

66574

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**METROPOLİTEN ALANLARDA
KENTİÇİ ULAŞIM YÖNETİMİ
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

66574

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Pervin Betül ZENGİN AYTAÇ

Anabilim Dalı : ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA

Programı : BÖLGE PLANLAMA

Tez Danışmanı : Prof. Dr. YÜCEL ÜNAL

Prof. Dr. Gündüz ATALIK

Doç. Dr. Mesture AYSAN

TEZİLE İL
RAYON MEBR

HAZİRAN 1997

ÖNSÖZ

Tüm tez boyunca yapmış olduğum çalışmalarda şahsıma gereken desteği verip, çalışmamda değerli yardım ve katkılarını esirgemeyen tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Yücel Ünal'a teşekkür ederim.

Bu tezin gelişiminde katkıları olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü çalışanlarından Sayın Gülay Çevik ve Erdal Yalçınkaya'ya, İETT'den Sayın Berrin Kıbrışlı'ya ve BELBİM çalışanlarına ayrıca teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamda beni önemle destekleyen ve yardımlarını esirgemeyen aileme, babam Bahri Zengin'e ve eşim Halil Aytaç'a bu vesileyle teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Pervin Betül Zengin Aytaç
Haziran 1997

İÇİNDEKİLER

Önsöz	ii
İçindekiler	iii
Şekil Listesi	vii
Tablo Listesi	viii
Harita Listesi	ix
Özet	x
Summary	xi

GİRİŞ 1

BÖLÜM 1	
ULAŞIM PLAN İLİŞKİSİ	4
1.1. Ulaşım Nedir	4
1.2. Ulaşımın Fonksiyonları	4
1.3. Tarih Boyunca Dünyadaki Yerleşimlerde Yol Plan İlişkisi	6
1.4. Kentiçi Ulaşım Araçlarının Gelişimi	9
1.5. Metropoliten Alanların Oluşmasında Toplu Taşıma Sistemlerinin Önemi	12
1.5.1 Kentiçi Ulaşımın Kentin Fiziki Büyümesindeki Etkisi	12
1.5.2 Metropoliten Alanların Oluşmasında Modern Ulaşım Araçlarının Etkisi	13
1.5.2.1 Su Yoluyla Taşımanın Şehir İçi Taşımada Önemi	15

BÖLÜM 2	
İSTANBUL'DA ULAŞIM-PLANLAMA İLİŞKİSİNDE TARİHSEL GELİŞME	16
2.1. Antik Kent Konstantinopolis'ten 19. Yüzyıl İstanbul'una Kadar Şehrin Yapılanması	16
2.1.1. Doğu Roma İmparatorluğu Dönemi	16
2.1.2. Tanzimat Fermanı'na Kadar Osmanlı İmparatorluğu Dönemi	20
2.2. 19. Yüzyıldan Cuhuriyet'in Kuruluşuna Kadar Yol-Plan İlişkileri	22
2.2.1. Moltke Planı	23
2.2.2. 1856 Yılı Aksaray Yangını Sonrası Birinci Izgara Planı (Luigi Storari Planı)	25

2.2.3. 1865 Hocapaşa Yangını ve Islahat-ı Turuk Komisyonu Nazım Planı	27
2.2.4. Pera (Beyoğlu) Yangını ve Nazım Planı	29
2.2.5. Yangın Yerlerinin Dışında Yapılan Kent Planları ve Yol Bağlantıları	30
2.2.6. Arnodin Planı - Kentsel Öçekte Bir Ulaşım Ağı Önerisi	31
2.3. Osmanlı İmparatorluğu Zamanında Kent Planlaması ile İlgili Yasal Uygulamalar	34
2.4. Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İstanbul'da Ulaşım	35
2.4.1. Deniz Ulaşımı	35
2.4.2. Atlı Tramvaylar	37
2.4.3. Tünel	39
2.4.4. Demiryolu Ulaşımı	40
2.4.5. Ulaşım Hatlarının Birleştiği Noktalar	40
2.5. Cumhuriyet Dönemi'nde Büyükşehir Belediyelerinin Kurulmasına Kadar Yapılan İstanbul Şehiriçi Ulaşım Planlama Çalışmaları	41
2.6. Büyükşehir Belediyelerinin Kuruluşundan Bugüne Kadar Yapılan Ulaşım Planlaması ve Uygulamaları	43
2.6.1. 1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı	47
2.6.2. İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planının Güncelleştirilmesi (1995)	51

BÖLÜM 3

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA KENTİÇİ TOPLUTAŞIM SİSTEMİNİN YÖNETİM YAPISI

3.1. İstanbul Metropoliten Alanının Tanımlanması	53
3.2. İstanbul Metropoliten Alanında Kentiçi Ulaşım Etkin Kurum ve Kuruluşlar	55
3.2.1. Ulaşım Sisteminde Şehiriçi ve Şehirlerarası Stratejileri Belirlemede Etkin Üst Düzey Merkezi Kurum ve Kuruluşlar	55
3.2.1.1. Ulaştırma Bakanlığı	56
3.2.1.1.1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri	56
3.2.1.1.2. TCDD 1. Bölge Baş Müdürlüğü	65
3.2.1.2. Bayındırlık ve İskan bakanlığı	67
3.2.1.2.1. TC Karayolları Genel Müdürlüğü 1. ve 17. Bölge Müdürlükleri	67
3.2.1.3. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü	68
3.2.1.4. İl ve İlçe Trafik Komisyonları	68
3.2.2. Belediye Kurum ve Kuruluşları	69
3.2.2.1. Altyapı Koordinasyon Merkezi Daire Başkanlığı (A	69
3.2.2.2. Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü	70
3.2.2.3. Trafik Müdürlüğü	70
3.2.2.4. İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü (İETT)	71
3.2.2.5. Deniz Otobüsleri İşletmesi A.Ş. (İDO)	75

3.2.2.6. Ulaşım A.Ş.	77
3.2.2.7. Şehir Planlama Müdürlüğü	81
3.2.2.8. Danışma Kurulu	81
3.2.3. Özel Gruplar	81
3.2.3.1. Taksi İşletmeciliği	81
3.2.3.2. Dolmuş İşletmeciliği	82
3.2.3.3. Minibüs İşletmeciliği	82
3.2.3.4. İş ve Okul Servis Araçları İşletmeciliği	84
3.2.3.5. Özel Halk Otobüsleri İşletmeciliği	84
3.2.3.6. Dolmuş-Deniz Motoru İşletmeciliği	85

BÖLÜM 4

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA ULAŞIM SİSTEMLERİNİN PLANLAMA, UYGULAMA, İŞLETME VE İDARİ ÖRGÜTLENMEDE BİRBİRLERİYLE OLAN İLİŞKİLERİ

4.1. Ülkemizde Ulusal Ölçekte Ulaşım Planlama ve Yönetim Yapısı	90
4.2. Metropoliten Alanlarda Kent İçi Ulaşımında Etkili Otoriteler ve Koordinasyon Kurumları	92
4.2.1. Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)	92
4.2.2. Ulaşım Koordinasyon Teknik Kurulu	92
4.2.3. İl ve İlçe Trafik Komisyonları	93
4.3. Kurumların Birbirleriyle Olan İlişkileri	93
4.4. İstanbul'da Ulaşım Sistemi Düzenlemesi İle İlgili Bir Çalışma (METMED)	96
4.5. İstanbul'da Akıllı Bilet Uygulaması ve Uygulamanın Sistem Yönetimi İle İlişkilendirilmesi	99
4.6. Metropoliten Alanlarda Toplutaşım Yönetim Yapısında Fransa ve ABD Örneği	103
4.6.1. Fransa'daki Uygulama	103
4.6.2. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Uygulama	105

BÖLÜM 5

TÜRKİYE'DE METROPOLİTEN ALANLARDA ULAŞIM SİSTEM PLANLAMASI VE ULAŞIM OTORİTESİ KURULMASIYLA İLGİLİ POLİTİKALAR

5.1. Beş Yıllık Kalkınma Planları Düzeyinde Kentiçi Ulaşım İlişkin Yaklaşımlar	106
5.1.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)	106
5.1.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)	106
5.1.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)	107
5.1.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)	107
5.1.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)	108
5.1.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)	108
5.1.7. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)	108
5.2. Ulaşım Otoritesi Oluşturulması İle İlgili Yaklaşımlar	109

5.2.1. Kentiçi Ulaşımında Mevcut Sorunlar	110
5.2.2. Ulaşım Sisteminde İdari Örgütlenme Konusundaki Öneriler	111
5.2.2.1. Ulusal Düzeyde Ulaşım Örgütlenmesi	111
5.2.2.2. Yerel Düzeyde Ulaşım Örgütlenmesi	112
5.3. Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin Çalışmamasının Nedenleri	115
BÖLÜM 6	
SONUÇ VE ÖNERİLER	117
6.1. Sonuç	117
6.2. Öneriler	119
6.2.1. Ulusal Boyutta Ulaşım Otoritesi Kurulması	120
6.2.2. Yerel Boyutta Ulaşım Otoritesi Kurulması	121
KAYNAKLAR	124
EKLER A	129
ÖZGEÇMİŞ	130

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1:	12. Yüzyılda İstanbul'dan Bir Görünüş	19
Şekil 2.2:	1520'lerde İstanbul Planı	21
Şekil 2.3:	Sarayburnu Üsküdar Arasında Tasarlanan Aktarma Köprüsü	33
Şekil 2.4:	Kandilli Rumelihisarı Arasındaki Hamidiye Köprüsü	33
Şekil 2.5:	Şirket-i Hayriye'nin Burgaz Adlı Gemisi Kadıköy Rıhtımı Önünde ..	36
Şekil 2.6:	1925 Yılında Harbiye'deki Elektrikli Tramvaylardan Bir Görünüş ..	39
Şekil 2.7:	Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi	45
Şekil 2.8:	İstanbul Metro ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi	46
Şekil 3.1:	Şehir Hatlarının En Yaşlı Vapuru 45 Yıllık İstinye, 40 Yaşında Çengelköy ve Haydarpaşa Garı Önünde Fenerbahçe.....	61
Şekil 3.2:	Şehir Hatlarının 32 Yıldır Çalışan Beykoz İsimli Vapuru, Boğaz ve Haliç'te Ring Sefer Yapan Motorbotlardan Kumla, Adalar Hattında 44 Yıldır Çalışan İşletmenin En Büyük Vapurlarından Paşabahçe ...	62
Şekil 3.3:	1988 Yapımı 750 Yolcu Kapasiteli Kilyos III, 34 Yıllık Suadiye, Kadıköy Hattında 36 Yıldır Çalışan Kanlıca, İşletmenin En Yeni Vapuru 6 Yıllık Fahri S. Korutürk	63
Şekil 3.4:	1973 Yılında Yapılan Sedefadası, 1985 Yılı Yapımı Sarayburnu Gayrettepe Adlı Araba Vapuru	64
Şekil 3.5:	Büyükşehir Belediyesi'nin Katamaran Tip Deniz Otobüslerinden Çaka Bey	75
Şekil 4.1:	İstanbul Toplu Taşıma A.Ş. İdari Yapısı	99
Şekil 4.2:	Akıllı Bilet (AKBİL)	100
Şekil 4.3:	Hafif Raylı Metronun Aksaray İstasyonundan Akbil Aracılığıyla Alınan Yolculuk Bilgilerinin Saatlik Bazda Gösterilmesi	101
Şekil 4.4:	İETT'nin 41S Hattında Yapılan Akbil Kullanımından Gelen Verilerin Saatlik Bazda Dağılımı	102
Şekil 5.1:	Genel Koordinasyon ve Yönetim Örgütünün Yapısı	114

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1:	Yıllara Göre Türkiye ve İstanbul Nüfus Değerleri	54
Tablo 3.2:	Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatları Aylık Yolcu Taşımacılığı	65
Tablo 3.3:	Büyükşehir Belediye Sınırları İçinde Kalan Minibüs Hatları	83
Tablo 3.4:	Servis Araçlarının Dağılımı	84
Tablo 3.5:	Özel Halk Otobüsü Hatları	85
Tablo 4.1:	Otomobilleşme Oranı	87
Tablo 4.2:	İstanbul'da Hizmet Sunan Ulaştırma Türleri Ve Kuruluşlar	90
Tablo 4.3:	İstanbul'da Günlük Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı	89
Tablo 4.4:	İstanbul'da Kentiçi Ulaşımında Görev ve Yetki Dağılımı	94

HARİTA LİSTESİ

Harita 2.1: İmparator Severus Zamanında Antik Kent	17
Harita 2.2: Bizans Kentinin 14 Bölgesi	18
Harita 2.3: Fatih Sultan Mehmet Zamanında İstanbul Nahiyeleri	20
Harita 2.4: Von Moltke Planı	24
Harita 2.5: 1850 Yılında Aksaray Planı	26
Harita 2.6: 1870 Yılında Aksaray Planı	26
Harita 2.7: 1865 Yangını Etkisi Altında Kalan Alan	27
Harita 2.8: 1865 Yangını Sonrası Düzenlemeler	28
Harita 2.9: Pera Yangını Etkisi Altında Kalan Alan	29
Harita 2.10: Pangaltı'da Kurulan Yeni Mahalle	30
Harita 2.11: Arnodin'in Çevre Yolu Planı	32
Harita 2.12: 1869-1881-1907 Nizamnameleri Tramvay Hatları ve Tünel Güzergahı	38
Harita 2.13: İstanbul Metropoliten Alan Kent Makroformu Gelişimi	48
Harita 2.14: İstanbul Metropoliten Alan Fonksiyonel Dağılım Bölgeleri	50
Harita 3.1: Şehir Hatları	57
Harita 3.2: Boğaz Hattı I	58
Harita 3.3: Boğaz Hattı II	58
Harita 3.4: Marmara Hattı	59
Harita 3.5: Haliç Hattı	60
Harita 3.6: İstanbul'da Banliyö Tren Hatları ve İstasyonları	66
Harita 3.7: İETT'nin Otobüs Hat Güzergahları	73
Harita 3.8: İstanbul Tünel ve Nostaljik Tramvay Hattı	74
Harita 3.9: Deniz Otobüs Hatları	76
Harita 3.10: İstanbul Hızlı Tramvay Güzergahı	78
Harita 3.11: Hızlı Tramvay Otobüs Besleme Hatları	79
Harita 3.12: İstanbul Çağdaş Tramvay Hattı	80
Harita 4.1: İstanbul Kentinin Gelişimi	88

ÖZET

Ulaşım tüm insanlar için, vazgeçilemeyecek bir işlevdir ve kendiliğinden oluşan bir olgu olmayıp, yerleşim alanlarındaki fonksiyonlardan dolayı ortaya çıkan, büyük küçük tüm insanları gün boyu etkileyen bir faktördür. Özellikle büyükşehirlerde ulaşım, çeşitli alternatiflerin birleşmesiyle meydana gelen karışık sistemleri ile insanların günlük yaşantısını etkileyen en önemli sorunlardan birisidir.

Bu çalışmada 20. yüzyıl kentlerinin en önemli sorunu olan ulaşım konusu ele alınmıştır. İstanbul uzun tarihi geçmişi, dokusu ve coğrafyasıyla kendine has bir dünya şehridir. Şehrin diğer bir özelliği ise farklı kültür topluluklarının uzun yıllar birarada yaşamış ve kültürlerini şehrin sokaklarına yansıtmış olmalarıdır. İstanbul'da kentiçi ulaşım tüm bu faktörlerden yüzyıllar boyu etkilenmiş ve sonuçta mevcut karmaşık ulaşım sistemi ortaya çıkmıştır.

Bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde bu çalışmanın yapılış sebepleri üzerinde durulmuştur. Birinci bölümde ulaşımın tarifi yapılmış, tarih boyunca yol-plan ilişkisi ve dünyada diğer ülkelerdeki yerleşmelerde, ulaşım ve taşıma konusu çerçevesinde hangi evrelerden geçtiği, taşıma araçlarında ne şekilde bir gelişme olduğu anlatılmıştır.

İstanbul'un tarihsel geçmişiyle birlikte, ulaşımının ne şekilde planlandığı ve sisteminin nasıl olduğu, işletilen türlerin neler olduğu hakkındaki bilgiler ikinci bölümde yer almaktadır. İstanbul'da 1990'larda ulaşım ile ilgili yapılan çalışmalar anlatılmakta ve son dönemdeki yeni düzenlemeler hakkındaki araştırmalar verilmektedir.

İstanbul'un ulaşım sisteminde yönetim, işletme ve denetleme konularında yetki sahibi kamu kurum ve kuruluşlarının incelendiği bölüm üçüncüsüdür. Ayrıca işletici durumunda bulunan kurumların yetki sınırlarını, araç kapasitelerini ve sistemin içinde etkin oldukları payları ortaya çıkartarak, İstanbul'un ulaşım konusundaki karmaşık yapısının ve düzeninin akıllarda canlandırılması bu bölümde amaçlanmıştır.

Dördüncü bölümde daha önceki bölümlerde açıklanan tüm kamu kurum ve kuruluşlarının ve özel işletme sahiplerinin birbirleriyle olan ilişkileri irdelenmekte ve özellikle yönetim konusunda çok başlı bir yapının olduğu gözler önüne serilmeye çalışılmaktadır. Onyediyen ayrı işleticisi olan İstanbul kentinin ulaşım sistemindeki ilişkileri ve tesadüfen işleyen yapısı da anlatılmakta ve ciddi bir düzenleme yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu bölümde kısa bir şekilde Fransa (Paris) ve ABD'deki ulaşım yönetim yapısıyla ilgili ek bilgiler de verilmektedir.

Ülke bazındaki değerlendirmelere beşinci bölümde yer verilmiş ve özellikle 1960'lardan sonra planlı döneme giren ülkemizde, ulaşım sisteminin ele alınan sorunları ve çözümleri araştırılmış ve Beş Yıllık Kalkınma Planları bazında incelemeler yapılmıştır. Yerel boyutta bazı hedeflerin saptandığı görülmüştür. Ülke düzeyinde bir ulaşım yönetim yapısı kurulmasının yanısıra yerel boyutta da yeniden düzenlemelerle ulaşım yönetimi konusuna yenilikler getirilmesi gerektiği ele alınmıştır.

Son bölümde İstanbul örneğinden yola çıkılarak, ulaşım planlaması ile idare ve ulaşım sistemleri arasındaki varolan koordinasyon konusunda bir sonuca varılmış ve başarılı bir ulaşım sisteminin temelini yönetimde eşgüdüm olması esasına dayanılarak önerilerde bulunulmuştur.

THE INNERCITY TRANSPORTATION MANAGEMENT IN METROPOLITAN AREAS ISTANBUL AS A SAMPLE

Transportation is an important factor in everyone's life. It provides opportunity of enjoying a wide range of creational and leisure activities as well as opening up a large number of employment options. Today the transportation services have provided the life support systems to cities, enabling the expansion of city boundaries. In the latter half of this century, providing these services are getting difficult by the urban growth and the rapid expansion of city boundaries.

By the turn of the twenty-first century, people who are living in the rapidly growing metropolises want to move between homes, schools, jobs, retail shopping centers, and other points within metropolitan area. They will make three times more daily trips than they made in 1990's. Urban mass transportation means hiring the transportation facilities, that is operated either by private companies or by public. In either case, the passengers demand regularly scheduled services for different purposes. In metropolises, an increasing number of these trips will be in private automobiles, and this will add more to road congestion, air pollution and traffic accidents. The reasons for these are; inadequate infrastructure and public transport facilities, lack of far-sighted city planning and land use, but the most important reason is a lack of good management of the public transportation system.

By the light of these reasons, this study is concerned with examining both the influence of the transportation in the big cities, especially which are called metropolises, and the coordination of the public transportation systems where İstanbul has been chosen as a sample for the detailed issues. İstanbul, as a city, has a long historical background and it has been established on a very strategical land of the country. It has been the capital city of two of the most powerful empires, the Roman Empire and the Ottoman Empire and these empires had big influences on the formation of ancient city streets.

This study consist of six chapters. In the first chapter, it has been given a definition of transportation. In general terms "Transportation is changing the place of people and goods economically as well as properly." Also there is a good definition by the authors of the book "Urban Traffic" R.B. Mitchell and C. Rapkin that is "The daily movement of the people, goods and vehicles." The chapter concerns the economic, social and political functions of transportation. The transportation is a kind of organizing force underlying all of the city activities. Much of the well-being of the citizens are dependent on the good-operating transit system.

The historical background has been set out in terms of the relationship between planning and transportation. The urban transportation and the urban land use planning are related together very closely.

The growth, development and shaping of cities in their modern form is closely related to the availability of transportation. The transportation is as old as human civilization. Civilizations has been flourished in four important valleys of the

world; Egypt, India, China and Mesopotamia. All these valleys gave life to the fields and provide a good opportunity to carry goods and people between settlements.

At 4000 B.C. one of the great inventions of the human history has taken place; the wheel. In ancient times before mechanical means of transportation, land travel was very difficult and slow with the wood wheels. But the wheel has given great opportunity to the citizens for transporting their goods. This invention has an effect on the cities to get larger and more populated. For example Rome was known to inhabit population of 1 250 000 people and there has been a real traffic congestion in that time, and thus the laws enacted by the Roman Empire, to restrict the use of the chariots in the city streets.

On the other hand, rivers, lakes, streams and the oceans provided natural means of transportation to move the goods and passengers. Urban places located on water ways because they had the potential to grow by reaching other lands using the water ways. İstanbul had the same experience as most of the other ancient cities that are located on the water ways or on large lakes.

However, nonwaterside locations also became attractive for modern urban locations, since railroads, highways, airplanes can move freight and passengers. With the industrial revolution came both the rapid growth of cities and the separation of home and work place.

In the beginning of nineteenth century, the omnibuses and the railway transportation facilities had an impact on growing up today's modern big metropolises. Mass transportation finally came to the British capital in 1829, when an enterprising coach builder named George Shillibeer introduced the first modern omnibus. Soon this vehicles crowded the streets of the great cities of the world, beginning with London and gaining popularity in Paris, New York and elsewhere during the 1830s.

The streetcar as a mode of mass transportation was introduced, in New York City in November 1832. After that the cable car invented by Andrew Hallidie in 1869. The importance of downtown Chicago as the great business district and major place of employment was actually made possible by the cable car.

The cable car helped drawing city development out, because of its relatively high speed potential according to the other vehicles

In 1888, Frank J. Sprague introduced the electric streetcar and it was a revolution in urban public transportation. Within a few years the electric streetcar played an important role in shaping the city it served.

In the early days of the development of the modern cities, the ferryboat played a leading role in organization. As can be seen in İstanbul, a number of cities faced with natural water barriers, the ferry provided a means of crossing water barriers quickly.

Commuter railroads must be included in any discussion of urban mass transportation. In some places, the commuter or suburban railroad operations became very large in scope as cities expanded. Like the ferry, the commuter railroad provided to the ordinary persons of ordinary means the opportunity to find good housing than were available in the major city center.

In some places the growth of a city and its population was so great that it became evident more than a century ago that some means of fast transportation utilizing other than the street surface was necessary. The British response was the 1863 opening of the Metropolitan Railway's steam-powered underground line in London from Farringdon Street in the city to Bishop's Roads, Paddington.

Rapid transit was feasible only where the population was very large and dense and where street crowding was so overwhelming that there was no choice but to move to some high-capacity, rapid means of public transportation.

With the constructions of subways in many parts of the world in the 1920s, the first great age of public transportation came to an end. The major transportation force of the next 50 years was the private automobile. The developmental evolutions of public transportation vehicles and the effect that the internal transportation of a city can have, on shaping of a growing urban area, has been told in this chapter.

In the second chapter, the historical background of İstanbul's transportation systems and planning have been told throughly. The development of the transportation systems have been explained with the same approach. The history of the transportation system has been examined from the Roman times, through Ottoman times till today. While studying the history, it was seen that İstanbul has faced with a lot of fires and these has helped the new formation of the streets of the city. The areas that were ruined by the fires, had been the experimental areas for the new city planning regulations.

The importance of the water transportation has been implied for İstanbul. The first Ottoman Vessel Transportation Company was called Şirket-i Hayriye , which has been founded in 1851. The company begun with six steam ships which were operating at the Bosphorus between Üsküdar and Eminönü. The ships of Şirket-i Hayriye had carried eight million passengers in 1884. By the year 1912 the passenger carrying capacity of the company has risen to eighteen million passengers. Also, the regulations about transportation policy of Ottoman Empire's has been studied in this section.

There is not a complete definition of the metropolitan area in the world literature, but "the area that has the settlements which have an urban density and continuous relations between themselves in daily life" can be a description of a metropolitan area. According to Blumenfeld this area has 500 000 population at least and the radius of the area should be maximum 45 minutes' time in reach by the public transportation vehicles. The İstanbul Metropolitan Area has been defined in the third chapter. Then the local institutions and the governmental foundings about the innercity transit system of İstanbul has been introduced. The public foundations and the private organizations as taxis, dolmuş and the minibuses, that affect the public transportation of İstanbul, and the effects in the innercity transportation of these have, also, been the subjects of the third chapter. The governmental administrators about the urban transportation system are also explained.

The transportation management was partly owned by private organisations in recent Ottoman times. After Republic, this has been changed and all the transportation systems have been owned by public. Today there are many institutions that are highly effective in transportation system of İstanbul. These institutions can be divided basically in two major groups; Central and local. TCDD, TĐİ, TCK are the central institutions. TCDD is responsible from the administration of the commuter rail roads. TCDD has 1.88 % share in all the transit system of the city with 52 locomotives. TĐİ is responsible from the naval transportation between the Bosphorous coasts, and manages City Lines Ship Administration which has 66 passenger ships and 28 ferries . The percentage of passengers carried by TĐİ is 2.39. These foundings are dependant on the Ministry of Transportation. The TCK is responsible from construc-

ting of the state roads, bridges (like Bosphorous and Fatih Sultan Mehmet Bridges), maintenance and repair.

General Police Department is responsible from organisation of traffic and motor vehicles. This institution gives the permission to the paratransit vehicles as dolmus, minibuses and etc. This department is connected with The Ministry of Internal Affairs. The Provincial Traffic Commissions are responsible from the organisation of the routes of the private public transit systems like dolmus, minibuses and permission of the school service vehicles.

The Greater Municipality of İstanbul has a number of public companies and foundations as Sea Bus Management (IDO), İETT, Ulaşım A.Ş., Transportation Coordination Center (UKOME) and etc. APK is responsible from the infrastructure of all transit systems, and UKOME is a commission that is responsible from the coordination of all the public transportation system in İstanbul.

İETT is the major bus administrator in İstanbul's public transportation system which has a fleet of 2400 buses and carry 22.52 % of all the passengers in the city. Subway connects Karaköy and Beyoğlu, it has 20 000 passenger carrying capacity per a day, sharing 0.23 % of all the system. Nostalgic electric railway carries passengers between Taksim and Tünel along İstiklal Street with a total number of 10 000.

IDO was founded in 1987 and operates the catamaran seabuses which are quite fast comparing to City Lines of TDİ. It has 16 catamaran ships, carrying 20 000 passengers daily and presents a more comfortable transportation service.

Ulaşım A.Ş. is a company bounded to the Greater Municipality and operates the light rapid transit at the European Side of İstanbul, taking a share of 1.91 % daily. Ulaşım A.Ş. also operates the Contemporary Cable Car (Çağdaş Tramvay), which has been added to the public transportation system of İstanbul in 1992 and it takes 1.80 % share of all the system.

Taxis carry 7.04 % of all the passengers with the number of 17 500 cars officially and 2 000 cars unofficially. One of the privately operated public transportation modal is dolmus. These cars have the carrying capacity of 7-8 passenger at a time and have a share of 0.56 % in all the system.

The other privately operated modes of İstanbul's transportation system is called minibus which carries 14-15 people per a trip. But at peak hours they carry up to 23-25 people per one trip (although it is forbidden to carry passenger standing, at peak hours the drivers of these vehicles did not obey this restrictions.) The share of minibuses in the system is 11.26 %.

There is an other private organization in the transportation system, that carries the people either between home and school or home and work by using the buses, minibuses, midibuses and cars, called service vehicles. The service vehicles have an important role in İstanbul's innercity transportation, and shares 19.15 % of all the system with operating 25 700 vehicles.

The last public organisation operated by privately is ÖHO This one is a different bus management that operates the privately owned buses in the same routes with İETT. Its share is 5.88 %, indeed.

Between the two sides of Bosphorous and Golden Horn, 236 privately owned boats are operated by an organisation. This organisation is called Dolmus Motors and they carry 50 000 passengers daily. It is the only private naval innercity

transportation organisation in the system. They also operate between the coast and the Princess Islands and also between the Islands.

The transportation system planning, management and operating, and the coordinations of the organizations between themselves in the metropolitan areas, have been discussed in the fourth chapter.

It can be easily seen that there are too many organisations operating independently from each other. There are more than one commission to coordinate the system, thus makes the system inevitable to cooperate with each other. The organisation and the coordination between the foundings and institutions is a major problem in İstanbul. More over some of these organisations carry passengers on the same lines and instead of completing each other in the system, they compete.

Many conflictions occur between the commission called UKOME and the Provincial Traffic Commission, because they have charged with the same duties and authorities and the division of responsibilities is left unclear. It is clear that with seventeen different types of innercity transportation modals, no logical solution can be made without a good public transit management and coordination system. In developed countries, it can not be seen more than four or five types of transportation in the innercity mass transit.

A tragicomic event is that even governmental foundings and organisations have conflictions between each other. The politics is one big obstacle in public transportation decision making. The transit managers deal with the conflicting laws and legislations.

In Paris, there are two transportation authorities called "Office Regional De Transports Parisiennes" and "Regie Autonome Des Transports Parisiennes." The two of them have been established in 1948. The first one is the decision making authority of all the public transportation systems and made up of a general committee and a consultative technical committee. This authority is responsible for the coordination of the transportation system, selecting the routes and the operator of the public transit system etc. It is rather a governmental committee, connected with the Ministry of Transportation.

The Urban Mass Transportation Assistance (UMTA) is the metropolitan transportation authority in USA. After the formation of Department of Transportation, UMTA has been established to examine the long-range projects. The responsibility of selecting aid recipients was given to UMTA.

In our country, it is shown that there is a need of a local and a national public transportation authorities. This chapter is followed by the approaches about the transportation system, planning and organizing "The Transportation Authority" in the aspect of The Development Plans in Türkiye in the next section. The seven Five Year Development Plans are examined carefully and it is tried to get the details about the innercity transportation. The reasons of why UKOME can not coordinate the public transportation system effectively, are explained.

The final chapter is a concluding chapter that brings together the discussed topics. The problems of the public transportation are defined and the suggestions about management organizing in the transportation systems have been set out in two levels; local and national.

The foundations of local and national "Transportation Authority" has been suggested and implied that new regulations should be made. The goals, the missions

and the responsibilities for these Transportation Authorities must be described clearly by the new regulations. This authority must decide on what types of equipment to operate, how large the route system should be and which modal options can serve on which lines. The local transportation authority must be the only decision making, coordination administrative center for İstanbul Metropolitan Area.



GİRİŞ

Yirminci yüzyıl kuşkusuz ulaşım çağıdır. Yüzyılın sonlarına doğru dünyadaki bütün insanların tümüne yakını şehirlerde yaşıyor olacaktır. Bugün şehirler ülke ekonomisinin yarısından fazlasında rol oynayan, ticari gelişmelerin olduğu, kültürel değişimlerin ve farklılıkların biraraya toplandığı, teknolojik gelişmelerin öncelikle uygulandığı, stratejik yerleşimler olarak bilinmektedir. Şehirli insanın çeşitli fırsatlardan yararlanmasını sağlayabilmek, diğer şehirlerle rekabetini arttırabilmek için kentler bugün gelişmeye açık ve dinamik olmak zorundadırlar.

Geleneksel olarak, ulaşım ve iletişim hizmetleri, şehrin büyüklüğünün insanlar üzerindeki olumsuz etkisinin arka plana atılmasını sağlayarak, şehirli insana maddi ve sosyal imkanları içerisinde iş imkanları, boş zamanları değerlendirme fırsatı, sosyal hizmetler ve başka olanaklar sağlamaktadır.

Ancak yüzyılın ikinci yarısında şehir nüfusunun artması ve şehirlerin sınırlarının olağanüstü bir şekilde büyümesi, bu hizmetlerin devamlılığında büyük olumsuzluklar yaratmaktadır. Yirmibirinci yüzyıla girerken nüfusu hızla artan büyük metropol kentlerde trafik sıkışıklığı insanların üzerinde bir sıkıntı yaratmaktadır.

Görüldüğü kadarıyla insanların şehiriçi yer değişimi talepleri gittikçe artacaktır. Yüzyılın sonlarına doğru mega kentlerde yaşayan insanların trafikte geçirdikleri günlük zaman 1980'lerde olduğundan iki üç misli fazla olacaktır. Talep aynen devam ederse 2025'lerde bu zaman beş altı misli artacaktır. İnsanların ulaşımında kullandıkları tercihler değişmediği sürece özel otomobil kullanımı gittikçe fazlalaşacak ve bu artış, trafik yollarının çoğalmasına, hava kirlenmesine, can ve mal kaybına yol açan birçok kazaya sebep olacaktır.

Gerçekçi yaklaşımlardan uzak bir şehir planlama anlayışı, toplu ulaşım olanaklarındaki eksiklik, şehrin altyapısındaki yetersizlik ve özellikle de ulaşım sistemlerindeki yönetim ile işletmeler arasındaki koordinasyon eksikliği metropoliten şehirlerdeki bu olumsuzlukların başlıca sebepleridir.

Bu yüzden dünyadaki birçok büyük şehirde konu olan ulaşım yönetimi bu çalışmada ele alınmıştır. Kuruluşu antik çağlara kadar uzanan ve günümüzde dünyadaki sayılı mega kentler arasına giren İstanbul örnek olarak sunulmuştur.

İstanbul tarihin en uzun süre yaşayan ve çok büyük alanlarda etkisini sürdüren imparatorluklardan ikisine (Doğu Roma ve Osmanlı) başkent olmuş ve şehir yapısı, büyümesi, kültürünün yerleşmesi 150'li yıllarda başlamıştır. İstanbul doğal olarak su etkeniyle ayrıldığından ulaşım yapısı ve düzeni Osmanlı zamanında su taşımacılığı ile başlamıştır. İlk zamanlarda motorize araçların kullanılmadığı dönemlerde su yolu ile yapılan taşıma daha konforlu ve hızlı olduğundan İstanbul, Eski Yarımada, Galata ve Kadıköy-Üsküdar olmak üzere, Boğaz ve Haliç kıyılarında odaklanmıştır. İstanbul'un bu yapısı zamanla Boğaz köylerine kaymış ve tarih süreci içinde yerleşme düzeni ve ulaşım sistemi günümüzdeki düzene ulaşmıştır.

İnsanların kalabalık ve büyük şehirlerde bir yerden bir yere gitmek için pek çok nedeni vardır. Kalabalıklaşan kentlerde şehiriçi ulaşımının gerçekleşebilmesi için toplu taşıma araçlarının ilk örnekleri ortaya çıkmıştır. Omnibüsler, atlı tramvay, elektrikli tramvay, tünel, trolleybüs, banliyö trenleri karayolu toplu taşımasında kullanılmış, deniz taşımasında da önce kayıklar, daha sonra da vapur ve arabalı vapurlar, teknolojinin geliştiği ve makinalaşmanın yaygınlaşmaya başladığı ilk zamanlarda kullanılmışlardır. Zaman içinde bu yolculuklara özel arabalar da katılmıştır. Günümüz insanı toplu taşıma araçları yanısıra hareket kabiliyeti sınırsız olan özel otomobili de tercih edecek konuma gelmiştir.

Bugün teknolojik yeniliklerle birlikte toplu taşıma araçları da gelişmiş ve hızlı toplu taşıma araçları ortaya çıkmıştır. Hafif raylı sistemler, geliştirilmiş ve eskisine göre daha hızlı olan tramvaylar ve ağır raylı sistem denilen yer altı metrosu bunlardan bazılarıdır. Metropoliten kentlerde yaşayan bir çok insan artık şehir merkezine giderken trafik sıkışıklığı, park yeri bulma sorunu ve çeşitli nedenlerden dolayı toplu taşımayı tercih eder duruma gelmiştir. Diğer gelişmiş ülkelerde bazı metropoliten kentlerde toplu taşıma kentiçi ulaşımında daha ön plana çıkmaya başlamaktadır.

Ancak İstanbul çok türlü ulaşım yapısı ile oluşturulmuş toplu taşıma sisteminde henüz bu düzeye gelememiştir. Ulaşım sistemi daha tam olarak oturmamış ve gelişmiş ülkelerin metropoliten kentlerinin yaşadığı planlı gelişme sürecini yaşayamadığı için kentin gelişimine göre düşünülmüş bir ulaşım sistemi ağı kurulamamıştır.

Bugün kentteki tek metro 1875 yılında hizmete giren tüneldir. İstanbul'un coğrafi durumundan dolayı kent içi ulaşımında deniz taşımasının önemli bir rolü olmasına rağmen, deniz taşımasındaki araçlarının çoğu 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye'den devrolan araçlardır. İstanbul planlı bir gelişme yaşayamadığı gibi, hızla artan nüfus ve alanına karşılık aynı oranda ulaşım yapısında gerek araç gerekse sistem açısından yeterli bir gelişme gösterememiştir.

Dünya metropollerinde ulaşım türleri ve işleticiler arttıkça, yetkililer sistemin işlemesi için bir organizasyonun gerektiğini düşünmeye başlamış ve bu konuda çeşitli politikalar üretilmiştir. Toplu taşıma sistemini dinamik olarak verimli bir şekilde işletmek üzere tam yapılanmaya girememiş olan İstanbul bugün bu süreci yaşamaktadır. Bu çalışmanın amaçlarından birisi de onyedili toplulaşım türüne ve çok başlı bir işletme yapısına sahip İstanbul kentinin mevcut imkanlarla oluşan ulaşım sistemini ortaya çıkarmaktır. İstanbul'da gerek yönetim, eşgüdüm, sistemler arası organizasyon gerekse karar verme konularında ciddi boyutta bir ulaşım otoritesi boşluğunun olduğunu vurgulamak ise diğer hedeflerden birisidir.

BÖLÜM 1

ULAŞIM PLANLAMA İLİŞKİSİ

1.1. ULAŞIM NEDİR

Genel olarak ulaşımı " Bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyanın uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmeleri " şeklinde tanımlayabiliriz. [1. s : 7]

Ulaşımın şehirs el yerleşmelerle ilişkisinin incelendiği " Urban Traffic " adlı kitabın yazarları R . B. Mitchell ve C. Rapkin'in, arazi kullanım ve ulaşım ilişkisindeki yaklaşımların gündeme gelmesinde önemli bir yeri bulunmaktadır. Onlara göre de ulaşım " İnsanların, eşyaların ve taşıtların günlük hareketleri " olarak tanımlanmaktadır. [2 . s : 3]

Bu tariflerde insan ya kendi gücüyle ya da yardımcı bir araçla yer değişimini yaparken, eşyalar daima bir yardımcı araç üzerinde bu işlemi yapagelmişlerdir. Bugün ulaşımın meydana getirdiği hemen her türlü hareketi " Trafik " adıyla adlandırıyoruz.

1.2. ULAŞIMIN FONKSİYONLARI

Toplumsal yaşamın her sahasında etkili olduğunu gözönünde bulundurduğumuzda ulaşımın çok önemli fonksiyonları olduğunu anlayabiliriz. Bu fonksiyonları başlıca üç grupta toplamak mümkündür.

- a) Ekonomik Fonksiyonlar
- b) Sosyal Fonksiyonlar
- c) Politik Fonksiyonlar [1. s : 9 - 11]

a) Ekonomik Fonksiyonlar

1) Ulaşım olmadan, iş bölümüne dayalı bir pazar düşünülemez. İnsan ve eşyaların yer değiştirmesi, üretimin gerçekleşmesi için ön koşuldur.

2) Toplumsal yaşamın işleyişi, devamlılığı ve şehirlerin rekabeti, ulaşım sisteminin kalitesine bağlıdır.

3) Ulaşım doğal kaynakların işlenerek değerlendirilmesini ve dolayısıyla üretimin artmasını sağlar, ekonomide uzmanlaşmayı teşvik eder, ekonomik kalkınmanın gerçekleşmesinde etkin bir rol oynar.

4) Taşıma giderleri toplam üretim maliyeti içinde yer almaktadır. Taşıma sisteminde yapılacak bir iyileştirme ulaşım maliyetini azaltacaktır.

b) Sosyal Fonksiyonlar

1) Ülkesel ve bölgesel boyutta bakıldığında ulaşım nüfusun belli koşullar altında dengeli dağılmasını sağlar ve nüfusun belli bölgelerde yoğunlaşmasını önler.

[1 . s : 10]

2) Ulaşım sisteminin geliştirilmesi ile birlikte bölgeler ve toplumlar yaklaşacağından örf ve adetlerde değişiklik olur ve kültür birliği sağlanır.

[3 . s : 137 - 158]

c) Politik Fonksiyonlar

1) Ulaşım ulusal boyutta bakıldığında, köy-kent, devlet-toplum entegrasyonunu başlatarak, siyasal birliğin kuvvetlenmesini sağlar ve birbirine kaynaşan bir toplum yaratır.

2) Ulaşım, devletin daha iyi hizmet vermesini sağlar. [1 . s : 10]

1.3. TARİH BOYUNCA DÜNYADAKİ YERLEŞMELERDE YOL PLAN İLİŞKİSİ

Uygarlık tarihi, dört büyük vadi olan Mısır, Mezopotamya, Hint ve Çin'de başlamıştır. Bu vadilerdeki büyük nehirler taşkınlarıyla tarımsal alanlara verimlilik , aynı zamanda da vadi boyunca kurulan yerleşmeler arasında rahat bir taşıma sağlamışlardır. Bu şehirlerden günümüze dek kalan şehir planları bulunmaktadır. [4 . s : 15]

M . Ö . tarihçi Herodot'un bahsettiği, Mezopotamya vadisindeki Babil şehri, asma bahçeleri ve merasim yolları ile Fırat nehrinin üzerinde, sur ve su hendekleriyle çevrili çok düzenli bir şehirdir. [4 . s : 22]

Yunan uygarlığının öncüsü Girit Adasında ise şehir kalıntılarında, sert topografyaya uygun bir yol şebekesi görülmektedir. Bu ada bir çok şehirle ilişkiyi ve ticari faaliyeti deniz yolunu kullanarak sağlamış ve bu da yerleşik halkın yaşama standardını yükseltmiştir. Kalıntılarda rastlanılmış olan kanalizasyon sisteminden bu anlaşılmaktadır. [5 . s : 11]

Daha sonraları bir Yunan şehirde, M. Ö. 500'lerde dünyaya gelen Hippodamus'un getirdiği şehir düzeninde dama tahtası denen ve birbirini dik kesen yollar görülmektedir. Bu tarz yollar topografik şartlar gözardı edilerek, Prienne şehirde olduğu gibi birçok basamaklı yolların yapılmasına sebep olmuştur.

Roma devrinde Hippodamus planına birbirine dik istikametlerde, şehrin ortasında kesişen iki ana yol ilave edildi. Pompei ve Herculaneum bu devirden günümüze kalan örneklerdir.

M.Ö. 4000 yıllarında insanlık tarihinin en önemli buluşlarından biri olan tekerlek uygarlık dünyasına girmiştir. Böylece medeniyetin ilk zamanlarında kullanılan su yoluna, bir de karayolu ulaşımı katılmış ve böylece şehirlerde daha o zamanlarda yığılmalar ortaya çıkmaya başlamıştır. Roma İmparatorluğu'nun başkenti Roma, yolların ve ulaşımın getirdiği medeni kolaylık sayesinde çok büyümüş, hamamları, forumları, kütüphaneleri, tiyatro ve anfileri ile kalabalık bir nüfus barındırmaya başlamıştır. Şehrin nüfusunun 1 250 000 kişiyi bulduğu, şehrin yoğunluğunun çok yüksek olduğu ve insanların sıkışık yüksek binalarda oturduğu, tekerlekli taşıtların çöplerin naklinde kullanıldığı bilinmektedir. Hatta Julius Cezar gündüzleri Roma'nın

merkezinde tekerlekli arabanın dolaşımını yasaklayarak, tarihte ilk diyebileceğimiz " Trafik Talimatnamesi "ni yürürlüğe sokmuştur. [4 . s : 20 - 32]

Roma İmparatorluğu'nun yıkılması sonucu, Ortaçağın şehirleri şehircilik tarihine girmeye başlamıştır. Ortaçağ şehirlerinin yol sisteminde iki ana şekil bulunmaktadır.

i) Şatonun himayesinde kalan şehirler.

ii) Stratejik noktalarda, ticaret ve ulaşım merkezlerinde kuvvetle gelişmiş olan şehirler ki bu şehirlerde yollar daha düzenli bir gelişme göstermiştir.

Aynı devirde Ortadoğu'da büyük İslam İmparatorluğunun fethettiği yeni topraklarda askeri ve idari şehirler kurduğu bilinmektedir. Bu şehirlerin merkezinde cami ve ticari pazarlar bulunmaktadır. İçine kapalı ev dokusu arasında dar, karışık dolanan, yer yer büyük meydancıklar oluşturan bir yol dokusu olan şehirler oluşmuştur. [6 . s : 375 - 380]

Ortaçağ sonrasında gelen Rönesans akımı şehirlere yeni bir bakış açısı getirmiştir. Şehir planlarının düzenlenmesi İtalya'da başladı. Bu dönemde açılan büyük akslar, kuvvetlenen krallıkların gücünü göstermek amacıyla saraylara doğru yönlendirilmiştir.

Rönesans'ı takip eden Barok devri, şehir planlarında elle tutulur bazı değişiklikler meydana getirmiştir. 1666 yılındaki Londra yangını sonrasında Christopher Wren tarafından yapılan şehir planında ana yollar Borsa Binası'na yönlendirildi. Bu plandan, şehir planlamasındaki düşüncelerin değiştiği ve yeni bakış açılarının geldiği anlaşılmaktadır.

Hausman Paris Şehrinin planlamasında, ayaklanmaları bastırmak için topçu ve süvari birliklerinin rahat hareket edebileceği amacına uygun olarak geniş yollara yer vermiştir. [5 . s : 15] Ancak günümüzde geniş yolların açılmasındaki amaçlardan ilki trafik sıkışıklığını önlemektir. Bu nokta yani amaçlardaki farklılıklar yol-plan ilişkisini göstermek açısından önem taşımaktadır.

Bu devirde gelişmeye başlayan Kuzey Amerika şehirlerinde, Avrupa'dan örnek alınan büyük akslar ve Yunan devrinden alınan dama tahtası yol düzeni (örneğin San Francisco) yapılmış olup, günümüze kadar da bu düzen gelmiştir. [6 . s : 16]

Mevcut ulaşım imkanlarında bir araç olan yol, arazi kullanımının da bir alt

fonksiyonu durumundadır. Bundan dolayı medeniyetin ilk kurulduğu çağlardan bu zamana kadar, yollar kentlerin kuruluşunda çeşitli amaçlara hizmet etmek için düzenlenmiştir. Yollar başlangıçta yaya hizmetinde kullanılmış, daha sonraları at ve atlı arabalarla birlikte gelişmiş ve daha değişik araçların kullanılmasında da hizmet vermiştir.

Endüstri devrimi, üretimde insan gücü yerine buharın kullanılmasıyla başlamıştır. Buhar gücünün, elektriğin, petrolün ve motorun kullanılmasıyla ve bunların taşıma araçlarına uygulanmasıyla kara, deniz ve hava taşımacılığı gelişmiştir.

[1 . s : 1]

Endüstri devriminden sonraki ulaşım alanındaki gelişme, şimdiye kadar anlatılan gelişmelere oranla çok daha dinamik olmuştur.

Sanayileşme, üretim alanında toplumların yapısını değiştirmiştir. Yüzyıllarca konutla birlikte düşünülen çalışma yerlerini, makineleşme ile birlikte üretimin ve işçi sayısının artışı karşısında, şehir çevresinde yeni kurulan endüstri bölgelerine kaydırmıştır. Bu da değişik ulaşım taleplerini ortaya çıkarmıştır. Bu durumda da ulaşımın düzenli ve ucuz olması gerekliliği ortaya çıkmıştır. [5 . s : 18] Bu devirde, 1830'lardan sonra kanallar ve yollar ile demiryollarının büyük devri başlamıştır. Demiryolunun ortaya çıkması ile sanayileşmede yeni bir dönem açılmıştır. Demiryolundan sonra ulaşımında sürekli teknolojik gelişmeler ve bununla birlikte yenilikler ve yeni taşıma sistemleri ortaya çıkmıştır. [1 . s : 1]

Endüstri devrimi " şehirleşme " olgusunu yaratmıştır. Ucuz iş gücüne ihtiyaç duyulduğu için, sanayileşen yerleşim alanlarına kırlardan göç gelmeye başlamış ve şehirleşme hareketinin doğurduğu, belirli yerde nüfusun yoğunlaşması ise planlama ve ulaşım sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Mevcut şehirlerin nüfusu çok fazla artmış ve bugünkü metropoliten şehirler ortaya çıkmaya başlamıştır.

Endüstri devriminde, buhar gücünün motorla birleştirilmesi sonucu geliştirilen teknolojik ulaşım araçları son ikiyüz yıl içerisinde şehirlerin gelişmesinde büyük bir rol oynamaktadır.

Mitchel ve Rapkin yazılarında şöyle demektedirler; "Bir yerden bir yere gidebilmek, arazi kullanımının bir fonksiyonudur. Arazi kullanımı ise diğer bütün şeylerin yanısıra ulaşım olanaklarının bir fonksiyonu olmaktadır. Bu fonksiyonel ilişki ne yazık ki sadece plancıların ve analiz yapanların kafalarında yarattıkları bir ilişki

değil, gerçek hayatta da kendini gösteren bir olgudur." [7 . s : 51]

Teknolojinin geliştirdiği mekanik güçlü araçların yerleşmelere hizmet etmeğe başlamasına kadar, şehirler yaya yürüme mesafesi içinde gelişme gösterdi. Bu mesafe ise her yayanın merkezden evine en fazla yarım saat içinde gitmesi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Kurt Leibbrand " Trafik ve Şehir" adlı makalesinde böyle bir yaya şehrinin alanını 12.59 km² olarak vermekte ve eski devirlerdeki Babil, Roma, Bizans gibi şehirlerin yüzölçümünün 12-14 km² arasında olmasını buna bağlamaktadır. Leibbrand bu çalışmasında çeşitli ulaşım araçlarıyla yarım saat içinde katedilebilecek mesafeleri şu şekilde sıralamaktadır: [5 . s : 28 - 30]

- yaya	2 km
- tramvay, trolleybüs	3-8 km
- bisiklet	9 km
- otobüs	10 km
- otomobil	14 km (durarak)
- yeraltı metrosu	15.5 km
- mahalli trenler	12.5 km
- ekspres tren	20.5 km

1 . 4 . KENT İÇİ ULAŞIM ARAÇLARININ GELİŞİMİ

Endüstri Devrimi'nden sonra şehirlerde hızlı bir gelişme başlamıştır. Ticaret alanları, sanayi alanları ve konut alanları birbirlerinden ayrıldılar . İşçi sınıfı artık fabrikalarda makina başında çalışmaya başladı. Böylece konut - işyeri arası sabah akşam saatlerinde gel - git hareketi başlamış oldu. Endüstri Devrimi'nin öncülerinden İngiltere'de 1800' lü yılların başlarında sabah akşam işe giriş ve çıkış saatlerinde yollarda binlerce insan, büyük kalabalıklar oluşturmaya, adeta bir dalga gibi gidip gelmeye başladılar.

Böylece taşıma aracı olarak 1829 yılında İngiltere başkenti Londra'da ilk modern omnibüsler George Shillibeer adında bir girişimci tarafından işletilmeye başlandı. Daha sonra 1830'larda bu araçlar Paris ve New York gibi büyük şehirlerde

kullanılmaya başlandı.

Omnibüsler arkadan bir basamaklı bir girişi olan 18 - 20 kişiyi taşıyabilecek araçlardı. [8 . s : 6]

Omnibüslerin ortaya çıkmasıyla, şehirlerin yürüme mesafesine göre sınırlandırılması gerekliliği ortadan kalkmış ve yüksek yoğunluklu sokak düzeni ortaya çıkmıştır. Omnibüsler kent merkezlerine, ilk ulaşım merkezi olma olanağı verdiler. [9 . s : 5]

Ancak omnibüsler saatte 5 km gibi düşük bir hızla hareket edebildiklerinden, şehrin daha uzak mesafelerine anlamlı bir zaman diliminde (30-45 dk) ulaşamadıklarından dolayı şehrin dışında yeni yerlerin oluşumunda etken olamadılar.

1832 yılında New York'ta tramvay, yolcu taşımacılığında bir alternatif olarak geliştirilmiştir. Dördüncü Cadde'ye raylar döşenmiştir. Ancak bu şehrin kanunları gereği buharlı lokomotif kullanılmadığından tramvaylar atlar tarafından çekilmektedir. Atlı tramvayların omnibüslere göre avantajları da vardı. Rayların üzerinde çekildiği için daha az bir kuvvetle daha çok yük taşınabiliyordu. Ayrıca saatte 6.4 km'lik hızıyla daha süratliydi.

1840'larda ABD'de birçok şehirde raylı taşımacılıkla ilgili şirketler kurulmuştur. Her caddede ayrı bir tramvay işletmecisi vardı. Ancak şehrin tümünde bir işletme ve koordinasyon henüz kurulamamıştır. [8 . s : 9]

1873 yılında kablolu tramvaylar (cable car) kullanılmaya başlanmıştır. 1869 yılında Andrew Hallidie tarafından imal edilen elektrikli tramvayı büyük şehirlerde çekici kılan taraf atlı tramvaylardan daha az işletme sermayesi gerektirmesi olmuştur. Ancak kablolu tramvaylar büyük yatırım gerektirdiğinden (o zaman için yaklaşık 1.5 km yol için yüzbin dolar) sadece yoğun yolcu taşımacılığı yapılabilen yerlerde karlı olmaktaydı. [8 . s : 12]

Daha sonra 1888'de elektrikli tramvaylar ortaya çıkmıştır. Elektrikli tramvaylar toplu taşımada bir devrim olmuşlardır ve çok çabuk bir şekilde kablolu tramvayların yerini almışlardır. [8 . s : 12]

Ulaşım olanaklarındaki bu gelişmeler yoğun olan şehirlerin gelişmesini sağlamıştır. Örneğin Chicago merkezinin en büyük iş merkezi olması elektrikli tramvay sayesinde olmuştur. [8 . s : 11]

İnsanlar uzun yıllar elektriğin bir şekilde raylar üzerinde çalışan bir araçta

kullanılmasını hayranlıkla izlemişlerdir. Elektrikli tramvaylar saatte 16 km hıza ulaşabilmekteydiler. Bu durum şehrin sınırlarının genişletilmesine olanak vermiş, insanların yarım saatte uzak bir mesafeden iş veya alışveriş için taşınmasını sağlamıştır. Birkaç sene içerisinde elektrikli tramvaylar hizmet ettikleri şehirlerin şekillenmesinde önemli bir rol oynamaya başladılar. Çünkü halk elektrikli tramvayın istasyon ve güzergahlarına yakın yerlere yerleşmeye başlamıştı. [8 . s : 13]

Elektrikli tramvaylar yolculuk maliyeti açısından atlı tramvaylara göre yüzde elli ile yüzde yetmiş arasında daha avantajlıydılar. On yıl içinde birçok kentin sınırları önemli ölçüde büyümüş ve tramvay hatları kentsel alanlarda sabit hale gelmiştir. Ulaşımındaki bu serbestlik nüfusça ve alan olarak büyüyen kentsel alanlarda tramvay hatları boyunca lineer gelişimi beraberinde getirmiştir. [9 . s : 5]

1872 yılında icat edilen otomobil ilk başlarda sadece zengin kesimin oyuncacı gibiydi. Daha sonra 1903 yılında ABD'de Ford Motor Company kurulmuş ve otomobil çağı başlamıştır. [10 . s : 3]

Sanayileşen ülkelerde üretimde makinalaşma yaygınlaşmıştır. İşçi ücretleri artmış ve insanların yaşam standartları buna bağlı olarak yükselmiştir. Daha çok parası ve zamanı olan insanlar için toplu taşımanın sağladığı kısıtlı ulaşım imkanlarına karşılık otomobil sınırsız bir hareket olanağı sağlamaktadır. [10 . s : 3] Kısa zamanda nüfusun büyük bir bölümü tarafından kullanılmaya başlanan otomobil sokaklardaki atlı taşımacılığı tamamen ortadan kaldırdı. Oto sahiplerinin sayısındaki hızlı artış, şehir merkezindeki yolların kalabalıklaşmasına sebep oldu ve yolların genişletilmesi ihtiyacı ortaya çıktı. [9 . s : 6]

1920'lerde toplu taşıma aracı olarak geliştirilen motorlu otobüsler ortaya çıkmış ve omnibüslerin yerini almaya başlamıştır. Daha sonra teknolojinin son gelişmeleri de kullanılarak 1939 yılında elli yolcu (koltuk) kapasiteli, ısıtma sistemli, dizel motorlu otobüsler toplu taşıma aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Yirminci yüzyıl başlarında geliştirilen diğer bir toplu taşıma aracı ise trolleybüslere dir. Trolleybüs kısaca raysız elektrikli tramvay olarak tanımlanabilir. Elektrikli tramvay gibi ray döşenmesi gerekmediği için ve güzergahlarında biraz daha fazla manevra kabiliyeti olduğu için bir çok elektrikli tramvay şirketi otobüs işletmeciliğine geçerken bu ara kademeyi kullanmıştır.

Motorlu otobüslerin ve trolleybüslerin şehrin nüfus ve alan olarak büyümesinde etkili olduğu pek fazla söylenemez. Çünkü her ikisinin de kullanıldığı zamanlarda zaten özel otomobil kullanılmaktaydı. Özel otomobiller şehirlerin dışındaki ufak yerleşme alanlarını kent merkezine bağlama özelliğini bu iki aracın elinden almıştır.

1 . 5 . METROPOLİTEN ALANLARIN OLUŞMASINDA TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİNİN ÖNEMİ

1 . 5 . 1 . KENTİÇİ ULAŞIMIN KENTİN FİZİKİ BÜYÜMESİNDEKİ ETKİSİ

Şehir hayatı insanlık tarihinde tarım devriminden sonra en önemli dönem olmuştur. Ancak bu devrim, bazı önemli yerleşik alanların gelişmesi için yeterli olmamıştır. Bir şehrin modern anlamdaki formunda ve düzeninde şekillenmesi ve büyümesi modern ulaşım olanaklarının kullanılması sonucunda olmuştur.

Şehirler yürüme mesafesi içinde sınırlandığı zamanlarda, şehirli insanlar yaya olarak pazar alışverişi yapmaktaydılar. Mallar da çok basit ulaşım olanaklarıyla taşınmaktaydı. Büyüyen kentlerde hizmet ve malların kent içi taşınması yaya olarak çok kısıtlanmaktaydı. Ayrıca kentin çeşitli kesimlerinden işçilerin biraraya gelmesi de zor olmaktaydı.

Bir şehrin büyüklüğü belirli bir seviyeye ulaştığında, halkın şehiriçi dolaşımında ve malların ulaştırılmasında bazı problemler oluşmaya başladıysa, bu durum o şehrin daha fazla gelişmesini engelleyecek bir sebep olabilmektedir. Bir başka yönden bakıldığında bir şehrin dış ulaşımı ve kent içi ulaşımı ne kadar iyi olursa kentin gelişimi de o oranda artacaktır. Ancak bu gelişimin ekonomik, kültürel ve sosyal etkenlere de bağlı olduğunu gözden kaçırmamak gerekmektedir. [8 . s : 6]

Şehir içinde, halkın kentiçi dolaşımına hizmet edecek bir toplu taşıma sistemi kurma fikri en az üçyüz yıl öncesine gitmektedir. 1662'de Fransız matematikçi Pascal Paris'te ilk atlı omnibüsleri işletmeye başladı. İşletmenin ilk zamanlarında omnibüs seferleri bedava yapılmış ve Pascal'ın bu fikri çok tutulmuştur. Büyüklü küçüklü tüm kentler, şehir içi ulaşımının bu ilk denemesinden fayda sağlamaya başladı-

lar. Belirli bir süre sonra bu hizmete karşılık bir ücret uygulanmaya başlanınca, insanlar buna karşı çıktılar ve Pascal omnibüs işletmeciliğini bırakmak zorunda kaldı. [8 . s : 6]

1 . 5 . 2 . METROPOLİTEN ALANLARIN OLUŞMASINDA MODERN ULAŞIM ARAÇLARININ ETKİSİ

19. yüzyıl başlarında modern şehirlerin oluşumunda yukarıda anlatıldığı gibi omnibüs ve raylı taşıma sistemlerinin etkisi bulunmaktadır.

Raylı taşıma şirketleri şehir dışına çıkış ve giriş saatlerine göre şehre yakın diğer yerleşim birimlerinden yolcu almakta serbest bırakıldıkları tarihten itibaren, banliyö taşımacılığı doğmuştur. Sabah iş saati başlangıcında şehre varan ve akşam iş çıkış saatlerinde şehirden ayrılan tren seferleri ile şehre yakın diğer yerleşim birimlerine sabah akşam yolcu taşınmaya başlanmıştır. Böylece şehir banliyölerinden iş merkezine insanlar hergün gelme fırsatı bulmuş ve aboneli raylı taşıma ortaya çıkmıştır. (Commuter Railroads) Orta gelirli insanlar şehir dışında daha iyi ve ucuz konut bulma imkanına sahip olmuşlardır. Fakat banliyö trenleri buharlı lokomotiflerle çekildikleri için elektrikli tramvay gibi kısa mesafede duramıyorlardı. Bu yüzden banliyö trenlerinde durak arası mesafeler en az 3 - 5 km olmuştur. Bu durakların kenarlarında yerleşmeler yoğunlaşmıştır. Bu yerleşmelerin tam anlamıyla şehre bağlanarak gelişme göstermesi ise ancak otomobil ile mümkün olmuştur. [8 . s : 16]

Bazı şehirler 19. yüzyıl sonlarında hem alan olarak, hem de nüfus ve şehir merkezlerine taşıdığı nüfus yoğunluğu olarak o kadar büyük bir gelişme gösterdiler ki, o günkü koşullarda kullanılan taşıma sistemlerinin yanısıra hızlı bir taşıma sisteminin kullanıma girmesi gereği doğdu. Örneğin 1850'lerde Londra'da trafik çok artmıştı, bu yüzden insanların sokaklarda hareket edebilmeleri sınırlanmaya başlanmıştı. 1863'te Londra'da Farrington Caddesi'nden Paddington'daki Bishop Yolu'nda ilk yeraltında buhar gücüne dayanan raylı sistem kurulmuştur. Hemen ardından 1868'de caddelerdeki trafik tıkanıklığı ve acil olarak bir hızlı toplu taşıma sistemine duyulan ihtiyaçtan dolayı New York City'de de ilk yeraltı raylı taşıma sistemi kurulmuştur. [8 . s : 17]

Elektrifikasyonun 1880'den sonra gelişmesiyle 1890'larda yeraltı raylı taşı-

ma sistemleri şehirlerdeki diğer toplu taşıma sistemlerinden daha fazla yolcu taşıma durumuna geldi. ABD'de ilk metro 1898 yılında Boston'da açıldı. New York'ta ise ilk metro 1904 yılında açıldı. Sonraki otuzbeş yıl içinde de bir çok metro hattı açılmaya devam etmiştir.

Hızlı taşıma (Rapid Transit) nüfusun büyük ve yoğun, caddelerdeki trafiğin çok sıkışık olduğu ve bu yüzden de daha yüksek kapasiteli bir hızlı taşıma aracı kullanmaktan başka bir seçeneğin olmadığı yerlerde daha kullanışlı olmaktadır. Genellikle hızlı raylı taşıma sistemleri şehrin en gelişmiş alanlarında inşa edilir.

20. yüzyıl başlarında Londra'da yeraltı hızlı raylı toplu taşıma sistemi Thames Nehri'nin banliyölerine kadar uzatılmıştır. (Ancak metro çıkabildiği yerlerde yer üstündedir.) Günümüzde ise insanlar 56 km uzaktan Londra'nın merkezine metro ile gelebilmektedir. [8 . s : 18]

II. Dünya Savaşı'nı izleyen dönemde banliyö konut bölgelerinde daha önce görülmeyen bir biçimde yoğunluk artışı olmuştur ve insanlar, şehir merkezlerine gitmek için otobüs, trolleybüs, banliyö trenleri ve hızlı taşıma sistemi yerine daha özgürce kullanabildikleri için otomobili tercih etmişlerdir. Otomobil sahipliğindeki artış trafikte tıkanıklığa neden olmuş ve sonucunda çok izli ekspres yollar yapılmaya başlanmıştır. Konut işyeri ulaşımına çevre yollarının da eklenmesi ile şehirlerin çoğu bölgesine otomobil ile erişmek mümkün olmaya başlamıştır. Ekspres yolların kullanımı şehir içi seyahat hızını üç katına çıkarmış, bu da bir saat içinde erişilebilir alanların genişliğini en az dokuz kat artırmıştır. Böylece önceki dönemlerde şehir yapısı için belirleyici bir faktör olan alan büyüklüğü ve yoğunluk sınırları değerini kaybetmiştir. Otomobille birlikte ortaya çıkan metro ile şehrsel alanların büyümesi hızlanmaya başlamıştır. [9 . s : 6]

Ulaşım, metropoliten şehri tanımlamak için bir faktör olarak ele alındığında, buna en uygun tanım Blumenfeld'inkidir. Hans Blumenfeld " Halkın çoğuna hitap eden ulaşım araçları ile merkezden en fazla 45 dakika uzaklığa kadar açılan bir alanı kapsayan ve en az yarım milyon insanın yaşadığı bir yerleşmedir " şeklinde metropoliten şehri tanımlamaktadır.

Yukarıda anlatılan ulaşım olanakları ile bu sınırlara erişilmiştir. Günümüzün metropoliten alanları, metropoliten şehir merkezine erişim zamanı 30 - 45 dakika olarak bakılırsa, teknolojik gelişmelere paralel olarak daha da genişleyebilecek duruma gelmişlerdir.

1.5.2.1. SU YOLUYLA TAŞIMANIN ŞEHİR İÇİ TAŞIMADA ÖNEMİ

Buraya kadar şehirlerin gelişiminde ve yerleşmelerin büyümesinde önemli bir etken olan ulaşımın tarihsel gelişimi, karayolu taşımacılığı ve kara ulaşımı perspektifinden incelenmiştir.

Uygarlığın başlangıcından itibaren yerleşimlerin su taşımacılığından faydalanmak için nehir, göl ve deniz kenarına kurulmuş olduğuna kısaca daha önceki bölümlerde değinilmiştir. Su yoluyla taşımacılığın, şehiriçi ulaşımında 19. ve 20. yüzyıllardaki etkisinden de özetle bahsetmek yararlı olacaktır.

19. yüzyıl başlangıcında, yani raylı sistemlerden ve omnibüslerden bahsettiğimiz dönemde, su yoluyla taşımının günümüzün modern kentleri üzerindeki etkilerini de gözardı etmemek gerekir. İstanbul'da olduğu gibi birçok A.B.D. kenti de su engelleriyle yüzyüze kalmışlardır. 19. yüzyıl başlarındaki mühendislik bilgileri ve malzeme kalitesi köprü yapımı için yeterli olmadığından kanal, nehir ve boğazlar feribotla geçilmiştir. İstanbul Boğazı gibi, New York City'deki Hudson ve East nehirleri, Philadelphia'daki Delaware Nehri, Boston ve San Fransisco körfezleri hem düşük maliyet hem de kısa zamanda ulaşım sağlayan feribotlarla geçilmiştir. Feribotlar bazı durumlarda merkezi yerleşimdeki faaliyetlerin yakın kıyı yerleşimlerine ulaşması bakımından önemli bir rol oynamışlardır. Feribotlar karadaki raylı trenlerin rolünü üstlenerek, şehir merkezlerinde yüksek katlı binaların yapımı için gerekli olan mühendislik bilgilerinin ve malzemenin yeterli olmadığı, ve dikeyde büyüymeyen şehirler için yatay büyümeyi cesaretlendirecek araçlar olmuşlardır. [8 . s 16]

1900'lü yıllarda yolcu taşımacılığı için her türlü konforu olan büyük gemilerle dünyanın her yerinden insanlar taşınmaktaydı. Bu yüzden kıyı kentleri bu dönemde tarihin en büyük gelişme dinamizmini yaşamışlardır.

Daha sonraki yıllarda çelik gemi yapımındaki ilerlemeler ve kömürün yerine mazot kullanımının yaygınlaşmasıyla, denizyolu ulaşımı kent içi kullanımda iyice benimsenmiş ve deniz kıyısı şehirleri metropoliten kent boyutlarına ulaşmıştır. Her kıyı kentinin deniz taşımacılığı ile ilgili uygulamaları, kendi özel konumlarına ve teknolojik olanaklara bağlı kalarak önemli farklılıklar göstermiştir.

BÖLÜM 2

İSTANBUL'DA ULAŞIM - PLANLAMA İLİŞKİSİNDE TARİHSEL GELİŞME

İstanbul yarımadasında, ilk yerleşmelerin M.Ö. 3000 - 2000'li yıllarda başladığı tespit edilen eski Konstantinopolis, 16 yüzyıl boyunca, yani I. Constantinus'un Doğu Roma İmparatorluğu'nu kurduğu 330 yılından, 1924'te Ankara'nın başkent olmasına kadar, iki büyük uygarlığın (Bizans ve Osmanlı) başkenti olmuştur. Bugünün sayılı dünya metropollerinde bulunan İstanbul, karmaşık şehir yapısını tarihindeki son derece farklı kültürel, sosyal, ekonomik ve estetik değerlerden miras olarak almıştır.

Bu bölümde İstanbul'un Doğu Roma İmparatorluğu'ndan bu yana sokak, cadde ve ulaşım yönü dikkate alınarak geçirdiği evreler anlatılmaya çalışılacaktır.

2 . 1 . ANTİK KENT KONSTANTİNOPOLİS'TEN 19. YÜZYIL İSTANBUL'UNA KADAR ŞEHRİN YAPILANMASI

2 . 1 . 1 . DOĞU ROMA İMPARATORLUĞU DÖNEMİ

İstanbul'da ilk yerleşmelerin M.Ö. 3000 – 2000'li yıllarda kurulduğu 1950'de Eminönü'nde yapılan kazılarda bulunanlardan tespit edilmiştir. Ancak bu araştırmalardan sonra çok fazla bilgi bulunamamıştır. M.Ö. 7. yüzyılın ortasında balıkçı ve tacirlerden oluşan ilk Megara kolonisinin İstanbul yarımadasının batı ucuna yerleştiği bilinmektedir. Bunların dışında aynı dönemde Galata'da ve Halkedon'da (Kadıköy) iki Megara kolonisinin olduğu bilinmektedir. [11 . s : 11]

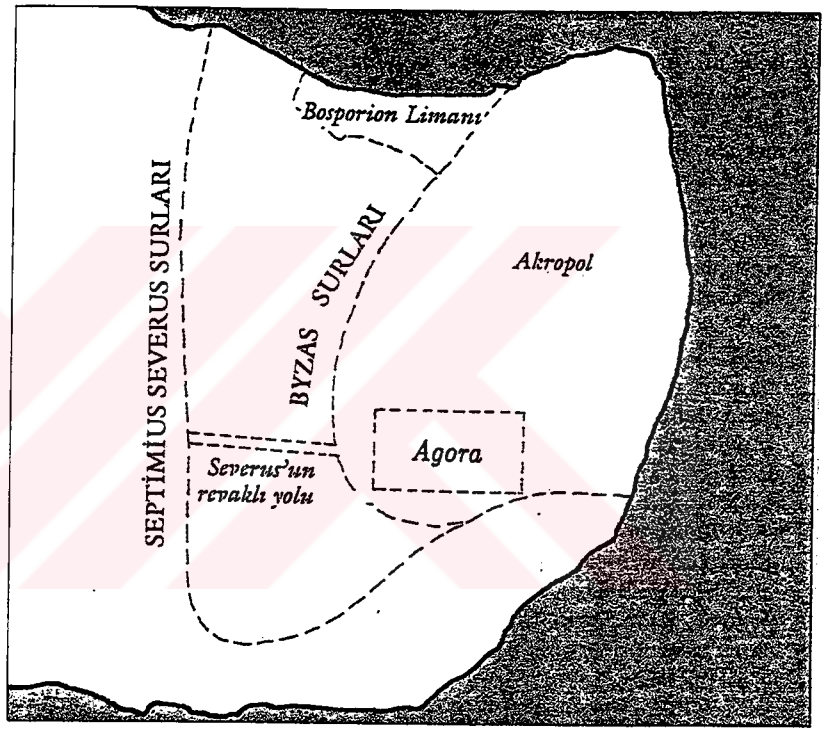
İlk hükümdarlardan birinin onuruna Bizantion adı verilen bu kentin surları yedi tepeden birincisinin eteklerinde küçük bir alanı kaplamaktaydı. Yarımada'nın en

yüksek noktası olan, bugünkü Topkapı Sarayı'nın yerinde koloninin merkezi olan Akropolis bulunmaktaydı. Sirkeci'nin yerinde ise kentin önemli limanı Neorion, Sarayburnu'nda Bosporion Limanı vardı. Ayasofya Meydanı'nda ise Agora bulunmaktaydı.

196 yılında Roma İmparatoru Septimius Severus Bizans'ın orijinal surlarını yıkarak, daha geniş bir alanı kaplayan ve birinci ile ikinci tepelerle eski limanı da içine alan yeni bir sur yaptırdı. (Harita : 2.1) Surların içinde kentin ilk iskeleti olan Tetrastion Foru-

mu ve Embolos adı verilen forumu surlarla buluşturan kemerli yol ortaya çıktı. Bu ana arter Me-se denilen ortacaddenin ilk kısmını oluşturmuştur. [11 . s : 12]

330 yılında I. Constantinus, Roma İm-



paratorluğu'nun HARİTA 2.1: İmparator Severus zamanında Antik Kent [11 . s : 12] başkentini Bi-

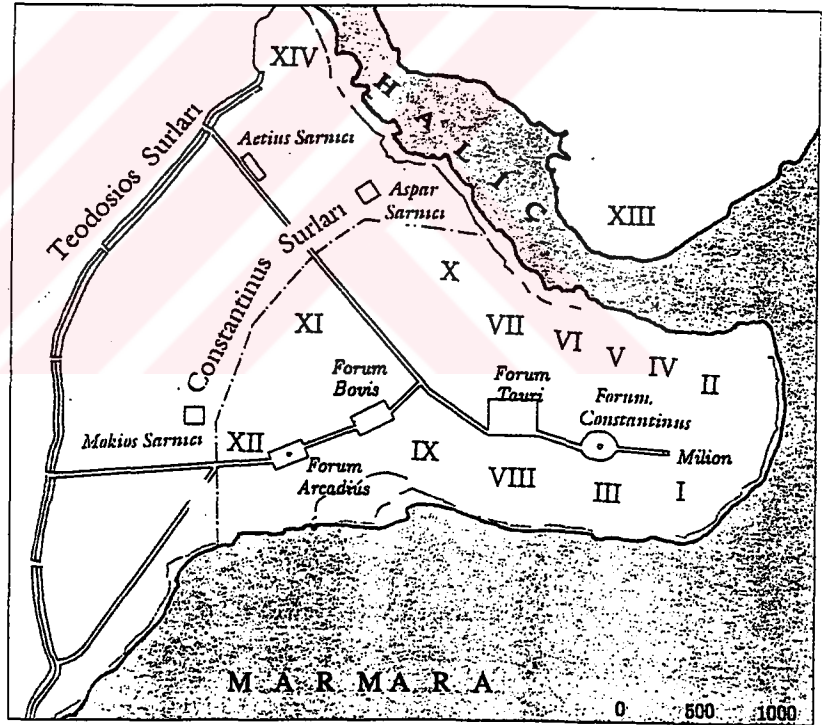
zantium'a taşıdı. Birçok kaynak Constantinus'un " II. Roma " dediği kente, " Yeni Roma" demiş ve gitgide kentin adı Konstantinopolis (Constantinus'un Şehri) olarak yerleşmiştir. Bu adı Türkler de kullanmış ve 20. yüzyıl Türk paralarında ve belgelerinde Konstantiniye adına sıkça rastlanmıştır.

Konstantinopolis, Severus kentinin başlıca nirengi noktalarını aynen almıştır. Ancak şehrin surları üçüncü ve dördüncü tepeleride içine alacak şekilde yeniden inşa edildi. Bundan sonraki yüzyıllarda Marmara sahillerinde ve Constantinus surları dahilinde yeni limanlar yapıldı. Fakat en korunaklı liman Haliç'teki Bosporion olmuştur.

Konstantinopolis'te, geç Roma dönemi mimarisi ve kent tasarımı temaları görünse de, Roma şehrinden temel bazı noktalarda ayrılmaktadır. En önemli fark, yayılmış sokak şebekesiydi. Roma'da forumlar öbekler halinde sıkıştırılmışken, yeni başkentin dağınık forumları revaklı caddelerle birbirine bağlanmaktaydı. Başlıca revaklı cadde olan Mese, Constantinus Forumundan batıya doğru uzanmakta ve bugünkü Bayazıt Meydanı'nı geçince ikiye ayrılmaktaydı. Mese'nin her iki kolu kent surlarındaki başlıca kapılara uzanmaktaydı. Bunlardan başka revaklı iki cadde daha vardı. Birincisi yarımada'nın doğu ucunda Kadıköy'e bakan sahile paralel gitmekteydi. İkincisi Marmara sahili boyunca uzanmaktaydı. [11 . s : 13]

I. Constantinus Roma'nın kent yönetim şemasını yeni kente de uyguladı ve kenti her biri bir na-
ip tarafından yönetilen ondört bölgeye böldü. (Harita : 2.2)

Constantinus'tan sonra da kent gelişmeye devam etti. 4. yüzyılın başlarında Constantinus Surlarının dışına taşan bir çok konak ve orta sınıf konutları nedeniyle II. Tedosios döneminde (408 - 450



HARİTA 2.2: Bizans Kentinin 14 Bölgesi [11 . s : 13]

yıllarında) yeni surlar inşa edildi. Bu surlar 20. yüzyılın ortalarına kadar eski İstanbul Yarımadasının batı ucunu belirlemiştir.

5. Yüzyıla gelindiğinde Mese boyunca kentte Augusteion ve Constantinus Forumu dışında başlıca üç forum bulunmaktaydı; Tauri Forumu, Bovis Forumu ve Arkadios Forumu. Bizans meydanlarının en geniş olan Tauri Forumu bugüne kadar kentte kalan tek açık alandır ve Beyazıt Meydanı'nın olduğu yere tekabül eder. Tauri

Forumu'nun batısından Mese iki kola ayrılır ve biri güneybatıya doğru, Bovis Forumu'ndan (bugünkü Aksaray) ve Arkadios Forumu'ndan geçerek Altınkapı'ya ulaşır, ikincisi ise Adrianopolis Kapısı'nda (Edirnekapı) son bulurdu.

Bu geniş ve düzenli caddelere karşılık Konstantinopolis'in arka sokakları, yani viciler, dar, karanlık ve çarpık sokaklardı. Bu yüzdende aynen Osmanlı döneminde olduğu gibi yangınlar sık sık bütün mahalleyi yok ediyordu. [11 . s : 17]

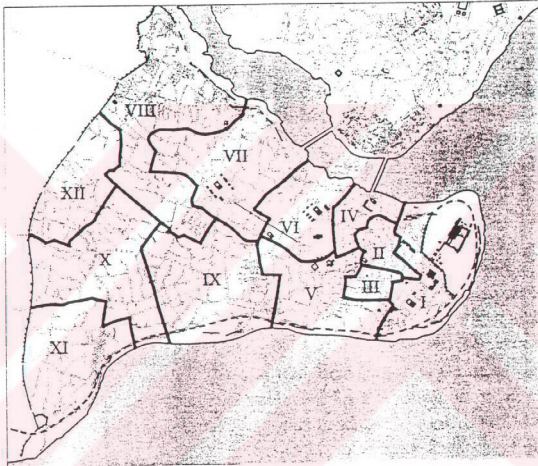
11. yüzyıldan sonra Konstantinopolis'te ticaretin artmasıyla yabancı cemaatlar büyüdü. Müslüman araplar yarımadanın doğusundaki mahallelerde oturdular. Yahudilerin şehirde oturması yasak olduğundan Galata'da bir mahalleye yerleştiler. Daha sonra 1143 - 1180 yıllarında Cenevizlilere de Galata'da yerleşme imkanı tanınmıştır. (Şekil 2.1) 1303 yılında Ceneviz kolonisinin Galata'daki sınırları belirlendi. 1316 yılında Galata surlarının ilk bölümü, 1349'da surların kuzey bölümü ve Galata Kulesi tamamlandı. Sahile paralel uzanan revaklı cadde Cenevizlilerin ana arteri oldu. [11 . s : 19]



ŞEKİL 2.1: 12. Yüzyılda İstanbul'dan bir Görünüş [12 . s : 3848]

2.1.2. TANZİMAT FERMAN'INA KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİ

30 Mayıs 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet Konstantinopolis'i aldıktan sonra başkent ilan etmiştir ve Osmanlı'lar Konstantiniyye de dedikleri başkentlerine daha çok İstanbul veya İstanbol demişlerdir. Fatih İstanbul'u 13 yönetim birimine ayırmıştır. Bunlardan Ayasofya ve çevresi birinci nahiye idi. (Harita : 2.3)



HARİTA 2.3: Fatih Sultan Mehmet Zamanında İstanbul Nahiyeleri [11 . s : 20]

Bizans kentinin sokak dokusundaki belirleyici dönüşüm Fatih devrinde başlamıştır. Bizans sokakları düzensiz, dar ve yoğun bir dokuda olmasına rağmen büyük meydanları birbirine bağlayan ana arterler ve geniş caddelerden oluşmaktaydı. 15. yüzyılda şehir herbiri merkezi bir düğümden başlayarak kendi kendine yeterli nahiye ve mahalleler biçiminde değişmeye başlayınca, büyük meydan ve geniş ana arterlerin önemi azaldı. Ancak Bizans düzeni hemen ortadan kalkmadı. Giovanni Vavassore'nin 1520'lerde yaptığı İstanbul planında hala kentin bölgelerini bağlayan geniş arterler gözükmemektedir. (ŞEKİL: 2.2) Oysa 16. yüzyıl sonlarında yapılan planlarda bu arterler gözükmemektedir. [11 . s : 22]



ŞEKİL : 2.2. 1520'lerde İstanbul Planı [11 . s : 21]

16. yüzyılın başlarında İstanbul'un nüfusu hızla artmış ve 80 000 haneye çıkmıştır. Bu hızlı nüfus artışı İstanbul yarımadasının yoğunlaşmasına ve Tophane, Fındıklı, Cihangir ve Kasımpaşa'da yeni mahallelerin oluşmasına yol açmıştır.

İstanbul'da ise genişleyen mahalleler Bizans'ın geniş caddelerini giderek kemirmiştir. 16. yüzyılın sonlarına gelindiğinde bu arterler kayda değer ölçüde küçülmüştür. Bu devirde yollarda kaldırım bulunduğu bilinmektedir. İstanbul'da ortaçağ doğu devletlerine özgün kıvrımlı yollar ve keskin dönemeçlerle birbirinden ayrılan mahalleler bulunmaktaydı. [12 . s : 3815]

17. yüzyılda İstanbul ve kazalarında 300 000 kadarı gayrimüslim olmak üzere toplam 800 000 kişi yaşamaktaydı. İstanbul, bu nüfusla dönemin Londra, Paris gibi büyük kentlerinin tümünden daha kalabalık ve eski dünyanın en büyük kenti olmuştur. [13 . s : 4010] Bu dönemde Üsküdar, Kasımpaşa ve Tophane de hatırı sayılır bir biçimde büyümüştür. Pera ve Galata bölgesi zamanla yabancıların yoğunlaştığı bir yer oldu. Tünel ile Galatasaray arasında yavaş yavaş yeni kiliseler yapıldı. Galata bir ticari merkez olarak gelişirken, Pera yabancıların konaklarının olduğu üst sınıf gayrimüslimlerin yerleştiği alan olarak gelişmiştir.

Boğaz'da ise, özellikle Beşiktaş'ta donanma komutanlarının (Kaptanpaşalar) yerleştiği bir alan gelişmiştir. Çeşitli yerlerde yeni köy yerleşimleri ortaya çıkmış ve buna bağlı olarak da ulaşımında su yolundan yararlanma artmıştır. Önceleri yalnızca Üsküdar'a çalışan kayıklar, Boğaz'ın çeşitli yerlerindeki köylere de yolcu taşımaya başlamışlardır. [13 . s : 4010]

2.2. XIX. YÜZYILDAN CUMHURİYET'İN KURULUŞUNA KADAR YOL - PLAN İLİŞKİLERİ

19. yüzyılın ilk yıllarında modern dönem henüz Osmanlı başkentinde iz bırakmamıştır. Kent, Türk-İslam karakterini hala sürdürmekteydi. Coğrafi olarak birbirinden denizle ayrılan İstanbul, 1838 yılında üç ana yerleşme olan Eski İstanbul (Yarımada), Galata ve Üsküdar'dan oluşmaktaydı.

Yeni kent reformu da Tanzimat Fermanı ile Osmanlı'ya gelmiştir. Kent tasarımına ilişkin ilk ilkeler Tanzimat Fermanı'nı kaleme alanlardan biri olan Mustafa Reşit Paşa tarafından 1836 yılında belirlenmiş ve planlamayla ilgili kriterlerde bilim-

sel yaklaşım savunulmuştur. Bu durumda yol şebekesi " Kavaid-i Hendese " kurallarına uygun olmalı, yani mevcut labirentvari şebekenin düz ve geniş arterlerle kesilmesi gerekmektedir. Özellikle İstanbul Yarımadası'nın yoğun ahşap yapılaşması ve dar sokakları bölgeyi yangına duyarlı hale getirdiğinden " Kavaid-i Hendese " kuralları ile sağlanacak ulaşım kolaylığı kentte çıkabilecek yangınların kontrolünü mümkün kılacaktı. [11 . s : 41]

İstanbul'daki yangın yerleri Avrupa'dan esinlenen kent planlaması ilkelerinin uygulanmaya konduğu deneme alanları haline gelmiştir.

Tanzimat Fermanı'ndan hemen sonra Mustafa Reşit Paşa'nın kent planlaması ile ilgili belirlediği kriterler, yabancı uzmanlara yaptırılan danışma planı ile uygulamaya girmiştir. Alman mühendisi olan Helmuth Von Moltke, 1839 yılında İstanbul'un sokak yapısını düzeltmekle görevlendirilmiştir.

1839 yılında tamamlanan Moltke Planı ve daha sonraki yıllarda F. Arnodin ve Joseph Antoine Bouvard tarafından önerilen diğer iki proje de, imparatorluğun geçmişteki gücünü ortaya çıkarmaya yönelik olarak yapılmış çalışmalardır. Bu gücü simgesel olarak yeniden inşa etmek için oluşturulan bu projeler birçok diğer projeler gibi gerçekleştirilememişlerdir.

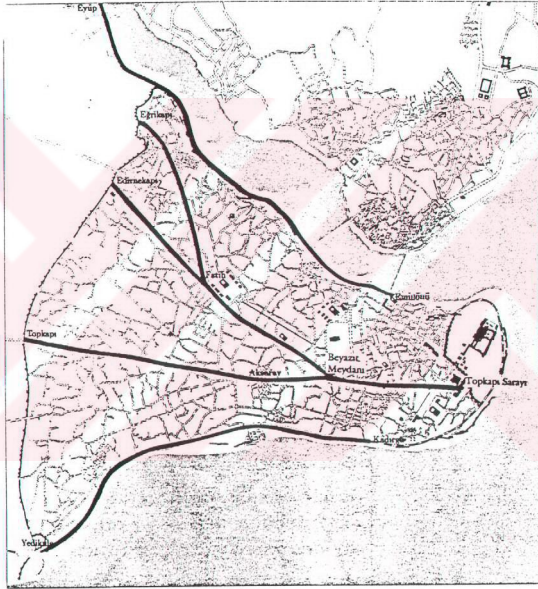
Bu büyük projeler gerçekleşmiş olsaydı günümüzün İstanbul kentinin sorunlarından biri olan ulaşım daha farklı bir boyutta olacaktı. Ancak İstanbul'da tahribatı ve alanı çok büyük olan yangınlar sonrası bazı yeni düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır. Çeşitli sebeplerden dolayı uygulanmayan Moltke Planı'ndan ve daha sonraları Amodin'in çevre yolu bağlantısını öngören projesinden bahsetmek faydalı olacaktır.

2 . 2 . 1 . MOLTKE PLANI

II. Mahmut zamanında görevlendirilen Von Moltke'nin başlıca amacı, İstanbul Yarımadası'nın ticari ve idari işlerinin yürütüldüğü merkeziyle, eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektir. [11 . s : 84]

Moltke beş ana arter önermekteydi. Birinci yol Topkapı Sarayı'nın dış kapısı olan Bab-ı Hümayiün-u Aksaray'a bağlayacak, yani eski divan yolunu (Bizans

dönemi Mese'si) izleyerek Beyazıt Meydanı'ndan geçecekti. İkinci yol Aksaray'ı Teodosios Surları üzerindeki Topkapı'ya bağlayacaktı. Üçüncü yol Fatih Külliyesi'nden ikiye ayrılarak, iki büyük Bizans kapısı olan, Edirnekapı ve Eğrikapı'ya ulaşacaktı. Dördüncü bağlantı Kadirga ve Yedikule arasında Marmara sahilini izleyecekti. Beşinci yol ise Eminönü Yeni Cami önünden başlayarak Haliç'e paralel gidecek ve Eyüp'te son bulacaktı. (Harita : 2.4)



HARİTA 2.4: Von Moltke Planı (1839) [11 . s : 85]

Moltke planında ana arterlerin öngörülen genişliği 15.20 metreydi. Yolların her iki yanından üçer metrelik kaldırım payı düşüldükten sonra taşıt trafiğine kalan kısım 9.20 metre genişliğindeydi. Diğer yolların mevki ve kent içi ulaşımındaki önemleri dikkate alınarak 11.50, 9 veya 9.20 metre eninde olmaları öngörülmüştü. Çıkamaz sokaklar da ortadan kaldırılıyordu. [14 . s : 1340-1343]

Moltke planının en önemli eksikliği ise İstanbul Yarımadası'nın sahillerinin iki yakasında sahil paralel iki yol ve yarımada'nın ortasında doğu-batı eksenleri

önermiş, ancak bu arterleri kuzey-güney doğrultusunda birleştiren hiçbir bağlantı önermemiş olmasıdır.

Moltke'nin planları her ne kadar uygulanmamış olsa da, bu projeler ve Mustafa Reşit Paşa'nın görüşleri doğrultusunda Avrupa'dan esinlenen kanun ve nizamnameler çıkartılmaya başlanmıştır.

İstanbul'un ahşap konut dokusu, kentin tarihi boyunca büyük tehlikeler oluşturmuştur. Nüfus ve inşaat yoğunluğu arttıkça yangınların tahribatı da artmıştır. 1633 yılındaki Cibali Yangını geniş ölçüde tahribata yol açan bir çok yangının ilki olmuştur. 1633-1839 yılları arasında İstanbul ve Galata'da 109 büyük yangın görülmüştür. Bu sayı 1853-1906 arasında 209'a çıkmıştır. [14 . s : 1259-1309]

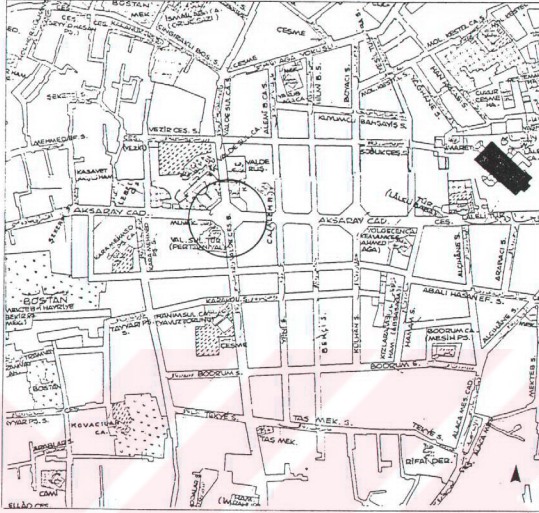
1840'lardan önce yanan yerler yeniden inşa edilirdi. Bu tarihten sonra çağdaş kent tasarımı ilkelerinin resmi şekilde biçimlendiği alanlar haline gelmiştir.

2 . 2 . 2 . 1856 YILI AKSARAY YANGINI SONRASI BİRİNCİ IZGARA PLANI (LUİĞİ STORARİ PLANI)

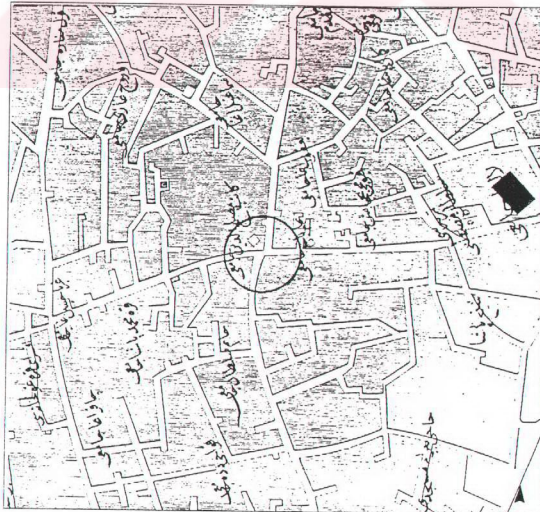
Altıyüzliden fazla binanın yanmasıyla sonuçlanan 1856 Aksaray yangını İstanbul'un yeniden şekillenmesinde önemli bir başlangıç olmuştur. Bu yangından sonra ilk defa buranın bir haritası yapıldı ve bir kent tasarımı projesi hazırlanarak uygulamaya konuldu. Bölgenin yeniden imarı için İtalyan bir mühendis olan Luigi Storari görevlendirildi. [11 . s : 45]

Storari geniş ve düz cadde yapımını öngören ve bir kent tasarımı aranan vasıfları sıralayan "İrade-i Seniyye" ye uygun olarak mahallenin organik sokak şebekesini yeniden düzenledi.

Aksaray yangını öncesi (Harita : 2 . 5) dokuda açıkça görülebilen tek kavşak olan, Unkapı'ndan Yenikapı'ya uzanan kuzey-güney eksenini ile, Divan Yolu uzantısı ve Aksaray Caddesinin kesiştiği doğu-batı ekseninin önemini vurgulamak isteyen Storari, bu arterleri genişletip düzeltti. Kavşak belirleyici olarak köşeleri yuvarlattı ve bu aksın önemini vurgulamak için aynı kavşak düzenini yol boyunca üç kez kullandı. (Harita : 2 . 6) Diğer sokaklar bu caddeye göre hizaya getirilmişse de tam bir ızgara sistemi oturtulamamıştır. Storari'nin sokaklarına diğer sokaklardan tecavüzler önlenmiş ve Aksaray'ın çıkmaz sokakları yok edilmiştir. Ancak yapı adalarının büyüklükleri aynı kalmıştır. [11 . s : 46]



HARİTA 2.6 : 1870 yıllarında Aksaray
Planı [11 . S : 46]

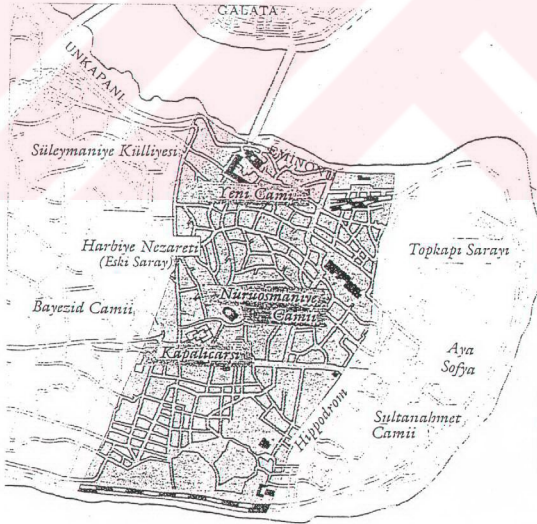


HARİTA 2.5 : 1850 yıllarında Aksaray
Planı [11 . S : 46]

Moltke'nin önerileri Storari planındaki sokak genişliklerinin sınıflandırılmasında kendisini göstermiştir. Storari planı ana arteri olan Aksaray Caddesi 9.50 metre, diğer sokaklar 7.60 metre ve 6 metre genişliğindeydi.

2 . 2 . 3 . 1865 HOCAPAŞA YANGINI VE ISLAHAT-I TURUK KOMİSYONU NAZIM PLANI

1865'te İstanbul tarihinin en büyük yangını görülmüştür. Eminönü'nün batısında Hocaapaşa semtinde başlayan yangın, doğudan esen kuvvetli rüzgarın da etkisiyle, güneyde Marmara Denizi'ne, kuzeyde Haliç, batıda Beyazıt Külliyesi ve doğuda ise Ayasofya ile Sultanahmet Camii aksı içindeki çok geniş bir alanı yaklaşık 32 saat içinde yok etmiştir. (Harita : 2 . 7)



HARİTA 2 . 7 : 1865 Yangını Etkisi Altında Kalan Alan [11 . s : 48)

üçüncü sokak ağında ise konum ve öneme göre 11.50 m, 9 m, 7.60 m ve 6 m genişliğinde sokaklar bulunacaktı. Yeni sokak düzenlemesinde cami, anıt eser ve kargir resmî binaların korunması esas alınmıştır. [11 . s : 48] Kent tasarımı yeniden yol yapılmasıyla beraber özellikle ana caddelerde altyapı (kanalizasyon) inşaaı da beraber sürdürülmüştür. [14 . s : 1002]

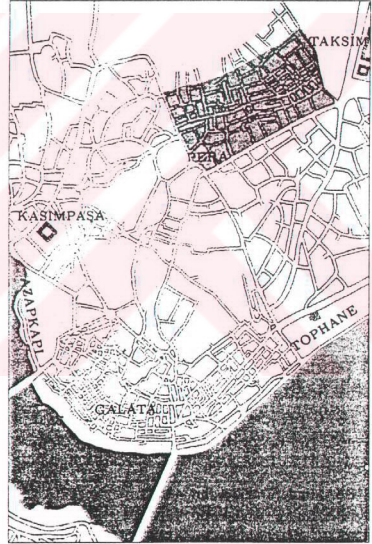
2.2.4. PERA (BEYOĞLU) YANGINI VE NAZIM PLANI

Haziran 1870'te Pera'da çıkan yangın, Tarlaabaşı, Taksim, Cadde-i Kebir ve Galatasaray semtlerini tahrip etti. [14 . s : 1310] (Harita 2.9)

Yangın sonrası mimar ve mühendislerden bir komisyon kuruldu. Komisyonun ilk planı çok iddialı ve maddi açıdan zor desteklenir bir plandı. Bu planda Tarlaabaşı ve Toz-koparan Caddeleri otuzar metre genişliğinde öngörülmüştü. Diğer cad-deler ise 20 m ve 12.20 m olarak planlanmıştı. Böylece merkezi alan Pera'dan daha kuzeye çekilecek ve Cadde-i Kebir ikincil bir arter olarak kalacaktı. Mülk sahipleri bu plana itiraz etmişlerdir ve sonuçta onların istediği Hammalabaşı, Tiyatro ve De-veux Caddeleri sadece onarılmıştır.

Çeşitli meydanların düşünlüdüğü bu planın gerçekleşmemesindeki bir başka sebep ise arazinin engebeli yapısının gözardı edilip, düz bir arazide uygulanacak türde bir plan yapılmış olması da olabilir.

Bu yangınlar İstanbul'un kent tasarımı ve cadde düzeninin kurulmasında büyük yenilikler getirilmesi bakımından önemli etkileri olan olaylardır. Diğer küçük yangınlarda da bazı kentsel tasarım düzeltmeleri yapılmıştır. Örneğin; 1861'deki



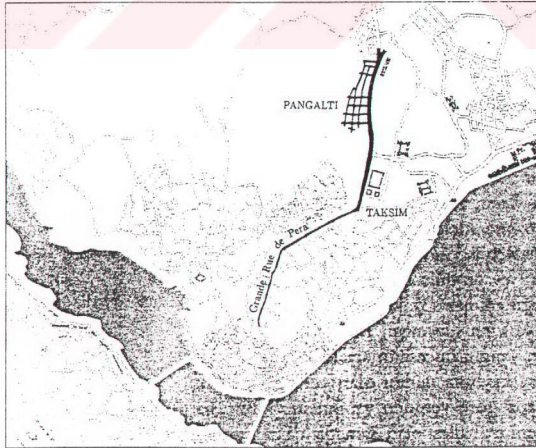
HARİTA 2.9: Pera Yangınının Etkisi Altında Kalan Alan [11 . s : 53]

Ayvansaray Yangını, 1863'te Beşiktaş ve 1866'da Samatya Yangınları. En küçük ölçekteki yangınlar ise birkaç düz ve daha geniş sokak kurulmasını sağlamıştır. [11 . s : 55]

2 . 2 . 5 . YANGIN YERLERİNİN DIŞINDA YAPILAN KENT PLANLARI VE YOL BAĞLANTILARI

İstanbul'da 19. yüzyılın ikinci yarısındaki bu yangınlardan sonra parça parça uygulanan plan çalışmaları, yangından etkilenmemiş ana arterlerin ve sahil şeridinin düzenlenmesi çalışmalarına paralel yürütülmüştür.

Haliç'in kuzeyinde düzenli bir büyüme sağlanmasında ilk adım, 1848'de Pangaltı'da yeni bir mahallenin kurulmasına karar verilmesiyle atılmıştır. (Harita : 2.10) Mekteb-i Harbiye'nin tam karşısında 272 800 m² lik bir alan ikamet bölgesi olarak yapılaşmaya açılmıştır. Yeni konut bölgesinde yapılacak imar planlarına göre 15.20 metre genişliğinde 10 ana cadde olacaktır. Bunların iki yanında da o günlerde yeni bir kavram olan 2.30 metrelik kaldırımlar düşünülmüştür. Tali sokaklar ise 6.80 metre döşenecek ve yanlarında 1.15 metre kaldırım bulunacaktır. Su ve kanalizasyon hatları ise bütün sokaklardan geçecekti.



HARİTA 2.10 : Pangaltı'da Kurulan Yeni Mahalle [11 . s : 56]

1858 yılında önemli bir uluslararası ticaret merkezi durumuna gelen Karaköy'de istimlak edilmek suretiyle büyük bir meydan açılmıştır. [11 . s : 57]

Mezarlıkla kaplı Taksim'in, Pangaltı projesinden sonra Cadde-i Kebir ile birleştirilmesi düşünülmüş ve planlama çalışması sonucunda açık bir alana dönüştürülmüştür. 1869'da tamamlanan ve daha sonra Pangaltı'dan Şişli'ye uzatılan yol günümüz ana arterlerinden bir tanesini oluşturmaktadır.

İstanbul'da ilk belediye olan Altıncı Daire zamanında bazı yol düzenlemesi ve meydanların oluşturulması ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. Eski köprüden Cadde-i Kebir'e çıkan yol üzerindeki Şişhane Meydanı da bunlardan birisidir.

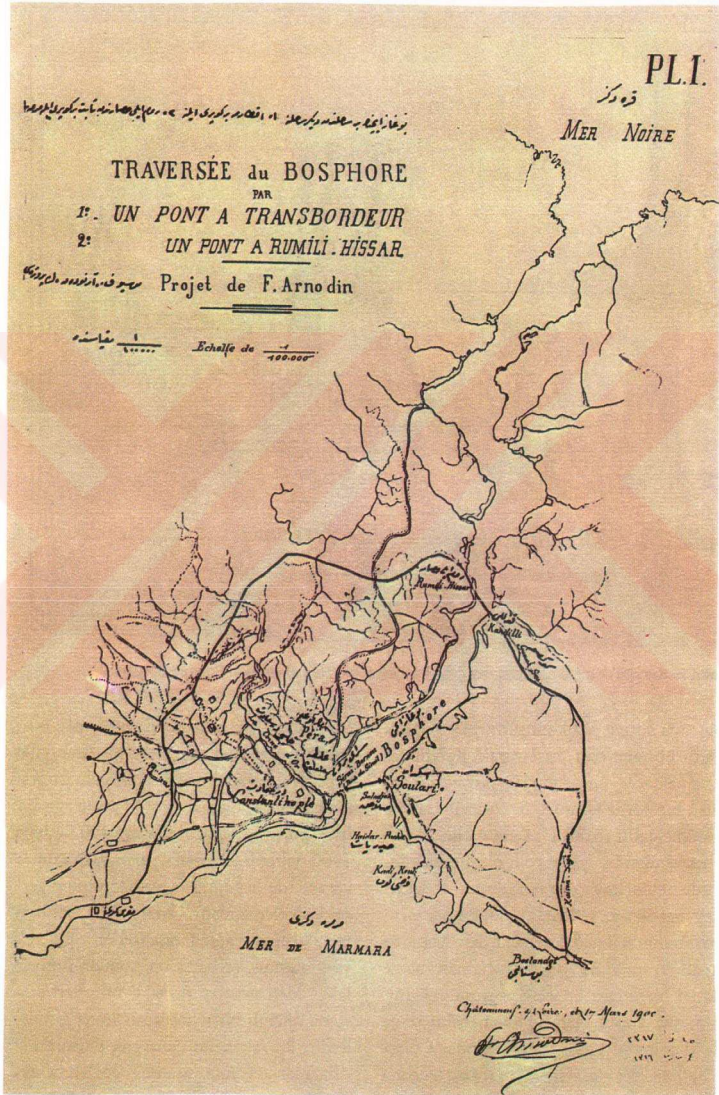
Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde İstanbul'da radikal değişimler pek fazla yapılamamıştır. Kent planlamasında yangınlardan tahrip olan alanların yeniden düzenlenmesi ve yeni gelişen gözde mahallelere ulaşım sağlanması zorunluluğu, belirleyici bir etken olmuştur.

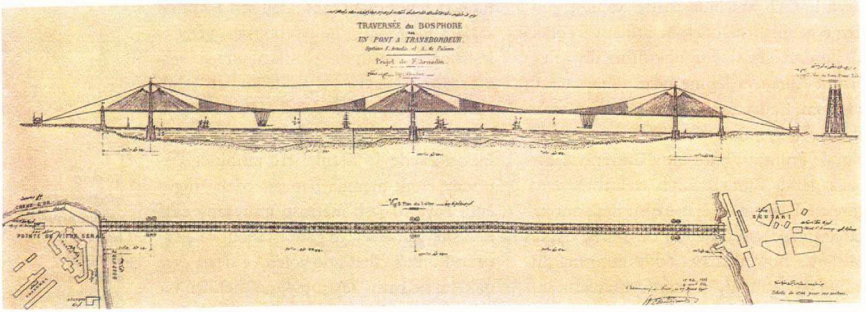
2 . 2 . 6 . ARNODİN PLANI - KENTSEL ÖLÇEKTE BİR ULAŞIM AĞI ÖNERİSİ

Osmanlı başkentinde Haydarpaşa - İzmit arasında yaklaşık 100 km'lik bir demiryolu sistemi 1873 yılında tamamlandı. 1875 yılında Avrupa yakasındaki İstanbul - Edirne demiryolu hattı tamamlanmıştır. 1880'lerden sonra yabancı imtiyaz sahiplerince devreye sokulmuş olan şirketler demiryolu inşaatında hızlı bir artış göstermişlerdir.

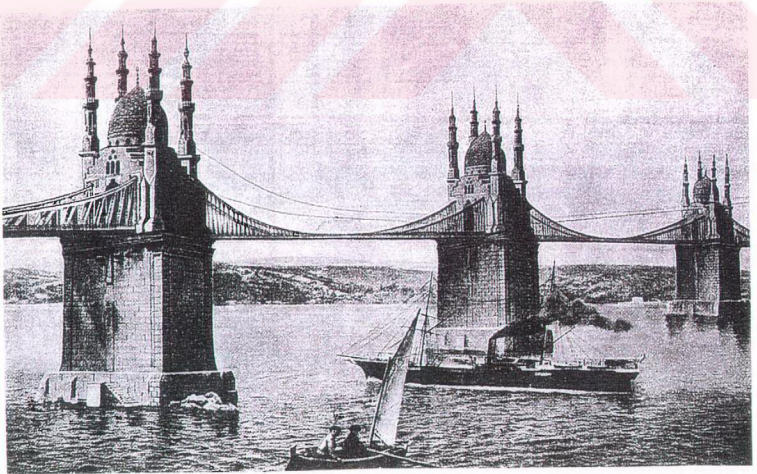
1900 yılında, Fransız mühendis Arnodin Asya ile Avrupa yakalarındaki demiryollarını köprüler ile birbirine bağlayarak bir proje geliştirdi. (Harita 2.11) Proje de sadece demiryolu bağlantısı değil, yaya ve araç trafiği de düşünülmekteydi. Bu ulaşım projesi bölgesel bir nitelik taşımaktadır.

Arnodin'in ilk köprüsü Aktarma Köprü olarak nitelenmekte (Şekil:2.3) ve Üsküdar ile Sarayburnu'nu birleştirmektedir. Haydarpaşa'da biten demiryolu Üsküdar'a uzatılacak, bu noktadan da köprünün üzerinden İstanbul - Edirne hattına bağlanacaktı. Arnodin'in çevre yolu planında önemli banliyöler haline gelmiş Haydarpaşa - İzmit hattındaki Bostancı, ve Edirne - İstanbul hattı üzerindeki Bakırköy semtleri de Kandilli ve Rumelihisarı arasında 'Hamidiye' adı verilen (Şekil:2.4) ikinci bir köprüyle birbirine bağlanmaktaydı. Bu şekilde İstanbul'u çepeçevre saran bir yol sistemi





ŞEKİL 2 . 3 : Sarayburnu Üsküdar Arasında Tasarlanan Aktarma Köprüsü
[15 . s : 32]



ŞEKİL 2 . 4 : Kandilli Rumelihisarı Arasındaki Hamidiye Köprüsü [11 . s : 87]

tamamlanmış olmaktaydı.

1900 yılındaki bu çevre yolu ile İstanbul yarımadası, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri haricinde daha henüz yoğunlaşmamış alanları da içine alarak bir metropol kent oluşturulduğu hissi verilmektedir. [11 . s : 84 – 88]

Arnodin'in projeleri yüklü bir maliyet getirdiğinden, büyük bir ihtimalle ekonomik sebeplerden dolayı o zaman önem verilememiştir. 20. yüzyılın başında tasarlanan bu projeler gerçekleştirilebilmiş olsalardı, ulaşım açısından değerlendirildiğinde bugün İstanbul'un şehresinin büyük ölçüde değişmiş olduğu görülebilirdi. Ancak bu projelere benzer bir çevre yolu projesi 20. yüzyılın ortalarında gerçekleşmiştir. (Bugün hala tartışılan İstanbul demiryolu tüp geçişi güzergahının, Arnodin'in birinci köprü bağlantısını kurduğu hat üzerinde olması önemlidir.)

2 . 3 . OSMANLI İMPARATORLUĞU ZAMANINDA KENT PLANLAMASI İLE İLGİLİ YASAL UYGULAMALAR

Osmanlı İmparatorluğu zamanında kent planlamasını düzenleyen ve imar faaliyetlerinde yaptırımlar getiren ilk tüzük 1848'de hazırlanan Ebniye Nizamnamesi'dir. Bu nizamname de genel iletişimi geliştirmek ve sokak şebekelerine kentsel çapta bir düzen getirmek üzere sokaklar genişliklerine göre sınıflandırılmıştır. Buna göre sokaklar üçe ayrılmaktaydılar:

- Genişlikleri 7.60 metreden az olmayan büyük caddeler,
- Genişlikleri 6 metreden az olmayan adi caddeler,
- Genişlikleri 4.50 metreyi geçmeyen sair sokaklar,

Daha sonra 1858 yılında " Sokaklara Dair Nizamname " arkasından 1863 yılında " Turuk ve Ebniye Nizamnamesi " çıkarılmıştır. 1863 nizamnamesinde, 1848 nizamnamesine ek iki kategori daha getirildi. Bu kez en geniş caddeler 11.50 metreye çıkarıldı ve beşinci sınıfı oluşturan "Sair Sokak"ların genişlikleri 4.50 metrede bırakıldı. [14 . s : 86 - 87]

Bundan sonra 1875 yılında İstanbul ve Belde-i Selasede Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine dair Nizamname ve 1877 yılında Dersaadet Belediye Kanunu çıkarılmıştır. 1882 yılında da Ebniye Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Bütün bu nizamname ve kanunlar ile sokakların sınıflandırılması çalışmasıyla birlikte tüm yeni yapılaşmaların önceden belirlenmiş planlara uygun olmasını

öngören yeni kurallar getirildi.

1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nde imar işlerine yasal bir çerçeve oluşturan 1841 Fransız İstimlak Kanunu'nun izleri görülmektedir. Buna göre sokak genişletilmesi için istimlak gerektiğinde sokağın iki yanından da eşit oranlarda ev yıkılması öngörülmekte ve arsa sahiplerine temyiz hakkı tanınmamaktadır. Ancak 1882 Kanunu istimlak edilecek alanın yangın öncesi arsanın en fazla dörtte biri olacak ve bunu aşmayacak şekilde bir kısıtlama getirmekteydi. Yine 1882 Ebniye Kanunu'na göre de binalardan en az onu yok olan herhangi bir alan, tarla olarak kabul edilip, yeniden planlanıp parselenecekti. Buna da "Usul-i Cedide" denildi. [11 . s : 43]

1875 yılı Nizamnamesine göre İstanbul ana ve tali bölgeler olarak ikiye ayrılmaktaydı. Ana bölgelerde ahşap inşaat tümüyle yasaklanırken, tali bölgelerde kargir yangın duvarı yapmak şartıyla bazen izin verilmekteydi. 1877 Kanunu ile de ana bölgeler; İstanbul Yarımadasının Unkapanı-Aksaray eksenine kadar doğu kısmı, Şişli, Pera'da Cadde-i Kebir bölgesi ve Azapkapı'dan Ortaköy'e kadar uzanan kıyı şeridi olarak belirlenmiştir. [11 . s : 44]

2 . 4 . OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN SON DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA ULAŞIM

İstanbul denizlerle çevrili bir kent olduğundan, karayolu ulaşımının yanı sıra denizyolu ulaşımı da önemli bir rol oynamaktadır. 19. yüzyılda kentin ulaşım ağı birbirine bağlı dört ana koldan oluşmaktaydı; Deniz taşımacılığı, atlı tramvay, kısa bir metro hattı ve banliyö trenleri.

2 . 4 . 1 . DENİZ ULAŞIMI

Osmanlı İmparatorluğu zamanında ilk düzenli kayak seferi 1565 yılında Eminönü Üsküdar arasında yapılmıştır. 17. yüzyılda deniz taşımacılığının İstanbul kent yaşamında önemi iyice artmaya başlamıştır. Bu dönemde Marmara, Haliç ve Boğaziçi'nde 17 kayak iskelesinin olduğu ve bu iskelelere bağlı toplam 1458 kayak bulunduğu bilinmektedir. [16 . s : 69] 18. yüzyılın sonunda limana kayıtlı kayak sayısı 4000 ulaşmıştır. İstanbul'da toplu yolcu taşıyan pazar kayıkları vakfedilerek kazanılmaktaydı ve 50 - 60 kişilik bu kayıklar isteyenlere birkaç seneliğine ihaleyle iş-

letmeye verilirlerdi. Yük ve yolcu taşıyan bu kayıklar bir esnaf derneğine kayıtlıydılar. Ayrıca yabancı ülkelerin Boğaz'da oturan elçileri ve Osmanlı'nın yüksek rütbeli devlet memurları da özel kayıklarını kullanmaktaydılar.

19. Yüzyılın sonlarına gelindiğinde İstanbul'un deniz trafiği hissedilir derecede artmış ve 1844 yılında iskelelere bağlı kayak sayısı 19 000'e yükselmiştir. Bu dönemde İstanbul'da deniz yolu ile yolculuk etmek kara yolu ulaşımına göre daha kısa zaman almaktaydı. Bunun sebebi 1825 yılına kadar faytona binmenin sadece padişaha tanınmış bir hak olmasıydı. Bu yüzden 19. yüzyıla gelindiğinde şehir Boğaz yönünde kuzeye doğru gelişmeye başlamıştır. [17 . s : 365]

Osmanlı İmparatorluğu zamanında ilk buharlı gemi 1829 yılında II. Mahmut için alınmıştır. 1837 yılından itibaren Rus ve İngilizlere ait birer gemi ile Boğaz'da toplu deniz taşımacılığına başlandığı görülmektedir. Hükümet yabancıların Boğaz'da çalışmalarını hoş karşılamadığı için 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi ile vapur işletmeciliğine başlamıştır.

Osmanlı içinde ilk kentiçi toplu taşıma işletmesi olan Şirket-i Hayriye 1851 yılında kurulmuş ve altı adet buharlı vapuru ile Boğaz'da Üsküdar ve Eminönü yakaları arasında seferler yapmaya başlamıştır. [12 . s : 3839] Bu dönemde Şirket-i Hayriye'nin çalıştığı güzergahtaki yabancı vapurların seferleri yasaklanmıştır. Şirket-i



ŞEKİL 2.5: Şirket-i Hayriye'nin Burgaz adlı gemisi Kadıköy Rıhtımı önünde (1925)

Hayriye'nin 25 yıllık işletme imtiyazının Boğaz'la sınırlı tutulmuş olması sonucunda Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi faaliyetini Sirkeci - Yeşilköy ile Adalar - Pendik arasında oluşturduğu hatlara kaydırmıştır. [17 . s : 365] Şirket-i Hayriye'nin 1895 yılında 46 vapuru bulunmaktaydı. Şirket 1897 yılında İstanbul'da 42 milyon yolcunun 9 milyonunu (% 21.4) 1912 yılında 61.7 milyon yolcunun 14.39 milyonunu (% 23.32) 1913 yılında toplam 78.25 milyon yolcunun 18.61 milyonunu (% 23.7) ve 1914 yılında toplam 86.03 milyon yolcunun 15.89 milyonunu (% 18.4) kendi vapurlarıyla taşıyarak İstanbul kentiçi toplu taşıma sisteminde çok önemli bir rol üstlenmiştir. (Şekil: 2.5)

Fevaid-i Osmaniye'ye dönüşmüş olan Hazine-i Hassa İdaresi 18 gemi ile Üsküdar Kadıköy ve Adalar hatlarıyla beraber Marmara köyleri arasında deniz ulaşımını sağlamaktaydı. 1870 yılında bu kuruluş da İdare-i Aziziye olmuş ve 1878 yılında şirket kapatılmış ve İdare-i Mahsusa kurulmuştur. Bu kuruluş Daha sonra 1910 yılında Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresine dönüştürülmüş, Cumhuriyet döneminde ise Türkiye Seyr-ü Sefain İdaresi adını almıştır.

İstanbul'da gemi ile kentiçi yolcu taşımacılığı yapan diğer bir kuruluş ise Eyüp - Hasköy hattında çalışan Haliç Dersaadet Vapur Şirketi'dir. [12 . s : 3839] 1913 yılında İtalyanlara imtiyazlarını devreden şirket bu yıldan sonra Haliç'te vapurlarla düzenli yolcu taşımacılığı başlatmıştır. Yolcu sayısındaki düşme nedeniyle hatlarda faaliyetini durduran şirket 1935 yılında tüm mal varlığıyla beraber belediye eline geçmiştir. [17 . s : 365] Bu arada Haliç'teki ve Boğaz'daki iskelelerde bağlı kayıkçıların sayısı da bu dönemde kayda değercek bir sayı olmasına rağmen daha sonraki yıllarda kayıkçılık oldukça düşmüştür.

2.4.2. ATLI TRAMVAYLAR

Şirket-i Hayriye vapurları şehiriçi ulaşımı büyük ölçüde rahatlatmıştır. Ancak şehir içinde yarımadanın ve Galata'nın iç taraflarında gelişen mahallelerde karayoluna büyük bir ihtiyaç duyulmaktadır. 1863'te Mr. Huchiadson adlı bir şahıs için İstanbul banliyö ve ana arterlerinde işletme imtiyazı verecek bir taslak hazırlandı, ama kabul edilmedi. 1864'te Avrupa başkentlerinde atlı tramvayların olduğuna dikkat

çeken rapor, İstanbul'da da benzeri bir ulaşım ağı kurulması gerektiğini bildirmekteydi. 1864'te taslak bir nizamname çıkartıldı. İstanbul Yarımadası'nda ve Galata'da bazı güzergahlar belirlendi. 1868'de tek raylı bir sistem önerisiyle gelen Rüstem Bey'e de bu hak verilmedi. Tüm bu girişimlerden sonra 1869'da Konstantin Krepano Efendi'ye kırk yıllık bir imtiyaz hakkı verilerek Dersaadet Tramvay Şirketi kurulmuş ve



HARİTA 2.12 : 1869-1881-1907 Nizamnameleri Tramvay Hatları ve Tünel Güzergahı [11 . s : 78]

daha sonra 1869, 1881 ve 1907 yıllarında çıkartılan nizamnamelerle bu sistemin geliştirilmesine çalışılmıştır. (Harita : 2.12)

Yangınlar sonrası genişletilen yollar, tramvay hattının yapımını büyük ölçüde etkilemiştir. Yürürlükteki yasalar gereğince tramvay şirketleri yolları en az 11.50 metreye kadar genişletmekle yükümlüydüler. Yeni ulaşım sisteminin İstanbul'un şehir imajı üzerinde çağdaşlaştırıcı bir etkisi olmuştur. Atlı tramvaylar sokaklara Avrupa'da görülen canlılığı getirmişlerdir. [11 . s : 76-78] Daha sonra atlı tramvayların yerini elektrikli tramvaylar almıştır. (Şekil 2.6)



ŞEKİL 2.6: 1925 yılında Harbiye'deki Elektrikli Tramvaylardan bir görünüş

2.4.3. TÜNEL

Tramvay hattı, ticari faaliyetlerin giderek arttığı Galata bölgesinden Caddesi Kebir'e çok uzun, dik ve dar bir yoldan varmakta ve günde 40 000 kişi bu yolu kullandığı için çok büyük bir karmaşa yaşanmaktaydı. [12 . s : 3839]

Mühendis Gavand'a 1869 yılında İrade-i Seniyye ile Karaköy-Pera arasında bir tünel yapma ve işletme hakkı tanınmıştır. [14 . s : 246] 1872'de kurulan "The Metropolitan Railway of Constantinople, from Galata to Pera" şirketi aynı yıl kazı çalışmalarına başladı. İnşaat bazı nedenlerden dolayı yavaş ilerledi ve 1875 yılında buharla çalışan İstanbul Tüneli sonunda hizmete girdi. Bu tünelin açılışı İstanbul'da büyük bir olay olmuştur.

Bu tünelin başarısı birkaç başka tünel projesinin ortaya atılmasına yol açmıştır. 1923'te Cumhuriyet'in ilanından tüm kamu taşımacılığı sistemlerinin millileştirilmesine kadar, bu tünel Galata ile Pera arası ulaşımı özel bir işletici ile sağlamıştır. Daha sonra tünel işletmeciliğini İETT yapmaya başlamıştır.

İstanbul Tüneli, yeraltı ulaşımının ilk örneklerinden biridir. İlk yeraltı taşıtı 1862 yılında kurulan Londra metrosudur. Tümüyle yeraltında olan İstanbul Tüneli'nin, Londra'dan sonra dünyanın ikinci metrosu olduğu söylenebilir.

2.4.4. DEMİRYOLU ULAŞIMI

19. yüzyıl sonlarında İstanbul'da iki demiryolu hattında ulaşım yapılmaktadır. Rumeli tarafındaki demiryolu, Sirkeci'den kalkıp Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy'den geçerek Sofya'ya gitmektedir. Anadolu tarafında ise Haydarpaşa-Kızıltoprak-Erenköy'den sonra, İzmit üzerinden diğer illere ulaşmaktadır. [12 . s : 3840] Böylece bu hatlar üzerindeki Rumeli ve Anadolu banliyö merkezleri üzerindeki yerleşimler, vapur hatları yanısıra tren yoluyla da İstanbul'un merkezine ulaşma şansına kavuşmuşlardır.

Avrupa'da Sirkeci Garı, Anadolu'da Haydarpaşa Garı olmak üzere iki tren istasyonu inşa edilmiştir.

2.4.5. ULAŞIM HATLARININ BİRLEŞTİĞİ NOKTALAR

1800'lü yılların sonlarında yukarıda sözü geçen kamu araçlarının kolayca ulaşılabilen yerlerde kesiştiği ve rahatlıkla aktarmalar yapılabilirdiği görülebilmektedir. Buna göre;

- Vapurlar Galata köprüsünün İstanbul tarafından sefer yapmakta olduğundan Eminönü tren, vapur ve tramvayın birleştiği bir nokta olmuştur.

- Karaköy ise, Tramvayın ana istasyonunun bulunduğu, Tünel'in alt istasyonunun olduğu ve vapurların kesiştiği bir nokta olmuştur.

Bugün bu iki merkez de ulaşım sistemlerindeki birleşme noktası olma özelliğini hala devam ettirmektedirler.

19. yüzyılın orta ve sonlarında oluşturulan ulaşım ağı, 20. yüzyıl sistemlerinin çerçevesini belirlemiştir. İstanbul'un başlıca ulaşım aracı olan vapur, tren ve tünel yüzyıl öncesinde olduğu gibi bugün hizmet vermeye devam etmekte olup, atlı tramvayın yerini zaman içinde çeşitli evrelerden geçerek otobüs almıştır. 20. yüzyılın en büyük değişimi olan otomobil diğer Avrupa ve Amerika şehirlerinde olduğu gibi İstanbul'da da giderek gelişen bir şehir aracı olmuştur.

2.5. CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE BÜYÜKŞEHİR BELEDİYELERİNİN KURULMASINA KADAR YAPILAN İSTANBUL ŞEHİRİÇİ ULAŞIM PLANLAMA ÇALIŞMALARI

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden kalan yapı 1930'lara kadar devam etmiştir. 1930'lardan sonra ülke genelinde karayolu ulaşım sistemi'ne demir-yolundan daha fazla önem verilmesi, kent belediyelerini bir önceki dönemin dar yollarını genişletmek ve yeni trafik düzenleri oluşturmak gibi sorunlarla yüzyüze bırakmıştır. İstanbul böylelikle kent planlama dönemine girmiştir. Ancak bu dönemlerde İstanbul'un bütününe ele alacak ulaşım planları düzenlenmemiş, kent planları içerisinde ulaşım konusuna yer verilmiştir.

Cumhuriyet dönemi'nin ilk plan çalışmaları olarak, Almanya ve Fransa'dan davet edilen uzmanlardan İstanbul için şehir planı yapılması istenmiştir. Alfred Agache, Hans Lambert'in önerilerinin yanısıra özellikle Herman Elgözt'ün plan önerisi benimsenmiş ve belediye jürisi üçünden de yararlanarak bir rapor ortaya çıkarılmıştır. Elgözt'ün planında ulaşım ile ilgili şu öneriler sıralanmıştır;

- İstanbul'un liman gelişimi Haliç dışına, Yenikapı ve Haydarpaşa'ya kaydırılmalı, buradan Sirkeci'ye feribot servisi kurulmalı,
- Eski yolların genişletilmesinin yanısıra Marmara kıyı yolu, Haliç kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılmalı,

- Taksim-Şişhane arasında iki ayrı yol yapılmalı,
- Havalimanı Yeşilköy'de kurulmalı. [13 . s : 4031]

1935 - 1938 yılları arasında Alman şehirci Prof. Martin Wagner İstanbul için bir plan ve rapor hazırlamış ve ilk kez şehir geniş bir ilişki içinde ele alınmıştır. Wagner raporunda , nüfus, tarım ve ulaşım ile ilgili ekonomik ilişkileri analiz etmiştir.

Henry Prost'un 1939 yılında yürürlüğe giren planlarında ulaşım ile ilgili olarak , varolan mevcut sistemin ıslahı ve daha geniş caddeler açılmasından başka daha geniş kapsamlı bir öneri getirilmemiştir. Bu plan 1950 sonlarında kurulan Revizyon Komitesi'nin raporunda şiddetle eleştirilmiştir.

1956-1960 yılları arasında Prof. Hans Hogg nazım planında İstanbul için, Galata ve Boğaz Köprüsü'nün düzenlenmesi gibi dar bir alanda güçlü ulaşım arterleri önermiş ve bu öneriler hızla uygulamaya konulmuştur. [18 . s : 70-75]

Bu arada Hogg'un planlarında da görülen Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı ilk kez 1950'lerde gündeme gelmiştir.

1958 yılında kurulan İstanbul İmar Planlama Müdürlüğü danışmanlığına İtalyan Prof. Luigi Piccinato getirilmiştir. 1960 yılları sonunda ilk defa belediye sınırları dışındaki mücavir alanlarda kapsayan bir nazım plan geliştirilmiştir. Aynı dönemde Bayındırlık Bakanlığı'nca bir Amerikan firmasına hazırlatılan İstanbul Çevre yolu ve Boğaz Köprüsü projeleri onaylanmıştır.

1960'dan sonra ülkesel boyutta planlı döneme girilmiş bu dönemde fiziksel planlar , ulusal, bölgesel, metropoliten ve kentsel plan kademelenmesinde, ulusal hedeflere dayalı sosyo-ekonomik planlar hiyerarşisinde mekansal belgeler olarak ele alınmıştır. 1965 yılında kurulan Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu çalışmaları neticesinde 1980 yılında 1/50 000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı onaylanmıştır.

Plan çalışmaları devam ederken, 1958 yılında planı onaylanan Boğaz Köprüsü'nün 1970 yılında yapımı başlamış ve 1973 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir. Boğaz Köprüsü kısa sürede etkisini göstermiş ve ulaşım kolaylığı getirdiği bölgelerden Mecidiyeköy, Levent, Etiler, Çamlıca, Üsküdar, Beylerbeyi gibi yerler çok kısa sürede yoğunlaşmıştır. Bugün ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı Mecidiyeköy, Gayrettepe, Zincirlikuyu güzergahı ve Levent-Etiler gibi bölgeler özellikle işe geliş gidiş saatlerinde trafiğin en yoğun olduğu alanlar haline gelmiştir.

İstanbul Belediye Başkanlığı Toplu Taşıım Danışmanlığı'nca 1976'da hazırlanan bir raporda şehirdeki trafik sıkışıklığının özellikle toplutaşıım olanaklarından yararlanan insanları dört beş kat daha fazla etkilediği belirtilmiş ve buna çare olarak üç öneri getirilmiştir.

- Tercihli Yol; aynı saat içinde taşınan yolcu sayısı artarak, bir yerden bir yere ulaşma zamanının kısılacağı belirtilmiştir.

- Metro; burada metronun gerçekleştirilme süresinin uzun olduğu belirtilmiş ve tek başına bir çözüm olmadığı, diğer ulaşım sistemleriyle bütünleştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

- Hafif Metro; bu sistem kent içinde yüzeyde giden raylı demiryolu şeklindeki bir ulaşım ağı olarak ifade edilmiş ve maliyetinin metrodan çok daha ucuz olduğu belirtilmiştir.

Bu raporda en pratik olan tercihli yol uygulaması İstanbul'da 1978 yılında önce Taksim - Mecidiyeköy arasında yapılan özel otobüs yoluyla başlamıştır. Daha

sonra bu hat Zincirlikuyu'ya kadar uzatılmıştır. 1982'de Kadıköy'de vapur iskelesi ile Altıyol arasında bir tercihlî yol daha kullanıma açılmıştır. [13 . s : 3985]

2 . 6 . BÜYÜKŞEHİR BELEDİYELERİNİN KURULUŞUNDAN BUGÜNE KADAR YAPILAN ULAŞIM PLANLAMASI VE UYGULAMALARI

1980 yılında onaylanan Nazım İmar Planı Raporu doğrultusunda İstanbul'da bazı uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Bu planın stratejileri içerisinde yer almayan ikinci boğaz köprüsü çalışmaları, Başbakanlığın direktifiyle, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından başlatılmıştır.

1980 planı stratejisi gereği ulaşım konusunda uygulamaya konan projeler şunlardır:

- Tepebaşı yolunun açılması,
- Sarıyer-Büyükdere kıyı yolu, (kazıklı geçiş)
- Üsküdar sahil yolu,
- Fenerbahçe-Bostancı sahil yolu,
- Piyalepaşa Bulvarı, vb. gibi ulaşım arterlerinin yapılması,
- Kentsel hizmetlerde, ulaşımında helikopterden yararlanılmaya başlanması,
- Trafikte sinyalizasyona geçiş,
- Metro; Aksaray-Esenler-Yenikapı, Aksaray-Atışalanı, Aksaray-Sirkeci,

Taksim-Levent hattının yapım çalışmaları,

- Nostaljik Tramvay; Tünel-Taksim Hattı,
- Deniz Otobüsü işletmesi,
- Doğu yakası havaalanı,

Bu projelerin uygulamalarında çok hızlı bir süreç yaşanmıştır. Bu yüzden kamu yatırımları ve özel yatırımlar arasında zamanlama ve finans hususunda yeterli bir koordinasyon sağlanamamıştır.

1980 yılı sonrasında İstanbul'un ulaşım sorunlarına geniş kapsamlı yaklaşan ve çeşitli alternatifler koyan çalışma 1988 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yaptırdığı "İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı"dır. Bu planda ilk aşamada master plana esas ve modele veri olmak üzere 2005 yılı için karayolu ulaşım şebekesini, ikinci aşamada ise karayolu toplu taşıma sistemine deniz ve demiryolu sistemleri-

nin eklenmesi ile bir toplu taşıma şebekesinin geliştirilmesi gerekliliği önerilmektedir. Bu temel önerilere ek olarak kentin büyümesiyle ileride ihtiyaç olacak üç proje daha eklenmektedir. Birincisi BE-SA ve Üçüncü Boğaz Köprüsü, ikincisi Boğaziçi Otoyol Tüneli, üçüncüsü BE-SA Üçüncü Boğaz Köprüsü ve Otoyol Tüneli'dir. Ulaşım Nazım Planı tamamen karayoluna önem vermekte bu doğrultuda otoyol projelerine dayanmaktadır. [19 . s : 5 - 8]

Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün yaptırmış olduğu 'Boğaz Demiryolu Tüneli Geçişi ve İstanbul Metro FİZİBİLİTE Etüdü ve Avan Projeleri' adlı çalışmada İstanbul'un ulaşım sisteminde alternatifler üretilmektedir. Bu projede mevcut ulaşım sistemi ve yapımı kesinleşmiş olan projeler üzerine bazı öneriler getirilmiştir. Genelde bu önerilerin çıkış noktası toplu taşıma olmakta ve çoğu alternatifler hafif raylı toplu taşıma sistemi, metro ve boğaz demiryolu geçişi gibi toplu taşıma araçlarına yönelik bir değerlendirmeyi içermektedir. Ulaşım Nazım Planı'ndan farklı olarak bu çalışmada önerilen her alternatif için çevresel etki değerlendirilmesi yapılmış, her güzergah üzerindeki korunması ve saklanması gerekli yapılar tespit edilmiş ve öneriler bu doğrultuda geliştirilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı'nın bu çalışması doğrultusunda, İstanbul Demiryolu Boğaz Tüp Geçişinin avan projelerine bağlı olarak geliştirilen Gebze-Halkalı Demiryolu Banliyö Hatlarının metroya dönüştürülmesi ile ilgili projeler (Şekil 2.7) (Şekil 2.8) topyekün olarak, ihale işlemlerinin düzenlenmesi için, Temmuz 1997'de tamamlanmak üzere, 11 Aralık 1995 tarihinde bir konsorsiyuma ihale edilmiştir. [20 . s : 5 - 7]

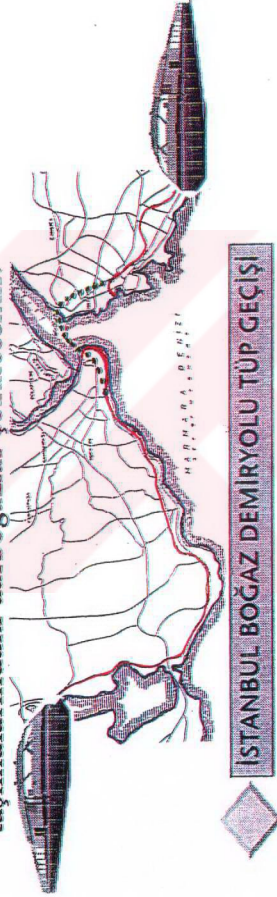
Ulaşım Nazım İmar Planı ile Ulaştırma Bakanlığı'nın çalışmaları karşılaştırıldığında, Bakanlık çalışmalarında önerilen alternatiflerin sayıları ve bunların çözümlenmeleri bakımından İstanbul'un ulaşım sorununa daha akılcı bir yaklaşımla bakıldığı gözlenmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin onaylamış olduğu 1994 İstanbul Metropolitan Nazım Plan raporunda, bir önceki Ulaşım Nazım Planı raporuna göre geliştirilmek istenen alternatifte değişiklik olduğu, Bakanlığın yaptığı çalışmaların da esas alındığı gözlenmektedir. Doğu-batı ekseninde gelişen İstanbul kenti için en iyi çözümün raylı ulaşım sistemi olduğunu vurgulayan rapor, sistemin iki yaka arasında kesintisiz olması için, tüp geçiti öneri olarak getirmektedir. [21 . s : 38-40]

Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi:

Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi projesi ile ayrıca Gebze-Söğütlü-Çeşme ve Yenikapı-Halkalı arasındaki mevcut hatta 3. hat eklenerek,

- hem kentiçi banliyö taşımaları yüzeyel metroya dönüştürülecek (10 bin > 75 bin kişi/saat kapasite),
- hem de şehirlerarası ve uluslararası yük ve yolcu tren taşımalarındaki darboğazlar çözülecektir.



ŞEKİL 2.7: Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi [20 . s : 6]

İstanbul Metro ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Projesi:

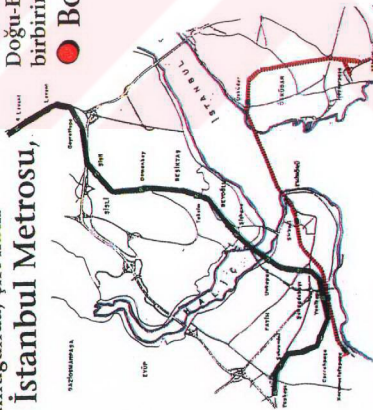
Çalışmalar sonucunda;

Kuzey-Güney doğrultusunda, 16km uzunluğunda, çift hatlı

İstanbul Metro,

Doğu-Batı yönünde, mevcut demiryolu hatlarını birbirine bağlayan, 12,5 km. uzunluğunda

● Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi önerilmiştir.



İSTANBUL BOĞAZ DEMİRYOLU TÜP GEÇİŞİ

ŞEKİL 2.8: İstanbul Metro ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçiş Projesi [20 . s : 7]

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1994 Metropoliten Nazım Planı'nı yeni baştan etüd etme gereği duymuş ve bazı revizyonlar yapıldıktan sonra plan ve rapor olarak yürürlüğe girmiştir.

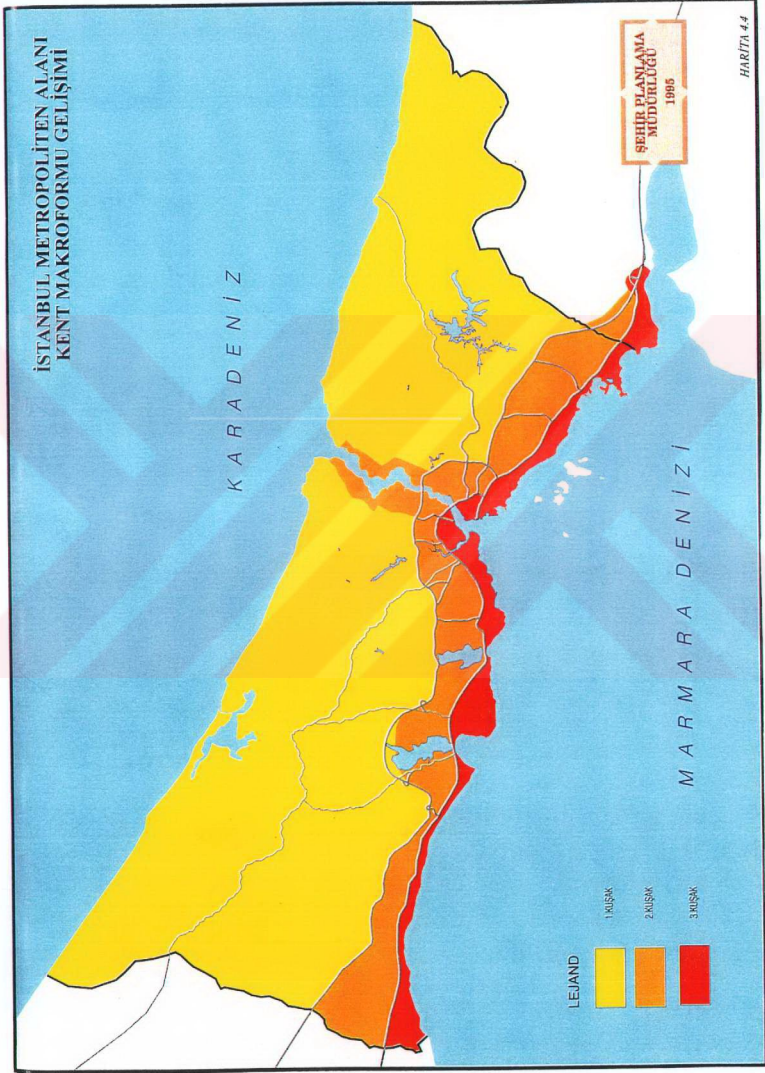
2.6.1. 1995 İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN ALT BÖLGE NAZIM İMAR PLANI

2010 yılına kadar İstanbul'un gelişimini gözönüne alan ve arazi kullanım kararları ile buna bağlı olarak alt fonksiyon olan ulaşım taleplerini değerlendiren çeşitli politikalar üreten makro ölçekte bir plan olan Metropoliten Nazım İmar Planı 15 . 11 . 1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu planın çalışma alanı batıda İstanbul il sınırı, doğuda ise il sınırına Gebze ilçesi sınırı da ilave olarak alınmıştır. Ancak planın onandığı sınırlar 3030 sayılı yasayla belirlenmiş olan sınırlardır. [22 . s : 4]

Plan raporunda merkezlerin kademelenmesi kuralı belirlenmiştir. Bölge bütününde nüfusun desantralize edilebilmesi için kanat çekim merkezleri önerilerek, bunların birinci derecede merkezler olarak gelişiminin sağlanması ve kent makroformunun lineer ve belli bir kademelenmede ve çok merkezli bir gelişiminin oluşturulması amaçlanmıştır. [22 . s : 13]

Bu yaklaşımla bakılarak metropoliten alanın tümünde, doğal ve sosyo-ekonomik verilerin belirlediği alanlarda, yönetsel ve mekansal yerleşmelerin bütünlüklerinin sağlanması, olabildiğince kendine yeter büyüklükte ve kompakt yerleşmelerin aralarında yeşil kuşaklar bırakılarak, kentsel ve sosyal donatıların yer alacağı bir yerleşme biçimi oluşturularak, İstanbul'un doğrusal ve çok merkezli bir yapıda gelişimi hedeflenmiştir. Metropoliten alanın genel coğrafi yapısına bakıldığında; doğu ve batı yakalarının her ikisinde de devlet orman alanlarının Karadeniz sahilinden başlayıp, güneyde Marmara'ya dönük yamaçlara kadar sarktığı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra kuzey bölgelerin arazi yapısının çok engebeli olması ve Marmara sahilleri arasında ısı ve iklim farklılıklarının bulunması ve güneydeki yerleşik alanların arasında denizyolunun ve arazinin de karayolu ulaşımına imkanlar vermesi gibi nedenler, İstanbul şehrinin doğu ve batı yakalarında güney kıyılarına yerleşmesi için yeterli görülmüştür. Bunun sonucunda da İstanbul'da lineer bir form da TEM'i sınır (Harita 2.13 : 2. ve 3. kuşaklar) kabul eden bir makroform gelişim planlanmıştır.



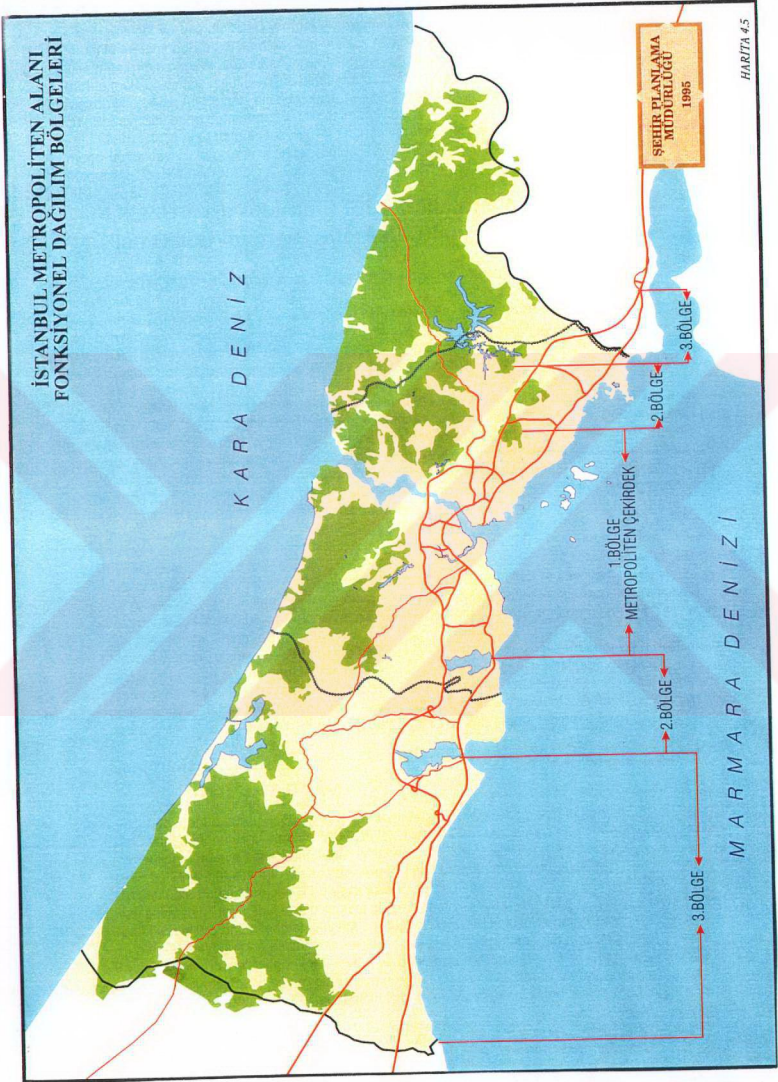
HARİTA 2.13: İstanbul Metropolitan Alanı Kent Makroformu Gelişimi [22 . s : 296]

Böyle bir makroform gelişimde en önemli bölge Metropoliten Merkez Alanı'dır. Bugünkü merkez sur içinde bulunduğundan bu bölgenin olumsuz olarak etkilendiği raporda belirtilerek, bu alanın tarihi ticaret ve turizm alanı olarak geliştirilmesi hedeflenmiş ve batı yakasında tüm metropoliten alana hitap edecek bir Merkezi İş Alanı planlanması öngörülmüştür. İhtisaslaşmış hizmet alanları, karar, yönetim, denetim ve koordinasyon bakımından özelleşmiş alanlardan oluşacak bu alana "Metropoliten Merkez" tanımı getirilmiştir. [22 . s : 292]

Metropoliten alan bütününde merkezden dışa doğru bir nüfus kaydırılması öngörüldüğünden, kentin doğrusal ve çok merkezli gelişimini sağlayacak hizmet ve ticaretler de özelleşmiş ve ihtisas sahibi olmuş Kanat Çekim Merkezi denilen (Harita 2.14: 3.Bölge) birinci derece de çekim merkezlerinin kurulması öngörülmektedir. Bu merkezler doğuda Gebze, batıda ise Ortaköy-Kavaklı olarak planlanmıştır.

Raporda, planda yer alan ulaşım hatlarının güzergahlarının kesinleştirilmesi, aktarma merkezlerinin belirlenmesi, kurulacak toplu taşıma sistemlerinin kapasite ve türlerinin belirlenmesinin 1/5000 ölçekli Ulaşım Nazım İmar Planı'nda ele alınacağı ifade edilmektedir. TCDD'nin sorumluluğunda bulunan banliyö tren hatları yeni tren güzergahının Boğaz Tüp Geçiti ile entegrasyonu ve sistemin geliştirilmesi ile ilgili olarak Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce sürdürülmekte olan planlama çalışmalarının koordinasyonunun alt ölçekli ulaşım planlama çalışmalarında sağlanacağı ifadesinden , Ulaştırma Bakanlığı'nın çalışmalarının prensipte Nazım Planda kabul edildiği anlaşılmaktadır. Metropoliten merkez ve yakın çevresi içinde kalan alanda özel oto kullanımının sınırlandırılması, toplu taşımacılığa öncelik verilmesi, merkez alanı sınırları dışında çok katlı yeraltı ve yerüstü otoparkların yapılması ve merkezi alan içinde toplu taşıma kullanımının yaygınlaştırılmasının sağlanması gerektiği belirtilmektedir. [22 . s : 384]

Planın öngördüğü nüfus düzenlenmesinin yapılabilmesi için planın bütününe ele alınarak uygulamaya sokulması gerekmektedir. Ancak planın onanan bölümü tüm alanın % 40'ı civarındadır. Geri kalan kısmın uygulanabilmesi ise Valilik ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın yetkileri dahilinde kalmaktadır. Bu durumda gerekli koordinasyonun sağlanması ve planın tüm alanda uygulanması için bazı düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.



HARİTA 2.14 : İstanbul Metropolitlen Alanı Fonksiyonel Dağılım Bölgeleri [22 . s : 297]

2.6.2. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR ULAŞIM NAZIM PLANININ GÜNCELLEŞTİRİLMESİ (1995)

Yukarıda bahsedilen Nazım Plan kararları ile uygulanacak olan arazi kullanım yapısına entegre edilecek yeni bir ulaşım nazım planına gereksinim duyulmuş ve bu anlamda 1988 yılında hazırlanmış olan Ulaşım Nazım İmar Planının güncelleştirilmesi söz konusu olmuştur. Bu çalışma İTÜ'ye verilmiş ve çalışma henüz tam sonuçlanmamıştır. Yapılan çalışmanın 1. Aşama Raporuna bakıldığında 1988 yılı planının çalışma prensipleri ve metodlarının kullanıldığı görülmektedir. Ancak çalışma alanı 87 000 ha'dan, 154 733 ha çıkartılmıştır. İstanbul'un 33 ilçesinden 27'si bu etüd alanı içine girmektedir. 1988 planında 108 bölge ele alınmış, bu çalışmada bölgeleme 211 olarak yapılmıştır. Mevcut durumun belirlenmesi için toplanan veriler sosyo-ekonomik veriler, ulaşım ağı verileri ve yolculuk verileridir. [23 . s : 14 - 15]

1995 metropoliten Nazım Planın arazi kullanım kararları doğrultusunda hazırlanan bu çalışmada, 2010 yılında her ne kadar İstanbul nüfusu artmış olsada (Nazım Plana göre nüfus % 35 artarak 14 - 15 milyon civarında olacaktır.) kentin doğusunda ve batısında her iki yakada da nüfus ve istihdam kendi içinde dengeli bir biçimde dağılacığından boğaz geçişlerinin dengeli bir hale geleceği öngörülmektedir. Sabah ve akşam doruk saatlerdeki geçişlerde (özellikle sabah doğu yakasından batıya geçişlerde) 1995 yılına göre kısmen azalma olacağı sanılmaktadır.

Metronun 2010 yılında günde yaklaşık 450 000 dolayında yolcu taşımaya beklenmektedir. Sirkeci - Halkalı ve Haydarpaşa - Gebze banliyö hatlarındaki yolculuklarda da önemli ölçüde artış beklenmekte, ancak Harem - Gebze hafif raylı sisteminin yapılması bir ölçüde doğu banliyö hattını rahatlatırsa da her iki yakadaki banliyölerin kapasitelerinin artırılması (en azından hatlarının ikiden üçe çıkartılması) gerekmektedir.

2010 yılında boğaz geçişlerinin azalması, deniz hatlarındaki ulaşımının da azalması sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca, Boğaz Tüp Geçişi'nin yapılması da bu sonucu önemli ölçüde etkileyecektir. [23 . s : 73 - 74]

Ulaşım planlama çalışması henüz bitmemiş olmasına rağmen, 2010 yılı için hazırlanan 1/ 50 000 ölçekli Nazım planda öngörülen İstanbul Metropoliten makro-formunun stratejik düzeydeki bazı ulaşım sistemi alternatifleri üzerindeki etkilerini

genel çizgileriyle ortaya koymaktadır. Model çalışmasında sunulan alternatifler, kentin arazi kullanım yapısı ile ulaşım talepleri arasındaki sıkı ilişkiyi göstermekte ve arazi kullanım yapısının uygun ve dengeli planlanması ile ulaşım taleplerinin yönlendirilebileceği belirtilmektedir. Çalışmanın, İstanbul Metropolitan Alanı'nda kendi içinde dengeli bölgeler yaratabilen bir planlama yaklaşımının uygulanabilmesi halinde ulaşım sorunlarına akılcı çözümler getirebileceği özellikle ifade edilmektedir.

1 / 50 000 ölçekli Metropolitan Nazım İmar Planı'nda ve Ulaşım Nazım Plan raporunda ulaşım sistemi ile ilgili bazı öngörüler yer almasına ve toplu taşımacılığın artırılması gerektiği belirtilmesine rağmen yönetim yapısının düzenlenmesine dair herhangi bir ibareye rastlanmamıştır. Sadece Metropolitan Nazım İmar Planı'nın sonuç bölümünde çok kısa bir şekilde İstanbul için yapılan bir planın sadece Büyükşehir Belediye sınırları ile kısıtlanamayacağı ve bu sınırların en azından il sınırlarına getirilmesi gerektiği belirtilmekte ve böylece uygulamada gerekli alt fonksiyonlarla ilgili idareci ve işletmeci durumunda yetkililerin eşgüdümünün daha rahat organize edilebileceği ifade edilmektedir.

BÖLÜM 3

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA KENTİÇİ TOPLU TAŞIM SİSTEMİNİN YÖNETİM YAPISI

İstanbul, toplam nüfusun % 12'sini ve kentsel nüfusunda yaklaşık üçte birini barındıran ülkenin en büyük şehridir. Dünyanın en büyük metropollerinde ilkinde yer alan İstanbul'da nüfus ve buna bağılı olarak taşıt sayısı da hızla artmaktadır. Buna rağmen kentte ne merkezi yönetim ne de yerel yönetim ulaşım konusunda, planlama, idare ve işletme ile ilgili genel bir strateji sağlayamamakta ve koordinasyonu sağlayacak bir kurumsallaşma ortaya koyamamaktadır. Kent, çok uzun yıllar kapsamlı ve uzun vadeli bir arazi kullanım ve ulaşım stratejisi olmaksızın büyümüş, gerek nüfus gerekse trafikteki araç sayısı yönünden yoğunlaşmasına devam etmiş ve halen devam etmektedir. Özellikle de ulaşım konusunda bugün çok büyük bir karmaşıklık ve trafikte düzensizlik yaşanmaktadır.

3.1. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANININ TANIMLANMASI

Tüm dünya literatüründe metropoliten alan tanımı ile ilgili kabul edilmiş kesin bir ifade bulunmamakla birlikte "şehirsel yoğunluğa sahip, günlük yaşamda birbirleriyle kesintisiz ilişkiler içerisinde olan yerleşmelerin yayıldığı alan" şeklinde bir genel tanımlama oluşturulabilir.

Çoğu araştırmacılar metropoliten alan sınırı için sadece idari sınırlar açısından, fiziki coğrafya açısından veya alan büyüklüğü ve nüfus açısından bakılarak ya da bu üç kriterden oluşturulan bir tanımın yeterli olmadığı görüşünde birleşmektedirler.

Bollens ve Schmandt, metropoliten alanın çok büyük nüfuslu bir yerleşme olduğunu ve merkezi ile diğer kesimlerin yüksek düzeyde sosyal ve ekonomik ilişkilerinin bulunduğunu söylemektedirler. [24 . s : 2]

Diğer bir görüşe göre ise, Blumenfeld metropoliten alanın en az 500 bin nüfuslu bir yerleşim alanı olduğunu ve toplu taşıma araçları ile merkezden en fazla 45 dakika kadar bir uzaklığa erişilebilen bir alanı kapsadığını ifade etmektedir. [25 . s : 61-62]

Türkiye'de metropoliten ölçekte ilk planlama çalışmaları İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan Marmara Bölge Planlama Örgütü'nün sürdürdüğü Doğu Marmara Bölgesi Ön Planı olarak ele alınmış ve ilk kez bu çalışma kapsamında İstanbul ve çevresi büyük bir metropol kent olarak düşünülmüştür.

İstanbul kentinin geleneksel şehir yapısından metropoliten bir gelişmeye geçmesi 1950 yıllarından sonra hızlanmıştır. (Tablo 3.1) Bu dönem de kent idari olarak 37 köy ve bucaktan oluşurken, 1960 yılında 49 yerleşmeye yükselmiştir. Bu dönemlerde İstanbul hızlı bir göç alma trendine girmiş ve Türkiye nüfusu içindeki payı da yükselmeye başlamıştır. Bu metropoliten gelişme, Küçükçekmece ve Tuzla ara-

TABLO 3.1: Yıllara Göre Türkiye ve İstanbul Nüfus Değerleri [22 . s : 65]

YILLAR	TÜRKİYE NÜFUSU	İSTANBUL NÜFUSU	İST/TÜR ORANI
1950	20 947 188	1 166 477	5.57
1955	24 064 763	1 533 822	6.37
1960	27 754 820	1 882 092	6.78
1965	31 391 421	2 293 823	7.31
1970	35 605 176	3 019 032	8.48
1975	40 347 279	3 904 588	9.68
1980	44 736 957	4 741 890	10.6
1985	50 664 458	5 842 985	11.53
1990	56 473 035	7 309 190	12.94

sında olmuştur. 1960 yılında Piccinato'nun çalışmaları esnasında etüd alanı olarak ele alınan sınır şehrin idari sınırları olmayıp, batıda Büyükçekmece ve doğuda İzmit-Sapanca'ya kadar bütün bölge taranmıştır. 1970 yıllarında metropoliten bölge içine giren yerleşmeler 61'e yükselmiş ve İstanbul kentinin bugünkü idari sınırları ile doğuda Gebze ilçesi toplamı İstanbul Metropoliten Alanı olarak kabul edilmiş ve bundan sonraki metropoliten alan plan çalışmaları bu sınırlar esas alınarak yapılmıştır.

Günümüzde İstanbul kentsel alanı plan çalışmasının yapılma yetkisi 3030 sayılı yasa ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne verilmiştir. Ancak bu yetki kanunla

belirlenen belediye sınırları içerisinde geçerlidir. Yasal olarak tarif edilen batıda Ay-
cılar, doğuda Tuzla sınırları içinde gerçekçi, detaylı ve uygulanabilecek bir metropo-
liten alan planlama çalışması yapabilmek söz konusu değildir. İstanbul gibi hem nü-
fus olarak hem de ekonomik, sosyal, kültürel, sosyo-politik vb. açılardan hızla geli-
şen bir kentin planlama alanının daha geniş kapsamlı ele alınması gerekmektedir.

15.11.1995 tarihinde onanan İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım
İmar Planı çalışmalarında metropoliten alan olarak Tekirdağ il sınırı ile İzmit il sınırı
kadar olan alan kabul edilmiş ve değerlendirme çalışmaları bu alan kapsamında
yapılmıştır. Planlama sınırı olarak da doğuda Gebze ilçe sınırı ile batıda İstanbul il sınırı
ele alınmıştır. Bu alan yaklaşık 551 000 ha'lık bir alanı kapsamaktadır. [22 . s :
4]

3 . 2 . İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA KENTİÇİ ULAŞIMDA ETKİN KURUM VE KURULUŞLAR

İstanbul'da ulaşım konusuyla ilgili olarak planlama, idare, işletme ve yatırım konularında çalışan birçok kurum vardır. Bunlar;

- Merkezi hükümet organları
 - İstanbul Büyükşehir Belediyesi örgütleri
- olarak belli başlı ikiye ayrılmaktadır.

3 . 2 . 1 . ULAŞIM SİSTEMİNDE ŞEHİRİÇİ VE ŞEHİRLERARASI STRATEJİLERİ BELİRLEMEDE ETKİN ÜST DÜZEY MERKEZİ KURUM VE KURULUŞLAR

Merkezi hükümet İstanbul'un ulaşım sistemi ile iki düzeyde ilgilidir. Birincisi ülke çapında hizmet veren Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Türkiye Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı TC Karayolları Genel Müdürlüğü gibi ulaşım ile ilgili örgütlerin bölge müdürlükleridir. Diğerleri ise merkezi hükümetin yerel temsilcisi konumunda olan birimlerdir.

3.2.1.1. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

Ulaştırma Bakanlığı 3348 sayılı kanunla kurulmuştur. Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimlerinden biri olan Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün yetkileri arasında "şehir içi raylı ulaşım sistemleri, metro ve demiryolları,.....gibi tesislerin proje ve şartnamelerini incelemek ve onamak, şehir içi raylı ulaşım sistemlerinin ülke ihtiyaçlarına uygun standartlaştırılması" [26 . s : 6931] gibi kentiçi ulaşım planlaması ile doğrudan ilgili görevleri bulunmaktadır. Nitekim bugün güncelliğini sürdüren Boğaz Tüp Geçit projelerinden birisi bu kurum tarafından hazırlanmış ve en iyilerinden birisi olarak kabul görmüştür. Ancak zorlayıcı bir yaptırım gücü kullanılmamış olduğu görülmektedir. Ulaştırma Bakanlığı'nın İstanbul şehir içi ulaşımında etkili olduğu kolları Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün Şehir Hatları Vapur İşletmeciliği ve Devlet Demiryolları'na bağlı Banliyö Hatları'dır.

3.2.1.1.1. TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ

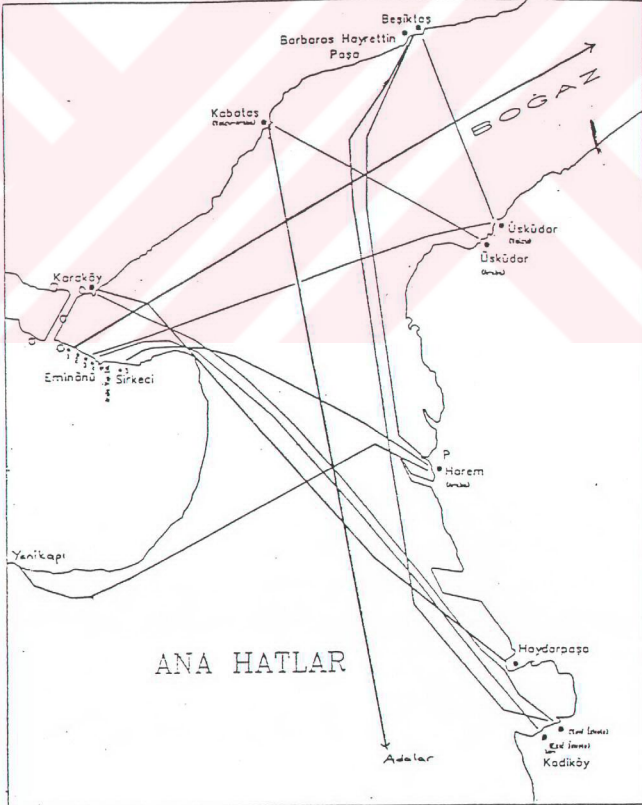
Deniz ulaşımında asıl önemli payı alan İstanbul'un geleneksel denilebilecek ulaşım sistemini oluşturan Şehir Hatları vapurları, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Şehir Hatları İşletmesi tarafından işletilmektedir. Bu kurum Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı iken 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile özelleştirilmesine karar verilmiş ve Başbakanlık Kamu Ortaklığı İdaresi'ne bağlanmıştır. [27 . s : 91] Günümüzde İstanbul'da bu işletmeye ait 66 yolcu gemisi ve 28 araba vapuru, [27 . s : 97] İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nde 52 adet iskelede hizmet vermektedir. Şehir içi Boğaz ile Marmara hatlarının toplam sayısı 12'dir. [22 . s : 234]

Şehir Hatları işletmesi'nin kent içinde kullandığı araba vapuru seferleri Sirkeci-Harem ve Eskişehir-Topçular arasında dört iskeleden yapılmaktadır. Vapurları kullanan yolcuların % 50'si Eminönü, Karaköy, Beşiktaş, Üsküdar, Haydarpaşa ve Kadıköy iskelelerini kullanmaktadır. Şehir Hatları İşletmesinin yolcu taşıdığı hatlar aşağıdaki gibidir;

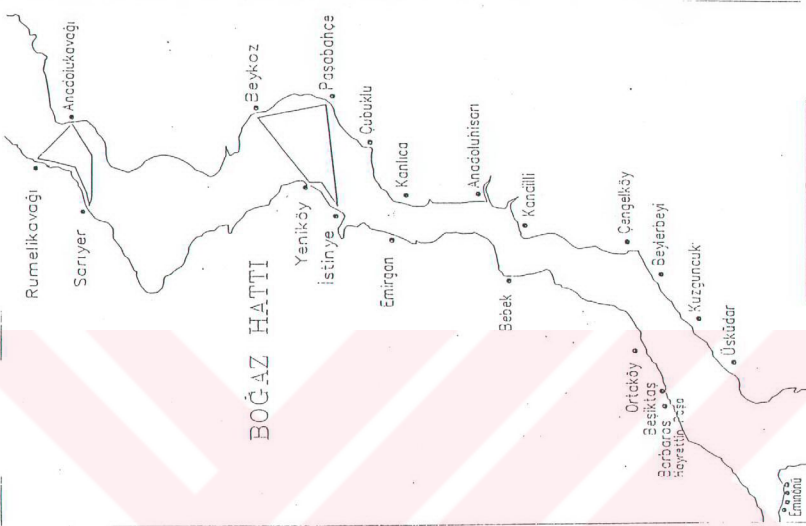
- Adalar-Yalova-Çınarcık-Bostancı,
- Karaköy-Haydarpaşa-Kadıköy,

- Eminönü-Kadıköy,
- Beşiktaş-Kadıköy,
- Beşiktaş- Üsküdar,
- Eminönü-Üsküdar,
- Üsküdar- Kabataş,
- Boğaz hattı,
- Haliç hattı,
- Karamürsel - Hereke,
- Kartal - Yalova,

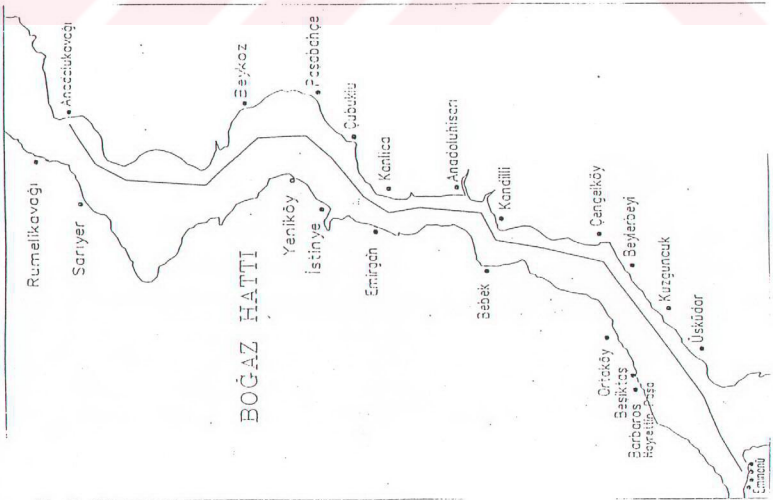
Şehir Hatları vapurları ile günde 212 070 kişi taşınmaktadır. İstanbul kenti-
çi ulaşımındaki payı % 2.39'dur. [22 . s : 234]



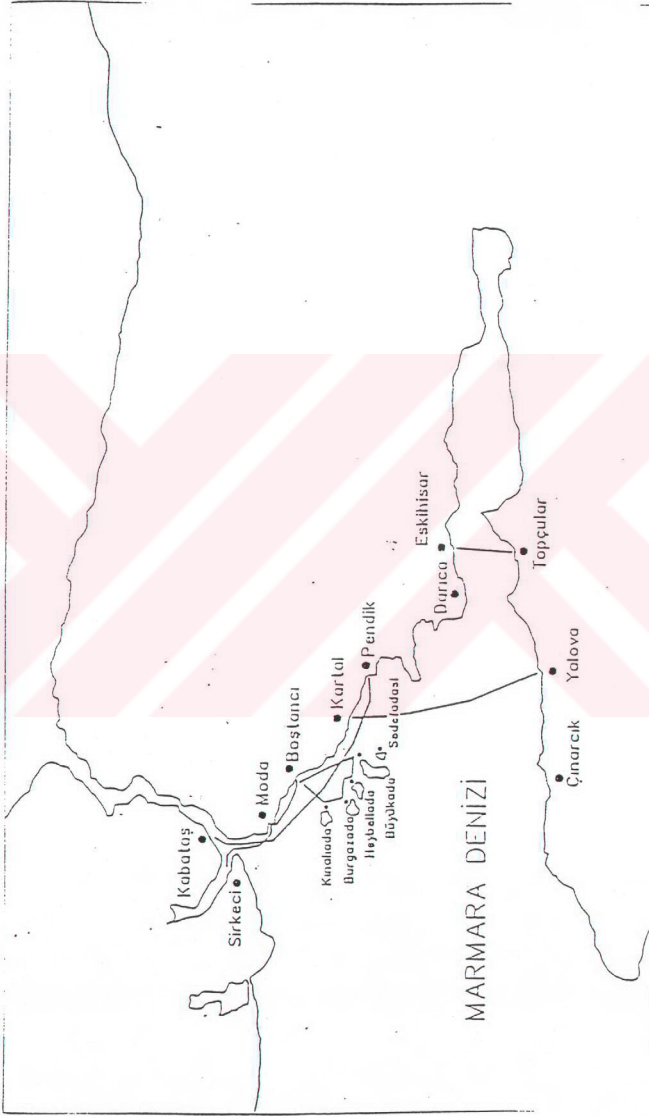
HARİTA 3.1: Şehir Hatları [23 . s : 68]



HARİTA 3.3: Boğaz Hattı II [23. s. 67]

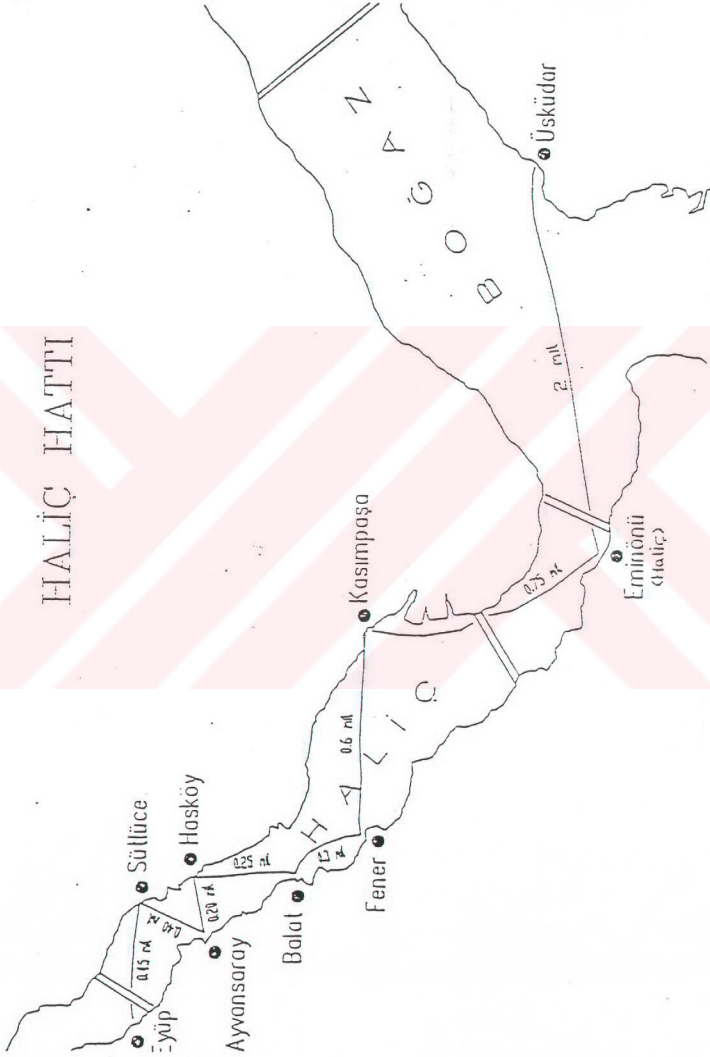


HARİTA 3.2: Boğaz Hattı I [23. s. 67]



HARİTA 3.4: Marmara Hattı [23 . s : 67]

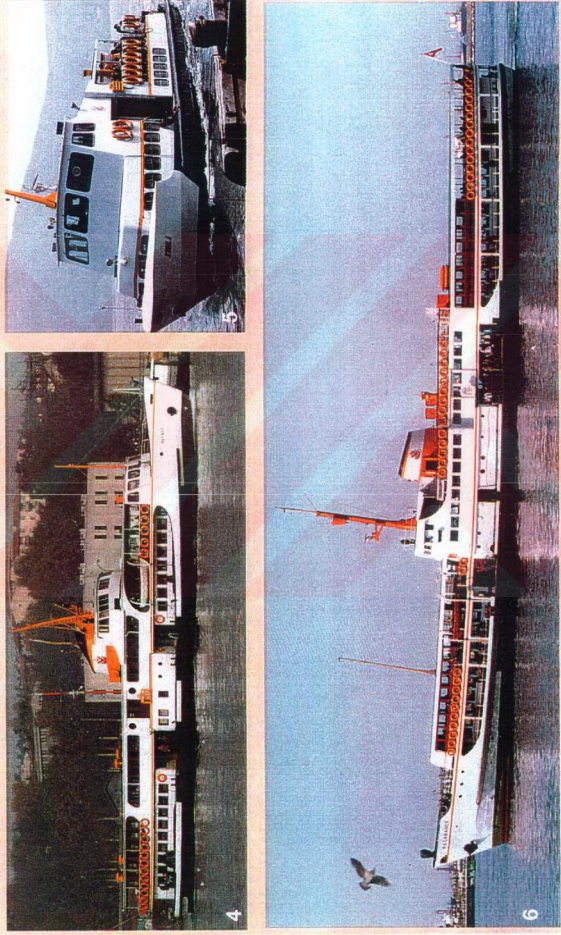
HALIÇ HATTI



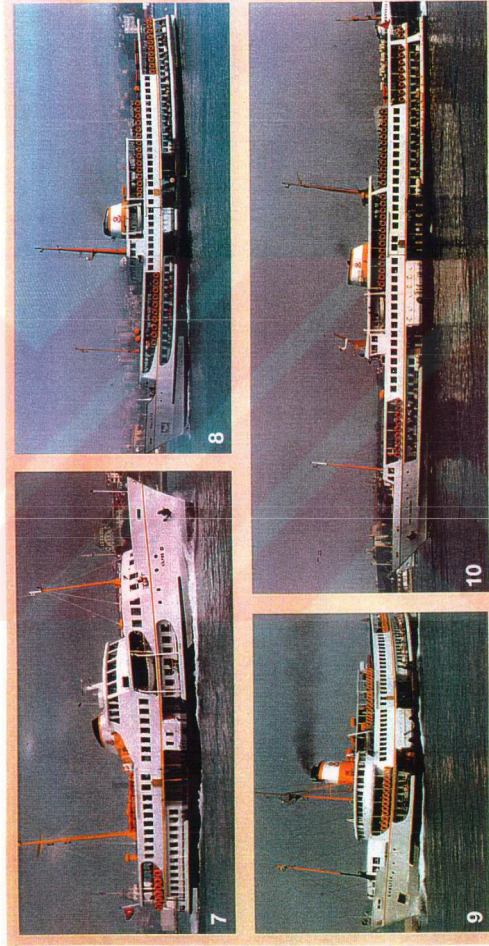
HARİTA 3.5: Haliç Hattı [23 . s : 66]



ŞEKİL 3.1: Şehir Hatlarının en yaşlı vapuru 45 yıllık İstinye (1), 40 yaşında Çengelköy (2) ve Haydarpasha Garı önünde Fenerbahçe [16 . s : 78]



ŞEKİL 3.2: Şehir Hatlarının 37 yıldır çalışan Beykoz isimli vapuru (4), Boğaz ve Haliç'te ring seferleri yapan motor botlardan Kumla (5), Adalar hattında 44 yıldır çalışan işletmenin en büyük vapurlarından Paşabahçe (6) [16 . S : 78]



ŞEKİL 3.3: 1988 yapımı 750 yolcu kapasiteli Kilyos III (7), 34 Yıllık Suadiye (8), Kadıköy Hatında 36 yıldır çalışan Kanlıca (9), İşletmenin en yeni vapuru 6 yıllık Fahri S. Korutürk (10) [16. S : 79]



ŞEKİL 3.4: 1973 yılında yapılan Sedefadası (11), 1985 yılı yapımı Sarayburnu (12), Gayrettepe adlı araba vapuru (13) [33 . S : 79]

3.2.1.1.2. TCDD 1. BÖLGE BAŞ MÜDÜRLÜĞÜ

Devlet Demiryolları İstanbul'un toplu taşıma sistemi içinde yer alan diğer bir merkezi hükümet organıdır. Kentin her iki yakasında Marmara sahiline paralel bir demiryolu şebekesi olan Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci -Halkalı hatlarında yıllardır ağır raylı sistem üzerinde ulaşım hizmeti vermektedir.

Haydarpaşa - Gebze hattı İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan ana hat demiryolunun 37.6 km'lik kısmında yer almaktadır. [22 . s : 207] Bu kesimde bulunan banliyö hattının 28 istasyonunda sadece Haydarpaşa, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla ve Gebze istasyonları koruma hattı ve manevra imkanına sahiptir. Bu istasyonlar sırası ile; Haydarpaşa - Söğütözü - Kızıltoprak - Feneryolu - Göztepe - Erenköy - Suadiye - Bostancı - Küçükalyalı - İdealtepe - Süreyya Plajı - Maltepe - Cevizli - Atalar - Kartal - Yunus - Pendik - Kaynarca - Tersane - Güzelalı - Aydıntepe - İçmeler - Tuzla - Coşkunöğülleri - Çayırova - Fatih - Osmangazi ve Gebze'dir.

Sirkeci - Halkalı hattı ise Avrupa'daki ana hat demiryolunun Sirkeci'den itibaren 27.8 km'lik bölümünde yer almaktadır. Bu bölümde 18 istasyon vardır. Bunlar sırası ile şöyledir; Sirkeci - Cankurtaran - Kumkapı - Yenikapı - K. Mustafa Paşa - Yedikule - Kazlıçeşme - Zeytinburnu - Yenimahalle - Bakırköy - Yeşilyurt - Yeşilköy - Florya - Menekşe - Küçükçekmece - Soğuksu - Kanarya ve Halkalı'dır. (Harita 3.6)

TABLO 3.2: Haydarpaşa-Gebze, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatları
Aylık Yolcu Taşımacılığı (1994) [22 . S : 240]

AYLAR	HAYDARPAŞA-GEBZE HATTI		SİRKECI-HALKALI HATTI	
	Taşınan Yolcu	Ort.Gün. Yol. S	Taşınan Yolcu	Ort.Gün. Yol. S
OCAK	3 240 290	104 525	4 195 756	135 347
ŞUBAT	2 814 182	100 507	3 709 740	132 491
MART	3 069 684	99 022	4 100 807	132 284
NİSAN	2 929 666	97 656	3 876 167	129 206
MAYIS	2 442 268	78 783	3 385 268	109 202
HAZİRAN	2 280 829	76 294	3 468 816	115 627
TEMMUZ	2 219 719	71 604	3 297 733	106 378
AĞUSTOS	2 218 246	71 556	3 300 595	106 471
EYLÜL	2 333 297	77 777	3 468 765	115 626
EKİM	2 325 435	75 014	3 394 298	113 143
KASIM	2 198 748	73 291	3 155 361	105 179
ARALIK	2 194 262	70 783	3 156 598	105 220
TOPLAM	30 266 626	82 922	42 509 904	116 465

Halkalı - Gebze hattında toplam 52 adet otomatis ve 52 adet römork vagon vardır. Bu hatlar mevcut tüp geçit projesi gerçekleşirse birleşecek ve ulaşımaya çok önemli katkılarda bulunacaktır. TCDD Banliyö İşletmesi Avrupa kesiminde günde ortalama 116 000, Asya kesiminde ise 82 000 yolcu taşımaktadır. (Tablo 3.2) İstanbul ulaşım sisteminin tümünün içindeki oranı % 1.88'dir.

3.2.1.2. BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı İstanbul şehiriçi ulaşım sistemine doğrudan etkili bir merkezi kurumdur. Kent içinden geçen şehirlerarası yolların, köprülerin, plan ve projelerini yapmak, yaptırmak ve onamak bu kurumun görevleri arasındadır. Keza İstanbul kentiçi ulaşımında çok büyük bir rolü olan Boğaz köprülerinin plan proje ve yapım işleri Bakanlığa bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

3.2.1.2.1. KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

1. VE 17. BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı tüzel kişiliği olan bu kuruluş 1950 yılında kurulmuştur. Görevleri arasında devlet yolları ağına giren her türlü yolun, köprünün güzergahını tespit ve tayin etmek ve hazırlayacağı planlara göre bunları inşa etmek vardır. Karayolları bölge müdürlükleri İstanbul'un birinci ve ikinci Boğaz Köprüsü ve Çevre Yolları bağlantılarının planlarını yapan, onayan ve inşa eden, bunlarla ilgili tesisleri işleten veya sorumlu olan bir kurumdur. Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki bu kademeye giren plan ve projelerden sorumludur. [28 . s : 361-362] Aynı zamanda Karayolları Trafik Kanunu'nun 7. maddesi gereğince, bu kurumun yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak veya aldırarak görev ve yetkisi de verilmiştir. [29 . s : 60]

İstanbul ulaşım sistemi içinde yer alan ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yapım, bakım ve onarımından sorumlu olduğu il ve devlet yollarının 1991 yılı verilerine göre uzunluğu 2158 km. kadardır. Özellikle İstanbul şehiriçi ulaşımında

boğaz köprülerinin her ikisinin de çok büyük önemi bulunmaktadır. Boğaz Köprüsü'nden günde (Aralık 1994) sadece bir yönde yaklaşık 89 000 taşıt (araba), Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden günde tek yönde yaklaşık 68 000 taşıt (araba) geçmektedir. [22 . s : 207-350]

3 . 2 . 1 . 3 . EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TRAFİK ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

İçişleri Bakanlığı'na bağlı olan Emniyet Genel Müdürlüğü, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek ile görevlendirilmiştir. [29 . s : 61] 17.10.1996 tarihinde kabul edilen, 2918 sayılı kanuna ek olarak yürürlüğe giren, 4199 sayılı kanunda, bu görevlerin Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nca yürütüleceği belirtilmiştir. Bu birimin Emniyet Genel Müdür Yardımcısı tarafından yürütüleceği ve Genel Müdürlüğü'n merkez, bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşlarının bu Başkanlığa bağlı olarak çalışacağı ifade edilmektedir. [30 . s : 3]

3 . 2 . 1 . 4 . İL VE İLÇE TRAFİK KOMİSYONLARI

İl ve ilçe trafik komisyonları 13.10.1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile kurulmuştur. 4199 sayılı kanunda il ve ilçe trafik komisyonlarının oluşumundan şu şekilde bahsedilmektedir: [30 . s : 4]

" İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği açısından illerde vali veya yardımcısının başkanlığında belediye, emniyet, jandarma, milli eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri ve valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek ve kuruluşların birer temsilcisinden İl Trafik Komisyonu, ilçelerde kaymakamın başkanlığında aynı kuruluşların yöneticileri ve temsilcilerinin katıldığı İlçe Trafik Komisyonu kurulur."

Bu kuruldaki üniversite, vakıf, dernek gibi kuruluşların üye sayılarında bir kısıtlama getirilmiş ve 3'ü geçemeyeceği yasa da belirtilmiştir. Komisyonların toplantılarına oy hakları olmaksızın diğer kuruluş temsilcileri çağrılarak görüşleri tavsiye niteliğinde dinlenebilmektedir. Valinin onayı ile kararları yürürlüğe giren Trafik

Komisyonunun görevlerinden bazıları şunlardır;

a) "İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,"

b) "Trafığın düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafik ile ilgili sorunları çözümlemek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu'nun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığı'na iletmek,"

c) "Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,"

d) "Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek," . [30 . s : 4 - 5]

Bu son düzenleme ile belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtlarının çalışma şekil ve şartları ile çalıştırılabileceği yerler ve güzergahlarının tespiti bu komisyonlara verilmiştir. [30 . s : 4] Ancak henüz söz konusu kanunun uygulama yönetmeliği yürürlüğe girmediği için yeni getirilen düzenlemenin uygulamada ne tür bir sonuç vereceği tam olarak kestirilememektedir.

3 . 2 . 2 . BELEDİYE KURUM VE KURULUŞLARI

İstanbul'da ulaşım sistemi Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri bünyesinde bulundurulmuş trafik birimleri aracılığıyla yürütülmektedir. Ayrıca Büyükşehir Belediyesi İETT Genel Müdürlüğü, Deniz Otobüsleri İşletmesi A. Ş. , Ulaşım A. Ş. şirketleri ile toplu taşıma hizmetleri vermektedir.

3 . 2 . 2 . 1 ALTYAPI KOORDİNASYON MERKEZİ

DAİRE BAŞKANLIĞI (APK)

3030 sayılı yasanın 7. maddesi gereği Büyükşehir Belediyesi sınırları dahilinde, alt yapı hizmetleri ile kara ve deniz taşımacılık sistemlerinin yürütülmesi ama-

cıyla "Alt Yapı Koordinasyon Merkezi" kurulmuştur. [31 . s : 4] Alt Yapı Koordinasyon Merkezi, kamu kurum ve kuruluşlarınca Büyükşehir dahilinde yapılacak alt yapı yatırımları için Kalkınma Plan ve Yıllık Programlara uygun olarak yapılacak taslak programları birleştirerek kesin program haline getirir.

AYKOME'nin yürütme organı olarak Alt Yapı Koordinasyon Daire Başkanlığı'nın kurulması Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri ve Fon Yönetmeliği'nin 11. maddesinde belirtilmektedir. Bu birimin görevleri arasında AYKOME'nin sekretaryalığını yapmanın yanı sıra, Merkezin toplantılarına üye gönderen diğer kamu kurum ve kuruluşları arasındaki irtibatı sağlamak, kesin program ve ortak program taslaklarını hazırlamak ve AYKOME'nin onayına sunmak gibi görevlerde bulunmaktadır.

3 . 2 . 2 . 2 ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ

Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) 3030 sayılı yasa ile kurulmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'nın başkanlığında, İETT Genel Müdürü, APK Daire Başkanı, TCK 1 ve 17. Bölge Müdürleri, TDİ Genel Müdürü, Trafik Şube Müdürü temsilcisi ve Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Müdürü'nden oluşan ve büyükşehir dahilindeki raylı raysız her türlü kara ve deniz taşımacılığı hizmetlerini etkili bir koordinasyon içinde ve verimli bir biçimde yürütmek amacıyla ulaşım planları yaparak ve yaptırarak uygulama, toplu taşıma araçlarının güzergah, zaman ve bilet tarifelerini yaparak, uygulama ve uygulatma gibi önemli görev ve yetkileri bulunan bir kuruluştur. [31 . s : 61....63]

UKOME içinde hazırlanacak girdileri sağlayan "Ulaşım Koordinasyon Teknik Kurulu"nun sekretaryalığını APK Daire Başkanlığı'na bağlı Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü yürütmektedir. (Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri ve Fon Yönetmeliği, Madde : 25 - 28)

3 . 2 . 2 . 3. TRAFİK MÜDÜRLÜĞÜ

1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 15. maddesinde nakil araçlarının işleme- sine engel olacak engelleri kaldırmak ve genel düzeni sağlamak belediyelerin görevleri arasında sayılmıştır. 3030 sayılı yasada büyükşehir ve ilçe belediyeleri "Kanun-

ların belediyelere verdiği, trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek" ile yükümlü kılınmıştır.

Ayrıca 2918 sayılı Trafik Kanunu (Madde 10) ile de belediyelere bazı görevler verilmiş ve il trafik komisyonları ile beraber işbirliği içinde yürütüleceği belirtilmiştir. Bu kanuna göre "her belediye başkanlığı bünyesinde hizmet kapasitesi gözönünde tutularak İçişleri Bakanlığı'na tespit edilecek ölçülere ve genel hükümlere göre Belediye trafik müdürlüğü kurulur." [32 . s : 6055]

Buna göre Belediye Trafik Müdürlüğü, belediyenin yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolların trafik düzen ve güvenliğini sağlamakla sorumludur. Bunu gerçekleştirmek için de gerekli görülen yerlere ve kavşaklara trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak, karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, denetlemek, karayolunda trafik açısından tehlikeli olan engelleri gece veya gündüze göre kolayca algılanabilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak, çocukların eğitimi için gerekli trafik eğitim tesislerinin yapımı ile ilgilenmek bu birimin görevleri arasındadır. Trafik Müdürlüğü'ne bu görevler hem 1580 sayılı Belediye Kanunu ile hem de 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile verilmiştir.

3.2.2.4 İSTANBUL ELEKTRİK TRAMVAY VE TÜNEL İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (İETT)

İETT Genel Müdürlüğü 1939 yılında 3645 sayılı yasa ile kurulmuş olup, 3030 sayılı yasa ile İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlanmıştır.

Görevi, kuruluş yasasında İstanbul'da elektrik dağıtımı yapmak ve kente ulaşım hizmeti götürmek olarak tanımlanmış, ancak daha sonraları havagazı üretimi ve dağıtımı da İETT'ye verilmiştir. 1982'de Danışma Meclisi'nin çıkardığı 2705 sayılı yasa ile elektrik dağıtımı İETT'den alınmıştır. İETT'de taşıt işletmesinin kökünde tünel ve tramvay işletmesi vardır. Ancak bugün tramvay işletmeciliği kalkmış olup, sadece Tünel - Taksim arasında Nostaljik Tramvay kalmıştır. Tünel işletmeciliği halen devam etmekle birlikte, Cumhuriyet'ten sonra otobüs işletmeciliğine başlanmıştır.

Bugün İETT yaklaşık olarak 2500-3000 km²'lik bir alanda İstanbul'un bir ucundan diğerine otobüsleriyle hizmet götürmektedir. Günde yaklaşık 400 000 km'lik bir yol katetmekte olan kurumun 2400 otobüslük (25 midi, 1 816 standart, 359

körüklü, 100 doğal gazlı ve 14 çift katlı otobüs) bir filosu bulunmaktadır . [33 . s : 19] 467 hatta (Harita 3.7) her gün servise konan 2291 otobüsle günde 2 000 000 yolcu taşımakta olan İETT bu rakamla İstanbul'un günlük yolculuklarının tamamının % 22.52'sini oluşturmaktadır. [22 . s : 213]

İETT'nin ortalama hat uzunluğu 13 km iken bazı hatları 55 km olmaktadır. Bazı ana merkezlerden başlayan hat sayıları şöyledir;

- Aksaray'dan çıkan toplam 40 hat,
- Bakırköy'den çıkan toplam 25 hat,
- Beyazıt'tan çıkan toplam 16 hat,
- Beşiktaş'tan çıkan toplam 40 hat,
- Bostancı'dan çıkan toplam 10 hat,
- Eminönü'den çıkan toplam 55 hat,
- Kadıköy'den çıkan toplam 61 hat,
- Mecidiyeköy'den çıkan toplam 37 hat,
- Taksim'den çıkan toplam 54 hat,
- Topkapı'dan çıkan toplam 25 hat,
- Şişli'den çıkan toplam 13 hat,
- Üsküdar'dan çıkan toplam 52 hat bulunmaktadır. [22 . s : 225.....230]

Tünel

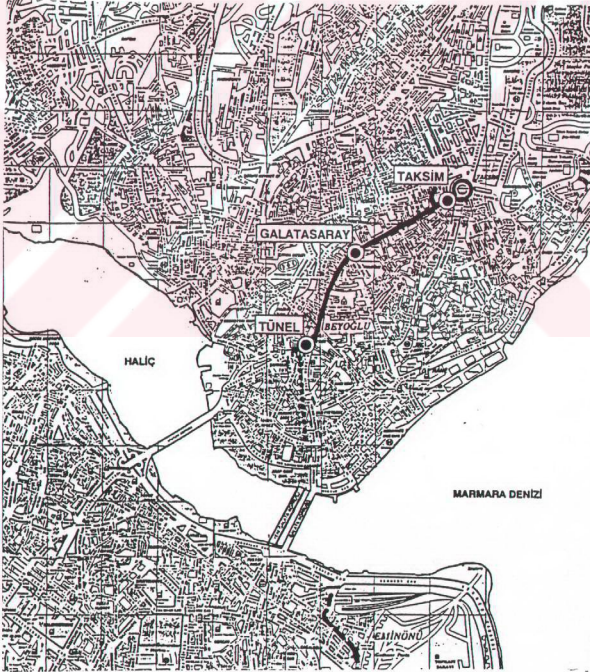
İETT tarafından işletilmekte olan tünel ilk defa 1874 yılında hizmete girmiş ve halen hizmete devam etmekte olup, Karaköy ile Beyoğlu arasında çalışmaktadır. Dünyanın en küçük ve ikinci en eski metrosu olan bu hattın uzunluğu 574 metredir. Günlük yaklaşık 20 000 yolcunun taşındığı tünelin tüm ulaşım sistemi içindeki payı % 0.23'tür. Bu sistemde iki araç karşılıklı olarak 5 dakika ara ile çalışmaktadır. [22 . s : 245]

Nostaljik Tramvay

Nostaljik tramvay 1961 yılında kaldırılan tramvay sisteminin canlandırılması için araçlı trafiğe kapatılan İstiklal Caddesinde Tünel Taksim arasında 1990 yılında İETT tarafından işletilmeye başlanmıştır. Karşılıklı olarak 15 dakika ara ile

sefer yapılan bu hatta, tek ya da çift vagondan oluşan araçlar çalışmaktadır. (Harita: 3.8)

Bu hattın uzunluğu 1 626 metredir. Her iki ucunda ve bir de ortasında olmak üzere hatta üç durak bulunmaktadır. Nostaljik tramvayın günde ortalama 15 000 yolcu taşıyacağı hesap edilerek işletmeye açılmış olmasına rağmen, 1997 yılı Nisan ayı rakamlarına göre günde ortalama 10 000 yolcu taşındığı görülmüştür. Bu rakamlarla sistem tüm İstanbul içindeki ulaşım sisteminden % 0.11'lik bir pay almaktadır. [22 . s : 245]



Harita 3.8 : İstanbul Tünel ve Nostaljik Tramvay Hattı [34 . s : 152]

3.2.2.5. DENİZ OTOBÜSLERİ İŞLETMESİ A.Ş. (İDO)

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. Büyükşehir Belediyesi tarafından 1987 yılında İstanbul'un iki yakası arasında hızlı ve konforlu bir ulaşım sağlamak, köprülerdeki araç trafiğini azaltmak ve kent içi deniz ulaşımına katkıda bulunmak amacıyla kurulmuş bir anonim şirkettir. Ancak sermayesinin tümü Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olduğu için bir kamu kuruluşu niteliğindedir.

İDO, kent içi ulaşımına Asya yakasındaki Bostancı iskelesi ile, Avrupa yakasındaki Bakırköy, Yenikapı, Karaköy ve Kabataş iskelelerinden seferlerine başlamaktadır. Deniz otobüsleri süratli olduklarından, saatte 10 mil

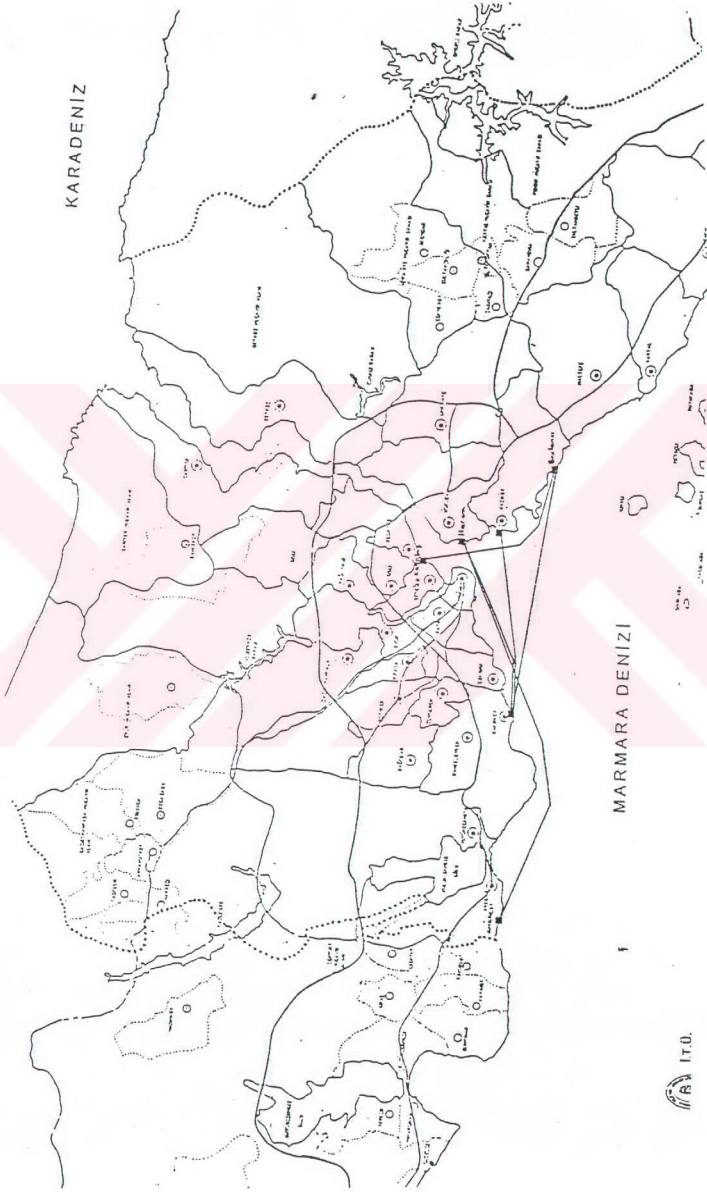


ŞEKİL 3.5: Büyükşehir Belediyesi'nin katamaran tip deniz otobüslerinden Çaka Bey [16 . s : 79]

hatsları tercih edilmemiş, ken-

tin Marmara Denizi'nde kurulan iskelelerinden seferler düzenlenmiştir. İDO, 449 yolcu kapasiteli, katamaran tipi teknelerle hizmet vermekte olup, (Şekil 3.5) günde yaklaşık 20 000 yolcu taşımaktadır. Bu rakam İstanbul'da yapılan günlük yolculukların % 0.23'ünü oluşturmaktadır. [22 . s : 234-235] Filo sayısı 16 olup, toplam 17 hatta sefer düzenlenmektedir. Bu hatlar şu şekildedir; (Harita 3.9)

- Bostancı - Büyükkada,
- Bostancı - Bakırköy,
- Bostancı - Kabataş,
- Bostancı - Karaköy,
- Bostancı - Yalova,
- Bostancı - Yenikapı,
- Kabataş - Büyükkada,
- Kabataş - Çınarcık,
- Kabataş - Yalova,
- Kadıköy - Bakırköy,
- Kadıköy - Kabataş,



HARİTA 3.9: Deniz Otobüsü Hatları [23 . s : 69]

- Kadıköy - Karaköy,
- Kadıköy - Yenikapı,
- Karaköy - Büyükdada,
- Kartal - Yalova,
- Pendik - Kabataş,
- Yenikapı - Avşa.

3 . 2 . 2 . 6 . ULAŞIM A. Ş.

İstanbul'da iki aşamada gerçekleştirilmesi düşünülen hızlı tramvay sisteminin işletilmesi için yine Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olarak Ulaşım A.Ş. kurulmuştur.

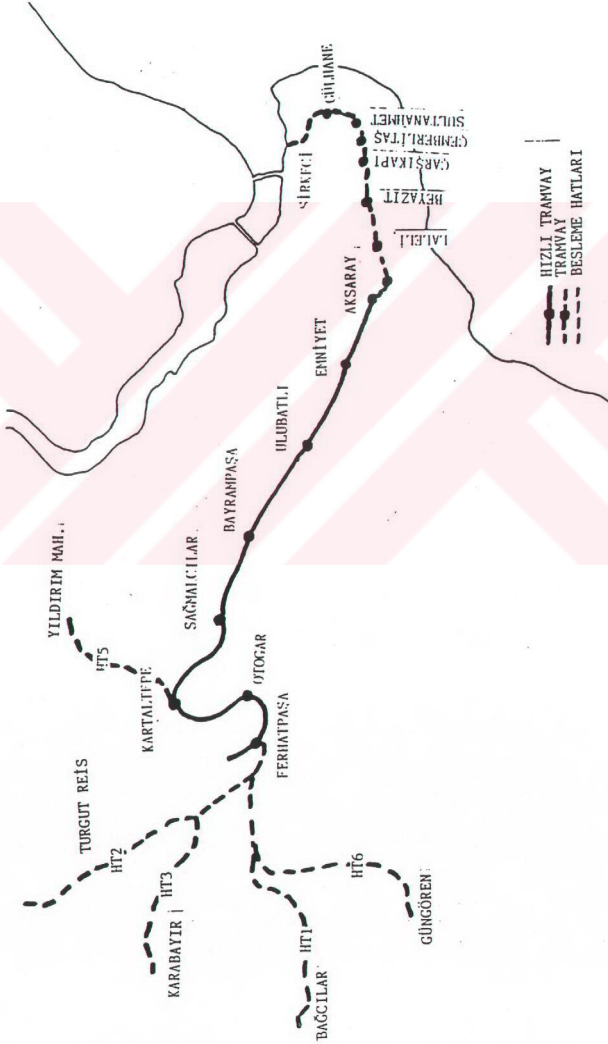
Birinci aşaması Aksaray - Ferhatpaşa olan hızlı tramvay hattını Eylül 1989'da işletmeye başlayan Ulaşım A.Ş, daha verimli ve faydalı olması için hattın E-5 yönüne döndürülüp, Londra Asfaltı'nın güneyinden Yenibosna'ya bağlanması neticesinde bugün yaklaşık 17.5 km'lik, 16 istasyonlu bir hızlı tramvay hattını çalıştırmaktadır. (Harita 3.10) Bu hattın birinci aşaması olan Aksaray - Ferhatpaşa bölümünde Aksaray - Emniyet - Ulubatlı - Bayrampaşa - Sağmalcılar - Kartaltepe ve Otogar olmak üzere yedi istasyon bulunmaktadır. Bunlardan ilk üç istasyon yeraltında inşa edilmişlerdir.

Hattın ikinci aşamasında ise ikisi yeraltı, ikisi viyadük ve dördü hemzemin olmak üzere sırasıyla şu istasyonlar bulunmaktadır; Mimar Sinan - Davut Paşa - Merter - Belpa - Bakırköy - Bahçelievler - Şirinevler - Yenibosna. [35 . s : 261....265] Daha sonra iki durak daha eklenerek sistemin Atatürk Havalimanı'na bağlanması düşünülmektedir.

Gün boyu yapılan sefer sayısı 199 olup, taşınan yolcu sayısı günde ortalama 170 000'dir. Hızlı tramvayın İstanbul'daki tüm sistem içinde aldığı pay % 1.91'dir. Kapasitesinden daha düşük sayıda yolcu taşıyan hızlı tramvay için yapılan proje de günde 450 000 yolcu taşınacağı öngörülmüştü. Ancak sistemin Aksaray'dan Yenikapı'ya uzatılarak tamamlanması ve burada metro, banliyö, otobüs, tünel ve denizyolu ile entegrasyonun sağlanması sonucunda beklenen yolcu kapasitesine

HARİTA 3.10: İstanbul Hızlı Tramvay Güzergahı [35 . S : 286]

ulaşacağı tahmin edilmektedir. Hızlı tramvay bazı duraklarında otobüs ile desteklenmeye çalışılmaktadır. (Harita 3.11)



HARİTA 3.11: Hızlı Tramvay Otobüs Besleme Hatları [35 . S : 290]

Ulaşım A.Ş., 1992 yılında işletmeye açılan Çağdaş Tramvay'ın da işletmesinden sorumludur. Sirkeci - Aksaray arasında hizmete giren bu sistem 1993 yılında Topkapı'ya oradan da Zeytinburnu'na kadar uzatılmıştır. Bu hatta LRT Sistemi için alınan yüksek hız yapabilen, metro standardında vagonlar kullanılmaktadır. Ancak belediye yetkililerinin bu vagonların frenleme sistemlerinde bazı değişiklikler yaparak, kent içinde aniden durabilme özelliğini kazandırdıkları tramvay 1992 yılında ücretsiz olması sebebiyle günde ortalama 150 000 yolcu taşımaktaydı. Ancak 1993 yılında ücretli olarak hizmete giren Çağdaş Tramvay günde ortalama 160 000 kişi taşımaktadır ve bu sayı ile tüm İstanbul içinde % 1.80'lik bir pay almaktadır.

Sirkeci - Zeytinburnu tramvay hattının toplam hat uzunluğu 10 km ve toplam istasyon sayısı 19'dur. Bunlar sırasıyla Sirkeci - Gülhane - Sultanahmet - Çemberlitaş - Bayazıt - Üniversite - Laleli - Yusufpaşa - Haseki - Fındıkzade - Çapa - Pazartekke - Topkapı - Atatürk Öğrenci Yurdu - Cevizlibağ - Merkezefendi - Seyitni-zam - Mithatpaşa - Zeytinburnu'dur. (Harita 3.12)



HARİTA 3.12 : İstanbul Çağdaş Tramvay Hattı [23 . s : 69]

3.2.2.7. ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ

3030 sayılı yasa ile İstanbul Nazım Plan Bürosu, Büyükşehir Belediyesi bünyesine geçmiş ve Şehir Planlama Müdürlüğü adını almıştır. Bu müdürlük İstanbul'un yerleşme strüktürünü belirleyecek, gelişme potansiyellerini saptayacak, makro düzeydek planları yapmakla yükümlüdür. Müdürlük 1995'te onanan 1 / 50 000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı'nı yapmıştır. Bu planla beraber yürütülmesi istenen "Ulaşım Nazım Planının Güncelleştirilmesi" çalışmasının yapılması için Büyükşehir Belediyesi'nin Şehir Planlama Müdürlüğü, İ.T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi ile bir protokol yapmıştır. Bu çalışmanın ön rapor sonuçları Nazım Planın ulaştırma kararlarında bazı stratejik alternatifler ortaya koymuştur.

3.2.2.8. DANIŞMA KURULU

Büyükşehir belediyelerinin hizmet alanlarındaki konularla ilgili büyükşehir belediye başkanlıklarına tavsiye niteliğinde görüş bildirmek üzere Danışma Kurulu kurulabileceği 3030 sayılı yasanın 17. maddesinde belirtilmektedir. Bu kurulların üye sayısının 10'u geçemeyeceği ve çalışma şartları ile kuruluş ve görevlerinin Büyükşehir Belediye Meclisi'nce kabul edilecek bir yönetmelikle düzenleneceği yasada ifade edilmiştir. [31 . s : 11]

3.2.3. ÖZEL GRUPLAR

İstanbul ulaşım sisteminde kent içi yolcu taşımacılıkta klasik sistemlerin yanısıra minibüs, dolmuş, deniz motorları gibi özel türler de bulunmaktadır. Bunların yanısıra Özel Halk Otobüsleri, Taksi İşletmeciliği gibi toplu taşıma sistemleri özel grupların işlettiği ulaşım sistemleridir.

3.2.3.1. TAKSİ İŞLETMECİLİĞİ

İstanbul'da taksi işletmeciliği belli bir merkeze bağlı olmayıp tamamen küçük girişimcilerden oluşmaktadır. Taksiler bizzat sahiplerince işletilebilmekte veya

profesyonel şoförlere kiralanabilmektedirler. İşletilmekte olan taksi sayısı 17 500 civarındadır. Bunlara ilaveten 2 000 düzeyinde ruhsatsız aracın da taksi olarak çalıştığı tahmin edilmektedir. İstanbul'da yaklaşık 250 tane sabit taksi durağı bulunmaktadır. [22 . s : 15] Günde ortalama 600 000 yolcu taşıyan taksi taşımacılığı İstanbul'da yapılan günlük yolculukların % 7.04'ünü oluşturmaktadır. [23 . s : 30]

3 . 2 . 3 . 2 . DOLMUŞ İŞLETMECİLİĞİ

Dolmuş, İstanbul'un kentiçi ulaşım ihtiyacının karşılanmasında özel sektör tarafından bir alternatif çözüm olarak ortaya konan 7 - 8 kişi taşıyacak biçimde oluşturulan araçlarla yapılan bir işletme biçimidir. Sabit güzergahlarda yapılan bu ulaşım biçimi genellikle kent merkezlerinden gelir düzeyi yüksek konut alanları arasında otomobile seçenek olarak ortaya çıkmıştır. [33 . s : 15]

Anadolu yakasında 21 ve Asya yakasında 21, toplam 42 dolmuş hattında İl Trafik Tescil Şube Müdürlüğü'ne kayıtlı 590 adet dolmuş yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Ancak mevcut dolmuş hatlarında 4 kişilik ticari taksilerin de çalışması sebebiyle fiili dolmuş sayısı 630 civarında olabilmektedir. Günde 50 000 kişiyi taşıyan dolmuşlar günlük yapılan yolculukların % 0.56'sını teşkil etmektedir. [22 . s : 234]

3 . 2 . 3 . 3 . MİNİBÜS İŞLETMECİLİĞİ

İstanbul'da 4533 ruhsatlı, 540 valilik izinli ve yaklaşık 247 korsan araç olmak üzere 5787 minibus işletilmektedir. [33 . s : 16] İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları içinde kayıtlı minibus hat sayısı Anadolu yakasında 42, Avrupa yakasında 66 olmak üzere toplam 108'dir. (Tablo 3.3)

İlk kez 1959 yılında işletilmeye başlanan [33 . s : 4] İstanbul minibüslerinin % 28'i Kadıköy yakasında, Kadıköy iskele meydanından başlayarak Ziverbey Yolu üzerinden Kartal'a kadar yolcu taşımakta, % 60'ı İstanbul Yarımadası ve Topkapı dışındaki konut bölgelerine hizmet etmekte ve geriye kalan % 12'lik bir kısmı ise Taksim ve Şişli'ye kadar girerek Boğaz semtlerine servis vermektedir.

Minibüslerin oturan yolcu kapasitesi 14 kişidir. Ayakta yolcu alımı yasak olmasına rağmen özellikle zirve saatlerde (peak hours) yirmibeş kişiye kadar yolcu

taşınamabilmektedir. Günde yaklaşık 1 000 000 kişiyi taşıyan minibüsler günlük yolculukların % 11.26'sını karşılamaktadır. [22 . s : 232] Minibüs ücretleri 1990 yılına kadar Büyükşehir Belediyesi tarafından belirlenirken, bu tarihten sonra Meslek Odaları tarafından belirlenmeye başlanmıştır. [33 . s : 16]

H.N	GUZERGAH	H.N	GUZERGAH
A-01	TOPKAPI	B-34	ŞİŞANE
A-02	TOPKAPI	B-35	EYUP
A-03	BAKIRKOY	B-37	TOPKAPI
A-04	BAKIRKOY	B-38	SARIYER
A-05	BAKIRKOY	B-39	SARIYER
A-06a	TOPKAPI	B-40	SARIYER
A-06b	TOPKAPI	B-41	CAYIRBASİ
A-07	TOPKAPI	B-42	ŞİŞLİ (H PZ.)
A-08a	TOPKAPI	B-43a	ŞİŞLİ (H PZ.)
A-08b	TOPKAPI	B-43b	ŞİŞLİ (H. PZ.)
A-09	TOPKAPI	B-44	ŞİŞLİ
A-10	TOPKAPI	B-45	SARIYER
A-11	VEZNECİLER	C-50	KADIKOY
A-12	TOPKAPI	C-51	KADIKOY
A-13	TOPKAPI	C-52	KADIKOY
A-14	AKSARAY	C-54	KADIKOY
A-15	VEZNECİLER	C-55	KADIKOY
A-16	VEZNECİLER	C-56	USKUDAR
A-17	G.O.PASA	C-57	KADIKOY
A-18	BAKIRKOY	C-58	MALTEPE
A-19	BAKIRKOY	C-59	BOYKOZ YL.
A-23	TOPKAPI	C-60	A.HISARI
A-24	TOPKAPI	C-62	USKUDAR
A-25	EDİRNEKAPI	C-64	MALTEPE
A-26	TOPKAPI	C-65	KADIKOY
A-27	TOPKAPI	C-66	USKUDAR
A-28	TOPKAPI	C-67	PASABAHCE
A-29	TOPKAPI	C-70	BOSTANCI
A-30	TOPKAPI	C-71	KADIKOY
A-31a	SİRİNEVLER	C-72	PENDİK
A-31b	BAKIRKOY	C-73	KADIKOY
A-32	İNCİRTEPE	C-74	CAKMAK
A-33	TOPKAPI	C-75	UMRANIYE
A-34	G.OPASA	C-76	KADIKOY
A-35	K.CEKMECE	C-77	UMRANIYE
A-36	K.CEKMECE	C-78	KARTAL
A-37	G.OPASA	C-79	KARTAL
A-38	G.O.PASA	C-80	KARTAL
A-39	K.CEKMECE	C-81	KARTAL
A-40a	AKSARAY	C-82	PENDİK
A-40b	VEZNECİLER	C-83	PENDİK
A-41	BAGCILAR	C-84	27 MAYIS CD.
A-42	TOPKAPI	C-85	PENDİK
A-43	TOPKAPI	C-86	YAKACIK
A-44	TOPKAPI	C-87	MALTEPE
A-45	BAKIRKOY	C-88	PENDİK
A-46	BAKIRKOY	C-89	PENDİK
A-47	TOPKAPI	C-90	BAGDATCAD.
A-48	TOPKAPI	C-91	FEY. CD.
A-49	TOPKAPI	C-92	KUCUKYALI
B-30	TAKSİM	C-93	KARTAL
B-31	TAKSİM	C351	PENDİK
B-32	ŞİŞLİ	C352	PENDİK
B-33	ŞİŞLİ	C501	KADIKOY

TABLO 3.3 : Büyükşehir Belediye Sınırları İçinde Kalan Minibüs Hatları
[22 . s : 233]

3.2.3.4. İŞ VE OKUL SERVİS ARAÇLARI İŞLETMECİLİĞİ

İstanbul toplu taşıma sistemi özellikle zirve saatlerde yeterli olmadığı ve ya gerekli konforu sağlayamadığı için, kentiçi taşımacılığında özellikle son yıllarda konut-okul, konut-işyeri yolculuklarında özellikle tercih edilen toplu taşıma aracı servis araçlarıdır. Bu araçlar Valilik tarafından verilen bir izin belgesi ile çalışmaktadırlar. İstanbul İl Trafik Komisyonu'nca servis aracı olarak çalışma ruhsatı verilen araçların sayısı 1997 yılı Nisan ayı itibarıyla toplam 25 700 adet olup, İstanbul toplu taşıma sisteminin tümünün içerisindeki payı % 19.15'tir. (Tablo 3.4)

Bu araçların hizmet ettikleri hatlar İl Trafik Müdürlüğü'nde hali hazırda olmaması sebebiyle elde edilememiştir. Servis araçlarından sadece okullara servis yapanların Servis Aracı İşletmecileri Odası'na kayıtlı olduğu bilinmektedir. Söz konusu odaya kayıtlı Anadolu yakasında 3 500, Avrupa yakasında 3 000, toplam 6 500 civarında servis aracı yaklaşık 2 000 'i aşan okula öğrenci taşımaktadır. [22 . s : 232]

TABLO 3.4: Servis Araçlarının Dağılımı [22 . s : 232]

ÇALIŞMA TÜRÜ	SAYISI
Okul Servisi Belgeli	2 874
Personel Servisi Belgeli	20 800
Turizm Servis Belgeli	1 170
Tahsis Belgeli	3 115
TOPLAM	27 959

3.2.3.5. ÖZEL HALK OTOBÜSLERİ İŞLETMECİLİĞİ

1985'ten itibaren yönetim, denetim ve idaresi İETT'ye verilen 837 dolayındaki Özel Halk Otobüsleri 186 hat üzerinde, İETT otobüsleriyle birlikte çalışmaktadırlar. Sadece Özel Halk Otobüsü işletmecilerinin hizmet verdiği 24 adet hat bulunmaktadır. (Tablo 3.5)

Özel Halk Otobüsü işletmecileri 1992 yılında yeni bir organizasyona girerek üç anonim şirket halinde birleşmişlerdir. Yeni organizasyon yapıları ile örgütlü bir şekilde filolarını ve işletmeciliği geliştirmek için çalışmalar yapmaktadırlar, [33 . s : 18] ancak ulaşım yönetiminde herhangi bir etkinlik göstermemektedirler.

Özel Halk Otobüslerinin İstanbul'da yapılan yolculukların içindeki payı ise % 5.88 'dir ve günde 522 000 yolcu taşımaktadırlar.

TABLO 3.5 : Özel Halk Otobüsü Hatları [22 . s : 231]

İKİTELLİ BÖLGESİ ÖZEL HALK OTOBÜSLERİ					
H.N	S.S (dk)	S.A (dk)	S.U (km)	HATTIN ADI	
336A	160	20	60 000	VEZNECİLER	ARNAVUTKÖY
336B	130	10	30 600	BAKIRKÖY	ATIŞALANI
336C	120	20	30 000	TOPKAPI	CEBECİ
344	160	20	44 000	TOPKAPI	ALTINŞEHİR
389G	120	20	32 000	BAKIRKÖY	İSTASYON
397B	130	15	44 000	TOPKAPI	İKİTELLİ
399B	140	10	25 000	EMİNÖNÜ	KAĞITHANE
399C	130	10	43 000	EMİNÖNÜ	GAZİ MAH
399D	130	15	30 500	EMİNÖNÜ	YEŞİL PINAR
500	130	5	42 400	TOPKAPI	KADIKÖY
KADIKÖY BÖLGESİ ÖZEL HALK OTOBÜSLERİ					
H.N	S.S (dk)	S.A (dk)	S.U (km)	HATTIN ADI	
318	110	10	35 500	KADIKÖY	CEVİZLİ
319	120	15	35 000	KADIKÖY	BOSTANCI SP.
319B	150	15	48 300	ÜST BOSTANCI	SULTANBEYLİ
400	60	20	7 600	KADIKÖY	HAREM
500A	140	5	46 000	EDİRNEKAPI	KADIKÖY
500B	150	10	42 500	EDİRNEKAPI	ÜSKÜDAR
522	150	5	78 400	TOPKAPI	SARIGAZİ
522A	150	5	52 800	TOPKAPI	SARIGAZİ
522B	150	15	66 300	MECİDİYEKÖY	SULTANBEYLİ
522Y	180	15	52 600	MASLAK	YENİDOĞAN
ŞİŞLİ BÖLGESİ ÖZEL HALK OTOBÜSLERİ					
559C	90	10	14 300	TAKSİM	R.HİSARÜSTÜ
LEVENT BÖLGESİ ÖZEL HALK OTOBÜSLERİ					
40B	100	25	34 400	TAKSİM	KIREÇBURNU

3.2.3.6. DOLMUŞ - DENİZ MOTORU İŞLETMECİLİĞİ

Gezi ve Yolcu Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (GYDMT) değişik boyut, güç ve tasarımda 60 kadar dolmuş motoruna sahiptir. Özel sektör tarafından işletilen dolmuş motorlarının 236'sının çalışma ruhsatı bulunmaktadır. Boğaz'ın ve Haliç'in iki kıyısı arasında yolcu taşımacılığı yapan dolmuş motorları günde ortalama 50 000 yolcu taşımaktadır. Bu rakam İstanbul'da günlük yapılan tüm yolculukların

% 0.56'sını, deniz araçları ile yapılan yolculukların da % 17.73'ünü oluşturmaktadır. Dolmuş motorlarının ücret tarifesini Büyükşehir Belediyesi tespit etmektedir. [33 . s : 22]

Deniz dolmuş motorlarının en önemli hatları;

- Beşiktaş - Üsküdar hattı, (Bu hatta günde ortalama 10 000 - 12 0000 yolcu taşınmaktadır.)

- Eminönü - Üsküdar hattı, (Bu hatta günde ortalama 1 500 - 2 000 yolcu taşınmaktadır.)

- Kadıköy - Eminönü hattı, (Bu hatta günde ortalama 1 000 - 1 500 yolcu taşınmaktadır.)

- Üsküdar - Kabataş hattı, (Bu hatta günde ortalama 1 200 yolcu taşınmaktadır.)

Bunlardan başka dolmuş motorları şu hatlar üzerinde de hizmet vermektedir;

- Bostancı - Kınalıada,

- Bostancı - Büyükada,

- Kartal - Büyükada,

- Eminönü - Kasımpaşa,

- Ticaret Odası - Balıkpazarı,

- Sötlüce - Eyüp. [22 . s : 237]

BÖLÜM 4

İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA ULAŞIM SİSTEMLERİNİN PLANLAMA, UYGULAMA, İŞLETME VE İDARİ ÖRGÜTLENMEDE BİRBİRLERİYLE OLAN İLİŞKİLERİ

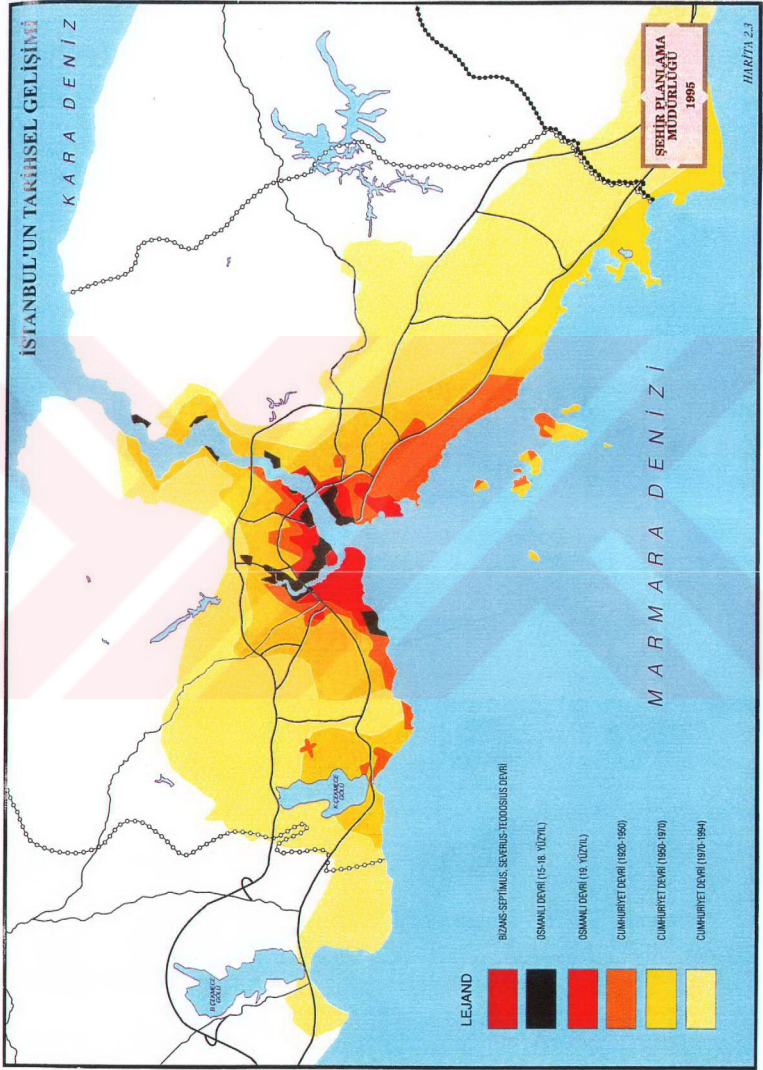
İstanbul daha önceki bölümlerde açıklandığı gibi Tarihi Yarımada'da kurulmuş bir kent iken Doğu Roma İmparatorluğu zamanında sosyal açıdan önem kazanmaya başlamış ve tarihin her evresinde bu önem giderek büyümüştür. (Harita 4.1) Kent, coğrafik konumu, doğal güzellikleri ile stratejik bölge konumunu korumuş ve hatta geliştirmiştir. Bugün tarihsel zenginlikleri, büyük eğitim kurumları, ticari kuruluşları, spor ve sanat etkinlikleri ile dünyanın en önemli ticaret, kültür ve turizm merkezi olmaya aday bir metropolümüzdür.

İstanbul nüfusu gerek göç gerekse doğal artış oranıyla hızla artmaktadır. Türkiye genelinde yıllık nüfus artışı yaklaşık % 2.5 olmasına karşın, ülke nüfusunun yaklaşık % 12'sini barındıran İstanbul'da yıllık artış yaklaşık % 4 olmaktadır. [36 . s : 29] Kentteki ulaşım talebi, nüfus artışına bağlı olarak çoğalan çalışan kişi sayısı, banliyö yerleşmelerindeki artış ve özel oto kullanımındaki artışla beraber fazlalaşmaktadır. (Tablo 4.1) Bu talebi değerlendirmek, planlamasını yapmak, yönetim ve

TABLO 4.1: Otomobilleşme Oranı (Oto/1000 kişi) [33 . s : 7]

	1965	1970	1975	1980	1985	1990
TÜRKİYE	2.8	3.9	10	16.6	19.4	29.2
İSTANBUL	19.5	25.8	64.8	53.1	45.2	69.8

işletmesini düzenlemek ve ulaşım ile ilgili sorunların belirlenmesi ve çözülmesinde ilk görev yönetimden sorumlu kurum ve kişilerindir.



HARİTA 4.1: İstanbul Kentinin Gelişimi [22 . s : 33]

İstanbul'da ulaşım sisteminin planlama aşamasından başlayıp, yatırım işletme, yönetim ve denetim faaliyetlerinde yer alan örgüt birimleri, oldukça karışık ve dağınık durumdadırlar. Kentte farklı niteliklere sahip araçlar, farklı işletme özellikleri ile toplu taşıma hizmeti vermektedirler. (Tablo 4.2) Üçüncü bölümde bahsedildiği gibi İstanbul'da taksi, dolmuş, minibüs, okul servisi, işyeri servisi, dolmuş motoru, özel halk otobüsü, belediye otobüsü, iki katlı otobüs, tünel, nostaljik tramvay, hızlı tramvay, çağdaş tramvay, banliyö treni, yolcu vapuru, arabalı vapur ve deniz otobüsü filolarından oluşan 17 farklı toplu taşıma biçimi görülmektedir. Bu türler kent içinde farklı kapasitelerde hizmet vermektedirler. (Tablo 4.3) Oysa İstanbul büyüklüğündeki diğer dünya metropollerinin ulaşım sistemlerinde otobüs, tren, metro ve tramvay gibi farklı türlerin sayıları 4-5'i geçmemektedir. [33 . s : 46 - 47]

TABLO 4.3 : İstanbul'da Günlük Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı
[Ulaşım Koordinasyonu Müdürlüğü - Nisan 1997]

TAŞIM TÜRÜ	ARAÇ TÜRÜ	ARAÇ ADEDİ	GÜNLÜK YOLCU	YOLCU PAYI (%)	GRUP PAYI
KARA % 90.89	İETT	2 291	2 000 000	22.52	KAMU % 22.52
	Ö.H.O.	837	522 000	5.88	
	ÖZ	234	65 000	0.73	
	OTOMOBİL	1 149 000	1 608 600	18.12	
	MİNİBÜS	5 787	1 000 000	11.26	ÖZEL % 77.48
	DOLMUŞ-TAK	600	50 000	0.56	
	TAKSİ	17 640	625 000	7.04	
	SERVİS OTO	25 700	1 700 000	19.15	
	KORSAN OTO	1 552	500 000	5.63	
	ALT TOPLAM	1 203 641	8 070 600	90.89	
RAYLI SİSTEM % 5.93	TCDD	66	166 832	1.88	KAMU % 100
	HAFİF METRO	60	170 000	1.91	
	TRAMVAY	45	160 000	1.8	
	NOST. TRA.	5	10 000	0.11	
	TÜNEL	2	20 000	0.23	
	ALT TOPLAM	178	526 832	5.93	
DENİZ % 3.18	TDİ	59	212 070	2.39	KAMU % 82.27
	İDO	16	20 000	0.23	
	DOLMUŞ MT.	200	50 000	0.56	ÖZEL % 17.73
	ALT TOPLAM	275	282 070	3.18	
TOPLAM		1 204 094	8 879 502	100	KAMU: % 31.07 ÖZEL: % 68.93

TABLO 4.2 : İstanbul'da Hizmet Sunan Ulaştırma Türleri ve Kuruluşlar [29 . s : 58]

Sistem	Sistemin Araçları	Sistemin Araç Niteliği	Sistem Alt Yapısını Yöneten Kuruluş	Sistem Araçlarını Yöneten Kuruluş	Sistem Denetleyen Kuruluş
YOLCU TAŞIMACILIĞI					
KARAYOLU	ÖZEL OTO TAKSİ RESMİ OTO	BİREYSEL TAŞIMA	BELEDİYE VE KARAYOLU	BELEDİYE İL TRAFİK KO- MİSYONU	BELEDİYE VE EMNİYET ŞUBE MÜDÜRLÜ- ĞÜ
	DOLMUŞ- TAKSİ MİNİBÜS	ARA TOPLU TAŞIMA		İLÇE TRAFİK KOMİSYONU ÖZEL KİŞİ VE KURULUŞLAR	
	SERVİS AR. ÖHO İETT			BELEDİYE İ- ETT	
DENİZYO- LU	İDO ARABA VAPURLARI YOLCU VAPURLARI DOLMUŞ MOTORLARI	TOPLU TAŞIMA	BELEDİYE İDO A.Ş.	İDO	TDİ ŞEHİR HATLARI İŞ- LETMESİ DENİZ TRAFİK ZABITASI
(RAYLI SİS- TEM) DEMİRYOLU	TÜNEL LRT TRAMVAY BANLİYÖ NOSTALJİK TRAMVAY		BELEDİYE TCDD	BELEDİYE (ULAŞIM A.Ş.) TCDD	BELEDİYE TCDD

Merkezi ve yerel yönetimler arası hala kesinleşmemiş ve olgunlaşmamış yetki ve sorumluluklar arasındaki çelişkiler, büyükşehir ve ilçe belediyeleri arasındaki görev tanımlamalarındaki belirsizlikler, İETT ve UKOME arasındaki görevleri belirleyen yasal çerçeveye getirilen farklı yorumlar mevcut karmaşık yapının giderek çözülemez hale dönüşmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

4.1. ÜLKEMİZDE ULUSAL ÖLÇEKTE ULAŞIM PLANLAMA VE YÖNETİM YAPISI

Bölgesel ya da yerel ölçekte bakıldığında ulaşım sisteminde çok başlı bir yönetim yapısı görülmektedir. Ulusal ölçekte ülkemizde özellikle kent içi ulaşım konusunda strateji belirleme, karar verme, plan yapma ve yatırım için gerekli kaynakları hazırlama ve tüm bu uygulamaları yönetme ve denetleme konusunda nasıl bir yapı

sergilenmektedir diye bir soru ile karşılaştığımızda şöyle bir tablonun ortaya çıktığını görmekteyiz; Üçüncü bölümde de bahsedildiği gibi kent içi ulaşım konusunda etkin merkezi kuruluşlardan Ulaştırma Bakanlığı'nın özellikle şehiriçi raylı sistemlerin proje je şartnamelerinin incelenmesi ve ülke ihtiyaçlarına uygun standartlaştırılması gibi konularda görev ve yetkisi bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın kuruluş kanununun 2. maddesinin (a) ve (d) fıkralarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluş ve Görevleri ile alakalı tüm yasal hükümler ile Karayolları Trafik Kanunu'nun hükümleri saklı tutulmuştur. [26 . s : 6931] Bu kurumun yanısıra Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkileri dolayısıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığı da ikinci etkin kurumdur. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlükleri kentiçi ulaşım konusunda sistemin içinde yer alan merkezi hükümet kurumlarıdır. Bakanlıkların üstünde ülkemizde sırasıyla Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Yüksek Planlama Kurulu (YPK), Başbakanlık, Bakanlar Kurulu ve Parlamento bulunmaktadır. Ulusal ölçekteki ulaşım sisteminde de çok yönlü ilişkilerin üzerine kurulu karmaşık bir yapının olduğu buradan anlaşılmaktadır.

Beş yıllık kalkınma planlarını hazırlamakla yükümlü olan DPT, Ulaştırma Bakanlığı içindeki koordinasyondan sorumlu kuruluşun üstünde görülmektedir. Ülkenin sosyo-ekonomik gelişmesinin hedeflerini ortaya koyan ve bu hedeflerin gerçekleşmesinde uygulanacak ilke ve tedbirleri belirleyen DPT, ulaştırma sistemi için de bir dizi hedefler ve politikalar ortaya koymakta ve tedbirler sunmaktadır. (Altıncı ve Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında İstanbul ulaşım sistemi için bazı hedefler belirtilmiş ve İstanbul Boğaz Tüp Geçit Projesi ile ilgili ilkeler ortaya konmuştur. Bu ilkeler beşinci bölümde incelenecektir.) Bu hedeflere uygun olarak planlanan konuların yapılması için gerekli kaynak aktarımları DPT'nin koyduğu esaslar dahilinde yapılmaktadır. Ulaşım sistemi ile alakalı plan ve programların yürütülmesi sırasında gerekli izleme ve eşgüdümü sağlama görevi ve yetkisi de bulunan [28 . s : 222] DPT'nin bünyesinde kentiçi ulaşım konusunda bir görevli bulunmamaktadır. [37 . s : 3]

İstanbul ve Ankara gibi iki büyük kentte metro yapımı için plan ve projeler yapılmış ve ihale edilmiştir. Ancak metro sisteminin seçiminde, plan, proje ve yapım ihalelerinde ülke çapında herhangi bir standartlaşma olmadığı anlaşılmaktadır. Ulusal boyutta kentsel ulaşım konusunda eşgüdümü sağlayacak toparlayıcı bir kuruluş

olmadığı görülmekte ve üçüncü bölümde görev ve yetkileri anlatılan kuruluşların sorumluluk alanları farklı olduğundan ayrı türlerdeki projelerde kuruluşların etkinliğinin değiştiği anlaşılmaktadır.

4.2. METROPOLİTEN ALANLARDA KENT İÇİ ULAŞIMINDA ETKİLİ OTORİTELER VE KOORDİNASYON KURUMLARI

Metropoliten bir yapıya sahip İstanbul'da bugün ulaşım sisteminin planlanması, yürütülmesi ve denetimi, yerel ve özel idareye bağlı bir çok kuruluş, kurum ve bunların katkılarıyla oluşturulan komisyonlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunlar Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, Trafik Müdürlüğü, belediye trafik birimleri, UKOME, AYKOME komisyonları ile vali veya yardımcısı başkanlığındaki il trafik komisyonları, kaymakam başkanlığındaki ilçe trafik komisyonlarıdır. [29 . s : 57 - 58]

4.2.1. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ (UKOME)

3030 sayılı yasa ile kurulan UKOME şehrin ulaşım planını yapmaya, yaptırmaya ve bu plana göre toplu taşıma araçlarının güzergah, zaman ve bilet tarifelerini yapmaya ve bu tarifeleri uygulamaya yetkilidir ve bu işlemleri yaparken İl Trafik Komisyonu ile gerekli koordinasyonun sağlanması öngörülmüştür. Yasa gereği koordinasyon merkezince alınan ortak yatırım ve toplu taşıma ilgili kararlar bütün belediye ve kamu kurum ve kuruluşları için bağlayıcıdır. [31 . s : 5] Buna göre UKOME'ye koordinatör olma görevi verilmiştir. Ancak UKOME'nin yetkisi sadece Büyükşehir Belediye sınırları içerisindedir.

4.2.2. ULAŞIM KOORDİNASYON TEKNİK KURULU

Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurul halinde çalışır. Bu kurulun başkanı ve yürütme organı Büyükşehir Belediye Başkanı'dır. Başkan bu görevini mevzuata uygun olarak kurulan müdürlük eliyle yürütmektedir. Ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma uygulama ve uygulatma yetkilerine sahiptir. [31 . S : 62]

4.2.3. İL VE İLÇE TRAFİK KOMİSYONLARI

Vali başkanlığındaki İl Trafik Komisyonları, 1984 yılına kadar ulaşım ve trafik faaliyetleri konusunda en son karar düzeyi ve tek eşgüdüm birimiydi. Belediyeler, çeşitli merkezi yönetim temsilcilerinin ağırlıkta olduğu bu komisyonda azınlıkta idiler. İl Trafik Komisyonları 1984'te yürürlüğe giren Büyükşehir Belediyelerinin kuruluşuna ilişkin yasayla daha çok kentsel alanlar dışında yetkisini korurken, büyükşehir belediyeleri bünyesindeki Ulaşım Koordinasyon Merkezi adında yeni bir birim oluşturularak büyükşehir bütününde ulaşım planlama ve işletmeciliğinden sorumlu tutulmuşlardır. [33 . s : 9]

İl Trafik komisyonları 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre vali veya vali yardımcısı başkanlığında, emniyet, jandarma, belediye ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun birer temsilcisi ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün uzman bir teknik temsilcisinden oluşmaktaydı. 4199 sayılı kanunla bu komisyona Valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşun birer temsilcisinin de katılması belirlenmiştir. Ancak bu temsilcilerin toplam sayısının 3'ü geçemeyeceği ifade edilmektedir. [30 . s : 4]

Böyle bir düzenlemeyle aslında büyükşehirlerde ulaşım ile ilgili alınacak kararlarda üst yetkili UKOME gibi gözükmesine rağmen, Trafik Komisyonlarının teknik kadro olarak daha güçlendirilerek daha etkin olmasına çalışıldığı izlenimi doğmaktadır.

4.3. KURUMLARIN BİRBİRLERİYLE OLAN İLİŞKİLERİ

UKOME, hafif raylı sistem ve tramvay işleticisi İstanbul Ulaşım A.Ş. , İDO, İETT ile Özel Halk Otobüsleri ve minibüsler üzerinde denetim sahibidir.

Valilik ve İl Özel Komisyonu ise taksiler, okul, işyeri servisleri ve trafik polislerini denetlemektedirler.

Daha önce tüm modellerin tek tek ele alınan İstanbul'da ulaşım konusunda planlama, yönetim, idare ve işletme ile ilgili kurum ve kuruluşların görev ve yetkileri ilgili mevzuatlar incelenerek tablo 4.4'te verilmeye çalışılmıştır. Bu tabloda görüldüğü gibi bazı işler birden fazla kurumun yetki ve görevleri içinde yer almaktadır. Bu

durumda bir konu ile ilgili alınan farklı kararlar ve değişik uygulamalar kentiçi ulaşım sisteminde bir takım aksaklıklar ortaya çıkarmaktadır. Bu uygulamalara karar veren kurumlardaki çalışanların farklı deneyim, bilgi ve tecrübeye sahip olmaları da

TABLO 4.4 : İstanbul'da Kentiçi Ulaşımında Görev ve Yetki Dağılımı [35 . s : 34]

GÖREV VE YETKİLER	KURUM VE KURULUŞLAR				
	BELEDİYE	EMNİYET	TCK	TRAFİK KOMİ	UKOME
Kentsel Ulaşım Planının Yapılması					X
Ulaşım Planının Uygulanması					X
Karayollarının Planlanması ve Yapımı	X		X		X
Otopark Yerlerinin Sağlanması	X		X		
Trafik Akımı Programının Yapılması			X	X	X
Yolların Kısmen veya Tamamen			X	X	X
Trafiğe Kapatılması					
Hız Sınırlarının Yeniden Belirlenmesi			X	X	X
Ticari Taşıtların Çalışma Yerleri ve Koşulları ile Sayılarının Belirlenmesi				X	X
Kavşak Düzenlenmesi ve Sinyalizasyon	X		X		X
Yol Trafik İşaretlemesi ve Trafik Levhalarının Yerleştirilmesi	X		X		X
Yolların ve Trafik Tesislerinin Korunması ve Bakımı	X		X		X
Trafik Engellerinin İşaretlenmesi ve Kaldırılması	X		X		X
Otopark Yerlerinin İşletilmesi Yada İşlettirilmesi	X	X			
Toplu Taşıma Sistemleri İçin Güzergah, Zaman ve Bilet Tarifelerinin yapılması	X			X	X
Park Yerleri İçin Zaman ve Süre Belirlenmesi				X	X
Sürtücü ve Taşıtların Denetlenmesi		X			
Trafik Düzenlemelerin ve Tesislerinin Denetlenmesi		X			X
Duran ve Akan Trafiğin Düzenlenmesi ve Yönetilmesi		X			

trafikteki düzensizliğin artmasına neden olabilecektir. Ayrıca kimi durumlarda alınan bazı kararların hangi kurumları bağlayıcı nitelikte olduğu konusunda te reddütlér ortaya çıkmakta ve bu kararların uygulanmaması durumunda hangi kurumun müdahale edeceği ve yaptırım gücü ortaya koyacağı bilinmemektedir.

Bazı merkezi yönetim birimleri de esas görevlerinin yanısıra kent içi ulaşımında bazı sorumluluklar yüklenmişlerdir. İstanbul 'da banliyö demiryolu işletmeciliğinden TCDD, şehir hatları vapur işletmeciliğinden TDİ ve kentsel alandan geçen karayollarının, otoyolların ve köprülerin planlanması, yapımı ve bakımından Karayolları Genel Müdürlüğü sorumlu tutulmaktadır. [33 . s : 10]

Bunlardan TCDD, TDİ, İETT ve hatta diğer kurum ve kuruluşlara ait toplu taşıma sistemlerinin duraklarının belirlenmesi, ücret ve zaman tarifelerinin birbirlerini destekleyici bir şekilde yapılması için gerekli koordinasyonun yapılması zorunluluğu olmasına rağmen bugüne kadar tam anlamıyla böyle bir organizasyon sağlanamamıştır. Bu koordinasyonun kurulması, 17 ayrı toplu taşıma sistemine sahip (EK-A) ve çeşitli doğal etkenlerle (Boğaz, Haliç gibi) bölünmüş, korunması gereken tarihi bir dokusu olan, Türkiye'nin en yoğun ve dünyanın en kalabalık şehirlerinden biri olan İstanbul için elbette ki o kadar kolay bir işlem değildir. Ancak bu konudaki ilgili mevzuatlarla, kurum ve kuruluşların görev ve yetkilerinin birbirine çakışır şekilde tariflenmesi işi daha da güçleştirmektedir.

Bu konuyu kuruluş yetkilileri çeşitli panel ve sempozyumlarda dile getirmekte ve ulaşım sistemi konusunda görev ve yetki karmaşası olduğunu ifade etmektedirler. [38 . s : 93] 3030 sayılı yasa, UKOME kararları ile ilgili Valiliği kararlarının uygulanmasında koordinatör olarak göstermesine rağmen, yasalardaki belirsizlik nedeniyle Vilayet ve Büyükşehir arasında, uygulamalarda görüş ayrılıklarından doğan bazı farklılıklar olmaktadır. Ayrıca aynı türdeki görev ve yetkilerde Valilikle, Büyükşehir Belediyesi arasında yetki karmaşası doğmaktadır. Örneğin İl Trafik Komisyonlarının görevleri karayollarının kapatılması, park alanlarının belirlenmesi, araçların gidiş ve geliş yolları ile en çok hız limitlerinin saptanması olarak sayılabilir. [30 . s : 4 - 5] Oysa 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 15. maddesi, araçların en az ve en çok hızlarını belirleme ve duracağı, yavaş gideceği yerleri saptama işini belediyelere tanımakta [29 . s : 61] ve 3030 sayılı yasanın 21. maddesi ise bu maddeyi

aynen koruyarak söz konusu görev ve yetkiyi büyükşehir ve ilçe belediyelerine vermektedir. [31 . s : 14] Bu durumda iki farklı kanun ile iki farklı kuruma aynı görev ve sorumluluk verildiğinden bu konuda kimin yetkili sayılacağı bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca Büyükşehir sınırları içinde bazı yol ve kavşaklar Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altındadır. Ancak bu durumda da kurumlar arası yetki ve sorumluluk karmaşası olduğundan değişik kurumlar tarafından uygulanan projeler arasında bir eşgüdüm sağlanamamaktadır.

İETT, İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında da hat açma yetkisine sahiptir. Her ne kadar Büyükşehir Belediye sınırları içinde açtığı hatlarla ilgili UKOME'den onay almakta ise de aynı hattın devamında sınırın dışına çıkması durumunda inisiyatif tamamen işletici kurumun eline geçmektedir. Bu durum, metropoliten etki alanı yerine, belediye sınırları veya il sınırları ile kısıtlı bir alan içinde kalınması neticesinde ulaşım sistemi ile ilgili konunun gerekli kapsamda ele alınamaması ve eşgüdüm sağlanamaması durumunu izah edebilecek bir örnek ortaya çıkarmaktadır.

4 . 4 . İSTANBUL'DA ULAŞIM SİSTEMİ DÜZENLENMESİ İLE İLGİLİ BİR ÇALIŞMA (METMED)

İstanbul gibi çok işletmeli bir ulaşım şebekesine sahip ve planlama, yatırım, yönetim ve denetim konularında farklı kurum ve kuruluşların söz sahibi olduğu bir kentte ulaşım yönetim yapısını kurmak, bunu işletmek çok kolay çözümü olan bir konu değildir. Ancak yapılan bazı çalışmalar bu sistemin kurulmasına aracı olacak, ve uygulanması neticesinde geliştirilerek sistem kurmaya yarayacak projeler olarak değerlendirilebilir.

İstanbul'da, daha önceki konularda da bahsedildiği gibi 17 farklı türü ile birbirinden ayrı hareket eden , destekleyici değil de, büyük bir rekabet içerisinde olan bir toplu taşıma sistemi bugün varlığını sürdürmektedir. İyi işleyen bir toplu taşıma sisteminde yapısal bir bütünlük olması gerekmektedir. Ancak bu bütünlük İstanbul ulaşım sisteminde oluşturulmadığı için türler ve işletici kuruluşlar arasında planlama, yatırım ve işletmede bir eşgüdüm sağlanamamakta ve yönetiminde de bir koordinasyon kurulamamaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ortak kent statüsü ile katıldığı Akdeniz Kentleri programının bir alt programı durumunda olan ve 1994 yılında Avrupa Birliği'nin, Uluslararası Toplulaşım Birliği (UITP) tarafından yürütülen METMED projesi içerisinde, İstanbul için pilot bir çalışma yapılmıştır. Kentin toplu taşıma işleticisi kuruluşların (İETT, İUAŞ, İDO, TCDD, TDİ VE ÖHO) temsilcilerinin ortaya koymuş olduğu bilgi ve görüşler ile yerel ve yabancı proje uzmanlarının uygulanabilir çözümleri esas alınarak bütünlük bir ücret ve bilet sistemi önerisi rapor halinde sunulmuştur. "İstanbul Toplulaşım Ücret ve Bilet Sistemleri Etüdü" ile ayrıca toplulaşım sisteminin yeniden yapılanmasıyla ilgili öneriler de geliştirilmiştir. Toplu taşıma türleri ve işleticileri arasında kurulacak bütünlük bir sistemin temel unsurları şu şekilde ifade edilmektedir;

- "Hatlar, güzergahlar ve terminal noktaları ile durakların tüm toplulaşım türleri dikkate alınarak tasarlandığı bir yapısal ve fiziksel bütünlük,
- Sefer aralıkları ve işletme tarifelerinin türler ve işleticiler arasındaki aktarmaları kolaylaştıracak şekilde planlandığı bir işletme ve zaman tarifesinde bütünlük,
- Tüm toplulaşım işleticilerini ve türlerini kapsayan bir sistem içindeki tüm yolculuklarda aynı ödeme ortamının kullanıldığı; bir başlangıç ve bitiş noktası arasında çeşitli aktarmalarla yapılan bir yolculuğun her aktarmasında yeni bir yolculuk ücretinin ödenmediği bir ücret ve bilet sistemi bütünlüğü," [38 . s : 41 - 42]

Bu çalışmayla İstanbul'daki mevcut toplulaşım türlerinin ücret ve bilet sistemleri ve uygulamadaki özellikleri incelenmiştir. Daha sonra çağdaş bilet sistemlerinde uygulanan bilet teknolojileri incelenmiş ve çeşitli metropoliten kentlerin uygulamaları karşılaştırılmıştır.

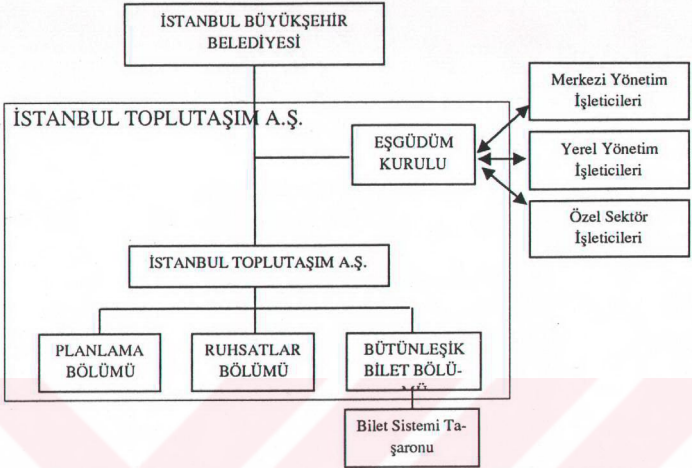
METMED çalışmasına göre İstanbul'daki ulaşım sisteminin ana özellikleri ve gelişimi zaman içerisinde bugünkü karmaşık bilet yapısını ortaya çıkarmış ve bu karmaşık yapı ve özellikler de zamanla ulaşım sisteminin özelliklerini etkilemiştir. [33 . s : 27] Ayrıca mevcut karmaşık yapıdaki bilet özellikleri ulaşım planlama ve yönetimi için gerekli olan yolculuk talebinin hatlara ve saatlere dağılımı gibi bilgilerin toplanmasında bir kolaylık sağlamamaktadır. Bu çalışma da merkezi hükümet organlarından işletici durumunda olan TCDD ve TDİ'nin böyle bir bütünlük sistemine geçmek üzere destek verdikleri ifade edilmiştir.

Çalışmanın çeşitli safhalarında böyle bir sistemin başlatılabilmesi için yasal

bazı düzenlemeler sonucu bağımsız bir kurumun oluşturulması gerektiğinden bahsedilmektedir. Bu konuda yetkililerden gelen önerilerden birisi de bütünlük ücret ve bilet sistemleri ile yakın ilişkili olan ve merkezi yönetimin vapur ve banliyö demiryolu işletmeleri de dahil tüm toplu taşıma türlerini denetleyen bir metropoliten ulaşım idaresinin kurulmasıdır. [33 . s : 26] Ancak bu kurumun oluşturulmasında önemli noktalardan birisi de kurumun uzman ve tarafsız bir kadro ile çalıştırılmasıdır. Çünkü bu kurum hem toplu taşıma sisteminin planlanmasını, hem de yönetimini üstlenecek bunun yanı sıra sistemde eşgüdümü ve koordinasyonu sağlayacaktır. Oluşturulacak böyle bir kurumun diğer görevleri ise bilet ücretlerinden gelen gelirin her işletmeye hakettiği bir şekilde dağıtılması, bilet kullanımından dolayı bilgi işlem mekezhlerinin yardımıyla toplanan bilgilerin sentezlerinin yapılarak, işletmelerin ve yönetimin iyileştirilmesi için gerekli işletme raporlarının dağıtımı ve sistemin işleyişinin ve güvenliğinin sağlanması olarak önerilmektedir. [33 . s : 73 - 74] Ancak bu görev ve yetkilere haiz bir kurumun oluşturulması için (ulaşım sistemi ile görev ve yetkilerinin tümü sadece bu kurum üzerinde toplanacak ve diğer kuruluşların yüklendikleri aynı veya benzeri görevlerin sorumluluklarının kaldırılacağı düşünülecek olursa,) bir çok yasal değişiklikler gerektirdiği ve mevzuatlardaki bu değişikliklerin uzun süreceği de öngörülmektedir.

UKOME, yerel ve merkezi yönetim düzeylerine bağlı kamu toplu taşıma kuruluşlarının ve özel işletmelerin çalışmalarının planlanması ve eşgüdümünden yasal olarak sorumlu tek kuruluş durumunda olmasına rağmen böyle bir bilet sisteminin yönetimini gerçekleştirecek esnekliğe ve mali güce sahip değildir. [33 . s : 93]

METMED çalışmasında, yukarıdaki görev ve sorumluluklara haiz bir kurumun UKOME'nin yan kuruluşu olarak hizmet edecek ve belediye tarafından kurulacak bir şirket olması önerilmektedir. İstanbul Toplu Taşıma A.Ş. olarak kurulacak (Şekil 4.1) bu şirket genel olarak bilet sisteminin işleyişinden ve gelirlerin paylaşımından sorumlu olacak ve bünyesinde bulunduracağı tüm işletme kuruluşların temsilcilerinden bir eşgüdüm kurulu oluşturacaktır. Kurum UKOME adına ve yasal yetkileri çerçevesinde çeşitli çalışmalar yapmasına rağmen, bir özel şirketin esnekliğine sahip olacaktır. UKOME'nin planlama ve ruhsat verme ile ilgili çalışmalarının da bu kurum tarafından yürütülmesi önerilmektedir. [33 . s : 94]



ŞEKİL 4.1:İstanbul Toplu Taşıma A.Ş'nin İdari Yapısı [33 . s : 95]

4.5. İSTANBUL'DA AKILLI BİLET UYGULAMASI VE UYGULAMANIN SİSTEM YÖNETİMİ İLE İLİŞKİLENDİRİLMESİ

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı şirketlerden BELBİM A.Ş., MET-MED projesinin ışığı altında yaptığı araştırmalar sonucunda Elektronik Bilet Otomasyon Sistemi olarak AKBİL modelini oluşturmuştur. Bugün bu model deneme ve alıştırma amacıyla uygulamaya girmiş ve İETT'nin tüm otobüslerinde, hafif raylı metroda ve deniz otobüslerinde kullanılmaya başlanmıştır.

AKBİL kullanımının modern bir ücret tahsil sistemine sahip olunmasının yanı sıra farklı toplu taşıma sistemlerindeki entegrasyonun sağlanabilmesi ve toplu taşıma araçları ve diğer ünitelerden işletmeyle ilgili verilerin sağlıklı bir biçimde toplanabilmesi gibi avantajlarının olduğu ifade edilmektedir. [40 . s : 6]

AKBİL kısaca paslanmaz çelik bir muhafaza içerisinde dokunmatik hafıza entegreleri bulunan bir mikro çiptir. Alışılmış olarak karta takılabileceği gibi, anahartlığa, kolye ve bilezik üzerine dahi takılabilmek özelliğine sahiptir. (Şekil 4.2)

Akbil'deki çiplerin hafızasına kontur olarak yüklenen bilgiler toplu taşıma araçlarındaki geçiş kontrol makinalarında (validator) okunmaktadır. Sadece kullanı-

lan ücretin okunması yanısıra yolculuğun hangi işletmede, hangi hatta , hangi gün ve saatte yapıldığı gibi bilgiler de validatorlere aktarılmaktadır. Bu bilgilerin Bilgi İşlem Sistemine otomatik olarak aktarılması için telefon hatları üzerinden bilginin toplanabilmesini mümkün kılacak bir sistemin geliştirildiği ifade edilmektedir.

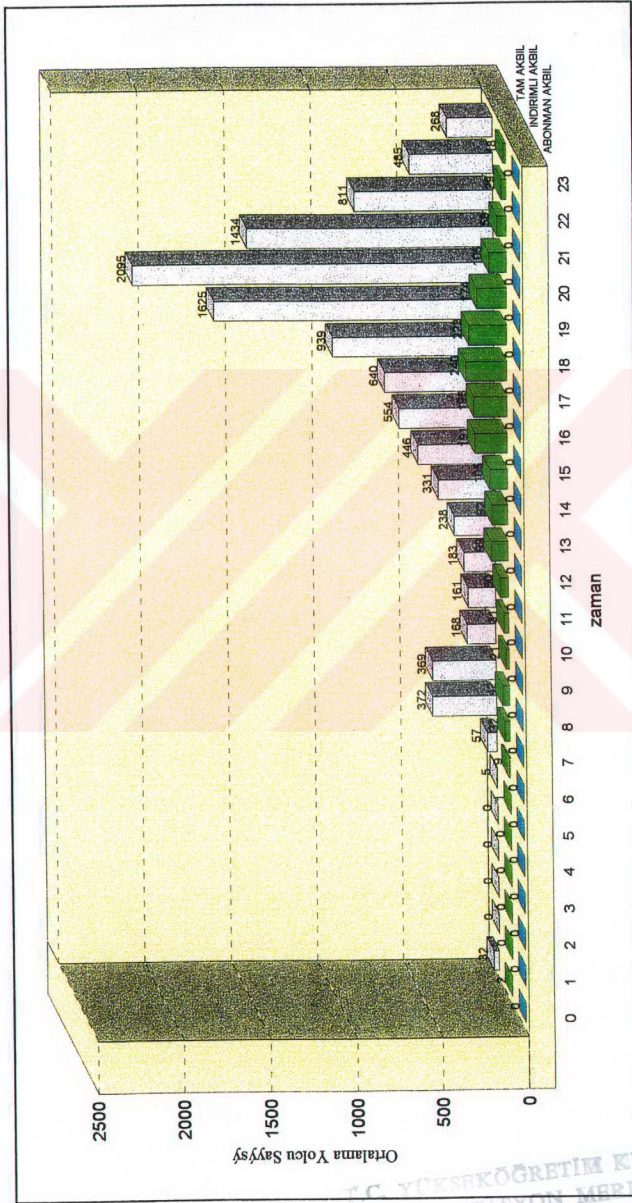
Otobüslerde veri toplama işlemleri, garajlardaki bilgisayarlar ve rapor çekme makinaları aracılığıyla, metro ve deniz otobüsleri istasyonlarında ise işlem istasyon bilgisayarı aracılığıyla yapılmaktadır. Seri bir haberleşme ağı ile turnikeler İstasyon bilgisayarına bağlanmıştır ve bilgisayar turnikelerde biriken raporları periyodik olarak çekerek, bir modem üzerinden bilgi işlem sistemine aktarmaktadır. Bu yolla bilet



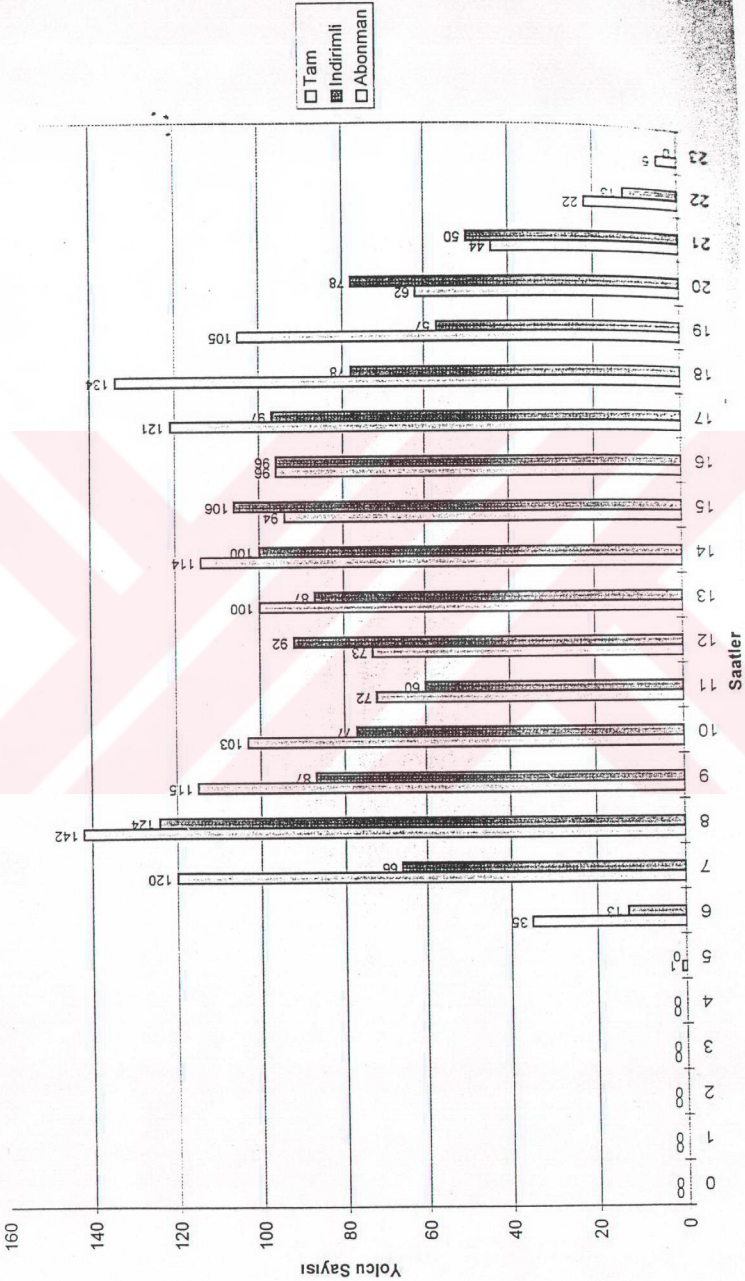
ŞEKİL 4.2: Akıllı Bilet (AKBİL) [47 . Ekler]

sisteminin kullanıldığı tüm toplu taşıma araçlarının günlük hareketleri incelenebilmekte ve çeşitli istatistiklerin günlük olarak elde edilme imkanı sağlanmaktadır. (Şekil 4.3 ve Şekil 4.4) Bu şekilde günlük olarak toplanan bilgilerin ışığında işletmeler arası entegrasyonun sağlanması gerçekleştirilebilecek, aynı hatlarda çalışan farklı türlerin yolculuk talepleri sentezi sonucunda birbiriyle yarışan bir sistemin dışında ana türler ve destek türlerin belirlenebilmesi neticesinde birbirini destekleyen türlerle bir toplu taşıma sistemi kurulabilecektir.

BELBİM ilgilileri mikro çipin ABD'den alındığını ancak mikro çipin hafızasının ve içindeki programların yazılımının tamamen Türk mühendislerinin çalışmaları sonucu olduğunu ifade etmekte ve sistemin geliştirilebileceği ve hatta İstanbul'daki tüm (Yerel ve merkezi işleticilerin söz sahibi olduğu bütün türler) toplu taşıma sistemleri arasında planlama, eşgüdüm ve organizasyonu sağlayacak ve toplu taşıma sistem yönetimiyle yetkilendirilecek bir kurumun oluşturulması durumunda, bütünleşik bilet uygulamasının (AKBİL) Bilgi İşlem Sistemi'nin, bu kurumun Ana Bilgi İşlem Merkezini oluşturabileceği kanaatini taşıdıklarını belirtmektedirler.



ŞEKİL 4.3: Hafif Raylı Metro'nun Aksaray İstasyonundan Akbil Aracılığıyla Alınan Yolculuk Bilgilerinin Saatlik Bazda Gösterilmesi
(Kaynak: BELBİM A.Ş.)



ŞEKİL 4.4: İETT'nin 41S Hattında Yapılan Yolculuklarda Akbil Kullanımından Gelen Verilerin Saatlik Bazda Dağılımı
(Kaynak: BELBİM A.Ş.)

Yine yetkililerin ifadeleri neticesinde İstanbul'da daha öncede belirtildiği üzere söz konusu bilet sisteminin (Mayıs 1997 itibariyle) tüm İETT otobüslerinde, deniz otobüslerinde ve hafif raylı metroda kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu türlerin yanısıra Özel Halk Otobüsü İşleticilerinin yetkilileri ile antlaşma yapıldığını ve bu türde de uygulamanın başlatılacağı belirtilmiştir. Ayrıca Gezi ve Yolcu Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ile de görüşülmüş ve deneme mahiyetinde Üsküdar - Beşiktaş arasında kullanılmak üzere Üsküdar tarafında Akbil kullanımının başlatılacağı ifade edilmiştir. TCDD yetkililerinin de bu tür de bir bilet modeline ve bilgi toplama sitemine sıcak baktıkları, ancak Merkezi Yönetim tarafından alınacak kararlar neticesinde uygulamaya geçebileceklerinin belirtildiği, bunun ise uzun süren bir takım bürokratik işlemler gerektirdiği açıklanmıştır.

4.6. METROPOLİTEN ALANLARDA TOPLUTAŞIM YÖNETİM YAPISINDA FRANSA VE ABD ÖRNEĞİ

4.6.1. FRANSA'DAKİ UYGULAMA

Kentsel ulaşım kararlarının uygulamada sürüncemede kalmaması ve kurumlar arası sürtüşmelerin yaşanmaması için Fransa'nın başkenti Paris'te, biri Paris Bölgesi Ulaşım Birliği (Office Regional de Transports Parisiens) ve diğeri "Regie Autonome des Transports Parisiens" RATP olmak üzere iki örgüt birden 21.03.1948 tarihli ve 48-506 sayılı yasa ile kurulmuşlardır. Paris Bölgesi Ulaşım Birliği tüm taşıma sistemleri üzerinde bir karar organı olup, bir genel kurul ve danışma teknik komitesinden oluşmaktadır. Yönetim Kurulu 10 devlet temsilcisiyle, 10 yerel yönetim temsilcisinden oluşan bu kamu tüzel kişisi niteliğindeki kurum mali açıdan bağımsız ancak idari yönden Ulaştırma Bakanlığı'na bağlıdır. Paris Bölgesi Ulaşım Birliği toplu taşıma hizmet ve güzergahlarının tanımlanmasından, işletmecilerinin seçiminden, ücretler, işletme yöntemleri ve yatırım planlarının koordinasyonunun yanısıra ilgili fizibilite çalışmalarının onaylanmasından da sorumludur. Bu otorite ayrıca kamu ulaşım sistemlerinin organizasyon, teknik koordinasyon ve ekonomik işletilmesinin de sorumluluğunu taşımaktadır.

Paris bölgesinde kamu taşımacılığı yapan 3 şirket bu otoritenin emri altındadır. RATP ile SNCF kent içi otobüs, metro ve banliyö demiryolu hattı işletmelerini yürütmek için kurulmuş olan kamu işletmecileridir. [41 . s : 418.....425]

Günde 19 milyon motorlu araç seyahati olan Paris'te yolculukların % 61'i kamu taşımacılığı tarafından yapılmaktadır. (SCNF banliyö demiryolu hatları, RATP ve RER metro hatları, RATP Paris otobüs ağı, RATP banliyö otobüs ağı) Paris'teki tüm toplu taşıma seferlerinin sadece % 5'ini kapsayan ve yaklaşık 60 özel şirketin oluşturduğu iki birlik özel çevre banliyö otobüs ağını işletmektedir.

4 . 6 . 2 . AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ'NDEKİ UYGULAMA

Kentsel ulaşım yatırımlarında uygulanan karar süreçlerinde, gelişmiş ve benimsenmiş olan uygulamanın, ABD'deki uygulama olduğu çeşitli kaynaklarda ifade edilmektedir. Bu uygulamanın özelliği, kentsel, eyalet düzeyinde ve federal (ulusal) yönetim yetkilerini dengeli bir şekilde birleştirmesidir.

ABD'de, bugünkü niteliğiyle toplu taşıma ile ilgili yatırım ve karar süreçlerini belirleyen Kentsel Toplu Taşıma Yasası, 1945'ten itibaren bir dizi yasanın çıkarılmasından sonra, 1964 yılında yürürlüğe girmiştir. 1967 yılında da Ulaştırma Bakanlığı (Department of Transportation - DOT) kurulmuştur. Bu bakanlık ulaştırma ile ilgili programları koordine etmek ve ulaşım sisteminin, özel sektör dahil olmak üzere problemlerini tespit etmek, bunlara çözümler bulmak gibi görev ve yetkileri üzerinde toplamıştır. Ayrıca daha önceden kurulmuş olan Şehircilik ve Konut Bakanlığı'nın da (Department of Housing and Urban Development - HUD) bazı görev ve yetkilerinin Ulaştırma Bakanlığı'na verildiği görülmüş ve bir yıldan biraz fazla bir süre içinde iki kurum aralarında yaptıkları bir protokolle sorumluluklarını birbirinden ayırmışlardır. (Reorganization Plan No: 2) [42 . s : 310 - 314] 1968 yılında çıkarılan bir yasa ile, ulusal düzeydeki eşgüdümün sağlanması ve bu yasanın uygulanmasında yönlendirici olmak amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı'na (DOT) bağlı bir "Kentsel Toplu Taşıma İdaresi" (Urban Mass Transportation Administration - UMTA) kurulmuştur.

Bu idarenin kuruluşundan sonra 1976 yılında düzenlenen Politikalar Bildirgesi ile kentsel toplu taşıma yatırımlarının ulusal kaynaklardan yararlanabilmesi için

gerekli olan politikalar belirlenmiş ve gerekli işlemler ayrıntılı bir biçimde tanımlanmışlardır. 1978'de çıkarılan Raylı Taşıım Politikaları Bildirgesi ile de aynı tanımlamalar yapılmıştır. 1980 yılında da ulaşım kararlarında Çevresel Etki Değerlendirmesi ile ilgili hususlar da belirtilerek mevzuatlarda gerekli düzenlemeler yapılmış, ulaşım ile ilgili yerel veya ülke boyutunda alınacak kararların bugünkü standardizasyonu belirlenmiştir. Uygulamalarda kolaylık sağlanması için yerel ulaşım otoritelerinin ulusal kaynak istemek üzere yapılacak başvurularında kullanılacak kılavuzlar ve etüd örnekleri hazırlanmış ve ayrıntıları ile tanımlanmıştır. [43 . s: 55.....65]

1964 yılı Kentsel Toplu Taşıım Yasası'yla, Ulaştırma Bakanlığı'na eyaletler ve kentler düzeyindeki toplutaşıım projelerine kredi ve hibe olarak kaynak sağlama yetkisi verilmiştir. (Bu yetkinin organizasyonu UMTA tarafından kontrol edilmektedir.) Bu yetki yasayla iki şarta bağlanmıştır. Birinci şart kamuoyunda tartışılmış olması, ikincisi ise kentsel alan için hazırlanmış kapsamlı ve yasal fiziki planlarla uyum içinde olmasıdır.

ABD'de toplutaşıım ile ilgili başlıca dört grup bulunmaktadır. Yerel Toplutaşıım Otoriteleri (Mass Transit Authorities), seçilmiş olan hükümet görevlileri (Vali v.b.), eyalet meclisleri, federal yetkililer. Özel toplutaşıma işleticileri bu toplutaşıım otoritelerine bağlıdır. Bir genel müdür tarafından yönetilen otoritelerin görevleri arasında; ulaşım ihtiyaçlarını belirlemek, alternatifler üretmek, sistemin içinde bazı hatların yada araçların değişmesini önermek, personel ve kaynak sağlayarak sistemi yönetmek bulunmaktadır.

Toplutaşıım otoriteleri genellikle valinin yetkisi altında çalışanlar ve vali veya metropoliten planlama komisyonları tarafından finanse edilirler. Toplutaşıım Otoriteleri yeni bir sistemle ilgili öneri getirdikleri zaman, halkın referandumu sneticesinde, proje olumlu sonuç alırsa işlemler devam etmeye başlamaktadır. Bu aşamadaki çalışmalar, yatırım gerekli olduğunu ortaya çıkarıyorsa ve ulusal finansman gerekiyorsa yerel ulaşım otoriteleri projenin kapsam ve tanıtımını, ön değerlendirmelerini, çalışmanın bütçe ve iş programını hazırlamaktadırlar. Bu ön çalışmaya birlikte UMTA'ya başvururlar. Ancak bu projenin yatırım miktarının % 25'i yasa gereği yerel yönetim tarafından karşılanmalıdır. (1964 - The Urban Mass Transportation Act).

BÖLÜM 5

TÜRKİYE'DE METROPOLİTEN ALANLARDA ULAŞIM SİSTEM PLANLAMASI VE ULAŞIM OTORİTESİ KURULMASIYLA İLGİLİ POLİTİKALAR

5 . 1 . BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARI DÜZEYİNDE KENT İÇİ ULAŞIMA İLİŞKİN YAKLAŞIMLAR

Ülkemizde 1960'lı yıllarda planlı bir dönem içerisine girilmiştir. Düzenli olarak oluşturulan ve en kapsamlı plan çalışmaları olan "Beş Yıllık Kalkınma Planları"nda, ulaşım sistemine ve gitgide artan sorunlarla belirli bir birikime gelen metropoliten alanlardaki kent içi ulaşım problemlerine ilk yıllarda fazlaca değinilmemiş, ülke düzeyindeki ulaşım problemleri ile yatırımlara yönelik bir düzeyde ele alınmıştır.

5 . 1 . 1 . BİRİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1963 - 1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaşım ile ilgili çalışmalar, kara, hava, deniz ve demiryolu ana başlıkları altında ülke düzeyinde ele alınmış kent içi ulaşım ile ilgili hiçbir konuya değinilmemiştir. [44 . s : 384-393]

5 . 1 . 2 . İKİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1968 - 1972)

Bu plan kapsamında, kent içi ulaşım ile ilgili olarak İstanbul'da çevre yolu ve boğaz geçişi projesinin ele alınacağı belirtilmiştir. Ayrıca "Büyük çapta tıkanıklara ve darboğazlara sahip olan İstanbul ilinin ulaştırma sorunu, İstanbul ana imar planı

çerçevesinde, Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonu ile, ilgili kuruluşlarca ele alınacak ve uzun vadeli plan hazırlanacaktır." şeklinde bir madde konulmuş ve "Büyük şehirlerde problemler yaratan şehir içi trafiğinin düzenlenmesi için çalışmalar yapılacaktır" şeklinde öneri getirilmiştir. [45 . s : 579 - 581]

5 . 1 . 3 . ÜÇÜNCÜ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1973 - 1977)

Üçüncü plan döneminde gelişecek ekonomik faaliyetlere bağlı olarak, şehir nüfusunun artması, taşıt sahibi olma oranının yükselmesi, altyapı standartlarının daha iyileştirilmesi sonucu yolcu taşımalarının karayollarının hakimiyeti altında olacağından bahsedilmiş ve kent içi ulaşımında % 27.7'lik bir artış olacağına değinilmiştir. Demir-yollarından da kent içi yolcu taşımacılığında yılda % 10 oranında bir gelişme beklenildiği ifade edilmiş, bunun dışında kent içi ulaşım sistemi, sorunları ile alakalı başka bir noktaya değinilmemiştir. [46 . s : 598]

5 . 1 . 4 . DÖRDÜNCÜ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1979 - 1983)

Bu planda, artan binek otomobili sayısı nedeniyle, özellikle kent içi yollar-da park yeri yetersizliği ve kapasite eksikliğinin arttığı belirtilmektedir.

Kent içi raylı kitle yolcu taşınımı için gerekli araç ve gereçlerinin tasarım ve projelendirilmesine öncelik tanınacağı hedeflenmiştir. İlkeler ve politikalar olarak; "İmar planları, ulaşım ve trafik planları ile birlikte hazırlanacak, kent içi ulaşım-da kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları belirlenecektir. Kent içi ve kentler arası trafik sorununun ulaştığı boyutlar dikkate alınarak, trafiğin güvenli bir biçimde akışını sağlamak için gerekli trafik yasaları hızla yürürlüğe konulacak, yönetim ve denetim düzenlemeleri yapılacaktır.", "Kent içi ulaşım sorunu, kitle taşımacılığını gerçekleştirmeye yönelik olarak çözümlenecek ve kurulacak ortaklık ve örgütler daha ekonomik bir taşımayı sağlayacak olanaklardan yararlandırılacaktır." ve "Kent içi ulaşımında taşıtların öncelikleri saptanacaktır" maddeleri belirlenmiştir. [47 . s : 409-418]

5 . 1 . 5 . BEŞİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1985 - 1989)

Bu planda kent içi yolcu taşımacılığında mevcut altyapı ve olanakların daha verimli kullanımını sağlayan az maliyetli tedbirlere öncelik verileceği ve banliyö hatlarının geliştirileceği belirtilerek, kapasite artırımı ve toplu taşımacılığa yönelik raylı sistemlere geçilmesine imkanlar ölçüsünde öncelik verilmesi hedeflenmiştir. "Ulaşım planları ile imar planlarının bütünleştirilerek ele alınması ve ulaşımın mevcut altyapı planlaması ve uygulaması ile ulaşım işletme ve denetleme konularından sorumlu kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanması" ilke ve politikalar arasında yer almıştır. [48 . s : 112-117]

5 . 1 . 6 . ALTINCI BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1990 - 1994)

Bu planda "Kent içi ulaşım yatırımları, arazi kullanım planları ile bütünleştirilmiş, toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılacaktır" ve "Kent içi ulaşım konularını yönlendirici fonksiyonu olan ulusal düzeyde bir örgütlenme gerçekleştirilecektir." şeklinde politikalar belirlenmiştir. [49 . s : 276]

5 . 1 . 7 . YEDİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1996 - 2000)

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, mevcut durumda büyükşehir belediyelerinde ulaşım ihtiyacının nazım plan kararları doğrultusunda çözümleyecek şehir içi ulaşım planlarının yapımına ve uygulanmasına duyulan ihtiyacın ve önemin arttığı belirtilmektedir. [50 . s : 126] Kent içi ulaşım ihtiyacını nazım plan kararları doğrultusunda karşılayacak kentsel ulaşım ana planı çalışmalarının hızlandırılacağı, plan önceliklerine dayalı toplu taşıma sistemine ağırlık verileceği ilke olarak benimsenmiştir. [50 . s : 133]

Ulaşım ana başlığı altında "Kent içi raylı toplu taşıma sisteminde yetki ve sorumluluklar ile teknik ölçüt ve standartların açıkça belirlenememiş ve diğer toplu taşıma sistemleri ile bütünleşmenin gerçekleştirilememiş olması nedeniyle istenen verim sağlanamamış" denilmekte, ayrıca " Otomobil sayısında meydana gelen hızlı artışa karşılık, toplu taşıma hizmetlerinin altyapısında karşılaşılan darboğazlar son yıllarda önemli boyutlara ulaşmıştır." ifadesine yer verilmektedir.

Amaç ve ilkelerde kent içi ulaşım yatırımlarının arazi kullanım planları ile bütünleştirilmesi ve toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılması gerektiği belirlenmiştir. Ayrıca kent içi ulaşım türlerinin tek elden planlanması, koordinasyonunu ve denetimini sağlayacak, katılımcı nitelikli yerel ulaşım örgütleri geliştirileceği ve ulusal düzeyde de kent içi ulaşımı yönlendirici fonksiyonu olan bir birim oluşturulması için gerekli hukuki ve kurumsal düzenlemelerin yapılacağı belirtilmektedir. [50 . s : 152]

Metropollerle ilgili düzenlemelere de bu planda değinilmiş ve ulaşım konusunda "Özellikle İstanbul kentinde ulaştırma altyapısı ve toplu taşıma hizmetleri yetersizdir. İstanbul Boğazi'nda kent içi ve transit geçişe hizmet vermekte olan iki köprü yanında üçüncü bir geçişe ihtiyaç bulunmaktadır" ve "İstanbul'da yaklaşık beş milyon kişi olan günlük kent içi yolcu taşımacılığının karayolu ağırlıklı durumundan çıkartılarak, denizyolu ve raylı ulaşım sistemlerinin payını arttırmak üzere; Kent içi Ulaşım Master Planı hazırlanarak uygulamaya konulacaktır." ifadelerine yer verilerek olup, İstanbul'da üçüncü bir boğaz geçişine etüd sonuçlarına göre karar verileceği belirtilmektedir. [50 . s : 184-186]

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda kent içi ulaşım konusuna çeşitli başlıklar altında değinilmiş ve özellikle büyük şehirlerde ulaşım sorununa bir master plan ışığı altında bakılması gerektiği, bir kaç yerde ulaşım planı yapımından söz edilerek, önemle vurgulanmıştır. Bunun yanısıra büyük şehirlerde çok başlı ulaşım sisteminin tek elden yürütülebilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılacağı belirtilmiştir.

5.2. ULAŞIM OTORİTESİ OLUŞTURULMASI İLE İLGİLİ YAKLAŞIMLAR

Kalkınma Planları ülkenin çok yönlü sosyo-ekonomik düzeydeki hedeflerini, politikalarını belirleyen, çeşitli konularda hedefler belirten makro düzeyde amaç belirleyici planlardır. Buraya kadar makro düzeydeki hedefler arasında özellikle kent içi ulaşım ile ilgili hedef ve politikalarla değinilmiş ve son iki plan döneminde kent içi ulaşımın planlama, örgütlenme, idari ve işletme sorunlarına kısaca değinilmiştir.

Kent içi ulaşım konusunda kapsamlı çalışmalar, son iki kalkınma planına yönelik özel ihtisas komisyonlarına hazırlatılan "Kent içi Ulaşım " raporlarıdır. Bu raporlarda kent içi ulaşımın sorunları belirtilmiş ve bu sorunlara ilişkin çözüm önerileri sunulmuştur.

5 . 2 . 1 . KENT İÇİ ULAŞIMDA MEVCUT SORUNLAR

DPT'nin Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'na esas olmak üzere bir özel ihtisas komisyonuna hazırlattığı "Kent içi Ulaşım" adlı raporda, ülkemiz kentlerinin ulaşım sistemlerinin planlanması, uygulanması, işletme ve idari örgütlenmede yaşanmakta olan sorunlar şu başlıklar altında toplanmıştır; [51 . s: 8 - 15]

- a) Kentsel ulaşım plan ve uygulamalarında hedef, amaç ve ilke belirsizliği
- b) Arazi kullanım-ulaşım planlama ve uygulamasının bütünleştirilememesi
- c) Ulaşım planlama yöntem ve aşamalarındaki belirsizlikler
- d) Projelendirme ve yapım aşamasında yöntem ve standardizasyon ihtiyacı
- e) Parasal kaynak yaratılması ve kullanılmasındaki karmaşıklık
- f) Ulaşım sistemi ve türleri işletmeciliğindeki verimsizlik
- g) Enerjinin kent içi ulaşımında verimsiz ve akılcı olmayan kullanımı
- h) Ulaşımın çevreye olumsuz etkilerinin göz ardı edilmesi
- i) Ulaşım konusundaki araştırmaların yetersizliği
- j) Eğitim ve öğretimdeki sorunlar
- k) Toplu taşıma araçlarının standardizasyon ihtiyacı ve üretim sorunları
- l) Ulaşım kararlarına, ilgili kesimlerin katılımı ihtiyacı
- m) Yasal ve örgütsel yapıdaki belirsizlik ve yetersizlikler

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu'nda da bir önceki raporda belirtilen sorunlardan önemli farklılıklar ortaya çıkmadığı, hatta aynı sorunların, üstelik boyutları daha da büyümüş olarak gündemde kaldığı belirtilmektedir. [37 . s : 2]

5.2.2. ULAŞIM SİSTEMİNDE İDARİ ÖRGÜTLENME KONUSUNDAKİ ÖNERİLER

Kentiçi ulaşım konusunda en önemli eksiklerden birisi olan organizasyon sorunu diğer tüm sorunların çözümünü de devamlı olarak geciktirmektedir. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı "Kentiçi Ulaşım" ÖİK raporunda örgütlenme ve yasal düzenleme ile ilgili öneriler yerel ve ulusal olmak üzere iki düzeyde geliştirilmiştir.

5.2.2.1. ULUSAL DÜZEYDE ULAŞIM ÖRGÜTLENMESİ

Raporda, kent içi ulaşım ile ilişkili işlevlerin ulusal ölçekte gerçekleştirilmesinde bazı idari boşlukların bulunduğu, bazı görev ve işlemlerin tanımlarının yeterince açık olmadığı, bazı görev ve yetkilerin çelişip çakıştığı ve bazı görevleri gerçekleştirmek için hiç bir kuruluşun tanımlanmadığının ortaya çıktığı belirtilmektedir.

Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda ulusal düzeyde, temelde yetki ve görevlerinde farklılıklar bulunan iki yapılanma şekli birbirine alternatif olarak ortaya konmuştur.

Bu önerilerden ilki "Ulusal Kentiçi Ulaşım Merkezi - UKUM"dur. Bu kurum mevcut yapıdaki kuruluşların ve özellikle DPT'nin yetki ve görevlerini korumak, geliştirmek ve netleştirmek üzere yapılacak, daha çok araştırma merkezi niteliğinde ve onay / yaptırım yetkisi olmayan bir birim şeklinde oluşturulacaktır.

İkinci olarak "Kentiçi Ulaşım Koordinasyonu İdaresi - KUKİ" adında bir yapılanma önerilmiştir. Bu kurum ulusal düzeyde halen yetkili bulunan bir çok kuruluşun üzerindeki yetki ve görevlerin önemli bir bölümünü üstlenecek, diğer yandan da bugün ortada kalan görevleri de üstlenecek bir yapılanmayı içerecektir. Uzman bir kuruluş olan bu birimle ulusal düzeyde ulaşım konusunda çok başkanlığın ortadan kaldırılması ve ulusal kaynakların geliştirilip kentlere dağıtımıyla iç içe olan bir onay - denetim mekanizması önerilmektedir. [51 . s : 34-41]

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Kentiçi Ulaşım raporunda, gerek kentiçi ulaşım ile doğrudan ilişkili olan yerel düzeyde ve gerekse ulusal düzeyde, kentiçi ulaşım sisteminin organizasyonu konusunda hala çok ciddi belirsizlik ve boşluklar bulunduğu belirtilerek, "Her yıl çok büyük yatırımlara kaynak aktarılan kentiçi ulaşım konusundaki kaynak dağıtımı konusunda karar verici olan DPT bünyesinde

kentiçi ulaşım konusunda görevli bir kişinin bile bulunmaması organizasyonsuzluğun en çarpıcı örneklerinden biridir. Diğer yandan organizasyon sorunlarının yerel düzeylerde de aynı ciddiyette olduğu görülmektedir. Bir çok büyük kentimizde 3030 sayılı yasa gereğince kurulması gereken UKOME'ler hala işleyişe geçirilememiş bulunurken, işletilmeye çalışılan UKOME'lerden beklenen verim alınamamaktadır." ifadeleri yer almaktadır. [37 . s : 3]

5 . 2 . 2 . 2 . YEREL DÜZEYDE ULAŞIM ÖRGÜTLENMESİ

Aynı raporda yerel düzeyde ulaşım örgütlenmesinde temel ögenin "belediye" olduğu ve kent içi ulaşım konusundaki birimlerin belediyenin bir birimi olduğu ya da onunla bağlantılı olması gerektiği ancak bu birimin yapısı ve konumunun kentin büyüklüğüne göre değişebileceği ifade edilmiştir.

Büyükşehir belediyeleri sınırları içinde ulaşım ile ilgili her türlü etkinliği bizzat yürüten ya da yönlendiren idareci bir otorite kurulması hedeflenmiştir. Bu otorite;

- a) Araştırma, planlama, proje oluşturma, izleme ve denetim işlevlerini doğrudan üstlenen bir merkez birimi,
- b) Yatırımcı kuruluşları,
- c) İşletmeleri kapsayan bir çatı örgütü olacaktır.

Bu yapılanmada öngörülen ilk maddede de anılan kurum 3030 sayılı yasayla kurulması gereken, ancak gerçek anlamda bir merkez olarak çalışması öngörülen UKOME'dir.

Özel İhtisas Komisyonu'nun hazırlamış olduğu bu çalışmanın dışında, İstanbul için hazırlanan bir başka çalışmada da ulaşım sisteminde yönetim modeli ve örgütlenmesi araştırılmıştır. [29 . s : 55.....65]

Öncelikle İstanbul'daki tüm karayolu toplu taşıması ile ilgili türlerin kararının ve yönetiminin belediye elinde olması gerektiği, ulaşım sistemine yeni katılacak ara toplu taşıma türlerinin izinlerinin, oluşturulacak genel koordinasyon ve yönetim örgütünün onayı alınmak koşulu ile belediye yetkisinde olması gerektiği belirtilmektedir. Trafikte genel asayiş ve denetleme ile ilgili polisini yüklenmesi gereken görev ve yetkilerin net bir şekilde açıklanmalıdır. Belediye ve oluşturulacak genel koordi-

nasyon örgütünün alacağı tüm kararların ilgililerine ve kamuoyuna duyurulması ve bu aşamadan sonra uygulamaya konması gerekmektedir.

Bu öneride, Genel koordinasyon ve Yönetim Örgütünün bir üst organ ve bir de teknik nitelikli bir alt organdan oluşması gerektiği ifade edilmektedir. Bu örgütün görevleri ise şunlardır;

- a) Büyükşehir ulaştırma planının yapılması, yaptırılması veya değiştirilmesi,
- b) Ulaşım politikalarındaki hedeflerin, araçların ve yöntemlerin saptanması,
- c) Ulaşım sisteminin tümünü içeren ve taşıma türlerinin ağırlıklarını düzenlemeye yönelik stratejik kararların alınması,
- d) Altyapı, hat ve güzergahların planları ve aktarma noktalarının belirlenmesi ve ücret tarifelerinde koordinasyonun sağlanması.

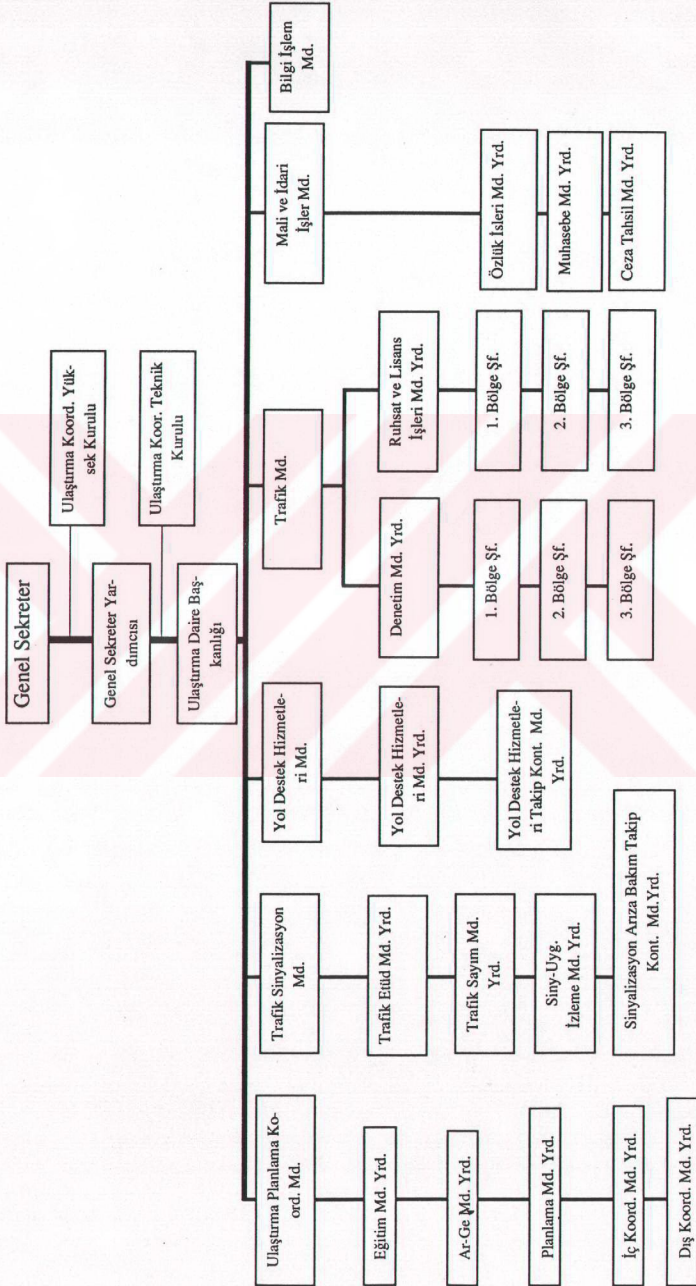
Bu görüşler esasında oluşturulması istenen yapı iki düzeyde iki ayrı organın oluşasına bağlıdır. Birincisi TCK sorumluluğu dışındaki yollarda karayolu ulaşımı ile belediyeye bağlı diğer ulaşım türlerini kapsamak üzere Belediye düzeyinde, ikincisi ise Belediyeyi de içerecek ve sistemin tümünde eşgüdümü sağlayacak genel bir düzeyde olan iki birim olacaktır. Ancak bunların arasında organik bir bağın olması gerekmektedir. (Şekil 5.1)

Belediye içinde düşünülen birim TCDD, TDİ ve TCK'ya bağlı olanların dışındaki tüm diğer sistemlerin yönetiminden yükümlü olacak ve ayrıca İstanbul ulaşımının genel yönetim ve koordinasyonundan sorumlu diğer birime destek sağlamakla sorumlu olacaktır. Bu birimin "Ulaştırma Daire Başkanlığı" şeklinde oluşturulması ve sadece ulaşım konusundan sorumlu bir genel sekreter yardımcısına bağlı olması öngörülmektedir. [29 . s : 63] Ayrıca Belediyeye bağlı İETT, İDO ve Ulaşım A.Ş. gibi kuruluşların da aynı Genel Sekreter Yardımcısına bağlanmasının koordinasyon açısından gerekli olduğu belirtilmektedir.

Belediye ile organik bir bağ içinde bulunması önerilen ulaşımdan sorumlu genel koordinasyon örgütü iki kademeli bir yapıda düşünülmüştür;

- "Stratejik nitelikteki kararlar almak yetkisine sahip Ulaştırma Koordinasyon Yüksek Kurulu, (U.K.Y.K.)

İşletme düzeyindeki kararları almak , Üst Koordinasyon Kurulu'na iletilecek konuların hazırlık çalışmalarını yapmak görev, yetki ve sorumluluğunda olan Ulaştırma Koordinasyon Teknik Kurulu. (U.K.T.K.)" [29 . s : 64]



ŞEKİL 5.1: Genel Koordinasyon ve Yönetim Örgütünün Yapısı [29 . s : 64-65]

5.3. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZLERİNİN ÇALIŞAMAMASININ NEDENLERİ

Büyükşehirlerde kent içi ulaşım ile ilgili işletme ve denetim konusunda kanunlar gereği iki kurum görevlendirilmiştir. Bu kurumlardan birincisi valilikler bünyesinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası gereğince il bütününde karayolu taşımacılığı için kurulan "İl Trafik Komisyonu"dur. İkinci kurum büyükşehir belediyeleri sınırları içinde ulaşımından sorumlu olarak kurulan UKOME'dir. Bu iki kurum arasında görev ve yetki konusunda anlaşmazlıklar ortaya çıkmakta ve görüş farklılıkları nedeniyle uygulamalar gecikmekte veya uygulamalar tam anlamıyla gerçekleştirilemediği için başarısızlığa uğramaktadır.

Kentin ulaşım planına göre uygulanacak taşımacılık politika ve stratejileri, büyükşehir belediyelerince yapılan ulaşım nazım planlarıncı belirlendiği halde, trafik komisyonlarında kentin taşımacılık politika ve stratejilerine aykırı olarak alınan kararlar bulunmaktadır.

UKOME, Büyükşehir Belediyesi ve mücavir saha içerisinde ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulamama ve tesisler kurma, kurdurma, işletme veya işletme hakkı ve yetkilerine sahip olarak kurulmuş olmasına rağmen, özellikle minibüs, midibüs taşımacılığıyla ilgili olarak İl Trafik Komisyonu'nun aldığı kararlar hem toplantılarda hem de mahkemelerde iki kurumu karşı karşıya getirmektedir. [52 . s : 180]

Yönetmelikler Büyükşehirde, yolcu taşımacılığı yetkisini UKOME'ye bıraktığı halde, çelişkiler nedeniyle yolcu taşımacılığından sorumlu kurumlar arasında UKOME çatısı altında eşgüdüm sağlanamamaktadır.

İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi özellikle yoğun alanlarda, yüksek kapasiteli toplu taşıma araçlarının kullanılmasına dayalı bir politika izlemeye çalışırken, otobüsün dahi talebi karşılamaya zorlandığı hatlara Belediye'den herhangi bir talep gelmediği halde dolmuş ve minibüslere plaka vererek soruna çözüm bulmaya çalışan Valilik arasında görüş ayrılığından doğan büyük çelişkiler olmaktadır.

İstanbul'da toplu taşımacılık hizmetlerinde ortaya çıkan yetki ve sorumluluk-taki karmaşa ulaşım sorununun çözümünü zorlaştırmaktadır. Toplu taşımacılık siste-

minde hizmet veren kurumlar, planlama, yatırım, işletme, yönetim ve denetim bakımından birbirlerinden bağımsız hareket etmektedir. UKOME'nin görev ve yetkileri, merkezi hükümete bağlı kurumlarca (TDİ, TCDD, vb.) doğru anlaşılamamakta, bu nedenle de bu kurumlar arası eşgüdüm sağlanamaktadır. İstanbul'da toplu taşımacılığı koordine edecek yasal merkez olan UKOME, eşgüdümü sağlayan bir merkez olarak görev yapamamaktadır.



BÖLÜM 6

SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. SONUÇ

Kentlerin çözülmesi gereken bir çok sorunundan birisi de kent içi ulaşım konusudur. Sağlıklı gelişen bir kentte önemli bir ulaşım problemi gündeme gelmemelidir.

Ulaşım gereksinimi kendiliğinden değil, birçok faktöre bağlı olarak doğar ve gelişir. Bu nedenle ulaşım gereksinimlerinin belirli ve mantıklı düzeylerde tutulabilmesi için makul bir arazi kullanım politikasının izlenmesi gerekmektedir.

Kuruluşu itibariyle dünyanın en eski şehirlerinden birisi olan İstanbul Doğu Roma kültüründen sonra, Osmanlı kültürünü yaşamış ve Cumhuriyet devri ile beraber çağdaş bir gelişme yapısı izlemeye çalışmıştır. Doğu Roma İmparatorluğu zamanında, bu uygarlığın yaşam tarzı ve kültürü şehir yapısına aksetmiştir. Daha sonra da Osmanlı İmparatorluğu'nun şehir yapısı, sokak dokusu ve ulaşım yapısı yerleşmeye başlamıştır.

Kentiçi yolculuk etme ihtiyacı çeşitli nedenlerle ortaya çıkmış (iş, okul, eğlenme, dinlenme, gezinti, v.b.) ve kalabalıklaşan kentte şehiriçi ulaşımın gerçekleştirilebilmesi için toplu taşıma araçlarının ilk örnekleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Atlı tramvay, elektrikli tramvay, tünel, trolleybüs ve banliyö trenleri karada toplu taşımacılıkta kullanılmış, deniz yolunda da önce kayıklar daha sonra vapurlar ve arabalı vapurlar, teknolojinin geliştiği ve makinalaşmanın yaygınlaşmaya başladığı ilk zamanlarda kullanılmışlardır. Günümüzde de hala bazı türleri kullanılmaya devam etmektedir. (Tünel, yolcu vapurları, v.b.) Tüm bu toplu taşıma türlerinin çoğu özel olarak işletilmekte idi ve sistemi dinamik bir şekilde devam ettirecek bir kurum oluşturulmamıştı.

Zamanla dünya içindeki değişmelere İstanbul da ayak uydurmuş ve diğer büyük kentlerimizde de olduğu gibi İstanbul'da da özel otomobil sahipliliği ve kullanımının hızlı artışı kaçınılmaz olmuştur. Ancak buna karşılık toplu taşıma sistemleri yetersiz kalmış ve mevcut olanaklarla etkin bir hizmet sağlanmasında çeşitli sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır.

Metropoliten bir yapıya sahip İstanbul'da bugün ulaşım sisteminin planlanması, yürütülmesi ve denetimi yerel ve özel idareye bağlı bir çok kurum, kuruluş ve bunların çabaları ile oluşturulan çeşitli komisyonlar aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Zamanla ulaşım sisteminin işletiminde ortaya çıkan aksamalar, oluşturulan yeni birimler ve komisyonlarla giderilmeye çalışılmaktadır. Bugünkü durumda sistemde rol oynayan bazı kurum ve kuruluşların görev ve yetkileri birbirleriyle çelişmekte veya çakışmaktadır. Kimi hallerde alınan bazı kararların hangi kurumlar için bağlayıcı olacağı bilinmemekte, kararlara uyulmaması durumunda yaptırım uygulanamamaktadır.

Ulaşım ile ilgili planlama, uygulama, yönetim ve denetim faaliyetlerinde bir görev ve yetki karmaşası vardır. Çok başlı yönetim ve ilgili birimler arası koordinasyon zayıflığı ulaştırmaya ilişkin kararların alınmasını ve uygulanmasını güçleştirmekte, geciktirmekte ve dolayısıyla yönetim etkinliğini ortadan kaldırmaktadır.

Etkin bir hizmet verilebilmesi için, kent içi ulaşımının temeli olan ve birbirlerini tamamlayan, destekleyen toplu taşıma sisteminin oluşturulması gerekmektedir. Bugün İstanbul'da çok türlü ulaşım sisteminde birbirini tamamlamayan bir şema görülmektedir. Otobüs, vapur, tramvay, hızlı metro gibi türlerin yanısıra Türkiye'nin toplumsal yapısında oluşan dolmuş, minibüs, dolmuş-motoru gibi ara toplu taşıma türlerinin de sisteme dahil edildiği onyediyi aşkın toplu taşıma modeli işletilmektedir. Bu yapının koordineli bir şekilde işlemesi ve birbirini destekleyici bir yapıya gelebilmesi için, bir yönetim ve koordinasyon örgütü modelinin oluşturulması ve buna dayandırılacak sistemin geliştirilmesi gerekmektedir.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da belirtildiği üzere kent içi ulaşım türlerinin tek elden planlanmasını, koordinasyonunu ve denetimini sağlayan katılımcı nitelikli yerel ulaşım örgütü geliştirilmesi ve ulusal düzeyde de kent içi ulaşımı yönlendirici fonksiyonu olan bir birim oluşturulması için gerekli hukuki ve kurumsal düzenlemelerin yapılması şarttır.

Ancak bugün son Kalkınma Planı'nda da bahsedildiği üzere ulaşım ile ilgili tek sorumlu idarenin kurulması için çeşitli yasal düzenlemeler yapılması beklenirken, 27 Ekim 1996 gün ve 22800 sayılı Resmi Gazete'de çıkan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun bazı maddelerinde yapılan değişikliklerle, İl Trafik Komisyonları'nın görevleri yeniden belirlenmiş ve belediye sınırları içinde 3030 sayılı yasayla UKOME'ye verilen bazı görevler aynen bu komisyonlara da verilmiştir. (4199 sayılı kanun, madde 7) Bu durumda bu çalışmada üstünde önemle durulan konulardan birisi olan yetki karmaşası daha da çoğaltılmıştır. Zira bir kuruma (UKOME) verilen görevlerin ve yetkilerin aynısının bir başka kanunla bir başka kuruma da (İl Trafik Komisyonu) verilmesi bu yetkilerin daha da karışmasına yol açacaktır.

6.2. ÖNERİLER

Kentiçi ulaşım yerel bir olaydır. Günlük yolculuk talepleri, kent içindeki alanlar arasında oluşmakta ve bu nedenle yerel yönetimlerin (belediyelerin) yetki alanları içinde bu talepler çözülmektedir. Kentiçi ulaşımın yerel düzeydeki kararlar ve kaynaklarla çözülmesi en doğrusudur.

Ancak kentlerde uygulanacak çözümlerde ulusal boyutta belirlenecek ortak hedef ve standartlar geliştirilebilir (Boğaz Tüp Geçit Projesi gibi) ve bu durumda kaynak aktarımı söz konusu olduğunda merkezi yönetimin katılımı gerekebilir.

Bu durumda metropoliten alanlarda kentiçi toplu ulaşım ve ulaşım politikalarını belirlemek, tam bir koordinasyon sağlamak, sistemin birbirini tamamlayan bir şekilde yönetimini gerçekleştirebilmek için hem ulusal hem de yerel düzeyde ulaşım otoritelerinin kurulması gerekmektedir. Kentiçi ulaşım konusunda yerel ve ulusaldüzeyde oluşturulacak bu otoritelerin birbirleriyle olan dengelerinin çok iyi bir şekilde belirlenmesi ve her iki boyuttaki yetki ve görevlerin tam ve yoruma meydan veremeyecek şekilde tanımlanması gerekmektedir. Bu otoritelerin kurulması ile ilgili yasal düzenlemeler için bir an önce çalışmaya başlanmalıdır.

Her iki düzeyde de düşünülen otoritelerin çalışma prensipleri, görev ve yetkileri ile ilgili öneriler aşağıda sunulmuştur.

6.2.1. ULUSAL BOYUTTA ULAŞIM OTORİTESİ KURULMASI

Ulusal boyutta köklü, örgütsel bazı düzenlemeler yapılması gerekmektedir. Ülkemizde ulusal düzeyde toparlayıcı ve yönlendirici bir kuruluş bulunmamakta, yetki ve sorumluluklar bir çok kuruluşa dağılmaktadır. Bu durumda da farklı projelerle kurumların etkili olduğu alanlar ve çalışmalar değişebilmektedir. Ulusal düzeyde oluşturulacak örgütün, çeşitli kurumlara dağıtılmış ulaşım ile ilgili bir çok yetkiyi tek elde toplayarak oluşturulması gerekmektedir. Böylece ülke genelinde kentiçi ulaşımın eşgüdümünden sorumlu tek bir kuruluş olacaktır. Bu kuruluş, yönlendirici bir kuruluş olup, ilgili bakanlıklar ve yerel yönetimler arası eşgüdümü sağlamak üzere doğrudan Başbakanlığa bağlı DPT bünyesinde oluşturulmalıdır.

"Kentiçi Ulaşım Koordinasyon İdaresi" (KUKİ) şeklinde düşünülebilecek bu kuruluş, bir çok kurumun görev ve yetkilerinin önemli bir bölümünü üstlenmeli ve ortada kalan ve bugünkü yasal hükümlerle tanımlanmayan görevleri de ele almalıdır.

Bu idare; ulusal düzeyde çok başlılığı ortadan kaldıracak ve ulusal kaynakları geliştirerek kentlere dağıtımında onay ve denetim hakkı bulunacak kentsel ulaşım yatırım ve kararlarında eşgüdümü sağlayacak, teknik, mali, ekonomik, yasal ve idari konularda deneyimli ve sürekli bir kadroya sahip olacak, bir anlamda özerk ve uzman bir kuruluş olmalıdır.

Türkiye'nin sosyo-ekonomik gelişmesinin hedeflerini ortaya koyan ve gerçekleştirecek ilke ve tedbirleri belirleyen DPT'nin bünyesinde kurulacak "Kentiçi Ulaşım Koordinasyon İdaresi", kentiçi ulaşımında kullanılmak üzere ulusal düzeyde toplanan kaynakların yönetimini ve denetimini yapmalıdır. Buna göre kentsel toplu taşıma projelerini değerlendirip, finansman özelliklerini belirlemeli ve öncelik sırasına göre planlama, projelendirme ve inşaat için gerekli kaynak aktarımını yapmalı ve söz konusu projenin izlenmesi ile görevli olmalıdır.

Bu idare, yerel projelere finansman konusunda yardımcı olmanın yanı sıra, kentsel ulaşım ile ilişkin istatistikler toplamalı, ulaşım ile ilgili hedefler koymalı, ulaşım türleri ile ilgili planlama yöntem ve tekniklerinin standartlarının belirlemeli, tip şartnameler hazırlamalı, bilgi üretimini ve yayılmasını sağlamalı, yasal ve idari yönden düzenlemeler yapmalıdır.

Ancak bu görevlerin gerçekleştirilmesinde ve kararların verilmesinde siyasal tercihler değil, teknik veriler ve politikalar ön planda olmalı ve somut, bilimsel ve tarafsız kriterlere dayandırılmalıdır.

6.2.2. YEREL BOYUTTA ULAŞIM OTORİTESİ KURULMASI

Çeşitli kamu ve özel işleticiler tarafından kentlilere hizmet eden toplu taşıma türlerinin daha etkin, daha ekonomik ve eşgüdüm içinde sunulması, metropoliten bir kent olan İstanbul'da yaşanan ulaşım ile ilgili sorunların en temel çözümüdür. Bu çözümün İstanbul'da oluşturulabilmesi için iki öneri sunulmaktadır;

i) Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin etkinliğinin artırılması

Ulaşım Koordinasyon Merkezi'ne, kuruluş kanun ve yönetmeliğinde bazı boşluklar ve çelişkiler olmasına rağmen, aslında geniş yetkiler verilmiştir. Yerel düzeyde 3030 sayılı yasa ile tanımlanmış bu kurumun örgütsel yapısı üzerinde yapılacak bazı değişikliklerle yeterli güç ve nitelikte bir yapılanma sağlanabilir. Bu değişiklikler şu şekilde sıralanabilir:

- UKOME zaman zaman toplanan bir komisyon niteliğinde kalmamalı, sürekli ve uzman kadrolardan oluşan, personeli ve bütçesiyle devamlı bir merkez olmalıdır.
- Yine belediyeye bağlı kalmalı, ancak karar vermede daha bağımsız olmalıdır. Sadece ulaşım ile ilgili politika ve stratejileri belirleyen ve yerel yönetim tarafından yönlendirilecek uzman bir kuruluş niteliğini taşımalıdır.
- Ulaşım ile ilgili maddi kaynakların denetimini ve organizasyonunu yapmalıdır.
- Metropoliten Belediye bünyesinde oluşturulacak ve ulaşım ile ilgili tüm sistemlerin (yerel yönetimle ilgili kurum ve kuruluşların) yönetiminden sorumlu olacak bir birimle organik bağ içinde olmalıdır.

Bu düzenlemeler köklü bir yasal değişiklik gerektirmedikinden daha pratik ve uygulanabilir gibi gözükse de, aslında çok kısa vadeli bir çözüm olacaktır.

ii) Yeni bir "Metropolitan Toplutaşım Otoritesi" kurulması

Kentiçi ulaşım planlama, yönetim ve işletmeciliği bir uzmanlık dalıdır ve bu konu bile kendi içinde pek çok ihtisaslaşmayı gerektirmektedir. Bu dikkate alınarak devamlı, sürekli ve yetkin bir kadrosu olan, UKOME ile gelen sınırlamaları da aşan bir nitelikte yeni, güçlü ve uzman bir "Metropolitan Toplutaşım Otoritesi - MTO" kurulmalıdır. Bu idare Yedinci Kalkınma Planı ÖİK raporunda da belirtildiği gibi büyükşehir belediyeleri bünyesinde çalışmalıdır. Ancak metropoliten etki alanı sınırlarının bütünü içinde söz sahibi olmalı, kent içi ulaşımın planlanması ve işletilmesi konularında özerkliği bulunmalı, teknik konularda bağımsız ve uzmanlık düzeyinde karar alma yetkisi olmalıdır. Kentsel ulaşımda MTO'ya bağlanacak kurum ve kuruluşların görev ve yetkileri ile sorumlulukları yeniden tanımlanmalı, görev alanları, hizmet nitelikleri çelişkilere ve farklı yorumlamalara meydan bırakmayacak şekilde yeniden oluşturulmalıdır.

Metropoliten etki alanında yetkili yerel veya merkezi hükümete bağlı tüm karar verici ve yatırımcı kuruluşlar ile kamu ve özel işleticiler bu idareye bağlanmalı, il trafik komisyonlarının tüm görevleri üst düzeyde yetkili olacak MTO'ya devredilmelidir. İdare tüm bu kuruluşları kapsayan bir çatı örgütü olmalıdır. Araştırma yapılmalı, plan, proje oluşturmalı, gerekli olan durumlarda ülke düzeyinde oluşturulacak "Kentiçi Ulaşım Koordinasyon İdaresi" ile koordinasyonu kurmalıdır. Kaynak alımı ve aktarımı konusunda söz sahibi olmalı ve kaynak aktarılan projelerin izleme ve denetim işlerini de doğrudan doğruya üstlenmelidir.

Çok türlü ve işleticili ulaşım sisteminin işlemesinde birbirini destekleyen hizmetlerin bütünlüğünü sağlamalı, önce kamu yararına sonra da toplutaşım işletmelerinin çıkarları doğrultusunda karar vermeli ve hizmetler arasında çıkar dengelerinin sağlanması etkili olmalıdır.

"İstanbul Metropolitan Toplutaşım Otoritesi - İMTO", arasında ara hizmet türlerinin de (minibüs, dolmuş, deniz motoru ve özel servis hizmetleri) bulunduğu ulaşım sistemindeki güzergahların belirlenmesinde, ücret ve zaman tarifelerinin düzenlenmesinde tek yetkili kurum olmalıdır. Ulaşım sisteminde yer alan tüm işletmelerin bütün olduğunu ortaya koymak üzere, kullanıcı için bir türden diğerine geçişte

kolaylık ve ekonomi sağlayacak tek tür bir bilet sisteminin ana Bilgi İşlem Merkezi bu idarede oluşturulmalıdır.

İMTO, bu şekilde sistem içinde yer alan tüm araçların hareketlerini günlük olarak değerlendirebilmeli ve çeşitli istatistikler düzenlemelidir. Günlük toplanan bilgilerle işletmeler arası eşgüdüm ve organizasyon sağlanmalı, aynı hatlarda çalışan farklı türlerin yolculuk taleplerinin sentezi sonucunda, ana tür ve destek tür olarak belirlenmesini yapmalıdır.

Sonuç olarak, metropoliten etki alanının tanımlandığı ve MTO'nun kurulması ve teşkilatlanmasının ortaya konduğu bir Metropolis Toplulaşım Yasası çıkarılması gerekmektedir. Bu şekilde yeni baştan yapılacak ve İstanbul'un toplulaşım sisteminin en üst yönetim ve karar organı olacak bir Toplulaşım Otoritesi, kent içi ulaşım ile ilgili sorunların çözümünde esas olacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] ERGÜN , İ. Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No:10, Ankara, 1985
- [2] MITCHELL, R.B., RAPKIN, C. Urban Traffic, Colombia University Press, 1954
- [3] TÜTENGİL , C, O. İctimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul , 1961.
- [4] KORN, A. History Builds The Town, London , 1953.
- [5] KESKİN, A. Ulaşım ve Şehirselleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma, İTÜ, Mimarlık Fak, İstanbul , 1975.
- [6] GÖKBAKAN, M, E. İslam'ın Çevre, Şehircilik ve Belediyecilik Modeli, Elazığ Belediyesi Yayınları, Elazığ, 1995.
- [7] DİMİTRİOU, H. T. Urban Transportation Planning, A Developmental Approach, Rutledge, London , 1992.
- [8] SMERK, G. M. Public Transportation: Planning, Operations and Managements, Edited By Gray / Hoel New Jersey , 1979.
- [9] CANADIAN URBAN TRANSIT ASSOCIATION, Roads and Transportation Association of Canada, Canadian Transit Handbook, 1985.
- [10] PIKARSKY, M. , CHRISTENSEN, D. Urban Transportation Policy and Management, Lexington Books, Massachusetts, 1976.
- [11] ÇELİK, Z. 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul , 1996.

- [12] YURT ANSİKLOPEDİSİ, Cilt:5
Anadolu Yayıncılık, İstanbul , 1982.
- [13] YURT ANSİKLOPEDİSİ, Cilt:6
Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1982.
- [14] ERGİN, O. N. Mecelle-i Umur-ı Belediyye
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri
Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul , 1995.
- [15] ENGİN, U. İstanbul İçin Öngörülen Birkaç Raylı Sistem Projesi,
Teknik Eleman Dergisi, İstanbul,
Kasım-Aralık/ 1996.
- [16] KILINÇASLAN, T. Deniz Kenti İstanbul, İstanbul Dergisi,
İstanbul, Ekim/ 1996.
- [17] GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI, "İstanbul Kentiçi Deniz
Ulaşımı", Bildiri, İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım
Kongresi, Aralık/1992.
- [18] DURANAY, N., EREN, G., SOMER, U.. Cumhuriyet'ten Bu
Yana İstanbul Planlaması,
Mimarlık Dergisi, Sayı:7, İstanbul , 1972.
- [19] İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, İstanbul Büyükşehir
Nazım Plan Raporu, 1988.
- [20] ULAŞTIRMA BAKANLIĞI. İstanbul Demiryolu Boğaz Tüp
Geçişi ve Gebze - Halkalı Demiryolu Banliyö
Hatlarının Metroya Dönüştürülmesi,
Yayınlanmamış Özet Rapor, Ankara, 1996.
- [21] İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, İstanbul Büyükşehir
Nazım Plan Raporu, Şubat , 1994.
- [22] İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 1/50 000 Ölçekli
İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge
Nazım Plan Raporu, İstanbul, , Mart /1995.
- [23] İ.T.Ü. ULAŞTIRMA VE ULAŞIM ARAÇLARI UYG-AR
MERKEZİ. İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım
Planı'nın Güncelleştirilmesi Çalışması,
1. Aşama Raporu, Mart/1995.
- [24] BOLLENS, J. C., SCHMANDT, H. I., The Metropolis, 3rd
Édition, ABD, 1975.

- [25] BLUMENFELD, H., The Modern Metropolis, The MIT Press, 1968.
- [26] RESMÎ GAZETE Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, Kanun No:3348, Sayı : 19434, Ankara, 17.04.1987.
- [27] ULAŞTIRMA BAKANLIĞI Cumhuriyet'in 70. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, Ankara, 1993.
- [28] TODAİ ENSTİTÜSÜ,T.C. Devlet Teşkilatı Rehberi, Ankara , 1988.
- [29] EVREN, G., İstanbul Ulaşımının Sistem Bütünlüğü İçinde Etkinliğinin Sağlanması İçin Bir Yönetim Modeli Önerisi, Tebliğ, Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu, 6-7 mayıs 1996, İstanbul.
- [30] RESMÎ GAZETE, 4199 sayılı Kanun, Sayı: 22800, Ankara, 27.10.1996.
- [31] İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI, 3030 Sayılı Kanun ve Uygulanması İle İlgili Yönetmelikler, Kitap No: 1, 1984.
- [32] RESMÎ GAZETE, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Sayı:18195, Ankara, 18.10.1983.
- [33] METMED.2., İstanbul Toplu Taşıım Ücret ve Bilet Sistemleri Etüdü, İstanbul Bilet Projesi, İstanbul, 1994.
- [34] HOROZOĞLU, L., AKSU, Ş. G. , Tramvaylı Günlere Dönüş Taksim - Tünel Nostaljik Tramvay, Bildiri, İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, Aralık/1992.
- [35] ÇİVİ, A. KAYA, N. İstanbul LRTS Hızlı Tramvay Sistemi Otogar - Yenibosna Hattı, Bildiri, İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, Aralık/1992.
- [36] EREL, A., İstanbul'da Ulaşım Sorunlarına ve Çözüm Yollarına Yaklaşım Biçimi, Bildiri, İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, Aralık/1992.
- [37] DPT Kentiçi Ulaşım, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 1995.

- [38] ÖZER, B., İstanbul'da Trafik, Bildiri, Trafik ve Sinyalizasyon Sempozyumu Notları, İSBAK, İstanbul, 22-23 Mart 1997.
- [39] ACAR İ. H., ÖNCÜ E., İstanbul'da Toplulaşım Ücret ve Bilet Sistemlerinin Yeniden Yapılanması Projesi, Bildiri, 3. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Müh. Odası, İstanbul, Haziran/1995.
- [40] BELBİM Toplu Taşıım Araçlarında Kullanılan Yolcu Ücretlendirme Sisteminde Akbil Modeli, Tanıtma Raporu, İstanbul, Nisan 1997.
- [41] GUITTONNEAU, F., Paris (Ile De France) Bölgesinin Entegre Ulaşım Sistemi, Bildiri, 3. Toplulaşım Kongresi, EGO Genel Md, Ankara, 1991.
- [42] WEINER, E., Evoluution of Urban Transportation Planning, Public Transportation: Planning, Operations and Managements, Edited By Gray / Hoel New Jersey , 1979
- [43] ÖNCÜ, E., Kentiçi Ulaşım Yatırımlarında Karar Süreçleri ve Türkiye İçin Bir Model Önerisi, Bildiri, 3. Toplulaşım Kongresi, EGO Genel Md, Ankara, 1991.
- [44] DPT Kalkınma Planı Birinci Beş Yıl, Ankara, 1963.
- [45] DPT Kalkınma Planı İkinci Beş Yıl, Ankara, 1967.
- [46] DPT Yeni Strateji ve Kalkınma Planı Üçüncü Beş Yıl, Ankara , 1973.
- [47] DPT Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 1979.
- [48] DPT Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 1985.
- [49] DPT Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 1989.
- [50] DPT Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 1995.

- [51] DPT Kentiçi Ulaşım, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 1991.
- [52] ACAR, İ. H., Stratejik Kararlar, Bildiri, İstanbul Valiliği Ulaşım ve Trafik Paneli Tebliğleri, İstanbul, Şubat 1994.

EK A

