü	121	261	101	113	125
	4 Gazeteciler Sitesi	97	261	118	132	147
	Gonca	726	1.044	337	377	441
	Alkaranfil	121	209	101	113	125
	Çalıkuşu	242	522	169	189	265
	medyan	261	459	165	185	221
ÇELİKTEPE	Gediz	10	4	12	10	21
	Ozan	7	3	7	7	21
	medyan	9	4	10	9	21

*Bu değerlerin hesaplanmasında aşağıdaki tabloda verilen yıllık ortalama dolar kurları ve ABD’de 2001 fiyatlarıyla 1 doların satınalma gücü değerleri kullanılmıştır.

yıllar	ortalama kur(TL)	1\$'ın satınalma gücü(\$)
1986	676	1,62
1990	2609	1,36
1994	29818	1,20
1998	261675	1,09
2002	1360564	1,00

Kaynak: T.C Merkez Bankası, 2002

Tablo A.7. Geçmişteki 1TL.'nin Bugünkü Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m² birim değerleri/yakın bölge*

MAHALLE	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Şehit Muhtar	1.095.043.400	1.840.964.400	2.310.222.200	1.814.225.000	2.680.000.000
	Aydede	876.034.720	1.840.964.400	2.310.222.200	1.814.225.000	2.680.000.000
	Abdülhak Hamit	1.314.052.080	1.840.964.400	2.310.222.200	1.814.225.000	2.680.000.000
	Lamartin	1.095.043.400	1.840.964.400	2.310.222.200	1.814.225.000	2.680.000.000
	Recep Paşa	1.095.043.400	1.840.964.400	2.310.222.200	1.814.225.000	2.680.000.000
	Tarlabası	1.095.043.400	1.840.964.400	3.150.303.000	3.265.605.000	4.288.000.000
	medyan	1.095.043.400	1.840.964.400	2.450.235.667	2.056.121.667	2.948.000.000
GÜMÜŞSUYU	Sıraselviler	1.095.043.400	1.636.412.800	1.890.181.800	2.902.760.000	3.859.200.000
	Mete	1.095.043.400	1.636.412.800	1.890.181.800	3.628.450.000	4.824.000.000
	Tak-ı Zafer	2.190.086.800	2.045.516.000	2.100.202.000	4.354.140.000	6.432.000.000
	medyan	1.460.057.867	1.772.780.533	1.960.188.533	3.628.450.000	5.038.400.000
İNÖNÜ	Yedikuyular	876.034.720	818.206.400	525.050.500	217.707.000	1.072.000.000
	Elmadağ	876.034.720	1.145.488.960	735.070.700	362.845.000	1.072.000.000
	Nispet	657.026.040	613.654.800	367.535.350	253.991.500	750.400.000
	Uftade	438.017.360	490.923.840	315.030.300	217.707.000	643.200.000
	Babil	438.017.360	490.923.840	262.525.250	181.422.500	536.000.000
	Cebeltopu	657.026.040	409.103.200	315.030.300	217.707.000	643.200.000
	Ölçek	657.026.040	613.654.800	367.535.350	253.991.500	643.200.000
	Cumhuriyet	2.190.086.800	2.863.722.400	2.100.202.000	1.451.380.000	3.216.000.000
	medyan	848.658.635	930.709.780	623.497.469	394.593.938	1.072.000.000
	HARBİYE					
HARBİYE	Turna	657.026.040	613.654.800	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	Cumhuriyet	2.190.086.800	2.863.722.400	1.837.676.750	1.451.380.000	3.216.000.000
	Gümüş	1.752.069.440	2.454.619.200	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	medyan	1.533.060.760	1.977.332.133	1.102.606.050	822.448.667	2.072.533.333
ERGENEKON	Pr.Dr. Celal Öker	876.034.720	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Hastane	2.190.086.800	1.227.309.600	1.312.626.250	544.267.500	1.608.000.000
	Selbaşı	438.017.360	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Hidayet	876.034.720	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Poyraz	876.034.720	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Dere	350.413.888	818.206.400	420.040.400	217.707.000	643.200.000
	Tay	657.026.040	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Cumhuriyet	2.190.086.800	2.863.722.400	2.100.202.000	1.451.380.000	3.216.000.000
	Ölçek	657.026.040	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Cebeltopu	657.026.040	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Kayahatun	876.034.720	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	medyan	967.620.168	1.041.353.600	615.741.041	359.546.409	964.800.000
BOZKURT	Saksı	1.314.052.080	1.636.412.800	630.060.600	435.414.000	1.072.000.000
	Tavukçu Fethi	744.629.512	654.565.120	315.030.300	217.707.000	321.600.000
	Tayyerci Fehmi	744.629.512	654.565.120	315.030.300	217.707.000	321.600.000
	Ergenekon	1.095.043.400	1.431.861.200	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Dolapdere	1.095.043.400	1.022.758.000	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Kırağı	766.530.380	818.206.400	315.030.300	217.707.000	321.600.000
	medyan	959.988.047	1.036.394.773	437.542.083	302.370.833	696.800.000
	ŞİŞLİ MERKEZ					
ŞİŞLİ MERKEZ	İzzet Paşa	1.314.052.080	1.636.412.800	840.080.800	580.552.000	1.072.000.000
	Rikaptar	876.034.720	818.206.400	735.070.700	507.983.000	1.500.800.000
	T.M.Alibey	1.314.052.080	1.636.412.800	735.070.700	507.983.000	1.072.000.000
	Palazoğlu	876.034.720	818.206.400	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Abide-i Hürriyet	1.314.052.080	1.636.412.800	840.080.800	362.845.000	964.800.000
	Büyükdere	1.314.052.080	2.045.516.000	1.575.151.500	1.088.535.000	3.216.000.000

	Halaskargazi	2.190.086.800	2.454.619.200	1.575.151.500	1.088.535.000	3.216.000.000
	Kırağı	876.034.720	818.206.400	420.040.400	290.276.000	643.200.000
	medyan	1.259.299.910	1.482.999.100	905.712.113	598.694.250	1.594.600.000
HALASKARGAZI	Zafer	1.095.043.400	1.431.861.200	735.070.700	507.983.000	1.500.800.000
	Halaskargazi	2.190.086.800	4.091.032.000	2.100.202.000	725.690.000	3.216.000.000
	Şafak	1.095.043.400	818.206.400	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	Matbaacı Osman	1.095.043.400	1.431.861.200	840.080.800	580.552.000	1.715.200.000
	Süleyman Nazif	1.095.043.400	1.431.861.200	840.080.800	580.552.000	1.715.200.000
	Dersane	1.095.043.400	818.206.400	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	Rumeli	2.190.086.800	4.091.032.000	2.100.202.000	725.690.000	3.216.000.000
	medyan	1.407.912.943	2.016.294.343	1.065.102.443	528.717.000	1.868.342.857
19 MAYIS	Küçükbahçe	1.095.043.400	1.227.309.600	630.060.600	435.414.000	1.286.400.000
	Etfal Hastanesi	1.095.043.400	1.227.309.600	630.060.600	435.414.000	1.286.400.000
	Dr. Şevket Bey	1.095.043.400	1.227.309.600	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	19 Mayıs	262.810.416	409.103.200	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Tayyerci Cemal	1.095.043.400	1.431.861.200	63.006.060	435.414.000	1.286.400.000
	Halaskargazi	2.190.086.800	3.272.825.600	1.575.151.500	1.088.535.000	3.216.000.000
	Büyükdere	1.314.052.080	3.272.825.600	1.575.151.500	1.088.535.000	3.216.000.000
	Samanyolu	1.095.043.400	1.227.309.600	630.060.600	435.414.000	1.286.400.000
	medyan	1.155.270.787	1.661.981.750	769.198.983	580.552.000	1.715.200.000
FULYA	Garaj	525.620.832	818.206.400	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Fulya	262.810.416	409.103.200	367.535.350	253.991.500	750.400.000
	Gazi Berkay	525.620.832	818.206.400	787.575.750	544.267.500	1.608.000.000
	Ortaklar	1.095.043.400	1.636.412.800	1.575.151.500	1.088.535.000	2.948.000.000
	Akıncı Bayırı	525.620.832	286.372.240	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Likör Fabrikası Yanı	525.620.832	818.206.400	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Öztürk	525.620.832	818.206.400	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Ali Sami Yen	525.620.832	818.206.400	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Büyükdere	1.314.052.080	2.454.619.200	2.100.202.000	1.451.380.000	3.216.000.000
	Bahçeler	525.620.832	818.206.400	787.575.750	544.267.500	1.608.000.000
	Vefabey	525.620.832	245.461.920	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	medyan	625.170.232	903.746.160	1.035.781.441	715.794.227	1.992.945.455
MECİDİYEKÖY	Mecidiye	438.017.360	490.923.840	315.030.300	217.707.000	375.200.000
	Ali Sami Yen	525.620.832	818.206.400	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Sivritaş	219.008.680	490.923.840	367.535.350	253.991.500	750.400.000
	Eski Osmanlı	438.017.360	490.923.840	315.030.300	217.707.000	643.200.000
	Selahattin Pınar	438.017.360	490.923.840	315.030.300	217.707.000	643.200.000
	Naci Kasım	438.017.360	490.923.840	367.535.350	253.991.500	750.400.000
	Yeni Yol	438.017.360	490.923.840	367.535.350	253.991.500	750.400.000
	Kervan Geçmez	438.017.360	490.923.840	367.535.350	253.991.500	750.400.000
	Şair Sabri	219.008.680	204.551.600	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Büyükdere	1.314.052.080	2.454.619.200	1.575.151.500	1.088.535.000	3.216.000.000
	medyan	490.579.443	691.384.408	525.050.500	362.845.000	1.045.200.000
ESENTEPE	Oya	87.603.472	40.910.320	52.505.050	36.284.500	1.072.000.000
	Salih Tozan	219.008.680	327.282.560	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	2.Taş Ocağı	87.603.472	40.910.320	73.507.070	50.798.300	321.600.000
	Keskin Kalem	438.017.360	327.282.560	525.050.500	362.845.000	107.200.000
	Yazarlar	438.017.360	409.103.200	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Hikaye	438.017.360	327.282.560	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Matbuat	438.017.360	327.282.560	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Tevfik Er Dönmez	438.017.360	327.282.560	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Kasap	438.017.360	572.744.480	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000

	Müzelles	438.017.360	327.282.560	1.575.151.500	108.853.500	2.680.000.000
	Mahmutpaşa	438.017.360	327.282.560	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Müşir İ.Hakkı	438.017.360	327.282.560	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	Mithat Uluönü	438.017.360	409.103.200	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Kore Şehitleri	438.017.360	490.923.840	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Y. Kaya Aldoğan	438.017.360	490.923.840	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Büyükdere	1.314.052.080	1.063.668.320	2.100.202.000	1.451.380.000	3.216.000.000
	Eski Büyükdere	1.095.043.400	1.104.578.640	2.100.202.000	1.451.380.000	3.216.000.000
	Yıldız Posta	876.034.720	818.206.400	2.100.202.000	1.451.380.000	3.216.000.000
	Talatpaşa	438.017.360	818.206.400	1.575.151.500	1.088.535.000	3.001.600.000
	Ali Kaya	87.603.472	81.820.640	787.575.750	544.267.500	1.608.000.000
	Sanayi	87.603.472	40.910.320	52.505.050	362.845.000	1.072.000.000
	medyan	454.703.736	428.584.305	891.085.706	584.698.800	1.684.571.429
NİSPETİYE	Gazigüçnar	175.206.944	327.282.560	262.525.250	181.422.500	171.520.000
	Aytar	525.620.832	1.227.309.600	630.060.600	580.552.000	643.200.000
	Nispetiye	525.620.832	1.636.412.800	840.080.800	725.690.000	750.400.000
	medyan	408.816.203	1.063.668.320	577.555.550	495.888.167	521.706.667
LEVENT	Binbirççek	350.413.888	572.744.480	420.040.400	261.248.400	214.400.000
	Karakol	394.215.624	654.565.120	367.535.350	228.592.350	214.400.000
	Çarşı	1.314.052.080	490.923.840	1.575.151.500	979.681.500	964.800.000
	Çayır-Çimen	219.008.680	409.103.200	367.535.350	228.592.350	214.400.000
	Yasemin	438.017.360	736.385.760	367.535.350	228.592.350	214.400.000
	medyan	543.141.526	572.744.480	619.559.590	385.341.390	364.480.000
ÇELİKTEPE	İsmet İnönü	657.026.040	36.819.288	189.018.180	104.499.360	171.520.000
	Eski Büyükdere	657.026.040	245.461.920	1.050.101.000	1.088.535.000	2.144.000.000
	medyan	657026040	141140604	619559590	596517180	1157760000

*Bu değerlerin hesaplanmasında aşağıdaki tabloda verilen, Tüketici Fiyat Endeksi ve Kentsel Yerler Tüketici Fiyat Endeksi verilerine göre tespit edilmiş sabit değerler kullanılmıştır.

yıllar	yıllık ortalama değer
1986	3,941.1691
1990	665.2434
1994	73.5414
1998	5.7108
2002	1.045

Kaynak: Capital,2002

Tablo A.8. Geçmişteki 1TL.’nin Bugünkü Satınalma Gücü bazında Taksim-4.Levent metro hattı m² birim değerleri/uzak bölge*

	CADDE/SOKAK	1986	1990	1994	1998	2002
KOCATEPE	Duvarcı Adem	109.504.340	49.092.384	31.503.030	21.770.700	42.880.000
	Taksim Çeşmesi	109.504.340	49.092.384	31.503.030	21.770.700	37.520.000
	Dereboyu	547.521.700	163.641.280	157.515.150	21.770.700	300.160.000
	Kılburnu	87.603.472	49.092.384	31.503.030	21.770.700	37.520.000
	Aşıklar	109.504.340	49.092.384	31.503.030	21.770.700	42.880.000
	medyan	192.727.638	72.002.163	56.705.454	21.770.700	92.192.000
GÜMÜŞSUYU	Kutlu	262.810.416	409.103.200	315.030.300	435.414.000	643.200.000
	Bolahenk	219.008.680	245.461.920	262.525.250	290.276.000	343.040.000
	Kazancı Yokuşu	262.810.416	163.641.280	157.515.150	217.707.000	321.600.000
	medyan	248.209.837	272.735.467	245.023.567	314.465.667	435.946.667
İNÖNÜ	Küçük Bayır	306.612.152	286.372.240	157.515.150	108.853.500	321.600.000
	Çimen	438.017.360	490.923.840	262.525.250	181.422.500	643.200.000
	Duvarđibi	876.034.720	818.206.400	525.050.500	181.422.500	536.000.000
	Satırcı	438.017.360	409.103.200	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Çayır	438.017.360	409.103.200	262.525.250	181.422.500	643.200.000
	Atiye	1.314.052.080	1.636.412.800	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	medyan	635.125.172	675.020.280	411.289.558	253.991.500	786.133.333
HARBİYE	Bostan	1.314.052.080	2.454.619.200	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	Bronz	1.314.052.080	1.636.412.800	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
	medyan	1.314.052.080	2.045.516.000	1.050.101.000	725.690.000	2.144.000.000
ERGENEKON	Yunus Bey	657.026.040	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Çimen	657.026.040	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	Küçükbayır	350.413.888	409.103.200	262.525.250	108.853.500	321.600.000
	Çayır	657.026.040	818.206.400	367.535.350	217.707.000	643.200.000
	medyan	580.373.002	715.930.600	341.282.825	190.493.625	562.800.000
BOZKURT	Türk Beyi	438.017.360	409.103.200	262.525.250	181.422.500	536.000.000
	Bay Sungur	438.017.360	409.103.200	262.525.250	181.422.500	536.000.000
	Bilezikci	438.017.360	409.103.200	262.525.250	181.422.500	536.000.000
	Seymen	350.413.888	327.282.560	262.525.250	181.422.500	536.000.000
	medyan	416.116.492	388.648.040	262.525.250	181.422.500	536.000.000
ŞİŞLİ MERKEZ	Birahane	876.034.720	981.847.680	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	Güvenç	876.034.720	818.206.400	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	Duçi	131.405.208	163.641.280	157.515.150	108.853.500	321.600.000
	İyiniyet	876.034.720	818.206.400	630.060.600	435.414.000	1.286.400.000
	İskenderoğlu	438.017.360	409.103.200	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Huzur	438.017.360	409.103.200	210.020.200	181.422.500	428.800.000
	Perihan	438.017.360	409.103.200	262.525.250	181.422.500	428.800.000
	medyan	581.937.350	572.744.480	330.031.743	233.257.500	658.514.286
	HALASKARGAZI					
	Bahtiyar	1.095.043.400	818.206.400	420.040.400	290.276.000	857.600.000
	Kuyumcu İrfan	1.095.043.400	1.431.861.200	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
	İtır	1.095.043.400	1.431.861.200	630.060.600	435.414.000	1.286.400.000
	medyan	1.095.043.400	1.227.309.600	525.050.500	362.845.000	1.072.000.000
19 MAYIS	Çoruh	87.603.472	81.820.640	105.010.100	72.569.000	214.400.000
	Güven	131.405.208	102.275.800	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Şerife Bacı	65.702.604	61.365.480	105.010.100	72.569.000	214.400.000
	Merdivenli	65.702.604	61.365.480	63.006.060	43.541.400	128.640.000
	Mersinli Ahmet	87.603.472	81.820.640	63.006.060	43.541.400	128.640.000

	Yaşardoğu	131.405.208	122.730.960	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	medyan	94.903.761	85.229.833	126.012.120	87.082.800	257.280.000
FULYA	Görüntü	262.810.416	245.461.920	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Emirşah	262.810.416	245.461.920	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Bozova	262.810.416	245.461.920	210.020.200	145.138.000	428.800.000
	Bülbül	131.405.208	122.730.960	105.010.100	72.569.000	214.400.000
	Denizhan	262.810.416	409.103.200	315.030.300	217.707.000	643.200.000
	Ayşecik	262.810.416	245.461.920	262.525.250	181.422.500	536.000.000
	medyan	240.909.548	252.280.307	218.771.042	151.185.417	446.666.667
MECİDİYEKÖY	Uğur Aralığı	35.041.389	32.728.256	52.505.050	18.142.250	107.200.000
	Kekik	43.801.736	32.728.256	52.505.050	36.284.500	107.200.000
	Can	87.603.472	81.820.640	73.507.070	50.798.300	150.080.000
	Kır	87.603.472	81.820.640	73.507.070	50.798.300	150.080.000
	G-8	87.603.472	81.820.640	73.507.070	50.798.300	150.080.000
	Ağaoğlu	35.041.389	24.546.192	42.004.040	29.027.600	85.760.000
	Hafızata	87.603.472	65.456.512	78.757.575	54.426.750	160.800.000
	medyan	66.328.343	57.274.448	63.756.132	41.468.000	130.171.429
ESENTEPE	Zincirlidere	219.008.680	40.910.320	105.010.100	72.569.000	214.400.000
	Köprülü	87.603.472	40.910.320	52.505.050	36.284.500	1.072.000.000
	Feza	87.603.472	40.910.320	52.505.050	36.284.500	804.000.000
	Bahar	87.603.472	40.910.320	52.505.050	36.284.500	804.000.000
	Dereboyu	87.603.472	40.910.320	52.505.050	36.284.500	536.000.000
	Şafak	87.603.472	40.910.320	52.505.050	36.284.500	107.200.000
	medyan	109.504.340	40.910.320	61.255.892	42.331.917	589.600.000
NİSPETİYE	Başlık	175.206.944	490.923.840	262.525.250	163.280.250	171.520.000
	Saydam	175.206.944	409.103.200	262.525.250	163.280.250	171.520.000
	Birlik	175.206.944	490.923.840	315.030.300	195.936.300	192.960.000
	Tören	175.206.944	490.923.840	262.525.250	163.280.250	171.520.000
	medyan	175.206.944	470.468.680	275.651.513	171.444.263	176.880.000
LEVENT	Sülünlü	219.008.680	409.103.200	315.030.300	195.936.300	182.240.000
	4 Gazeteciler Sitesi	175.206.944	409.103.200	367.535.350	228.592.350	214.400.000
	Gonca	1.314.052.080	1.636.412.800	1.050.101.000	653.121.000	643.200.000
	Alkaranfil	219.008.680	327.282.560	315.030.300	195.936.300	182.240.000
	Çalıkuşu	438.017.360	818.206.400	525.050.500	326.560.500	385.920.000
	medyan	473.058.749	720.021.632	514.549.490	320.029.290	321.600.000
ÇELİKTEPE	Gediz	17.520.694	6.545.651	37.803.636	16.545.732	30.873.600
	Ozan	13.140.521	4.909.238	22.052.121	12.191.592	30.873.600
	medyan	15.330.608	5.727.445	29.927.879	14.368.662	30.873.600

*Bu değerlerin hesaplanmasında aşağıdaki tabloda verilen, Tüketici Fiyat Endeksi ve Kentsel Yerler Tüketici Fiyat Endeksi verilerine göre tespit edilmiş sabit değerler kullanılmıştır.

yıllar	yıllık ortalama değer
1986	3,941.1691
1990	665.2434
1994	73.5414
1998	5.7108
2002	1.045

Kaynak: Capital,2002

EK B

ANKET NO

İSTASYON

TARİH

.../.../....

SAAT

1. Cinsiyet	bay	☐	bayan	☐								
2. Yaş	15-25	☐	26-35	☐	36-45	☐	46-55	☐	55 ve üstü	☐		
3. Eğitim Durumu	ilk	☐	orta	☐	lise	☐	üniversite	☐	y.lisans	☐		
4. Ne iş yapıyorsunuz?												
5. Oturduğunuz semt												
6. Çalıştığınız semt												
7. Otomobiliniz var mı?	evet	☐	hayır	☐								
8. Metroya nasıl ulaşıyorsunuz?	yürüyerek	☐	otobüsle	☐	dolmuşla	☐	taksiyle	☐	özel araçla	☐	servisle	☐
9. Metrodan hangi durakta ineceksiniz?	Taksim	☐	Osmanbey	☐	Şişli	☐	Gayrettepe	☐	Levent	☐	4.Levent	☐
10. Metrodan sonra gideceğiniz yere hangi yolla ulaşıyorsunuz?	yürüyerek	☐	otobüsle	☐	dolmuşla	☐	taksiyle	☐	özel araçla	☐	servisle	☐
11. Metroyu hangi amaçla kullanıyorsunuz?	iş	☐	okul	☐	alışveriş	☐	gezinti	☐	diğer	☐		
12. Metroyu tercih nedeniniz hangisidir?	hızlı	☐	ekonomik	☐	güvenli	☐	konforlu	☐	diğer	☐		
13. Metroyu hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?	h.içi hergün	☐	h.içi+h.sonu	☐	haftada1-2	☐	haftada3-6	☐	ayda1-2	☐		

EK C

Şekil C.1. Yolcuların yaş ve cinsiyetlerinin istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.2. Yolcuların eğitim seviyelerinin ve otomobil sahipliğinin istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.3. Yolcuların oturdukları semtlerin istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.4. Yolcuların çalıştıkları/okudukları semtlerin istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.5. Yolcuların meslek gruplarının istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.6. Yolcuların iniş noktalarının istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.7. Yolcuların metroyu kullanım amacı ve tercih nedeninin istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.8. Yolcuların metroya ve metrodan sonra gidecekleri yere ulaşım biçimlerinin istasyonlara göre dağılımı

Şekil C.9. Yolcuların metroyu kullanım sıklığının istasyonlara göre dağılımı

ÖZGEÇMİŞ

1974 yılında Ceyhan’da doğan Anıl Kaygusuz, ilköğrenimini Ceyhan Remzi Oğuz Arık İlkokulu’nda, orta ve lise öğrenimini Ankara Gazi Anadolu Lisesi’nde tamamladı. 1993 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’ne girdi ve 1997 yılında mezun oldu. 1998 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Şehir Planlama Programı’nda Yüksek Lisans öğrenimine başladı.