

TC  
İstanbul Üniversitesi  
Sosyal Bilgiler Enstitüsü  
Coğrafya Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

# **İstanbul'un Avrupa Yakası'nda İETT Ulaşımı**

**Ahmet UYSAL**

**9725011071**

**Tez Danışmanı**  
**Doç.Dr Ayşe Nur TİMOR**

İstanbul 2009

TC  
İstanbul Üniversitesi  
Sosyal Bilgiler Enstitüsü  
Coğrafya Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

# İstanbul'un Avrupa Yakası'nda İETT Ulaşımı

**Ahmet UYSAL**

**9725011071**

**Tez Danışmanı**  
**Doç.Dr Ayşe Nur TİMOR**

İstanbul 2009

**TC  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
MÜDÜRLÜĞÜ  
2009**

**TEZ ONAYI**

## ÖZ

### İSTANBUL'UN AVRUPA YAKASINDA İETT ULAŞIMI

Ahmet UYSAL

Özellikle 1950 yılından sonra, köyden şehre doğru göç olgusu ile karşı karşıya kalan Türkiye'de, şehirler önemli yapısal değişimlere uğramıştır. Bu değişimlerden en büyük payı alan İstanbul'dur. İstanbul'da hızlı ve çarpık şehirleşmeye bağlı olarak yaşanan en büyük sorunlardan biri de ulaşımdır. Ulaşım sorunlarının vazgeçilmez çözümü olan toplu taşımacılık, modern şehirlerin aksine, İstanbul'da istenilen düzeyde değildir. İstanbul'un toplu ulaşımında payı büyük olan İETT'nin kurulduğu 1869 yılından günümüze kadar ki süreçler, İstanbul'un şehirleşme sürecinin de bir panaromasıdır. Ortasından boğaz geçtiği için coğrafi olarak Anadolu ve Avrupa yakası diye ikiye ayrılan İstanbul'un Avrupa yakası, toplam nüfusun %67'sine sahip olduğu için ulaşımın bu yakada daha yoğun olması da kaçınılmazdır. Mevcut İETT hatlarının yaklaşık %70'inin Avrupa yakasında olması şehrin bu kesiminin sosyal, kültürel, ekonomik vb yönden daha gelişmiş olduğunun da kanıtıdır. .

## **ABSTRACT**

### **İETT TRANSPORTATION IN EUROPEAN SIDE OF İSTANBUL**

**Ahmet UYSAL**

Cities in Turkey have been subject to important structural changes because of domestic migrations, especially after 1950s. Istanbul has had the greatest share in that process. Transportation is one of the most enormous problems in Istanbul because of rapid and irregular urbanization. Public transportation, which is indispensable solution of the problem, is not on an agreeable level in Istanbul, in sharp contrast to that of modern cities. Development process of İETT, which holds a remarkable share in Istanbul's public transportation, has been a panorama of the process of urbanization in Istanbul since the foundation of it in 1869 up to present. Istanbul is divided into two parts, namely, the Anatolian Side and the European Side. European side of Istanbul holds about 67% of the total population. Therefore, it is inevitable that the transportation is far more intensive there in comparison with the Anatolian Side. The fact that 70% of the İETT bus-line routes are in the European Side is also pure evidence that the European side of Istanbul is socially, culturally and economically more developed than the Anatolian Side.

## ÖNSÖZ

Ortasından geçen boğaz vasıtasıyla coğrafi olarak Avrupa ve Anadolu yakası diye ikiye ayrılan İstanbul şehrinin ulaşımı incelenirken, hem araştırmada kolaylık sağlaması hem de kıyaslama imkanı sunduğu için Avrupa yakasını tercih edip inceledim.

Bu çalışmamda ilk olarak Türkiye'de şehirleşme olgusunu ele aldım. Özellikle 1950 yılından sonra kırdan şehirlere olan göçlerin, şehirlerde yarattığı imkanları ve sorunları göz önüne serdikten sonra bu iç göçlerden en çok payı alan İstanbul'un şehirleşme sürecinden nasıl etkilendiği ifade ettim.

Şehirleşme olgusunun en önemli unsurlarından biri olan ulaşımın ve buna bağlı olarak ulaşım sistemlerinin İstanbul'daki genel görünüşünü değerlendirdikten sonra İstanbul'un Avrupa yakasındaki ulaşımı, İETT'nin tarihten günümüze kadar ki gelişimini göz önünde bulundurarak, ortaya koydum. Avrupa yakasındaki İETT hatlarının İstanbul'un Avrupa yakasındaki ilçelere göre dağılımı, nerelerde yoğunlaştıkları, ilçelerin yerleşmeleri ile ilişkilerini inceledim.

Bu çalışmayı tamamlamamda katkıları olan ve eserlerinden yararladığım hocalarım Prof. Dr. Nazmiye Özgüç'e ve Doç Dr. Ayşe Nur Timor'a teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

# İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR LİSTESİ .....	x
GİRİŞ.....	1
1. TÜRKİYE'DE ŞEHİRLEŞME VE YARATTIĞI SORUNLAR .....	4
2. İSTANBUL' DA ŞEHİRLEŞME VE ULAŞUM SİSTEMİ.....	9
2.1. Şehirsel Özellikler .....	9
2.2. Genel Özellikler .....	16
3. AVRUPA YAKASINDA ULAŞIM .....	32
3.1. İETT' nin Tarihçesi, Kuruluş Amacı, Faaliyet Alanları ve İETT Otobüslerinin Avrupa Yakasında Gelişmesi.....	32
3.2. Avrupa Yakasındaki İETT Hatları'nın Genel Özellikleri.....	38
3.2.1. İstanbul İşletme Bölge Müdürlüğüne Bağlı Hatlar.....	46
3.2.1.1. Fatih(Eminönü).....	46
3.2.1.2. Eyüp.....	52
3.2.1.3. Zeytinburnu.....	54
3.2.1.4. Bakırköy.....	55
3.2.1.5. Bahçelievler.....	58
3.2.1.6. Bağcılar.....	59
3.2.1.7. Güngören.....	60
3.2.1.8. Bayrampaşa.....	61
3.2.1.9. Esenler.....	63
3.2.1.10. Gaziosmanpaşa, Sultangazi, Arnavutköy.....	64
3.2.1.11. Küçükçekmece.....	68

3.2.1.12.Avcılar.....	71
3.2.1.13.Büyükçekmece,Beylikdüzü,Esenyurt.....	72
3.2.1.14 Çatalca.....	74
3.2.1.15. Silivri.....	75
3.2.2. Beyoğlu İşletme Şube Müdürlüğüne Bağlı Hatlar.....	76
3.2.2.1.Beyoğlu .....	76
3.2.2.2.Şişli.....	80
3.2.2.3.Kağıthane.....	86
3.2.2.4.Beşiktaş.....	88
3.2.2.5.Sarıyer.....	91
SONUÇ.....	95
BİBLİYOGRAFYA.....	99



## TABLolar LİSTESİ

Tablo 2.1.1. Avrupa ve Anadolu Yakasındaki Toplam Nüfus Miktarı ve Dağılışı Oranları.....	10
Tablo 2.1.2. İstanbul Avrupa Yakasında Yer Alan İlçelerin Toplam Nüfusları ve Yüzdeleri.....	12
Tablo 2.2.1. İstanbul Şehirçi Ulaşımında Yolculukların Türlerine Göre Dağılımı.....	18
Tablo 2.2.2. İstanbul Şehirçi Kamu Ulaşımı.....	20
Tablo 3.1.1. İstanbul Avrupa Yakasında Mevcut İETT Garajları ve Otobüs Sayıları.....	36
Tablo 3.3.1. Avrupa Yakasında Mevcut İETT Hatlarının Çıkış ve Varış Noktalarına Göre Dağılımı.....	44

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 3.1.1. İETT Filo Durumu Ve Günlük Servise Çıkan Otobüs Adeti .....	35
Şekil 3.1.2. İstanbul' da Yıllara Göre Taşınan Yolcu Sayısı.....	37
Şekil 3.1.3 İstanbul'un Avrupa Yakasında İETT Hatlarının Dağılımı.....	45

## KISALTMALAR LİSTESİ

ADNKS	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
Ae	Aynı eser
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İdareleri
İMP	İstanbul Metropolitan Planlama
İUAP	İstanbul Ulaşım Ana Planı
ÖHO	Özel Halk Otobüsleri
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TL	Türk Lirası
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
Vb	Ve benzeri

## GİRİŞ

“Gerçekten bir kimse yeryüzündeki ulaşım ağının nedenlerini öğrendiğinde dünya ekonomik coğrafyasını öğrenmiş sayılır.”<sup>1</sup> Hatta daha geniş bir perspektiften bakarsak bir yerde ulaşım sistemini anladığımız zaman bir bütün olan mekanı da anlamış oluruz. En genel ifade ile, insanların ve eşyaların bir yerden başka bir yere aktarılmasına ulaşım denir. Ulaşım Coğrafyası insan ve insanın kullandığı ulaşım araçları arasındaki etkileşimin mekansal görünümünü açıklamaya çalışır. Ulaşım ve Şehir Coğrafyası içiçe geçmiş bir olgudur. İnsanlar, sürekli olarak başka yerlere seyahat etme eğilimi içinde olduğu için ulaşım ve şehir çalışmaları arasındaki ilişki hep devam edecektir. Ulaşım Coğrafyası, insan aktivitelerinin lokasyonlarla olan ilişkisinin sonuçlarını ölçer. “Olayları incelerken dağılışa, dağılış doku ya da kalıbına özel bir önem veren coğrafyacı, dağılış çok defa ulaşım sistemleriyle yakından ilişkili olduğu için , daima ulaşımı göz önünde bulundurmak zorundadır.”<sup>2</sup>

Coğrafya'ya hakim olan düşünce akımlarına bağlı olarak, ilk zamanlarda ulaşım ile doğal koşullar arasındaki ilişki üzerinde durulurken daha sonraları “coğrafyadaki gelişim ana çizgilerle izlenmiş, tasvirici ya da yalnızca doğal koşullarla ilişkili araştırmalarla yetinilmeyip, ulaşım bir mekan bütünlüğü içinde, bir mekansal sistem olarak ele alınmaya başlanmıştır.”<sup>3</sup>

Bir coğrafyacı, farklı sebeplerden dolayı ulaşım ağını analiz eder “Ulaşım ağının niçin orada bulunduğunu anlamak, yani lokasyon problemi (the location problem). Mekanlar arasındaki akışın hacmini açıklamak için ağ üzerinde akışı test etmek, yani mekansal etkileşim problemi (the spatial interactions problem). Ağ üzerinde giden insanların ve eşyaların nakli için kullanılan rotayı veya yolu anlamak, yani rota ya da yol seçimini belirleme problemi (the route or mode choice assignment problem). Ağ üzerinde birbirleriyle bağlantı kurulabilen yerlerin zorluk

---

1 Erol Tümertekin– Nazmiye Özgüç, **Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma**, İstanbul, 1997,s.3.

2 A.e.,s.590.

3 A.e.,s.591

ya da kolaylık derecesini belirlemek, yani erişebilirlik problemi (the accessibility problem). Ağda en egemen yeri belirlemek, yani, bağlanabilirlik problemi (the connectivity problem). Ağda hakim olan fenomeni belirlemek,yani ağ özilinti problemi(the network autocorrelation problem)”<sup>4</sup> Genel olarak bu ilkelerin ışığı altında, İstanbul'un Avrupa yakasında İETT otobüslerinin ulaştığı noktaları, bunların mekansal etkileşimini, diğer toplu ulaşım unsurlarıyla bağlantısını ve yarattığı problemler görülmeye çalışılmıştır.

Günümüzde artık küçük bir köy olarak ifade edilen dünyamızda olguları anlamak için küreselleşme kavramını da göz önüne almak zorundayız. Bir yerden bir başka yere gitmenin geçmiş zamanlara göre epey kolaylaştığı ve hızlandığı bir çağda ulaşım belki de küreselleşme denen olgunun en temel sebebidir. “İçinde yaşadığımız küreselleşme çağında artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere ereşmesini içine alan ulaşım, yeryüzünde çeşitli 'yer'ler, 'bölgeler' arasındaki ilişkinin oluşmasında, ölçülebilmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynaması nedeniyle coğrafyanın başlıca inceleme konuları arasına girmiştir. Çağdaş coğrafyanın mekan farklılıkları ve benzerliklerini incelemesi ve yeryüzünde coğrafi görünümünün farklı ve benzer oluşunda rol oynayan faktörler arasında ulaşımın da önemli yer tutması, konunun coğrafyadaki önemini artırmıştır. Ulaşım faaliyetleri şehir coğrafyası çalışmalarında da ayrı bir özellik taşır. Genellikle herhangi bir şehirde şehrin yüzölçümünün üçte biri ile dörtte biri arasındaki miktarın cadde ve sokaklar tarafından kaplanmış olması, her şeyden önce şehirdeki arazi kullanımında bu sektörün rolüne dikkati çeker. Gerçekten şehirdeki fonksiyonlar, çeşitli lokasyonların özelliği ya da şehirselleşme doku, ulaşım ağının alansal farklılığı iyice bilinmeden anlaşılmaz. Yerleşmelerin nüfuslarının çoğalmasıyla kendini belli eden şehirleşme olayı, çeşitli şehirselleşme sorunları yanında, trafik sorunlarını da yaratmaktadır. Günümüzün şehir planlamalarında ulaşımın ayrı ve önemli bir yeri vardır. Büyük şehirlerin gıda, hammadde ve başka ihtiyaçlarının giderilmesi, şehirde üretilen maddelerin dağıtımını ulaşım ile olur. Şehirçi ulaşım bir yandan şehrin büyüme yönleri,

---

4 William Black, **Transportation A Geographical Analysis**, The Guilford Press, Newyork,2003, s.57

öte taraftan trafik sorunları açısından coğrafyada gittikçe daha önem kazanmaktadır.”<sup>5</sup>

Ülkemizde 1950 yılından sonra köyden kente yaşanan göçlere bağlı olarak şehirlerde hızlı nüfus artışı yaşanmıştır. Bunun sonucunda gerekli planlamalar yapılamadığı için bu göç alan şehirler sosyal, kültürel, ekonomik vb sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. Ülkemizde bu sorunlara maruz kalan şehirlerin başında en çok göç alan İstanbul gelmektedir. İstanbul, Türkiye'nin en önemli çekim merkezi olduğu için, özellikle 1950'den sonra, nüfusu hızlı bir şekilde artmıştır. 1927 yılında yaklaşık 680 bin, 1950 yılında yaklaşık 1 milyon nüfusu olan İstanbul 2007 yılında 12,697,164 kişilik bir nüfusa ulaşmıştır. Bu hızlı nüfus artışı ile ortaya çıkan sorunlar şehrin sağlıklı planlanması sebebiyle daha da karmaşık bir hale gelmiştir. İstanbul'un maruz kaldığı en önemli sorunlardan biri gecekondulaşmadır. Köyden kente, özellikle ekonomik sebeplerden dolayı, gelen kişiler gerekli altyapı çalışmaları yapılmadan şehrin kenar bölgelerine yerleştikleri için İstanbul büyük bir köy görünümü kazanmıştır. Yerleşim yerlerinde nüfus yoğunlukların artmasından sonra planlama ve alt yapı çalışmaları gerçekleştirildiği için İstanbul modern olanaklara sahip bir şehir olmaktan uzak bir görünüm arz etmektedir. Bundan dolayı İstanbul' da ulaşımın en önemli sorun olarak karşımıza çıkması normaldir. İstanbul ulaşımı plansız şehirleşmeye bağlı olarak, özellikle son yirmi yılda şehir hayatını olumsuz yönde etkilemektedir.

---

5 Erol Tümertekin-Nazmiye Özgüç, **Ekonomik Coğrafya**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1997, s.589-590

## 1. TÜRKİYE'DE ŞEHİRLEŞME VE YARATTIĞI SORUNLAR

Dünya'da şehirleşme ve buna bağlı olarak şehir nüfusu hızla artmaktadır. “1995 yılında dünya nüfusunun %45'ine denk gelen 2.6 milyar kişi şehirlerde yaşarken bu oranın 2025 yılında %60'a ulaşacağı tahmin edilmektedir.”<sup>6</sup> Şehirleşme, “dar anlamda, şehir sayısının ve şehirde yaşayan nüfusun artması demektir. Şehirsel nüfus doğumlar ile ölümler arasındaki farkın doğumlar lehine olmasından ve aynı zamanda köylerden, kasabalardan gelenlerle yani göçlerle olur. Gelişmekte olan ülkelerin şehirlerinde nispeten doğurganlık eğilimleri azaldığından, şehirleşme daha çok göçle beslenir. Demografik niteliklerin haricinde aslında şehirleşme olgusu bir toplumun ekonomik ve toplumsal yapısındaki değişimlerle ilgilidir. Şehirleşme tanımlanırken göçü yaratan ekonomik ve toplumsal değişimlere de değinmek gerekir. Bütün bu faktörleri içine alan aşağıdaki gibi tanım yapılabilir: Sanayileşme ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak şehir sayısının artması ve bugünkü şehirlerin büyümesi sorununu doğuran toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde şehirlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim sürecidir.”<sup>7</sup> Ülkemizdeki şehirleşme olgusunu incelediğimizde en baskın unsurun ekonomik faktörler olduğu göze çarpmaktadır. Ülkemizde köyden kente göçlerin en önemli sebebi terkedilen yerlerdeki zorluklar ve göç edilen yerlerdeki, özellikle ekonomik, imkanlardır. “Bu yer değiştirmelerde esas olarak daha çok tarımsal geliri tamamlayıcı bir kazanç arzusudur. Diğer yandan eğitim ve kültür faaliyetlerine ait imkanlar özellikle göç sebebini oluşturur”<sup>8</sup>

Türkiye'de, özellikle 1950 yılından sonra gözlemlenen göç olayına bağlı olarak şehirler hem fiziki hem de beşeri olarak hızla değişime uğramıştır. Bu durum, yanı sıra bir çok olguyu da beraberinde getirmiştir. Ülkemizdeki şehirleşmeyi iyi anlamak için insanların neden büyük şehirlere göç ettiklerini ve göç ettikten sonra hayatlarında ve yaşadıkları mekanlarda nasıl bir değişim gerçekleştirdiklerini bilmek

6 Dünya Sağlık Örgütü, **The World Health Report 96**, Geneva,1996

7 Ruşen Keleş, **Kent Bilim İlkeleri**, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, Ankara,1976,s.31

8 Erol Tümertekin, **Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsel Fonksiyonlar**, İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yayın No:72, İstanbul, 1973, s.32.

gerekir. En geniş anlamı ile göç “bir idari sınırı geçerek oturma yerini devamlı ya da uzun süreli olarak değiştirme olayını ifade etmektedir. Bu değişim, kıtalar arası, uluslar arası, kırdan şehre ya da şimdi görüldüğü gibi şehirden kıra doğru herhangi bir ölçek ya da yönde meydana gelebilir. Göç olgusu ülkerin içinde meydana geldiğinde iç göçler olarak nitelendirilebilir.”<sup>9</sup> Elbette önemli olan insanların neden bir yerden başka bir yere göç ettiklerini anlamaktır. Böylece şehirleşme olgusu da daha iyi anlaşılmış olacaktır. “Göçleri inceleyen coğrafyacilar kendi yerlerini terk eden insanları bu karara sevk eden koşullar (itici faktörler) ve algılar ile, onları diğer yerlerden daha çok belirli yerlere çeken şeylerin (çekici faktörler) neler olduğunu bulmaya çalışırlar. Göç nedenleri göz önüne alınarak çok sayıda itici ve çekici faktör sıralanabilir. İtici güçler denilebilecekler arasında çevresel, demografik, ekonomik ve siyasal baskılar sayılabilir. En sık göçe sevk eden çevresel güçler kuraklıklar, su baskınları ve depremlerdir. Bir kimseyi göç etmeye zorlayan belli başlı ekonomik baskılar da yoksulluk, işsizlik ve ürün elde etmedeki başarısızlıktır. Vatanını terk etmeye zorlayan siyasal baskılar arasında da savaşlar, ihtilaller, sıkı yönetim, totaliter yönetimler, ülkeden ihraç vb sayılabilir. Göçmenleri belli bir varış yerine çeken çekici güçler ise genellikle itici güçlerin tersi güçlerin sonucudur. Yaşama koşullarını iyileştirmek için ekonomik fırsatlar, kişisel güvenlik, özgürlük ve bağımsızlık şansı, eğitim kültürler ilgili fırsatlar gibi toplumsal olanaklar.<sup>10</sup> Ülkemizde en çok rastlanan göç çeşidi kırdan kente olan iç göçlerdir. Genel olarak ülkemizin doğusundan batısına doğru bir göç yaşanmaktadır. Bu doğudan batıya doğru yaşanan göç ülkemizin gelişmekte olan bölgelerinden gelişmiş bölgelerine doğru olan göçlere paralellik göstermektedir. “Türkiye'de doğu ve güneydoğudan Marmara Bölgesi'ne ve daha az olarak da diğer bölgelere olan göçler”<sup>11</sup> Türkiye'deki göç istikametini genel olarak göstermektedir.

1927 yılında Türkiye nüfusu 13 milyon civarında iken, İstanbul'un nüfusu 800 bin civarındadır. İstanbul'un 1990 yılındaki sayım sonuçlarına göre 7.5 milyon olan nüfusu, 2008 yılında 12 milyona ulaşmıştır. Türkiye toplam yüzölçümünün %7

9 Erol Tümertekin-Nazmiye Özgüç, **Beşeri Coğrafya**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1997, s.282.

10 A.e.,s.287.

11 A.e.,s.306



sini kapsayan şehirde 1 km<sup>2</sup>'ye düşen kişi sayısı 1927 yılında 147 kişi iken 2000 yılında bu rakam 1928 kişiye ulaşmıştır. 1927-2000 yılları arasında Türkiye nüfusu yaklaşık beş kat artış gösteriyorken aynı dönemde İstanbul'un nüfusu yaklaşık 12 kat artmıştır. Nüfus verilerine bakıldığında görülen bir başka gerçek ise, 1927 yılından 2000 yılına kadar şehir nüfusunun ülkemizde sürekli artış göstermesidir. Şehir nüfusunun artış hızı 1935-1940 yılları arasında % 20 civarında iken, 1950 yılından itibaren hızlı artış seyri içerisine girmiş, özellikle 1965-1970 yılları arasında %55 civarına yükselmiştir. 1990-2000 yılları arasında ise İstanbul'un nüfus artış hızı %33 civarında gerçekleşmiştir. 1927 yılında yapılan nüfus sayımında il nüfusunun % 87.4'ü şehirde yaşamaktadır. Daha sonraki yıllarda, özellikle 1950 yılından sonra, İstanbul'un genel nüfusu artmasına rağmen şehirde yaşayanların oranı azalırken İstanbul'un kırsal kesiminde yaşayanların oranı artmıştır. Bunun sebebi ise, göçlerle gelen insanlar İstanbul'un kenar bölgelerine yerleştiği ve bu bölgeler de idari olarak köy ya da kasaba statüsünde bulunduğu için kırsal bölgelerdeki nüfus oranının artmasıdır. Ancak daha sonra şehrin büyümesine bağlı olarak il içindeki kırsal alanlar şehir alanlarına dahil edilince şehirde yaşayanların oranı doğrudan artış göstermiştir. 2000 yılına gelindiğinde İstanbul'da şehirde yaşayanların oranı %90.7'dir. 1950 yılından sonra köyden kente yaşanan göçlere bağlı olarak şehirlerde hızlı nüfus artışı yaşanmasına rağmen gerekli planlamalar yapılamadığı için bu göç alan şehirler sosyal, kültürel, ekonomik vb sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. Ülkemizde bu sorunlara maruz kalan şehirlerin başında en çok göç alan İstanbul gelmektedir. İstanbul, Türkiye'nin en önemli çekim merkezi olduğu için, özellikle 1950'den sonra, nüfusu hızlı bir şekilde artmıştır. 1927 yılında yaklaşık 680 bin, 1950 yılında yaklaşık 1 milyon nüfusu olan İstanbul, TÜİK 2008 verilerine göre, 12.697.164 nüfusu ile ülke nüfusunun yaklaşık % 17'lik kesimini oluşturmaktadır. Bu oran 1950'lerde % 5.6 iken, İstanbul'un sürekli göç almasından dolayı günümüzde bu oran yaklaşık % 17'lere kadar ulaşmıştır. % 33.09'lük oranla yıllık ortalama nüfus artış hızına sahip İstanbul'da, hızlı nüfus artışı ile ortaya çıkan sorunlar şehrin sağlıklı planlanaması sebebiyle daha da karmaşık bir hale gelmiştir. İstanbul'un maruz kaldığı en önemli sorunlardan biri gecekondulaşmadır. Köyden kente, özellikle ekonomik sebeplerden dolayı, gelen kişiler gerekli altyapı çalışmaları yapılmadan

şehrin kenar bölgelerine yerleştikleri için İstanbul büyük bir köy görünümü kazanmıştır. Yerleşim yerlerinde nüfus yoğunlukların artmasından sonra planlama ve alt yapı çalışmaları gerçekleştiği için İstanbul modern olanaklara sahip bir şehir olmaktan uzak bir görünüm arz etmektedir. Bundan dolayı İstanbul'da ulaşımın en önemli sorun olarak karşımıza çıkması normaldir. İstanbul ulaşımı plansız şehirleşmeye bağlı olarak, özellikle son 20 yılda şehir hayatını olumsuz yönde etkilemektedir

Şehirleşmeyi etkileyen bir diğer önemli faktör de sanayi ve ulaşım dır. Hatta denilebilir ki modern anlamda şehirlerin gelişiminin en önemli etkeni sanayidir. Sanayi İnkılâp'ından sonra fabrikalarda çalışacak iş gücü ihtiyacını karşılamak için köyden kente göçlerin yaşanması, gelişim sürecine girmiş çoğu şehrin kaçınılmaz kaderidir. “Sanayi faaliyetlerinin yerleşmeler üzerindeki gerek dolaysız gerek dolaylı etkileri yerleşmelerde sanayi faaliyetlerinin kurulabilmeleri ve de oralarda çalışan işçilerin çeşitli ihtiyaçlarının sağlanması ise gerekli ulaşım sistemlerinin etkileri ile mümkün olabilmektedir. Bilindiği gibi, aslında sanayi faaliyetleri ile ulaşım faaliyetlerini birbirinden ayırmak güçtür. Aynı güçlük şehirleşme olayında sanayi ve ulaşımın etkilerinin tespitinde de söz konusudur. Kanımızca olaya özellikle faaliyetlerin gelişme ve sorunlarına ağırlık vererek yaklaşmak gerekir. Çünkü şehirlerin kurulma ve büyümelerinde başrolü oynayan, dolayısıyla (kırlarda kurulanlar dışında) bir şehrsel faaliyet olan sanayi bile gelişme ve lokasyonunda ulaşımına son derece bağlıdır. Ulaşım önce yerleşme ile çeşitli bölgeler, alanlar arasındaki bağlantıyı sağlayan unsur olarak ele alınmalıdır. Bu durumda da bir şehrin bütün ekonomik ve sosyal ilişkileri başka kelimelerle şehir sakinlerinin yerel olmayan bütün ilişkileri söz konusudur. Fakat büyük şehirlerin meydana gelme ve büyümelerinde baş rolü sanayi faaliyetleri oynuyorsa da şehirlerdeki sanayi tesislerine ham madde sağlayan bundan çok daha önemli olarak şehir nüfusunun gıda ihtiyacını karşılayan tarımsal faaliyetlerin de şehir ulaşım ilişkisinde önemli yerleri vardır. Bunların yanında şehirlere iş gücü çekiminde de ulaşım baş rol oynamaktadır. Nihayet şehrin sosyal kültürel ve başka olanaklarından yararlanmak isteyenler için de

ulaşım gerekmektedir.”<sup>12</sup>

şehirleşmeye sebep olan sanayi faaliyetlerinin üçte biri İstanbul'da toplanmıştır. En çok göç alan ilimiz olan İstanbul'da en önemli ekonomik faaliyet sanayidir. Ayrıca şehir ölkemizin ticaret hacminin yaklaşık yarısını elinde bulundurmaktadır. İstanbul'da 2000 yılında yapılan nüfus sayımı sonuçlarına göre ekonomik faaliyet alanlarına göre istihdam edilen nüfus imalat sanayi sektöründe 1.097.051 kişi iken, ziraat, avcılık, ormancılık ve balıkçılık sektöründe 282.317 kişi, madencilik ve taş ocakçılığı sektöründe 4.107 kişi, elektrik, gaz ve su sektöründe 14.968 kişi, inşaat sektöründe 216.000 kişi, ticaret sektöründe 650.295 kişi, ulaştırma ve haberleşme sektöründe 226.298 kişi, mali kurumlar sigorta ve taşınmaz işlere ait işler ve kurumları sektöründe 283.404 kişi, toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler sektöründe 696.033 kişi, iyi tanımlanmamış faaliyetlerde 6.002 kişi olduğu görölmektedir. İstanbul'da işe göre istihdam edilen nüfus verilerine bakıldığında ise ilmi ve teknik elemanlar, serbest meslek sahipleri ve bunlarla ilgili mesleklerde çalışan kişi sayısının 500.000 kişi, müteşebbisler, direktörler ve üst kademe yöneticilerinin sayısının 90.000 kişi, idari personel ve benzeri alanlarda çalışanların sayısının 420.000, ticaret ve satış personeli sayısının 450.000 kişi, hizmet sektöründe çalışanların sayısının 389, 654 kişi, tarım dışı üretim faaliyetlerinde çalışanların sayısı 1.434.440 kişi civarında olduğu gözökmektedir.<sup>13</sup> Sanayi tesislerinin haricinde büyük holdinglerin, şirketlerin, bankaların, medya kuruluşlarının, üniversitelerin, kütüphelerin, tiyatro ve sinemaların İstanbul'da bulunması İstanbul'u ayrı bir cazibe merkezi haline getirmektedir.

---

12 Erol Tümertekin, **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1976, s.55

13 D.İ.E.2000 Genel Nüfus Sayımı, **Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri**, Ankara, 2005, s.198-200

## 2. İSTANBUL'DA ŞEHİRLEŞME ve ULAŞIM SİSTEMLERİ

### 2.1. Şehirselleşme Özellikleri

Tarih boyunca önemini koruyan İstanbul şehri, günümüzde de, sosyal, ekonomik, kültürel olarak cazibe merkezidir. Türkiye'nin en kalabalık şehri olan İstanbul, hala yüksek oranda göç almaktadır. Cumhuriyetin kurulmasından itibaren nüfusu artan İstanbul, özellikle 1980'lerden sonra nüfusun artmasına bağlı olarak birçok problemle karşı karşıya kalmıştır. Bunların başında ulaşım sorunlarının gelmesi de doğaldır. Şehir aynı zamanda tarihi bir şehir olduğu için tarihi dokunun korunamaması da şehrin en önemli meselelerinden biridir. Ancak hızlı ve plansız büyüyen İstanbul karşısında mevcut tahribattan tarihi eserler de payını almıştır. Şehrin merkezindeki tarihi yapılar korunması gerekirken bu yapılar, plansız bir şekilde yıkılmıştır. Günümüze geldiğimizde Suriçi, Beyoğlu, Üsküdar gibi yerleşim yerleri genel olarak tarihi silüetini kaybetmiştir. Yeni yerleşime açılan ve hızla nüfusu artan civar ilçeler ise plansız, alt yapısı yetersiz ve gecekondulaşmanın egemen olduğu yerleşim yerleri olmuştur.

Boğaza sahip olması sebebiyle doğal olarak ikiye ayrılan İstanbul'un bu iki bölümü 'Avrupa Yakası ve Anadolu Yakası' diye ifade edilmektedir. Bu iki yakasının nüfus oranları her zaman Avrupa yakası lehine olmuştur. 2000 yılı verilerine göre İstanbul nüfusunun % 65.48' lik kesimi Avrupa yakasında bulunmaktadır. Bu oran 1980 ve 1990' da daha fazla olmasına rağmen günümüzde nispeten azalmıştır. Ancak yine de İstanbul nüfusunun büyük bir çoğunluğu Avrupa yakasında yaşamaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) hazırlamış olduğu 2008 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) Nüfus Sayımı Sonuçlarına göre, toplam nüfusu 12.697.164 kişi olan İstanbul'da, % 64.46'lık kısım Avrupa yakasında ikamet etmektedir.(Tablo 2.1.1)

Tablo 2.1.1. Avrupa ve Anadolu Yakasındaki Toplam Nüfus Miktarı ve Dağılım Oranları

Yıllar	AvrupaYakası Nüfusu	Oran	AnadoluYakası Nüfusu	Oran	Toplam
1970	2,281,249	75,56	695,09	23,02	3.019.032
1980	3,264,393	88,54	1,401,710	29,56	4.741.890
1990	4,734,857	88,84	2,460,916	33,67	7.309.190
2000	6,558,993	65,48	3,459,382	34,52	10.018.375
2008	8,185,092	64,46	4,512,072	35,54	12.697.164

Kaynak: TÜİK, 2008 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)

Ayrıca DİE' nin 2000 yılı verilerine göre, aynı genel nüfusta olduğu gibi çalışan nüfusun oranı da Avrupa yakasında, Anadolu yakasına göre daha yüksektir. Anadolu yakasının çalışan nüfus oranı % 33, 57 iken, Avrupa yakasının çalışan nüfus oranı % 66.43' tür. Bu da gösteriyor ki, hem genel nüfus hem de istihdam açısından yüksek orana sahip Avrupa yakasında ulaşım imkanlarının ve problemlerinin de daha yoğun olması normaldir.

İstanbul'un şehrsel özelliklerine ait dikkat çekici özelliklerden biri de idari yapılanmadır. 1950'lerden itibaren hızlı göç artışına bağlı olarak idari kolaylık sağlamak amacıyla ilçe sayısı da artırılmıştır. Örneğin daha önce Bakırköy ilçesine bağlı bir köy olan Güngören hızla büyüyerek 1992 yılında ilçe olmuştur. Daha sonra da Esenler, Güngören' den ayrılarak farklı bir ilçe olmuştur. Yani son elli yıl içinde bir ilçeden üç yeni ilçe ortaya çıkabilmiştir.

2008 yılında son bir düzenleme ile Avrupa yakasında Eminönü ilçesi kaldırılıp Fatih ilçesine dahil edilirken, Gaziosmanpaşa ilçelerinden ayrılarak Arnavutköy ve Sultangazi ilçeleri, Büyükçekmece ilçesinden ayrılarak Beylikdüzü ve Sultangazi ilçeleri oluşturulmuştur. Anadolu yakasında da Ataköy, Çekmeköy ve Sancaktepe ilçeleri oluşturulmuştur. Bu yeni düzenleme ile İstanbul'da ilçe sayısı 39' a çıkmıştır. Bunların 26'sı Avrupa yakasında bulunmaktadır ve bu ilçeler toplam

nüfusun % 64.46'sını oluşturmaktadır. İstanbul ilçeleri içinde en kalabalık olanı 720.819 nüfusuyla Bağcılar'dır. En az nüfusa sahip ilçe ise 14.072 nüfusu ile Adalar'dır. Avrupa yakasında nüfusu en çok olan ilçe 720.819 nüfusu ile Bağcılar iken Anadolu yakasında 553.935 nüfusu ile Ümraniye'dir. (Tablo 2.1.2)

İstanbul'da ulaşım sistemini etkileyen şehirselleşmenin başında hızlı ve plansız şehirleşmenin geldiği görülmektedir. Hızlı nüfus artışına bağlı olarak çarpık kentleşmeye maruz kalan İstanbul'un en önemli problemlerinin başında ulaşım gelmektedir. Türkiye toplam yüzölçümünün % 0.7'sini kaplayan şehirde 1 km<sup>2</sup>'ye düşen insan sayısı 1927 yılında yaklaşık 147 iken, 2000 yılında bu rakam 1928 kişiye yükselmiştir. Türkiye nüfusu yaklaşık 5 kat artış gösteriyorken aynı dönemde İstanbul'un nüfusu 12.4 kat artış göstermiştir. Nüfus yoğunluğu bu kadar hızlı artan bir şehirde ulaşımın yeterli planlanamaması, varolan problemleri bir sorunlar yumağı haline getirmiştir.

İstanbul'un tarihi bir şehir olması İstanbul ulaşımını etkileyen bir başka faktördür. Tarihi merkezler aynı zamanda ekonomik ve sosyal merkezler de olduğu için, bu yerlerde ulaşım için gerekli alt yapı çalışmaları yapılamamaktadır. Yapılan çalışmaların büyük bir çoğunluğu da şehrin tarihi silüetine zarar vermiştir.

İstanbul, engebeli bir topoğrafyaya sahiptir ve bundan dolayı ulaşım sistemi olumsuz yönde etkilenmektedir. Modern şehirlerin vazgeçilmezi olarak kabul edilen raylı sistemlerin eğimli yerlerde kurulması zorlaşmaktadır ve maliyeti yükseltmektedir. İstanbul Boğazı, İstanbul'un deniz ulaşımı için bir imkan iken kara ve raylı ulaşım sistemlerini birbirine bağlamada engel teşkil etmektedir. Bu sorun boğaz köprüleri ile aşılmaya çalışıldığı için, özellikle işe gidiş ve işten dönüş saatlerinden boğaz köprüsüne bağlı yollarda bir tıkanma yaşanmaktadır. Bu sorun Marmaray Projesi ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Tablo 2.1.2. İstanbul Avrupa Yakasında Yer Alan İlçelerin Toplam Nüfusları ve Yüzdeleri

İlçe Adı	Toplam	Yüzde
BAĞCILAR	720.819	5.68
KÜÇÜKÇEKMECE	669.081	5.27
BAHÇELİEVLER	571.683	4.5
ESENLER	464.667	3.66
GAZİOSMANPAŞA	460.675	3.63
SULTANGAZİ	444.295	3.5
FATİH	443.995	3.5
KAĞITHANE	415.130	3.27
ESENYURT	373.017	2.94
AVCILAR	333.944	2.63
EYUP	323.038	2.54
GÖNGÖREN	314.271	2.48
ŞİŞLİ	312.666	2.46
ZEYTİNBURNU	288.058	2.27
SARIYER	277.732	2.19
BAYRAMPAŞA	268.276	2.11
BEYOĞLU	245.064	1.93
BAKIRKÖY	214.810	1.69
BAŞAKŞEHİR	207.542	1.63
BEYLİKDÜZÜ	185.633	1.46
BEŞİKTAŞ	185.373	1.46
ARNAVUTKÖY	163.510	1.29
BÜYÜKÇEKMECE	163.140	1.28
SİLİVRİ	124.601	0.98
ÇATALCA	62.339	0.49
ADALAR	14.072	0.11
ANADOLU YAKASI	4.512.072	32,8
<b>TOPLAM</b>	<b>12. 697. 164</b>	<b>100</b>

Kaynak: TÜİK, 2008 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)

“Plansız işgücü istihdamı, ulaşım sistemini etkileyen bir diğer unsurdur. İstanbul'un her iki yakasında merkezi iş alanlarının dengeli ve planlı bir şekilde dağılmamış olması, iş amaçlı yolculuklar sebebiyle boğaz geçişlerinde yoğunlaşmaya ve talep fazlalığına neden olmaktadır.”<sup>14</sup>

“İstanbul'da nüfus yoğunluğu hektar başına düşen kişi sayısı olarak değerlendirildiğinde, 101 kişi civarında olurken, istihdam yoğunluğunun 27 kişi civarında olduğu görülmektedir.”<sup>15</sup> 2007 İETT verileri incelendiğinde kara taşıma sistemleri %89.9 iken, raylı sistemlerin toplu taşımadaki oranı % 6.2 dir. Bu da gösteriyor ki İstanbul'daki toplu taşıma daha çok tekerlekli araçlarla yapılmakta ve kara yoluna bağımlı bir durum göstermektedir. “İstanbul'da toplu taşımayı kullanan her 100 kişiden 50' si toplu taşımayı iş amaçlı kullanmaktadır. Yolculukların önemli bir bölümü iş ve okul (%69) amaçlı yolculuklar oluşmaktadır.”<sup>16</sup>

İstanbul hızlı büyüyen bir şehir ve dolayısıyla bu büyümeye paralel olarak bir çok sorunlarla yüzü yüze olan bir şehirdir. Hızlı ve plansız büyüme İstanbul ulaşımının en önemli sorunudur. Özellikle 1950'li yıllarda başlayan ve son yıllara kadar hızlanarak devam eden nüfus artışı, Türkiye ortalamasının iki katı olarak % 4-5 dolayında gerçekleşmiştir. Bu nüfus artışı, yönlendirilemediği için genel olarak çevre bölgelerde, gerekli altyapıdan yoksun ve plansız bir yerleşmeye yol açmıştır. Hızla yoğunlaşan bu bölgelere hizmet götürmede zorluklarla karşılaşmakta, etkin bir otobüs taşımasının yapılabileceği ya da raylı sistem geçirebilecek bir yol ve koridor bulunması sorun olmaktadır. İstanbul ulaşımında karşılaşın bir diğer önemli sorun da tek merkezli büyümedir. İstanbul esas olarak tek merkezli bir kent özelliği taşımaktadır. Bunun sonucu olarak sabah saatlerinde çevre bölgelerden merkezlere doğru ve akşam saatlerinde ters yönde yoğun trafik oluşmaktadır. Bu trafiği taşıyacak yüksek kapasiteli yollarının azlığı, merkez bölgelerde özellikle sabah işe gidiş ve

---

14 R.Ensar Usta, **İstanbul'un Anadolu Yakası'nda Ulaşım ve Yerleşme İlişkisi**, İstanbul Üni.Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006,s.18

15 A.e,s.18

16 A.e.,s.18



akşam işten dönüş saatlerinde trafikte yoğunluk oluşturmaktadır. Parçalı yerleşim, İstanbul ulaşımının diğer sorunudur. İstanbul, Boğaz ve Haliç ile üç büyük bölgeye ayrılmıştır. Bu durum deniz taşımacılığı bakımından avantajlı görülmeyle birlikte, bölgeler arasındaki köprülerde ve köprülere ulaşan karayolu akslarında yoğunlaşmaya yol açmaktadır. Yaşanan aşırı trafik tıkanıkları da daha çok bu yollarda meydana gelmektedir.

İstanbul uzun bir tarihi geçmişe sahip bir şehirdir. Bu bir çok açıdan avantaj olsa da ulaşım açısından İstanbul'un tarihi dokusu bir dezavantaj olarak görülebilir. İş, alışveriş ve turistik faaliyetler tarihi bölge içinde yoğunlaşmaktadır. Aynı bölgede resmi kurumlar da fazladır. Bu özellikleri ile bölgenin yetersiz ve iyileştirmesi çok zor olan karayolu alt yapısı özellikle iş günlerinde aşırı derecede zorlanmaktadır. Mevcut altyapı İstanbul'da ne yazık ki yetersizdir. İstanbul ulaşım altyapısı bakımından fakirdir. Bu yetersiz altyapı başta otomobiller olmak üzere taksi ve minibüs gibi küçük kapasiteli sistemlerle verimsiz şekilde kullanılmaktadır. Bunun yanında, yaya ve sürücü olarak yolu kullananların olumsuz davranışları zaten yetersiz olan karayolu altyapısından gereken ölçüde yararlanmayı önlemekte, yollar kapasitelerinin altında hizmet vermekte, sürekli ve hızlı bir trafik akımı sağlanamamaktadır. Doğru ve belli bir otopark politikası olmayışı İstanbul gibi cazibe merkezi olan bir şehir için büyük bir sorundur. İstanbul'da büyük bir otopark sıkıntısı vardır. Buna karşılık fiziksel planlama ve ulaşım ana planı içinde yer alması gereken belli bir otopark politikası bulunmamaktadır. Pek çok gelişmiş tarihi dünya kentinde merkez bölgelere otomobil ile girişi caydırmak amacı ile sınırlı otopark olanakları getirilirken, İstanbul'da benzer bölgeler için otomobil ile geliş teşvik edici uygulamalar yapılmaktadır. Bu durum da yolların kapasitelerini düşürmekte, trafik akımlarında sürekliliği önlemektedir. İstanbul ulaşımının iyi yönetilemesi aslında bütün sorunların da bir nevi kaynağı olarak görülebilir. İstanbul'da ulaşım ile ilgili planlama, uygulama, yönetim ve denetimde bugüne kadar bir otorite dağınıklığı ve eşgüdüm zayıflığı söz konusu olmuştur. Son yıllarda bu yönde olumlu girişimler gözlenmekle birlikte henüz bir sonuca varılamamıştır. Merkezi yönetim ile büyükşehir, büyükşehir ile ilçe belediyeleri arasında yetki ve sorumluluklar

bakımından çözülmesi gereken yasal çelişkiler vardır. Bu durum ulaşımaya yönelik yönetim ve denetim kararlarının alınması, yeni yapıların gerçekleştirilmesi, mevcut alt yapının verimli şekilde kullanılması gibi hususlarda gecikmelere ve hatalara yol açmaktadır. Yönetim zaafı, yanı sıra denetim zayıflığı da kaçınılmaz olarak getirmektedir. İstanbul nüfus ve alan büyüklüğü yanında, trafikteki araç sayısı ve yoldan yararlananların olumsuz davranışlarının gerektirdiği denetimden yoksundur. Bunda eleman azlığı yanında denetimde teknolojiden etkin şekilde yararlanılamamasının da rolü bulunmaktadır. İstanbul'daki trafik polisi sayısı 2.701, buna karşılık trafik polisi başına düşen kişi sayısı 3.714' tür. Modern şehirler için önemli öğelerden biride teknololi ve bu teknolojiyi kullanan kadrodur. İstanbul ulaşımında teknik kadro eksikliği ve istihdamda süreksizlik yaşanan bir diğer sorundur. Son yıllarda olumlu gelişmelere rağmen hala İstanbul'un büyüklüğünün ölçüsünde, ulaşımında uzman yeterli kadro yoktur. Bunun yanında, istihdam edilenlerden kilit noktalarda olanlar, her yerel seçim sonunda değiştiği için süreklilik kaybolmakta, bu da kişilerden beklenen verimin alınmasını önlemektedir. Her geçen gün artan trafik sıkışıklığı sonucunda, kentin merkez ve merkeze yakın bölgelerindeki pek çok yolda ticari hız 8 - 10 km/saat'e düşmüştür. Boğaz geçişleri başta olmak üzere trafiğin yükünü çeken ve karayolu toplu taşıma araçlarının da çalıştığı arterlerde uzun süreli tıkanmalar yaşanmaktadır. Bu durum önemli üretim kaybına, gereksiz yakıt tüketimine, çalışanlarda verim düşmesine, insan sağlığını tehdit eden boyutlarda gürültü ve hava kirlenmesine sebep olmaktadır. 1997 yılında yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı (IUAP) çalışmaları bulgularına göre, İstanbul'da yaya ve araçlı olarak yapılan yolculuk sayısı kişi başına 1,54'dür. Araçlı yolculuk sayısı ise 1,0'dir. Mobilite veya yolculuk üretim katsayısı olarak isimlendirilebilecek olan bu sayı gelişmiş Batı Avrupa ülkelerindeki kentlerde, araçlı yolculuklarda 2,50-3,00 arasındadır. İstanbul'da kişi başına yapılan günlük yolculuk sayısının düşük olmasının başlıca sebepleri ailede çalışan kişilerin azlığı, sosyal ve kültürel faaliyetlerin zayıflığı, gelir durumuna göre çok kişi için ulaşım harcamalarının önemli yer tutması ile ulaşım ve trafikte yaşanan zorluklardır. Pek çok insan için ulaşım masrafının ağırlığı kişiyi evinde tutarken, maddi durumu iyi olanlar da toplu taşımada sunulan hizmetin yetersizliği ya da trafik sıkışıklığı sebebiyle yolculuklarını

en az seviyede tutmaktadırlar. Bu durum şehirli için sosyal, kültürel ve ekonomik gelişmeyi frenleyici bir sonuç getirmektedir. Yine, IUAP çalışması verilerine göre, amaçlarına göre değerlendirildiklerinde İstanbul'da araçlı yolculukların % 68,2'sinin ev, iş ve okul yolculukları olduğu görülür. Bu yolculuklar genelde trafik sıkışıklığının yaşandığı yoğun saatlerde yapılan ve vazgeçilemeyecek yolculuklardır. Yaya yolculuklarında iş amaçlı yolculukların oranı %36,5 okul amaçlı yolculukların oranı %53,5'dir. Kalan %10 oranındaki yolculuklar diğer amaçlarla yapılan ve bir kısmı ev uçlu olmayan yolculuklardır. Yaya olarak yapılan yolculukların oranı toplam yolculuğun yaklaşık üçte biridir. Bu, olumsuz topografik koşullara ve altyapıya rağmen kentlilerin önemli kısmının iş, alışveriş ve okul amaçlı yolculuklarında yürümeyi tercih ettiklerini göstermektedir. Yaya yolculukların oranının büyüklüğünde ve ortalama yürüme mesafesinin uzun olmasında kentin ev-işyeri ve ev-okul yolculukları bakımından iyi planlanmamış olmasının yanında, toplu taşımada sunulan hizmetin yetersizliğinin rolü vardır.

## 2.2. Genel Özellikler

Türkiye'nin en fazla nüfusuna sahip şehri olan İstanbul'da ulaşım çok yönlü bir olgudur ve dolayısıyla İstanbul'un ulaşım sistemini anlamak ve ulaşım sorunlarını çözmek, büyük şehir olmanın imkanları nispetinde, bir o kadar da zordur. Türkiye'de köyden şehre nüfusun artmasına bağlı olarak İstanbul'da özellikle 1970 yılından itibaren ulaşım sorunu önemini artırmaya başlamıştır. Bu sorunun çözümü için bir çok çaba harcansa da hala kentin ihtiyaçlarına cevap verecek seviyeye gelinebilmiştir. Ayrıca şehirde gerçekleştirilen bütün faaliyetler ulaşım ile bağlantılı olduğu için ulaşımı anlamak şehri anlamak ile de eşdeğerdir. "Ulaşım faaliyetlerinin büyüklüğü(hacmi), hızı, sıklığı ve benzeri unsurların ayrıntılı ve mekansal durumlarının bilinmesi ve haritalanmasının coğrafyada önemli bir yeri vardır. Ancak, tüm ekonomik faaliyetlerde olduğu gibi, ulaşım faaliyetlerine ilişkin istatistik bilgiler de çoğu kez yeterli değildir. Ulaşım faaliyetlerinin ölçülmesi için trafik hacmi yanında, trafiğin yönü, sıklığı, taşınan maddenin türü, miktarı, yolcu sayısı ve benzeri bilgiler de gereklidir. Ayrıca bu bilgiler çeşitli ülkeler için benzer temellere oturtulmuş olmalıdır. Karşılaştırma olanağı ancak

bu şekilde doğar.”<sup>17</sup>

Günümüz modern şehirlerinde ulaşım genel olarak Kara (otomobil, otobüs, midibüs, minibüs vb), Raylı sistem (tren, hafif raylı sistemler, metro) ve Deniz (vapurlar, hızlı feribotlar, özel motorlar vb) ulaşım araçları ile sağlanmaktadır. Buna bağlı olarak İstanbul'da ulaşım sisteminin genel özelliklerine bakıldığında ilk dikkat çeken ulaşım türlerinin çokluğudur. İETT'ye ait faaliyet raporuna göre İstanbul'da 15 ayrı ulaşım türü vardır. Bunlar, İETT, özel halk otobüsleri, minibüsler, dolmuş taksiler, ticari taksiler, servis otoları, özel otolar, TCDD, hafif metro, metro, tramvay, metrobüs, tünel, İDO, deniz motorlarıdır.

İstanbul ulaşımında dikkat çeken bir başka husus ise, ulaşımın dair işleticilerin çokluğudur. İETT'nin 2003 yılı Faaliyet Raporu'na göre 52.572 özel işletici bulunmaktadır. İstanbul'un toplu ulaşımında halen İETT, ÖHO, İDO, Özel Deniz Motorları, Ulaşım AŞ, TCDD faaliyet yapan kuruluşlardır ve bu kuruluşlar arasında belli bir bütünleşme sağlanmıştır. İstanbul'da, ortalama seyahat uzunluğunun ve yolda geçen sürenin fazla olması sebebiyle ulaşımın işletme türüne göre iyileştirilmesi ve ulaşım türleri arasında gerekli entegrasyonların yapılması gerekmektedir

İstanbul ulaşımının genel özelliklerine ait sayısal değerleri görmek, İstanbul'daki ulaşım olgusunu anlamak için faydalı olacaktır. İETT'nin 2008-2012 Stratejik Planına göre, 2008 yılı nüfusu yaklaşık 12 milyon olan İstanbul'un yüzölçümü 5343 km<sup>2</sup>'dir ve bu alanın tamamı İETT'nin hizmet alanına girmektedir. Köy yolları da dahil olmak üzere İstanbul'daki yol ağına baktığımız zaman 1.960,7 km yol ve 118 km ray uzunluğu bulunmaktadır. Toplam araç sayısı 2.200.580 iken kişi başına düşen araç sayısı 0,22'dir. Ortalama yolculuk süresi 34 dakika olan İstanbul'da günlük yolcu sayısı 11.020.608 kişidir. Anadolu ve Avrupa yakasını birbirine bağlayan boğazlarda günlük araç geçişi 381.092 iken günlük yolcu geçişi 1.100.000 kişidir.

Bugün İstanbul'da metro, tramvay, banliyö trenleri, metrobüs, otobüs

---

17 Erol Tümertekin-Nazmiye Özgüç, **Ekonomik Coğrafya**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1997,s593

minibüs, taksi, dolmuş, vapur, deniz otobüsleri, tekneler gibi sistemlerle şehir içi ulaşımı sağlanmaktadır. İstanbul genelinde ulaşım planlaması yapılırken, toplu ulaşım sistemlerine ağırlık verilmesine ve bu sistemlerin birbirleriyle olan entegrasyonuna dikkat edilmelidir. Şehir içi ulaşım ile ilgili ulaşım sistemleri, araç sayıları, günlük taşıma değerleri ve sistem içerisindeki paylarının dağılımına bakmak İstanbul'da toplu ulaşımı kavramak bakımından faydalı olacaktır.(Tablo 2.5.1)

Tablo 2.2.1. İstanbul Şehir içi Ulaşımında Yolculukların Türlerine Göre Dağılımı						
Taşıma Türü	Araç Türü	Filo	%	Günlük Yolculuk	%	
<b>KARA</b> <b>% 89.9</b>	İETT	2.824	0.18	1.400.000	13.27	KAMU 13.27
	ÖHO	2.046	0.13	1.121.000	10.63	
	Otomobil	1.522.521	96.14	3.100.000	29.39	ÖZEL 76.71
	Dolmuş	590	0.04	70.000	0.66	
	Minibüs	5.863	0.37	2.000.000	18.96	
	Taksi	17.416	1.10	750.000	7.11	
	Servis Otobüs.	32.000	2.01	1.050.000	9.96	
<b>RAYLI</b> <b>% 6.2</b>	TCDD	58	0.004	95.000	0.9	KAMU 6.2
	Hafif Metro	74	0.005	200.000	1.9	
	Metro	32	0.002	140.000	1.33	
	Tramvay	55	0.003	185.000	1.75	
	Nostaljik Tramvay (Kadıköy-Moda)	4	0.0003	1.800	0.01	
	Nostaljik Tramvay (Tünel-Taksim)	2	0.0001	1.550	0.2	
	Tünel Füniküler	2	0.0001	10.800	0.01	
	Ulaşım AŞ.Fünikü.	2	0.0001	21.000		
	Teleferik	4	0.0003	700		
<b>DENİZ</b> <b>% 3.79</b>	İDO	83	0.006	300.000	2.84	KAMU 2.84
	Deniz Motorları	100	0.01	100.000	0.95	ÖZEL 0.95
<b>TOPLAM</b>		<b>1.583.673</b>	100	<b>10.546.650</b>	100	<b>KAMU 22.32 ÖZEL 77.18</b>

Kaynak: İETT Stratejik Plan 2008- 2012

Şehir içi ulaşımda en çok tercih edilen taşımacılık sistemi %89.9 ile karayolu taşımacılığı olmuş, bunu %6,2 ile raylı taşımacılık, %3,79 ile de deniz taşımacılığı izlemiştir. Karayolu taşımacılığında en yüksek payı %29.39 ile otomobil alırken, bunu % 18.96 ile minibüs, % 13.27 ile de İETT otobüsü ve % 10.63 ile ÖHO izlemiştir. Buradan da anlaşılacağı gibi, İstanbul'da trafik sıkışıklığına yol açan en önemli faktör, taşımacılığın ağırlıklı olarak deniz veya raylı sistemlerle değil, daha az yolcu kapasitesi olan otomobil, taksi, minibüs, dolmuş gibi özel karayolu taşımacılığı ile yapılıyor olmasıdır.

Karayolu Taşımacılığı, İstanbul ulaşımında %89.9'luk bir oranla bütün ulaşım türleri içinde en büyük orana sahiptir. Bütün kara ulaşımında ise İETT'nin günlük yolcu payı 13,27'dir. İstanbul, 5315 km<sup>2</sup>'lik alanıyla Türkiye'nin yüzölçümünün sadece % 0.67'sine sahip olmasına rağmen, ülke nüfusu ile tüm motorlu taşıtların beşte birine ev sahipliği yapmaktadır. Türkiye'nin en büyük şehri olan İstanbul'un belki de en önemli sorunu trafiktir. Yaklaşık 12 milyon kişinin yaşadığı İstanbul'da trafik sıkışıklığı özellikle son birkaç yıldır içinden çıkılmaz bir hal almış, trafikte geçirilen saatler İstanbul'daki yaşamı daha da zorlaştırmıştır.

İETT otobüsleri İstanbul ulaşımının en önemli unsurlardan biridir. 1871 yılından itibaren çalışan Tramvay İşletmesine destek olmak amacı ile Dersaadet Tramvay Şirketi'ne 4 adet otobüs çalıştırma izni verilmiş, ilk otobüs 1926 yılında çalışmaya başlamış ve her geçen yıl sayısı artmıştır. 2007 yılında 2824 otobüs sayısı ile günde 1.400.000 kişi taşınmış olup, sistemdeki payı ancak %13.27' de kalmıştır.

Büyükşehir Belediye Başkanlığına bağlı Trafik Müdürlüğü denetiminde çalışan Özel Halk Otobüsleri 1985 yılında İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün yönetim, yürütüm ve denetimine verilmiştir. Taşıtlar Daire Başkanlığı'na bağlı Özel Ulaşım Şube Müdürlüğü kurulmuş ve halen devam etmektedir. 2007 yılı itibariyle; 1279 adet normal, 676 adet bölgesel taşımacılık yapan ve 2 adet turistik (çift katlı) olmak üzere toplam 2046 adet özel halk otobüsü ile günde 1.121.000 kişi taşınmıştır ve sistemdeki payı % 10.63'dür.

İstanbul'da her gün trafiğe çıkan 2,2 milyon taşıtın 1,5 milyonunu otomobiller oluşturmaktadır. Ülke genelindeki otomobillerin ise %27'si İstanbul'da bulunmaktadır. İstanbul şehir içi ulaşımında % 29.39 ile en yüksek paya sahip olan otomobiller, özellikle merkez bölgelerdeki yollarda yaşanan trafik sıkışıklığının başlıca nedeni olarak gösterilmektedir. Otomobillerin doluluk oranı 1,5-2,0 arasında değişmekte olup, 2007 yılı verilerine göre 1.522.521 adet otomobil ile günde 3.100.000 kişi taşınmaktadır. İstanbul'daki otomobil sahipliği gelişmiş ülke şehirlerine göre oldukça düşük kalmakla birlikte, ekonomik ve sosyal gelişmeye paralel olarak artan otomobil sahipliğinin İstanbul'da önümüzdeki yıllarda da hızlanarak artacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

Tablo 2.2.2. İstanbul Şehir İçi Kamu Ulaşımı

Taşıma Türü	Araç Türü	Filo	Günlük Yolculuk	%
<b>KARA</b> <b>% 59.43</b>	İETT	2.824	1.400.000	59.43
<b>RAYLI</b> <b>%27.80</b>	TCDD	58	95.000	4.03
	Hafif Metro	74	200.000	8.49
	Metro	32	140.000	5.97
	Tramvay	55	185.000	7.85
	Kadıköy-Moda Tramvay	4	1.800	0.08
	Taksim Tünel-İETT Tramvay	2	1.550	0.07
	Karaköy Tünel-İETT Füniküler	2	10.800	0.50
	Taksim Kabataş Füniküler	2	21.000	0.89
	Teleferik	4	700	0.03
	<b>DENİZ</b> <b>%12.73</b>	İDO	83	300.000
<b>TOPLAM</b>		<b>3.214</b>	<b>2.355.850</b>	100

Kaynak İETT Stratejik Plan 2008-2012

İstanbul toplu ulaşım sisteminde her biri 14 kişilik 5863 araçla çalışan minibüslerle 2.000.000 kişi taşınmakta olup, sistemdeki payı % 18.96'dır. Minibüsler ile 123 hat üzerinde taşıma yapılmakta olup bu hatların büyük kısmı İETT ve ÖHO ile örtüşmektedir. Bireysel taşımanın hakim olduğu minibüslerin şehrin merkez bölgesi dışına alınarak büyük kapasiteli türleri besleyici bir tür olarak çalıştırılmaları yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Diğer sistemlerle entegre ücret sistemine dahil edilmeleri ile minibüslerin raylı sistemleri, deniz taşımalarını ve ana hatlarda taşıma yapan otobüsleri besleyici sistem haline dönüştürülmesi şeklindeki uygulamaların devam edilmesi, bu tür için en uygun çalışma şekli olarak görülmektedir. Bu arada minibüs sahipleri arasında şirketleşmenin sağlanması, yani kurumsallaşmaları, belirlenmiş duraklarda yolcu indirme ve bindirme yapmalarının sağlanması, sürücülerin yolu kullanmada, trafik kurallarına uymada ve yolcu ile ilişkilerinde olumlu yönde yönlendirilmeleri, sistemin güvenilirliği, trafiğe etkisi ve trafik güvenliği yönlerinden önemli hususlar olarak görülmektedir.

İstanbul' da dolmuşların İstanbul ulaşımı üzerine avantajları ve dezavantajları olduğu bir olgudur. Dolmuşlar toplu taşıma sistemi içinde bir nevi tamamlayıcı unsur görevi görürler. "Paratransit başka bir ifade ile ara araçlar, klasik araçların haricinde gelişmekte olan ülkelerde önemini artırmaktadır. Ara araçlar için bir çok yerel isimler vardır. Tanzania' da 'dala-dala', Türkiye'de 'dolmuş', Zimbambe' de 'emergency taxi ya da ET', Filipinler'de 'jeepney', Kenya'da 'matadu', Hong Kong'da 'public light bus ya da PLB', Jamaika' da 'robot', Tayland'da 'silor', Bangladeş'te 'tempo', Gana'da 'tro-tro' vb gibi isimlendirilir."<sup>18</sup> Şehrin hızlı ve çarpık büyümesine paralel olarak dolmuşlar da şehir ulaşımına bir unsur olarak katılmışlardır. Yollarda düzensiz bir şekilde yolcu aldıkları için uzun yıllar İstanbul'daki trafik sıkışıklığının başta gelen nedenlerinden biri olarak gösterilen dolmuşların son yıllarda sayıları azalmış, taşımadaki payları küçülmüştür. Ayrıca, çalışma şekilleri değişmiş, rastgele dolaşarak dolmuş yapan kalmamıştır. Belirli noktalar arasında çalıştırılan dolmuşların araç tipleri de değişmiş, daha büyük kapasiteli araçlar devreye sokulmuştur. Dolmuşlarla günde 590 araçla ortalama 70.000 dolayında yolcu taşınmakta olup, sistem

---

18 A.e.,s.49



içerisindeki payı % 0.66' dır.

Bir şehrin taksi ihtiyacı, şehrin büyüklüğü, sosyal ve ekonomik durumu, turistik ve ticari amaçla gelip gidenlerin sayısı, topoğrafik koşulları ve özellikle şehirliye sunulan toplu ulaşım hizmetinin düzeyine göre değişir. İstanbul'da taksi sayısının serbest bırakılması sık sık gündeme getirilen bir konudur. Sabah ve akşam yoğun saatler ile yağışlı havalarda taksi bulmada zorluklar yaşanmakla birlikte, yoğun olmayan zamanlarda özellikle merkez bölgelerde boş dolaşan taksi sayısı oranı yüksektir. Telsiz sisteminin geliştirilmesi, ayrıca durak sorunlarının çözülmesi ile mevcut kapasiteden daha verimli ve trafiği olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde yararlanılması mümkün görülmektedir. 2007 yılı içerisinde 17.416 adet taksi ile 750.000 kişi taşınmıştır ve sistemdeki payı %7,11 olmuştur.

İstanbul şehir içi taşımacılığında özellikle son yıllarda konut-okul ve konut-iş seyahatlerinde tercih edilen toplu taşıma araçları servisler olmaktadır. 23.000 adedi personel, 9.000 adedi de okul servis aracı olmak üzere, toplam 32.000 araçla yaklaşık olarak 1.050.000 kişi taşınmakta olup, sistemdeki payı % 9,96'dır. Sağlıklı bir kayıt düzeni bulunmayan ve çalışma statüsü oluşturulamayan servis araçlarının diğer toplu taşıma araçlarına göre tercih edilmelerinin sebepleri, çoğunun kapıdan kapıya hizmet sunmaları, zaman tarifelerine uymaları ve oturarak gitme olanağı verdikleri için daha konforlu olmalarıdır. Bununla birlikte, yoğun saatler dışında atıl olarak bekletilmeleri, bu beklemleri çok yerde genel trafiği aksatacak şekilde akan trafiğe ait yol üzerinde yapmaları, araçların bir kısmının eski ve standart dışı olmaları önemli sorunlar arasında olarak görülmektedir. Okul servis araçlarının taşıma ücreti ve taşıma güvenliği bakımından sıkça gündeme geldiği de bilinen bir durumdur. Bu taşıma türüne ait kapasiteden gün boyu yararlanabilme olanakları aranmalı, bekleme yerleri için düzenlemeler getirilmelidir.

İstanbul'un trafiğini rahatlatmak amacıyla metrobüs 2006'da Küçükçekmece - Topkapı hattında seferlere başlamıştır. Akıllı teknoloji desteği ile çalışan ve uçaklarda yön bulmayı sağlayan 'flight directory' benzeri bir bilgisayarla önceden

belirlenmiş yörüngede hareket eden metrobüs, güzergah üzerine çakılan mıknatıslı çubuklar ile kendini sürekli denetlemektedir. Ancak İstanbul'da henüz bu teknik çalışmalar tamamlanmadığı için araçlar şoförler tarafından kullanılacak, daha sonra sistemin tamamlanmasıyla metrobüsler şoförsüz hizmet vermeye başlayacaktır. Saatte 60 kilometre hız yapabilen ve tek yönde 15 bin yolcu taşıma kapasitesi bulunan metrobüs, 230 yolcu kapasitesine sahip olup, 3 otobüse eşdeğer, personel, işletme ve yakıtta ayda 20 milyar TL tasarruf sağlayacak özelliğine sahiptir. Metrobüsler pahalı altyapı yatırımına gerek duyulmadığı için raylı sistemler ve metroya karşı ciddi bir alternatif oluşturmaktadır. Metrobüs hattının ikinci aşamasını Topkapı-Mecidiyeköy, üçüncü aşamasını ise Mecidiyeköy-Kadıköy Fenerbahçe Stadi oluşturmaktadır. Bu hatlarda da metrobüsler faaliyete geçmiştir.

1950'li yılların başından itibaren hızla göç alan ve büyüyen İstanbul'da toplu taşımacılık akaryakıtlı ve lastikli araçlara bırakılmıştır. Ancak, karayolu taşımacılığının büyüyen ve kalabalıklaşan şehre yetmemeye başlaması ile birlikte en işlevsel çözüm olarak yeniden raylı sistemlere dönüş programları yapılmaya başlamıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi raylı sistemlerin yapımına 1985 yılında tekrar başlamış, yapımı tamamlanan raylı sistem hatlarının işletmeciliğini ve bakım onarımını üstlenmek üzere 1988 yılında İstanbul Ulaşım AŞ kurulmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı bir şirket olarak kurulan Ulaşım AŞ, İstanbul'daki metro, hafif metro, cadde tramvayı, finüküler sistem ve teleferiklerin işletmecisi durumundadır. İstanbul'da giderek ivme kazanan raylı sistem yatırımlarının tamamlanmasıyla birlikte kısa zamanda çok daha fazla sayıda yolcu taşınması beklenmektedir.

“İstanbul'da mevcut raylı sistemler çok kısa mesafeli fakat oldukça çeşitlidir. Nitekim metro(Taksim-4.Levent), hafif metro (Aksaray-Havalimanı), tramvay (Kabataş-Sirkeci-Zeytinburnu), nostaljik tramvay (Taksim-Tünel ve Kadıköy-Moda), tünel veya finüküler sistem (Karaköy-Taksim ve Taksim-Kabataş), teleferik( Haliç-Pierre Loti, Maçka-Taşkışla) ve banliyö hattı ( Halkalı-Sirkeci ve Haydarpaşa-Gebze) olmak üzere çok çeşitli raylı sistemler kullanılmakta, ancak bu raylı sistemlerin

ulaşım içindeki payı %6-7 ile oldukça sınırlı kalmaktadır.”<sup>19</sup> Raylı taşımacılığın İstanbul gibi büyük bir metropolde çok daha yaygın olması gerekirken, tüm taşımacılık sistemleri içinde sadece %6,13'lük bir paya sahiptir. Bu da bütün sistemler içinde daha düşük yolcu kapasine sahip olduğunu göstermektedir.

İstanbul'da ulaşım sorunlarını çözmek amacıyla raylı taşımacılığın artırılması ve yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Devam eden projelerin toplam uzunluğu 293,40 km olup, bu projeler tamamlandığında toplam raylı sistemlerin uzunluğu 418,96 km'ye ulaşacaktır. İstanbul genelinde 2005 yılında 7 olan raylı taşıma sistemi sayısı, 2006 yılından itibaren 12'ye çıkarılmıştır.

1989 yılından bu güne yolcu taşımaya devam eden Aksaray - Havalimanı Hafif Metro hattı, hizmet verdiği bölge ve güzergah üzerinde günlük 220.000 yolcu taşır duruma gelmiştir. Birinci etabında Aksaray - Kartaltepe arasında hizmet veren Hafif Metro, 18 Aralık 1989 tarihinde Esenler, 31 Ocak 1994 tarihinde Otogar ve daha sonrasında ikinci etabı oluşturan Terazidere, Davutpaşa, Merter, Zeytinburnu ve Bakırköy istasyonlarında açılması ile potansiyelini arttırmıştır. Zaman içinde yapılan yatırımlarla yeni istasyonlar sisteme dahil edilmiş, 13 Aralık 2002 tarihinde Dünya Ticaret Merkezi ve Havaalanı istasyonları da açılmıştır. 18 istasyona sahip olan hafif metronun hat uzunluğu 20 km.dir. 76 aracın çalıştığı bu hatta, sefer süresi 32 dakika olup, günde yapılan 300 sefer ile 200.000 yolcu taşınmaktadır.

Tramvay hatları İstanbul ulaşımında son yıllarda ağırlık verilen bir ulaşım türüdür. Mevcut ve proje aşamasındaki tramvay hatları İstanbul ulaşımında önemli bir açılım sağlamaktadır. Eminönü-Zeytinburnu arasında hizmet veren tramvay hattının Sirkeci-Aksaray bölümü ve Aksaray-Topkapı bölümü 1992 tarihinde, Topkapı-Zeytinburnu bölümü Mart 1994 ve Sirkeci Eminönü bölümü ise Nisan 1996 tarihinde hizmete açılmıştır. 20 istasyona sahip olan tramvayın hat uzunluğu 11.2 km.dir. 55 adet aracın çalıştığı bu hatta, sefer süresi 37.5 dakika olup, günde 385 sefer yapılmakta ve ortalama 135.000 yolcu taşınmaktadır. Bir diğer tramvay hattı

<sup>19</sup> Gaye Ertin, **İstanbul'da Raylı Ulaşım Sistemleri**, İnsan ve Mekan, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2006, s.133

Eminönü – Karaköy – Kabataş hattıdır. Eminönü - Kabataş 2005 yılı Ocak ayı itibarı ile hizmete alınmıştır. Hat uzunluğu 2,9 km olup, günlük taşınan yolcu sayısı 50.000'dir. Zeytinburnu-Güngören-Bağcılar Hattı, 14 Eylül 2006 tarihinde hizmete açılmıştır ve halihazırda işletmede olan Kabataş-Zeytinburnu tramvay sisteminin son istasyonu olan Zeytinburnu istasyonuna entegre olarak başlamaktadır. Hat Bağcılar yönünde, Çırpıcı Deresi ve D100 Devlet Karayolunu viyadük ile üstten geçip Mehmet Akif Caddesi'nin orta refüjüne oturmaktadır. Tramvay hattı Mehmet Akif caddesinin ilk 600 metrelik kesiminde cadde trafik şeridinden birer şerit alınmak suretiyle ve korumalı olarak, daha sonraki kesimlerde ise mevcut dere üzerinden gitmektedir. Daha sonra, Karadeniz caddesine geçen hat buradan Abdi İpekçi Caddesi'nin ortasından devam etmektedir. Bu caddenin bitiminde hat, Bağcılar 3. Sokağı geçmekte ve İstanbul Caddesi'ne ulaşarak son bulmaktadır. Hat uzunluğu 5.5 km, istasyon sayısı 9, yolculuk süresi 13 dakika olup, günde ortalama 32.000 kişi taşınmaktadır.

Nostaljik tramvaylar İstanbul ulaşımında hem yolcu taşıma bakımından hem de turistik açıdan önemlidir. 01 Kasım 2003 tarihinde hizmete giren Kadıköy-Moda Nostaljik Tramvayı, Kadıköy meydanından hareket edip, otobüs özel yolu ve Bahariye Caddesi'ni takip ederek Moda caddesi üzerinden tekrar Kadıköy meydanına gelmektedir. 10 istasyona sahip olan tramvayın hat uzunluğu 2,6 km.dir. 4 adet aracın çalıştığı bu hatta, sefer süresi 205 dakika olup, günde 81 sefer yapılmaktadır. Günde ortalama 1.800 adet yolcu taşınmaktadır.

1990 yılının sonlarında Taksim-Tünel arasında tekrar işletmeye alınan nostaljik tramvay, sadece İstiklal Caddesi ve Beyoğlu'nun değil İstanbul'un, hatta Türkiye'nin simgesi haline gelmiştir. Nostaljik tramvay halen Taksim-Tünel arasında 1.640 metrelik hat üzerinde günde 1.550 yolcu taşıyarak yılda ortalama 14 bin sefer yapmakta ve Karaköy'den funiküler ile gelen yolcuların Taksim'e ulaşmasını sağlamaktadır. Dünyanın en eski üçüncü yeraltı metrosu olan ve Galata-Beyoğlu arasında halen hizmet veren Tünel 5 Aralık 1874 tarihinde hizmete girmiştir. Önceleri sadece eşya ve hayvanlar taşınmış, 17 Ocak 1875 tarihinden itibaren yolcu

taşınmasına başlamıştır. Karaköy'ü İstiklal Caddesi'ne bağlayan Tünel ile günde yaklaşık 10.800 yolcu taşınmaktadır. 0.6 km. uzunluğunda olan hat özellikle Anadolu Yakası'ndan Karaköy'e ulaşan yolcuları İstiklal Caddesi'ne oradan Nostaljik Tramvay ile Taksim'e ulaştırmaktadır.

29 Haziran 2006'da hizmete giren sistem Taksim ile Kabataş arasını 110 saniyeye indirmiştir. Taksim ve Kabataş olmak üzere iki istasyondan oluşan sistemin hat uzunluğu 0,6 km olup üç dakikalık sefer aralığı ile hizmet verilmektedir. Bu sistem ile, şu an hizmet vermekte olan Taksim-4.Levent (Ayazağa-Yenikapı) Metrosu, Taksim-Tünel Nostaljik Tramvayı, Taksim Otobüs ve Dolmuş Durakları ile Zeytinburnu - Fındıklı (Kabataş-Bağcılar) Tramvayı, Kabataş İDO vapur, feribot ve deniz otobüsü iskeleleri entegre edilmiş ve İstanbulluların havalimanından sadece raylı sistem ile Taksim metrosuna ve Kabataş/Beşiktaş gibi deniz ulaşımı araçlarının yoğun kullanıldığı bölgelere erişimi sağlanmıştır.

Taksim-Kabataş Füniküler Sistemi, Taksim'den 4. Levent'e uzanan metroyu Kabataş -Zeytinburnu Cadde Tramvayı ve Aksaray-Havalimanı hafif metro hatlarıyla birleştirmiştir. Bu sayede, 4.Levent'ten başlayıp, Atatürk Havalimanı'na ve Otogar'a kesintisiz raylı sistem ağının kurulması sağlanmıştır. Yeni sistem, Gümüşsuyu'nun trafik yükünü azaltırken, vapur ve deniz otobüsü iskelesi, otobüs ve tramvay hattının kesiştiği Kabataş'ı önemli bir aktarma merkezi haline getirmektedir.

İstanbul ulaşım sisteminin bir diğer unsuru da teleferiklerdir. Maçka – Taşkışla arasında Demokrasi Parkı üzerinde 0,3 km uzunluğunda bir yönde 12 kişilik taşıma kapasitesi olan, 6'şar kişilik 2 kabini bulunan havai hat taşıma sistemidir. Hafta içi, günde 700-1000 kişinin taşındığı hattın maksimum yolcu kapasitesi 210 kişi/saat olup, sefer süresi 3 dakikadır. 2005 yılı sonunda Eyüp-Pierre Loti arasında hizmete açılan teleferik, birisi 625, diğeri 250 m<sup>2</sup> olmak üzere, iki istasyondan oluşmaktadır. İstasyonlar arasındaki uzaklık 0,42 km, kot farkı ise 53 m.dir. Ulaşım, 8'er kişilik kapasiteye sahip olup, iki gidiş iki dönüş dört adet panoramik kabinle yapılmakta olup, saatte 18 sefer yaparak karşılıklı olarak 350 kişi taşıma kapasitesine

sahiptir. Teleferik bir seferini 200 saniyede tamamlamaktadır.

Şehrin her iki yakasında denize paralel demiryolu şebekesi üzerinde birer banliyö hattı bulunmaktadır. Anadolu yakasında 45 km uzunluğunda Haydarpaşa-Gebze Banliyö Hattı ve Avrupa yakasında 27 km uzunluğunda Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattı çalışmaktadır. Haydarpaşa-Gebze Banliyö Hattında 112 adet, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattında ise 150 adet trenle, her iki hatta toplam 164.000 kişi yolcu kapasitesi ile, 102.880 kişiye toplu taşımacılık hizmeti verilebilmektedir. Banliyö hattının, raylı taşıma sistemleri içerisindeki payı %16.01, toplu taşımadaki payı ise % 0.98'dir.

Farklı yerleşim yapısı ve bu alanda görülen hızlı gelişme potansiyeli göz önüne alındığında ulaşım sorunlarının giderilmesine yönelik olarak mevcut raylı sistem ihtiyaca cevap verememektedir. 72 km'si eski teknoloji ve verimsiz işletim sistemi ile merkezi yönetime (TCDD) bağlı olarak işletilen, 44 km'si modern teknoloji ve prodüktif işletim sistemi ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen, toplam 116 km mevcut raylı sistem ağı İstanbul için son derece yetersizdir.

Raylı sistem ağının İstanbul ile hemen hemen aynı büyüklükteki gelişmiş ülke kentlerinde olduğu gibi 300-350 km olması gerekmektedir. Raylı sistem ağının genişletilmesi gerekmektedir. Raylı sistemin 2010 yılında 140 kilometreye ulaştırılması ve 3-3,5 milyon insan taşınması hedeflenmektedir. Edirnekapı-Sultançifliği, 4.Levent-Hacıosman, Taksim-Yenikapı ve Otogar-Bağcılar-İkitelli hatlarının bitirilmesi, 2008'de başlaması planlanan Anadolu yakasında Üsküdar-Ümraniye-Dudullu-Çekmeköy hattı ile Avrupa Yakası'nda Bakırköy'den Beylikdüzü'ne kadar olan hatlardaki çalışmaların da 2012'de tamamlanması hedeflenmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı'nın projelerinden olan Marmaray Projesi, sadece İstanbul için değil, ülkemizin ulaşımı için de bir dönüm noktasıdır ve 2010 yılında bitirilmesi planlanmaktadır. Halen yapımı büyük bir hızla sürdürülen Marmaray

Projesi, Asya ile Avrupa'yı demiryolu ağılarıyla birleştirmektedir. İstanbul'un şehir içi ulaşım sorununa toplu taşımacılıkla köklü bir çözüm getirmeyi amaçlayan bu proje kapsamında, Avrupa yakasındaki Halkalı'dan Anadolu yakasındaki Gebze'ye kesintisiz, çağdaş, yüksek kapasiteli, hızlı, çevre ve tarihi dokuyu tahrip etmeyen, diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonlu 76,3 kilometrelik yüzeysel metro inşa edilecektir. Ancak, Marmaray, bir dünya şehri olan İstanbul'un sadece şehir içi ulaşım sorununa köklü çözüm getirmesi açısından değil, İstanbul'un tarihi ve doğal güzelliklerinin korunması, demiryolu ulaşım sisteminin gelişmesi ve ülkemizin stratejik konumu açısından da önem taşımaktadır. Avrupa Birliği'nin hızlı tren ağılarıyla uyumu yönünde önemli bir adım olan Marmaray, Ankara-İstanbul Hızlı Tren, Kars-Tiflis Projeleri gibi projelerin gerçekleştirilmesiyle birlikte, Avrupa'dan Asya'ya, batıdan doğuya kesintisiz, hızlı, ekonomik bir demiryolu bağlantısı sağlayacaktır. Proje tamamlandığında “tek yönde saatte 75 bin yolcu taşınacak ve Halkalı'dan Gebze'ye karayoluyla normal koşullarda 185 dakika süren yolculuk Marmaray ile 104 dakikaya inerek İstanbullulara 81 dakika kazandırılacaktır. Marmaray projesi iki etaptan oluşmaktadır. İlk etap boğaz tüp geçişi, ikinci etap ise Gebze'den Halkalı'ya kadar uzanan yaklaşık 77 kilometrelik hattın rehabilitasyonu ve mevcut 2 hattın iptal edilerek 3 hatta çıkarılmasını içermektedir.”<sup>20</sup>

Yüksek kapasiteli demiryolu ulaşım sisteminin şehir içi ulaşımında da geliştirilmesi, en başta ülkemiz kaynaklarının rasyonel kullanımına olanak sağlayacaktır. Bu proje ile, otoyollar ile kirletilen ve yok edilen şehrin doğal zenginliklerinin hiç değilse kalan bölümünün korunmasını sağlayacak, otomobil trafiğinin neden olduğu kirliliği, otoyol ve bireysel ulaşımına bağlılığı azaltılacak ve çağdaş bir kentsel yaşamın temelini oluşturacaktır. Bu proje ile, her iki yakadaki demiryolu hatları İstanbul Boğazı'nın altından geçen bir demiryolu tüneli ile birbirine bağlanacaktır. Boğaz demiryolu tüp tünel geçişi, Yedikule'de yeraltına girmekte, Yenikapı ve Sirkeci yer altı istasyonları ile devam etmekte, Boğaz'ın altından geçerek Üsküdar yer altı istasyonuna bağlanmakta ve Söğütluçeşme'de yüzeye çıkmaktadır. Marmaray Projesi'nin ikinci etabı olarak adlandırılan Gebze-

---

20 A.e.,s.144

Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı banliyö hatlarının iyileştirilmesi çalışmaları kapsamında, Asya yakasında 43,4 km, Avrupa yakasında 19,6 km'lik banliyö hatları yüzeysel metroya dönüşecek, 36 istasyon yenilenecek, hat sayısı üçe çıkarılacak, bu hatların birinde yük ve ana hat yolcu taşımacılığı yapılacaktır. Marmaray'ın hizmete girmesiyle birlikte Gebze - Halkalı arasında 2- 10 dakikada bir sefer yapılarak, her iki yakada bir saatte tek yönde 75.000 yolcu taşınabilecektir. Ulaşım sisteminin omurgası olarak görülen Marmaray Projesi, Anadolu yakasındaki Üsküdar istasyonu ve Avrupa yakasındaki Yenikapı istasyonu İstanbul'daki mevcut ve gelecekte yapılacak demiryolu ulaşım sistemlerinin aktarım işlevini üzerine alacaktır. Proje'nin; mevcut ve yapılması planlanan; Yenikapı-Taksim-Şişli-4.Levent-Ayazağa metrosu ile Yenikapı-Yenibosna-Atatürk Havalimanı, Kadıköy- Kartal, Esenler-Mahmutbey ve Üsküdar-Ümraniye-Dudullu hafif raylı sistemlerle entegrasyonu planlanmaktadır. Depreme dayanıklı olarak inşa edilen Marmaray Projesi, 2009 yılı ulaşım ihtiyaçlarına göre planlanmıştır. Bu yıldan sonra artan yolcu taleplerini karşılayacak şekilde geliştirilebilecektir.

İstanbul'da şehir içi ulaşımında bir diğer sistem deniz yolu taşımacılığıdır. 81 gemi ve 83 iskele ile dünyanın en büyük araç ve yolcu deniz taşımacılık şirketi olan İDO filosu toplam 33 hatta; 25 deniz otobüsü, 8 hızlı feribot, 15 araba vapuru, 32 şehirhatları yolcu vapuru ve Mavi Marmara Yolcu gemisi ile 83 noktaya hizmet götürmektedir.

İstanbul'da ulaşım özellikle son 50 yıldan itibaren giderek artan bir sorun haline gelmiştir. Bu sorunlar şehir hayatını bir çok yönden olumsuz etkilemektedir. Modern bir şehirde olması gereken bu sorunları şehirde yaşayanların bir yerden başka bir yere en kolay ve en ucuz bir şekilde ulaşılmasını sağlayarak çözmektedir. Ulaşım sorunlarının çözümü için, yeterli alt yapı sağlandıktan sonra mevcut trafik sisteminin idaresi, ulaşım talebinin yönetimi ve güvenilir bir toplu taşıma sisteminin kurulması gerekmektedir. "İstanbul, Türkiye'nin nüfus, ticaret, spor, motorlu araç vb. pek çok konuda en büyük ve en hızlı büyüyen şehridir. Ancak bu büyümesini dengeli arazi kullanımı ve planlı bir altyapı ile birlikte gerçekleştirememiştir. Yetersiz altyapı koşulları ve hızlı nüfus artışı göz önüne alınırsa, İstanbul metropolü için üretilecek



çözümler, karayolu altyapısını geliştirmekten çok, deniz taşımacılığının ve raylı sistemlerin etkin kullanımına yönelik, özel araç kullanımını caydırıcı ve toplu taşımacılığı özendirici yönde politikalar geliştirmeye yönelik olmalıdır.”<sup>21</sup>

Bir şehirde ulaşımın sorun haline gelmesinin en önemli göstergelerinden biri de trafikte kullanılan araç sayısının, toplu ulaşımın en önemli unsurlarından biri olan tramvay ve metroya göre daha fazla bir orana sahip olmasıdır. “Türkiye’de trafiğe kayıtlı 6.500.000 adet aracın 2.323.557 adeti İstanbul’da bulunmaktadır. Bu değerlere göre, ülke genelinde 8 kişiye bir araç düşerken, İstanbul’da 4 kişiye 1 araç düşmektedir. Bu da İstanbul ilinde araç yoğunluğunun ne denli fazla olduğunu ortaya koymaktadır.”<sup>22</sup> Türkiye’deki mevcut araçların büyük bir çoğunluğunun İstanbul’a ait olması ulaşımın sorun haline gelmesinin de bir kanıtıdır. Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü verilerine göre, 2006 yılında otoyol ve köprüleri kullanan ve gişelerden giriş-çıkış yapan araç sayısı; otoyollar için 149.098.694 adet/yıl, köprüler için 139.364.186 adet/yıl olmak üzere, toplam 288.462.880 adet/yıl’dır. İstanbul ili otoyolları üzerindeki taşıt, yolcu ve yük değerleri ise sırasıyla 4.234.448.000 taşıt/km 13.108.894.000 yolcu/km ve 9.054.771.000 ton/km olarak verilmiştir. Tüketilen yakıt miktarları 157.545 litre benzin, 416.351 litre motorin ve 818.594 litre fueloildir. Bu miktarlar göstermektedir ki İstanbul’da özel araçlarla yapılan seyahat diğer türlere göre daha büyük bir orana sahiptir..

Ülkemizde mevcut motorlu taşıtların büyük bir çoğunluğuna sahip İstanbul, ciddi ulaşım sorunları ile karşı karşıyadır. Şehiriçi yapılan yolculuklarda ticari hız, özel otolar için 20-50 km/saat, otobüsler için 10-30 km/saat değerine düşerken, ortalama yolculuk süreleri 2 saatin üzerine çıkmaktadır. Bu nedenle İstanbul’da yaşayanların en büyük şikayeti vakitlerinin büyük bir çoğunluğunu yollarda geçirmeleridir. Aynı değerler toplu taşımının raylı sistemi için düşünüldüğünde tramvay için 20 km/saat, hafif metro için 30-20 km/saat, metro için 40-20 km/saat,

---

21 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **2008-2010 Yatırım Planı ve 2008 Uygulama Programı**, 2007,s.47

22 A.e.,s.51

bölgesel demiryolu için 50-20 km/saat düzeylerine çıkabilmektedir.<sup>23</sup> Bu da gösteriyor ki, İstanbul'da toplu taşımacılığa daha fazla önem gösterilmesi hem şehir ulaşımı için hem de daha modern bir görünüm kazanması için kaçınılmazdır.

---

23 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Faaliyet Raporu**, 2003,s.26-27

### **3. AVRUPA YAKASINDA ULAŞIM**

2008 yılı nüfus verilerine göre 12 milyon civarında olan İstanbul nüfusunun yaklaşık % 65'i Avrupa yakasındadır. Nüfus ile beraber şehre ait sosyal, ekonomik ve kültürel unsurların çoğu İstanbul'un Avrupa yakasında bulunmaktadır. Dolayısıyla ulaşım faaliyetlerinin büyük bir oranının Avrupa yakasında bulunması da kaçınılmazdır. İstanbul tarih boyunca önemini korumuş bir şehirdir. Osmanlı İmparatorluğunun modernleşme sürecinde ulaşım yapılan yatırımlardan payını ilk ve en çok alan şehir İstanbul olmuştur. Bu noktada, İstanbul' un toplu taşımasının belkemiğini oluşturan İETT önemli bir konumdadır. İETT'nin tarihi İstanbul'un ulaşım tarihinin adeta bir panoramasıdır. İETT, İstanbul'da şehir içi ulaşımın yüz küsür yıllık özetidir ve aynı zamanda şehrin de özgün tarihidir.

#### **3.1. İETT' nin Tarihçesi, Kuruluş Amacı, Faaliyet Alanları ve İETT Otobüslerinin Avrupa Yakasında Gelişmesi**

İstanbul, 19. yüzyılın ilk çeyrek yıllarına kadar esas olarak bir yaya kenti olarak kalmış, bu arada küçük kayıklar ve hayvanlarla çekilen arabalarla ulaşım sağlanmıştır. İstanbul ulaşımının tarihsel gelişiminde önemli kilometre taşları olan olayları bilmek, İstanbul ulaşımının tarihi gelişimini genel olarak görebilmek için faydalı olacaktır. 1830 öncesi, yaya ve atlı yolculuklar, 1830' lu yıllarda kayıklarla ilk deniz taşımacılığı, 1837'li yıllarda boğazda İngiliz ve Rus vapurları ile kentiçi ulaşımının başlaması, 1869 yılında Dersaadet Tramvay Şirketinin kuruluşu, 1871 yılında Karaköy-Tünel hattının kuruluşu ve İETT'nin temellerinin atılması, 1872 yılında Sirkeci-Hadımköy arasında ilk banliyö hattının kurulması, 1930 yılında dolmuş taşımacılığının başlaması, 1931 yılında ilk kamu otobüs taşımacılığının yapılması, 1939 yılında İETT İşletmelerinin kuruluşu, 1966 yılında tramvayların hizmetten kaldırılması, 1989 yılında Aksaray-Esenler Hafif Metrosunun açılışı, 2000 yılında 4.Levent-Taksim Metro hattının açılışı, 2005 yılında Boğaz tüp geçiş projesi temel atılması, 2007 yılında Topkapı-Avcılar Metrobüs hattının açılışı.<sup>24</sup>

<sup>24</sup> İETT Genel Müdürlüğü, **Performans Raporu**, 2008, s.15

İstanbul' da toplu taşımacılık 30 Ağustos 1869 tarihindeki "Dersaadet`de Tramvay ve Tesisleri" inşasına dair sözleşme ile başlamıştır denilebilir. İlk atlı tramvay işletmeciliğine 1871 tarihinde 4 hatta başlanmıştır. Aynı tarihte tünelin yapım çalışmaları başlamış, 1875 tarihinde de tünel işletmeye açılmıştır. 2 Şubat 1914 günü Elektrikli Tramvay İşletmesi`ne geçilmiş, 8 Haziran 1928 tarihinden itibaren Anadolu Yakasında tramvay işletmesine başlanmıştır. Muhtelif yabancı şirketler tarafından işletilen tramvay, tünel, otobüs ve elektrik işletmeleri 1939 yılında devletleştirilmiş ve aynı yıl 16 Haziranda çıkarılan 3645 sayılı kanunla İETT işletmeleri genel müdürlüğü adı altında bugünkü hüviyetine kavuşmuştur. 1945 yılında da Yedikule, Kurbağalıdere Havagazı Fabrikaları ile bu fabrikaların beslediği İstanbul ve Anadolu havagazı dağıtım sistemleri devralınmıştır. İlk atlı tramvay 1871 yılında Azapkapı – Galata, Aksaray – Yedikule, Aksaray – Topkapı ve Eminönü – Aksaray olmak üzere 4 hatta çalışmaya başlamıştır. Aynı tarihte Tünel'in yapım çalışmaları başlamış ve Tünel 12 Ocak 1875 tarihinde işletmeye açılmıştır. Savunma Bakanlığı, tramvay atlarını 1912 yılında başlayan Balkan Savaşları sırasında 30.000 altın karşılığı almış ve bu yüzden İstanbul bir yıldan fazla bir süre tramvaysız kalmıştır. Şubat 1914' te elektrikli tramvay işletmesine geçilmiş, 8 Haziran 1928' den itibaren ise Anadolu' daki Tramvay İşletmesine bağlanmıştır. Çeşitli yabancı şirketler tarafından işletilen tramvay, tünel, otobüs ve elektrik işletmeleri 12 Haziran 1939 günü çıkarılan yasa ile hükümete devredilen Tramvay İşletmesi, daha sonra İstanbul Belediyesi' ne, daha sonra da 16 Haziran 1939 tarihinde İETT' ye bağlanmıştır.<sup>25</sup> Haziran 1993' te Büyükşehir Belediye Başkanlığı`nın emirleri doğrultusunda havagazı üretim ve dağıtım faaliyetleri durdurulmuştur. Böylece İETT'nin asli görevi ulaşım olmuştur. İETT ulaşımın da otobüslerin yeri özellikle günümüzde bir başkadır.

“Dersaadette Tramvay Şirketi' ne 1871 yılından itibaren çalışmaya başlayan tramvay işletmesine destek olmak amacıyla 4 adet otobüse çalışma izni verilmiştir. İlk otobüs 1926 yılında çalışmaya başlamıştır. 1942 yılına gelindiğinde 9 adet yeni otobüs satın alınmıştır. 1944 yılında filo sayısı 29'a ulaşmıştır. 1960 yılında filo sayısı

---

25 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Faaliyet Raporu**, 2003,s.20-21-22

525 olurken, 1980 yıllarında 495 olmuştur. 2007 yılında ise bu sayı 2648' ulaşmıştır. İETT, 1960' lı yılların başlarından bu yıla kadar toplu taşıma hizmetinde kullanılan tramvayların ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesiyle, otobüslere nazaran daha ekonomik olmalarından dolayı trolleybus hatları inşa etmiştir. 1961 yılında 100 adet trolleybus sahibi olan kurum, 16 Temmuz 1984' te verimsiz oldukları ve trafiği aksattıkları gerekçesiyle bu uygulamaya son verilmiştir.”<sup>26</sup>

İETT'nin İstanbul ulaşımında üstlendiği rol İstanbul'daki toplu ulaşımının boyutlarını göstermesi bakımından önemlidir. İETT'nin İstanbul ulaşımındaki payını genel olarak ifade etmek gelecek yıllarda ulaşımın gelişimini değerlendirmek için faydalı olacaktır. “İETT, 1250 km.'lik hat şebekesi üstünde yapılandırılan 430 hat üzerinde 2824 adet otobüs, 1 tramvay ve 1 Füniküler sistem ile sürdürülürken, 3429'u kapalı olmak üzere toplam 8796 durakta yolculara hizmet vermektedir. İş günleri 2350 otobüs servise verilerek 15.484 seferde 483.000 km. kat edilmektedir. İETT, ayrıca 2047 adet Özel Halk Otobüsünün yönetim ve denetimini yapmaktadır.”<sup>27</sup>

Şehir büyüdükçe İETT'nin de faaliyet alanının büyümesi ve ulaşım ile ilgili hizmetlerin nicelik olarak artması kaçınılmazdır. Yolcuların otobüse binmek için bilet ya da akbil satın aldıkları gişelerin sayısı İstanbul'un gelişmesine bağlı olarak artmıştır. “1192 adedi özel bayilerce satış yapılan, 20 adedi İETT, 104 adedi Akbil gişesi, 11 adedi kiralık olmak üzere toplam 1327 adet bilet satış gişesi ile yolculara bilet satışlarını gerçekleştirmektedir.”<sup>28</sup>

“İstanbul'da, 2000 yılında yaklaşık 10 milyon yolculuk/gün düzeyinde olan motorlu araçlarla yapılan yolculuk değerinin 2010 yılında 15.9 milyon, 2023 yılında 23.6 milyon, 2030 yılında ise 27.9 milyon yolculuk/gün düzeyine yükseleceği öngörülmektedir.”<sup>29</sup> Bu da kaçınılmaz olarak İstanbul'da özellikle raylı sistemler

---

26 A.e.,s.20

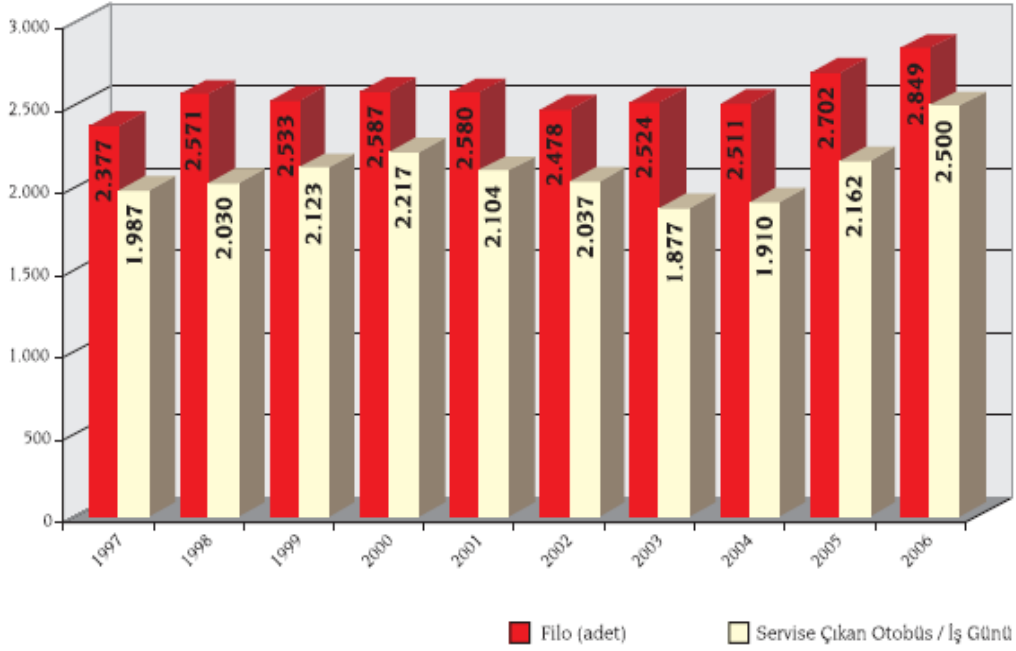
27 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Performans Programı**, 2008,s.22

28 A.e.,s.22

29 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **İETT 2008-2010 Yatırım Planı ve 2008 Yılı Uygulama Programları**,2008,s. 66

ağırlıklı toplu taşımaya daha çok önem verilmesi gerektiğinin bir kanıtıdır.

Şekil 3.1.1. İETT Filo Durumu Ve Günlük Servise Çıkan Otobüs Adeti



Kaynak: İETT, Faaliyet Raporu, 2006

İETT araç filosu ağırlıklı olarak otobüslerden oluşur. Bünyesinde toplam 2.824 adet otobüs filosu bulunan İETT, ayrıca 2.046 adet Özel Halk Otobüsleri ile İstanbul Toplu Taşımada yaklaşık % 24' lük yolcu taşıma payı bulunmaktadır. Özel Halk Otobüsleriyle beraber günlük ortalama 2.5 milyon yolcu taşıyan İETT İstanbul ulaşımında çok önemli bir konumdadır. İETT Otobüs Filosunun yaş ortalaması 11.23'tür. Bu da İETT bünyesinde bulunan otobüslerin kısmen eski olduğunu göstermektedir. Filoda ekonomik ömrünü tamamlamış 15 yaş üzeri otobüs sayısı 1.227'dir. Yürütme ve denetlemesi İETT tarafından yapılan Özel Halk Otobüsleri toplam 2.046 adettir. Bunların 1375'i Özel Halk Otobüsü, 671'i belde otobüsleridir. Bu belde otobüslerinin 420'si Avrupa yakasında bulunmaktadır. İETT' nin otobüs filosunu ve günlük servise çıkan araç sayısının yıllara göre değişimine bakıldığında İETT'nin filosunu geçmiş yıllara göre artırdığını

söyleyebiliriz. Ancak sefere çıkan araç sayısındaki artış 2006 yılında diğer yıllara göre çok daha fazla olmuştur. (Şekil 3.2.1)

Otobüslerin seferleri bittiğinde park edildiği garajlar ve otobüslerin tamir ve bakım atölyeleri İETT için önemli değere sahiptir. Hem alan bakımından hem de mevcut araç sayısı bakımından Avrupa yakasında bulunan garajlar Anadolu yakasındakilere göre daha büyüktür. Anadolu yakasındaki Anadolu, Hasanpaşa, Şahinkaya, Sarıgazi garajlarındaki toplam alan 119.200 m<sup>2</sup> iken Avrupa Yakasında bulunan İkitelli, Ayazağa Topkapı, Edirnekapı ve Kağıthane garajlarının toplam alanı 436.863' tür. Avrupa yakası garajlarının kapalı alanı 61.240 m<sup>2</sup> iken Anadolu yakası garajlarının kapalı alanı 17.720' dir. Garajlardaki otobüs filosu da Avrupa yakasında fazladır. Avrupa yakası garajlarında toplam 1791 otobüs bulunurken Anadolu yakası garajlarında toplam 1060 otobüs bulunmaktadır. ( Tablo 3.2.1)

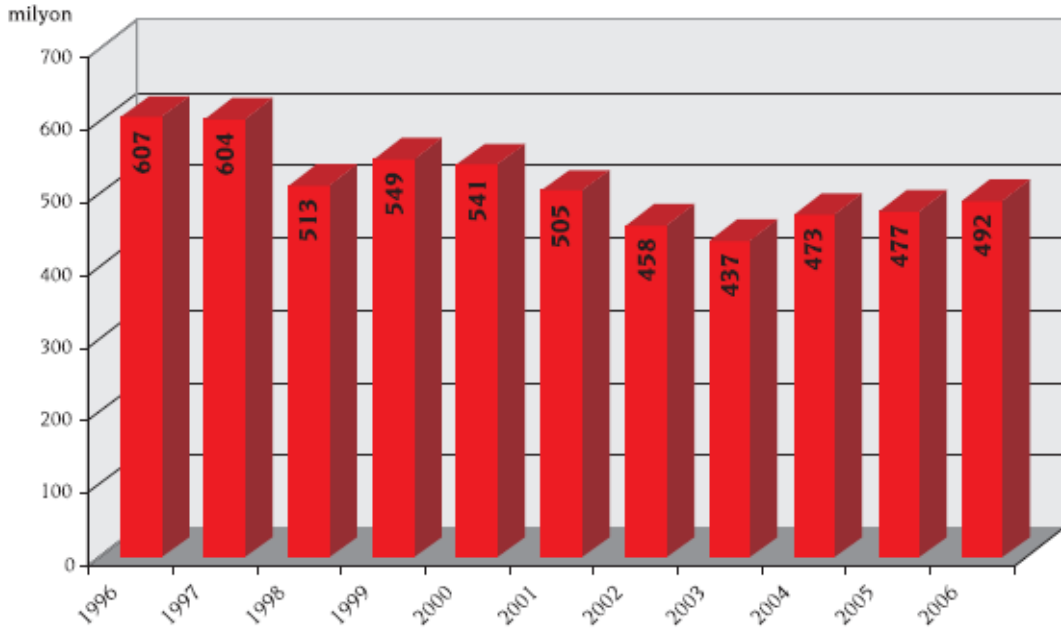
Tablo 3.1.1. İstanbul Avrupa Yakasında Mevcut İETT Garajları ve Otobüs Sayıları

Garaj	Toplam Alan(m2)	Kapalı Alan (m2)	Araç Filosu
İkitelli	192.000	28.000	628
Ayazağa	102.275	11.500	433
Topkapı	17.588	7.100	182
Edirnekapı	60.000	6.720	277
Kağıthane	65.000	7.920	244
<b>TOPLAM</b>	<b>436.863</b>	<b>61.240</b>	<b>1.764</b>
Anadolu	52.200	10.000	395
Sarıgazi	15.000	1.420	144
Hasanpaşa	37.000	4.000	395
Şahinkaya	15.000	2.300	126
<b>TOPLAM</b>	<b>119.200</b>	<b>17.720</b>	<b>1.060</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>556.063</b>	<b>78.960</b>	<b>2.824</b>

Kaynak: İETT Faaliyet Raporu, 2006

İstanbul sürekli nüfusu artan bir şehir olduğu için İETT otobüslerinin yolcu taşıma sayısının da yıl geçtikçe artması kaçınılmazdır. “1983 yılında İstanbul' un tamamında otobüslerle 380 milyon kişi taşınırken bunun 314 milyonu Avrupa yakasında taşınan yolcu miktarıdır.”<sup>30</sup>1996 yılında İstanbul' un tamamında İETT otobüsleri ile 607 milyon kişi taşınmıştır. Bu miktar daha sonraları düşmeye başlamıştır. 2006 yılına gelindiğinde İstanbul'un tamamında İETT otobüsleri ile 492 milyon kişi taşınmıştır. İstanbul nüfusunun yaklaşık % 65.48' inin Avrupa yakasında yaşadığını düşünürsek, Avrupa yakasında hemen hemen 319 milyon kişinin İETT otobüsleriyle taşındığını söyleyebiliriz. (Şekil 3.2.2)

Şekil 3.1.2. İstanbul' da Yıllara Göre Taşınan Yolcu Sayısı / Milyon Kişi



Kaynak: İETT, Faaliyet Raporu, 2006.

Dikkat çeken bir başka husus ise, 1996 yılına kadar ki süreçte taşınan yolcu sayısında bir artış gözlenmiştir. 1996 yılından sonra ise azalma sürecine giren yolcu sayısı günümüze gelene kadar dalgalı bir seyir izlemiştir. Genel olarak taşınan yolcu sayısında fazla bir artış olmamıştır.

30 Behçet A. Ahıska, **İstanbul'un Anadolu Yakasında İETT Otobüs Ulaşımı**, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 1985, s.6



İETT otobüslerinin yıllara göre kat ettiği yolların artması şehrin büyüdüğünün ve bu büyümeye bağlı olarak İETT ulaşım ağının genişlediğinin kanıtıdır. İstanbul genelinde yıllara göre kat edilen yolun km miktarına bakıldığında 1993 yılında ortalama 81 milyon km yol kat edilmişken 2003 yılında ise bu 164 milyon km'ye ulaşmıştır. 2000 yılına kadar kat edilen yolda düzenli bir artış gözlenirken 2000 yılından sonra kat edilen yol uzunluğu düşüş sürecine girmiştir. Yıllara göre İstanbul'da kat edilen yolun km miktarına göre dağılımı sırasıyla; “1993 yılında 81.659.035 km, 1994 yılında 132.883.423 km, 1995 yılında 145.064.508 km, 1996 yılında 145.252.798 km, 1997 yılında 149.283.730 km, 1998 yılında 154.877.944 km, 1999 yılında 174.677.518 km, 2000 yılında 173.187.258 km, 2001 yılında 170.754.586 km, 2002 yılında 165.066.277 km, 2003 yılında, 164.682.739 km'dir.”<sup>31</sup>

Yakın tarihlerde hem kat edilen yol uzunluğundaki düşüşün hem de taşınan yolcu sayısındaki düşüşün ve de dalgalı seyrin sebebi yapılan yolculuklarda bireysel tercihin ön plana çıkmasıdır. Özel otomobiller daha hür ve daha konforlu bir tercih olduğu için bütün olumsuz ulaşım şartlarına rağmen tercih edilmektedir. 2007 İETT verilerine göre ulaşım içindeki bütün araçların % 96.14'ünü oluşturan özel otomobiller taşınan yolcunun % 29.57'ünü oluşturmaktadır. Otomobillerle günlük taşınan yolcu miktarı 3.100.000 iken İETT ve Özel Halk Otobüsleri ile taşınan yolcu miktarı 2.521.000 kişidir. Otomobillerin tercih edilmesi ulaşım sorunlarının önünde en büyük engellerden birisidir. Toplu taşıma en az otomobiller kadar cazip hala getirilmelidir ki otomobilleri tercih eden insanlar toplu taşımaya yönelsinler.

### **3.2. Avrupa Yakasındaki İETT Hatları'nın Genel Özellikleri**

Şehirler büyüdükçe tek güzergahlı otobüsler ihtiyacı karşılayamayacağı için bu ihtiyacı karşılamak amacıyla şehrin bir bölgesinden diğer bölgesine, değişik rotaları izleyen değişik hatların konulması kaçınılmazdır. Şehir büyüdükçe bu hatların ve durakların sayısı artacak ve seferlerin sayısı çoğalacaktır. Bu süreç İstanbul için de geçerlidir. Şehir coğrafi olarak büyüdükçe hat ve durak sayısı da

---

31 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Faaliyet Raporu**, 2003,s.43

buna paralel olarak artmıştır. Buna bağlı olarak, hatlardaki sefer sayısı ve taşınan yolcu sayısı da artış göstermiştir. Örneğin İETT, “1993 yılında 428 hat ve 3131 durak sayısına sahipken 2009 yılına gelindiğinde hat sayısı 470' e, durak sayısı da 8931' e ulaşmıştır. 1984 yılında ise durak sayısı 829'dur.”<sup>32</sup> Bu verilere bakılarak, İstanbul'da nüfus artışına bağlı olarak ulaşım ağının nasıl büyüdüğünü görmek mümkündür.

İETT tarafından 2009 yılı itibariyle mevcut 470 hat 8 gruba ayrılmaktadır: Normal Hatlar, bütün hatlar içinde en büyük paya sahiptir. İETT' ye ait olarak çalışan, sadece akbil veya bilet kullanarak yararlanabilen otobüslerin çalıştığı hatlar. Özel Halk Otobüsleri, normal hatların yükünü hafifletmek için özel şahıslara ait, para veya akbil kullanılan otobüslerin çalıştığı hatlar olmakla birlikte bütün planlaması ve denetlemesi İETT tarafından gerçekleştirilir. Özürlü Otobüs Hatları; çok sınırlı sayıda olan ve özürlü kişilerin kullanımını kolaylaştıracak şekilde tasarlanmış otobüslerin çalıştığı hatlardır. İETT' ye aittir ve özel olarak fiyatlandırılır. Ring Hatlar, kısa mesefeli güzergahlar için düşünülmüş, ilk ve son durağı aynı olan hatlardır. İndirimli Hatlar, mesafelerinin kısalığı dolayısıyla özel olarak fiyatlandırılmış hatlardır. Yalnız akbil ve bilet geçerlidir. Herkes indirimden yararlanabilir. Ekspres Hatlar, çok uzun mesefeli hatlardır. Bu nedenle yolculuk sürelerini kısaltmak amacıyla belirlenen duraklar dışında durmazlar. Çift katlı Otobüs Hatları, gerek İETT gerekse özel kişilere ait olan çift katlı otobüslerin çalıştığı hatlardır. Bu otobüslerde, herhangi bir indirimli kart ya da ücretsiz seyahat kartları geçersizdir. Boğaz Köprüsü Geçişli Hatlar, İstanbul' un iki kıta üzerinde kurulmuş olmasından dolayı Boğaz Köprülerini kullanarak iki yaka arasında taşımacılık yapan hatlardır. Özel bir fiyatlanma uygulanır.

İstanbul ulaşımında en önemli unsurlardan biri olan İETT hatlarının sayısı ve uzunlukları toplu ulaşımında hem avantaj hem de dezavantaj olarak karşımıza çıkmaktadır. “Bugün İstanbul ulaşımını ele aldığımız zaman hat sayıları ve uzunlukları önemli bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul'da otobüs hat uzunluklarına ait değerler gerçekten inanılması güç büyüklüklerdedir. Bu hatlardan

32 Ahıska, Behçet A., **İstanbul'un Anadolu Yakasında İETT Otobüs Ulaşımı**, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1985, s.23

belki de ilk göze çarpanları Avcılar-Taksim, Tuzla- Kadıköy ve Tuzla- Topkapı hatlarıdır. Ancak bu hatlar istisna değildir, Kadıköy- Pendik, Taksim- Yenibosna, Sarıyer- Taksim vb hatlar gerçekten kentiçi taşıma tanımını zorlayıcı uzunlukta hatlardır.”<sup>33</sup>

Hat sayılarının fazla ve hat güzergahlarının uzun olmasının sebeplerini anlamak İstanbul'da trafik sorununun sebeplerini anlamak açısından da faydalıdır. “Hat sayılarının ve uzunluklarının böylesine artmasına sebep olan yaklaşım ise 'Müşteriyi, en az aktarma ile gideceği yere ulaştırma' düşüncesidir. Bu yaklaşım, zaten giderek artan nüfusun şehir merkezlerine yaptığı baskıyı daha da arttırmakta, özellikle şehir merkezlerine yakın ana arterlerde ciddi trafik yoğunluklarına neden olmaktadır.”<sup>34</sup> Örneğin, İstanbul' daki toplam 470 hattın 313' ü Avrupa yakasında, 124' ü Anadolu yakasında, 33' ü ise Boğaz geçişli hatlarda yer almaktadır. Avrupa yakasında çalışan 313 hattın yaklaşık 60 tanesi Aksaray- Fındıkzade-Topkapı güzergahını ortak olarak kullanmaktadır. Bu Avrupa yakası hat sayısının neredeyse % 20' sine denk düşmektedir. Bu durum, sadece iki şeritli olan ve zaten yoğun bir trafik akışına sahip Millet Caddesi'nin yoğunluğunu daha da arttırıcı bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine aynı şekilde Taksim- Şişli-Mecidiyeköy güzergahında yaklaşık 40 hat çalışmaktadır. Bu güzergaha Mecidiyeköy- Zincirlikuyu hattını da eklersek hat sayısı 60' a çıkacaktır. Avrupa yakasındaki toplam hat sayısının yaklaşık % 40' ı şehrin en merkezi ve bir o kadar da yoğun ve dar iki güzergahında bulunmaktadır. Bu durum ise gerek güzergahlardaki trafik yoğunluğunu arttırmakta gerekse artan trafik içinde sefer yapan otobüslerin çalışma şartlarını, maliyetlerini, hizmet kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Mevcut durum içinde hat uzunlukları en temel problemlerden biridir. İstanbul' un bir ucundaki bir kişi diğer bir ucuna tek otobüsle gidebilmektedir. Bu avantajmış gibi gözükmesine rağmen otobüsle toplu taşıma maliyetinin doğasına ters bir durumdur.

---

33 Erdal Yılmaz, **Kentiçi Otobüs Taşımacılığında Hat Planlaması ve Simülasyonla Bir Çözüm Önerisi**, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2003, s.64

34 A.e., s.65

36HT CEBECİ MAHALLESİ-TAŞOLUK-HARAÇCI

**Taşoluk**

336T TAŞOLUK-BAYRAMPAŞA METRO

**Boğazköy-Bolluca**

36B CEBECİ MAHALLESİ-BOĞAZKÖY

**Boğazköy**

336Bİ BOĞAZKÖY-BAYRAMPAŞA METRO

**Bolluca - İmrahor Köyü**

36Bİ CEBECİ MAHALLESİ-BOLLUCA-İMRAHOR KÖYÜ

**Bolluca**

336 BOLLUCA-BAYRAMPAŞA METRO

**İmrahor Köyü**

336İM İMRAHOR KÖYÜ-BAYRAMPAŞA METRO

### **3.3.1.11.KÜÇÜKÇEKMECE**

Marmara'dan dar bir kara parçasıyla ayrılan bu nedenle de 'çekmece' ismiyle anılan iki gölünden küçüğünün çevresinde yer alır. Osmanlı dönemine kadar "Rhagion" olarak geçen Küçükçekmece adı, bölgenin Osmanlı İmparatorluğu'na geçmesiyle değişerek "Çekme-i Sagir" daha sonra da "Çekme-i Küçük" olarak değişir. Küçükçekmece adının kaynağı oldukça tartışmalı olsa da genel olarak kenarlarında kurulduğu gölle ilgili olduğu kabul edilir. "Çekmece" olarak anılan iki gölün boyutlarıyla adları uygunluk göstermez. Büyükçekmece Gölü'nden daha büyük olduğu halde tam tersi bir ad tartışmasının genel kabul gören açıklaması, gölün deniz bağlantısını sağlayan geçit üzerindeki köprü'nün küçüklüğüdür. Osmanlı Döneminde

Diğer bir temel özellik ise İstanbul'da, ekspres hatlar hariç, bütün otobüslerin güzergahları üzerindeki durakların hepsinde durmalarıdır. Bu durum, özellikle şehir merkezine yakın ve otobüs sayısının fazla olduğu duraklarda ciddi yığılmalara neden olmaktadır. Ayrıca her durakta duran otobüs hem trafik yoğunluğuna hem de toplam ulaşım süresinin artmasına neden olmaktadır. Burada çok büyük yoğunluğunun özel ceplere sahip olmaması ve durakta duran bir otobüsün yol üzerindeki normal trafik akışını aksatması da ayrıca bir problemdir

İETT otobüsleri ile ulaşımın diğer problemlerine genel olarak bakacak olursak; “Otobüslerin ulaşım sürelerinin ve hat uzunluklarının uzunluğu, yolcuların durakta bekleme sürelerinin yüksekliği, duraklarda ortaya çıkan yolcu birikimleri, yolcu almak ve indirmek için durağa yanaşan otobüslerin oluşturduğu kuyruklar, otobüslerdeki yolcuların otobüslere homojen dağılmaması, bunun sonucunda otobüslerin doluluk oranlarının dengesizliği, çok fazla hatlı çok fazla sayıda otobüsün heterojen olarak trafiğe çıkışları sonucunda özellikle merkezlere yakın ana arterlerde trafik yoğunluğunun artması vb”<sup>35</sup>

İstanbul ulaşımının bu sorunlarına çözüm olarak hat sayılarını artırmak ve de hat güzergahlarını uzatmak bir çözüm değildir. Hatta bu uygulama trafik için bir sorun teşkil etmektedir. Raylı ve deniz ulaşım sisteminin esas alındığı ve kara ulaşım sisteminin bunlara entegre olduğu bir sistem İstanbul ulaşımı için daha faydalıdır.

Avrupa yakasında hat sayılarının ilçelere göre dağılımına bakmak hem İstanbul ulaşımının yoğunlaştığı yerleri hem de sürekli büyüyen şehrin nerelere kadar ulaştığını görmek bakımından faydalıdır. Bundan elli yıl önce küçük bir köy olan yerlere bugün İETT tarafından otobüs seferleri yapılmaktadır.

İETT otobüsleri Avrupa yakasında bulunan kenar ilçelerden Sarıyer' de Kilyos sahillerine, Eyüp' te Göktürk Köyü' ne, Arnavutköy' e, Çatalca' da Sazlıören

---

35 A.e.,s. 67

Köyü ve Hadımköy'e ve Silivri' de ilçe merkezine kadar ulaşmıştır.

İETT' ye ait mevcut hattın 313'si Avrupa yakasında bulunmaktadır. Bu toplam hatların % 66' sının Avrupa yakasında bulunduğu anlamına gelmektedir. 33 Boğaz geçişli hattıda ilave edersek toplam 346 hat Avrupa yakasında faaliyet göstermektedir. Bu oldukça yüksek bir rakamdır.

Avrupa yakasında bulunan hatların ilçelere göre dağılımını incelerken otobüslerin ilk kalkış durakları ve son varış durakları esas alınmıştır. Sadece kalkış noktası ya da sadece varış noktası esas alınarak yapılacak bir değerlendirme yetersiz kalacağı için hem kalkış ve hem de varış noktaları göz önüne alınarak dağılım yapılmıştır.

İstanbul'da 2008 yılında yeni bir düzenleme ile ilçe sayısı değişmiştir. Avrupa yakasında Eminönü ilçesi Fatih ilçesine bağlanırken, Gaziosmanpaşa'dan ayrılarak Arnavutköy ve Sultangazi ilçeleri; Büyükçekmece' den ayrılarak Esenyurt ve Beylikdüzü ilçeleri oluşturulmuştur. 2009 yılı İETT kaynaklarına göre otobüslerin güzergahları yeni ilçe sınırlarına göre henüz gösterilmediği için bu çalışmamızda Arnavutköy ve Sultangazi' yi Gaziosmanpaşa ilçesinde, Beylikdüzü ve Esenyurt'u Büyükçekmece ilçesi içinde göstermek daha uygun görülmüştür. Örneğin “36CE Cebeci Mah.- Eminönü Hattı” incelenirken bu hat Sultangazi sınırları içinde bulunmasına rağmen Gaziosmanpaşa ilçesine dahil edilmiştir. Kısacası Gaziosmanpaşa–Sultangazi-Arnavutköy ve Büyükçekmece–Esenyurt-Beylikdüzü bir başlık altında incelenmiştir.

Avrupa yakasında mevcut 313 otobüs hattının kalkış ve varış yerlerine göre dağılımını yaptığımızda her hatta iki veri olacağı için toplam 626 nokta mevcuttur. Örneğin 28T Topkapı-Beşiktaş hattı bir hat olmasına rağmen kalkış ve varış yeri bakımından iki nokta vardır. Bundan dolayı bu hat hem Topkapı'nın bulunduğu Fatih ilçesinde hem de Beşiktaş ilçesinde kabul edilmiştir. Böylece ilçeler arasındaki ulaşım yoğunluğunu kıyaslama imkanına sahip olunmuştur. Ayrıca bazı hatların

güzergahları sadece o ilçe içinde bulunmaktadır. Böyle durumlarda ilçe ulaşımının yoğunluğunu gözlemlemeyebilmek için ve bütün hatları sağlıklı oranlayabilmek için hem kalkış noktası hem de varış noktası başlığında bu hat iki kez belirtilmiştir. Örneğin Beyoğlu ilçesi hat sayıları incelediğinde, '54K Kulaksız- Taksim hat' güzergahının Beyoğlu sınırları içinde olduğu gözükmektedir. Bu hat hem Kulaksız hem de Taksim başlığında iki kez Beyoğlu ilçesine dahil edilmiştir.

Ayrıca Boğaz Geçişli Hatları değerlendirirken kalkış ve varış yerlerinden biri Avrupa yakasında diğeri de Anadolu yakasında olduğu için mevcut 33 adet Boğaz Geçişli Hatların sadece bir noktası Avrupa yakasına dahil edilmiştir. Örneğin “500A Kadıköy-Edirnekapı” hattının varış noktası olan Edirnekapı, Fatih ilçesine dahil edilmiştir. Dolayısıyla 33 Boğaz Geçişli hattın kalkış ve varış noktalarından sadece biri Avrupa yakasında olduğu için toplam 33 nokta Avrupa yakasındaki ilçelere dahil edilmiştir.

Buna göre otobüs güzergahlarının kalkış ve varış yerlerine göre;313 Avrupa yakası hattının 626 noktası ile 33 Boğaz Geçişli hattın 33 noktası toplamda 659 nokta oluşturmaktadır. İETT hatlarının Avrupa yakasında ilçelere göre dağılımı bu 659 nokta üzerinden yapılmıştır. (Tablo 3.3.1)

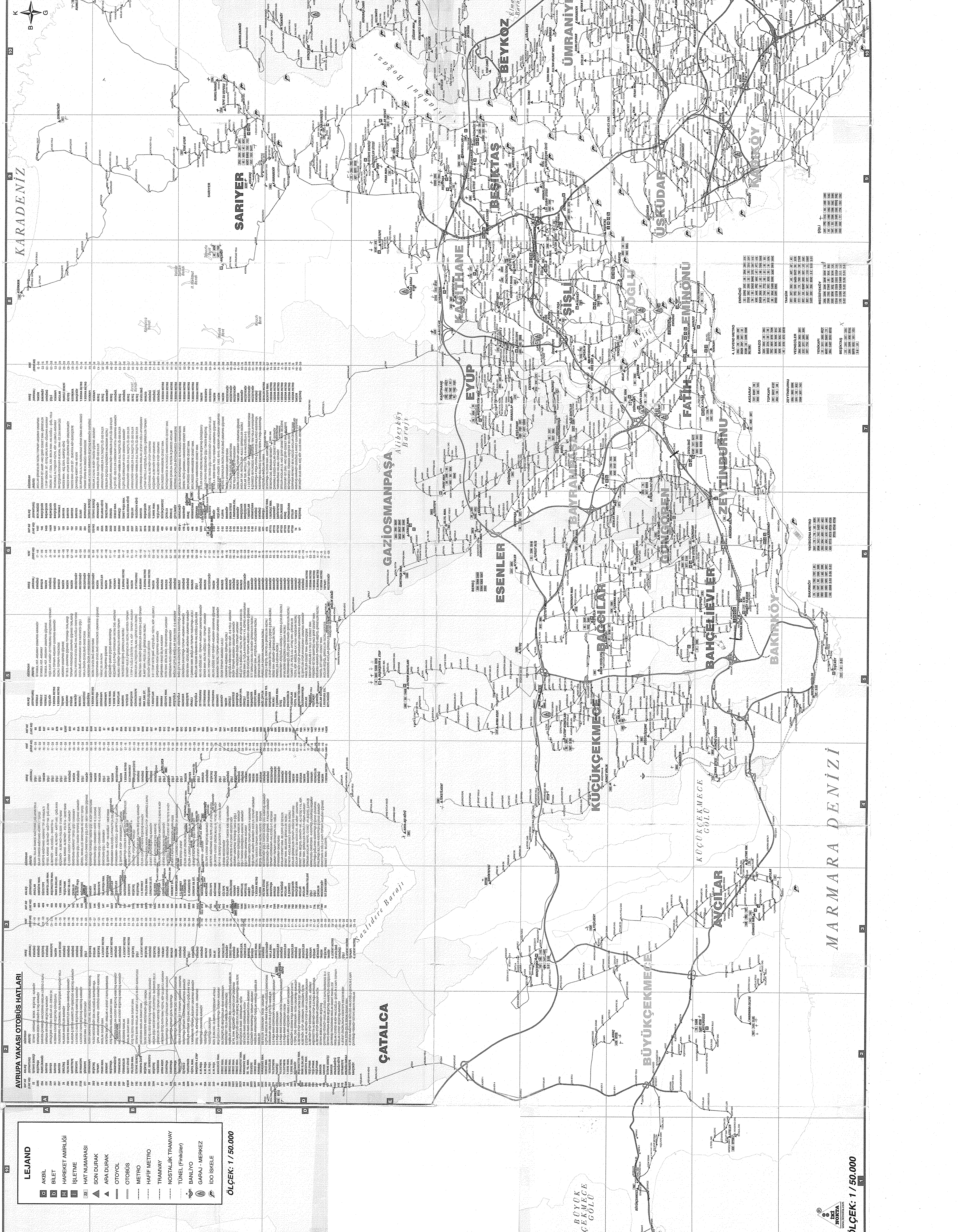
İETT tarafından Avrupa yakası ulaşımı iki bölüme ayrılmıştır. Haliç'in kuzey kısmında kalan Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Kağıthane, Sarıyer ilçelerinden oluşan bölgeye 'Beyoğlu İşletme Şube Müdürlüğü' bakarken, diğer ilçeleride içine alan bölgeye 'İstanbul İşletme Şube Müdürlüğü' bakmaktadır. Bu çalışmamızda bu iki ana bölümlenmeyi esas aldığımız için birinci grubu “İstanbul Bölgesi”, ikinci grubu “Beyoğlu Bölgesi” diye isimlendirdik. Bununla beraber Avrupa yakasındaki ulaşımı beş bölümde incelemeye çalıştık. Bu bölümlenme de ilçedeki otobüs hat güzergahlarının birbiri ile olan mekansal bağlantısı esas alınmıştır. Birinci bölüme Fatih ve Eminönü; ikinci bölüme Zeytinburnu, Bakırköy, Bahçelievler, Bağcılar, Güngören; üçüncü bölüme Bayrampaşa, Esenler, Gaziosmanpaşa, Eyup; dördüncü bölüme Küçükçekmece, Avcılar, Büyükçekmece, Çatalca, Silivri ve son olarak

beşinci bölüme Beşiktaş, Beyoğlu, Şişli, Kağıthane, Sarıyer ilçeleri dahil edilmiştir.

Tablo 3.3.1. Avrupa Yakasında Mevcut İETT Hatlarının Çıkış ve Varış Noktalarına Göre Dağılımı

İlçe Adı	Hat Sayısı	Yüzdesi %
FATİH(EMİNÖNÜ)	119	18,1
ŞİŞLİ	75	11,4
BEYOĞLU	71	10,8
BAKIRKÖY	60	9,1
SARIYER	53	8
GAZİOSMANPAŞA (ARNAVUTKÖY, SULTANGAZİ)	42	6,4
KAĞITHANE	34	5,2
BEŞİKTAŞ	30	4,6
BAKIRKÖY	30	4,6
BÜYÜKÇEKMECE (ESEN YURT, BEYLİKDÜZÜ)	29	4,4
KÜÇÜKÇEKMECE	19	2,9
ZEYTİNBURNU	18	2,7
BAĞCILAR	17	2,6
AVCILAR	15	2,3
ESENLER	14	2,1
BAYRAMPAŞA	10	1,5
GÜNGÖREN	8	1,2
BAHÇELİEVLER	7	1,1
ÇATALCA	7	1,1
SİLİVRİ	1	0,2
TOPLAM	659	100



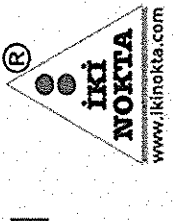


**LEJAND**

<b>C</b>	AKBİL
<b>D</b>	BİLET
<b>H</b>	HAREKET AMİRLİĞİ
<b>I</b>	İŞLETME
<b>2</b>	HAT NUMARASI
<b>▲</b>	SON DURAK
<b>▲</b>	ARA DURAK
<b>—</b>	OTOBUS
<b>—</b>	METRO
<b>—</b>	HAFF METRO
<b>—</b>	TRAMWAY
<b>—</b>	NOSTALJİK TRAMWAY
<b>—</b>	TUNEL (Finküler)
<b>—</b>	BANLYO
<b>—</b>	GARAJ - MERKEZ
<b>—</b>	IDO İŞKELE

ÖLÇEK: 1 / 50.000

ÖLÇEK: 1 / 50.000



**AVRUPA YAKASI OTOBÜS HATLARI**

YOL NO	YOL ADI	BAŞLANGIÇ	SON DURAK
1	AVRUPA YAKASI	...	...
2	...	...	...
3	...	...	...
4	...	...	...
5	...	...	...
6	...	...	...
7	...	...	...
8	...	...	...
9	...	...	...
10	...	...	...
11	...	...	...
12	...	...	...
13	...	...	...
14	...	...	...
15	...	...	...
16	...	...	...
17	...	...	...
18	...	...	...
19	...	...	...
20	...	...	...
21	...	...	...
22	...	...	...
23	...	...	...
24	...	...	...
25	...	...	...
26	...	...	...
27	...	...	...
28	...	...	...
29	...	...	...
30	...	...	...
31	...	...	...
32	...	...	...
33	...	...	...
34	...	...	...
35	...	...	...
36	...	...	...
37	...	...	...
38	...	...	...
39	...	...	...
40	...	...	...
41	...	...	...
42	...	...	...
43	...	...	...
44	...	...	...
45	...	...	...
46	...	...	...
47	...	...	...
48	...	...	...
49	...	...	...
50	...	...	...
51	...	...	...
52	...	...	...
53	...	...	...
54	...	...	...
55	...	...	...
56	...	...	...
57	...	...	...
58	...	...	...
59	...	...	...
60	...	...	...
61	...	...	...
62	...	...	...
63	...	...	...
64	...	...	...
65	...	...	...
66	...	...	...
67	...	...	...
68	...	...	...
69	...	...	...
70	...	...	...
71	...	...	...
72	...	...	...
73	...	...	...
74	...	...	...
75	...	...	...
76	...	...	...
77	...	...	...
78	...	...	...
79	...	...	...
80	...	...	...
81	...	...	...
82	...	...	...
83	...	...	...
84	...	...	...
85	...	...	...
86	...	...	...
87	...	...	...
88	...	...	...
89	...	...	...
90	...	...	...
91	...	...	...
92	...	...	...
93	...	...	...
94	...	...	...
95	...	...	...
96	...	...	...
97	...	...	...
98	...	...	...
99	...	...	...
100	...	...	...



### **3.3.1. İSTANBUL İŞLETME BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜNE BAĞLI HATLAR**

#### **3.3.1.1. FATİH (EMİNÖNÜ)MERKEZLİ HATLAR**

Fatih ilçesi 1950 yılında 226.853 kişilik nüfusa sahip iken, 2000 yılında 403.508 kişilik bir nüfusa sahiptir. 1950 yılından itibaren nüfusun artmasına rağmen, İstanbul içerisinde aldığı pay düşmüştür. Bu duruma göre Fatih'in nüfus artışı ile İstanbul'un nüfus artış oranı farklılık göstermektedir. Fatih İlçesi'nde ise 1975 yılına kadar nüfus artışı vardır. Ancak, bu tarihten sonra ilçedeki nüfus düşmeye başlamıştır. 1975 yılında Fatih'in nüfusu 504.127 sayısına ulaşmışken 2000 yılı DİE verilerinde nüfus 403.508'e düşmüştür. Fatih ilçesi ise 1975 yılına kadar %20'lere varan nüfus artış oranı ile İstanbul ile paralellik gösterirken bu tarihten itibaren nüfus kaybetmiş ve nüfus artış oranı eksi değerler almıştır. Bunun başlıca nedenleri gelişim alanlarının darlaşması ve ekonomik imkanları gelişenlerin başka semtlere taşınmasıdır. 2009 yılında Eminönü ilçesi kaldırılıp Fatih ilçesi bünyesine alınmıştır ve bunun neticesinde Fatih'in 2008 yılı nüfusu 455.498'dir. Fatih, İstanbul'un Tarihi Yarımada olarak bilinen sur içindeki en eski yerleşim yerlerindedir. İstanbul'un Türkler tarafından fethedilmesinden yakın zamanlara dek uzanan yüzyıllar boyunca kentin merkezi olmuştur. Ancak, son elli yıllık dönüşüm süreci içinde bu merkez olma özelliği zayıflamış, sosyo-ekonomik ve kültürel yapısı değişim göstermiştir. Fatih'in belli bölgeleri bugün "çöküntü bölgesi" olarak nitelendirilebilecek özellikte yeni göçmenlerin yoksullukla mücadelelerine tanıklık eden mekânlar durumundadır. Fatih ilçesi, tarihi yapısıyla İstanbul'un diğer ilçeleriyle farklılık gösterirken, ilçenin sosyal yapısı da bu ölçüde değişiklik göstermekte ve farklı sosyal kimlikleri barındırmaktadır. Tarihi yarımadanın ulaşım sistemi radyal olarak bölgeye eriştiği gibi ana bağlantıları; Sirkeci Garı, Eminönü ve Yenikapı iskeleleri, ana arterlerden Vatan, Millet Caddeleri ve Atatürk Bulvarı ve yarımadanın metropolün diğer bölgeleri ile ilişkisinin kurulmasında ilk sırayı almaktadır. Eminönü ve Yenikapı iskele alanları, şehrin iki yakası arasında ve Marmara Denizinin güney kıyılarındaki

merkezlere hizmet etmektedir. Ayrıca İstanbul metropoliten alanının en önemli iki ulaşım güzergahı olan E-5 karayolu ve otoyolu bağlantı yollarının Tarihi Yarımada'ya Vatan ve Millet caddeleri vasıtasıyla sağlandığı ve Aksaray'da oluşan kavşak ile Taksim, Beyazıt ve Yenikapı yönüne ışınal olarak dağıldığı görülmektedir. Tarihi Yarımada'nın büyük bölümüne sahip olan Fatih, merkezi iş alanı sayılabilecek bir yapıya ve kimliğe sahip olmasından ötürü, ulaşım bağlantıları açısından da zengin ve kullanışlıdır. İstanbul metropoliten alanının en önemli iki ulaşım güzergahı olan E-5 ve TEM Otoyolu bağlantı yollarına geçişi sağlayan güzergahlar Fatih'te mevcuttur. Atatürk köprüsü'nün güneybatısından başlayarak Atatürk Bulvarı ve daha güneydeki Mustafa Kemal Caddesi, Fatih arasında sınır oluşturur. İstanbul şehir içi ulaşım konusunda da Fatih ilçesi geçiş ve düğüm noktalarına sahiptir. Avrupa ülkelerine bağlayan ve şehrin batı yakasındaki banliyö ulaşımını sağlayan çift hatlı demiryolu da yer yer sahil yoluna paralel olarak uzanır.<sup>36</sup>

### **Eminönü**

- 26 DİKİLİTAŞ-EMİNÖNÜ
- 26A FULYA MAHALLESİ-EMİNÖNÜ
- 26B GAYRETTEPE-EMİNÖNÜ
- 31E YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - EMİNÖNÜ
- 32 CEVATPAŞA-EMİNÖNÜ
- 33 GİYİMKENT - T.REİS - EMİNÖNÜ
- 33B GİYKOOP - BİRLİK MAH - EMİNÖNÜ
- 33Y YÜZYIL MH.-EMİNÖNÜ
- 35 KOCAMUSTAFAPAŞA - EMİNÖNÜ
- 36CE CEBECİ MAHALLESİ - EMİNÖNÜ
- 36KE KARADENİZ MAH. EMİNÖNÜ
- 37E YILDIZ TABYA - EMİNÖNÜ
- 38E KÜÇÜKKÖY - EMİNÖNÜ
- 44B HAMİDİYE MAHALLESİ-EMİNÖNÜ
- 46Ç ÇAĞLAYAN - EMİNÖNÜ

---

36 <http://www.fatih.bel.tr/31.Aralık.2008>.

- 47 YEŞİLPINAR-EMİNÖNÜ  
47Ç GÜZELTEPE - EMİNÖNÜ  
47E BİNEVLER - EMİNÖNÜ  
54E HALİL RIFAT PAŞA – EMİNÖNÜ  
66 GÜLBAĞ - EMİNÖNÜ  
70FE FERİKÖY - EMİNÖNÜ  
70KE KURTULUŞ - EMİNÖNÜ  
74 HİLTON SİTESİ-EMİNÖNÜ  
74A GAYRETTEPE - EMİNÖNÜ  
77Ç ÇIKSALIN - EMİNÖNÜ  
78 BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - EMİNÖNÜ  
80 YEDİKULE - EMİNÖNÜ  
81 YEŞİLKÖY - EMİNÖNÜ  
82 YENİBOSNA METRO - EMİNÖNÜ  
90 DRAMAN - EMİNÖNÜ  
91O OTOGAR - EMİNÖNÜ  
92 ATEŞTUĞLA - EMİNÖNÜ  
92C HAZNEDAR - EMİNÖNÜ  
92G GÜNEŞTEPE-EMİNÖNÜ  
93 ZEYTİNBURNU-EMİNÖNÜ  
94 OSMANİYE - EMİNÖNÜ  
97A BASINSİTESİ - EMİNÖNÜ  
99 AKŞEMSETTİN MAHALLESİ - EMİNÖNÜ  
99A GAZİOSMANPAŞA - EMİNÖNÜ  
146B BAŞAKŞEHİR 1.ETAP - EMİNÖNÜ  
336E SULTAN ÇİFTLİĞİ - EMİNÖNÜ  
336İ İSMETPAŞA MAHALLESİ-EMİNÖNÜ  
399B GÜZELTEPE - EMİNÖNÜ  
399C YUNUS EMRE MAHALLESİ - EMİNÖNÜ  
399D YEŞİLPINAR - EMİNÖNÜ  
EM1 EMİNÖNÜ - KULAKSIZ

EM2 EMİNÖNÜ -KULAKSIZ

**Yenikapı**

- 30D ORTAKÖY-KABATAŞ - YENİKAPI  
31 YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - YENİKAPI  
31Y AYMA KOOP.-YENİKAPI  
39D YEŞİLPINAR - YENİKAPI  
46ÇY ÇAĞLAYAN - YENİKAPI  
46KY KUŞTEPE - YENİKAPI  
69A YENİKAPI-MECİDİYEKÖY  
70KY KURTULUŞ-YENİKAPI  
77 YENİKAPI - ŞİŞLİ  
88A YUNUS EMRE MAHALLESİ-YENİKAPI  
146T BOGAZKÖY MH.-BAHÇEŞEHİR-YENİKAPI  
325YK1 DERBENT-YENİKAPI  
325YK2 DERBENT-YENİKAPI

**Beyazıt**

- 32A CEVATPAŞA - BEYAZIT  
35A KOCAMUSTAFAPAŞA - BEYAZIT  
36 KARADENİZ MAHALLESİ - BEYAZIT  
36E 50.YIL MAH. - BEYAZIT  
36ES ESENTEPE MAH. - BEYAZIT  
37A YILDIZTABYA- BEYAZIT  
38 YUNUS EMRE MAHALLESİ - BEYAZIT  
39 AKŞEMSETTİN MAHALLESİ - BEYAZIT  
39Ç HAMİDİYE MAHALLESİ - BEYAZIT  
46H HÜRRIYET MAHALLESİ - BEYAZIT  
61B TAKSİM - BEYAZIT  
75M BEYAZIT - MECİDİYEKÖY  
80B YEDİKULE - BEYAZIT

- 82B YENİBOSNA METRO - BEYAZIT  
90B DRAMAN - BEYAZIT  
91E GÖZTEPE MAHALLESİ - BEYAZIT  
92B ATEŞTUĞLA - BEYAZIT  
92K ATEŞTUĞLA - KIRAZLI - BEYAZIT  
93C ZEYTİNBURNU - BEYAZIT  
94A BAKIRKÖY - BEYAZIT  
97 GÜNEŞLİ - BEYAZIT  
97B ÇAVUŞPAŞA - BEYAZIT  
97G ATEŞTUĞLA DEMİRKAPI MH.- BEYAZIT

#### **Vezneciler**

- 36A CEBECİ MAHALLESİ - VEZNECİLER  
36CV CUMHURİYET MAH.- VEZNECİLER  
36D KARADENİZ MAHALLESİ - VEZNECİLER  
36V VEZNECİLER- YAYLA MAHALLESİ  
37C GAZİOSMANPAŞA - VEZNECİLER  
37Y YILDIZTABYA - VEZNECİLER  
38B YUNUS EMRE MAHALLESİ-VEZNECİLER  
39B İMAR BLOKLARI - VEZNECİLER  
39Y YEŞİLPINAR - VEZNECİLER  
77A VEZNECİLER - ŞİŞLİ  
86V EDİRNEKAPI-VEZNECİLER

#### **Aksaray**

- 89 ATAKENT MAHALLESİ-AKSARAY  
89B TEPEÜSTÜ-AKSARAY  
89İ HALKALI-AKSARAY  
145 MARMARA EVLERİ-AKSARAY

#### **Topkapı**

- 28T TOPKAPI - BEŐIKTAŐ  
36CT CEBECİ MAHALLESİ-TOPKAPI  
41ST SEYRANTEPE - TOPKAPI  
48A TOPKAPI - GÖKTÜRK  
83 TOPKAPI - TAKSİM  
88 YUNUS EMRE MAHALLESİ-TOPKAPI

**Kocamustafapaşa**

- 35 KOCAMUSTAFAPAŞA - EMİNÖNÜ  
35A KOCAMUSTAFAPAŞA - BEYAZIT  
35C KOCAMUSTAFAPAŞA - TAKSİM  
35D KOCAMUSTAFAPAŞA – BALAT

**Edirnekapi**

- 34A EDİRNEKAPI - SÖĞÜTLÜÇEŞME METROBÜSÜ  
28 EDİRNEKAPI - BEŐIKTAŐ  
86V EDİRNEKAPI-VEZNECİLER  
87 EDİRNEKAPI - TAKSİM  
500A KADIKÖY-EDİRNEKAPI

**Balat**

- 35D KOCAMUSTAFAPAŞA – BALAT

**Draman**

- 90 DRAMAN - EMİNÖNÜ  
90B DRAMAN - BEYAZIT

**Yedikule**

- 80 YEDİKULE - EMİNÖNÜ  
80B YEDİKULE - BEYAZIT  
80T YEDİKULE – TAKSİM

### 3.3.1.2. EYUP

Fetih'ten sonra Fatih Sultan Mehmet'in, Eyüp Sultan Türbesi'ni yaptırmasıyla gelişmeye başlamıştır. Aynı yıllarda bu yapılara eklenen medrese, aşhane, kütüphane, imaret, hamam ve diğer yapılar çevresinde, Eyüp'teki doku oluşmaya, ilçe şekillenmeye başlamıştır. Eyüp'te, Osmanlı'nın tipik karakterini yansıtan tarihi yapılaşmanın içine 19. yüzyılda batı tarzı yapılar da katılmaya başlamıştır. 1930'lu yıllardan itibaren, Haliç çevresi fabrikalarla dolmaya başlamış, kıyıdaki tarihi yapılar, sahilsaraylar yıkılarak yerlerine irili ufaklı fabrika ve imalathaneler inşa edilmiştir. Son dönemlerde Haliç'in etrafı temizlenmesine rağmen Eyüp, henüz eski güzelliğine ve canlılığına kavuşamamıştır. Eyüp merkez yerleşmesi sit alanı ve koruma alanı ile Haliç sahilinde ve koruma alanının batısında anıt eserleri ve sivil mimarlık ürünü tescilli yapıları içermektedir. Eyüp Tarihsel ve Kentsel Sit Alanı Eyüpsultan Külliyesi ve yakın çevresini, Nişanca ve Defterdar mahalleleri ile Düğmeciler Mahallesi'nin bir kısmını içine alan 109 hektar büyüklüğünde bir alandır; koruma alanı ise Eyüp Merkez Mahallesi'ni, Düğmeciler ve İslambey mahallelerinin bir kısmını ve tarihi Eyüp Mezarlığı'nı kapsayan 168 hektar büyüklüğünde bir alandır. Daha önce Eyüp ilçesi sınırları içinde olan Bayrampaşa, 1990'da ilçe yapılarak Eyüp'ten ayrılmıştır. 1960 yılında nüfusu 180.011 olan Eyüp sırasıyla 1970'de 238.831,1980'de 331.507, 1990'da 200.045, 1997'de 233.713'tür. 2008 yılı nüfusu ise 325.532' dir.<sup>37</sup>

#### Üç Şehitler

55ET EYÜP ÜÇŞEHİTLER-TAKSİM

55M EYÜP ÜÇŞEHİTLER-MECİDİYEKÖY

#### Yıldız Tabya

37A YILDIZTABYA- BEYAZIT

37E YILDIZ TABYA - EMİNÖNÜ

37Y YILDIZTABYA – VEZNECİLER

---

37 <http://www.eyup.bel.tr/31> Aralık 2008



**Binevler (Karadolap Mah.)**

47E BİNEVLER – EMİNÖNÜ

**Yeşilpınar**

39D YEŞİLPINAR - YENİKAPI

39O YEŞİLPINAR-OTOGAR

39Y YEŞİLPINAR - VEZNECİLER

47 YEŞİLPINAR-EMİNÖNÜ

49Y YEŞİLPINAR - ŞİŞLİ

399D YEŞİLPINAR – EMİNÖNÜ

**Çırcır Mah.-İmar Blokları**

39B İMAR BLOKLARI - VEZNECİLER

49B İMAR BLOKLARI-ŞİŞLİ

**Güzeltepe**

47Ç GÜZELTEPE - EMİNÖNÜ

48N GÜZELTEPE -TAKSİM

62G GÜZELTEPE- KAĞITHANE - BEŞİKTAŞ

399B GÜZELTEPE - EMİNÖNÜ

**Akşemsettin Mah.**

39 AKŞEMSETTİN MAHALLESİ - BEYAZIT

49A AKŞEMSETTİN MAHALLESİ - ŞİŞLİ

99 AKŞEMSETTİN MAHALLESİ – EMİNÖNÜ

**Göktürk Köyü**

48 MECİDİYEKÖY - GÖKTÜRK

48A TOPKAPI - GÖKTÜRK

### 3.3.2.3. ZEYTİNBURNU

İstanbul'u Türklerin eline geçmesinden sonra başlayan ilk yerleşimler, Kazlıçeşme civarlarında Kudüslü Papazlar adı verilen topluluklar tarafından yapılmıştır. Kudüslü papazların yaşadıkları çağlarda bu yerler doğanın binbir rengiyle bezenmiş güzel bir yöre durumuna geldi. İklimin zeytin bile yetiştirilmesine elverişli olduğu bu çağlarda Zeytinburnu yöresi bir gezinti yeri idi. İstanbul kentini kıyıcığında bir eğlenme, dinlenme, gezinme yeri olarak uzun yıllar İstanbul halkının yaşamını etkiledi. Tarihi yarımada ile surlarla ayrılmış, E-5 karayoluna sınır ve havalimanına 15-20 dakikalık mesafededir. Bu sebeple İstanbul'un dışarı açılan önemli bir penceresidir. 1953 yılına kadar doğusunda bulunan Fatih ile batısında bulunan Bakırköy ilçeleri tarafından yönetilmiş, 1953 yılında belediye olmuş ve 1957 yılında da İstanbul'un 14. İlçesi olmuştur. Zeytinburnu İlçesi toprakları üzerinde yerleşmeyi etkileyici ikinci olay Kazlıçeşme'de dericilik sanayisinin kurulmasıdır. Türkiye'de dericilik sanayisinin 150 yılı aşkın tarihçesi Kazlıçeşme'de başlamıştır denebilir. Zeytinburnu ilçesinin 2008 yılı nüfusu 288.743 kişidir.<sup>38</sup>

#### **Zeytinburnu Merkez**

- 89A S.ÇEŞME KANARYA-Z.BURNU METRO
- 89G ALTINŞEHİR (GÜVERCİNTEPE)-ZEYTİNBURNU METRO
- 89M MARMARA SAN.SİTESİ - Z.BURNU METRO
- 89S SÖĞÜTLÜÇEŞME - ZEYTİNBURNU METRO
- 93 ZEYTİNBURNU-EMİNÖNÜ
- 93C ZEYTİNBURNU - BEYAZIT
- 93M ZEYTİNBURNU - MECİDİYEKÖY
- 93T ZEYTİNBURNU-TAKSİM
- 397B BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - Z.BURNU METRO

#### **Cevizlibağ**

- 34T AVCILAR -TOPKAPI METROBÜSÜ

---

38 <http://www.zeytinburnu.bel.tr/31> Aralık 2008

- 85 BAKIRKÖY -CEVİZLİBAĞ  
85A SERİNYAYLA-MERTER SİT- CEVİZLİBAĞ  
85B BASINSİTESİ – CEVİZLİBAĞ  
500 CEVİZLİBAĞ-KADIKÖY  
500T TUZLA-CEVİZLİBAĞ  
522 ALEMDAĞ-CEVİZLİBAĞ  
522B YENİDOĞAN-CEVİZLİBAĞ  
522ST SULTANBEYLİ-CEVİZLİBAĞ

#### **3.3.1.4. BAKIRKÖY**

Bakırköy Bizans döneminde eski önemini koruduğu gibi, aynı zamanda askeri ve siyasi bir merkez konumuna da gelmiştir. Bakırköy zamanla Jeptimun, Makrohorı, Makriköy, 1925'de de bugünkü Bakırköy adını almıştır. İlçe sınırları içinde bulunan Yeşilköy (Ayestefanos) 1877-78' de Rus işgaline uğramış (3 Mart 1878)"de Ayestefanos Antlaşması da burada imzalanmıştır. İstanbul 12. yüzyılda Latin İmparatorluğu' nun bir parçası olunca Hepdoman da İstanbul' un kaderini paylaştı. Hepdoman adından başka Jeptimum adıyla anılan Bakırköy, Bizans"ın son dönemlerinde Makrohorı (Uzunköy) olarak adlandırılıyor. 14. yüzyılın ortalarında Osmanlıların eline geçmesiyle, adı Makriköy' e dönüştü. Türklerin Bakırköy' e yoğun olarak yerleşmeleri 15. yüzyıllara rastlar. 1955 yılından itibaren Bakırköy hızlı bir kentleşme yaşamış ve dolayısıyla hızlı nüfus artışları sonucunda büyük alt yapı ve kentleşme sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Ancak 1989 ve 1992 yerel seçimleri ile Bakırköy ilçesi önce Küçükçekmece daha sonra Bahçelievler, Bağcılar ve Güngören ilçelerinin ayrılması ile hem nüfus, hem de alan olarak küçülmüştür. 1990 yılında nüfusu 270.731;1997 yılında 214.417 kişi olan Bakırköy'ün 2008 yılı itibariyle nüfusu 214.821'dir.<sup>39</sup>

#### **Bakırköy**

- 76 BEYLİKDÜZÜ - BAKIRKÖY

<sup>39</sup> <http://www.bakirkoy.bel.tr/31> Aralık 2008

- 76B AVCILAR CİHANGİR MAH. - BAKIRKÖY  
76C BÜYÜKÇEKMECE-BAKIRKÖY  
76Y MARMARA EVLERİ - BAKIRKÖY  
85 BAKIRKÖY - MECİDİYEKÖY  
89YB ATAKENT MAHALLESİ - BAKIRKÖY  
94A BAKIRKÖY - BEYAZIT  
98 DEPREM KONUTLARI BAŞAKŞEHİR 1.ETAP - BAKIRKÖY  
98A GÖZTEPE MAH. - BAKIRKÖY  
98B YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - BAKIRKÖY  
98C SERİNYAYLA - BAKIRKÖY  
98D ATEŞTUĞLA - BAKIRKÖY  
98E GÜNEŞLİ BASIN TESİSLERİ - BAKIRKÖY  
98G GÜNGÖREN - BAKIRKÖY  
98H BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - BAKIRKÖY  
98K FEVZİ ÇAKMAK MAH.- BAKIRKÖY  
98M İSTOÇ - BAKIRKÖY  
98S KONUTBİRLİK - BAKIRKÖY  
98T ATAKENT MAHALLESİ- BAKIRKÖY  
98Y YÜZYIL MAH. - BAKIRKÖY  
98İ HALKALI - BAKIRKÖY  
146 BOGAZKÖY MH.-BAHÇEŞEHİR-BAKIRKÖY  
336B GİYİM KENT - T.REİS - BAKIRKÖY  
E-57 BAHÇEŞEHİR - BAKIRKÖY

#### **Yenibosna Metro**

- 36CY CEBECİ MAHALLESİ - Y.BOSNA METRO  
55Y GAZİOSMANPAŞA-YENİBOSNA METRO  
73 YENİBOSNAMETRO-TAKSİM  
73T FLORYA - YENİBOSNA METRO  
78B BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - YENİBOSNA METRO  
82 YENİBOSNA METRO - EMİNÖNÜ

- 82B YENİBOSNA METRO – BEYAZIT  
143 KÜÇÜKÇEKMECE- Y.B.METRO  
303 SİLİVRİ-YENİBOSNA METRO  
304 KUMBURGAZ-YENİBOSNA METRO  
400 BÜYÜKÇEKMECE-YENİBOSNA METRO  
400A BEYKENT HASBAHÇE - YENİBOSNA METRO  
400B OĞUZKENT (BEYKOOP)-Y.BOSNA METRO  
400C BÜYÜKÇEKMECE-Y.BOSNA METRO  
401 ÇATALCA-YENİBOSNA METRO  
402 BİNKILIÇ-YENİBOSNA METRO  
403 ÇİFTLİKKÖY-YENİBOSNA METRO  
404 KARACAKÖY-YENİBOSNA METRO  
418 HADIMKÖY-YENİBOSNA METRO  
429 KIRAÇ-YENİBOSNA METRO  
448 MİMARŞİNAN-YENİBOSNA METRO  
458 GÜRPINAR-YENİBOSNA METRO  
HT15 GÜVERCİNTEPE MAH.-Y.B METRO  
HT20 ŞAHİNTEPESİ - YENİBOSNA METRO  
HT48 MİMARŞİNAN-YENİBOSNA METRO  
HT58 GÜRPINAR - YENİBOSNA METRO

**Atatürk Hava Limanı**

- 96A ATATÜRK H.LİMANI - ETİLER AKMERKEZ  
96K ATATÜRK H.LİMANI - KADIKÖY  
96T ATATÜRK HAVAALANI-TAKSİM

**Bakırköy Adliyesi**

- 94 OSMANİYE- EMİNÖNÜ

**Ataköy 9-10. Kısım**

- 71T ATAKÖY - TAKSİM

E-50 ATAKÖY-TAKSİM

**Florya**

73T FLORYA - AKSARAY

**Yeşilköy**

72T YEŞİLKÖY - TAKSİM

81 YEŞİLKÖY - EMİNÖNÜ

E-51 YEŞİLKÖY-TAKSİM

### **3.4.1.5. BAHÇELİEVLER**

1992 yılında Bakırköy'den ayrılarak ilçe olmuştur. 1950'li yıllara kadar bugün Bahçelievler ilçesinin bulunduğu bölgede Kocasınan ve Yenibosna köyleri vardı. Bahçelievler'in bulunduğu kesim, Bakırköy'ün O-1 karayolunun (eski E-5) kuzeyine doğru büyümesiyle oluşmuştur. Bahçelievler'in nüfusu da, komşu ilçelerinin nüfusu gibi, 60'lı yıllardan itibaren çok hızlı bir artış gösterdi. 1960 yılında 8.500 olan nüfus, 5 yıl sonra 1965 yılında 20.881'e çıktı. 1975 yılında ise Bahçelievler'in nüfusu 100 bini aşıyordu. 2008 yılındaki nüfusu 571.711 kişidir<sup>40</sup>

**Yenibosna(Kuyumcukent)**

31 YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - YENİKAPI

31E YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - EMİNÖNÜ

98B YENİBOSNA (KUYUMCUKENT) - BAKIRKÖY

**Çavuşpaşa**

97B ÇAVUŞPAŞA – BEYAZIT

**Basinsitesi**

85B BASINSİTESİ - MECİDİYEKÖY

---

40 <http://www.bahcelievler.bel.tr/31> Aralık 2008

97A BASINSİTESİ - EMİNÖNÜ

97T BASINSİTESİ - TAKSİM

### **3.3.1.6. BAĞCILAR**

Edirne - Ankara arasında yapılmış, Türkiye' nin en önemli otobanı olan E - 80 (TEM) oto yolunun O-2 güzergahı ile bu güzergahın, D-100 (Eski E-5) oto yolunun, güney - batı ve kuzey - doğu ekspres bağlantıları arasındaki Bağcılar ilçesi bir geçit özelliği taşımaktadır. İstanbul' un en hızlı nüfus artışının görüldüğü Bağcılar' da ayrıca Mahmutbey MIA (Merkez iş alanı) Bölgesinin ticari yapılaşmasının tamamlanması halinde nüfus yoğunluğunun çok daha büyük boyuta ulaşacağı açıktır. İstanbul' un en önemli ticaret ve sanayi merkezlerinden biri olan Bağcılar İlçesi' nde günümüzde iplik dokuma, gıda, taş ve toprak, metal ve basın sanayi çeşitlenmesi, küçük - büyük atelyeler, ticarethaneler ile ticaret merkezleri bulunmaktadır. Ülkenin büyük basın kuruluşlarından olan bazı gazetelerin matbaa ve yönetim merkezleri Bağcılar İlçesi' ndedir. 1985 yılında 203.175 olan ilçe nüfusu 1990 yılında 291.457, 1997 yılında 487.896, 2000 yılında 558.435'e ulaşmıştır. 2008 yılındaki nüfusu ise 719.267'dir.<sup>41</sup>

#### **Güneşli**

97 GÜNEŞLİ - BEYAZIT

97M GÜNEŞLİ-MECİDİYEKÖY

HT1 GÜNEŞLİ BAĞCILAR-ESENLER METRO

#### **Ateş Tuğla**

92 ATEŞTUĞLA - EMİNÖNÜ

92B ATEŞTUĞLA - BEYAZIT

92K ATEŞTUĞLA - KİRAZLI - BEYAZIT

92Ş ATEŞTUĞLA - MECİDİYEKÖY

97G ATEŞTUĞLA DEMİRKAPI MH.- BEYAZIT

---

41 www.bagcilar.bel.tr/31 Aralık 2008

98D ATEŞTUĞLA - BAKIRKÖY İNDİRİMLİ

**İstoç**

98M İSTOÇ – BAKIRKÖY

**Göztepe Mah.**

91E GÖZTEPE MAHALLESİ - BEYAZIT

98A GÖZTEPE MAH. - BAKIRKÖY

**Basın Tesisleri**

98E GÜNEŞLİ BASIN TESİSLERİ – BAKIRKÖY

**Güneştepe Mahallesi(Bağcılar Devlet Hastanesi)**

92G GÜNEŞTEPE-EMİNÖNÜ

**Fevzi Çakmak Mahallesi**

98K FEVZİ ÇAKMAK MAH.- BAKIRKÖY İNDİRİMLİ

**42 Evler-Yüzyıl Mah.**

33Y YÜZYIL MH.-EMİNÖNÜ

98Y YÜZYIL MAH. - BAKIRKÖY

**3.3.1.7. GÜNGÖREN**

Güngören ilçesi, adını Bakırköy'ün Mahmutbey bucağına bağlı bir köy olan Güngören'den almıştır. Güngören Köyü'nde belediye örgütü 1966 yılında kurulmuştur. Bu belediye önce İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne, sonra da Bakırköy Belediyesi'ne bağlanmış, 1992'de ilçe olduktan sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı müstakil bir belediye haline gelmiştir. 1993 yılına kadar Esenler'i de içine alan Güngören, Esenler'in ilçe olmasından sonra bugünkü sınırlarını elde etmiştir. Çırpıcı deresi, Bir zamanlar " Vitoz " adıyla anılan Güngören Köyü'nün



tarihinde önemli bir yer tutar. Burasının bir diğer önemi ise yaya ordularının görev yaptığı dönemde Avrupa'ya çıkışta ilk mola yerine uygun olmasıdır. Bu dere ve iki yakasındaki Çırpıcı çayırı bir vakitler İstanbul'un en namlı mesire yerlerinden birisiydi. Halk Hıdrellez'in ilk haftalarından itibaren kışa kadar her comâ akın akın Kağıthane'ye Göksu'ya gittiği gibi buraya gelirdi. Güngören ilçesinin 2008 yılı nüfusu 318.545'tir.<sup>42</sup>

### **Güngören**

98G GÜNGÖREN - BAKIRKÖY

### **Haznedar**

92C HAZNEDAR – EMİNÖNÜ

### **Serinyayla - Merter Siteleri**

85A SERİNYAYLA-MERTER SİT- CEVİZLİBAĞ

98C SERİNYAYLA - BAKIRKÖY

### **Davutpaşa Yıldız Üniversitesi Kampüsü**

41AT AYAZAĞAKÖYÜ -DAVUTPAŞA YILDIZ ÜNV.KAMPÜSÜ

85T DAVUTPAŞA – TAKSİM

127 KADIKÖY-TOPKAPI-DAVUTPAŞA

500ES TUZLA-ESENLER

### **3.3.1.8. BAYRAMPAŞA**

Bayrampaşa'nın nüfusu 2000 genel nüfus sayımına göre 246.646 olan nüfus 2008 yılın verilerine göre nüfus 272.176'dır. 1927 yılında Bulgaristan'ın Filibe şehrinden gelen bir-iki göçmen ailesi Bayrampaşa'nın temelini atmıştır. Halen mevcut olan belediye binası'nın arkasına düşen Numune Bağları mevkiine yerleşerek, bağcılık ve hayvancılıkla uğraşmışlar. Bundan ötürü beldeye Sağmalcılar

---

<sup>42</sup> <http://www.gungoren.bel.tr/31> Aralık 2008

ismi verilmiştir. Buradaki büyük toprakların çok kişi tarafından alınıp ucuza gelmesini sağlamak amacıyla, Bulgaristan'daki diğer akrabalarını getirmeleri nüfus artışına sebep olmuştur. 1943 yılında ilk defa muhtarlık seçimleri yapılan Bayrampaşa'da, 1952 yılında Vatan Mahallesi'nde oturan göçmenlerin meydana getirdiği 26 hanelik bir yerleşim mevcuttu. Bayrampaşa bu kırsal özelliğini, İstanbul'da Aksaray mevkiinde Vatan-Millet Caddeleri'nde 1955'ten sonra yapımına başlanan istimlakla ve İstanbul Belediyesi'nin beldeyi sanayi bölgesi olarak tespit etmesi ve düzlüğü sebebiyle küçük atölye sahiplerinin burayı tercih etmeleriyle kaybetmiş, bu tarihlerde büyük bir nüfus patlaması olmuştur. 1955'ten önce Maltepe civarında mevcut olan 3-4 adet fabrika, yeni açılanlarla birlikte, beldeye bir işçi muhitinin oluşmasını sağlamıştır. İskan alanları merkezden Terazitepe, Altıntepesi ve İsmetpaşa Mahalleleri'ne kaymaya başlamıştır. Bayrampaşa halkının %40'ını temsil eden göçmenler, genellikle Yıldırım, Vatan ve Terazidere Mahalleleri'nde ikamet etmektedir. 1960 yılında ikinci bir nüfus patlaması olmuştur. Beldenin %30-35'ini teşkil eden Trakya, Karadeniz, Anadolu ve Ortaanadolu halkının yanı sıra, Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yarattığı yeni konut gelişimi, mevcut dokunun dolması ve daha sonrada Murat-Kartaltepe-Yıldırım mahalleleri'nin oluşmasıyla kendilerini göstermiştir. 1963'te Belediye teşkilatı kurulan Sağmalcılar'ın adı 1978'de Bayrampaşa olarak değiştirildi.<sup>43</sup>

### **Otogar**

- 280 BEŞİKTAŞ - OTOGAR
- 390 YEŞİLPINAR-OTOGAR
- 750 OTOGAR - MECİDİYEKÖY
- 760 CİHANGİR MAH. - AVCILAR - OTOGAR
- 830 OTOGAR - TAKSİM
- 910 OTOGAR – EMİNÖNÜ

### **Cevatpaşa**

- 32 CEVATPAŞA-EMİNÖNÜ

---

43 <http://www.bayrampasa.bel.tr/31.Aralik.2008>.

32A CEVATPAŞA - BEYAZIT

32T CEVATPAŞA – TAKSİM

### **Kocatepe**

HT5 KARADENİZ MAHALLESİ-KOCATEPE

### **3.3.1.9. ESENLER**

1993 yılı sonunda ilçe olmuştur. Esenler'in bulunduğu bölge, önceden Bakırköy ilçesine dahil iken, bu ilçe bölününce önce Güngören'e dahil edildi. Daha sonra da müstakil bir ilçe olarak kuruldu. Esenler, çevresindeki ilçelerden farklı olarak, sanayi merkezi olmaktan çok bir yerleşim merkezi özelliğindedir. 1940 yılında 860 nüfusu ile bir köy görünümündeki Esenler, 1970'li yıllardan sonra büyük bir göç akınına uğramıştır. 1985 sayımında 154 bin 380 kişi ile büyük bir şehir haline gelen Esenler'in nüfusu, 1990'a gelindiğinde yüzde 38.6 artışla 214 bin olmuştur. 1990'lu yıllarda da Esenler yoğun göç almaya devam etti. 1997'de yüzde 54.6 artışla nüfusu 331.000'e çıkan Esenler'de göç, son yıllarda da artışını sürdürmüştür. 2000 nüfus sayımında, bir önceki sayıma göre yüzde 18.8'lik artış gösteren ilçenin nüfusu 394 bin 334'e ulaştı. Başakşehir 4. Etap'ın Esenler'e dahil olması ile birlikte Esenler'in nüfusu 439 bin oldu. 2008 yılı ortalarında tamamlanan Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre Esenler'in toplam nüfusu, bir önceki sayıma göre yaklaşık yüzde 9 artarak 479.165'e ulaştı.<sup>44</sup>

### **Esenler Metro**

HT1 GÜNEŞLİ BAĞCILAR-ESENLER METRO

### **Giyimkop -Birlik Mah.**

33B GİYKÖP - BİRLİK MAH – EMİNÖNÜ

### **Giyim Kent-Turgut Reis**

33 GİYİMKENT - T.REİS - EMİNÖNÜ

<sup>44</sup> <http://esenler.bel.tr//31> Aralık 2008

33M GİYİM KENT - T.REİS – MECİDİYEKÖY

336B GİYİM KENT - T.REİS – BAKIRKÖY

#### **Başakşehir 4.Etap**

78 BAŞAKŞEHİR 4.ETAP-EMİNÖNÜ

78B BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - YENİBOSNA METRO

78M BAŞAKŞEHİR 4.ETAP-MECİDİYEKÖY

89C BAŞAKŞEHİR 4 -1. ETAPLAR - TAKSİM

98 BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - BAKIRKÖY

98H BAŞAKŞEHİR 4.ETAP – BAKIRKÖY

146B BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - EMİNÖNÜ

146M BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - MECİDİYEKÖY

397B BAŞAKŞEHİR 4.ETAP - Z.BURNU METRO

### **3.3.1.10.GAZİOSMANPAŞA,SULTANGAZİ, ARNAVUTKÖY**

Gaziosmanpaşa ilçe alanı eskiden Eyüp ve Çatalca ilçelerinin sınırları içindeydi. Bugün ilçe merkezinin bulunduğu güneydoğudaki topraklar 1950'lere kadar boştu. Eyüp ilçe sınırları içindeki bu topraklar kıraç ve taşlı olduğundan halk arasında Taşlıtarla olarak adlandırılırdı. 1950'den önce burada hayvancılıkla uğraşanların kurduğu ağıllarla bir kaç atölye tipi imalathane vardı. 1952 yılında Balkan Göçmenlerine devletin yaptırdığı evlerle başlayan Taşlıtarla serüveni, 1960'lı yıllardan itibaren sanayinin Rami ve Eyüp'e kaymasıyla korkunç bir ivme kazandı ve bugün ortaya 601 bin kişinin yaşadığı dev Gaziosmanpaşa ilçesi çıktı. Bir bakıma Taşlıtarla, Gaziosmanpaşa ilçesinin çekirdeği sayılmaktadır. Düne kadar kentin varoşu olan Taşlıtarla bugün dev gökdelenleri alışveriş merkezleri, bilgisayarlı okulları ve eğlence merkezleriyle modern bir görünüm kazandı. Taşlıtarla 1958'e kadar Eyüp'ün Rami Bucağı'na bağlı olan Küçükköy'ün bir mahallesi idi. 1962'de yapılan bir araştırmaya göre Taşlıtarla'daki 18 bin gecekonduda yaklaşık 90 bin kişinin yaşadığı tahmin edilmektedir. Nüfusun hızla artmasına bağlı olarak Eyüp İlçesi'nde kurulan Göktepe Bucağı'nın merkezi durumundaki Taşlıtarla, 1963'te

bucak çevresindeki alanlarda oluşturulan Gaziosmanpaşa İlçesinin merkezi oldu ve bundan sonra Gaziosmanpaşa adıyla anılmaya başladı. Gaziosmanpaşa İlçesi'ne Rami Bucağı'nın ve Çatalca İlçesi'ne bağlı Hadımköy Bucağı'nın bazı köyleri katılmıştır. 1970'den önce Çatalca'nın Tayakadın Köyü 1990 öncesinde yine Çatalca'nın kırsal bir yerleşmesi olan Yeniköy de bağlanınca Gaziosmanpaşa İlçesi bugünkü sınırlarına kavuşmuştur. Gaziosmanpaşa İlçesi'nin kentsel gelişmesini en iyi ilçenin nüfus gelişmesi göstermektedir. Dünyanın çok az yerinde görülebilecek bir kentleşme sonucunda Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 1935-1997 yılları arasındaki 60 yılda olağanüstü büyümüş, tam 165 misli artmıştır. İlçe nüfusu 1935'de 3847 iken 635.000 olmuştur. 1935'teki sayıma göre, bu alandaki nüfusun tamamı kırsal yerleşmelerde yaşıyordu. Sonraki yıllarda İstanbul'un bir çok bölümünde görüldüğü gibi Gaziosmanpaşa'da da kentleşme hız kazandı. Gaziosmanpaşa İlçesinde İstanbul'a yakın olan yerler daha hızlı kalabalıklaşmış ve kent niteliği kazanarak İstanbul kentsel alanına katılmıştır. Kurulduğu günden bu yana her dönem kamuoyunun dikkatini çeken ilçe, son yıllarda artan nüfusuyla İstanbul'un en büyük ikinci ilçesi olma hüviyetini kazandı. 1990 Genel Nüfus Sayımı'na göre ilçe merkezinin genç bir nüfusa sahip olduğu belirlenmiştir. Öyle ki, 20 yaşın altındaki nüfus toplam nüfusun yarısına yakındır. Yine aynı sayıma göre, ilçe merkezinde 6 yaşın üzerindeki okuryazarlık oranının yüzde 88.1 olduğu görülmüştür. İlçe merkezinde okuma yazma bilenlerden yüzde 81.3'ü bir öğrenim kurumundan mezun olmuştur. Gaziosmanpaşa, İstanbul'un nüfusu en hızlı artan ilçelerinden biridir. Bugün Gaziosmanpaşa'nın bulunduğu bölgede, 1935 yılında 4 bin civarında bir nüfus yaşarken, 1955'te bu rakam 18 bine, 1990'da ise 393 bine çıkmıştır. Gaziosmanpaşa'nın nüfusu, 1997 sayımına göre 649.648'dir. İlçe, daha çok bir yerleşme merkezi hüviyetindedir. Küçük çaplı atelye ve işyerlerinin de bulunduğu ilçede, kırsal alanda tarım da yapılmaktadır.<sup>45</sup>

2009 yılında daha önce Gaziosmanpaşa ilçe sınırları içinde olan Arnavutköy ve Sultangazi ayrı birer ilçe olmuşlardır. Buna göre yeni durumdan sonra 2008 yılı nüfusu Gaziosmanpaşa'da 417.405, Sultangazi' de 436.495, Arnavutköy' de

---

45 <http://www.gaziosmanpasa.bel.tr/31> Aralık 2008

125.000'dir.

**Gaziosmanpaşa**

- 37C GAZİOSMANPAŞA - VEZNECİLER  
55 GAZİOSMANPAŞA - ŞİŞLİ  
55T GAZİOSMANPAŞA -TAKSİM  
55Y GAZİOSMANPAŞA-YENİBOSNA METRO  
99A GAZİOSMANPAŞA – EMİNÖNÜ

**Küçükköy**

- 38E KÜÇÜKKÖY – EMİNÖNÜ

**Karadeniz Mah.**

- 36 KARADENİZ MAHALLESİ - BEYAZIT  
36D KARADENİZ MAHALLESİ - VEZNECİLER  
36KE KARADENİZ MAH. EMİNÖNÜ  
HT5 KARADENİZ MAHALLESİ-KOCATEPE

**Cumhuriyet Mah.**

- 36CV CUMHURİYET MAH.- VEZNECİLER

**50.Yıl Mah.**

- 36E 50.YIL MAH. - BEYAZIT

**Esentepe Mah.**

- 36ES ESENTEPE MAH. - BEYAZIT

**Yayla Mah.**

- 36V VEZNECİLER- YAYLA MAHALLESİ

**Yunus Emre Mah.**

- 38 YUNUS EMRE MAHALLESİ – BEYAZIT  
38B YUNUS EMRE MAHALLESİ-VEZNECİLER  
49 YUNUSEMRE MAH. - ŞİŞLİ  
49G YUNUS EMRE MAHALLESİ. - ŞİŞLİ  
88 YUNUS EMRE MAHALLESİ-TOPKAPI  
88A YUNUS EMRE MAHALLESİ-YENİKAPI  
399C YUNUS EMRE MAHALLESİ – EMİNÖNÜ

**Cebeci Mah.**

- 36A CEBECİ MAHALLESİ - VEZNECİLER  
36B CEBECİ MAHALLESİ-BOĞAZKÖY  
36Bİ CEBECİ MAHALLESİ-BOLLUCA-İMRAHOR KÖYÜ  
36CE CEBECİ MAHALLESİ - EMİNÖNÜ  
36CT CEBECİ MAHALLESİ-TOPKAPI  
36CY CEBECİ MAHALLESİ - Y.BOSNA METRO  
36HT CEBECİ MAHALLESİ-TAŞOLUK-HARAÇCI  
36K CEBECİ MAHALLESİ-KAYABAŞI  
36M CEBECİ MAHALLESİ-MECİDİYEKÖY  
36T CEBECİ – TAKSİM  
336E SULTAN ÇİFTLİĞİ CEBECİ MAH. - EMİNÖNÜ

**İsmet Paşa Mah.**

- 336İ İSMETPAŞA MAHALLESİ-EMİNÖNÜ

**Balaban Köyü**

- 336A BALABAN KÖYÜ-BAYRAMPAŞA METRO

**Durusu**

- 336D DURUSU-BAYRAMPAŞA METRO

**Haraşçı - Taşoluk**

yazılmış bir çok batılı kaynakta bu köprü, "Küçük Köprü" anlamında "Ponte Piccolo" adıyla geçer. İki göle de verilmiş olan Çekmece adının, balık tutmak için denize açılan geçitlerde kurulan ve yukarı çekilerek açılan kavisli setlerden geldiği kabul edilir. Türkiye'nin bilinen en eski yerleşim yerlerinden biri olan Yarımburgaz mağarası bu ilçenin sınırları içindedir. Mağara duvarlarında bulunan gemi resimleri, burada yaşayanların denizcilikle uğraştıkları düşüncesine yol açmaktadır. İlçedeki en eski yerleşim yerlerinden biri de bugünkü ilçe merkezinin çekirdeğini teşkil eden Region'dur. Burada bir Bizans sarayı bulunmaktaydı. Osmanlı için, yaşanan yüzyılın en önemli sefer ve kervan yolunu oluşturduğu için bölgenin gerçek yerleşimini bu dönemde gerçekleştirdi. Önce köprü onarıldı ve köy içine bir kervansaray yapıldı. Aynı zamanda gölün kenarına yerleşen Türkler, mezarlıklarını da yamacın üst kısmına yaptılar. Böylesine önemsenen Region'un imarında ve gelişmesinde en büyük katkıyı da burada yaşayan Kanuni Sultan Süleyman'ın başdefterdarlığını yapan Abdüsselam Çelebi'nin yaptığını araştırmacıların bulgularından anlıyoruz. Osmanlılar burada köprüler, köşkler, kervansaraylar, cami ve medreseler yaptırıldılar. Küçükçekmece, 1908 yılına kadar Çatalca kazasına bağlıydı. 1908'de Makri Köy (Bakırköy) kazasına bağlandı. 1987 yılında ilçe oldu. 1992'de de Avcılar Küçükçekmece ilçesinden ayrılarak ilçe yapıldı. 2008 yılı nüfusu 785.392'dir.<sup>46</sup>

### **Tepeüstü (Küçükçekmece Lisesi)**

89B TEPEÜSTÜ-AKSARAY

### **Fetih Mah.**

143 KÜÇÜKÇEKMECE- ZEYTİNBURNU METRO

### **Söğütlü Çeşme**

89A SÖĞÜTLÜÇEŞME KANARYA-Z.BURNU METRO

89S SÖĞÜTLÜÇEŞME - ZEYTİNBURNU METRO

### **Halkalı**

---

46 <http://www.kucukcekmece.bel.tr/31> Aralık 2008



- 89İ HALKALI-AKSARAY  
98İ HALKALI – BAKIRKÖY

**Konut Birlik**

- 98S KONUTBİRLİK – BAKIRKÖY

**Atakent Mah.**

- 89 ATAKENT MAHALLESİ-AKSARAY  
89T ATAKENT MAHALLESİ- TAKSİM  
89YB ATAKENT MAHALLESİ - YENİBOSNA METRO  
98T ATAKENT MAHALLESİ- BAKIRKÖY  
E-59 ATAKENT MAHALLESİ- MECİDİYEKÖY

**Marmara Sanayi Sitesi**

- 89M MARMARA SAN.SİTESİ - Z.BURNU METRO

**Güvercintepe Mah.**

- 89G ALTINŞEHİR(GÜVERCİNTEPE)TEKSTİLKENT-ZEYTİNBURNU  
HT15 GÜVERCİNTEPE MAH.-Y.B METRO

**Şahin Tepesi**

- 147 ŞAHİNTEPESİ - AVCILAR  
HT20 ŞAHİNTEPESİ - YENİBOSNA METRO

**Ayma Koop.**

- 31Y AYMA KOOP.-YENİKAPI

**Kayabaşı Köyü**

- 36K CEBECİ MAHALLESİ-KAYABAŞI

**3.3.1.12. AVCILAR**

Avcılar'ın çekirdeğini oluşturan yerleşim yeri, Cumhuriyetten önce küçük bir Rum köyüydü. Bu köy, Ambarlı civarındaydı. Cumhuriyet sonrası devirde, 1924 yılında Ambarlı köyü Rumları 40-50 hane olarak Türkler ile değiştirildi. Rumlardan boşalan yerlere askeri ambarların yerleştirilmesi nedeniyle bu mezkun yere Ambarlı denildi. Buraya Türklerin yerleşmesiyle tarımcılık daha önem kazanmıştır. 1928 yılında 35 hanelik yeni bir göçmen grubu, Ambarlı'nın kuzeyinde bulunan 12.000 dönümlük Amindos Çiftliği'ni satın alarak (şimdiki Avcılar) çiftliğin binalarına yerleşmişlerdir. 1934 yılında çiftliğin nüfusu artarak köy hüviyetini almıştır. 1924 yılında Rum Ahalisi'nin gitmesinden sonra Yunanistan'ın Selanik çevresinden Türkler getirilerek buraya yerleştirildi. 1960 yılında 1.979; 1975'te 14.888 olan Avcılar nüfusu 1985'te 105 bini aşmıştır. 1997 sayımında nüfusu 214 bin olarak tespit edilen Avcılar, 17 Ağustos 1999 depreminde büyük hasar görmüştür. Köy olarak anıldığı zamanlarda balıkçılık ve tarımla geçinen Avcılar halkı, özellikle 1970'lerden itibaren bölgede kurulan sanayi merkezlerinde çalışmaya başlamışlardır. Avcılar ilçesinin 2008 yılı nüfusu 333.944'tür.<sup>47</sup>

### **İstanbul Üniversitesi Avcılar Kampüsü**

- 34 AVCILAR-ZİNCİRLİKUYU METROBÜSÜ
- 34T AVCILAR -TOPKAPI METROBÜSÜ
- 141 CİHANGİR MAH. - AVCILAR METROBÜS
- 142 BOĞAZKÖY MAH.- İ.Ü.AVCILAR KAMPÜSÜ
- 142A ESENYURT - AVCILAR METROBÜS
- 142F YEŞİLKENT- AVCILAR METROBÜS
- 145A İHLAS MARMARA EVLERİ-AVCILAR METROBÜS
- HT18 HADIMKÖY- AVCILAR METROBÜS
- HT28 BEYLİKDÜZÜ-AVCILAR METROBÜS
- HT29 KIRAÇ - İ.Ü.AVCILAR KAMPÜSÜ

### **Avcılar**

- 147 ŞAHİNTEPESİ – AVCILAR

---

<sup>47</sup> <http://www.avcilar.bel.tr/31> Aralık 2008

### **Cihangir Mah.**

- 76B AVCILAR CİHANGİR MAH. - BAKIRKÖY  
760 CİHANGİR MAH. - AVCILAR - OTOGAR  
141 CİHANGİR MAH. - AVCILAR METROBÜS

### **Yeşilkent**

- 142F YEŞİLKENT- AVCILAR METROBÜS

### **3.3.1.13 BÜYÜKÇEKMECE, BEYLİKDÜZÜ, ESENYURT**

Adını, İstanbul'un denizden çok dar birer kara parçasıyla ayrılan iki gölünden biri olan Büyükçekmece gölünden almıştır. Bilindiği kadarıyla Mimarsinan Köprüsü kurulmadan önce iki yakayı birbirine bağlayan kanal üzerinde geçiş sallarla yapılırdı. Büyükçekmece kanalı, Küçükçekmece' ye göre daha geniş olduğundan “Büyük” ünvanı aldığı bilinmektedir. Büyükçekmece kendi adıyla anılan, Büyükçekmece gölünün doğusunda geçmişte gölün ince bir kanalla suyunu denize boşalttığı bölgeye kuruludur. Bizans egemenliğinde Büyükçekmece Athyra adıyla bilinmektedir. İstanbul' un fethinden sonra Osmanlı İmparatorluğuna bağlanan Büyükçekmece bir sayfiye ve tarım beldesi için Bizans ve Osmanlı döneminde orduların konaklama yeri olduğundan bölgede yoğun bir yerleşim olmamıştır. Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde Çatalca'ya bağlı bir belde olan Büyükçekmece 1987 yılında ilçe olmuştur. Burada, Mimar Sinan'ın inşa ettiği ünlü köprü ve bir kaç kervansaray kalıntısından başka önemli bir tarihi eser bulunmamaktadır. 1950'lere kadar tarımdan geçinen bir yerleşim merkezi olan Büyükçekmece, bu noktadan sonra sanayileşmeye başlamıştır. B.Çekmece 1980 yılından sonra Türkiye'de başlayan hızlı ve modern kentleşme sürecinde yapılaşmış, 20 yıl öncesinin küçük bir beldesi iken bugün Avrupa standartlarında altyapısı tamamlanmış, İstanbul'un gözde yerleşim birimlerinden birisidir. Büyükçekmece ilçesinin 2008 yılı nüfusu 688.774' tür.<sup>48</sup>

48 <http://www.buyukcekmece.bel.tr/31> Aralık 2008

### **İhlas Marmara Evleri**

- 76Y MARMARA EVLERİ - BAKIRKÖY  
145 MARMARA EVLERİ-AKSARAY  
145A İHLAS MARMARA EVLERİ-AVCILAR METROBÜS  
E-55 İ.MARMARA EVLERİ-MECİDİYEKÖY

### **Beylikdüzü**

- 76 BEYLİKDÜZÜ - BAKIRKÖY  
145M BEYLİKDÜZÜ -MECİDİYEKÖY  
145T BEYLİKDÜZÜ-TAKSİM  
HT28 BEYLİKDÜZÜ-AVCILAR METROBÜS

### **Kıraç**

- 429 KIRAÇ-YENİBOSNA METRO  
HT29 KIRAÇ - Y.BOSNA METRO

### **Bahçeşehir**

- 76D BAHÇEŞEHİR-TAKSİM  
76E BAHÇEŞEHİR-TAKSİM  
E-57 BAHÇEŞEHİR - BAKIRKÖY EKSPRES  
E-58 BAHÇEŞEHİR - MECİDİYEKÖY

### **Boğazköy Evleri**

- 142 BOĞAZKÖY MAH.- İ.Ü.AVCILAR KAMPÜSÜ  
142A BOĞAZKÖY MAH.- İ.Ü.AVCILAR KAMPÜSÜ  
146 BOGAZKÖY MH.-BAHÇEŞEHİR-BAKIRKÖY  
146T BOGAZKÖY MH.-BAHÇEŞEHİR-YENİKAPI

### **Gürpınar**

- 458 GÜRPINAR-YENİBOSNA METRO  
HT58 GÜRPINAR - Y.BOSNA METRO

### **Büyükçekmece**

- 76C BÜYÜKÇEKMECE-BAKIRKÖY  
400 BÜYÜKÇEKMECE-YENİBOSNA METRO  
400C BÜYÜKÇEKMECE-Y.BOSNA METRO

### **Beypkent Hasbahçe(Adnan Kahveci Mah.)**

- 400A BEYKENT HASBAHÇE - YENİBOSNA METRO  
400B OĞUZKENT (BEYKOOP)-Y.BOSNA METRO

### **Mimar Sinan**

- 448 MİMAR SİNAN-YENİBOSNA METRO  
E60 MİMAR SİNAN - B.ÇEKMECE - MECİDİYEKÖY  
HT48 MİMAR SİNAN-Y.BOSNA METRO

### **Kumburgaz**

- 304 KUMBURGAZ-YENİBOSNA METRO

## **3.3.1.14 ÇATALCA**

İlçenin Karadeniz kıyısında Kuzey kesiminde Istranca dağlarının devamı olan ormanlarla kaplı yükseltiler yer alır. Bunların Güneyinde verimli ovalar başlar. İstanbul' un içme suyu ilçe sınırları içindeki Terkoz gölü ve Büyükçekmece baraj gölünden sağlanır. Istranca deresi başta olmak üzere Terkoz gölüne su taşıyan birçok irili ufaklı dere vardır. Kent Güney batısında 330 metreye kadar yükselen ve Istranca dağlarının devamı olan tepelerin ova ile birleştiği alanda kurulmuştur. Önceleri sancak ve vilayet iken 1926 yılında Çatalca Vilayeti kaldırılmış ve ilçe olarak İstanbul'a bağlanmıştır. Çatalca, Osmanlı yönetimine 1371'de, Sultan 1. Bayazıt tarafından fethedilerek girmiştir. Fetihten önceki adı Matrai olan Çatalca'ya Osmanlılar Çatalburgaz ismini vermişlerdir. 16. yüzyıl sonlarında Sadrazam olan Ferhad Paşa'nın özel ilgisiyle imar edilmiştir. Çatalca'ya su getirilmesini sağlayan

Ferhad Paşa, Mimar Sinan'a Çatalca'da bir cami de yaptırtmıştır. 1924 yılında yapılan mübadeleye kadar nüfusunun çoğunluğu Rum olan Çatalca'ya, mübadeleden sonra Naseliç, Drama, Serez, Demirhisar ve Langaza'dan gelenler Türk nüfusu artırmıştır. Çatalca ve çevresi, eski dönemlerden beri bir tarım bölgesidir. Bu özelliği bugün de devam etmektedir.<sup>49</sup>

### **Çatalca**

401 ÇATALCA-YENİBOSNA METRO

### **Hadımköy**

336H HADIMKÖY TOKİ-BAYRAMPAŞA METRO

418 HADIMKÖY-YENİBOSNA METRO

HT18 HADIMKÖY- AVCILAR METROBÜS

### **Binkılıç Beldesi**

402 BİNKILIÇ-YENİBOSNA METRO

### **Belgrad Köyü-Çiftlikköy**

403 ÇİFTLİKKÖY-YENİBOSNA METRO

### **Karacaköy**

404 KARACAKÖY-YENİBOSNA METRO

## **3.4.1.15. SİLİVRİ**

İstanbul'un yüzölçümü bakımından en büyük ilçelerinden biri olan Silivri nüfusu diğer ilçelere göre fazla değildir. Antik Çağdaki ismini Selymbria veya Selybria olduğu bilinen kent, doğal bir limana sahip olması ve önemli ticaret yollarının üzerinde bulunması sebebiyle her dönemde önemini korumuştur. Silivri şehri bugünkü kasabanın yanındaki koyun doğusunda, Marmara'ya hakim 56 m.

---

<sup>49</sup> <http://www.catalca.bel.tr/>31 Aralık 2008

yüksekliğindeki dik ve sarp bir tepenin üzerinde kurulmuştur. Zamanla bu tepenin etrafı surlarla çevrenmiştir. Şehir zamanla gelişerek surların dışına çıkmış ve yayılmıştır. İlçeye bağlı 8 belde ve 18 köy vardır. 45 km. uzunluğunda sahil şeridi bulunan ilçe aynı zamanda Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan E-5 ve TEM karayolları üzerinde bulunması ve Türkiye'nin en büyük ticaret merkezi olan İstanbul ve Kocaeli Yarımadası'nın giriş noktası olması nedeniyle önemli ve avantajlı bir konuma sahiptir. İlçenin az engebeli yapısı, Trakya ikliminin etkilerinin görülmesi ve verimli toprak yapısı nedeniyle büyük bir tarım potansiyeline sahiptir. Silivri ilçesinin 2008 yılı nüfusu 125.364'tür.<sup>50</sup>

### **Silivri Merkez**

303 SİLİVRİ-YENİBOSNA METRO

## **3.3.2.BEYOĞLU İŞLETME ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜNE BAĞLI HATLAR**

### **3.3.2.1.BEYOĞLU**

İstanbul'un ilk yerleşim yerlerinden biridir. Tarihte, "Karşı yaka" anlamına gelen "Pera" adıyla bilinmektedir. Beyoğlu sınırları içindeki Galata, Bizans döneminde daha çok Cenevizliler'in yaşadığı bir bölgeydi. Beyoğlu, 1924 yılında idari yapı içinde İstanbul'un bir ilçesi olarak yer almıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Beşiktaş ve Şişli'yi de idari olarak içinde barındıran Beyoğlu 1930 yılında Beşiktaş ilçesinin kurulması, ardında da diğer idari tasarruflar sonunda bugünkü durumuna gelmiştir. Beyoğlu adının ortaya çıkışına ilişkin çeşitli rivayetler vardır. Bunlardan birisine göre; Beyoğlu adı, Fatih Sultan Mehmed zamanında Pontus prenslerinden Aleksios Komnenos'un islamiyeti kabul ederek burada oturmasından kaynaklanır. İkincisine göre ise; burada oturan Pontus prensi değil, Kanuni zamanındaki Venedik elçisi Andre Giritti'nin oğlu Luigi Giritti'dir. Türkler'in "Bey Oğlu" diye andıkları bu adam, elçinin bir Rum kadınla evlenmesinden dünyaya gelmiştir. Oturduğu konak

<sup>50</sup> <http://www.silivri.bel.tr/31> Aralık 2008

da Taksim yakınında bir yerdedir. Diğer birine göre ise; Kanuni Sultan Süleyman döneminde burada oturan Venedik elçisine yazışmalarda Beyoğlu dendiği için bu semt de Beyoğlu adını almıştır. İş, eğlence ve kültür merkezi olması nedeniyle bu ilçe sınırları içerisindeki gündüz ve gece nüfusu birkaç milyonu bulmaktadır. Bazılarına göre Beyoğlu, Karaköy'den Taksim'e kadar uzanan bölgedir. Bazılarına göre de, Tünel Meydanı'ndan Taksim'e uzanan bölümden ibarettir. İlçedeki tiyatrolar, gazinolar, eğlence yerleri, bugünkü durumu da hesaba katarsak sinema salonları ve kültür merkezleri İstanbul'un diğer ilçe ve semtlerinden daha yoğundur. Aynı zamanda yabancı elçiliklerin de yoğunlaştığı bir semt olan Beyoğlu'nun esas ahalisi Avrupa kökenli levantenler olmuştur. Beyoğlu'nun mimarisi de öteden beri batılı tarzda gelişmiştir. Beyoğlu ve çevresinde İstanbul'un diğer yerlerinden daha çok sayıda kilise ve sinagog da bulunmaktadır. 1860-1864 arasında Aşıklar ve Ayazpaşa mezarlıkları kaldırılmış, Galata surları yıktırılmış, yeni caddeler ve sokaklar açtırılmış; yangınların önlenmesi için ahşap bina yapımı yasaklanmıştır. 1873'de Galatasaray'ı Beyoğlu'na bağlayan Tünel açılıp hizmete girmiştir. 1913'te ise Beyoğlu-Şişli arasında elektrikli tramvaylar hizmete girmiştir. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçildiğinde de Beyoğlu'nun yerleşme alanı Teşvikiye ve Maçka'dan Beşiktaş'a, Şişli ötelere, Haliç ve Boğaziçi yamaçlarına uzandı. Bu gelişme sırasında konutlar yavaş yavaş iş yerlerine dönüştü. Önceleri adı Cadde-i Kebir iken Cumhuriyetten sonra İstiklal Caddesi denilen ana yol boyunca mağazalar, bankalar, kahvehaneler, tiyatrolar, sinemalar, pastaneler ve eğlence yerleri açıldı. Bu gelişme Halaskargazi Caddesi boyunca Şişli'ye doğru sürdü. Dünyada yeraltında yapılan raylı ulaşım denemelerinin ilk örneklerinden olan Tünel de 19. yüzyılın ikinci yarısında Beyoğlu'nda tesis edilmiştir. Bugün Beyoğlu ilçesinin sınırları içerisinde çok sayıda önemli kurum ve mekan bulunmaktadır. Bunların arasında; Fındıklı'daki Mimar Sinan Üniversitesi, Taksim Meydanı'ndaki Atatürk Kültür Merkezi, Kasımpaşa'daki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Söğütözü'deki Tophane-i Amire ( Koç Sanayii Müzesi), Aynalıkavak Kasrı, İstiklal Caddesi'ndeki İstanbul Sanayi Odası, Yapı Kredi Kültür ve Yayıncılık, Çiçek Pasajı, Balık Pazarı, Aksanat, çok sayıda sinema, Muammer Karaca Tiyatrosu, Tünel ve Tramvay ulaşımı, Galata'daki



Galata Kulesi de bulunmaktadır.<sup>51</sup>

### **Taksim**

- 25T SARIYER - TAKSİM
- 32T CEVATPAŞA - TAKSİM
- 35C KOCAMUSTAFAPAŞA - TAKSİM
- 36T CEBECİ - TAKSİM
- 40 SARIYER - TAKSİM
- 40T İSTİNYE DEREİÇİ-TAKSİM
- 42T BAHÇEKÖY-TAKSİM
- 43 TAKSİM - DİKİLİTAŞ
- 48N GÜZELTEPE -TAKSİM
- 54Ç ÇIKSALIN-TAKSİM
- 54HŞ HASKÖY - ŞİŞLİ - TAKSİM
- 54K KULAKSIZ – TAKSİM
- 54KT KAPTANPAŞA - DOLAPDERE - TAKSİM
- 54ÖR ÖRNEKTEPE -TAKSİM
- 55ET EYÜP ÜÇŞEHİTLER-TAKSİM
- 55T GAZİOSMANPAŞA -TAKSİM
- 61B TAKSİM - BEYAZIT
- 71T ATAKÖY - TAKSİM
- 72T YEŞİLKÖY - TAKSİM
- 73 YENİBOSNAMETRO-TAKSİM
- 76D BAHÇEŞEHİR-TAKSİM
- 76E BAHÇEŞEHİR-TAKSİM
- 77MT MECİDİYEKÖY-EDİRNEKAPI-TAKSİM
- 80T YEDİKULE - TAKSİM
- 83 TOPKAPI - TAKSİM
- 83O OTOGAR - TAKSİM
- 85T DAVUTPAŞA - TAKSİM

---

51 <http://www.beyoglu.bel.tr/31> Aralık 2008

- 87 EDİRNEKAPI - TAKSİM  
89C DEPREM KONUTLARI BAŞAKŞEHİR 1. ETAP - TAKSİM  
89T ATAKENT MAHALLESİ- TAKSİM  
93T ZEYTİNBURNU-TAKSİM  
96T ATATÜRK HAVAALANI-TAKSİM  
97T BASINSİTESİ - TAKSİM  
110 KADIKÖY-TAKSİM  
112 BOSTANCI-TAKSİM  
129T KOZYATAĞI-TAKSİM  
145T BEYLİKDÜZÜ-TAKSİM  
202 ÜSTBOSTANCI-TAKSİM  
256 Y.TEPE ÜNV.- ATAŞEHİR- TAKSİM  
559C RUMELİHİSARÜSTÜ-TAKSİM  
DT1 ORTAKÖY-DEREBOYU- TAKSİM  
DT2 ORTAKÖY-DEREBOYU- TAKSİM  
E-50 ATAKÖY-TAKSİM  
E-51 YEŞİLKÖY-TAKSİM

### **Kabataş**

- 22 İSTİNYE DEREİÇİ - KABATAŞ  
22E BEŞİKTAŞ - KABATAŞ  
22RE REŞİTPAŞA - KABATAŞ  
25E SARIYER - KABATAŞ  
27E ŞİRİNTEPE - KABATAŞ  
27SE SEYRANTEPE - KABATAŞ  
29C TARABYAÜSTÜ - KABATAŞ  
29D FERAHEVLER - KABATAŞ  
41E AYAZAĞAKÖYÜ - KABATAŞ  
43R RUMELİ HİSARÜSTÜ - KABATAŞ  
46K KUŞTEPE - KABATAŞ  
52 DNZ.SUBAY LOJMANLARI - KABATAŞ

- 58A KANLIKAVAK-KARANFİLDERE- KABATAŞ  
58N FATİH SULTAN MEHMET - KABATAŞ  
58S LEVAZIM SUBAY SİTESİ - KABATAŞ  
58UL ULUS MAHALLESİ - KABATAŞ  
62 KAĞITHANE - KABATAŞ  
63 KAĞITHANE-ÇELİKTEPE-KABATAŞ  
103 TEPEÜSTÜ-KABATAŞ

#### **Çıksalın**

- 54Ç ÇIKSALIN-TAKSİM  
77Ç ÇIKSALIN - EMİNÖNÜ

#### **Kulaksız**

- 54K KULAKSIZ – TAKSİM  
EM1 EMİNÖNÜ - KULAKSIZ  
EM2 EMİNÖNÜ - KULAKSIZ

#### **Hasköy**

- 54HT HASKÖY - TAKSİM - MECİDİYEKÖY  
54HŞ HASKÖY - ŞİŞLİ - TAKSİM

#### **Kaptanpaşa Dolapdere**

- 54KT KAPTANPAŞA - DOLAPDERE - TAKSİM

### **3.3.2.2.ŞİŞLİ**

19. yüzyılın ortalarından sonra yerleşime açılan Şişli ilçesinde Nişantaşı, Teşvikiye mahallelerinin iskanı Abdülmecit döneminde teşvik edildiği bilinmektedir. Şehrin bu bölümünün yapılanmasında 1870'te Beyoğlu'nda çıkan büyük yangınla, Tanzimat ile birlikte yabancıların mülk edinmeleridir. Yerleşiminin Şişli'ye doğru yayılması 1881 den itibaren özellikle atlı Tramvayın Taksimden, Pangaltı'ya hatta

Şişliye kadar uzanmasıyla hızlanmıştır. 1913 ' te elektrikli tramvay işlemeye başlamış; Şişli, Beyoğlu' ndan sonra elektrik ve havagazı alabilen ikinci semt olmuştur. 19. yüzyılın son yıllarında ise Şişli artık hem etkili yabancıların, zengin azınlıkların ve Batıcı yaşam biçimini benimseyen ve özenen Osmanlı sakinlerinin, çağdaş yaşam olanaklarını kullanarak yaşam süren varlıklı insanların bölgesi olmuştur. Bu arada 1895'te Okmeydanı'na doğru Darülaceze 1898'de geçirdiği hastalık nedeniyle ölen Abdülhamit'in kızı Hatice Sultan adına yaptırılan Etfal hastanesi gibi yapıları da görmekteyiz. Tramvayla birlikte gelen ulaşım kolaylığı, Halaskargazi Caddesi boyunca evlerin, konakların sıklaşması ilk apartmanların belirmesi 1910-1919 dönemidir. Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a gidene kadar ( Aralık 1918'den Mayıs 1919 ) kaldığı ev döneminde yapıları hakkında bir fikir vermektedir. Cumhuriyet döneminde de Şişli şehrin en seçkin yerlerinden biri olma özelliğini korumuştur. Özellikle Etfal hastanesi çevresinde yapılaşma giderek yoğunlaşmış 1920 sonrası Halaskargazi Caddesine paralel giden Abide-i hürriyet caddesinin batısından yer alan Bomonti bira fabrikası bahçesinin bulunduğu sırtlara doğru hızlı bir yapılaşma oluşmuştur. 1930-1940 döneminde başta Halaskargazi ve Abide-i hürriyet caddelerinin iki yanında ve çevresinde çoğu günümüze kadar gelen dönemin lüks apartmanlarının bitişik nizamda kurulduğunu görüyoruz. 1950'den sonra İstanbul' a yönelen ve günümüze kadar süren göç dalgasından Şişli' de payını aldı ve semtin kuzeyinde Çağlayan, Gültepe gibi gecekonduların mahalleleri oluştu.1960 ve sonrasında da Hürriyet, Örnektepe, Kuştepe, Çeliktepe adlarıyla yeni gecekonduların bölgeleri hızla eklendi.Bu süreç içinde Harbiye, Nişantaşı, Osmanbey ve Şişli semtlerinde canlı alışveriş merkezleri oluştu. Daha önceleri sadece apartmanların alt katındaki dükkanlar, sonraları değişime uğrayarak binaları tamamında her katta değişik reyonların bulunduğu büyük mağazalara dönüştü. Haskargazi, Rumeli ve Vali konağı caddeleri 1982' ler de İstanbul'un ve belki de ülkenin en gözde alışveriş merkeziydi. 1982 sonrası yeni imar planları ile özellikle bu kuzey bölümü hızlı bir değişime uğramaktadır. Maslak mahallesi son yıllarda bankalar ve büyük şirketlerin iş merkezi haline dönüşmekte, Büyükdere caddesi, İstinye kavşağı gökdelenlerin, beş yıldızlı otellerin yükseldiği bir bölge haline gelmektedir.

Şişli ilçesi tarihsel değerler açısından yerleşim süreci içinde orantılı olarak önemli değerler taşır.Eski nüfus içinde yer alan Müslüman olmayan kesimle Levantenler Şişli'de pek çok yapı inşa etmişlerdir. Bazıları günümüzde de kullanılan kiliseler, okullar, hastaneler ve bakım evleri bunların bir bölümüdür. Maçka silahhanesi, Mekteb-i harbiye binası, Nişantaşı' ndaki Meşrutiyet camii, Teşvikiye camii Darülaceze binası ilçenin en eski yapılarındanıdır.Abide-i Hürriyet anıtı, Atatürk'ün evi olarak anılan Atatürk müzesi ve Şişli camii de bunlara eklenebilir. İlçede yer alan birkaç tiyatro ve sinemanın yanı sıra, Lütfi Kırdar kongre salonu, Cemal reşit rey konser salonu, Açık hava tiyatrosu, Şehir tiyatroları harbiye sahnesi, Askeri müze, İstanbul Teknik, Marmara, Yıldız Teknik üniversitelerinin bazı birimleri şişli ilçesi içinde yer almaktadır. Şehrin üç Büyük stadyumundan Ali Sami Yen stadı da ilçe sınırları içersindedir.Şişli ilçesi hızla değişim içinde 21. yüzyıl İstanbul'unun hata Türkiye ekonomisinin iş ve finans merkezi olma durumundadır. Şişli ilçesinin 2008 yılı nüfusu 314.684'tür.<sup>52</sup>

### **Mecidiyeköy**

- 30A BEŞİKTAŞ - MECİDİYEKÖY
- 30M BEŞİKTAŞ - MECİDİYEKÖY
- 33M GİYİMKENT - T.REİS - MECİDİYEKÖY
- 36M CEBECİ MAHALLESİ-MECİDİYEKÖY
- 48 MECİDİYEKÖY - GÖKTÜRK
- 48H HAMİDİYE MAHALLESİ - MECİDİYEKÖY
- 54HT HASKÖY - TAKSİM - MECİDİYEKÖY
- 55M EYÜP ÜÇŞEHİTLER-MECİDİYEKÖY
- 59C ARNAVUTKÖY-MECİDİYEKÖY
- 69A YENİKAPI-MECİDİYEKÖY
- 75M BEYAZIT - MECİDİYEKÖY
- 75O OTOGAR - MECİDİYEKÖY
- 77MT MECİDİYEKÖY-EDİRNEKAPI-TAKSİM

---

52 <http://www.sisli.bel.tr/31> Aralık 2008

- 78M BAŞAKŞEHİR 4.ETAP-MECİDİYEKÖY  
92Ş ATEŞTUĞLA - MECİDİYEKÖY  
93M ZEYTİNBURNU - MECİDİYEKÖY  
97M GÜNEŞLİ-MECİDİYEKÖY  
120 KADIKÖY-MECİDİYEKÖY  
121A BEYKOZ-MECİDİYEKÖY  
121B KAVACIK-MECİDİYEKÖY  
122B YENİDOĞAN-MECİDİYEKÖY  
122C ÜMRANİYE-MECİDİYEKÖY  
122M Ş.ŞAHİNBEY-MECİDİYEKÖY  
124 ALTBOSTANCI - MECİDİYEKÖY  
128 ALTBOSTANCI-MECİDİYEKÖY  
129 ALTUNİZADE-MECİDİYEKÖY  
129K KOZYATAĞI-MECİDİYEKÖY  
145M BEYLİKDÜZÜ -MECİDİYEKÖY  
146M BAŞAKŞEHİR 1.ETAP - MECİDİYEKÖY  
E-55 İ.MARMARA EVLERİ-MECİDİYEKÖY  
E-58 BAHÇEŞEHİR - MECİDİYEKÖY  
E-59 ATAKENT MAHALLESİ- MECİDİYEKÖY  
E-60 MİMAR SİNAN - B.ÇEKMECE - MECİDİYEKÖY

### **Şişli**

- 27T ŞİRİNTEPE-ŞİŞLİ  
29Ş İSTİNYE DEREİÇİ - ŞİŞLİ  
41S SEYRANTEPE - ŞİŞLİ  
48B HASDAL (ARICILAR) - ŞİŞLİ  
49 YUNUSEMRE MAH. - ŞİŞLİ  
49A AKŞEMSETTİN MAHALLESİ - ŞİŞLİ  
49B İMAR BLOKLARI-ŞİŞLİ

- 49G YUNUS EMRE MAHALLESİ. - ŞİŞLİ  
49Y YEŞİLPINAR - ŞİŞLİ  
54G KAĞITHANE -GÜRSEL MAH.- ŞİŞLİ  
54T TALATPAŞA MAHALLESİ - ŞİŞLİ  
55 GAZİOSMANPAŞA - ŞİŞLİ  
59A KANLIKAVAK-KARANFİLDERE-ŞİŞLİ  
59B LEVEND BASIN SİTESİ- ŞİŞLİ  
59H HAREKET SİTESİ - ŞİŞLİ  
59K FATİH SULTAN KARAYOLLARI-ŞİŞLİ  
59N FATİH SULTAN MEHMET- ŞİŞLİ  
59R RUMELİ HİSARÜSTÜ - ŞİŞLİ  
59S LEVAZIM SUBAY SİTESİ-ŞİŞLİ  
59UÇ UÇAKSAVAR - ŞİŞLİ  
64Ç KAĞITHANE-ÇELİKTEPE-ŞİŞLİ  
65G GÜLTEPE - ŞİŞLİ  
66Z ZİNCİRLİDERE-ŞİŞLİ  
77 YENİKAPI - ŞİŞLİ  
77A VEZNECİLER - ŞİŞLİ  
122L ÜMRANİYE-METRO-1. LEVENT  
251 PENDİK-ŞİŞLİ  
252 KARTAL-ŞİŞLİ

**Feriköy**

- 70FE FERİKÖY – EMİNÖNÜ

**Halil Rifat Paşa**

- 54E HALİL RIFAT PAŞA - EMİNÖNÜ

**Fulya Mah.**

26A FULYA MAHALLESİ-EMİNÖNÜ

**Hilton Sitesi**

74 HİLTON SİTESİ-EMİNÖNÜ

**Gülbağ**

66 GÜLBAĞ – EMİNÖNÜ

**Ayazağa**

41AT AYAZAĞAKÖYÜ -CEVİZLİBAĞ

41E AYAZAĞAKÖYÜ – KABATAŞ

41SM AYAZAĞA GARAJI-4.LEVENT METRO

**Kurtuluş**

70KE KURTULUŞ - EMİNÖNÜ

70KY KURTULUŞ-YENİKAPI

**Kuştepe**

46K KUŞTEPE - KABATAŞ

46KY KUŞTEPE – YENİKAPI

**Zincirli Dere**

66Z ZİNCİRLİDERE-ŞİŞLİ

**Perpa**

123U UĞUR MUMCU-PERPA



### 3.3.2.3.KAĞITHANE

Kağıthane deresinin Haliç'le buluştuğu yerden itibaren kuzey-batıya doğru genişler.1987 yılına kadar Şişli'ye bağlı bir köy statüsünde olan Kağıthane, 1987'de ilçe yapılmıştır. İstanbul boğazını Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprüleriyle aşan oto yollardan ilki ilçenin güneyinden, ikincisi ise kuzeyinden geçer. Bunlardan 01 (E5) oto yolu güneyde Şişli ilçesiyle sınır oluşturur. 02 (TEM) oto yolu ise Kağıthane ilçesinin kuzey kesiminde doğu-batı doğrultusunu izler. Okmeydanı ve Hasdal kavşakları arasında uzanan bir başka oto yolda 01 ve 02 oto yollarını bir birine bağlar. Bugün İstanbul'un ilk çekirdeği olan Bizantiyon kurulmadan önce Haliç üzerindeki ilk yerleşmenin bu günkü adlarıyla Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin Haliç'e döküldüğü yerde Semystra altarı yanında kurulduğuna dair Bizanslı Dionisos'un naklettiği bir söylence vardır ve tarihi kaynaklar Bizanslı Dionisos'un naklettiği söylentiye doğrulamaktadır. İstanbul surlarının yakın çevresinde kurulan köylerden biri olan Kağıthane'nin tarih sahnesine çıkışı ilk kez 626 yılına rastlar. Kağıthane ilçesine adını veren Kağıthane deresi ve çevresi, Bizans döneminde sıradan, Osmanlı döneminde ise epeyce rağbet gören bir mesire yeri idi. Padişahlar bu çevrede zaman zaman ava çıkarlardı. XV. yüzyıldan başlayarak, doğal güzellikleri ve koruları ile ünlenen Kağıthane , çok sevilen bir eğlence yeri haline gelmiş ve bu özelliğini uzun yüz yıllar korumuştur. Lale Devri'nden sonra da mesire yeri olarak pek sevilen Kağıthane, özellikle 30'lu yıllarda Prost'un Haliç ve çevresini sanayi merkezi olarak gösteren şehir planının uygulanmaya başlanmasıyla doğal özelliklerini yitirmeye başlamıştır. Pırıl pırıl, tertemiz suyuyla çevreye hayat veren Kağıthane deresi, fabrika bacaları tütmeye başladıktan sonra çevreyi kirleten bir kaynak haline gelmiştir. Yoğun bir doğa kirlenmesiyle 1940'lı yıllarla birlikte yok olan eski Kağıthane mesiresinden günümüze ulaşan, yalnızca bazı yapıların temel kalıntılarıdır. Yöredeki yapıların çoğu II. Dünya savaşı sırasında çeşitli devlet kurumlarının tesislerinin inşası için yıkılmış, kalanı ise bakımsızlıktan çürümeye terk edilmiştir. Kağıthane ilçesinin 2008 yılı nüfusu 418.229'dur.<sup>53</sup>

---

53 <http://www.kagithane.bel.tr/31> Aralık 2008

### **Kağıthane**

- 46Ç ÇAĞLAYAN – EMİNÖNÜ  
46ÇY ÇAĞLAYAN - YENİKAPI  
54G KAĞITHANE -GÜRSEL MAH.- ŞİŞLİ  
54T TALATPAŞA MAHALLESİ - ŞİŞLİ  
62 KAĞITHANE - KABATAŞ  
63 KAĞITHANE-ÇELİKTEPE-KABATAŞ  
64Ç KAĞITHANE-ÇELİKTEPE-ŞİŞLİ

### **Gültepe**

- 65G GÜLTEPE – ŞİŞLİ

### **Hürriyet Mah.**

- 46H HÜRRIYET MAHALLESİ – BEYAZIT

### **Şirintepe Mah.**

- 27E ŞİRİNTEPE - KABATAŞ  
27T ŞİRİNTEPE-ŞİŞLİ

### **Hamidiye Mah.**

- 39Ç HAMİDİYE MAHALLESİ - BEYAZIT  
44B HAMİDİYE MAHALLESİ-EMİNÖNÜ  
48H HAMİDİYE MAHALLESİ - MECİDİYEKÖY

### **Seyrantepe**

- 27SE SEYRANTEPE - KABATAŞ  
41S SEYRANTEPE - ŞİŞLİ  
41ST SEYRANTEPE - TOPKAPI

### **Hasdal(Aricilar)**

- 48B HASDAL (ARICILAR) - ŞİŞLİ

### **Örnektepe**

54ÖR ÖRNEKTEPE -TAKSİM

#### **4.Levent Metro**

- 25A RUMELİ KAVAĞI - 4.LEVENT METRO
- 29 PINAR MAHALLESİ - 4.LEVENT METRO
- 29B REŞİTPAŞA-4.LEVENT METRO
- 29F FERAHEVLER-4.LEVENT METRO
- 29GM MASLAK GAZETECİLER SİTESİ-4.LEVENT METRO
- 29P POLİGON MAHALLESİ-4.LEVENT METRO
- 29T TARABYAÜSTÜ-4.LEVENT METRO
- 41 SARIYER-4.LEVENT METRO
- 41SM AYAZAĞA GARAJI-4.LEVENT METRO
- 42 BAHÇEKÖY-4.LEVENT METRO
- 42M BAHÇEKÖY-4.LEVENT METRO
- 122S SULTANBEYLİ-4.LEVENT METRO
- 129L KOZYATAĞI-4.LEVENT METRO
- EL1 EMİRGAN - 4.LEVEND METRO
- EL2 EMİRGAN - 4.LEVEND METRO

### **3.3.2.4.BEŞİKTAŞ**

1930 yılına kadar Beyoğlu'na bağlı bir nahiye olan Beşiktaş eski ve yeni sâkinleri arasında yaygın olan ve yazılı kaynaklara da geçmiş bulunan teze göre Beşiktaş adının aslı Beştaş'dır. Bu da Barbaros Hayreddin Paşa'nın gemilerini bağlamak için kıyıya diktirdiği beş taş sütundan gelir. Beştaş adı zamanla Beşiktaş'a dönüşmüştür. Beşiktaş ilçesi, 23 mahalleden oluşmaktadır. Beşiktaş, Bizans döneminde Boğaziçi kıyılarındaki en belli başlı yerleşim merkeziydi. Bizans döneminde (4. yy-15. yy) günümüzün Beşiktaş'ının kıyıları şu üç önemli yapıyla tanınırdı: "Auapulus"ta (akıntıya karşı) bulunan Ayios Mihael Kilisesi, imparatorların

yazlık ikametgâhı olan Ayios Mamas'ı saray kompleksi ve Fokas Manastırı. Bunları dan Ayios Mihael Kilisesi Konstantinopolis'in kurucusu olan I. Constantinus (305-337) döneminde inşa edilmişti ve Hıristiyan hacıların ziyaret ettiği çok ünlü bir hac merkeziydi. Beşiktaş bir yerleşim yeri kimliğini Osmanlı döneminde kazanmıştır. Bizans dönemi boyunca Boğaziçi özellikle Karadeniz'den gelen yağmacıların akınlarına uğramış, bunların yarattığı tahribat ve saldıkları korku surdışı yerleşmelerin gelişmesini engellemiştir. Beşiktaş'ın Osmanlı döneminde bir yerleşim yeri kimliği kazanması Karadeniz'in geniş ölçüde Osmanlı Devleti'nin denetimi altına girmesi sâyesinde olmuştur. Özellikle Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa'nın ilgisi dolayısıyla bilhassa denizcilik açısından büyük önem kazanmıştır. Barbaros Hayreddin, İstanbul'da olduğu zamanlarda Beşiktaş'ta bir yalıda ikamet etmiş, burada bir cami, bir medrese bir de sübyan mektebi inşa ettirmiştir. Barbaros, vefatından sonra buraya defnedilmiştir. Beşiktaş ilçesinin 2008 yılı nüfusu 191.513'tür.<sup>54</sup>

### **Beşiktaş**

- 22E BEŞİKTAŞ - KABATAŞ
- 28 EDİRNEKAPI - BEŞİKTAŞ
- 28O BEŞİKTAŞ - OTOGAR
- 28T TOPKAPI - BEŞİKTAŞ
- 29A DERBENT MAHALLESİ- BEŞİKTAŞ
- 30A BEŞİKTAŞ - MECİDİYEKÖY
- 30M BEŞİKTAŞ - MECİDİYEKÖY
- 40B SARIYER-BEŞİKTAŞ
- 57UL BEŞİKTAŞ - KURUÇEŞMEÜSTÜ
- 62G GÜZELTEPE- KAĞITHANE - BEŞİKTAŞ
- U1 BEŞİKTAŞ - ULUS MAHALLESİ

### **Vadi(Ortaköy-Kabataş)**

- 30D ORTAKÖY-KABATAŞ - YENİKAPI

<sup>54</sup> <http://www.besiktas.bel.tr/31> Aralık 2008

DT1 ORTAKÖY-DEREBOYU- TAKSİM

DT2 ORTAKÖY-DEREBOYU- TAKSİM

**Dikilitaş**

26 DİKİLİTAŞ-EMİNÖNÜ

43 TAKSİM – DİKİLİTAŞ

**Gayrettepe**

26B GAYRETTEPE-EMİNÖNÜ

74A GAYRETTEPE – EMİNÖNÜ

**Levazım Subay Sitesi**

58S LEVAZIM SUBAY SİTESİ - KABATAŞ

59S LEVAZIM SUBAY SİTESİ-ŞİŞLİ

**Ambarlıdere**

58UL ULUS MAHALLESİ – KABATAŞ

**Kuruçeşme üstü**

57UL BEŞİKTAŞ - KURUÇEŞMEÜSTÜ

**Arnavutköy**

59C ARNAVUTKÖY-MECİDİYEKÖY

**Hareket Sitesi**

59H HAREKET SİTESİ - ŞİŞLİ

**Levend Basın Sitesi**

59B LEVEND BASIN SİTESİ- ŞİŞLİ

**Deniz Subayları Lojmanları**

52 DNZ.SUBAY LOJMANLARI – KABATAŞ

### **Uçaksavar**

59UÇ UÇAKSAVAR – ŞİŞLİ

### **Zincirlikuyu**

34 AVCILAR-ZİNCİRLİKUYU METROBÜSÜ

### **Etiler Akmerkez**

96A ATATÜRK H.LİMANI - ETİLER AKMERKEZ

### **Ulus Mah.**

U1 BEŞİKTAŞ - ULUS MAHALLESİ

### **3.3.2.5. SARIYER**

Sarıyer, Büyükdere limanının kuzeye doğru son bulduğu bölümü (Mesar ya da Mezar-Burnu), Simas (Burun) sözünden bozulmuş olup, Sarıyer koyundaki küçük dere ise, Skletrinas adını taşıyordu. Birincisinde bir Aphrodite heykeli, ikincisinde de Apollon adak yeri vardı. Vaktiyle burada bir mezar olduğu için Mezar-Burnu deniliyorken, bu ad Mesar' a çevrilmiştir. Sarıyer'in iskelesidir. Sarıyer, adını burada gömülü "Sarı Baba" adında bir kişiden aldığı söylenirse de eski eserlerde hep Sarıyer olarak geçmesi, çevrede bakır kapsayan, sarı görünen bir yarın varlığı bu semte vaktiyle Sarı-Yar adını vermişken, sonradan bunun zamanla Sarıyer biçimine girdiğini göstermektedir. Sarıyer ilçesinin 23 mahallesi ve 9 köyü vardır. Sarıyer ilçesinde iktisadi açıdan faal nüfusu oluşturan kesim, daha çok ilçe dışındaki işyerlerinde çalışmaktadır. İlçede fazla sanayi tesisi yoktur. Başlıca sanayi tesisleri kibrit ve kablo fabrikalarıdır. Sarıyer ilçesinin 2008 yılı nüfusu 276.407'dir.<sup>55</sup>

### **Sarıyer**

25E SARIYER - KABATAŞ

---

<sup>55</sup> <http://www.sariyer.bel.tr/31> Aralık 2008

- 25H SARIYER-HAVANTEPE  
25T SARIYER - TAKSİM  
25Y SARIYER-Y.EMRE-UYUM SİTESİ  
40 SARIYER - TAKSİM  
40B SARIYER-BEŞİKTAŞ  
41 SARIYER-4.LEVENT METRO  
42K KAZIMKARABEKİR-SARIYER  
42KT SARIYER - KOCATAŞ  
59RS RUMELİHİSARÜSTÜ-SARIYER  
150 SARIYER - RUMELİ FENERİ  
151 SARIYER - KİLYOS  
152 SARIYER - KISIRKAYA  
153 BAHÇEKÖY-SARIYER

**Havantepe Su Deposu**

- 25H SARIYER-HAVANTEPE

**Rumeli Kavağı**

- 25A RUMELİ KAVAĞI - 4.LEVENT METRO

**Kazım Karabekir**

- 42K KAZIMKARABEKİR-SARIYER

**Kocataş**

- 42KT SARIYER – KOCATAŞ

**Bahçeköy**

- 42 BAHÇEKÖY-4.LEVENT METRO  
42M BAHÇEKÖY-4.LEVENT METRO  
42T BAHÇEKÖY-TAKSİM  
153 BAHÇEKÖY-SARIYER

**Yeni Uyum Sitesi**

25Y SARIYER-Y.EMRE-UYUM SİTESİ

**Rumeli Feneri**

150 SARIYER - RUMELİ FENERİ

**Kilyos- Demirciköy**

151 SARIYER - KİLYOS

**Kısırkaya**

152 SARIYER – KISIRKAYA

**Tarabyaüssü**

29C TARABYAÜSTÜ - KABATAŞ

29T TARABYAÜSTÜ-4.LEVENT METRO

**İstinye Dereiçi**

22 İSTİNYE DEREİÇİ - KABATAŞ

29A DERBENT MAHALLESİ- BEŞİKTAŞ

29Ş İSTİNYE DEREİÇİ - ŞİŞLİ

40T İSTİNYE DEREİÇİ-TAKSİM

59A İSTİNYE DEREİÇİ-REŞİTPAŞA-ŞİŞLİ

325YK1 DERBENT-YENİKAPI

325YK2 DERBENT-YENİKAPI

**Pınar Mah.**

29 MAHALLESİ - 4.LEVENT METRO

**Gazeteciler Sitesi**

29GM MASLAK GAZETECİLER SİTESİ-4.LEVENT METRO



**Poligon Mah.**

- 29P POLİGON MAHALLESİ-4.LEVENT METRO  
58A POLİGON MAH.REŞİTPAŞA-KARANFİLDERE- KABATAŞ

**Bağlar Mevkii- Ferahevler**

- 29D FERAHEVLER - KABATAŞ  
29F FERAHEVLER-4.LEVENT METRO

**Reşitpaşa**

- 22RE REŞİTPAŞA - KABATAŞ  
29B REŞİTPAŞA-4.LEVENT METRO

**Karayolları**

- 59K FATİH SULTAN KARAYOLLARI-ŞİŞLİ

**Fatih Sultan Mehmet**

- 58N FATİH SULTAN MEHMET – KABATAŞ  
59N FATİH SULTAN MEHMET- ŞİŞLİ

**Rumeli Hisarüstü**

- 43R RUMELİ HİSARÜSTÜ - KABATAŞ  
59R RUMELİ HİSARÜSTÜ - ŞİŞLİ  
59RS RUMELİHİSARÜSTÜ-SARIYER  
125 KADIKÖY-BOĞAZIÇI ÜNV-R.HİSARÜSTÜ  
559C RUMELİHİSARÜSTÜ-TAKSİM

## SONUÇ

Ülkemizde kırdan köye göçe bağı olarak İstanbul'un nüfusu hızla artmaktadır ve bu durum bir çok problemlere sebep olmaktadır. Kaçınılmaz olarak bu problemlerin başında da ulaşım gelmektedir. İstanbul'da toplu taşımacılık denince ilk akla gelen İETT, yüzyılı aşkın bir süredir İstanbul'da faaliyet göstermektedir ve İstanbul toplu taşımacılığında söz sahibi bir kurumdur. Özellikle 1950 yılından itibaren artan göçten kaynaklanan yerleşim sorunlarına, yeterli ve planlı bir çözüm öne sürülemediği için ya da planların tatbik edilememesi sebebiyle İstanbul ulaşımı tıkanma noktasına gelmiştir ve bu da beraberinde bir çok sorun getirmiştir. İstanbul ulaşımının en önemli sorunlarından biri de ulaşımına kara sistemli ulaşım araçlarının hakim olmasıdır. Normalde raylı sistem araçları ve deniz taşımacılığı hakim olması gerekirken mevcut durum tam tersidir. Bu noktada metro projeleri, hafif metro projeleri ve Marmaray projesi önemli bir konumda bulunmaktadır. Olması gereken, raylı sistem ve deniz taşımacılığının esas alınması ve kara ulaşım araçlarının bu sisteme tamamlayıcı unsur olarak entegre edilmesidir.

İstanbul'un, çağdaş metropollerde olduğu gibi, yaygın bir raylı sistem ağına kavuşması için çok sayıda raylı sistem projesi hazırlanmış ve bunların bir bölümünün de inşaatı devam etmektedir. Yapımına karar verilen ve inşaat aşamasında olan 12 adet raylı sistem projesinin toplam uzunluğu 70.3 km'dir. Toplam uzunluğu 110 km olan 8 adet raylı sistem hattı ise projelendirme aşamasındadır. Planlama aşamasında olan raylı sistem projeleri de tamamlandığında, Marmaray Projesi ile birlikte, İstanbul'da toplam uzunluğu 400 km'ye varan bir raylı sistem ağı gerçekleşmiş olacaktır ve bu durum İstanbul'daki toplu ulaşımın geleceği açısından oldukça önemlidir.

Dünyadaki benzer büyük şehirlerin ortak bir sorunu olan trafik tıkanıklığı İstanbul'da yaşayanların en rahatsız oldukları sorunların başında gelmektedir. "İstanbulluların % 23'ü ulaşımında günde 3 saatten fazla zaman harcamaktadır.

Ulaşımında 2-3 saat arasında zaman harcayanların oranı ise % 22'dir.”<sup>56</sup> Bu süre, şehir hayatı içinde hayatı olumsuz etkileyen bir durumdur. İstanbul ulaşımında İETT'nin önemli bir paya sahip olduğu, bir yerden başka bir yere giderken vaktinin büyük bir çoğunluğunu otobüslerde geçiren İstanbullular için malumdur. Günümüzde, İstanbul'daki toplu taşıma hizmetinin en büyük bölümünü sağlayan ve filosunda 2.824 adet otobüsü olan İETT, 470 hatta günde yaklaşık 1.400.000 yolcu taşımaktadır. Özel Halk Otobüslerinin 2,046 otobüsünü ve günde taşıdığı 1.121.000 yolcuyu ilave edersek, İETT yaklaşık 5.000 otobüsü ve günde 2.500.000 yolcusu ile İstanbul ulaşımında yaklaşık %24'lük bir orana sahiptir. Ancak, özellikle şehir merkezinde ve ana arterlerde, sefer hızı 8-10 km/saat düzeyine kadar düşmekte olup, bu tıkanıklıklar nedeniyle önemli bir yakıt ve zaman kaybı ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un lineer gelişimine paralel olarak, şehrin doğu ve batı uçlarına hizmet vermekte olan otobüs hatları nispeten uzun mesafelidir. Bu bölgelere erişim sağlayan karayollarının trafik yoğunluğu nedeniyle de, gerek yolcuların zaman kayıpları, gerekse İETT işletme maliyetleri oldukça artması sebebiyle ulaşım olumsuz etkilenmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kurulan İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) tarafından hazırlanmış ve 2006 yılında onaylanan plana göre, İstanbul Metropolünün doğu ve batı yakaları arasındaki nüfus ve istihdam dengesizliğinin giderilmesi ve şehrin tek merkezli yapısının çok merkezli yapıya dönüştürülmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla, planda genel olarak Zincirlikuyu-Maslak aksında yer alan Merkezi İş Alanı'nın kademeli olarak batıya kaydırılması, doğu ve batıda yeni çekim merkezleri yaratarak şehir merkezinin üzerindeki baskının hafifletilmesi hedeflenmektedir. Bu amaçla öncelikle Gaziosmanpaşa, Güngören ve Bayrampaşa ilçelerinin günlük ihtiyaçlarının tarihi yarımadanın dışında oluşturulacak alt merkezlerde karşılanması öngörülmektedir. Daha batıda ise, Kavaklı, Silivri ve Gümüşkaya yerleşmelerinin oluşturduğu bir koridor geliştirilerek, Büyükçekmece ve Küçükçekmece Gölleri'nin havzaları

---

56 İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **2008-2010 Yatırım Planı ve 2008 Uygulama Programı**, İstanbul, 2007, s.50.

üzerindeki yapılanma baskısının azaltılması planlanmıştır. İkitelli Sanayi Bölgesi'nin kademeli olarak hizmet sektörüne yönlendirilmesi ile günümüzde bir çoğu atıl duran yapı stoğunun diğer bir alt merkeze dönüştürülmesi amaçlanmaktadır. Büyükçekmece Gölü'nün batısında hastaneler, üniversiteler, teknopark, fuar, rekreasyon ve spor alanlarından oluşan yeni bir çekim merkezi yaratılarak, plandaki hedeflere ulaşılması öngörülmektedir. Şehrin iki kanat uçlarında oluşturulacak lojistik ihtisas bölgelerinin de aynı amaca hizmet edeceği düşünülmektedir. Kısa dönemde Haydarpaşa Limanı'nın taşınmasının olanak dışı olduğu için, Ambarlı Limanı'nın orta dönemde kullanımının arttırılması, ancak uzun dönemde Gümüşyaka'da yeni bir liman inşa edilmesi öngörülmektedir. Böylece şehrin tek merkezli yapısından kurtarılarak, merkezdeki baskıların hafifletilmesi planlanmaktadır. Yukarıda kısaca açıklanan, kentin batı uç bölgelerine ilişkin plan kararlarından da anlaşılacağı gibi, İstanbul'da yeni gelişme alanları olarak Büyükçekmece batısındaki alanlar öngörülmektedir. Başka bir deyişle, bu bölgelerdeki nüfus ve işgücü yoğunluğunun giderek artması beklenmelidir. Bu açıdan, yeni gelişme alanlarını şehre bağlayan hızlı ve konforlu toplu taşıma hatları ileride daha da önem kazanacaktır.

Günümüzde geleneksel ulaşım planlaması yöntemi olarak, daha önceleri uygulanan arazi kullanımının ortaya çıkardığı yolculuk taleplerinin karşılanabilmesi için gerekli ulaşım altyapısının planlanması esasına dayanan yöntem terkedilmelidir. Bunun yerine, arazi kullanım-ulaşım ilişkisini göz ardı etmeyen, ulaşım altyapı yatırımlarının şehrin gelecekte öngörülen arazi kullanımının biçimlendirilebilmesi için bir araç olarak kullanıldığı, sürdürülebilir kentsel gelişmeye olanak sağlayan stratejik ulaşım planlama yaklaşımı benimsenmelidir.

Ulaşım, şehirden bağımsız bir olgu değildir ve şehir ile ilgili her planlama ulaşım ile doğrudan ilişkilidir. Bundan dolayı makro düzeyde bakıldığında İstanbul'un bütüncül bir planlama sorununun ve yapılan planlamaların tatbik edilememe gibi sorunlarının olduğu açıktır. İstanbul hızla büyüyen bir şehir olduğu için bütün ulaşım ağının bir noktada düğümlenmesi, zaten yoğun olan ulaşımı daha

da tıkanık hale getirecektir. Bundan dolayı İstanbul' da, nispeten merkezden bağımsız yeni çekim merkezlerinin planlanması ve bu planların uygulanması gerekir.

Bütüncül bir şehir planlaması çerçevesinde şehirde tek merkeze bağlı zorunlu olmayan birçok çekim merkezleri inşa edip Eminönü, Fatih, Şişli, Beşiktaş gibi merkezlerdeki yığılmaları önlemek gerekir. Mevcut ulaşım sistemi de raylı sistemin ve deniz taşımacılığının esas alındığı, kara ulaşım araçlarının da bu sistemleri tamamlayıcı bir unsur haline getirilmesi gerekmektedir.

## BİBLİYOGRAFYA

Ahıska, Behçet A.: **İstanbul'un Anadolu Yakasında İETT Otobüs Ulaşımı**, İ.Ü.Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1985.

Black, William A: **Transportation A Geographical Analysis**, The Guilford Press, Newyork, 2003.

Dünya Sağlık Örgütü, **The World Health Report 96**, Geneva. 1996.

Ertin, Gaye, **İstanbul'da Raylı Ulaşım Sistemleri**, İnsan ve Mekan, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2006

İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Faaliyet Raporu**, İstanbul, 2006.

İETT Genel Müdürlüğü, **Performans Raporu**, İstanbul, 2007.

İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **2008-2012 Yılı Stratejik Planı**, İstanbul, s.2008.

İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **2008-2010 Yatırım Planı ve 2008 Uygulama Programı**, İstanbul, 2007

İles, Richard: **Public Transport in Developing Countries**, Elsevier, 2005

Makine Mühendisleri Odası: **Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı**, Ankara, 2-3 Mayıs 1997.

Özgüç, Nazmiye: **Beşeri Coğrafya' da Veri Toplama ve Değerlendirme Yöntemleri**, 3.bs., İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1984

Population Criss Committee, **Cities**, Washington DC. 1990.

Renda Y, **Şehir ve Ulaşım Bilim ve Teknik**, 1996 Tubitak

Tümertekin, Erol-Özgüç, Nazmiye: **Beşeri Coğrafya**, İstanbul, 1997.

Tümertekin, Erol-Özgüç, Nazmiye: **Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma**, İstanbul, 1997.

Tümertekin, Erol: **Türkiye' de Şehirleşme ve Şehirsal Fonksiyonlar**, İstanbul, Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, Yayın No:72, İstanbul,1973.

Tümertekin, Erol: **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1976.

Usta, R. Ensar: **İstanbul'un Anadolu Yakası'nda Ulaşım ve Yerleşme İlişkisi**, İstanbul Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

Yılmaz Erdal, **Kentçi Otobüs Taşımacılığında Hat Planlaması ve Simülasyonla Bir Çözüm Önerisi**, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2003.

“Avcılar”(Çevrimiçi)<http://www.avcilar.bel.tr/31> Aralık 2008

“Bahçelievler”(Çevrimiçi)<http://www.bahcelievler.bel.tr/31> Aralık 2008

“Bağcılar”(Çevrimiçi)<http://www.bagcilar.bel.tr/31> Aralık 2008

“Bakırköy”(Çevrimiçi)<http://www.bakirkoy.bel.tr/31> Aralık 2008

“Bayrampaşa”(Çevrimiçi)<http://www.bayrampasa.bel.tr/31> Aralık 2008

“Beşiktaş”(Çevrimiçi)<http://www.besiktas.bel.tr/31> Aralık 2008

“Beyoğlu”(Çevrimiçi)<http://www.beyoglu.bel.tr/31> Aralık 2008

“Büyükçekmece”(Çevrimiçi)<http://www.buyukcekmece.bel.tr/31> Aralık 2008

“Çatalca”(Çevrimiçi)<http://www.catalca.bel.tr/31> Aralık 2008

“Esenler”(Çevrimiçi)<http://www.esenler.bel.tr/31> Aralık 2008

“Eyüp”(Çevrimiçi)<http://www.eyup.bel.tr/31> Aralık 2008

“Fatih”(Çevrimiçi)<http://www.fatih.bel.tr/31> Aralık 2008

“Gaziosmanpaşa”(Çevrimiçi)<http://www.gaziosmanpasa.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Güngören”(Çevrimiçi)<http://www.gungoren.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Hat ve Durak Arama”(Çevrimiçi) <http://www.iett.gov.tr/>31 Aralık 2008.

“Kağıthane”(Çevrimiçi)<http://www.kagithane.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Küçükçekmece”(Çevrimiçi)<http://www.kucukcekmece.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Sarıyer”(Çevrimiçi)<http://www.saiyer.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Silivri”(Çevrimiçi)<http://www.silivri.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Şişli”(Çevrimiçi)<http://www.sisli.bel.tr/>31 Aralık 2008

“Zeytinburnu”(Çevrimiçi)<http://www.zeytinburnu.bel.tr/>31 Aralık 2008