

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA ULAŞIM

ERCAN KARAKOÇ*

İstanbul, coğrafi konumu nedeniyle tarih boyunca ulaşım yollarının kesişme noktasında olmuştur. Asya, Avrupa veya Afrika'dan seyahat eden insanlar, gidecekleri istikamete göre İstanbul'a uğrar; benzer şekilde, ticaretle uğraşanlar da şehri kendilerine bir merkez veya aktarma noktası olarak kullanırdı. Yüzyıllarca Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapan ve 13 Ekim 1923 tarihinde bu görevi Ankara'ya devreden İstanbul, bir dönem ihmal edilip gözden düşüyse de, zamanla yeniden çekim merkezi olmayı başardı. Günümüzde Türkiye'nin nüfusu en yoğun şehri ve potansiyeli itibarıyla aynı zamanda ülkenin ekonomi, kültür, ticaret, sanayi ve eğitim merkezidir. Bir şehrin tarihî biçimlenişi ile şehir içi ulaşım hizmetlerinin yapılanması karşılıklı olarak birbirini etkiler. Şehrin belirli yönlerde doğru büyüyüp gelişmesi, yeni yerleşim bölgelerine ulaşım hizmetlerinin gitmesini ve ulaşım yatırımlarını zorunlu kılar. Belli ulaşım eksenlerinin gelişmesi ise, bu eksenler etrafında kentsel yapılaşmayı hızlandırır.¹ Cumhuriyet döneminde İstanbul'un ulaşımının ele alınacağı bu yazıda, şehirdeki deniz, kara ve hava ulaşım sistemlerinin tarihî gelişmelerine yer verilecek; bu bilgileri anlaşılır ve anlamlı kılmak için grafik, istatistik ve haritalardan da yararlanılacaktır.

DENİZ ULAŞIMI

Deniz ulaşımı, sürekli gelişen yeni teknolojilerle birlikte hâlihazırda pratik, çevreci ve ekonomik ulaşım yöntemlerinden birisidir. XIX. yüzyıl ortalarına kadar İstanbul'da deniz ulaşımı kayıklarla sağlanır; kayıklar, bir esnaf örgütlenmesi içinde ve iskelelere bağlı olarak ücret karşılığı yolcu ve yük taşırlardı. Boğaz'da oturan devlet erkânı ile yabancı ülke sefirlerinin özel kayıkları vardı. Buharlı gemilerin kullanılması ve sayılarının günden güne artmasıyla birlikte ülkede tarifeli vapur seferleri başladı. 1844'te Tersane-i Âmire vapurlarıyla Marmara, Ege ve Karadeniz'e seferler düzenlenmesi için Bahriye Nezareti'ne bağlı Hazine-i Hassa Vapurları

İdaresi kuruldu.² 28 Eylül 1864 tarihinde Fevaid-i Osmaniye İdaresi,³ 1870'te İdare-i Aziziye, 1878'de İdare-i Mahsusa ve nihayet 9 Eylül 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını alan⁴ bu işletmenin, 1914 yılı İstanbul'unda nakledilen tüm yolcuların %19,17'sini taşıdığı görülüyor.⁵

Mustafa Kemal Paşa'nın Millî Mücadele'yi başlatmak üzere Samsun'a gittiği Bandırma vapuru da bu idareye aitti. 5 Şubat 1924'te Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını alan bu idare, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlandı.⁶ Bu esnada 17 gemiden oluşan yeni bir filoya sahip olan işletme Pendik, Köprü, Yeşilköy ve Adalar arasında taşıma yapma imtiyazına sahipti. 1927'de günde ortalama 33.500 yolcu taşıyan⁷ Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, 1 Temmuz 1933'te lağvedilerek yerine iç ve dış hatlarda yolcu taşıyan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Havuz ve Fabrikalar Müdürlüğü ve İstanbul dâhilinde yolcu taşıyan AKAY İşletmesi kuruldu.⁸ AKAY; Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası ve Yalova hatlarının baş harflerinin birleşmesinden oluşan bir kısaltmaydı. İstanbul'un Boğaziçi ve Haliç dışında kalan kıyıları arasında yolcu taşımacılığı yapan AKAY, kuruluşundan beş yıl sonra feshedilerek Şehir Hatları İşletmesi kuruldu.⁹ İşletme, kuruluşundan hemen sonraki yıllarda hizmet alanını Haliç, Boğaziçi, Marmara ve İzmit Körfezi hatları olmak üzere 4 ayrı bölgeye ayırdı.¹⁰

Şehir Hatları İşletmesi, 1 Ocak 1938'de Denizbank'a ve Denizbank da 1 Temmuz 1939'da Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi; 1 Mart 1952'den sonra ise Denizcilik Bankası T.A.O.'ya

² Murat Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, İstanbul 2010, s. 88.

³ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 24. Ayrıca bkz. Bayram Camcı, Cezmi Zafer ve Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, İstanbul 1994, c. 1, s. 141-147.

⁴ Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İstanbul 1997.

⁵ Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 42.

⁶ Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 142, 162.

⁷ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 25.

⁸ Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 187.

⁹ Eser Tutel, "Şehir Hatları İşletmesi", *DBİst.A*, VII, 142-143.

¹⁰ Neşet Dereli, *Karşıdan Karşıya*, İstanbul 2007, s. 121.

* Yıldız Teknik Üniversitesi

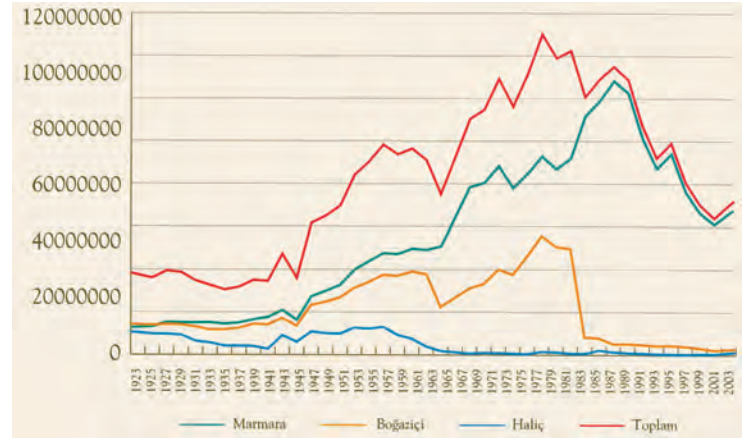
¹ İlhan Tekeli, *Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, İstanbul 2010, s. 21.

bağlı olarak çalıştı.¹¹ Haliç Vapurları Şirketi'nin bünyesine katılmasıyla Haliç hattında da yolcu taşıma işini üstlenen işletme, 1950 yılında 63 şehir hattı vapuruyla günde ortalama Haliç hattında 22.300, Boğaziçi hattında 55.000, Marmara hattında 70.000 ve İzmit hattında 3.700 olmak üzere toplam 151.000 yolcu taşımaktaydı.¹² 1959'da Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattı hizmete girdi.¹³

Karayollarına yapılan yeni yatırımlar, Şehir Hatları'nın yolcu sayısını olumsuz etkilediği gibi, araba vapurlarına olan ihtiyacı da artırdı. Bu bağlamda Üsküdar-Kabataş ve Kartal-Yalova araba vapuru hatlarının yanında 9 Mayıs 1966'dan itibaren Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattının yerine Sirkeci-Harem hattı devreye sokuldu. Kasım 1966'da İstinye-Paşabahçe arasında yeni bir araba vapuru hattı açıldı. 1970'te bu dört araba vapuru hattında günde ortalama 13.400 araç taşınmaktaydı. Üsküdar-Kabataş hattının payı %70, Sirkeci-Harem'inki %24 ve diğer iki hattınki de toplam %6'ydı. 1973 yılında iki kıtayı karayoluyla birbirine bağlayan Boğaziçi Köprüsü'nün açılması, araba vapurlarını olumsuz etkilediği için İstinye-Paşabahçe hattı faaliyetlerine son verdi ve Sirkeci-Harem hattındaki seferler yeniden düzenlendi. Kartal-Yalova hattındaki araba vapuru sayısı artırıldı ve Sirkeci-Yalova arasında seferlere başlandı.¹⁴

1980'li yıllarda hem devletin karayollarına hem de İETT'nin otobüs taşımacılığına yapmış olduğu ciddi yatırımlar dolayısıyla halkın kent içi ulaşımında deniz vasıtalarını tercih oranı azaldı ve Şehir Hatları'nın yolcu sayısı ciddi oranda düştü. Şehir Hatları'nın bağlı bulunduğu Denizcilik Bankası, 1983'te Türkiye Denizcilik Kurumu, 1984'te ise onun yerine kurulan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün çatısı altına girdi. İşletme 1985'ten itibaren gençleştirme projesi çerçevesinde 44 yolcu ve araba vapuru siparişi vererek kömürle çalışan eski vapurları kadro dışı bırakmaya başladı. 1990'da tamamlanan bu projeye Şehir Hatları'nın filosu büyük ölçüde yenilendiği gibi, açılan yeni hatlarla hizmet alanı da genişletildi. Bu dönemde, ellisi yolcu ve yirmi beşi arabalı olmak üzere toplam 75 vapurla 46 iskeleye günde ortalama 200.000 yolcu taşımakta olan Şehir Hatları İşletmesi, Mart 2005'te Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun aldığı bir kararla 15'i araba ve 31'i faal durumda olan 47 şehir hatları vapuru, biri yolcu vapuru, biri feribot ve 20'si hizmet gemisi olmak üzere

Grafik 1: Seyr-i Sefain / AKAY / Şehir Hatları vapurlarının 1923-2003 yılları arasında taşıdığı yolcu sayısı



Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 97.

toplam 84 parçadan oluşan filosu ve 56 iskelesiyle birlikte İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı bir işletme olan İstanbul Deniz Otobüsleri'ne (İDO) devredildi.¹⁵ Belediye, İDO'nun 2011'de özelleştirilmesinden hemen önce, Eylül 2010'da iki kıta arasında sefer yapılan hatlarla yolcu vapurlarını şirketten ayırarak Şehir Hatları'nı yeniden kurdu. Şehir Hatları vapurlarıyla iskeleleri, tam adı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic. San. A.Ş. olan yeni şirkete devredildi. 2012 yılında toplam 216.000 sefer gerçekleştiren Şehir Hatları vapurları 50.000.000'un üzerinde yolcu taşıdı.¹⁶ Şehir Hatları'nın günümüz İstanbul deniz ulaşımındaki payı %42,9'dur.

Osmanlı döneminden Cumhuriyet'e intikal eden diğer bir şirket de 1850'de kurulmuş olan Şirket-i Hayriye'dir. Bu şirket, Cumhuriyet'in ilanından sonra da faaliyetlerini sürdürdü. 1923 yılında 25 gemisi olan

Grafik 2- Şirket-i Hayriye'nin 1880-1944 yılları arasında taşıdığı yolcu sayısı



Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 40.

¹¹ Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 207-232.

¹² Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 49.

¹³ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 53, 54.

¹⁴ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 62, 67.

¹⁵ Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 88-93, 170.

¹⁶ Kazım Pınar, "Vapurlar Bir Yılda 50 Milyon Yolcu Taşdı", *Zaman*, 23 Nisan 2013.



1- İstanbul yolcu vapurları (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Grafik 3- Haliç vapurlarının 1880-1944 yılları arasında taşıdığı yolcu sayısı



Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 74.

Şirket-i Hayriye, 1927'de günde ortama 32.600 yolcu taşımaktaydı.¹⁷ 1936-1938 yılları arasında *Boğaziçi* adında bir dergiyi de yayımlayan şirket, 1 Temmuz 1944'te vapurları ve bütün taşınır-taşınmaz mal varlıklarıyla birlikte Ulaştırma Vekâleti tarafından satın alınarak

¹⁷ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 25.

Devlet Denizyolları İşletmesi Şehir Hatları Müdürlüğü'ne devredildi ve 15 Ocak 1945 tarihinde 4517 sayılı kanunla fiilen ortadan kalktı.¹⁸

1856'da kurulan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e intikal eden ve Haliç'in her iki yanındaki iskeleler arasında yolcu, eşya ve posta taşıyan Haliç Vapurları İdaresi, 1910'da şirketleştirdi ve faaliyetlerine anonim şirket olarak devam etti.¹⁹ Ancak, 1927'de 7.464.385 yolcu taşıyan ve iktisadi sıkıntılarıyla 1929 krizinin fena tesirlerini üzerinden atamayan şirket, İstanbul Belediyesi'ne olan borçlarını ödeyemediği için krize girdi ve 1931'de yolcu sayısı 4.944.101'e düştü. Alacaklarını tahsil edemeyen İstanbul Belediyesi, 1935'te şirkete el koydu. Ancak, şirketin belediyeye yük olmaya başlaması üzerine 2 Temmuz 1941'de kabul edilen 4083 sayılı kanun ile bütün taşınır-taşınmaz mal varlığı (11 vapur ve 13 iskele) Devlet

¹⁸ Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", *DBİst.A*, VII, 181-184.

¹⁹ Söz konusu idare hakkında detaylı bilgi için bkz. Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer: Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2007; Murat Koraltürk, *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2005.



2- Üsküdar iskelesinde araba vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Denizyolları İşletmesi'ne intikal eden Haliç Vapuruları Şirketi'nin hukuki varlığı son buldu. Böylece, Haliç hattı, Şehir Hatları İşletmesi'ne bağlanmış oldu.²⁰

İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi; şehrin nüfusunun sürekli artması, trafik sorununun katlanılmaz boyutlara ulaşması ve Şehir Hatları İşletmesi'nin deniz ulaşımında yetersiz kalması üzerine kentin deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla 6 Nisan 1987 tarihinde İstanbul Ulaşım ve Ticaret A.Ş.'yi kurdu.²¹ Öncelikli amaç, kara ve deniz ulaşımındaki yetersizliğe çözümler bulmak ve özellikle kent içi uzak mesafelere süratli ve konforlu ulaşım imkânı sağlamaktı. Deniz otobüslerini yolcu vapurlarından ayıran en önemli özellikler; yüksek hız, seri manevra kabiliyeti ve konfordu.²² Şirketin ilk deniz otobüsleri 1987'de Norveç'ten ithal edilen *Çaka Bey* ve *Karamürsel Bey*'di. Deniz otobüsleri, İstanbul'un fethinin yıl dönümünde, 29 Mayıs 1987 günü Bostancı-Kabataş hattında hizmete girdi.²³ Yoğun talebi karşılamak amacıyla aynı yıl *Çavlı Bey*, *Ulubatlı Hasan* ve *Yeditepe* adlarında üç deniz otobüsü daha alındı. Şirketin adı 2 Eylül 1988'de İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO) olarak değiştirildi. 1988'de satın alınan *Hezarfen Ahmed Çelebi*, *Nusret Bey*, *Sarıca Bey*, *Uluç Ali Reis* ve *Umur Bey* ile birlikte filodaki deniz otobüsü sayısı 10'a çıktı.

²⁰ Eser Tutel, *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, İstanbul 1998, s. 186.

²¹ Binali Yıldırım, "İDO ve Hızlı Deniz Taşımacılığı", *II. Uluslararası Ulaşım Sempozyumu-Bildiriler*, ed. İhsan Gök ve Raif Yetim, İstanbul 1998, s. 11-22.

²² Dereli, *Karşıdan Karşıya*, s. 125.

²³ Tutel, *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, s. 355.

1992 yılında Kadıköy ve Kartal'da iki deniz otobüsü iskelesi daha hizmete açıldı. 1994'te Avustralya'dan *Ertuğrul Gazi* ve *Akşemseddin* adı verilen deniz otobüsleri satın alındı. Ertesi sene akıllı biletler (Akbil) İDO gemilerinde de kullanılmaya başlandı. 1997'de ilk yerli deniz otobüsü olan *Temel Reis I* inşa edilerek denize indirildi. 1997 yılında Yalova ve Yenikapı iskeleleri açılarak, Avustralya'da yaptırılan *Cezayirli Hasan Paşa* ve *Turgut Reis* adlı feribotlarla Marmara hattında feribot seferleri başladı. 1998'de açılan Bandırma İskelesi'yle Bursa ve Ege yolculukları daha da kısaldı. Aynı yıl, Pendik, Beykoz ve Tuzla iskeleleri açıldı; Pendik Tersanesi'nde yapılan *Temel Reis II* denize indirildi.

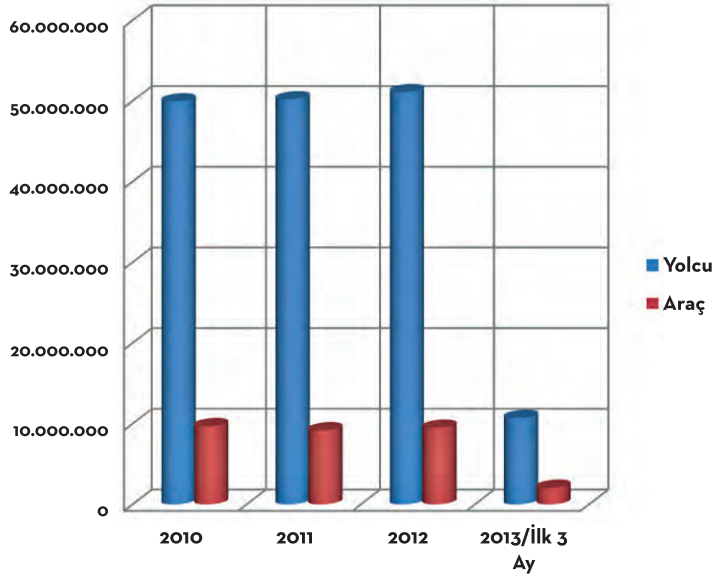
Pendik Tersanesi'nde yerli imkânlarla yapılan *Barbaros Hayrettin Paşa* ve *Sokullu Mehmet Paşa* isimli deniz otobüsleri 2000'de filoya eklendi; ayrıca, Yalova feribot iskelesi terminali hizmete sokuldu. 2004'te Yenikapı-Güzelyalı hattı açıldı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2005'te Şehir Hatları İşletmesi'ni devralarak İstanbul'un deniz ulaşımını tek merkezden idare etmek amacıyla İDO'ya verdi. İDO, ertesi yılın sonuna kadar 32 şehir hatları vapuruyla 56 iskeleyi yeniledi. Bu yatırımlardan sonra 60 ana hat ve 250 ara hat olmak üzere toplam 310 hatta hizmet veren İDO ile deniz

Tablo 1- İDO'nun 1988-2009 yılları arasında taşıdığı yolcu ve araç sayısı

Yıl	Deniz Otobüsü ve Feribot Yolcu	Araç	Şehirlerarası yolcu	Araç	Toplam Yolcu	Toplam Araç	Artış Yolcu	Artış Araç
1988	5.105.083				5.105.083			
1989	5.853.186				5.853.186		%15	
1990	6.040.748				6.040.748		%3	
1991	4.970.609				4.970.609		%-18	
1992	4.541.244				4.541.244		%-9	
1993	4.951.877				4.951.877		%9	
1994	5.178.6888				5.178.6888		%5	
1995	6.391.301				6.391.301		%23	
1996	6.761.809				6.761.809		%6	
1997	7.447.364	65.030			7.447.364	65.030	%10	
1998	9.719.037	354.671			9.719.037	354.671	%31	%445
1999	8.414.876	518.724			8.414.876	518.724	%-13	%46
2000	7.372.545	568.689			7.372.545	568.689	%-12	%10
2001	7.000.306	553.249			7.000.306	553.249		
2002	7.734.817	544.600			7.734.817	544.600	%10	%-2
2003	8.168.167	517.066			8.168.167	517.066	%6	%-5
2004	11.076.822	955.806			11.076.822	955.806	%36	%85
2005*	13.835.475	1.291.561	53.610.004	3.137.584	67.445.479	4.429.145	%509	%363
2006	14.580.634	1.307.743	76.541.120	4.322.267	91.121.754	5.630.010	%35	%27
2007	15.032.535	1.310.638	82.599.631	4.616.902	97.637.166	5.927.540	%7	%5
2008	15.307.802	1.266.037	84.753.392	5.397.008	100.061.194	6.663.045	%2	%12
2009	13.559.516	1.187.594	87.015.854	5.767.123	100.575.370	6.954.717	%1	%4

Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 163.

Grafik 4- Özelleştirilen İDO'da yıllara göre yolcu ve araç taşıma payları



3- Karaköy vapur iskelesi (İBB, Kültür A.Ş.)

Tablo 2 - Özelleştirilen İDO'da yıllara göre yolcu ve araç taşıma sayıları*

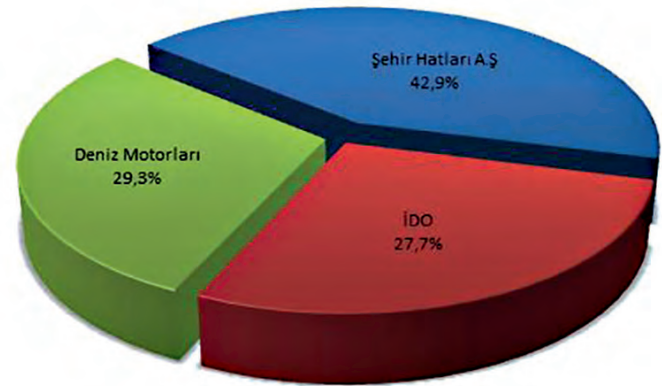
Yolcu				Araç			
2010	2011	2012	2013 3M	2010	2011	2012	2013 3M
49.939.028	50.194.384	51.085.058	10.701.135	9.691.514	9.172.540	9.494.901	2.049.663

* İDO Basın Müşavirliği'nden 29 Nisan 2013 tarihinde e-posta yoluyla alınan bilgidir.

ulaşımının kent içindeki payı %3'lerden %4,5'e çıktı.²⁴ Deniz ulaşımının İDO bünyesinde toplanmasından sonra büyük bir atılım yapan şirket, Nisan 2011'de özelleştirilerek 861.000.000 dolara Tepe-Akfen-Souter-Sera Ortak Girişim Grubu'na satıldı. Böylece eski Şehir Hatları gemileri ve iskeleleri hariç, araba vapurları, deniz otobüsleri, hızlı feribotlar ve bunların çalıştığı iskeleler yeni idareye devredildi.²⁵

Üyeleri arasında deniz ulaşım şirketleri, gemi yapımcıları, finans kuruluşları ve üniversiteler olan Interferry Organizasyonu (*International Fast Ferry Organization*), taşıdığı yolcu sayısı, sahip olduğu gemi adedi, hizmet verdiği hat sayısı ve taşıma kapasitesi kategorilerinde 2006'da İDO'yu dünya lideri ilan etti.²⁶ İDO'nun hâlihazırda 53 gemisi, 35 terminali²⁷ ve 10 hızlı feribotu vardır. Yine İDO bünyesinde 4 ayrı tipte 25 deniz

Grafik 5- İstanbul'da deniz ulaşım yolculuk payları



Kaynak: <http://www.iETT.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (12.05.2013).

otobüsü hizmet vermekte;²⁸ filosunda bulunan 3 ayrı tipte 18 araba vapuru Sirkeci-Harem ve Eskihisar-Topçular hatlarında kullanılmaktadır.²⁹ Günümüzde İDO'nun İstanbul deniz ulaşımındaki payı %27,7'dir.

²⁴ Dereli, *Karşıdan Karşıya*, s. 126-139.

²⁵ "İDO, Artık Özel Sektörün", *Zaman*, 17 Haziran 2011.

²⁶ Dereli, *Karşıdan Karşıya*, s. 132.

²⁷ <http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler> (27.04.2013).

²⁸ <http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler/deniz-otobusleri> (27.04.2013).

²⁹ <http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler/araba-vapurlari> (27.04.2013).



4- Eminönü'nde yolcu motor ve gemileri

Dolmuş Motorları

İstanbul'da taksi dolmuşçuluğunun yanı sıra deniz ulaşımında da dolmuş motorları kullanılmaktaydı. Ahmet Ağaoglu Enabir Kaptan, 1930'lu yıllarda satın aldığı ve *Marmara*, *Karadeniz*, *Ege* isimlerini verdiği üç deniz motoruyla çalışmaya başladı. İstanbul Belediyesi, zamanla dolmuş motorlarının sayısının ve çalıştıkları hatların artması üzerine 9 Şubat 1955'te deniz dolmuş motorları ile bir denetim protokolü imzalayarak çalışma prensiplerini düzenledi. 1965'te yolcu kapasitesi 150 olan toplam 43 deniz motoru çalışmaktaydı. Günümüzde İstanbul'da hizmet vermekte olan Dentur Avrasya, Turyol ve Mavi Marmara kooperatiflerine ait yolcu motorlarının deniz yolcu naklindeki ağırlıkları %29,3'tür.³⁰ Son veriler ışığında İstanbul kent içi ulaşımında deniz ulaşım araçlarının payı %2,53 ile olması gerekenin çok altındadır.

³⁰ Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 187, 188.

KARAYOLU ULAŞIMI

Raylı Ulaşım

Tramvay

Osmanlı Devleti'nde deniz ulaşımının yavaş yavaş kurumsallaştığı XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren atlı tramvaylar da İstanbul kent içi ulaşımında kullanılmaya başlandı. 30 Ağustos 1869'da Konstantin Karapano Efendi'ye verilen atlı tramvay inşaa ve işletme imtiyazı üzerine İstanbul Tramvay Şirketi kuruldu. Bu bağlamda, şehrin yolları tramvay trafiğine uygun hâle getirildi.³¹ 31 Temmuz 1871'de Azapkapı-Beşiktaş arasında açılan ilk atlı tramvay hattını, ihtiyaç duyuldukça yenileri takip etti. İstanbul Tramvay Şirketi'nin adı 1881 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi oldu. 1914'ten itibaren ise elektrikli tramvaylar kullanılmaya başlandı. 1915 yılında İstanbul'da tramvaylarla 30.805.523 yolcu taşınırken

³¹ Vahdettin Engin, *Tünel'den Füniküler'e*, İstanbul 2007, s. 29.



5- Topkapı-Sirkeci tramvay hattı (İBB, Kültür A.Ş.)

1924'te bu sayı 58.665.024'e ulaştı.³²

Dersaadet Tramvay Şirketi, 1927 yılında 31 km'lik bir şebekede günde ortalama 183.000 yolcu taşımaktaydı. 1929 yılında Fatih-Edirnekapı raylı sistem hattı açıldı. 20 Şubat 1931'de İstanbul Tramvay Şirketi adını alan şirket, 1935 yılında sahip olduğu 35,5 km'lik hatta günde ortalama 177.200 yolcu taşımaktaydı. 19 Şubat 1928 tarihinde kurulan Üsküdar, Kısıklı, Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi'yle yapılan sözleşmenin ardından 8 Haziran 1928'de Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı tramvay hattı açıldı; bunu Üsküdar-Haydarpaşa ve Bağlarbaşı-Karacaahmet hatları izledi. Daha sonra Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları adını alan şirkete, Kadıköy'ü Haydarpaşa, Moda, Fenerbahçe ve Gazhane'ye bağlayacak hatları inşa imtiyazı verildi. Üsküdar, Kısıklı, Alemdağı Tramvayları Şirketi, 1935 yılında sahip olduğu yaklaşık olarak 24 km'lik hatta günde ortalama 17.800 yolcu taşımaktaydı.³³

Yabancı şirketlere ait olan elektrik, tramvay ve tünel işletmeleri 1939'da millileştirilerek İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü (İETT) adı altında bugünkü hüviyetine kavuşturulup belediyeye devredildi. İstanbul tramvayları 1945'te günde ortalama 275.200 ve Üsküdar-Kadıköy tramvayları da 39.500 kişi taşımaktaydı.³⁴ 1955'te tramvayların Galata Köprüsü'nden geçişi sonlandırıldı. 16 Mart 1955'te Anadolu Yakası Üsküdar ve Havalisi Tramvay İşletmesi (Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi) de İETT'ye devredildi.³⁵ 1950'li

³² Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 74.

³³ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 29, 38, 39.

³⁴ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 42, 45.

³⁵ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 51.



6- Eminönü tramvay durağı (İBB, Atatürk Kitaplığı)

yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul ulaşımında göz ardı edilmeye başlanan tramvay hatlarının üçte biri 1957 yılından itibaren söküldü. Nitekim 1956'da 56 hatta 270 vagonla taşıma yaparken, 1960'ta 16 hatta 130 vagonla servis verir duruma gelen tramvaylar,³⁶ 12 Ağustos 1961'de İstanbul ve 14 Kasım 1966'da da Anadolu yakasından tamamen kaldırıldı.

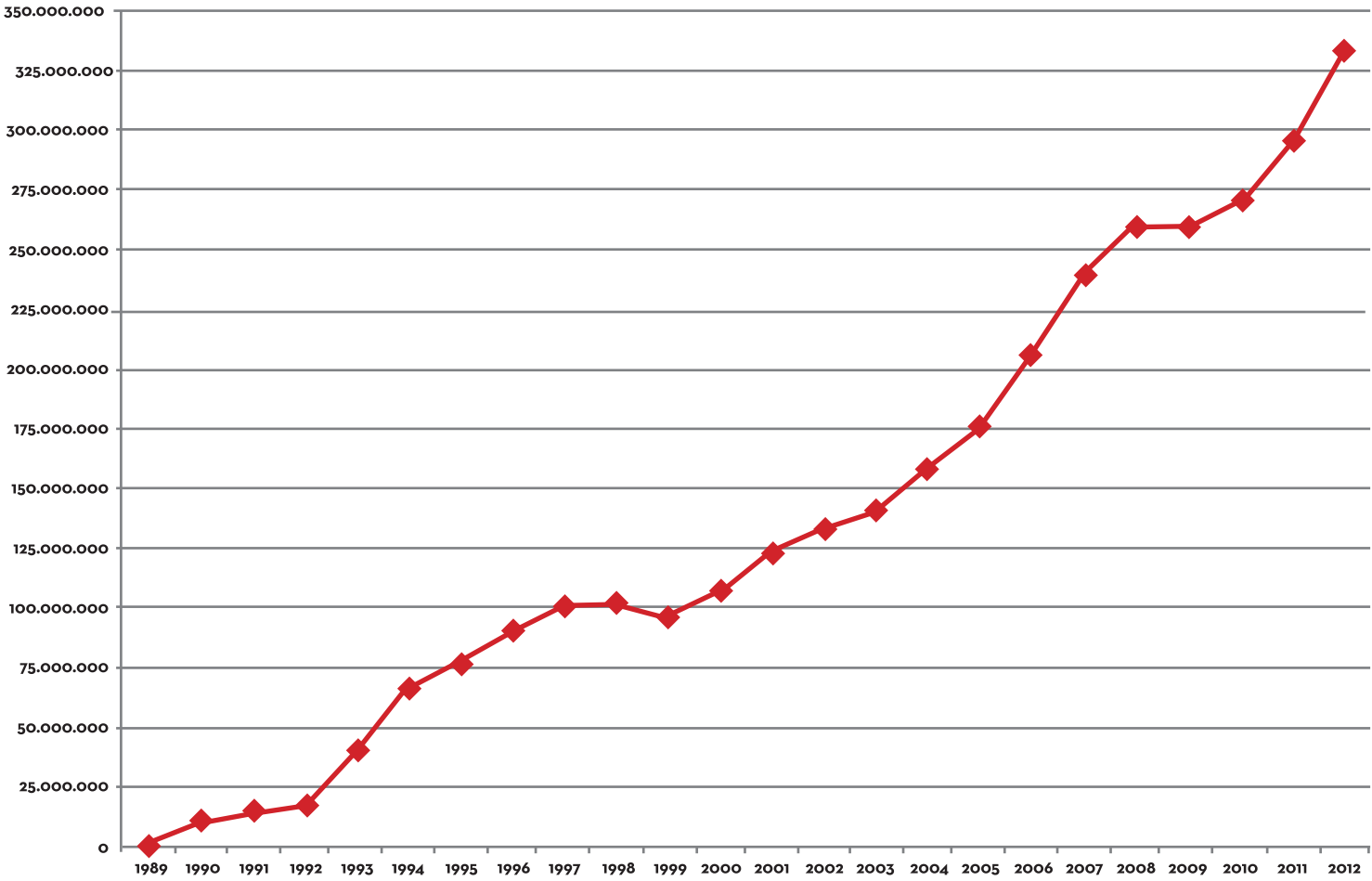
Tramvayların yerine otobüsler ve trolleybüsler ikame edildi. İtalya'daki Ansaldo San Giorgio firmasına 1956-1957 yıllarında sipariş edilen trolleybüsler 27 Mayıs 1961'de hizmete girdi. İlk trolleybüs hattı 1961 yılında Eminönü-Topkapı arasında açıldı. İstanbul'daki trolleybüs hatları 1965'e kadar 90 km'yi buldu.³⁷ 1968'de İETT çalışanlarının imal ettiği *Tosun* adlı trolleybüs hizmete girdi. Trolleybüsler güç beslenmesini çift havai elektrik hattından aldıkları için elektrik kesintisi olduğunda yollarda kalmakta, yolda kalan araçlar trafik sıkışıklığına neden olmakta ve sefer tarifelerine uyamamaktaydı. Bundan dolayı 16 Temmuz 1984'te trolleybüsler İstanbul trafiğinden tamamen kaldırıldı ve 75 trolleybüs İzmir Belediyesi'ne satıldı.

1980'li yılların sonlarına doğru, İstanbul'da çekilmez bir hâl alan trafik sıkışıklığına çözüm bulmak amacıyla raylı sistemlere tekrar önem verilmeye başlandı. 1989 yılında Aksaray-Ferhatpaşa arasında hizmete sokulan hat, daha sonra Yenibosna ve 20 Aralık 2002'de de Atatürk Havaalanı'na ulaştırıldı. Aksaray-Havalimanı hafif metro hattı denilen ya da M1 hat numarasıyla adlandırılan bu sistemde, günlük

³⁶ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 54.

³⁷ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 59.

Grafik 6- İBB'ye bağlı raylı sistemlerde yıllara göre yolcu dağılımı (1989-2012)



Kaynak: http://www.istanbul-ulasim.com.tr/media/8189/y_llara_g_re_yolcu_say_s_2_.jpg (12.05.2013).

ortalama 220.000 yolcu seyahat etmektedir.³⁸ Bir diğer raylı sistem uygulaması ise Sirkeci-Aksaray arasında 1992 yılında hizmete girdi. Sistem, önce Topkapı ve Zeytinburnu'na daha sonra da Eminönü'ne bağlandı; 29 Haziran 2006'da sağlanan Kabataş bağlantısı ile Taksim-Kabataş fünikülerine ve dolayısıyla Taksim-4. Levent metrosuna entegre oldu. Böylece İstanbullulara raylı ulaşım 4. Levent'ten Havalimanı'na kadar kesintisiz seyahat imkânı sağlandı. Bu hatta günlük ortalama 320.000 kişi yolculuk etmektedir. Günümüzde T1 hattı olarak adlandırılan bu sistem, T2 olarak kısaltılan Zeytinburnu-Bağcılar hattıyla 3 Şubat 2011'de birleştirildi. Böylece yolcular Kabataş'tan Bağcılar'a kadar kesintisiz raylı ulaşım imkânına sahip oldu.³⁹

³⁸ <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayli%C4%B1-sistemler/m1-aksaray-%E2%80%93-atal%C3%BCrk-havaliman%C4%B1.aspx> (06.05.2015).

³⁹ <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayli%C4%B1-sistemler/t1-kabata%C5%9F-%E2%80%93-ba%C4%9F-c%C4%B1lar.aspx> (06.05.2015).

Avrupa yakasındaki diğer bir raylı sistem ise İstanbul metrosudur. Hazırlık çalışmaları 1985, projelendirilmesi 1988 ve yapımı 1992'de başlayan İstanbul metrosu 16 Eylül 2000 tarihinde bitirildi. İlk etapta Taksim-4. Levent arasında hizmet veren ve M2 olarak adlandırılan bu sistem, zamanla genişleyerek Şişhane-Hacıosman arasında çalışmaya başladı. Bu hatta günlük ortalama 230.000 yolcu taşınmaktadır.⁴⁰ Avrupa yakasındaki diğer bir raylı sistem de Taksim-Kabataş hattıdır. İstanbul'un ulaşım sistemlerinin bütünleşmesi, ulaşımın hızlandırılarak modern hâle getirilmesi amacıyla Taksim-Kabataş arasına bir füniküler⁴¹ yapılması kararlaştırıldı. 20 Ocak 2002'de ihale edilen hat, 29 Haziran 2006 tarihinde bitirilerek hizmete açıldı.

⁴⁰ <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayli%C4%B1-sistemler/m2-%C5%9Fi%C5%9Fhane-%E2%80%93-hac%C4%B1osman.aspx> (06.05.2015).

⁴¹ Kısa mesafeli ve eğimli hatlarda, vagonların bir kablo aracılığıyla çekilerek trenin yokuşu tırmanmasını veya aşağıya inişini sağlayan demiryolu sistemine denir (Engin, *Tünel'den Füniküler'e*, s. 175).



9- Beyazıt tramvay hattı (İBB, Kültür A.Ş.)

Kadıköy istasyonunda Şehir Hatları, İDO hattı ve Moda nostaljik tramvay sistemine; Ayrılıkçeşmesi istasyonu ile Marmaray'a ve Ünalın istasyonu ile de metrobüs sistemine entegre olabilmektedirler.⁴⁹

İstanbul'un Anadolu yakasında trafiği rahatlatmak amacıyla yapılmakta olan bir diğer raylı sistem de Üsküdar-Sancaktepe metro hattıdır. 6 Haziran 2012 tarihinde temeli atılan sistemin 38 ayda tamamlanması öngörülmektedir.⁵⁰ Sözleşmeye göre 4 Mayıs 2015'te⁵¹ tamamlanması gereken hattın, ileride Taşdelen ve Sultanbeyli üzerinden Sabiha Gökçen Havaalanı'na kadar uzatılması planlanmaktadır.⁵²

⁴⁹ <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m4-kad%C4%B1k%C5%B6y-kartal.aspx> (06.05.2015).

⁵⁰ <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=20368#>. UYUPZkdrPIV(04.05.2015).

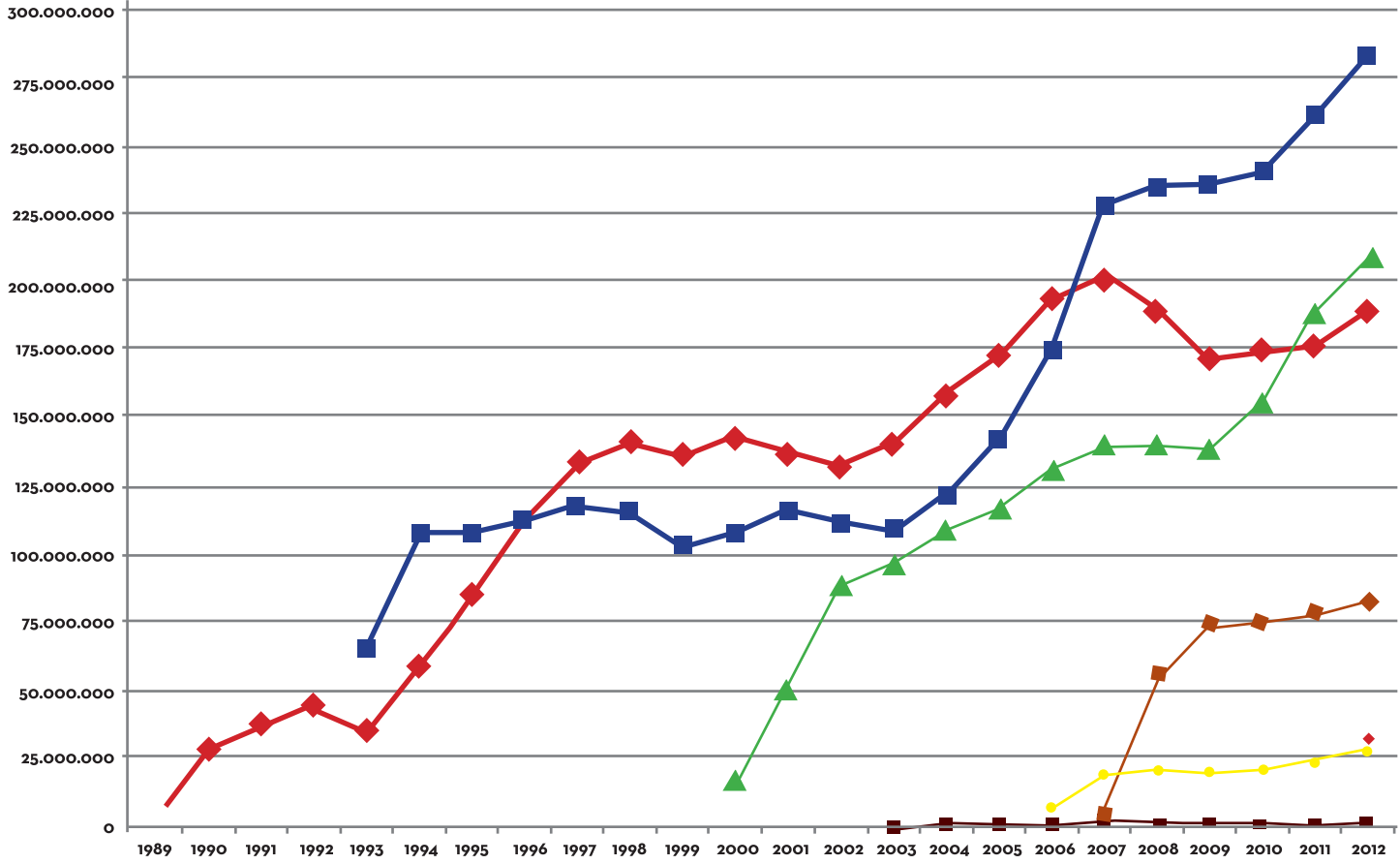
⁵¹ <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/SubSites/raylisisistemler/Pages/uskudar-umraniye-cekmece-sancaktepe.aspx> (04.05.2015).

⁵² <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Haberler/Pages/BasinBultenleri.aspx?bbulteniID=6365> (04.05.2015).

İstanbul şehir içi ulaşımındaki en önemli yatırımlardan birisi de Marmaray Projesi'dir. Sistem, Halkalı'yla Gebze'yi kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul'daki banliyö demiryollarının iyileştirilmesi ve demiryolu Boğaz Tüp Geçişi esasına dayanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın her iki yakasındaki demiryolu hatları, Boğaz'ın altından geçecek bir tünelle birbirine bağlanmıştır. Hat, Kazlıçeşme'de yeraltına inmekte, Yenikapı ve Sirkeci boyunca ilerleyerek Boğaz'ın altından geçerek ve diğer bir yeni yeraltı istasyonu olan Üsküdar'a bağlanarak Söğütluçeşme'de tekrar yüzeye çıkmaktadır. Proje kapsamında hem yolcu hem de yük taşınması düşünülmektedir. Sistem faaliyete geçtiğinde Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin yoğunluğunun azalacağı ve İstanbul trafiğinin biraz rahatlayacağı tahmin edilmektedir. Toplam hat uzunluğu 76,3 km olup tek yönde saatte 75.000 yolcu taşınacağı öngörülmektedir.⁵³ Marmaray'ın açılış tarihi Cumhuriyet'in ilanının 90.

⁵³ <http://www.marmaray.com.tr/> (04.05.2015).

Grafik 7- İBB'ye bağlı raylı ulaşım hatlarının yıllara göre yolcu dağılımı (1989-2012)



Kaynak: http://www.istanbul-ulasim.com.tr/media/8144/hatlar_n_y_llara_g_re_yolcu_da_l_mlar_.jpg (12.05.2013).

yılına denk gelecek şekilde planlanmış olup 29 Ekim 2013'te hizmete açılmıştır.⁵⁴

İstanbul'un her iki yakasını tünelle birbirine bağlamayı amaçlayan diğer bir çalışma ise lastik tekerlekli araçların geçişine yönelik Avrasya Karayolu Tüp Geçiş Projesi'dir. 30 Haziran 2008'de ihalesi yapılan proje İstanbul Boğazı'nda alternatif ve hızlı bir karayolu geçişi sağlayacağı gibi, Atatürk ile Sabiha Gökçen havalimanları arasındaki ulaşımı da kolaylaştıracaktır. Türk-Kore Ortak Girişimi'nin kazandığı söz konusu projenin, 2015 yılı sonlarına doğru bitirilmesi planlanmaktadır.⁵⁵ Florya-Sirkeci sahil yolundaki Kazlıçeşme ile D 100 karayolu (E-5) Göztepe Kavşağı arasında iki katlı olarak inşa edilmekte olan proje tamamlandığında, daha önceleri 100 dakikayı bulan yol yaklaşık olarak 15 dakikaya inecektir. Günde ortalama 90 ile 100 bin arabanın geçeceği öngörülen tüp geçitinin her iki yönünde de tahsilat gişeleri bulunacaktır.⁵⁶

⁵⁴ <http://www.tedd.gov.tr/home/detail/?id=2405> (03.11.2015).

⁵⁵ http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/BELGELIK/guncel_haber/20110301_134421_204_1_2561.html (03.11.2015)

⁵⁶ <http://www.ih.com.tr/gundem/avrasya-karayolu-tup-gecis-projesinin->

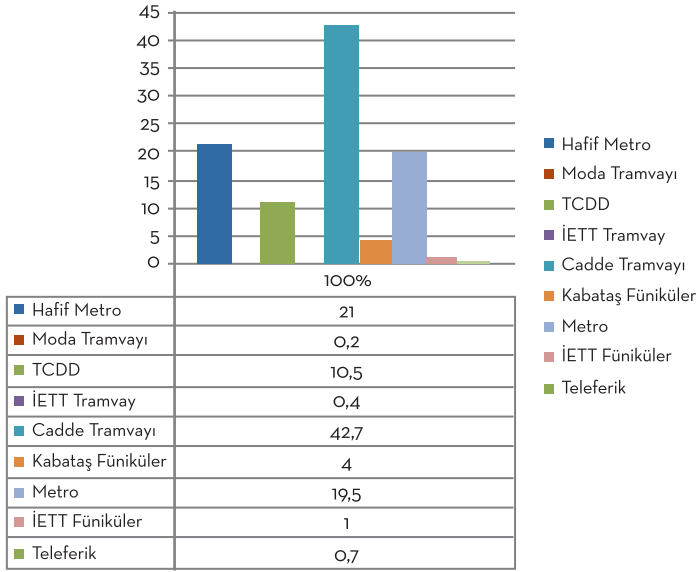
Tünel

Osmanlı'dan miras kalan ve hâlen İstanbul'da faaliyette olan bir diğer raylı toplu taşıma sistemi de, günümüzdeki adıyla Karaköy Tüneli'dir. Galata ile Beyoğlu (Pera) arasında yeraltında işleyecek bir demiryolunu yapma ve işletme imtiyazı Fransız mühendis Henri Gavand'a verildi. Bu imtiyaz üzerine inşa edilen Tünel, 17 Ocak 1875'te yapılan bir törenle hizmete girdi.⁵⁷ Cumhuriyet döneminde de halkın Tünel'e olan rağbeti sürdü. 1924-1929 yılları arasında Tünel'le seyahat eden yolcu sayısı yılda 10.000.000 iken, 1930'da 8.427.000'e ve 1938'de ise 5.469.000'e geriledi. 1 Mart 1939'da 175.000 liraya satın alınarak millileştirilen Tünel, 16 Haziran 1939'da 3645 sayılı yasa ile kurulan İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) Umum Müdürlüğü'ne devredildi. II. Dünya Savaşı'nın olağanüstü şartlarından dolayı gerekli bazı önemli malzemeler alınamadığı için 1940'lı yıllarda

çalışmaları sürüyor/508948 (05.11.2015).

⁵⁷ Tünel hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Engin, *Tünel'den Füniküler'e*; Eugene-Henri Gavand, *İstanbul Tüneli* (çev. Vahdettin Engin), İstanbul 2011.

Grafik 8- İstanbul raylı sisteminin ulaşım payları



Kaynak: <http://www.iETT.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2013).

Tablo 3 - Bazı metropollerde raylı sistemler

Metropol Adı	Uzunluk (km)	Taşınan Yolcu Sayısı (Günlük)
İstanbul	147,8	1.009.000
Londra	408	2.700.000
Roma	88	731.000
Tokyo	880	8.000.000

Kaynak: <http://www.iETT.gov.tr/tr/main/pages/dunyada-toplu-tasima/96> (06.05.2013).

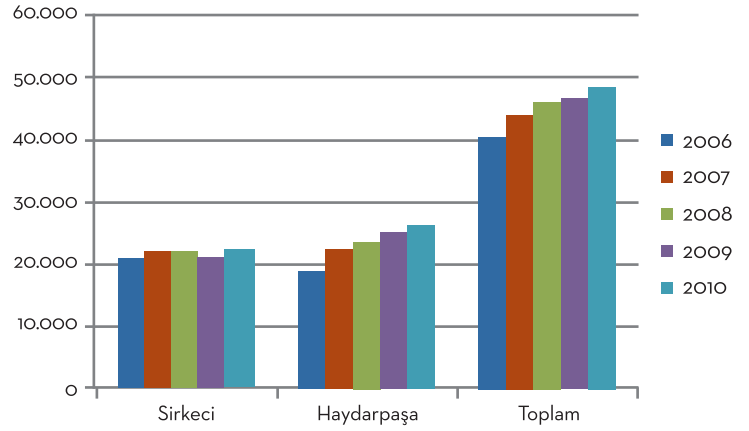
sınırlı hizmet veren Tünel'in çalışmaları 1968 yılında tamamen durduruldu. Tünel, Fransız *l'Electro Entreprise* firmasının yaptığı üç yıllık bir çalışmanın ardından elektrikle çalışır hâle getirilerek 2 Kasım 1971'de yeniden hizmete sokuldu.⁵⁸

Banliyö Trenleri

XIX. yüzyıl İstanbul'unda ulaşım alanına yapılan diğer bir raylı sistem de demiryoluydu. Nitekim 4 Ocak 1871'de resmi açılışı yapılan Yedikule-Küçükçekmece hattında (Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece) ilk yolcu taşımacılığı 5 Ocak'ta başladı. Ertesi yıl Sirkeci-Yedikule ve Küçükçekmece-Çatalca hatları hizmete açıldı ve Sirkeci'den Çatalca'ya trenle seyahat mümkün oldu.

⁵⁸ Engin, *Tünel'den Füniküler'e*, s. 129.

Grafik 9- İstanbul'da banliyö trenleriyle taşınan yolcu sayısı (1.000 kişi/yıl)



Tablo 4- İstanbul'da banliyö trenlerinde taşınan yolcu sayısı (1.000 kişi/yıl)

	2006	2007	2008	2009	2010
Sirkeci	21.015	21.943	22.236	21.105	22.268
Haydarpaşa	19.196	22.200	23.829	25.324	26.409
Toplam	40.301	44.143	46.065	46.429	48.677

Kaynak: "T.C. Devlet Demiryolları 2006-2010 İstatistik Yılı", 14.05.2013, <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/20062010yillik.pdf>.

Sirkeci-Yeşilköy hattı daha sonra çift hatlı hâle getirildi.⁵⁹ Anadolu yakasında ise, 1871-1873 yılları arasında 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı yapıldı. Anadolu demiryolları imtiyazı 1888'de Deutsche Bank'a verildikten sonra bu hat Anadolu Demiryolu Şirketi'ne satıldı. 1890'lı yıllarda Haydarpaşa'dan kalkan bir tren, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancı, Hereke ve Yarımcı'ya ulaşmaktaydı. Anadolu Demiryolu Şirketi 1928'de devletçe satın alındı.⁶⁰ 1935'te İstanbul banliyö trenlerinde yolculuk yapanların sayısı 3.000.000'a, banliyö trenlerinin şehir içi ulaşım sistemindeki ağırlığı da %3,07 ile son sıraya geriledi.⁶¹

Avrupa yakası demiryollarını işleten Şark Demiryolları Şirketi'nin 1937 yılında satın alınarak millileştirilmesiyle Anadolu ve Avrupa yakasındaki banliyö hatları tamamen devlete geçmiş oldu. 1954'te Yeşilköy-Çekmece arası çift hatlı hâle getirildi. Ertesi yıl elektrikliye çevrilen Sirkeci-Halkalı banliyösünde 3 Haziran 1956 tarihinden itibaren sinyalizasyon sistemine

⁵⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

⁶⁰ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 31, 39.

⁶¹ Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 42, 43.

Harita 1- İstanbul-Ankara arası tren hattı



Kaynak: "T.C. Devlet Demiryolları 2006-2010 İstatistik Yıllığı", 14.05.2013, <http://www.tedd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/20062010yillik.pdf>.



10- Şişhane-Haliç-Yenikapı metro hattının açılışı



11- Marmaray'ın açılışı

geçildi.⁶² 1 Temmuz 1961'de Pendik-Tuzla; 20 Temmuz 1963'te ise Tuzla-Gebze arası çift hatlı hâle getirildi. Haydarpaşa-Gebze hattı 1969'da elektrikli sisteme geçti.⁶³ 1975'te her iki banliyöde toplam günlük 222.100 kişi yolculuk yaparken bu sayı 1980'de 212.000'e düştü. Bu düşüşte İETT'nin yeni otobüs alımlarının ve banliyölerin aşırı yolcu nedeniyle düşen konforunun etkisi oldu.⁶⁴ 2006 yılında her iki banliyö hattında yılda 40.301.000 kişi

⁶² Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 43, 51, 54.

⁶³ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 59, 60, 63.

⁶⁴ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 71.

MARMARAY

AÇILIŞ TÖRENİ

29 EKİM 2013



yolculuk yaparken bu sayı, 2007'de 44.143.000'e ve 2010 yılında ise 48.677.000'a ulaştı.

Günümüzde Marmaray Projesi kapsamında Avrupa ve Anadolu banliyöleri yeniden elden geçirilmiştir. 29 Ekim 2013 tarihinde yapılan açılış töreni ile Marmaray Projesi hizmete açılmıştır. Ayrılık Çeşme istasyonu ile Kadıköy-Kartal metrosuna bağlanan Marmaray hattı ile yolcular, aktarma hatları da göz önüne alındığında, Gebze'den Halkalı'ya kadar kesintisiz ulaşım imkânına sahip olacaklardır. Marmaray Projesi'nin dışında, İstanbul-Ankara arasında Yüksek Hızlı Tren çalışmaları da bitirilmiştir.

25 Temmuz 2014'de açılışı yapılan Yüksek Hızlı Tren sayesinde yedi saati bulan İstanbul-Ankara arası tren yolculuğu, yaklaşık üç saate inmiştir.⁶⁵ Hâlihazırda İstanbul tramvay ve metro hatları İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olan Ulaşım A.Ş. tarafından işletilmekte olup kent içi ulaşımı yolcu taşımadaki ağırlıkları %9,1'dir. Banliyö hatları ise TCDD tarafından işletilmekte olup kent içi ulaşımındaki payları %1,07'dir.

⁶⁵ <http://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=7> (14.05.2015).

2019 Yılında İstanbul'da Raylı Sistem

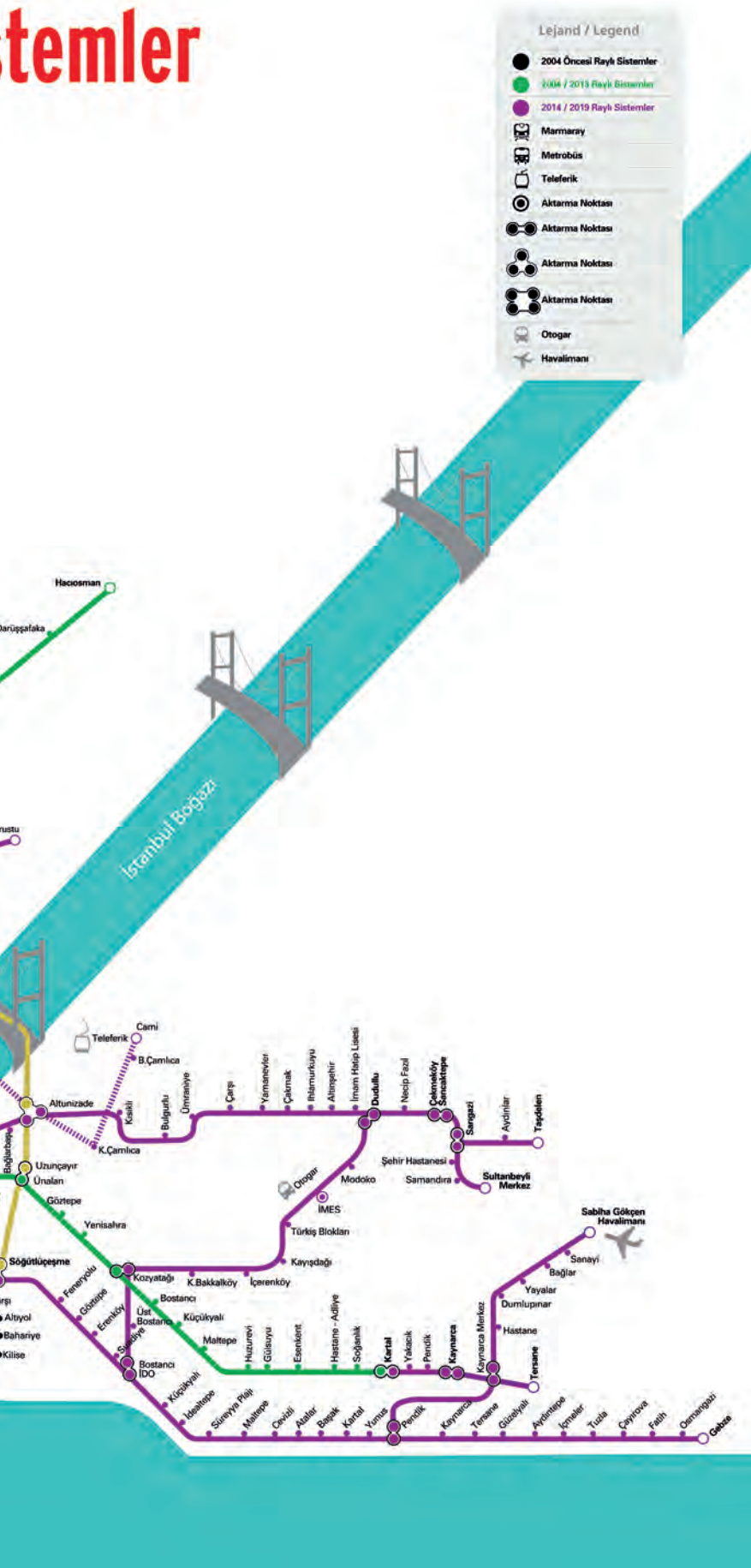
2004 Öncesi
45 km

2004 - 2013
141 km

2014 - 2019
420 km



12- İstanbul'un raylı sistemler planı (İBB)



Karayolu Taşımacılığı (Taksi-Dolmuş, Dolmuş, Otomobil, Otobüs ve Metrobüs)

İstanbul'da II. Meşrutiyet Dönemi'nden sonra yaygınlaşmaya başlayan otomobillerin sayısı I. Dünya Savaşı'ndan sonra hızla artarak 1927'de 1.000'i geçti. 1928'de Ford'la bir anlaşma yapılarak Tophane'de bir otomobil montaj fabrikası kuruldu ve bu alana serbest bölge statüsü verildiyse de, 1929'da dünyada yaşanan ekonomik buhran nedeniyle bu girişim geliştirilemedi.⁶⁶ İstanbul'da ilk taksi-dolmuş taşımacılığı 1930'lu yıllarda Eminönü-Nişantaşı arasında başladı. İstanbul şehir içi ulaşımında tramvayın ağırlığının günden güne artması, taksi ücretlerinin pahalı olması ve 1929 bunalımının Türkiye'de de ağır bir şekilde hissedilmesi, taksi-dolmuşları olumsuz etkiledi.⁶⁷ Eminönü-Nişantaşı'nın ardından Beyazıt-Fatih ve Şişli-Pangaltı taksi-dolmuş hatları kuruldu. Bu taşıma aracının esas gelişmesi 1945'ten sonra oldu. İstanbul'un sürekli göç alması, taksi-dolmuşların taşıma aracı olarak kullanılmasını kolaylaştırdı. Şehir içi karayolu taşımacılığının 1950'de %9,6'sı, 1955'te ise %20'si taksi-dolmuşlarla sağlanmaktaydı. Bu yıllarda sabit dolmuş hatları kurularak dolmuş işletmeciliği denetim altına alındı. İlk kurulan düzenli dolmuş hattı Taksim-Karaköy hattı oldu. Böylece taksiden bozma yedi kişilik dolmuş araçları ortaya çıktı. 1954'ten itibaren dolmuş taşıma ücretleri, hatlara göre resmî tarifelerle belirlenmeye başlandı.

1935'te Türkiye'de mevcut 4.349 otomobilin 1.815'i; 747 otobüsün de 173'ü İstanbul'daydı.⁶⁸ Bu dönemde gerek otomobil kullanımındaki artış gerekse otobüslerin trafiğe girmesi, şehir içi ve şehir dışı yol yapımını gündeme getirdi. 1930'da İstanbul valiliğiyle belediye başkanlığının birleştirilmesi, söz konusu yatırımları kolaylaştırdı. Bu dönemde Avrupa yakasında Şişli-Sarıyer ve Anadolu yakasında ise Çengelköy-Beykoz yolları açıldı; ayrıca, Yedikule'den Bakırköy'e, Topkapı'dan Küçükçekmece'ye, Sarıyer'den Çobançeşme'ye, Feneryolu'ndan Bostancı'ya, Selamiçeşme'den Maltepe'ye ve Kartal'dan Yakacık'a yollar asfaltlandı. Söğütözü'nden Şişli'deki Hürriyet Abidesi'ne, Kısıklı'dan Ümraniye'ye kadar parke yollar

⁶⁶ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 40

⁶⁷ Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehir içi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 99, 100.

⁶⁸ Sedat Murat ve Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul 2010, s. 334, 341.



13- Edirne-İstanbul arası yolcu otobüsleri (İBB, Kültür A.Ş.)

yapıldı.⁶⁹ II. Dünya Savaşı'ndan ve özellikle 1950'den sonra kentteki otomobil ve otobüs sayısı önemli ölçüde arttı.⁷⁰

İstanbul'da şehir içi kara taşımacılığına zamanla minibüsler de dâhil oldu. 1950'li yılların sonlarına doğru ithal edilen 11 kişilik minibüsler dolmuş olarak kullanılmaya başlandı. Otosan'ın 1961'de Ford minibüslerini üretmesiyle birlikte İstanbul'da minibüs sayısı hızla arttı. Kentteki işyerleriyle gecekondular alanları ve uzak mahaller arasında çalışmaya başlayan minibüslerin sayısı 1960'ta 200 iken 1965'te 1.700'e ulaştı. 1966'da taksi, minibüs ve dolmuş sayıları dondurulduğu zaman İstanbul'da 15.203 taksi, 705 sarı bantlı dolmuş ve 3.269 minibüs vardı ve taksilerin %80'i taksi-dolmuş olarak faaliyet göstermekteydi.⁷¹ Minibüslerin sisteme entegre olmasıyla birlikte dolmuş ve minibüs hatları ayrıldı. Taksi-dolmuşlar kentin ana meydanlarında ve minibüsler de ana meydanlarla gecekondulaşmaların olduğu yerler arasında çalışmaktaydı.

69 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 40.

70 http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=52 (14.05.2013).

71 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 60, 64.

Minibüslerin 1970'te günde ortalama 695.000⁷² ve 1985'te ise 1.850.000 yolcu taşıdığı tahmin edilmektedir.⁷³ Minibüslerin ve hatların sürekli artmasıyla taksi-dolmuşların kent içi ulaşımındaki payı azaldı. Nitekim 1965'teki payları %30,2 iken, bu oran 1975'te %20,4'e ve 1985'te de %11,91'e düştü. Bu düşüşte, özel otomobillerin artması, diğer toplu taşıma araçlarının tercih edilmesi ve işyerlerinin çalışanlarına servis imkânı sağlaması gibi etmenler etkili oldu. İstanbul'da raylı sistemlerin faaliyete geçtiği yerlerde minibüs seferleri yasaklanmaya başlandı. Günümüzde taksi, dolmuş, taksi-dolmuş ve minibüslerin kontrolleri ve çalışma prensipleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nce takip edilmektedir.⁷⁴

Otobüsler, II. Meşrutiyet Dönemi'nden itibaren İstanbul'un şehir içi ulaşımındaki yerlerini yavaş yavaş almaya başlamıştı. 1912'de çalışmaya başlamasına rağmen otobüsler şehirde çok yaygın değillerdi. 1926-1927 yıllarında Kadıköy İskelesi'yle Moda arasında özel girişimciler otobüs işletti. 21 Ekim 1927'den itibaren Beyazıt-Eminönü arasında otobüs çalıştıran Tramvay Şirketi, Temmuz 1928'de hattı Karaköy'e uzattı. Aynı dönemde halk otobüslerinin de yaygınlaşmaya başlaması üzerine, belediye 1931'de bir otobüs talimatnamesi yayınladı. 1935'te Taksim-Yenimahalle-Rami ve Keresteciler-Eyüp hatlarında 97 halk otobüsü çalışmaktaydı.⁷⁵

İETT'nin kuruluş tarihi de bu zamanlara denk gelmektedir. Osmanlı döneminden intikal eden ve yabancı şirketler tarafından işletilen elektrik, tramvay ve tünel işletmeleri 1939'da millîleştirildi ve yeni kurulan İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün (İETT) maiyetine verilerek belediyeye devredildi. İETT, II. Dünya Savaşı koşullarına rağmen büyümüş ve önemli bir otobüs filosu oluşturmuştu. Nitekim 1945 yılı itibarıyla 25 otobüsle günde ortalama 11.500 yolcu taşımaktaydı. Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Tramvay Şirketi de 1943'te beş otobüsle hizmet vermeye başladıysa da devamını getirememişti. 1947 yılında Şişli'de büyük bir garaj ve bakım ünitesi açıldı. 1954'te Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Tramvayları Şirketi tasfiye edilerek şirketin ertesi sene İETT'ye katılmasıyla araç sayısı 196'ya çıktı. İETT, tramvayların kaldırılmaya başlanmasıyla

72 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 64.

73 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 77.

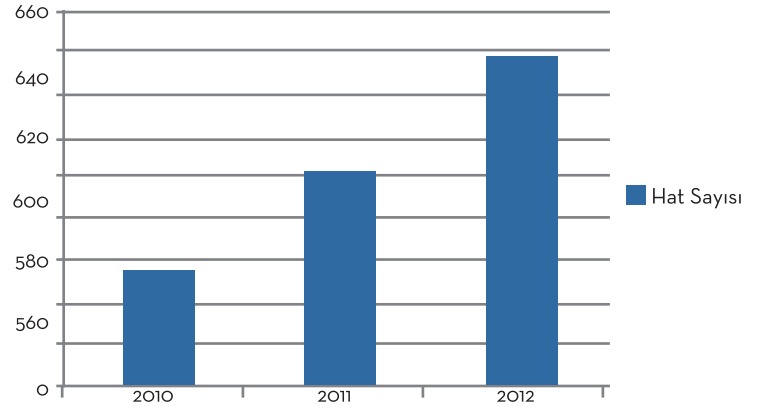
74 <http://www.ibb.gov.tr/sites/TopluUlasimHizmetleri/Pages/faaliyetler.aspx> (01.05.2013).

75 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 39, 40.



14- Taksim güzergahında trafik polisi denetimi (İBB, Kültür A.Ş.)

Grafik 10- İETT'nin yıllara göre hat sayısı (2010-2012)



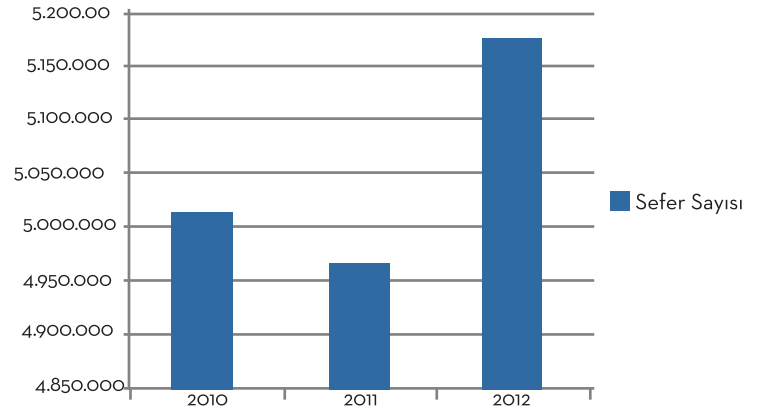
Kaynak: "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013,

http://www.iETT.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf



15- Kadıköy-Fenerbahçe dolmuşları (İBB, Kültür A.Ş.)

Grafik 11- İETT'nin yıllara göre sefer sayısı (2010-2012)



Kaynak: "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013,

http://www.iETT.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf

birlikte artan ihtiyacı karşılamak amacıyla çok sayıda otobüs almaya başladı. 1960 yılına gelindiğinde İETT'nin elinde 560 otobüslük bir filo oluştu.⁷⁶

İETT, 1970'te İstanbul, Beyoğlu ve Anadolu işletmelerini kurdu. Bu dönemde büyük bir kısmı Avrupa yakasında olmak üzere 92 halk otobüsü çalışmaktayken⁷⁷ 1975'te bu sayı 145'e ulaştı. 1979'da Ikarus marka körüklü

otobüsler trafiğe çıktı; ayrıca, Taksim-Levent arasında iki şerit, İETT otobüslerine ayrıldı ve bu özel yol, yolculuğu 50 dakikadan 19 dakikaya indirdi. İETT'nin otobüslere yaptığı ciddi yatırım halk otobüslerini olumsuz etkiledi. Belediyenin 1982'de halk otobüslerini canlandırmak için yayımladığı yeni yönetmelik etkisini göstererek 1985'te halk otobüsü sayısı 960'a çıktı.⁷⁸ Yatırımlarını sonraki yıllarda da devam ettiren İETT'nin, 2012 yılı itibarıyla 2.695'i resmî ve geri kalanı özel halk otobüsü olmak üzere toplam 5.349 otobüsle yaklaşık olarak 1 milyar yolcu taşıdığı⁷⁹ tahmin edilmektedir.

2000'li yıllarda yaptığı önemli ulaşım yatırımlarından birisi de metrobüs olan İstanbul

⁷⁶ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 51, 54.

⁷⁷ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 63.

⁷⁸ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 76, 77.

⁷⁹ "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.iETT.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf



16- İstanbul Otomobil Türk Anonim Şirketi merkez garajı (İBB, Kültür A.Ş.)

Gazi Köprüsü ile Beyoğlu'na bağlanmaktaydı. Atatürk Bulvarı'nın Yenikapı-Aksaray kesimi Prost planından önce 1925'te yapılmıştı. Unkapanı-Saraçhanebaşı kısmı 1942'de, Saraçhanebaşı-Aksaray kısmı da 1944'te tamamlandı. Bölgede açılan diğer bir yol da surların dışından Yedikule'yi Edirnekapı, Ayvansaray üzerinden Eyüp'e bağlayan paralel yoldu. Böylece İstanbul'un ülkeler arası yol bağlantısını sağlayan Londra-İstanbul-Bağdat yolu tamamlanmış oldu.

Prost planı dâhilinde Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy iskele meydanları düzenlendi; Üsküdar-Beykoz yolu genişletildi; Haydarpaşa Köprüsü ve Kadıköy-Haydarpaşa arasındaki Rıhtım Caddesi yapıldı.⁸² 1950'li yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul'da günden güne artan araç ve trafik sorunu yeni bir imar operasyonunu gerektirdiği için Prost planında yer alan ama o zamana kadar göz ardı edilen bazı kısımların uygulanması kararlaştırıldı; Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Tophane ve Taksim meydan ve yolları düzenlenip ıslah edildi. Ancak, planın uygulanması sırasında hem Tek Parti döneminde hem de çok partili dönemde kentin mimari ve tarihî dokusu gözetilmeyerek onlarca tarihî eser yok edildi. Anadolu yakasında Haydarpaşa-Pendik devlet yolu ve Kurbağalı Dere'den Bostancı'ya uzanan Bağdat Caddesi

⁸² Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 46-48.

bu dönemde yapıldı.⁸³ 1960'lı yılların ikinci yarısında, özellikle Haşim İşcan'ın belediye başkanlığı döneminde trafiği rahatlatmak amacıyla Karaköy Meydanı'na alt geçit, Unkapanı'na yonca yaprağı ve Saraçhanebaşı'na da Haşim İşcan Geçidi adı verilen alt geçit yapıldı.

29 Ekim 1973'te Cumhuriyet'in ilanının 50. yılında Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasıyla İstanbul'un Avrupa ve Asya yakası karayoluyla birbirine bağlandı.⁸⁴ Bu bağlantı sistemi, kent içindeki yatırımların ve yerleşim yerlerinin konumlarını etkilediği gibi, belediyenin de planlarını bu yeni eksene göre yapmasını sağladı. Bu yatırım ve tercihler İstanbul için önemli bir sorun olan trafik sıkışıklığı problemini de beraberinde getirdi.⁸⁵ İstanbul'un artan trafik yoğunluğuna çözüm bulmak amacıyla Boğaz'a ikinci bir köprü daha yapılması kararlaştırıldı. Yapımına 1985 yılında başlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 3 Temmuz 1988'de hizmete girdi.⁸⁶ Eski adıyla Ankara Yolu diye ifade edilen D 100 (E-5) karayolu Boğaziçi Köprüsü'nden; Anadolu Otoyolu olarak adlandırılan O-4 yolu da Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçerek İstanbul üzerinden

⁸³ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 55-57.

⁸⁴ Boğaz Köprüsü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 84-109.

⁸⁵ Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 66, 67.

⁸⁶ www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/FatihSultanMehmetTarihce.pdf (15.05.2013)

Tablo 5- Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı

İşletme	Filo	%	Yolculuk/Gün	%	Özel/Kamu
İETT Metrobüs	534	0,02	715.000	5,8	<u>Kara: 87,30</u> Kamu: 15,07 Özel: 72,23
İETT Otobüs	2.279	0,12	1.324.837	9,79	
Özel Halk Otobüsü	2.107	0,11	1.475.274	10,90	
İstanbul Otobüs A.Ş.	240	0,01	106.79	0,79	
Otomobil	1.821.694	96,79	3.182.534	23,52	
Dolmuş Taksi	572	0,03	110.00	0,81	
Minibüs	6.361	0,34	1.850.000	13,67	
Taksi	17.395	0,9	1.100.000	8,13	
Servis oto	30.159	1,60	1.950.000	14,41	
TCDD	58	0,003	144.801	1,07	
Hafif Metro	80	0,004	289.470	2,14	
Metro	124	0,007	268.659	1,99	
Cadde Tramvayı	155	0,008	587.448	4,34	
İETT Tramvay	4	0,002	5.000	0,04	
Moda Tramvay	8	0,0004	3.224	0,02	
İETT Füniküler	2	0,0001	14.000	0,10	
Kabataş Füniküler	4	0,0002	54.808	0,41	
Teleferik	8	0,0004	9.039	0,07	
Şehir Hatları A.Ş.	34	0,002	146.798	1,08	<u>Deniz: 2,53</u> Kamu: 1,08 Özel: 1,44
İDO	54	0,003	94.806	0,70	
Deniz Motorları	393	0,02	100.250	0,74	
TOPLAM	1.882.065	100	13.532.745	100	Özel: 73,67 Kamu: 26,33

Kaynak: <http://www.iETT.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2013).

Edirne ve Ankara'yı birbirine bağlamaktadır.⁸⁷ Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprüleri İstanbul'un artan trafiğine cevap verememektedir. Bundan dolayı İstanbul Boğazı'nda, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kuzeyine Sarıyer'in Garipçe köyü ile Beykoz'un Poyrazköyü arasında üçüncü bir köprünün yapılmasına karar verildi. 29 Mayıs 2013'te temeli atılan köprüye Yavuz Sultan Selim ismi verilmiştir.

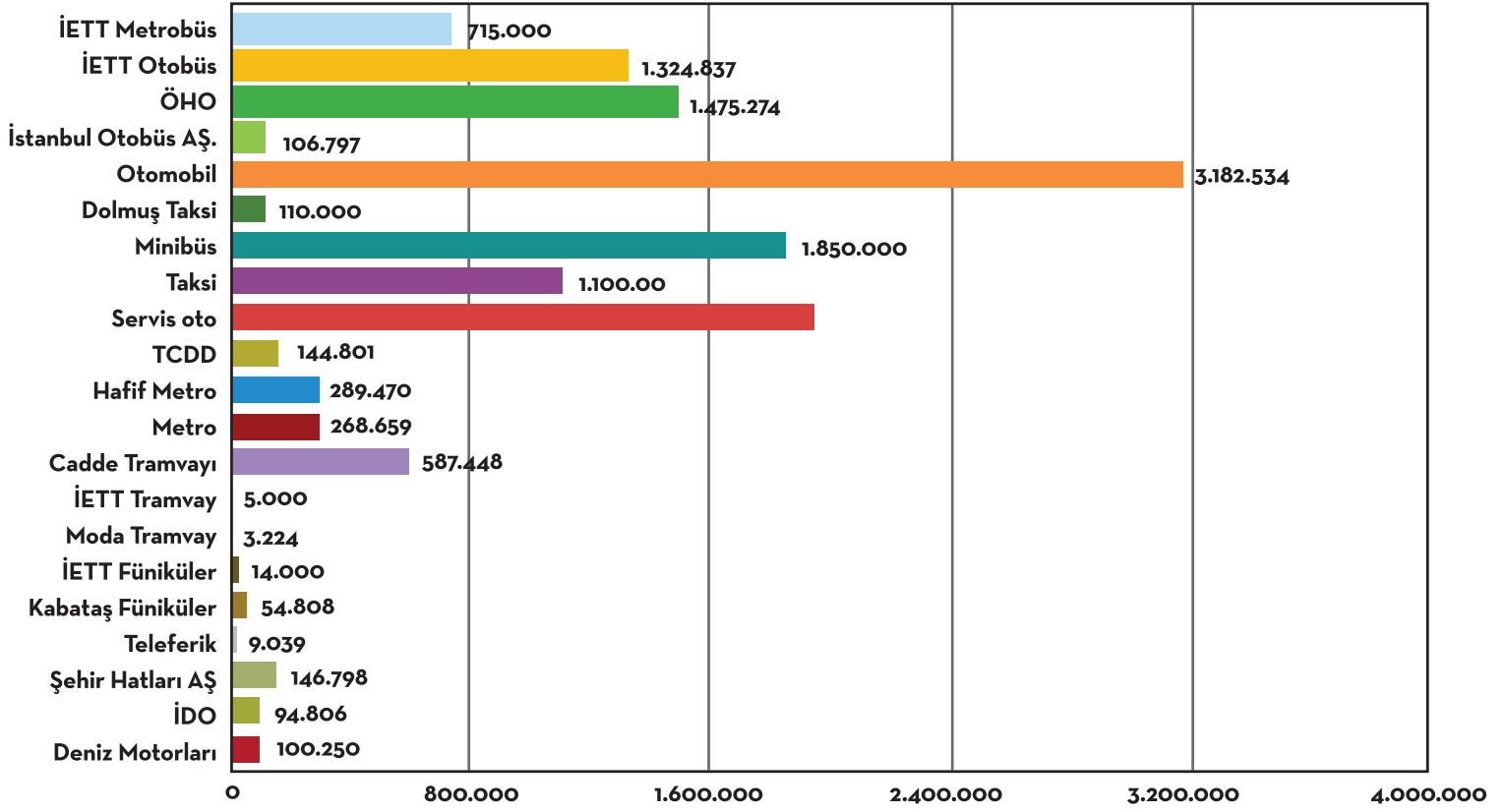
Otogarlar

1950'lerde Türkiye ve İstanbul'daki ulaşım ağının gelişmesiyle birlikte yolcu kapasitesi ve araç dolaşımı da

⁸⁷ "İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)", 15.05.2013, http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/%C4%B0UAP_Ana_Raporu.pdf.

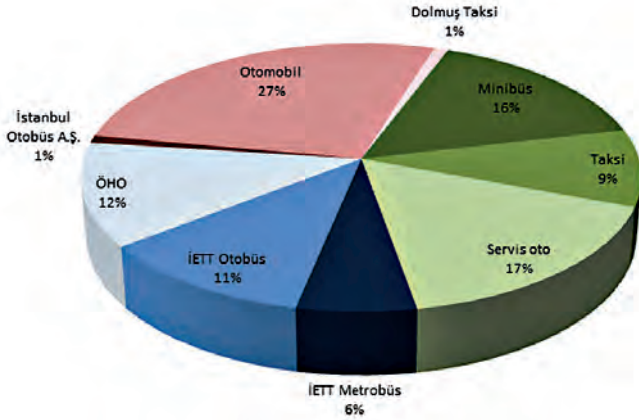
arttı. Anadolu yakasında önce Üsküdar ve daha sonra Kadıköy iskele meydanından; Rumeli yakasında ise, Sirkeci, Aksaray ve Laleli'den düzensiz olarak yapılan şehirlerarası otobüs seferleri ve buralarda kümelenen şirket yazıhaneleri şehir trafiğini daha da karmaşık hâle getirdi. Yoğunluk ve artan trafik, otogarların varlığını zorunlu kıldı. 1970'te kurulan Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği ilk olarak denizin doldurulmasıyla kazanılan alanda Harem Otogarının temelinin attı. 1990'lı ve 2000'li yıllarda büyük otobüs şirketlerinin kendi terminallerini Anadolu yakasındaki farklı noktalara taşımasıyla birlikte Harem'in yükü biraz hafifledi. Bir ara otogarın uygun bir yere taşınmasına yönelik planlar yapıldıysa da hayata geçirilemedi. Hâlen faaliyette olan ve D 100 (E-5)

Grafik 13- Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı



Kaynak: <http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2015).

Grafik 14- Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı



Kaynak: <http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2015).

karayolunun başlangıç noktası olan Harem Otogarı'nın yanı başında Harem Feribot (İDO Araba Vapuru) İskelesi de bulunmaktadır.

Avrupa yakasında artan yoğunluk ve trafik sıkışıklığından dolayı Sirkeci ve Aksaray'daki otobüs işletmeleri kaldırılarak Topkapı'ya taşınması kararlaştırıldı. Anadolu Otogarı adı verilen bu yeni terminal Temmuz 1971'de faaliyete geçti. Şehir sürekli

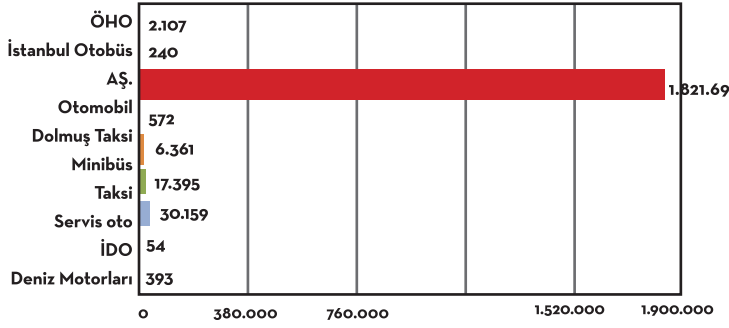
büyüdüğü ve Anadolu Otogarı ile hemen yanında bulunan Trakya Otogarı'nın yoğunluğu, zamanla bölgede büyük bir trafik sorununa neden olduğu için uluslararası ve şehirlerarası taşımacılığa uygun Esenler'de O-4 (TEM, Anadolu Otoyolu) ile D 100 (E-5) arasında yeni bir otogaran yapılmasına karar verildi. Büyük İstanbul Otogarı adı verilen bu yeni otogar 5 Mayıs 1994'te faaliyete geçti.⁸⁸

HAVAYOLU ULAŞIMI

Dünya harp tarihinde ilk defa Trablusgarp Savaşı (1911-1912) sırasında keşif ve propaganda; I. Dünya Savaşı'nda da saldırı amacıyla kullanılan uçaklar, zamanla hava ulaşımının vazgeçilmez bir unsuru oldu. Osmanlı Genelkurmayı, Trablusgarp Savaşı'nın ardından hava gücü oluşturulmasına karar vererek bir askerî havacılık komisyonu kurdu. Erkân-ı Harp (Kurmey) Yarbay Süreyya [İlmen] Bey'in başkanlığındaki komisyon, hemen hava meydanı ve

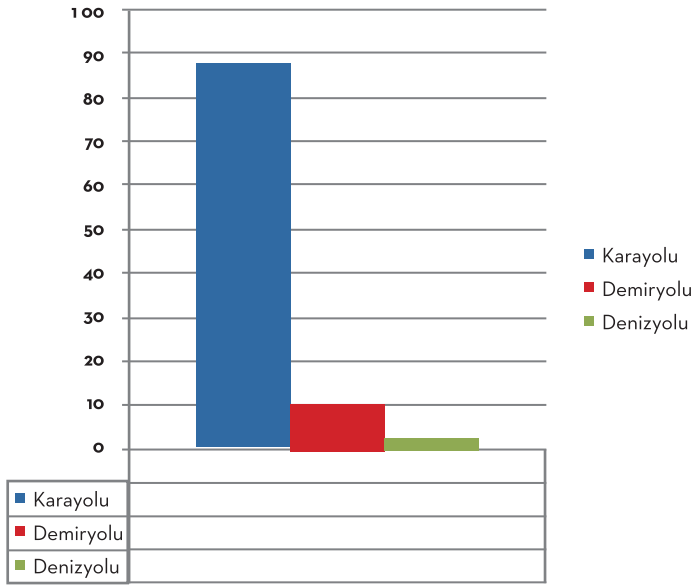
⁸⁸ "Otogarlar", *DBİst.A*, VI, 181, 182.

Grafik 15- İstanbul'daki özel ulaşım araçları



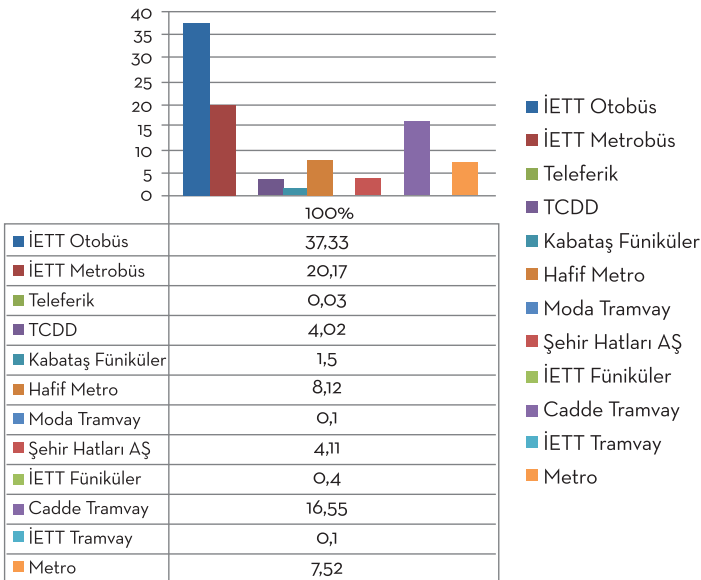
Kaynak: <http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2013).

Grafik 16- İstanbul'da kara, deniz ve demiryollarının ulaşımındaki payları



Kaynak: <http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2013).

Grafik 17- İstanbul'da kamu araçlarının ulaşımındaki yolculuk payları



Kaynak: <http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95> (06.05.2013).

okul yapımı için çalışmalara başladı.⁸⁹ Komisyonun yaptığı çalışmalar neticesinde Ayastefanos'un (Yeşilköy) birkaç kilometre kuzeyinde uygun bir yer bulundu ve bu alan bugünkü Atatürk (Yeşilköy) Havaalanı'nın temelini oluşturdu. Ayrıca, 1912 yılının ilk aylarında Tayyare Mektebi için çalışmalara başlandı.⁹⁰ 9 Aralık 1913'te Süreyya Bey'in teklifi üzerine uçuş kurallarını ve yabancı pilotlar için "uçuşa kapalı" bölgeleri gösteren sınır ötesi uçuş haritaları hazırlandı.⁹¹

Haziran 1924'te Türkiye'de sivil havacılık hizmetlerini sunacak bir komisyon oluşturuldu ve 7 Aralık 1924'te Tayyarecilik Tetkikat T.A.Ş.'nin kurulması kararlaştırıldı.⁹² 16 Şubat 1925'te daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla⁹³ Türk sivil havacılığının kurumsal temelleri atıldı. *Seyrüsefer-i Havaî Talimatnâmesi* (Hava Trafiği Yönetmeliği) adı altında Ticaret Bakanlığınca hazırlanan bir liste Bakanlar Kurulunca onaylanarak 9 Eylül 1925'te kararname olarak yayınlandı. 22 Temmuz 1928'de *Seyrüsefer-i Havaî Talimatnâmesi*'nde yapılan değişikliklerle Akdeniz ve Ege sahilleri kısmen yabancı uçaklara açıldı.⁹⁴

İlk havayolu şirketleri kargo ve yolcu taşımadan ziyade, garantili hava postası sözleşmeleri ve hükümet sübvansiyonları elde etme amacındaydı. Türkiye ve özellikle İstanbul, coğrafi konumundan dolayı ticari havacılık öncüleri için önemli bir merkez konumundaydı. 1921'den itibaren Türkiye'de yerel havayolu şirketi kurmaya çalışan Alman Junkers Uçak Şirketi,⁹⁵ 14 Şubat 1924'te İstanbul-Ankara arasında ilk tarifeli hava postası uçuşunu gerçekleştirdi.⁹⁶ Türkiye'de 1922'den itibaren ticari havacılık faaliyetlerini yürütmüş olan Fransız havayolu şirketi Compagnie Franco-Roumaine

⁸⁹ *Türk Havacılık Tarihi (1912-1923)*, I. Kitap, [baskı yeri yok] 2012, s. 18-29.

⁹⁰ *Türk Havacılık Tarihi*, s. 37 vd.

⁹¹ *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi*, ed. Kıvanç Hürtürk, İstanbul 2009, s. 20.

Süreyya Bey'in hazırladığı harita için bkz. *Türk Havacılık Tarihi*, s. 112, 113; ayrıca bkz. Ö. Kürşat Karacagil, "Osmanlı Havacılık Teşkilatının Kuruluşuna Dair Nizamnameler", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2012, sy. 27, s. 43-76.

⁹² *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 20; Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecilik*, İstanbul 2004.

⁹³ Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul 2002, s. 145; Zafer Orbay, *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı*, İstanbul 2009, s. 25.

⁹⁴ *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 20.

⁹⁵ *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 95-105.

⁹⁶ Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 140.



17- 1950'lerde Yeşilköy/Atatürk Havalimanı'nın dış görünümü (*İstanbul'un Kitabı*)

de Navigation Aérienne (CFRNA - Fransız-Romen Hava Taşımacılığı Şirketi), 1923'te İstanbul-Bükreş arasında hava postası taşımaya başladı. Yeni başkent Ankara'yla Avrupa şehirleri arasındaki bağlantının önemini fark eden Türkiye, Eylül 1924'te CFRNA'ya üç aylık bir deneme süresi boyunca İstanbul-Ankara servisini başlatma yetkisini verdi. 1925 başlarında adını Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA- Uluslararası Hava Taşımacılığı Şirketi) olarak değiştiren şirket, Türkiye Posta Telgraf Müdürlüğü (PTT) adına hava postası taşımacılığında yetkilendirildi. 17 Ağustos 1925'te Nafia (Bayındırlık) Vekâleti ile şirket arasında imzalanan sözleşmeye göre CIDNA, İstanbul ile Bükreş ve Sofya üzerinden Avrupa başkentleri arasında normal, değerli ve resmî mektup ve telgraf taşımacılığından sorumlu oldu.⁹⁷ İtalyan Aero Espresso Italiana (AEI) şirketi, 1 Ağustos 1926'da İstanbul (Büyükdere)-Atina-Brindisi ve İstanbul (Büyükdere)-Atina-Rodos arasında deniz uçaklarıyla yolcu taşımak için yurt dışı sivil havacılık seferlerini başlattı.⁹⁸ Alman Lufthansa Taşımacılık Şirketi de, 5 Mayıs 1930'da İstanbul, Sofya, Budapeşte, Viyana üzerinden Berlin'e yaz uçuşlarıyla posta taşımaya başladı.

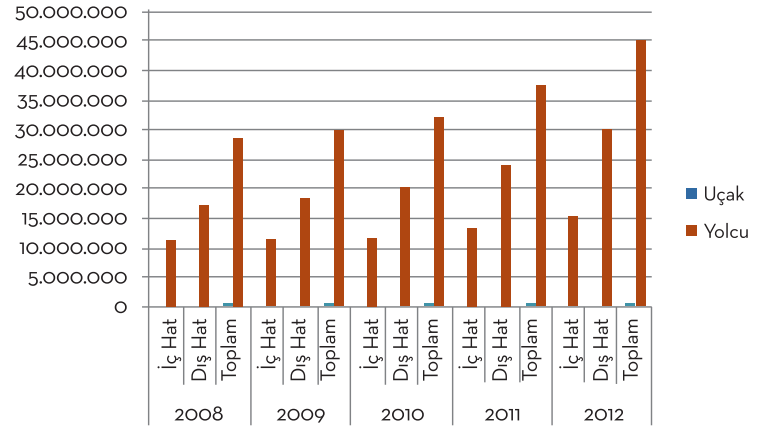
Türkiye'de Havayolları Devlet İşletme İdaresi 20 Mayıs 1933 tarihinde kuruldu⁹⁹ ve aynı yıl içerisinde ilk sivil hava taşımacılığı Türk Hava Postaları adı

97 Ayrıntılı bilgi için bkz. *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 86-95.

98 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 155.

99 Bu kurumun ilk genel müdürü 1 numaralı Türk ordusu pilot lisansına sahip olan Mehmet Fesa (Evrensev) Bey'dir (Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 195).

Grafik 18- İstanbul Atatürk Uluslararası Havalanı uçak ve yolcu trafiği (2008-2012)



Kaynak: "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2012 Faaliyet Raporu", 15.05.2013, <http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=446>.

altında beş uçaklık bir filoyla¹⁰⁰ İstanbul, Ankara, Eskişehir ve Adana arasında başladı. Amacı havayolları ve havaalanları kurmak ve hava taşımacılığı yapmak olan söz konusu idare, 30 Mayıs 1938'de Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü (DHY) adını alarak Nafia Vekâleti'ne; 27 Mayıs 1939'da ise Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandı. DHY, 21 Mayıs 1955'te Türk Hava Yolları (THY)¹⁰¹ ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) olarak ikiye ayrıldı. DHMI, 26 Şubat 1956'da havaalanları, yer ve hava trafik hizmetleri ile havacılık enformasyonundan sorumlu oldu.

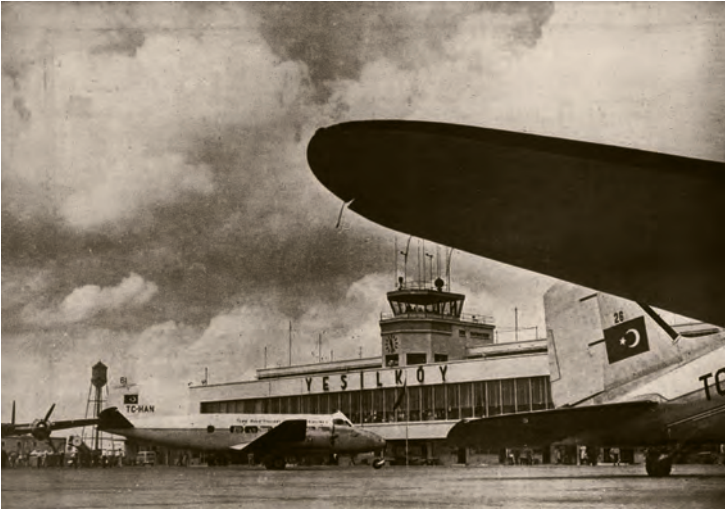
Atatürk (Yeşilköy) Uluslararası Havalimanı

Türkiye'de hava ulaşımının başladığı ilk yer olan Atatürk Uluslararası Havalimanı'nın rakımı 50 m olup ikisi 3.000 ve biri de 2.600 m'lik üç pisti vardır. Toplam 11.650.000 m²lik alana sahip olup, hâlihazırda Türkiye'nin en büyük havalimanıdır. Dönemin Türk Hava Kurumu Genel Müdürü ve Erzurum Milletvekili Şükrü Koçak başkanlığındaki Türk heyeti Kasım 1944'te Chicago'da gerçekleştirilen I. Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu Konferansı'na katıldıktan sonra Türkiye, uluslararası hava yolculuğunun güvenliğini ve gelişimini sağlamak ve uluslararası işbirliğini üst seviyede tutmak amacıyla Aralık 1944'te Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nı imzaladığı gibi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) de üye oldu.¹⁰² Burada

100 Murat ve Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, s. 100, 101.

101 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 332.

102 4749 sayılı Sivil Havacılık Kanunu, Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 286-290.



18- 1950'lerde Yeşilköy/Atatürk Havalimanı'nın pisti (İstanbul'un Kitabı)

hazırlanan "Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması"¹⁰³ uyarınca Yeşilköy'deki havaalanının yerine uluslararası bir havaalanı kurulması kararlaştırıldı. Westinghouse Electric Corp. ve J. G. White Corp. adlı iki Amerikan firmasının 23 Mayıs 1953'te tamamlayıp Ulaştırma Bakanlığı'na devrettiği Yeşilköy Havalimanı 1 Ağustos 1953'te hizmete açıldı.¹⁰⁴

Yeşilköy Havaalanı, hangar ve radyo alıcı-verici tesisleriyle 12.000 m²'lik bir alanı kaplamaktaydı. Pisti ise bir buçuk dakikada bir uçağın iniş-kalkışına imkân verecek kapasitedeydi. Bu pistin yetersiz kalmasından dolayı 1968'de inşasına başlanan yeni pistin inşaatı 1972'de tamamlandı.¹⁰⁵ 29 Mayıs 1985'te havaalanının adı Atatürk Uluslararası Havalimanı olarak değiştirildi.¹⁰⁶ Gelişen hava kargo taşımacılığı, Sovyetler'in dağılmasıyla ortaya çıkan bavul ticareti ve artan tarifesiz (charter) yolculara hizmet vermek amacıyla 7 Aralık 1995'te C Terminali hizmete açıldı. C Terminali, 2002'de özel şirketlerin kargo hizmetlerine tahsis edildi.¹⁰⁷

Büyükdere Deniz Havaalanı

Deniz havacılığının en canlı olduğu yıllarda İtalyan hava taşımacılık şirketi Aero Espresso Italiana (AEI), deniz uçaklarıyla hava hizmeti vermek üzere Türkiye'ye başvurdu. 1924'te şirketle yapılan sözleşmeye göre, İtalyanlara deniz havaalanını

¹⁰³ Anlaşma metni için bkz. http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/sozlesmeler/coktaraflioz/bm/bm_36.pdf (02.04.2015).

¹⁰⁴ *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 33

¹⁰⁵ *Ana Britannica*, İstanbul 2004, II, 551.

¹⁰⁶ Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 379.

¹⁰⁷ Salih Sezen ve Ahmet Apaydın, *İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul 2012, s. 238.



19- Yeşilköy/Atatürk Havalimanı'nda yolcuların uçağa binmesi (İBB, Kültür A.Ş.)

yapma ve 20 yıl işletme yetkisi verildi. Deniz havaalanı için Boğaz'daki Büyükdere mevkiî uygun bulundu. AEI'nın projesi 31 Aralık 1925'te onaylandı. Aero Espresso'nun İstanbul'dan kalkan uçağı Atina'ya uğradıktan sonra İtalya'da Brindisi'ye inmekteydi. İkinci uçuş hattı ise İstanbul-Atina-Rodos arasındaydı.¹⁰⁸ Mussolini'nin Akdeniz'e yönelik yayılcı politikaları ve Türkiye ile Balkan ülkeleri arasında imzalanan Balkan Paketi nedeniyle Türkiye ve İtalya arasındaki ilişkilerin gerginleşmesi üzerine Türkiye sözleşmeyi feshederek 21 Şubat 1936'da havaalanını satın aldı. 1937'de deniz kuvvetlerine verilen havaalanı¹⁰⁹ hâlen Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı tarafından kullanılmaktadır.

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı

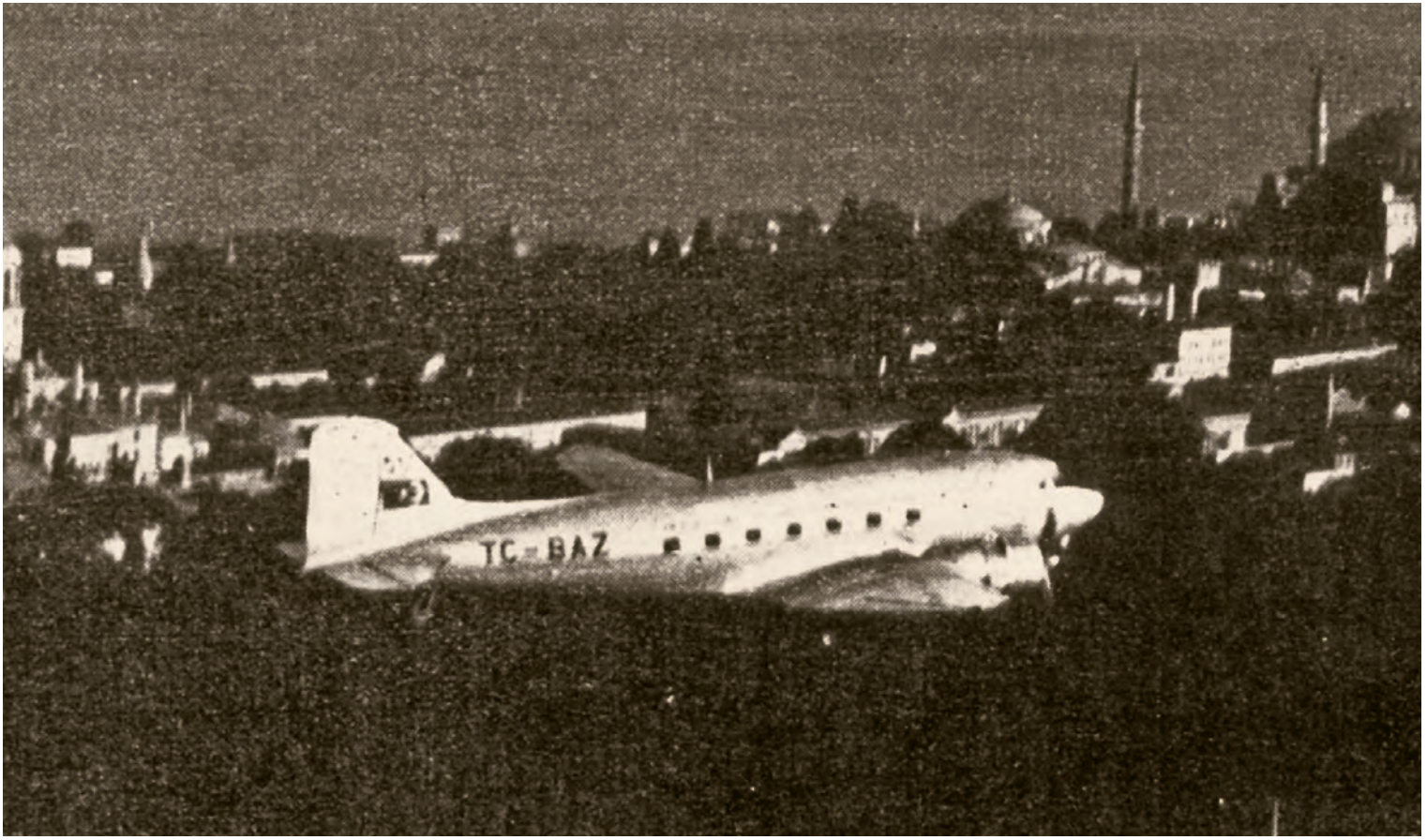
Bu uluslararası sivil havaalanı adını Türkiye'nin ilk kadın pilotu Sabiha Gökçen'den (d. 2 Mart 1913-ö. 22 Mart 2001) almaktadır. Rakımı 95 m ve pist uzunluğu 3.000 m'dir. 2015'te 3.500 m'lik ikinci bir pistin daha hizmete açılması planlanmaktadır.¹¹⁰ İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) tarafından yürütülmekte olan İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi'nin bir

¹⁰⁸ Uğur Cebeci, "Büyükdere'de Bir Havalimanı Vardı", *Hürriyet*, 6 Ocak 2008.

(<http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/7973801.asp?m=1> (06.04.2013)). Ayrıca bkz. *İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi*, haz. Gökhan Yağcıoğlu, İstanbul 2007.

¹⁰⁹ *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi*, s. 48, 77-83; Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 217.

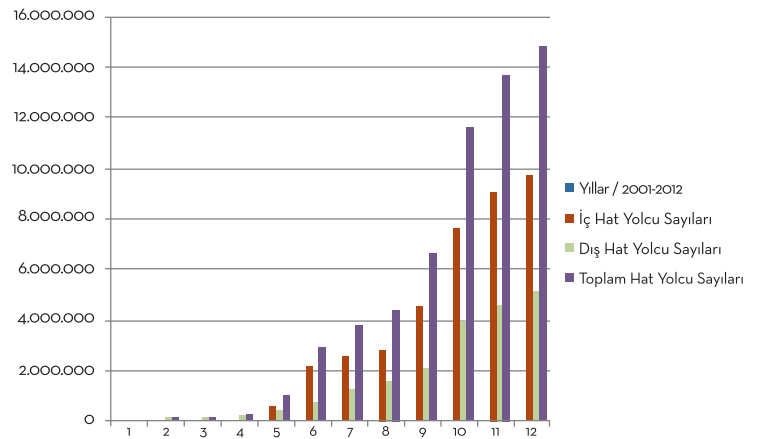
¹¹⁰ Yasin Kılıç, "Sabiha Gökçen'e Dev Uçaklar İçin 2. Pist Yapılacak", *Zaman*, 25 Nisan 2015.



20- 1950'lerde bir Türk Hava Yolları uçağı İstanbul semalarında (İstanbul'un Kitabı)

Tablo 6 - İstanbul Atatürk Uluslararası Havaalanı uçak ve yolcu trafiği verileri (2008-2012)			
		Uçak	Yolcu
2008	İç Hat	114.176	11.484.063
	Dış Hat	161.972	17.069.069
	Toplam	276.148	28.553.132
2009	İç Hat	108.252	11.416.838
	Dış Hat	175.701	18.396.050
	Toplam	283.953	29.812.888
2010	İç Hat	104.662	11.800.833
	Dış Hat	183.584	20.342.986
	Toplam	288.246	32.143.819
2011	İç Hat	118.588	13.421.536
	Dış Hat	206.621	23.973.158
	Toplam	325.209	37.394.694
2012	İç Hat	127.013	15.279.655
	Dış Hat	237.309	29.812.307
	Toplam	364.322	45.091.962

Grafik 19- Sabiha Gökçen Havalimanı trafik raporu (2001-2012)



Kaynak: <http://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/havalimani-trafik-raporu> (14.05.2013).

parçası olarak 8 Ocak 2001'de hava trafiğine açıldı. 2000 yılında havalimanını işletmek üzere hisselerinin %97'si SSM'ye ait olan Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. kuruldu. SSM'nin, havalimanında ihtiyaç duyulan tesislerin özel sektör eliyle gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla 9 Temmuz 2007'de yaptığı "Sabiha Gökçen Havaalanı Yeni Dış

Tablo 7 - İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı trafik raporu verileri (2001-2012)

Yıllar	İç Hat Yolcu Sayıları	Dış Hat Yolcu Sayıları	Toplam Yolcu Sayıları
2001	11.924	35.453	47.377
2002	2.975	127.302	130.277
2003	2.826	154.346	157.172
2004	10.323	235.278	245.601
2005	559.824	459.922	1.019.746
2006	2.153.561	762.893	2.916.454
2007	2.563.283	1.228.342	3.791.625
2008	2.789.743	1.568.967	4.358.710
2009	4.547.673	2.092.285	6.640.230
2010	7.665.021	3.933.005	11.598.026
2011	9.117.049	4.571.930	13.688.979
2012	9.752.385	5.120.525	14.872.910

Hatlar Terminal Binası ve Müteemmimleri Projesinin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması” ihalesini Limak İnşaat Sanayii ve Ticaret A.Ş., GMR Infrastructure Limited ve Malaysia Airports Holdings BERHAD Ortak Girişimi (bilahare İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.) kazandı ve yeni yapılacak tesislerin inşaat sahasıyla mevcut terminaller, otopark, yer hizmetleri ve akaryakıt tesislerinin işletimi yirmi yıl süreyle bu gruba devredildi.¹¹¹

Değerlendirme

Osmanlı’dan intikal eden kurumlar ve altyapılar, Cumhuriyet dönemi İstanbul’unun ulaşım sistemlerine önemli bir temel oluşturmuş ve şehir içi toplu ulaşım bir süre bu mirasla idare edilmişti. Cumhuriyet’in ilk yıllarında havayolu taşımacılığı da bu mirasa ilave olmuştu. Şehrin nüfusunun sürekli artması, otomobil ve otobüs sayılarının günden güne çoğalması, zamanla karayollarını ön plana çıkarmış; İstanbul kent içi ulaşımında raylı sistemler ve deniz taşımacılığı ciddi oranda ihmal edilmişti. Hatta 1960’lı yıllarda İstanbul’da tramvay hatları bile kaldırılmış; ülkelerin ulaşım

sistemlerinin belkemiğini oluşturan tramvaylar ancak 1980’li yıllarda tekrar İstanbul’u yönetenlerin gündemine gelebilmişti. Ayrıca, karayolu çalışmaları ve yatırımları sırasında İstanbul’un yüzlerce yıllık tarihî ve doğal değerleri de zarara uğradı.

Cumhuriyet sonrası dönemde İstanbul’un gelişiminin sanayi ağırlıklı olarak hızlanması, ülkedeki az gelişmiş bölge ve kentlerden şehre yönelik yoğun bir göç hareketini başlattı. Sürekli ve kontrolsüz göç, nüfus ve istihdam dengesizliği, ulaşım politikalarının karayolu ağırlıklı olması, otomobil sayısının fazlalığı, otorite dağınıklığı ve yetki karmaşası, ulaşım ile ilgili planların uygulanmaması, etkin bir otopark yönetiminin olmayışı ve toplu taşımanın yetersizliği, şehirdeki ulaşım sorunlarının temel nedenleri olarak ortaya çıkmaktadır. Plansız kentleşme sorunu da ulaşım da seri ama plansız çözümleri gündeme getirmiştir. Bu bağlamda, otobüs, minibüs ve dolmuş gibi ciddi altyapı yatırımı gerektirmeyen karayolu sistemleri devreye sokulmuştur.¹¹²

Cumhuriyet’in ilk yıllarında İstanbul’da şehir içi ulaşımın neredeyse tamamı deniz vasıtaları ve raylı sistemlerle yapılırken, bu durum günümüzde tersine dönerek karayolu ağırlıklı olmuştur. Nitekim 1935’te

¹¹¹ http://www.sabihagokcen.aero/yeni_dis_hatlar_terminali_projesi_hakkinda (11.04.2013).

¹¹² Murat ve Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım*, s. 252-325.

deniz ulaşımının ağırlığı %27,61 ve raylı sistemlerinki %22,65 iken, hâlihazırda İstanbul'un ulaşımında karayollarının ağırlığı %87,30; raylı sistemlerinki %10,17 ve deniz ulaşımıninki de %2,53'tür. %87,30 oranındaki karayolu taşımacılığında özel araçların payı %72,23, kamu araçlarının payı ise %15,07'dir. Deniz taşımacılığında kamunun oranı %1,08 iken özel işletmelerin payı %1,44'tür. İstanbul'daki raylı sistem taşımacılığının tamamı ise kamu idareleri tarafından yürütülmektedir.

İstanbul'un uzun yıllar daha çekim merkezi olmaya devam edeceği aşikârdır. Şüphesiz İstanbul'un bu özelliği, onun ülke içi ve dışı ile şehir içi ulaşım imkânlarını sürekli gündeme getirecektir. Ancak, bu yapılırken İstanbul'un tarihî ve tabii değerlerinin azami derecede muhafaza edilmesi elzemdir. Karar mercileri, gelecek nesillere iyi ve yaşanılabilir bir İstanbul bırakmak için bu önemli hususlara muhakkak dikkat etmelidirler.