

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İSTANBUL ULAŞIM SİSTEMİ ÜZERİNE DÜŞÜNCELER
(*THOUGHTS ON ISTANBUL TRANSPORTATION SYSTEM FROM PAST TO PRESENT*)

Yaşar Bahri ERGEN¹

Doi: <https://doi.org/10.53463/splandes.202400329>

Corresponding Author/İletişim yazarı: Yaşar Bahri ERGEN

E-mail: yasarbahriergen@aksaray.edu.tr



ÖZET

Ulaşım ilk insandan günümüze en önemli ihtiyaçlardandır, şöyle ki yer değiştirmek, eşya taşımak vb. işlevler için önemlidir. Bilindiği gibi kentler, insan yaşamında gereksinimlerinin karşılanarak yaşam kalitesinin artırılması için kentsel alanlarda günlük yaşamın gereği kullanım alanları ilişkisi zorunluluk içerir. Bu bağlamda İstanbul'un 1970'li yıllardaki Ulaşım sistemindeki sorunlar üzerine Mimarlık Fakültesi Şehircilik Alanındaki Master Programı Yüksek Lisans Tez konusu üzerine yazılmış bulunan "İstanbul Kadıköy'de Yerel Bir Ulaşım Sistemi Araştırması" konulu çalışma 1976 yılında yapılmıştır. Çalışmanın yapıldığı tarihte kentleşmenin yarattığı ortaya konan sorunların günümüzdeki durum ile karşılaştırılarak, çözümde ve devam eden mevcut durumdaki sorunların ve tespitlerin ortaya konması bağlamında çözüm önerileri sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Yaşam Kalitesi, Kentleşme

ABSTRACT

Transportation has been a fundamental necessity from prehistoric times to the contemporary era, as it is crucial for functions such as mobility, goods conveyance, and various other purposes. It is widely acknowledged that urban environments inherently require the interrelationship between urban spaces and areas of daily utilization to fulfill human needs and enhance the quality of life. In this context, a study entitled "A Local Transportation System Research in Istanbul Kadıköy" was conducted in 1976 as part of a Master's Program thesis in the Urban Planning field at the Faculty of Architecture, addressing the transportation system challenges in Istanbul during the 1970s. This research compares the issues arising from urbanization at the time of its completion with the current situation. It aims to propose solutions by identifying problems, examining ongoing issues, and offering recommendations for addressing these challenges in the context of transportation systems.

Keywords: Transportation, Quality of Life, Urbanization

¹ Aksaray Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Aksaray, Türkiye

1. GİRİŞ

Ulaşım, bilindiği gibi ilk insandan günümüze yer değiştirme amaçlı gereği kullanılan bir gerekliliktir. Bir toplumun ekonomik yönden kalkınmasının da ulaşım sorununun iyi çözümlenmiş olmasının bir göstergesidir. Kentlerin planlanmasında yerleşimin alansal kullanımında ki iskân bölgesinin alansal dağılımında;

- İskân Bölgesi(Konut Alanları),
- Çalışma Bölgesi(Sanayi, Ticaret vb. Alanları),
- Sosyal, Kültürel Hizmet Bölgesi(Yönetim, Eğitim, Sağlık, vb. Alanları),
- Dinlenme Bölgesi(Spor, Eğlence, Rekreasyon vb. Alanları)(Ergen, 1981)

Bir kent yapısında yaşam kalitesi açısından yer alması gereken bu dört işlevlerin arasındaki bağlantıyı Ulaşım sistemi kurar, dolayısıyla bir kentin analizinde beşinci Alan Ulaşımdır. Bu araştırma da 1970'li yıllarda tezin yazım sürecindeki nüfus 1975 yılında 3.509.588(İBB, 1975) kişinin yaşadığı bir kent olduğundaki ve 2024 yılı itibarıyla günümüzde 16.047.400(Word Population Review, 2024) tespitler analiz edilmiştir. Araştırıldığında tezdeki araç ve ulaşım türü ile yol kapasitelerindeki sorun yaklaşık 50 yıl öncekini aratır düzeyde olduğu, İstanbul'daki günlük yaşamdaki ulaşım sorununun aynen devam ettiği ve hatta şehrin kontrolsüz kentleşmesi sonucu yatayda büyütülmesi ile hala yaşanmaktadır.

İstanbul'un ulaşım sistemi ve ulaşım sorunları analiz edildiğinde yaklaşık nüfusun bugünkü nüfusa oranla 1/5 oranında olduğu, 1970'li yıllarda 1. Boğaz Köprüsü ile bu köprüye bağlantı yolunu oluşturan Çevre Yolu vardı. Boğaz köprüsü öncesi araçlar için araba vapuru ve yolcular için şehir hatları vapuru vardı ve bu 1975 yılı nüfusuna da hizmet vermekteydi. İstanbul hatalı planlama sonucu istihdam yaratan sanayi yatırımlarının sonucu çarpık kentleşme oluşumuna maruz kaldı. Bu planlama sonucunda İstanbul Türkiye'nin ekonomik yönden iş gücü istihdamı yaratan Mega Kente doğru büyüyerek, 2024 yılında 1975 yılı nüfusunu beşe katlayan İstanbul altyapıda 1975 yılının 1/5 oranında gerisinde kalmıştır.

1975 yılının 3.509.588 nüfusunun İstanbul ulaşımında yarattığı sorunların çözümü için kent merkezinin, Avrupa yakasından Anadolu yakasına ulaşılmasındaki ve kent içinde oluşturduğu ulaşım sorunlarını çözüp, kısa bir süre sonra plansız kentleşme ile aşırı artan nüfusun altyapı ihtiyacını gidermede yetersiz kalmıştır. Çünkü nüfus yaklaşık 50 yılda beş katı olurken 1970 yıllardaki altyapı Avrupa Yakasından Anadolu Yakasına metro (Marmaray), iki Boğaz Köprüsü ve köprü çevre yolu ilavesi yapılmıştır. Mukayese edilirse bu altyapı 1970 yılı sorunlarının çözümü yatırımı bir birim olursa ilave altyapı yatırımlarıyla yaklaşık 13.500.000 milyon nüfusun sorunlarını çözebilir kapasitede olduğu açıkça görülmektedir. Yani Avrupa Yakası ile Anadolu Yakasının ulaşılabilirliğinin sorunu günümüzde yine devam ettiği aşikârdır. Bu soruna ilave olarak kent içi altyapı yetersizliğinin boyutu artmıştır. Bu kent içi sorunlarını Anadolu Yakası bağlamında 1975 yılı verilerine göre analiz ederek daha net olarak taşımacılık sistemindeki insan araç ve sorunlarının oluşması ifade edilebilmektedir.

2. 50 YIL ÖNCE İSTANBUL'UN ULAŞIM SORUNU ANALİZİ KADIKÖY SAHİL VE ÇARŞI İÇİ SORUNLARIN SAPTANMASI

2.1. İstanbul'un Ulaşımına Genel Bakış

İstanbul ülkemizin en büyük kenti olduğu gibi dünyanın da sayılı kentlerindendir. Bu ünlü kentimizin sahip olduğu jeografik, doğal ve tarihi özelliklerinden dolayı daima gelişmeye yönelik avantajlara sahip olmuştur. İstanbul ülkemizin en büyük kenti olması ve coğrafi konumu nedeniyle liman, eğlence, kültür, turizm ve sanayi merkezi olmuştur. Kent nüfusu devamlı

artmaktadır, ülkemiz nüfusunun %8'ini (3 milyon) hizmet alanı olarak çevre belediyeleriyle birlikte %12'sini (4 milyon) nüfusu barındırmaktadır.

Daha da ayrıntılara girilmesi konumuzun kapsamını aştığından kısaca bugünkü ulaşım sistemine değinelim, Marmara Denizi Kuzey Kıyıları, boğaz ve Haliç'in iki sahilleri boyunca gelişen İstanbul tabi olarak üç kısma ayrılmış bulunmaktadır. İstanbul şehri tarihi bölgesi, yeni gelişmelere sahne olan Beyoğlu boğazın doğusunda, Anadolu yakası, bu iç ana kısmı teşkil etmektedir.

Bu üç bölge arasındaki ulaşım genel olarak kara ve deniz yolu bütünleşmesi ile sağlanmaktadır. Boğaz köprüsünün hizmete girmesi ulaşımındaki ağırlığı kara yoluna kaydırmıştır(Harita 1). İstanbul'la şehirlerarası olan ulaşım da tüm ulaşım çeşitleri kullanılmaktadır, fakat demiryolu ve karayolu % itibarıyla en ağırlıkta olan ulaşım sistemleridir. Şehirlerarası taşımanın gelecek yıllarda ortalama % 16,1 ve şehir içi taşımanın % 27,7 artacağı hesaplanmıştır. Bu artışların başta gelen nedenleri, gelişen ekonomik faaliyete paralel olarak şehir nüfusunun artması, özel taşıt sayılarının artması, alt yapı standartlarının iyileştirilmesidir. İstanbul ülkemizin en büyük kenti olduğu gibi dünyanın da sayılı kentlerindendir. Bu ünlü kentimizin sahip olduğu jeografik, doğal ve tarihi özelliklerinden dolayı daima gelişmeye yönelik avantajlara sahip olmuştur. İstanbul ülkemizin en büyük kenti olması ve coğrafi konumu nedeniyle l iman, eğlence, kültür, turizm ve sanayi merkezi olmuştur. Kent nüfusu devamlı artmaktadır, ülkemiz nüfusunun % 8 ini (3 milyon) hizmet alanı olarak çevre belediyeleriyle birlikte % 12 sini (4 milyon) nüfusu barındırmaktadır.

Aşağıda Yaşar Bahri ERGEN tarafında hazırlanmış olan Mastır Tezi verilerine dayalı tezdeki İstanbul ve İstanbul Kadıköy Bölgesinin ulaşım sorunları, dönemin nüfus ve ulaşım araçları bağlamında saptandığı gibi bu çalışmada kullanılmıştır.

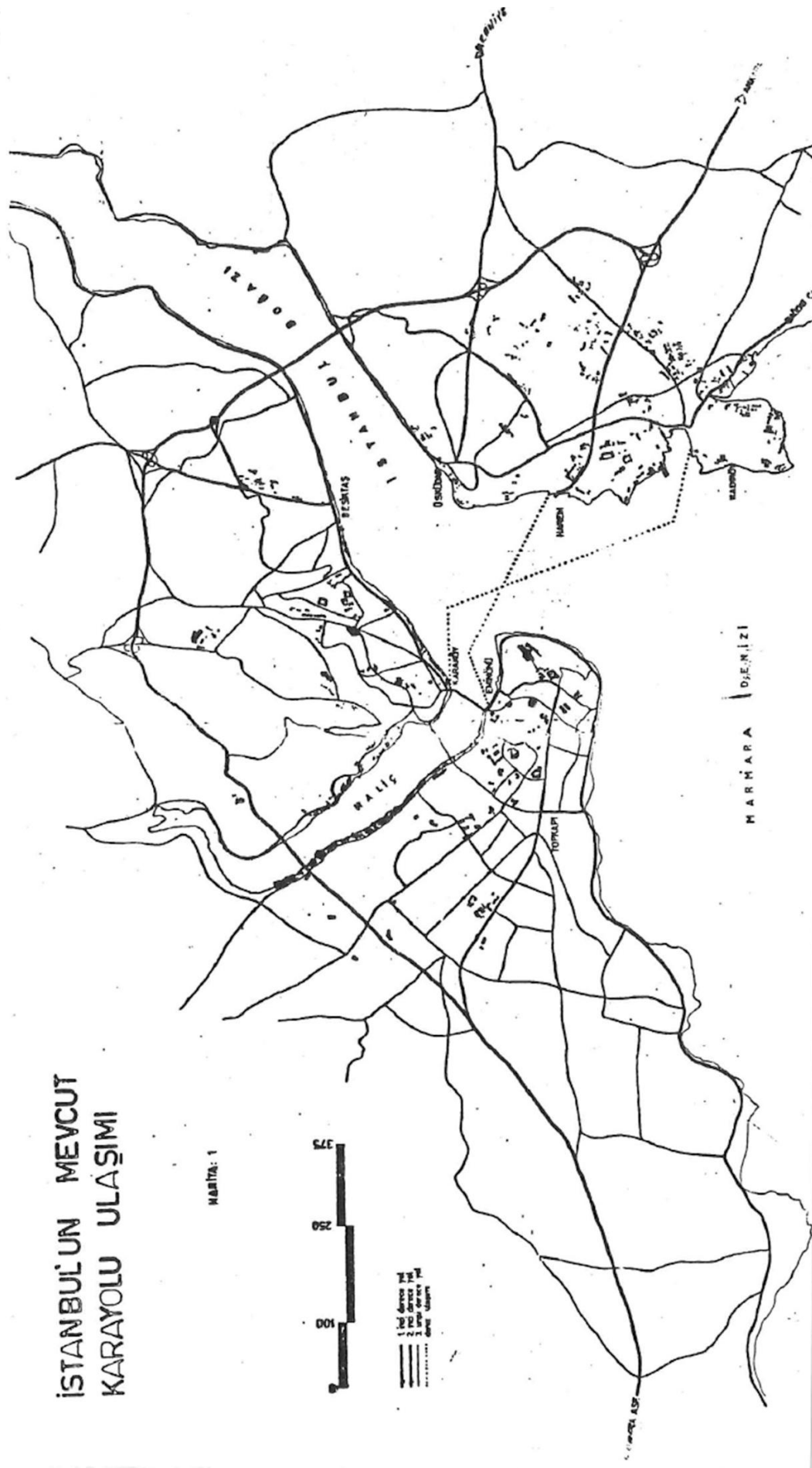
2.2. İstanbul'un Mevcut Ulaşımındaki Aksaklıklar, Nedenleri ve Sorunlar Ulaşımındaki Aksaklıklar

İstanbul'un mevcut ulaşım sistemi projede görüldüğü gibi (harita- 1) aksaklıkları önleyebilecek kapasitede değildir.

Bugünkü durum bunu açıkça ortaya koymaktadır. Boğaz köprüsü ve çevre yoluyla bütünleşip hizmete girdiğinde, trafik yönünden ulaşım biraz rahatlar fakat ileriye dönük tedbirler alınmaz ise bugünkü durumunun değişmeyeceği kesindir(Resim- 1).



Resim-1: Yaya Trafiği



Mevcut ulaşım sistemi hatalı uygulamalarla şehir bünyesini sinir sistemi gibi sarmış vaziyettedir. Yaya-taşıt ilişkileri iyi düzenlenmemiştir, yaya devamlı trafik kazalarına maruz kalmaktadır. Bu ulaşım aksaklıkları hem ekonomik hem zaman kaybı yönünden toplum kalkınmasını aksatmakta ve aynı zamanda toplum sağlığına zarar vermektedir. Bu tür aksaklıkları hem ekonomik hem zaman kaybı yönünden toplum kalkınmasını aksatmakta ve aynı zamanda toplum sağlığına da zarar vermektedir, bu tür aksaklıklar özel oto ulaşımın fazlalığından ve kitle ulaşımına gereken önemin verilmemiş olmasındandır. Bütün bunlara karşın hatalı ulaşım uygulamaları da eklenince bugünkü haliyle keşmekeşlik içindeki İstanbul trafiği günlük hatta sorun olarak yer alır.

Ulaşım Aksaklıklarının Nedenleri

Genellikle aşağıda sıralanan maddelerin kapsamı içindedir.

- a- Nüfusun göçler sebebi ile ani artış kaydetmesi
- b- Ekonomik faaliyetlerin plansız gelişmesi
- c- Malî yetersizliklerden dolayı alt yapının(ulaşım, vb.) sonradan düşünülmesi
- d- Taşıt artış eğilimi

Yukarıda sıralanan maddeler araştırmanın genelinde devamlı istenmiştir, dolayısıyla İstanbul ili taşıt artış eğilimini inceleme gereği belirmiştir.

İstanbul'da son yıllarda özel otomobil sayısında yukarıdaki (aksaklıklar konusu) açıklamada izah ettiğimiz gibi büyük bir artış vardır, tüm taşıtlarda senede beş bin artış olduğu tahmin edilmektedir. Bu durum grafik 1-2'de daha detaylı olarak görülmektedir.

Yukarıda izah ettiğimiz gibi taşıt artış eğilimi en fazla karayolu taşıtlarında olmakta ve ulaşım sorunlarını en fazla karayolu taşıtları oluşturmaktadır.

Tablo 1. İstanbul' da kayıtlı vasıtaların yıllara göre artış durumu

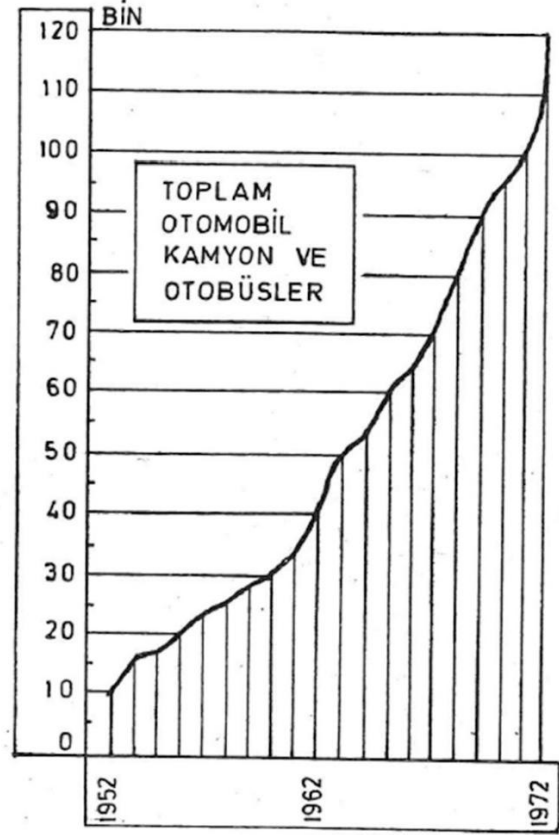
YIL	VASITA SAYISI	VASITA BAŞINA NÜFUS
1956	24530	62.9
1960	36641	52.7
1965	63339	36.2
1970	108308	24.6
1973	141 757	22.1

Kaynak: İstanbul Nazım PlanBürosu-1973

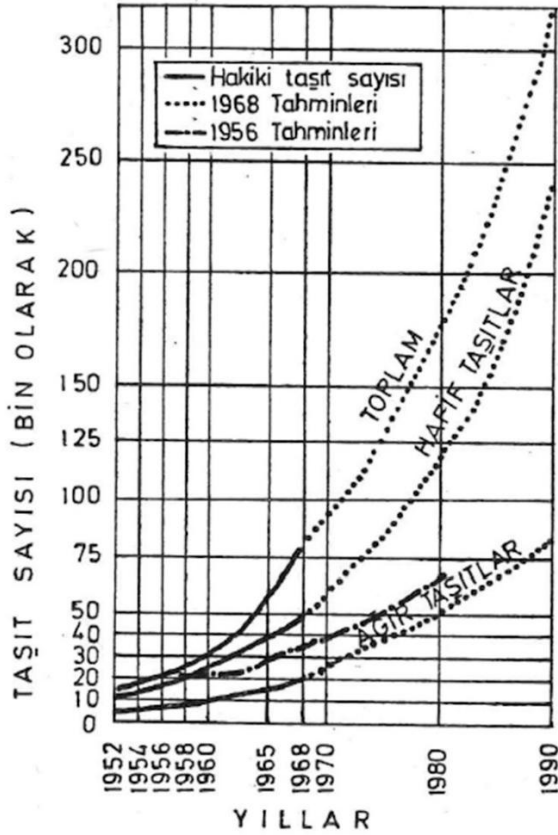
İSTANBUL İLİNDE TAŞIT ARTIŞ EĞİLİMİ

grafik 1

İSTANBUL İLİ TAŞIT EĞİLİMİ



İSTANBUL İLİ TAŞIT ARTIŞ EĞİLİMİ



grafik 2

1963 - 1973 Yılları arası 10 yıl içinde vasıta sayısı 2,63 kat artmış bulunmaktadır. Bu 10 yıl içindeki kayıtlı vasıtaların durumu incelendiğinde aşağıdaki sonuçlar belirmektedir.

Motosikletler: Resmî plakalı motosikletler 3.3 kat, özel otomobiller 4.1 kat, bisikletler 2.3 kat artış göstermektedir.

Otomobiller: Resmî plakalı otomobiller 3.5, özel otomobiller 4.1 kat artmıştır, dolmuşlar ise 1.1 kat artmıştır. Dolmuş plakaları 1965 yılından itibaren dondurulmuştur, bu da plakaların fahiş fiyat ile satılmasına neden olmuştur.

Jeepler: Daha çok resmî plakalı olup artış oranı 2.3 kattır.

Minibüsler: Ticarî (yolcu taşıma) maksatla kullanılan minibüslerin artışı 1.4 dür.

Otobüs, Trolleybüs: Resmî plakalı otobüs ve trolleybüsler 10 yılda 1.5 kat artmış bulunmaktadır, buna karşılık özel plakalı otobüsler 4 kattan fazla artmıştır.

Kamyonetler: Resmî plakalı kamyonetler 1.9, ticarî plakalı kamyonetler ise 2.5 kat artmışlardır.

Kamyonlar: Resmî plakalı kamyonlar 1, ticarî plakalı kamyonlar ise 1.95 kat artmışlardır.

Traktörler: Bunların son 10 yıl iç inde 3.6 kat arttıkları görülmüştür.

At Arabaları, Seyyar Satış Arabaları: Bunların düzenli kayıtları olmamakla beraber sayıları gittikçe artmaktadır.

Genel olarak resmî plakalı araçlarda, otomobil ve motosikletler hariç önemli artış olmadığı halde özel otomobil ve minibüslerde büyük artışlar olmaktadır.

Kent iç inde düzenli kamu taşıma sistemlerinde ve yol ağlarında faydalı bir gelişme bulunmadığı halde, nüfusun ve yer değiştirme ihtiyacının artmakta olması, tıkanmaları ve dolayısıyla gecikmeleri artırmaktadır. Bu durum ise ticarî hızın azalmasına, kamu taşıması iç in gereksiz daha fazla vasıtaya ihtiyaç duyurmaktadır.

Taşıt artışının tahminlerin üzerinde olması planlamayı aksatır ve büyük sorunlar yaratır. Bu durum;

- a- Trafik Sıkışıklığına,
- b- Gecikmelere,
- c- Trafik Kazalarına,
- d- Fazla Yakıt Harcanmasına,
- e- Hava Kirlenmesine,

vb. nedenlerin yanı sıra öte yandan insan yaşamını birçok yönlerden etkiler.

İstanbul'un mevcut ulaşım sistemi tüm sorunları bünyesinde taşımaktadır ve bu durum öncelikle çözüm bekleyen meseleler arasındadır.

2.3.İstanbul Kent Bütününde Kadıköy'ün Mevcut Ulaşım Etkenliği

Kadıköy, İstanbul' un Anadolu i le olan ilişkilerini sağlayan bir terminal mahiyetindedir. Zira Söğütlüçeşme hem kara yoluna hem devlet demiryollarının terminali olup İstanbul' un ulaşımını sağlayan bir merkezdir. Şehir içi ulaşımında ise boğaz köprüsü ve deniz yolu i le İstanbul iç ine irtibat kurulmuş vaziyettedir. Yeni nazım plan çalışmalarına göre Harem ile Yenikapı arasına deniz ulaşımı kurulması planlanmaktadır. Bu durumda Anadolu'dan gelen ulaşım aksı

Söğütlüçeşme terminalinden köprü ve çevre yolu vasıtasıyla Topkapı' ya, Harem' den deniz yolu ile Yenikapı' ya Ve Oradan Da Topkapı' ya ulaşacaktır.

Şu Halde Kadıköy İstanbul'un bir uğrak istasyonu gibidir ve Anadolu yakasının merkezidir, bugünkü yerleşme düzenine göre iskân topluluklarında ikamet eden, çalışan veya alış-verişe çıkanların Kadıköy'den İstanbul'un herhangi bir semtine ve bu semtlerden de Kadıköy'e olan ulaşım akımları aşağıdaki merkezlerle ilgilidir.

- I- Pendik-Kadıköy arası yüzeylerden Kadıköy çarşısına gelen ziyaretçiler.(periyodik ihtiyaçlar)
- II- Kadıköy ve çevresindeki yerlerden günlük işlerine gidip gelenler.
 - a- Kadıköy köprü deniz yolu ile ulaşım yerleri. (büyük yoğunlukta)
 - b- Kadıköy çekirdeğindeki iş yerlerine gelenler
 - c- Kadıköy boğaz köprüsü bağlantısı ile İstanbul'un çeşitli semtlerine ulaşanlar.

Kadıköy'e yolculuk dışında bir de alış-veriş için gelenler vardır, bunlar Kartal gibi çevre yerleşmelerden gelenlerdir.

Esas Kadıköy'ün merkezi ile İstanbul'un Avrupa yakasındaki yerleşmelere olan ulaşımın vardır ki, bunlar Kadıköy ulaşımını daha fazla etkilemektedir.

Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi Kadıköy'den, gidiş ve dönüş iki ulaşım yolu yapılmaktadır. Bunlar deniz yolu ve boğaz köprüsü vasıtasıyla kara yolu bağlantısıdır. Bu şekilde (Harita 2) Avrupa yakasına olan sıkı ulaşım bağının üç kademedede yapıldığını görmekteyiz.

Kadıköy'den Çeşitli Semtlere Vapurla Gidenlerin Yüzdeleri

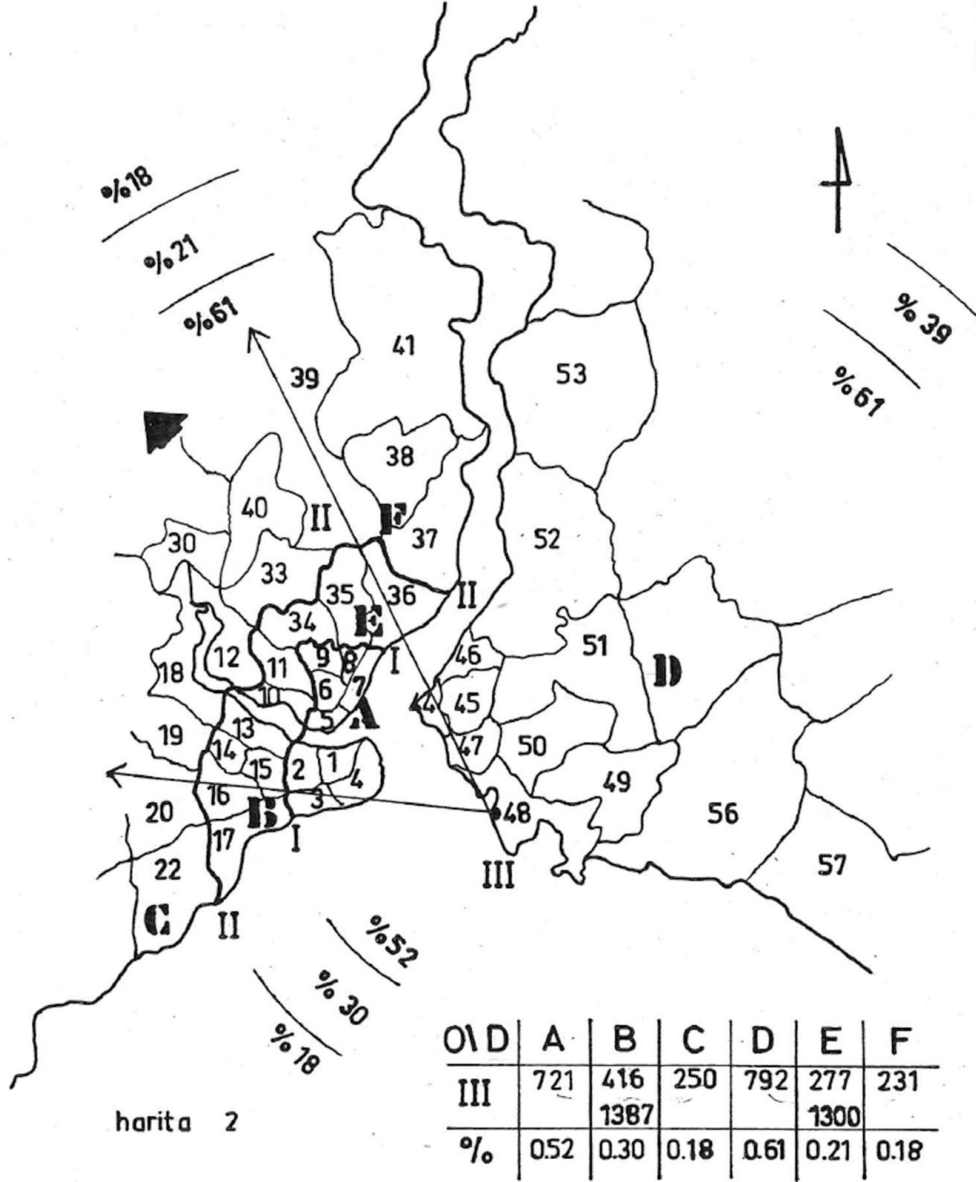
Kadıköy'den Beyoğlu yakasına giden %48,4, geri kalan %51,6, tarihi yarımadaya gelen %52, Haliç-Topkapı bağlantı yolundan denize kadar olan kesime II – I arası %30, çevre yolu haliç II den sonrası % 18'dir.

Kadıköy kesiminden İstanbul içine seyahat edenlerin dağılımı bu şekilde olmaktadır.

2.4.Kadıköy Ulaşım Ve Sahil Düzenlemesi İle İlgili Bugüne Kadar Olan Çalışmalar

Kadıköy ve civarının ulaşımı ve imar planı etütleri cumhuriyet döneminden itibaren etkin bir şekilde sürdürülmeye başlanmıştır.

KADIKÖY' DEN DAĞILAN YAYALARIN VAPURLA GİDİŞ %' LERİ



Kaynak: İst. Nazım Plan Bürosu anket çalışmaları
(1973 Yılı mevcut durumu)

1932 - 1933 Agache, Elgötz ve Lambert' in Teklifleri

İstanbul' un Kadıköy Semti için kısaca şu çözümü önermişlerdir. Yeniçeşme ile Çınar Caddesi arası açılmalı ve Üsküdar' dan Ankara- Bağdat Yoluna kadar uzanan yeni bir yol yapılmalıdır. Boğaz Sahilinden gelen korniş yolu Üsküdar, Haydarpaşa, Kadıköy Sahillerini izleyerek Moda' dan Küçük Moda' ya bir viyadük ile geçilecek ve Yoğurtçu Parkına kadar uzanacaktır.

1938 Sabri Oran'ın Teklifi

1938 Yılında İmar Bürosu Müşavirlerinden, Sabri Oran Kadıköy ve çevresi iç in bir düzenleme yapmıştır, bu düzenlemede şekilde görüldüğü gibi bugünkü ulaşımın temelini teşkil eden yollar önerilmiştir(Harita 3) .

İstanbul' un sayfiye yerlerinden olan Kadıköy nüfus ortamına, yeni iskân alanları ile ulaşımını bakımından o günlerden itibaren tedbir alınmasını zorunlu kılmıştır. Bir takım etkenler o devirlerde plansız gelişmeleri meydana getirdiğinden, iskân topluluklarına alt yapı hizmetleri getirilemeyişi ulaşımın aksamasına neden olmuştur.

Bu ulaşım aksamalarını göz önüne alan Sabri Oran imar planının etüdünü yaparken öncelikle semtler arasındaki ulaşım meseleleriyle bu semtlerin sahildeki iskelelere ulaşımını temin eden cadde şebekeleri ele alınmıştır.

Kadıköy iskele meydanında toplanan esas damarlardan Moda' ya Giden, Moda Caddesi Söğütluçeşme Caddesi, Haydarpaşa Rıhtım Caddesi ve Mühürdar' a giden sahil yolu etüt edilerek teklifler getirilmiştir. Çalışmanın temel i lkeleri şunlardır;

- Haydarpaşa yolu rıhtım boyunca deniz tarafına genişletilerek mevcut binaların istikameti muhafaza edilmiştir.
- Bu şekilde bu yolun istimlak bedellerinden iktisat edilmiş ve buna mukabil deniz doldurmak suretiyle çok daha ucuz bir surette genişletilmiştir. Bu yolun bir kısmı Nafia Vekâletince yeni yapılmakta olan köprü üzerinden ve ondan sonra hastaneler önünden geçerek Üsküdar'a, diğer bir kısmıysa yeni düzenlenen Haydarpaşa Köprüsü başındaki meydandan sonra gene doldurulacak, rıhtım boyunca Haydarpaşa Garı'na gidecektir.
- Bağdat Caddesi Anadolu yönünden en önemli yoludur. Ankara'nın İstanbul'a bağlanması bu yol ile olacaktır, otomobil yolu olarak Ankara-İstanbul ve Boğaziçi en esaslı bir şekilde tanzim edilecek kadar mühim bir yoldur.

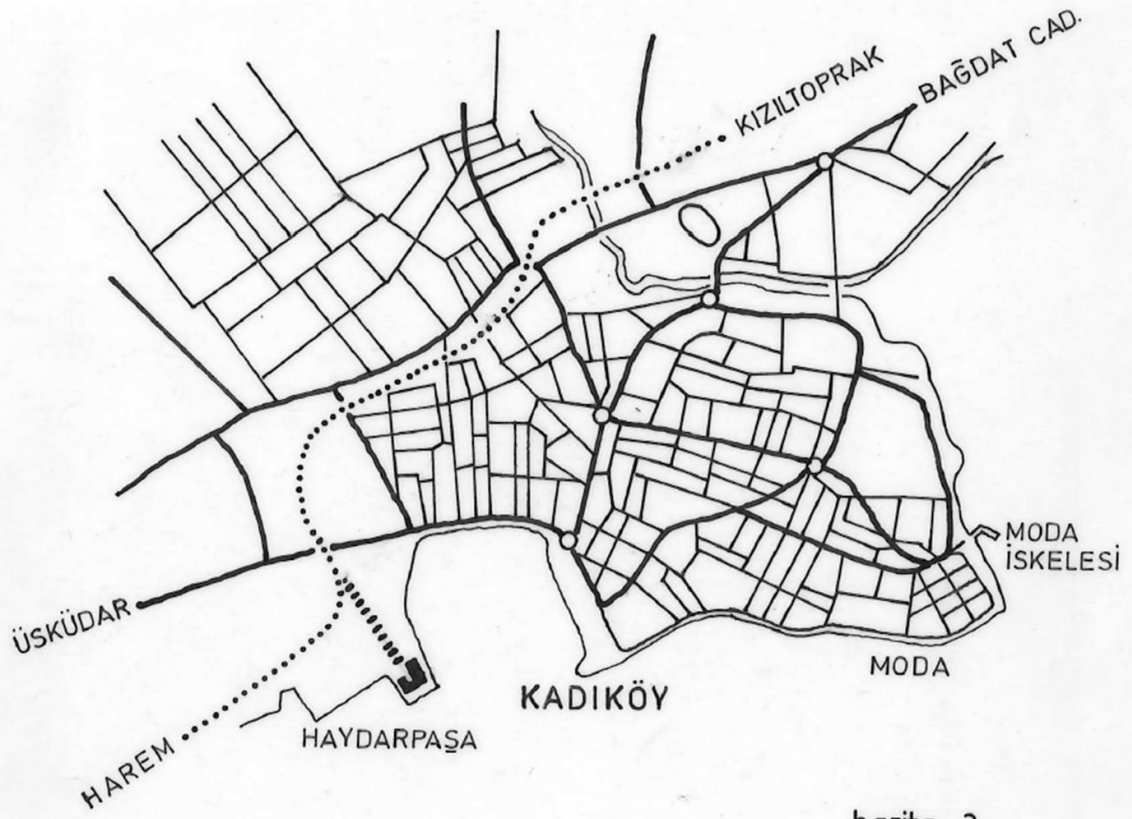
Bu Kızıltoprak'tan ayrılarak Fenerbahçe Stadı arkasından ve tren hattının altından geçerek Karacaahmet Mezarlığı önünden Üsküdar'a gider. İleride hariçten gelen, Üsküdar İle Boğaz içine giden otomobillerin şehrin dahili trafiğine engel teşkil etmemesi için bu yol kullanımının şimdiki güzergahı kısmen muhafaza edilerek ve ilerideki gelişme düşünülmüştür. Ayrıca vesaiti nakliye Kadıköy merkezine varmadan, Doğrudan Doğruya Üsküdar ve Boğaziçi'ne gidilecektir. Bu Yolun güzergâhı mevkii itibarıyla çok güzel manzaralara malik olduğundan tenezzüh yolu olarak da kullanılabilir.

1936-1950 Prof. Henri Prost'un Teklifi

Prof. Henri Prost Anadolu Yakasının ulaşım sistemini üç bölgeye karakterize etmiştir.

1. Eski Üsküdar
2. Kadıköy'de yeni yerleşme bölgesi (Moda Ve Marmara sahillerinde gelişecek yerleşme alanları.)
3. Haydarpaşa Limanı

Otomobil İle Ulaşım: Boğazın iki yakasındaki otomobil ulaşımı, Kabataş-Üsküdar arasında çalışan araba vapurları ile bağlanacaktır. Üsküdar-Kadıköy bağlantısında tıkanıklığa yol açan kara ve demir yolu kesişmesi üç kollu bir üst geçitle ortadan kalkacaktır.



harita 3

1938 Kadıköy için bir etüd

Kaynak: İmar bürosu müşavirlerinden Sabri Oran 1938 tarindeki etüdünden alınmıştır.

1962-1963 Prof. İrfan Bayhan'ın Teklifi

Lineer yerleşmelerde, dikkati çeken özellik gelişmeye oranla tren hatlarının önemini çok kaybetmiş olması ve tren hattına paralel Ankara Yolu, Ziverbey Yolu ve Bağdat Caddesinden

geçen ana trafik akımının minibüs, otobüs ve dolmuşlarla yapılabilmekte olmasıdır. Şehir içi otobüs işletmesinin yetersiz oluşu da dikkate alınırsa Kadıköy Çarşısına ve vapur iskelesine olan yolcu akımının geniş çapta, minibüs ve dolmuşlarla yapıldığı söylenebilir. Gerek işletme ekonomisi ve gerekse trafik düzeni açısından mutlak surette en kötü ve en arzu edilmeyen durumun da bu düzen olduğu açıktır.

Kadıköy'e gidip gelenlerin devamlı uğrak yeri Kadıköy Çarşısı ve Kadıköy Vapur İskelesidir. Yaya akımının ve yaya yoğunluğunun bol olduğu yerler, alış-veriş en ideal ortamın meydana getirdiği gerçeği değişmez olduğuna göre sözünü ettiğimiz, akımlarla, Kadıköy Çarşısı ve vapur iskelesi bağlantısı daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Ancak bu bağlantı da önemli rolü olan mevcut ulaştırma sistemi de dikkate alındığında, Kadıköy Çarşısıyla Vapur İskelesi bağlantılı durumda oldukları halde, mevcut tren ulaşımından faydalanmadığı görülmektedir. Yapılan düzenlemede görüldüğü gibi bu tür aksaklıklar giderilmiş olup, kara yoluna paralel olarak tren yolu da Kadıköy ulaşımında etken duruma gelebilecektir. (Harita 4)

3. 50 YIL SONRA İSTANBUL'UN ULAŞIM SORUNU ANALİZİ

Günümüzdeki araç kapasitesi 2024 yılı itibarıyla İstanbul'da 5 milyon 561 bin 214 kayıtlı araç sayısı olduğu açıklandı. Nisan ayı verilerine göre, megakentte toplam kayıtlı taşıt sayısı 5 milyon 561 bin 214'e ulaştı. 21 May 2024 Araç başına düşen kişi ayrıntısı da kentteki araç yoğunluğunu gözler önüne serdi. 2023 Aralık itibarıyla nüfusu 15 milyon 655 bin 924 kişi olarak tespit edilen hesaplamalara göre 3 kişiye bir araç düşüyor. (SPUTNIK-İnternet-2024)

TÜİK verilerine göre, Nisan ayında trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısı, bir önceki aya kıyasla motosikletlerde %3,4 artış gösterirken; özel amaçlı taşıtlarda %43,0, otobüslerde %40,7, minibüslerde %30,9, kamyonetlerde %29,1, otomobillerde %27,1, traktörlerde %26,4 ve kamyonlarda %23,2 oranında azalma kaydedildi (SPUTNIK-İnternet-2024).

Nisan ayında ise 196 bin 309 adet taşıtın trafiğe kaydı yapıldı. (SPUTNIK-İnternet-2024)

Nisan ayında trafiğe kaydı yapılan taşıtların yüzde 54,3'ünü motosiklet, yüzde 32,9'unu otomobil, yüzde 7,1'ini kamyonet, yüzde 3,2'sini traktör, yüzde 1,6'sını kamyon, yüzde 0,5'ini minibüs, yüzde 0,3'ünü otobüs ve yüzde 0,1'ini özel amaçlı taşıtlar oluşturdu. (SPUTNIK-İnternet-2024)

4. DEĞERLENDİRME

50 yıl öncesiyile günümüzdeki nüfus artışı ile araç sayısı arasındaki oran nüfus artış oranındaki 5 kat gibi olmasına karşın, araç sayısı 141757 olduğu ve bugün ise 5561214 olarak trafikte yer aldığına göre araç artış oranı nüfusta 5 katı olmasına karşın araç sayısında 39,2 olduğu görülmektedir. Bu istatistiki bilgiler bize gösteriyor ki Plansız hızlı kentleşmenin sonucu altyapı önlemleri alınmadığından 1975 yılının sorunlarının 39,2 kat artışı görülmektedir.

Günümüzden 50 yıl öncesindeki ulaşım araçları cinsi İstanbul kenti için sadece Avrupa yakasını Anadolu yakasına bağlantıyı sağlamak üzere, karadan 30 Ekim 1973 tarihinde hizmete giren 1. Boğaz Köprüsü ile Deniz yolu olarak da, yolcu için İstanbul Şehir hatları Vapuru ve Araçlar için Arabalı Vapur kullanılmaktaydı. Bu mukayeseli verilere dayalı çalışmanın 50 yıl öncesi Yaşar Bahri ERGEN'in Yüksek Lisans Tezi'ndeki verilere dayalı analiz ile 50 yıl sonraki günümüz verileri ve analizi ile İstanbul'un sorunları değerlendirilmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Sonuç olarak İstanbul şehri 1950'li yıllara kadar nüfus, ekonomik yapı ve kentleşme düzenli ve kontrollü olarak doğal yapısını koruyup tarihi değerlerini de korumaktaydı. 1950 yılından sonra ülkemizdeki kentler, kentleşme sürecine girdiğinden ekonomik yatırımlar ve buna dayalı işgücü istihdam olgusunun yarattığı cazibe sonucu kırsal alandan kentlere plansız göç hareketi sonucu çarpık kentleşmeye maruz kalmıştır. 1980'li yıllara kadar bu süreç artarak devam etmiş olup aynı zamanda İstanbul Türkiye'nin sanayi yatırımlarının sonucu cazibe merkezi olup bu bağlamda göç hareketleri de planlamanın önüne geçmiştir. Günümüze kadar İstanbul Mega Kent olarak büyümüş ve nüfus yapısı, ekonomik yapısı ve kentsel alt yapısı büyümenin önünde olamamış devamlı ardından yetişmeye çalışmış olduğunu görmekteyiz. Çarpık kentleşme ise planlamanın önünde seyrettiği için öncelikle büyük oranda ulaşım sistemini de olumsuz etkilemiş olduğu görülmektedir.

İstanbul'un dünü ve bugünü olarak analiz edilen ulaşım sistemi ve ulaşım araçları planlamanın devamlı büyümenin gerisinde olması nedeniyle sorunlar katlanarak bugüne gelinmiştir. Bilindiği gibi Kent İmar Planlarında temel veriler planlama alanı olarak yerleşme alanı, yani doğal arazi yapısına kentin ekonomik dinamikleri bazında yatırımlara ve nüfusa dayalı kentin yerleşim alanı planlaması yapılması gerekir. Tespiti yapılan ulaşım sorunlarının çözümü için;

- 1-İstanbul, nüfus artışı nedeniyle alansal olarak nüfusun artışına cevap veremez durumda olduğundan, ekonomik yönden sanayi merkezi değil iş merkezi olarak ağırlıklı planlanması,
- 2-İstanbul kentsel alanındaki kentsel alan kullanımında riskli yapılaşmış alanlar boşaltılarak nüfusun gereksinimi olan ekonomik yapı yeniden planlanarak planlı bir şekilde mevcut nüfus, ya dengeli bir şekilde kent içinde iskân alanlarında veya Türkiye genelinde iş gücünün istihdam olgusuna dayalı iskân edilmesi cazip hale getirilmeli,
- 3-İstanbul kent yapısı acilen nüfus ekonomik yapı dengesi doğrultusunda iskân alanları dondurulmalı yeni boş alanlar iskân için İstanbul Revizyon Planı tamamlanıncaya kadar mevcut kent yapısı ile hizmetler yürütülmeli,
- 4-İstanbul yönetim ve kent büyüklüğü nedeniyle üst düzeyden 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1/25 000 ölçekli Yapısal Plan ve ardından 1/10 000 -1/5000 Nazım İmar Planı revize edilmelidir. Bu bağlamda 1/1000 uygulama planları mevcut İstanbul İmar Planının Revizyonu ile 20 yıllık bir süreç için ulaşım planı dahil İstanbul yeniden yapılandırılmalı(rekonstrüksiyon),
- 5-Bu çalışmada toprak olarak orman, göl, baraj, tarım alanlarını içeren doğal yapı korunma amaçlı dondurulmalıdır. Yani Yatay ve Dikey Mimari kavramı moda olarak değil kent planlamanın, planlama dengesi gereği oluşturulmalı,
- 6-Bu revizyon, Kentsel Koruma, Kentsel Yenileme ve Kentsel Dönüşüm gerekliliklerine göre analiz edildikten sonra planlama kararı oluşturulmalıdır. Kentsel Dönüşüm ve Uygulama İmar Planı 1/000 ölçekteki planlama ve 1/500 ölçekli Projelendirme aşamasında Kentsel Tasarım projeleri ile öncelikli alan prensibine göre İstanbul'un sorunlarının çözümüne başlanmalı,

Yukarıda sıralanan çözüm önerisi uygulanmaz ise nüfus artışının gereği, yaşam kalitesi için kullanılması gereken standart işlev alanları doğal yapıda olamayacağı için, 50 yılda sorunlar 5 katına çıkmışsa bir 50 yıl sonrası için tabiri caizse GECEKONDU İSTANBUL beklenmelidir.

KAYNAKLAR

Ergen, Y. B., (1981), Şehircilik, Yüksek Teknik Öğretmen Okulu Matbaası - Ankara, Sa:72

Ergen, Y. B., (1976), İstanbul Kadıköy'de Yerel Bir Ulaşım Sistemi Araştırması, LAB LAMBERT Academic Publishing, Saharbrücken, GERMANY, s:33-58 ISBN:978-3-330-01412-1 E-posta:info@omniscryptum.com

İnternet Kaynakları:

İBB, (1975), <http://www.ibb.gov.tr>
(İndirilme Tarihi:05.12.2024 Saat:17:00)

World Population Review(2024),
<http://worldpopulationreview.com>
(İndirilme Tarihi:05.12.2024, Saat:17:05)

SPUTNIK-TÜRKİYE,
<https://anlatilaninotesi.com.tr/20240521/istanbuldaki-trafikte-kayitli-arac-sayisi-aciklandi-uc-kisiye-bir-arac-dusuyor-1084056593.html> (İndirilme tarihi 06.12.2024, Saat:12.00)