

162347

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE COĞRAFYA ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL'UN ANADOLU YAKASI'NDA  
İ.Ş.T.İ. GÖRÜŞ ULAŞIMI

Yüksek Lisans  
Mezuniyet Tezi

Tezi Yöneten  
Prof. Dr. Errol Tümerçekin

162347

Bekçet A. Akışık  
45

İSTANBUL-1985

## **İÇİNDEKİLER**

**ÖNSÖZ**

**Sayfa No 1**

<b>I- Türkiye'de şehirleşme ve yarattığı sorunlar.....</b>	<b>1 - 5</b>
<b>II-A, İstanbul'da şehirleşme-ulaşım ilişkileri,</b>	
<b>Anadolu Yekası'nda ulaşım.....</b>	<b>5-14</b>
<b>a- Minibüsler, Dolmuşlar, Halk Otobüsleri, Diğer</b>	
<b>Vasıtalar, Banliyö Trenleri.....</b>	<b>9-11</b>
<b>b- İ.E.T.E. Vasıtaları.....</b>	<b>11 -14</b>
<b>Trenvaylar</b>	
<b>İ.E.T.E. Otobüslerinin gelişmesi</b>	
<b>II-B, Otobüs Ağına Oluşturan Faktörler.....</b>	<b>14 -26</b>
<b>II-C, Anadolu Yekası Otobüs Hatlarına ve Genel Özellikleri</b>	<b>26 -85</b>
<b>III- Öncelikler.....</b>	<b>86 -98</b>
<b>Yararlanılan Kaynaklar.....</b>	<b>99</b>

**İstanbul bilindiği gibi Türkiye'nin en kalabalık şehridir. Bütün dünyadaki büyük ve kalabalık şehirlerin kendine mahsus bir takım problemleri mevcuttur. Bunların arasında şehir içi ulaşıma hemen hemen en büyük problem olarak insanların karşısına çıkar. Bu durum İstanbul'da da kendini göstermektedir.**

**Bu çalışmada uygulamalı Beşeri Coğrafya açısından önemli görülen İstanbul'un Anadolu Yakası'ndaki İ.S.T.T. idaresinin yanında bugünkü durumu ele alınmıştır. Yapılan alan çalışmasında gözlem ve mülkelerde bulunmuş, haritaların ve yorumlamaya girilmiştir. Daha sonra tez çalışması önerilerimizle sonuçlandırılmış. Çalışmaların uygulamaya yönelik olup, kendi çapında verdiğim öneriler tartışmaya açıktır.**

**Çalışma sırasında : "Coğrafyacılar gelecek için planlamalara uygun bilgiler verebilecekleri gibi, denişsen elebilecekleri umuduna sahip olabilirler. Bir çok durumda coğrafyacıların daha doğru bir ileriye görmeyi sağlamak bakımından ilgili ilişkiler üzerinde esaslı bilgileri olabilir... Coğrafyacı topluma sorumlu bir üyesi olarak, bilgisinden toplumun yararlanmasına sağlamakla yükümlüdür" şeklindeki R.Kartshorne belirttiği gerçeği dayanak noktası yaptım. Fakat çalışmam esnasında karşılaştığım güçlükler bu tezi gerçek anlamıyla yapmaya engel oldu. Özellikle sorumluluk mevkiine atanan yada seçilen kişilerin çoğunluğu coğrafyaya tasviri ve basit, yüzeysel bir okul coğrafyası olarak tanınmaktadır. Üstelik güncel sorunlarda coğrafyanın sunabilececeklerini bilmesizlikten gelmektedirler. Coğrafyacıların uygulamalı Coğrafya yoluyla planlama ile yalardan beri uğraştıkları gerçeği hâlâ anlayamamıştır.**

Yukarıda belirttiğim güçlüklerle oynen karşılaşılan olan ve 1972-73 döneminde İstanbul Anadolu Yekesi'nde Otobüs Ulaşımını incelemiş olan Osman Cahit İnandı'ın tezinde de yerlendim.

Türkiye'nin en kalabalık şehri olan İstanbul'un Anadolu Yakası'nda İ.E.T.T. Otobüs Ulaşımını bence tez konusu olarak veren, yol gösteren ve tavsiyelerde bulunan kıymetli hocam Prof.Dr. Erol Tüner'ın'e; ayrıca bu tezin hazırlanması esnasında yardımını enisgeneyen Doç.Dr.Nazmiye Çeçen'e teşekkür ederim. Bu tezi hocalarımın yardımı ve kendi araştırmalarımla hazırladım.

Her şeye rağmen, çok az kalan ve yeterince açılması gereken ayrıntılara ilişkin yönlere bulunmakla birlikte bu türde benzer tez çalışması yapacak olan arkadaşlarıma az da olsa yardımcı olabileceğimi zannetmekteyim.

**Behçet A. Ahıska**



## I- Türkiye'de Şehirleşme ve Yarattığı Sorunlar

Şehirleşme der anlamda, şehir sayısının ve şehirlerde yaşayan nüfusun artmasını anlatır. Şehirsel nüfus, doğumlarla ölümler arasındaki farkın birinciler lehine olmasından ve aynı zamanda köylerden ve kasabalardan gelenlerle, yani göçlerle artar. Gelişmekte olan ülkelerin şehirlerinde, yoğunlaşma eğilimleri gözlemlendiğinden, şehirleşme daha çok köylerden kentlere olan nüfus akınlarıyla beslenir. Şehirleşmenin der anlamdaki tanımı, demografik nitelik taşıır.

Oysa, şehirleşme yalnız bir nüfus hareketi olarak görülürse, eksik kavranmış olur. Çünkü şehirleşme olgusu, bir toplumun ekonomik ve toplumsal yapısındaki değişimlerden doğar. Bu nedenle, şehirleşmeyi tanımlarken, nüfus hareketini yaratan ekonomik ve toplumsal değişimlere de yer vermek gerekir. Şehirleşmenin ekonomik, toplumsal ve siyasal boyutlarını da hesaba katan, geniş anlamda şöyle bir tanım yapılabilir : "Sanayileşme ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin bütünsel yapısını doğuran, toplum yapısında, erken oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere eğilimliliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci"<sup>(1)</sup>

Türkiye'de şehirleşmede başlıca oynayan faktörler genellikle ekonomiktir. Burada öncelikle belirtelim ki üzerinde durduğumuz şehirleşme esas itibarıyla Büyük Sanayi Devrimi ile meydana gelen, sanayinin başlıca oynadığı ve ona paralel olarak bütün dünyaya yayılan olaydır.

---

(1) Keleş, Ruşen : Kent Bilim İnkeleri, Sosyal Bilimler Dergisi Yayınları C-5, Ankara, 1976, S.51

Türkiye'de özellikle 1950'den sonra aşikâş gelişen köyden şehire olan huyet tarzını değıştirme arzusunda değnmekte ve şehire köy huyetinden bıkıldığı, konforu ve eğlenceleri ile şehir huyeti üzendiği için gidilmektedir. Bu yer değıştirme de esas deha çok zirai geliri tamamlayıcı bir kazanç arzusudur. "Bununla beraber ticari ziraat faaliyetlerinin mevcut olduğu, ziraatten yüksek kazanç elde edilen yerleşmelerde yapaylanlardan bazıları ile memleketin çeşitli bölgelerinde yine kır yerleşmelerindeki bir çok verimli sillelerinde şehirlere geç etmekte oldukları bir gerçektir. Böylece çoğunluğun şehirlere para kazanmak için gelmeleri yanında es de olsa bir kısım nüfusunda (2) para harcamak üzere gelmesi sökonulmaktadır."

Öte yandan sanayinin etkisini gürce etmeden eğitim ve kültür faaliyetlerine ait imkânların, özellikle Üniversitelerin de şehirlere yer almasını geç sebebi teşkil etmektedir. Ayrıca özellikle 100.000'den fazla nüfuslu şehirlerimizde, bir kaç şehir dışta barakılırsa, sanayileşmeye dayandıktan çok, hizmet dallarında çalışanların artmasıyla meydana geldikleri gelişmektedir.

Türkiye'de şehir yapıcı, başka deyinle şehirleşmede en büyük rolü olan sanayi faaliyetlerinin kabaca üçte biri İstanbul'da bulunmaktadır. Bununla beraber İzmir, Ankara, Adana, Kocayda Samsun Zonguldak başta olmak üzere diğer vilayetlerde de sanayi faaliyetleri gelişmektedir. Özellikle sıraladığımız iller bölgelerindeki şehirlerin sanayilerinde de geliştirme basamakları teşkil etmektedirler.

---

(2) Tuncertekin, Erol : Türkiye'de şehirleşme ve şehircel fonksiyonlar, İst. Üni. Coğrafya Ens. No. 72, İstanbul, 1973, 2.3



Bunu geçecek olursak, Marmara bölgesinde İznit ve Bursa İstanbul'dan sonra, Ege bölgesinde de Manisa ve Aydın İznit'i takip ederler. İç Anadolu'nun kuzey kısmı (Ankara ve Eskişehir), güneyde Adana, Karadeniz kıyılarında Samsun ve çevresiyle Zonguldak bu olgusunun örnekleridir.

Bir yığılma endişesiyle endişelenen şehirleşmemiz, tüm plövaları altüst eden gelişim seyriyle sonuçlanır. Bu durum bir dizi sorunu da beraberinde getirmektedir. Özellikle belirli şehirlere yönelen nüfus akını bazı yerlerde önemli problemlere kaynak teşkil etmektedir. Bu sorunların bazılarına şöylece özetlenecek münhalındır : Gecekondulaşma, şehirleşmede altyapı sorunları, çok sayıda işsiz ve kalifiyansız insan kitlesi, ulaşım sorunları,.....

Özellikle konut sorunları ve konut açığının büyük şehirlerimizde bir çığ gibi büyümesi, bunun yanı sıra bu konutların bulunduğu alanların şehire olan uzaklık ve yakınlıkları Belediye'ye taşınmazlıkta önemli problemler teşkil etmektedir. Gecekondu alanları ülkemizde şehir nüfusunun büyük bir kısmının oturduğu alanlardır. Gecekonducular özellikle kentlerin denetimi güç alanlarına yayılarak şehirleri adeta bir kuşak halinde sarmışlardır. Kentli nüfus oranının %18 gibi bir hasele artarken sanayiye gelişen nüfus artışının %8'i bile bulmaması hizmetler sektöründe bir birikim yaratmaktadır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu bir diğer sorunu oluşturmaktadır.

Kırsal bölgelerden gelenler merkezi iç bölgelerine daha yakın, bazılarını eski gecekondu mahallelerine yerleşmiş kısa bir müddet kiracı olarak kaldıktan sonra kentin çevresinde kendine ait olmayan, çok kez "moyilli" boş bir arazi de ya yeniden yapılarak ya da aynı şartlarla inşa edilmiş eski bir gecekonduyu alarak arazi taşınmaktadır.

## Büyük Kentlerindeki Gecekonducular

Kent	Kent nüfusunun gecekonduya yaşayan yüzdesi	Konut stoku içinde gecekondu yüzdesi
Ankara	65	65
İstanbul	45	40
İzmir	35	25
Adana	45	49
Bursa	25	22
Samsun	36	41
Erzurum	35	40
Diyarbakır	20	13

Öyle görülmektedir ki ilk önceleri gecekonducular inşa edenler için bulunabilecek bir yer diye düşünülmemiştir. Daha sonra şehrin diğer bölgelerine "variyetleri düşelince" taşınacakları fikriyle yapmışlardır. Her şeyden önce geçici diye başlamak olan bir yerleşimin tamamen kalıcı bir hale dönüştüğü görülmektedir. Ondan sonra da daha çok içinde oturanların yaptığı kendilerine ait olan gecekonducular yerine artık gayri menkul ticareti kalıcı olan gecekonducular hakim hale gelmiştir. Buraların politik istisnalarla neden olmasa ve hissetlerin sürekliliğinin farklılık göstermesi İ.S.T.T. uluşmasında da görülmektedir. Örneğin İstanbul Anadolu yakasındaki Çiğdemli Gecekonducuları bir tepeyi olduğu gibi kaplarken hemen bitişiklerinde kurulmuş Esenkent arasındaki ilişkiler dizisine bakılabilir. Burada gecekondu alanına gitmesi gereken ve numarası 170 olan Kadıköy-Çiğdemli otobüsü, Esenkent'e gitmektedir. Halbuki gideceği hat Çiğdemli'dir. Bu durum e site'de insanlar arasındaki sosyal ilişkiler üzerinde oluşan olumsuzlukların bir tanesini teşkil etmektedir.



Bunun yanısıra çalışmanın Otobüs ağına oluşturan faktörler hakkında yeniden değinilecek bir konu da belli bir kaç Minibüsün dışında bu geçekodu alanında başka vasıta çalıştırılmamasıdır. Orada oturan bir kaç ailenin, hengesrilik ada altında oluşturdıkları bu durum neredeyse yasallık kazanmıştır. Son yıllarda uygulanan Halk Otobüsleri çalışması bile buraya ancak 1 otobüsle o'da güçlülükle sekelebilmştir. Bunun nedenleri derin sosyo-ekonomik sorunlara ve zamanında yapılan politik istişcerilere dayanmaktadır. Çünkü bu geçekodu alanının yolu esvettir. 1970 li yıllarda yapılan bir çalışmanın ürünüdür. Halbuki M.Konak Mah. bir diğer geçekodu alanı olup, yolu esvalt olduğuna halde düzenli Belediye Otobüsü seferleri şakomundur.

#### II-A. İstanbul'da Şehirleşme-Ulaşım İlişkileri, Anadolu Yakasında Ulaşım.

İstanbul'da şehirleşme artık boğazın iki tarafında lineer (doğrusal) bir gelişme göstermekle birlikte tüm peyseyi de ede- ta istilâ etmektedir. Tıpkı bir yağ lekesi görünümündeki bu şehirleşmenin plânlamaya ilişkin sorunların yanısıra mekândaki kirlenme oranında arttırmaktadır.

Bu düzensiz şehirleşmenin bir plânsız gelişmesi ve Ulusal Beşeri Coğrafyasını ilgilendiren kapsal geçişlenmediği takdirde 1995 yılında İstanbul şehrinin yakalar arasındaki nüfus dağı- lımı şöyle olacaktır.

#### Yahalar Arasındaki Nüfus Dağılımı

1995 Yılı	Şehir Yakası	Boğaz Yakası	Toplam
Kentsel alan nüfus	4.157.000	1.943.000	6.100.000
Gelirge alan nüfus	600.000	400.000	1.000.000
Toplam	4.757.000	2.343.000	7.100.000
Yahalar arası (%)	67	33	100



Bu durum İstanbul'da ulaşım önünde önemli problemler hazırlayacaktır. Genelinde İstanbul ve özellikle Anadolu Yakası'nın her geçen gün birer daha stratejik olarak artan nüfusunun yanında münakahe vasıtelerinde de büyük ölçüde bir ilerleme olmaktadır. Bütün bunlara paralel olarak teşişen yolcu miktarında oldukça yüksek bir oranda artış görülmektedir. Elimizdeki istatistiklere göre sadece İ.M.T.T. Otobüslerinin Anadolu yakasında 1959 yılında taşıdığı yolcu miktarı 9.795.000 dir. 1972 yılı ortalaması ise 41.000.000 olmuştur. Burada belirtilmesi gereken mühim bir husus 1959 yılında şehrin Anadolu Yakası'nda minibüs ulaşımının hemen hemen hiç yapılması ve dolaylı sayılarının da bugüne nazaran çok daha az olmasıdır. 1967 yılında Anadolu Yakası'nda tamamıyla kaldırılan trolaybüslerin 1959 yılında ortalama olarak 18.000.000 yolcu taşıdığına da unutmamamız gerekmektedir. (3)

Anadolu Yakası'nda 1965 yılında İ.M.T.T. Otobüsleriyle taşınan yolcu sayısı 64.204.429 olmuştur. İstanbul genelinde ise 360.000.000 kişi otobüslerle ve 12.000.000 kişi de Trolaybüslerle taşınmıştır. Bu taşınan yolculardan Anadolu İşletmecisinin toplam hasılatı 1.595.284.491,48 TL olurken, İstanbul genelinde yaklaşık 9 milyar TL sını bulmuştur.

İstanbul kent içi ulaşım planı, genel ulaşım etüdü'nden İ.M.T.T. Genel Müdürlüğü'nün yıllara göre otobüs ve trolaybüs yolcu taşımalarına ilişkin bilgiler aşağıdaki tablodadır. Bu değerleri ÖNER dışı verdiğim ve kestirimler olarak belirttiğim rakamlarla paralel düşünürsek 1982 yılına ilişkin Anadolu Yakası'nın taşınan yolcu sayısına da ulaşabiliriz.

---

(3) İnandı, Osman Cahit : İstanbul Univ. Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enst. Bölünme Lisans Tezi 1972-73

Yıllara göre Otobüs ve Trolleybüs Yolcu  
(4)  
Togansaları

	<u>Otobüs</u>	<u>Trolleybüs</u>	<u>Teslon</u>
1970	213 817 594	30 442 938	244 260 492
1971	221 060 378	31 850 071	252 910 449
1972	196 697 734	32 173 842	228 871 576
1973	197 127 896	35 512 615	232 631 511
1974	203 388 967	33 008 803	236 391 770
1975	198 255 504	28 728 738	226 982 242
1976	225 942 671	30 899 950	256 842 621
1977	229 265 752	31 126 236	260 591 988
1978	198 993 610	31 099 783	229 543 152
1979	233 149 797	32 153 946	265 303 343
1980	381 623 649	10 887 449	392 511 159
1981	389 933 225	12 326 717	402 259 484
1982	383 986 754	17 350 193	400 936 947

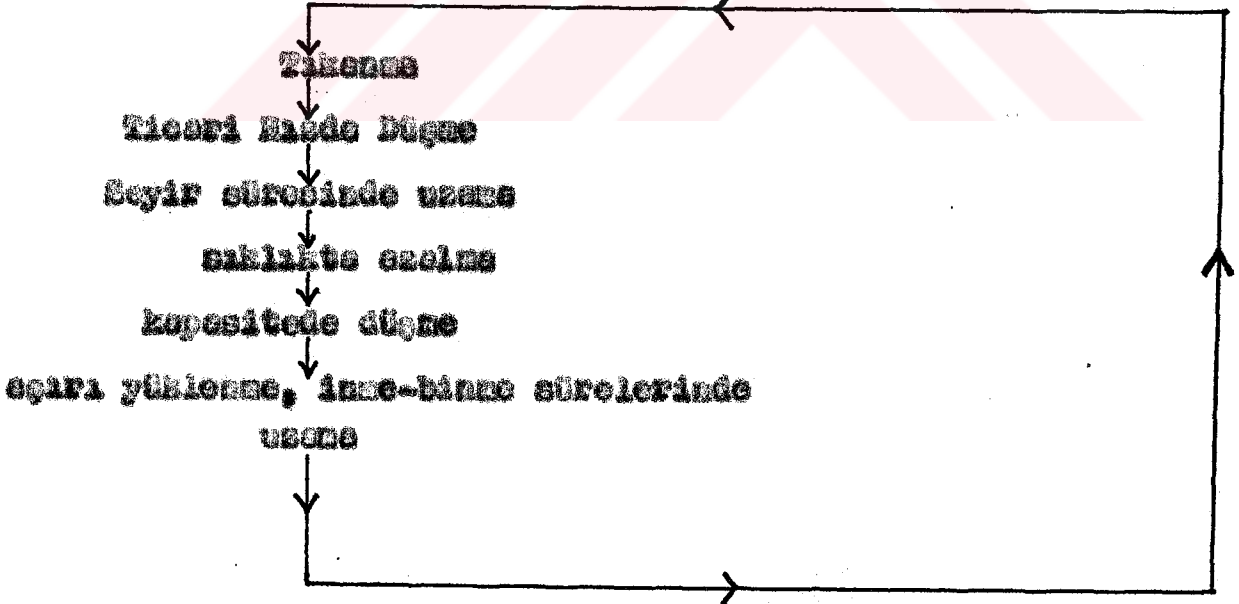
Anadolu Yekesi'nde yapılmakta olan Hare Olçışmanın çehir hat-  
ları vapurlara ile çok yakın bir ilişkiyi vardır. Bütün vasıtala-  
rın çıkış noktaları Kadıköy, Heydarpaşa ve Üsküdar vapur iskele-  
lerinin öleridir. Heydarpaşa Anadolu Yekesi banliyö trenlerinin  
başlangıç istasyonudur. Burada trenlerden başka tek vasıta taksi-  
lerdir. Kadıköy ve Üsküdar'da İ.E.T.T. Otobüsleri, Halk Otobüsle-  
ri, dolmuşlar, taksiler ve minibüsler için ayrı ayrı yerlerde  
plankeolar vardır.

Özellikle Anadolu Yekesi taşınmazlığında Belediye Otobüsleri-  
nin yükünü azaltan vasıtalar yukarıda sarıoduklarımızda olmaktadır.  
Her çeye rağmen Anadolu Yekesi'nde yolcu taşınmazlığında tükenebilir  
ve toplu taşınmaz araçlarının sayısındaki yetersizlikten kaynaklanan  
açık yolcu bindirimi içe gidip ve döndüğü saatlerinde sıkışık gölen-  
mektedir.

(4) Kaynak : İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü

Trafikte işe gidiş ve geliş yoğun saatlere "Pik Saatler" denilmektedir. Pik saatlerde şehir içi münakalesinde maksimum araç sayısının olmasına, pik saatleri dışında minimumluk söz konusudur. Bu durum bir senor eğrisine benzetilebilir. Sebek ve akşam pik saatleri arasındaki fark senor eğrisinin tabanına teşkil eden pik dışı saatler arasındaki fark kadardır. Bu da bize özellikle işe gidiş ve dönüş vakitlerinde trafikteki araç sayısının fazla-lığından kaynaklanan tıkanıklığı göstermektedir. Bu tıkanıklık toplu taşıma vasıtelerinin, daha önce konuyu indirgersek İ.S.F.T. Belediye Otobüslerinin ticari hızda döne, seyir sürsünde uzama, (otobüslerin sefer frekanslarının azalması) frekans azalma, kapasite düşüşü, eşarı yüklenme ve inne-binne sürsülerinin uzamasına yol açmaktadır. Bu durumda kayıplarda çok yünül olmaktadır. Ve çeşitli bilim dallarının araştırmaları sahalarını teşkil etmektedir.

#### Otobüsün Trafik Tıkanıklığından Etkilenişi





**a- Minibüsler, Dolmuşlar, Halk Otobüsleri, Diğer Vasıtalar,  
Banliyö Trenleri,**

Anadolu Yakası'nda ulaşımın büyük bir kısmını Halk Otobüsleri, minibüsler, dolmuşlar ve banliyö trenleri yüklenmiştir. Son zamanlarda Halk Otobüsleri önemli bir gelişme göstermişlerdir. İstanbul Belediyesi trafik işlerince denetlenen bu ulaşım vasıtalarının yanı sıra minibüs ve dolmuş sayısında da oldukça büyük bir artış görülmüştür. Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus, minibüslerin dolmuşlara nazaran çok daha az hatlarda çalışmasına rağmen çok daha büyük bir gelişme göstermişlerdir. Bugün artık Belediye Otobüslerinin gitmediği, ya da gidemediği yerleşimlere dahi minibüsler ve halk otobüsleri işlemektedir. Minibüslerin yanında Anadolu Yakası'nda dolmuşların da ulaşımında büyük ölçüde yeri vardır. Halk Otobüsleri bugün her hafta çalışmakta olup, boğaz köprüsü halk otobüsleri de mevcuttur. Bunların yanı sıra Fik saatlerinde özel taktilerinde yolcu taşıdıkları görülmektedir. Bu durum ticari taksi ve diğer vasıta sahiplerini tedirgin etmekte beraber, ulaşımında kamu rahatlığında yaratabilmektedir. Fakat bu durumun önemli bir boyut kazandığına şüphelenmeyiz. Ayrıca banliyö trenleri de Anadolu Yakası ulaşımında oldukça büyük bir yer tutmaktadır.

**Anadolu Yakası Ulaşım Vasıtaları  
Fiyat Tarifeleri (1984)<sup>(X)</sup>**

Sivil Öğrenciler			
Belediye Otobüsleri	50 ₺	25 ₺	
Halk Otobüsleri	50 ₺	25 ₺	
	Yakın Mesafe	Uzak Mesafe	Boğaz Köp.
Minibüsler	30-35 ₺	50-60-80 ₺	-
Taksi Dolmuşlar	50-60 ₺	80 ₺	250-260 ₺
Ticari Taksiler	Taksimetre	17%-(suar) ₺	Her Km. 70 ₺

(X) Ocak 1985'den itibaren ulaşım vasıtalarının fiyat tarifelerinde artış yönünde bir değişim sözkonusudur.

Sabah ve akşam saatlerinde I.S.T.T. Otobüsleri, halk otobüsleri, minibüsler, dolmuşlar, taksiler ve banliyö trenleri Anadolu Yakası'nın ulaşımında yeterli olmaktadır. Bu sebeple bazı hatlarda günün belirli saatlerinde şehirlerarası otobüslerinde çalışmaya görülmektedir. Yine bu otobüslerin daha ziyade Kadıköy-Üsküdar, Kadıköy-Karaköy, Kadıköy-Sarıyer ve Kadıköy-Fenerbahçe hatlarında çalışmaları tespit edilmiştir. Fakat son zamanlarda bu vasıtaların ancak çevre yolunda çalışmaları gözlemlenmiştir. Şehir içi trafiğinde ise ancak fabrikaların çalışanlarına taşıyan şehirlerarası ulaşımında kullanılan otobüs servisleri görülmektedir. Şehirlerarası otobüslerin yolcu taşıma hızlarına I.S.T.T. otobüslerinin hızlarına uyum. Bunlar yolcuları dolmuş hızına taşımaktadır.

Banliyö trenlerinin çalıştığı hattın Beşiktaş Caddesi ve Kağıthane-Sarıyer Caddesi gibi iki ana caddenin arasında hemen hemen paralel olarak kullanılması belirlenmeye değerdir. Böylece her iki caddenin civarında oturan halk banliyö trenlerini de kullanmak suretiyle sabah ve akşam saatlerindeki sıkışmaya ve beklemeye önemli bir ölçüde azaltılmaktadır. Bu erada trenlerin bu saatler arasında doluluk oranının yüksek olduğunu vurgulamak gerekir. Milyonluk gibi Anadolu Yakası'nın bağlantı ve ana banliyö istasyonunu Haydarpaşa Garı'dır. Haydarpaşa'dan Karaköy'e ve Karaköy'den Haydarpaşa'ya yapılmakta olan muntazam vapur seferleriyle, banliyö trenlerine İstanbul Yakası ile olan bağlantının kolayca yapılabilmesi, banliyö istasyonlarının ulaşımında oturan halkın bile büyük bir kısmının bu vasıtayı seçmesine sebep olmuştur. Ayrıca Kartal, Pendik, Üsküdar gibi Kadıköy'e uzak olan saatlerde oturan yolcuların zaman kazanmak amacıyla banliyö trenlerini tercih ettikleri görülmektedir.



Yine benliyi trenlerinin i saatlerinde ok sak olarak safer yap-  
malara yolculara vante bekleme menclerini ortadan kaldirmasi gi-  
bi ucali bir noktaya halleder. Bu sebepte benliyi trenlerinin  
kullaniminin da byk itde rol oynamaktadir. Fik saatler deni-  
len ie gidis ve dnslerde, trafik tikanmasi ve kara ulagina fre-  
kansında ki eme, benliyi trenlerinde frekans artiriminin gzho-  
nusu olmasi nedeniyle zaman kaybina ozelmektedir.

## b- i.E.T.T. Vantaları

### Trenvaylar

Istanbul'da Atli Trenvay'an iletmesine Abdlasis zamanında  
3 Eyll 1663 tarihinde msade verilmi, ilk trenvay 1871'de ali-  
maya baslanmı, 43 sene alierek senede 4.400.000 yolcu taanmıtır.  
1914'de Elektrik irketi'nin teekkl trenvayların elektrik ile  
alimesini salamıtır. Cumhuriyetin ilından sonra Cumhuriyet  
Hkmeti ile ilk anlama 1923 Haziran ayında yapılmıtır. Trenvay  
iletmesi 1 Temmuz 1939'da Belediye'ye devredilmi ve i.E.T.T.  
Umum Hkmlğine bağli bir iletme olmutur.

Anadolu Yakaı'nda 1927'de skdar-Kocaky Halk Trenvayları  
T.A.. tesis etmi, ilk trenvay 1 Ocak 1928'de faaliyete gemi-  
tir. 16 Ekim 1934'de mekr irkete Hafis Vehletince ol konulmu,  
iletme btn hak ve vccibeleriyle 1 Nisan 1935'den itibaren i.E.T.T.  
idaresine bağlanmıtır. Anadolu Yakaı'nda Atli Trenvaylar hi e-  
litirilmemitir. Trenvaylar 12 Agustos 1961'de Istanbul Yakaı'ndan  
ve 11 Kasım 1966 sonrasında da Anadolu Yakaı'ndan kaldirilmıtır.  
Trenvayların kaldirilmesindeki tek sebep ise trafikin rahatlatilme-  
sidir.

Anadolu Yekesi'nde şu hatlarda  
tramvaylar çalıştırılmaktadır :

- Kodaköy - Beştepe
- Kodaköy - Fenerbahçe
- Kodaköy - Moda
- Kodaköy - Üsküdar
- Kodaköy - Hasehipaşı
- Kodaköy - Kısıklı
- Üsküdar - Kısıklı

Anadolu Yekesi'nde tramvayların edeli  
ve yalın taşıdıkları yolcu miktarı :

<u>YIL</u>	<u>TRAMVAY ADEDI</u>	<u>TASINAN YOLCU</u>
1959	45	17.988.000
1960	45	15.750.000
1961	44	15.040.000
1962	42	12.745.000
1963	44	12.648.000
1964	40	12.765.630
1965	40	12.937.107
1966	27	8.506.201

11 Haziran 1966'da Anadolu Yekesi'nden tramvaylar tamamen kaldırılmaktadır.  
(5)

**I.E.T.T. Otobüslerinin  
Çelişmesi**

Anadolu Yekesi'nde trenvaylarda kaldırıldıktan sonra I.E.T.T. idaresi çehrin bu yekesinde ulaşım sadece otobüslerle devam etmiştir. Trenvayların kaldırılmasından sonra trolleybüsler bir çok mahzur dolayısıyla Anadolu Yekesi'nde çalıştırılmamıştır.

I.E.T.T. idaresi Anadolu Yekesi'nde ilk defa 1955 yılında otobüs çalıştırmıştır. 1955'de 5 adet Volvo, 4 adet Demincoq ve 1 adet de Latin marka olmak üzere 10 adet otobüs sefere konulmuştur. 1956-1957 yıllarında Karayolları'ndan Mercedes-Benz otobüsler alınmıştır. Bu otobüslerin kapıları otomatik değildi ve yolcular tarafından elle açılıp kapanıyordu. 1959-1960 yıllarında Bussing marka otobüsler Avrupa Yekesi'nden Anadolu Yekesi'ne getirildi ve yeni açılan Pendik, Yakacak hatlarında sefere konuldu. 1958-1959 yıllarında da 25 adet Skoda marka otobüs Anadolu Yekesi filosuna katıldı. Böylece her yıl artan yolcu miktarına paralel olarak otobüs sayılarında arttırıldı. Aynı zamanda yeni hatlar da açılmaya başlandı. 1966 yılında I.E.T.T. idaresinin Anadolu Yekesi'ndeki otobüs filosu 80'e yükselmiştir. Nemen bir yıl sonra bu sayı 90'e çıkmıştır. 1968 ortalarına doğru filoda bir düşme göne çarpmaktadır. Yeni otobüs alınmadığı ve bir kısım otobüsün de bozulerek kullanılmaz hale geldiğinden dolayı 1968'de file 78'e düşmüştür. 1968-1969 yıllarında İngiltere'den getirtilen 300 adet otobüslerden bir kısım da Anadolu Yekesi filosuna verilmiştir. Bu suretle 1969'de otobüs sayısı 114 olmuştur. 1970 yılında bu sayı 117'ye çıkmıştır. 1971'de ise bazı eski otobüslerin hurdoya çıkmasıyla file 113'e, 1972 sonlarına doğru da 108'e düşmüştür.



Görülen ihtiyaç üzerine 1973 yılının ilk aylarında filo sayısı 110'a çıkarılmış, bu da kârî gelince Mayıs ayının başında Avrupa Yakası'ndan getirtilen 15 adet Bussing marka otobüs ile bu rakam 125'e yekesletilmiştir. (6)

1984 Yaz ÖMRB bilgilerine göre, Anadolu işletmesinin günlük servise verilen vasıta adedi normal otobüs iş günlerinde 162, Cumartesi 150, Pazar 142; kârîkî otobüs iş günlerinde 25, Cumartesi 25, Pazar 14 olmaktadır. Toplam otobüs iş günlerinde 167, Cumartesi 175 ve Pazar günü ise 156 olmaktadır.

Anadolu Yakası'nda İ.S.M.T. Otobüsleri için bir tek garaaj vardır. Bağlarbaşı'nda bulunan bu garaaj aynı zamanda otobüslerin bakım ve tamir atölyesidir. Bütün otobüsler her gün son seferlerini yaptıktan sonra garaajda toplanırlar.

## II-B. Otobüs Ağına Oluşturan Faktörler

Şehirleşmeyi ve Türkiye'nin özellikle 1950'den beri süratli sanayileşmesi arasındaki ilişkiyi karsel alanlardaki toprakların parçalanması, kâr nüfusuna şehirlere göçü ve bu göçü arttıran nüfusun süratle artışı, tabiiyetle şehirlerdeki "çekme" (Pull), kârlerde de "itme" (Push) faktörlerinin işleyişlerinin bağlantısına yukarıdaki bülünlerde kısaca kurneye çalıştım. Tüm bunlar daha önce indirgenerek İstanbul şehrinin dogrusel (Linear) gelişiminin, ortak tüm peysajı düzensiz bir şekilde işgel eden düzensiz şehirleşmeye kayışına neden olan faktörlerdir.

Şehirleşme hareketinin ekonmik, teknolojik, siyasal ve psiko-sosyolojik etkenlerin altında oluşumunu çok kısac olarak belirtmeye çalıştım. Bu oluşumun içinde çarpık şehirleşmenin yol açtığı problemlerinde sosyo ekonmik yapının bir bütün olarak değerlendirilmesiyle çözümlenebileceğini belirtmeye çalıştım.

---

(6) İnandık, Osman Cahit : İstanbul Univ. Edebiyat Fakültesi

Coğrafya Bas. Bölümüne Lisans

Tezi 1972-73

Bu tâhîde otobüs ağını oluşturan faktörleri İstanbul Şehri Anadolü Yakaı'nda ayrıntıya girerek ve hatların genel özelliklerini, hatlarda taşınan yolcu ve İ.E.T.E. otobüslerinin sefer sayısını süreleriyle birlikte ele alacağız. Ayrıca güzergahı her otobüsün sefer müddeti, sefer frekansı, sefer uzunluğu ve kişisel özellikleriyle edindiğim intiba ile birlikte belirteceğim. Güzergahlarda ki durak sayılarını hattın ismi ile birlikte vermeye çalışacağım. Durakların bulunuş yerleri diğer bir deyişle yer seçişi bazı hatlara özellikle ekspres otobüslerin işlediği çevre yolunda uzun aralıkları ile sefer frekanslarında ki yeterlilik gibi bazı noktalara da değineceğim. İstanbul genelinde ki açık durak sayısı, kapalı durak sayısı, planktonluk durak sayısı ve toplam durak sayısına mukayese olması açısından da toplayabildiğim kaynaklar ışığında belirtmeye çalışacağım.

**İ.E.T.E. İstanbul - Anadolu Yakaı**  
**Otobüs Hatlarına**

**1 KADIKÖY - ÇANLICE**

Haydarpasa Askeri Hastahane - Zeynepkhanı - Bağlarbaşı - Altunizade - Çanlice.

**2 KADIKÖY - HODA**

Mühürdar - Hoda - Bahariye Cad. - Altıyol - Çarşı.

**3 KADIKÖY - KUÇUĞÇANLICE**

Yalın Bakkal - Sakızogacı - Çanlice Kaz İncesi - M. Askeri Hastahanesi.

**4 KADIKÖY - BOSTANCI**

Kızıltoprak - Çatıpe - Erenköy - Sütlüce.

**4A KADIKÖY - ÜSTBOSTANCI**

Kızıltoprak - Çatıpe - Erenköy - Sütlüce.



**5 KADIKÖY - SARICAZI LOJMANLARI**

Haydarpaşa Ask. Hastahane - Zeynep Kamil - Bağlarbaşı - Çamlıca -  
Ürüniye - Çekmek Mah. - Dudullu - Çekmeköy Kavşağı - Kemerdere -  
Gölyazın Mah. - Madenler Mah. - Çamlık.

**5A KADIKÖY - KOŞUYOLU**

İbrahimpaşa - Validebağ San. - Koşuyolu - Güğüs Hast. - Dört Yol.

**5B KADIKÖY - MEZURUM SİTESİ**

İbrahimpaşa - Validebağ Prevanteriyumu - Çamlık.

**5C KADIKÖY BARBAROS MAH.**

Haydarpaşa Ask. Hastahanesi - Zeynep Kamil - Barış Sokak.

**5D KADIKÖY ÇARNAK MAH.**

M. Askeri Hastahane - Zeynep Kamil - Çamlıca.

**7 KADIKÖY - KÜÇÜKBAKALKÖY**

Ziverbey - Keseler - Koyutagı - P.T.T. Santeriyumu - İçerenköy.

**8 KADIKÖY - VALİEVLERİ**

Y. Bekel - Hasanpaşa - İncirlibostan.

**9 ÜSKÜDAR - FERİH MAH.**

Bağlarbaşı - Çamlıca - Çamlıca Hastahanesi - Abdipaşa.

**9A ÜSKÜDAR - YAVUZTUR MAH.**

Bağlarbaşı - Çamlıca - Nazır Mahallesi.

**9B KADIKÖY - FERİH MAH.**

Haydarpaşa Askeri Hastahanesi - Lise - Zeynep Kamil - Bağlarbaşı -  
Çamlıca - Çamlıca Hastahanesi - Başaran Sokak - Abdipaşa - Kural -  
Güzeltepe.

**10 KADIKÖY - YAKACIK**

Çiftçevuzlar - Erenköy - Maltepe - Kertel - Beganlık Sopağı.

**11 ÜSKÜDAR - SARICAZI LOJMANLARI**

Ahmediye - Doğançılar - Çiçekçi - Zeynep Kamil - İlahiyat Fak. -  
Bağlarbaşı - Çamlıca - Ürüniye - Adem Yavuz Mah. - Çekmeköy -  
Kavşağı - Madenler Mahallesi - Çamlık.

11A ÜSKÜDAR - ALERDAĞ

Bağlarbaşı - Ürseniye - Dudullu - Sultançiftlik.

11B ÜSKÜDAR - SULTANBEYLİ

Bağlarbaşı - Ürseniye - Dudullu - Serigözi - Semandire -  
Kutlulu Mahallesi - Dedeoğlu Meydanı - Hesenpaşa - Çarık.

11C ÜSKÜDAR - ÇARMAK MAH.

Bağlarbaşı - Altunizade - Çamlıca - Ürseniye.

11D ÜSKÜDAR - İNKILAP MAH.

Bağlarbaşı - Altunizade - Çamlıca - Ürseniye.

11E ÜSKÜDAR - MUSTAFAEMAL MAH.

Bağlarbaşı - Altunizade - Ürseniye.

12 ÜSKÜDAR - KADIKÖY

Ahmediye - Paşakapısı - Karacaahmet - Heydarpaşa Ask. Hastahanesi -  
Çayırbaşı.

13 KADIKÖY-ÇADDEBOSTAN

Altıyol - Kasımpaşak - Kalemçe - Çiftçevusler.

14 ÜSKÜDAR - KADIKÖY

Faizikagoca - Bağlarbaşı - Seyrühaniye - Heydarpaşa Ask. Hastaha-  
nesi.

15 ÜSKÜDAR - DERİSİZLİ

Beylerbeyi - Veniköy - Kenilce - Çubuklu - Beykoz.

15A ÜSKÜDAR - TORAKÖY

Beylerbeyi - Veniköy - Kenilce - Çubuklu - Beykoz.

15B ÜSKÜDAR - BEYKÖZ

Beylerbeyi - Kuleli Ask. Hastanesi - Kenilce - Paşabahçe.

15C ÜSKÜDAR - KIRAZLITEPE

Kuzguncuk - Beylerbeyi - Hüplüce.

15D ÜSKÜDAR - ANADOLU KAVACI

Beylerbeyi - Veniköy - Kenilce - Beykoz - Doğukapısı.

**15C ÜSKÜDAR-GÜZELTEPE**

Kungurçuk - Beylerbeyi - Çayırbaşı.

**15E ÜSKÜDAR - RAZGÖRLERANÇE (TERRAS MEVALİ)**

Beylerbeyi - Veniköy - Anadolu Hisarı - Kevesik.

**16 KADIKÖY - FENİDİA**

Postane - Maltepe - Kartal - Yunus

**16A KADIKÖY - KARTAL**

Kasaltoprak - Sütlüce - Rüşükyalı - Maltepe - Cevizli.

**17 KADIKÖY - YAKACIK**

Postane - Maltepe - Şartteyler - Söğenli Sopağı.

**17A KADIKÖY - YAKACIK**

Asheri Hastahane - Enak Sitesi - Kuloğlu - Söğenli Sopağı.

**17B KADIKÖY - KÜÇÜKBALLIÖY**

Asheri Hastahane - Enak Sitesi - F.T.T. Sanatoryumu.

**17C KADIKÖY - ESENKENT (GÜLSUYU)**

Asheri Hastahane - Enak Sitesi - Güstepe Sopağı - Münir İvler - Esenyol - Sosyal Meskenler - İçki evleri - Babay evleri - Polisçevleri - Gülsuyu Mahallesi - Esenkent.

**18 KADIKÖY - ÜSTBAŞTANCI**

Ziverbey - Kasasker - Sigorta Evleri - Gazi Mektepsaası.

**18A KADIKÖY-ÜSTBAŞTANCI**

Ziverbey - Kasasker - Ayşe Kadın - Ömer Bayrulluh.

**18B KADIKÖY-ÜST BAŞTANCI**

Ziverbey - Ecehli camii - Konyatagaı - Hınca.

**18C KADIKÖY - KÖZYATAĞI OYAK SR.**

Altayol - Ziverbey - Kayabaşı - Güstepe - Süccarbaşı - Kasasker - Hilmi paşa.



**19 ÜNTEBOMTANCI - SARIGAZI LOJ.**

İçerentöy - Küçükbaşkalkıty - Eyaşedeği Yolu - Dudullu -  
Güngömeş Mah. - Madenler Mah. - Çemlik Lojmanları.

**20 KADIKÖY - HAZFPAŞA ÇİFTLİĞİ**

Ziverbey - Kuyubaşı - Güsteye - Örnek Mahallesi.

**20A KADIKÖY - MUSTAFA KEMAL MAH.**

Haydarpaşa Ask. Hastahanesi - Etek Sitesi - Devlet Meisene  
Ofisi - Örnek Mah.

**21 KADIKÖY - ÜNALAN MAH.**

Haydarpaşa Ask. Hastahanesi - Harenyolu - İsmetpaşa - Üçpinar.

**131 KANTAL - YERİMAHALLE**

Belediye Piajı - Halk Piajı - Çimento Evleri - Zift Fabrikası.

**132 DOLAYOBA**

PENDİK - KURTÖY

YAYALAR

Pendik - Tren Köprüsü - Ceçit - Dörtüel - Okul - Bankalar -  
Beker Sokak - Kurun Karsu - Üçevler - Çeçmeler - Benzincik -  
Kahveler - Depo - DOLAYOBA (VALİBABA)

Fabrikalar - Çimen Sokak - Kireç Ocagi - Şehli - Tepedüstü -  
Okul - KURTÖY.

Acentepe Mahallesi - Ekinöyüçi - YAYALAR

**133 PENDİK - BAYNARCA**

Ceçit - Dörtüel - Baynarca Kavşegi - Fazeriçi - Zeytinlik.

**134 - TUSLA - İSTASYON - KANFLAR**

İstasyon - Siteler - Cami - Üçevler - Tusla Lisesi - Tusla -  
Ağazın - Denizcilik Yüksek Okulu - Sosyal Meckenler - KEM  
Eğitim Kampı - Yollar - KANFLAR.

**ESKİZ KÖPÜKÜ HASTALARI**

**101 ERŞİRTAŞ - BEYKOZ**

Baylerbeyi - Anadolu Hisarı - Çubuklu - Paşabahçe.

**110 ERŞİRTAŞ - KADIKÖY**

Bağlarbaşı - Zeynep Kamil - Karacahmet - Heydarpaşa Ask.  
Hastahanesi.

**111 ERŞİRTAŞ - ÜSTÜBOSTANCI**

Astsubay Okulu - Çamlıca - Libadiye - P.T.T. HAST.

**112 ERŞİRTAŞ - ÜSTÜBOSTANCI**

Astsubay Okulu - Eiverbey - Gütepe - Bostancı.

**120 NECİDİYERÖY - KADIKÖY**

Astsubay Okulu - Bağlarbaşı - Zeynep Kamil - Karacahmet -  
Askeri Hastahane.

**123 ERŞİRTAŞ - KARTAL**

Astsubay Okulu - Bağlarbaşı - Zeynep Kamil - Kapa ağacı -  
Bostancı - Maltepe.

**123A ŞİŞLİ - KARTAL**

Astsubay Okulu - Gütepe Sep. P.T.T. Sanctaryumu - Kızıyol -  
Zaferan Ev. - Soganlı Sep.

**124 NECİDİYERÖY - BOSTANCI**

Astsubay Okulu - Kazaltoprak - Gütepe - Şehinbakkal - Südiye.

**125 YEMİLEVENT - KADIKÖY**

Levent - Bağlarbaşı - Zeynep Kamil - Askeri Hastahane.

**BİNG HASTALAR**

**40 KADIKÖY-ERŞİRTAŞ**

Kazaltoprak - Solaniçeşme - Gütepe - Erenköy.



4B1 KADIKÖY - ERENKÖY

Kızıltoprak - Göztepe - Erenköy - Ethemefendi - Ziverbey-  
Altıyol.

4B2 KADIKÖY - ERENKÖY

Ziverbey - Ethemefendi - Erenköy - Göztepe - Kızıltoprak -  
Altıyol.

4C1 KADIKÖY - GÖZTEPE

Kızıltoprak - Konak - Göztepe - Çenencer - Ziverbey - Altıyol.

4C2 KADIKÖY - GÖZTEPE

Ziverbey - Çenencer - Göztepe - Konak - Kızıltoprak.

6 KADIKÖY - FENERBAHÇE

Altıyol - İnönü - Fenerbahçe - İnönü - Altıyol.

6A KADIKÖY - FENERBAHÇE

Altıyol - İnönü - Kalemis - Dr.Feruk Ayanoğlu - Justpaşa -  
Orduevi - Cephenelik - Fenerbahçe - İnönü - Altıyol.

8A KADIKÖY - GÖZCÜBABA

Altıyol - Hacıpaşa - Mandıra Caddesi - Hürriyet - Fevzipaşa -  
Çarık - Gözcübaba - Sığıtlüçeşme - Altıyol - Çarık.

8B KADIKÖY - GÖZCÜBABA

Altıyol - Hacıpaşa - Eğitim Fakültesi - Sigorta Hastahanesi -  
Kasrı Ali Cad. - Karayolları - Gözcübaba - Sığıtlüçeşme - Altı-  
yol - Çarık.

ERESPRES HATLAR

16 KADIKÖY - PENDİK

Bostancı - Maltepe - Kartal - Yunus  
(iş günü ve Cumartesi günü çalışır)

**101 BEŞİNTAŞ - MEYROC**

Beylərbeyi - Anadolu Hisarı - Çubuklu - Paşabahçe.

(İş günü ve Cumartesi günü çalışır)

**123A ŞİŞLİ - KARTAL**

Asteubay Okulu - Göztepe Sapeği - P.T.T. Sanatoryumu -

Karayol - Zümrüt Ev. - Söğenli Sapeği.

(Her gün çalışır)

Yukarıda belirtilen toplu olarak verdiğimiz Anadolu Yakası'nda özellikle bir diğer çalışmaya da kısaca değinmek gerekir. Bu çalışma duraklar arasındaki mesafelerin arttırılması yeni durakların seyrekleştirilmesi konusu oluyor. Şehir içi yollarda 300-400 m arasındaki durak mesafeleri, tercihi yollarda 500 m olmaktadır. Burada çevre yolunda yapılan çalışmaların İ.S.T.T. dışında Karayollarının inisiyatifinde olduğu diğer bir noktadır. Çalışmalar bu iki kuruluş arasındaki işbirliği ile yürütülmüyor. Durakların yer seçişinde; otobüslerin daha çok mesafe katetmesi ve taşınmada hızın arttırılmasının yanısıra sanayi tesislerine, okul ve iş merkezlerine yakın olma, ayrıca yeni toplu konut alanlara ve diğer yerleşmelerle şehir merkezi bağlantılarında uygun noktalara durakların konulması kriterler arasındadır. Fakat uygulamada bunlarla tam bir paralelde pek alakası olmamaktadır. Bu konuda duraklar arasındaki mesafelerin azaltılması çalışmasının bir sonucu olarak İstanbul'da 112 durak kaldırılmıştır.

Anadolu Yekesi'nde 1984 yılına 722 d6nemini i7eren en son rakaenlere g6re durak adetleri 76yledir :

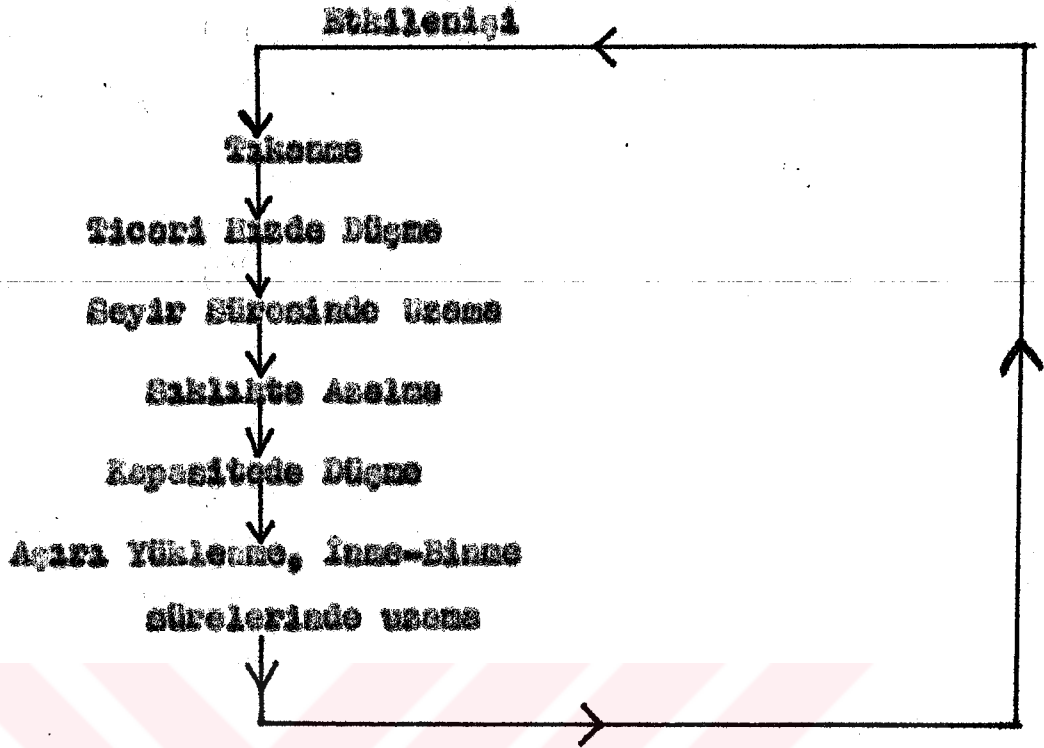
**DURAK ADETLERİ**

<b>A7IK DURAK ADEDİ</b>	<b>651</b>
<b>KAPALI DURAK ADEDİ</b>	<b>152</b>
<b>PLATONLUK DURAK ADEDİ</b>	<b>26</b>
<b>BRECE DURAK ADEDİ</b>	<b>-</b>
<b>TOPLAM DURAKLAR</b>	<b>829</b>

Uygulanmasa bir 7ok pratik soruların kaynağına teğali eden durak yerlerinin tespiti pl6nlemede ayrıntalı ve 7ok y6nl6 bir 7alışma istenmektedir. 6rneğin bazı yerlerde 6zellikle 7ocukların okula giderken, okula yakın olan otob6s duraklarına problem olabilir. Fakat bu kez duragan kalđarılması yakın yerleğmelerdeki insanlarla yolun d6ne eğeğine yada yukarısına y6r6neleri anan kayba ve işe yetiğne konusunda başka problemler yaratmaktadır. Kaldaki halk otob6s, minib6s, dolmuğ ve 6zel kuruluğların - kamu kuruluğlarıyla servisleri teğimada işe gidiğ ve d6n6de bu yagılmayı eritme değrutusunda 7alışırken + 6zel otolarla birlikte diğer bir problemi oluşturmaktadır. Bu da 7ehirin kendemeleri olan yollar- da ki trafik sakişikliğe. Bu tikenikliğ Denizyollarının aynı saat- lerde yoğun 7alışmasına rağmen 6alenememektedir. I.S.T.T. Otob6s- lerinin ağırı doluluğu ve sefer frekanslarının da d6đne ağeğde belir- tecenin aincirin halkalarını oluşturuyor. Bunu 76yle g6sterebiliriz.



### Otobüsün Trafik Tıkanıklığından



Görüldüğü gibi ekstrem saatlerde yani işe gidip ve dönüş saatlerinde trafik tıkanıklığından i.e.t.t. Otobüsleri Ticari hasda düşme, seyir süresinde uzama, sakınlıkta azalma, kapasitede düşme, ağırlı yüklense, ince-binme sürelerinde uzama ve tıkanma şeklindeki döngüye girmektedirler.

Burada konunun yalnızca demarları genişletmek yani yolların genişletilmesi orttırarak çözümlenebileceğini sanmak yeterli olmaz. Çünkü İstanbul'da hergün artan nüfus ve düzensiz şehirleşme yeni demarlara özellikle otobüslerin sürüşü hızla bozuk yollara değil, evvelit yollara ihtiyaç doğurmaktadır. Fakat yalnız yollar da bazen problemlerin çözümünde pek yeterli olmamaktadır. Hiçkin daha önce belirttiğim gibi ayrıntılı plânlama da sadece bu bir yündür. Örneğin Anadolu Yakası'nda 170 Kadıköy-Beşiktaş otobüsü; Bu otobüs Cüneytin otobüsüdür\*

Fakat daha sonraki çalışmalarla Sosyal Meskenler - İşçi Evleri - Subay Evleri - Polis Evlerinin oluşturduğu Esenkent'te giderken, gitmesi gereken Gülsuyu'na gitmemektedir. Bu Gülsuyu yerleşme alanı Esenkent'in hemen yanındadır. Topelik bir alan olan bu yerleşme alanlarında ilginç olan bir diğer önemli nokta da yan yana olan bu iki yerleşme ünitesinden Gülsuyu geçekendularının bulunduğu alanda 1970'li yıllarda yolları asfaltlanmış olup, tepesinde önemli bir avontaj gibi görünürken, Esenkent'in yolları ise bozuk olup, kumlu-taşlı bir yoldur. İ.E.T.E. Otobüsleri bu iki yerleşme ünitesinden yalnızca Esenkent'te 170 direkt sefer yaparken, yollara asfalt olan ve "170 Kadıköy - Gülsuyu" İ.E.T.E. Toplu Taşıma Rehberinde Gülsuyu otobüsü olarak görünürken bu saatte sefer yapılmamaktadır. İhtiyaç minibüs ve halk otobüsleriyle giderilmeye çalışılmaktadır. Hemen belirtelim ki halk otobüslerinin Belediye'nin verdiği çalışma programına göre; çalışma saatleri 6.00 - 22.00 arasında olup, isteyen otobüsler 22.00 den sonrada çalışabilirler. Tüm bunlar Anadolu Yakası'ndaki İ.E.T.E. vasıtalarına ulaşında ki plönelere eksikliklerinden kaynaklanan yetersizlikleri. Bu nedenle her hatta verirken hattın yukarıda genel olarak verdiğimiz güzergahlarının daha ayrıntılı olarak tüm duraklarının isimlerini vererek belirtmeye çalışacağız. Burada şunu belirtmeliyim ki her durağan yer seçişinde yapılan hatalar yada doğru yönler ve tüm bunlara içeren pratik öneriler hazırlamak için daha mikro bir çalışmaya, ayrıntılar konusunda daha fazla derinleşmeye ihtiyaç vardır. Çalışmanın bu kadar ayrıntılı bir boyuta sahip olduğunu belirtmek isterim. Konu hakkındaki fikrin gelişiminde temel elebilmesi için şabalodim.

Aşağıda İ.E.T.T. otobüslerinin Anadolu Yakası'nda çalıştıkları hatların herbirinde çalışan otobüs sayısı, sefer miktarı, sefer uzunluğu, sefer müddeti, durakların sayıları ve isimleriyle birlikte belirtilecektir. Bu arada her hattın varış noktelerinin yerleşme ve beşeri yapısı hakkında kişisel gözlemlerini de belirtmeye çalışacağım. Bu gözlemlerin yansıması gerçekleştirildiği 151 KARFAL - YENİMAHALLE hattındaki otobüslerin yolcu sayısına göre sefer yapmalarına yeni görevli nazur eğer yeterli sayıda yolcu olduğuna kanaat getirirse sefer koymakta, aksi takdirde İ.E.T.T. otobüsüyle "Yenimahalle'ye" gidememektediriz. Bu yerleşme alanına yeni Yenimahalle'ye Belediye minibüs hattı açıldığı için minibüsler de kaçak çalışmaktadırlar. İşte gerçekleştirildiği bu tür özel ve sırtüstüye ilişkin gözlemlerini de yeni geldikçe belirtmeye çalışacağım.

#### II-C. Anadolu Yakası Otobüs Hatlarının Genel Özellikleri :

İstanbul'un Anadolu Yakası'nda İ.E.T.T. idaresi tarafından işletilmekte olan otobüsler tek şebekeye bağlıdır. Anadolu Yakası işletmesi adı altında toplanan hatların sayısı, Ring ve ayrıca Boğaz Köprüsü hatları ile Ekspres hatlar toplamı olarak 69'dur. Bu hatlardan 36 adedinin çıkış yeri Kadıköy, 17 adedinin çıkış yeri Üsküdar, 1 adedinin çıkış yeri Üstbostancı, 1 adedinin çıkış yeri Kartal, 2 adedinin çıkış yeri Pendik, 1 adedinin çıkış yeri Tuzla, ve Boğaz Köprüsü hatlarından 5 adedinin çıkış yeri Beşiktaş, 3 adedinin çıkış yeri Mecidiyeköy, 1 adedi Şişli ve 1 adedi de çıkış yeri olarak Yeni Levent'tir. Günluk servise verilen vasıta sayısı 1984 yaz rakamlarına göre işletmelerinde normal otobüs 162, süratli 25, toplam 187'dir.



Cumartesi günü tünler normal 150, körükli otobüs 25 ve toplam 175 olurken Pazartesi günü normal otobüs sayısı 142 ye ve körükli otobüs sayısı 14 e toplam ise 156'ya inmektedir.

İç günlerinde Anadolu Yakası'nda İ.E.T.E. otobüsleri 2577 sefer yapmaktadır. Bunlardan 2096 seferi normal otobüsler, 321 seferi ise körükli otobüsler yapmaktadır. Sefer saatleri Cumartesi ve Pazartesi günleri azalmaktadır. Cumartesi günü 2211 sefer yapılmaktadır. Ve bu seferlerin 1885 ini normal otobüsler, 326 sını ise körükli otobüsler yapmaktadır. Pazartesi günleri 1996 sefer yapılmakta, bu seferlerden 1771 ini normal otobüsler, 225 seferi ise körükli otobüsler yapmaktadır. Her başına vasıta sayısı iç günlerinde 3 normal otobüs + 4 körükli otobüs, Cumartesi günleri 3 normal otobüs + 4 körükli otobüs, Pazartesi günleri ise 3 normal otobüs + 4 körükli otobüs olmaktadır. Sefer sayısı ise her başına iç günlerinde normal otobüslerde 40, körükli otobüslerde 46; Cumartesi günleri bu seferler normal otobüslerde 36, körükli otobüslerde 47; Pazartesi günlerinde ise normal otobüslerde 35, körükli otobüslerde ise 37 olmaktadır. Görüldüğü gibi başına kapasitesi normal otobüslere göre daha fazla olan körükli araçların sefer ortalaması her başına daha fazladır. Anadolu Yakası'nda İ.E.T.E. vasıtalarına ait hatların uzunluğu 818 olarak 1.371.500 km dir. Ortalama güzergah uzunluğu 23.245 km dir. Anadolu Yakası işletmesi olarak her başına ise yine normal otobüsler ve körükli otobüsler olarak verilecek olursa iç günlerinde normal otobüslerin 52, körükli otobüslerin 7 olmak üzere, toplam 59 hat. Cumartesi günü aynı durum söz konusu olurken, Pazartesi günleri normal otobüslerin 55, körükli otobüslerin 4 hattı ve toplam yine 59 hat bulunmaktadır.

Durak edetleri ise yukarıdaki bölümlerde de belirttiğim gibi açık durak adedi 651, kapalı durak adedi 152, plaktonluk durak adedi 26 ve toplam duraklar 829 olmaktadır.

Anadolu Yakası'ndaki İ.E.T.T. Otobüsleri Hatlarının İncelenmesine Geline :

Hatlarımı iki ana merkeze bağla olarak ele aldım. Bunlar Kadıköy-çıkışlı hatlar ve Üsküdar çıkışlı hatlardır. Ayrıca Beykoz, Bostancı, Kartal, Pendik ve Tuzla gibi alt merkezler de bulunmaktadır. Buralardan da bazı hatlar özellikle merkezlerle direkt bağlantısı olmayan yerlere seferler yapmaktadırlar. Bu alt merkez durumundaki yerleri, merkeze bağlı hatları incelerken yeri geldikçe ele alacağım.

Merkezler

KADIKÖY		ÜSKÜDAR	
Çıkışlı Hatlar		Çıkışlı Hatlar	
Hat No.	Hattın İsmi	Hat No.	Hattın İsmi
1	Kadıköy-Çamlıca	9	Üsküdar-Ferah Mah.
2	Kadıköy-Moda	9B	Üsküdar-Yavuztürk Mah.
3	Kadıköy-K.Çamlıca	11	Üsküdar-S.Gazi Loj.
4	Kadıköy-Bostancı	11A	Üsküdar-Alemoğ
4A	Kadıköy-Ü.Bostancı	11B	Üsküdar-Semendıra
4C	Kadıköy-Erkonitesi	11C	Üsküdar-Çekmek Mah.
4E1	Kadıköy-Erenköy	11D	Üsküdar-İnkilap Mah.
4E2	Kadıköy-Erenköy	11E	Üsküdar-Mustafa Kemal I
4G1	Kadıköy-Göztepe	12	Üsküdar-Kadıköy
4G2	Kadıköy-Göztepe	14	Üsküdar-Kadıköy
5	Kadıköy-S.Gazi Loj.	15	Üsküdar-Dereceki

5A	Kodaköy-Koşuyolu	15A	Üsküdar-Tokatköy
5B	Kodaköy-Karamürüm Sit.	15B	Üsküdar-Baykoz
5C	Kodaköy-Barbaros M.	15C	Üsküdar-Kirasaltepe
5D	Kodaköy-Çekmek Mah.	15D	Üsküdar-Anadolü Kavagi
6	Kodaköy-Fenerbahçe	15E	Üsküdar-Güzeltepe
6A	Kodaköy-Fenerbahçe	15E	Üsküdar-Kevceik
7	Kodaköy-K. Bekhalıköy		
8	Kodaköy-Yelievleri		
8A	Kodaköy-F. Topu C. Baba		
8B	Kodaköy-F. Topu C. Baba		
9B	Kodaköy-Ferih Mah.		
10	Kodaköy-Yakacak		
13	Kodaköy-Ga-debosten		
16	Kodaköy-Fendik		
16A	Kodaköy-Kartal		
17	Kodaköy-Yakacak		
17A	Kodaköy-Yakacak		
17B	Kodaköy-K. Bekhalıköy		
17C	Kodaköy-Saenkent		
18	Kodaköy-Üstbostanca		
18A	Kodaköy-Üstbostanca		
18B	Kodaköy-Üstbostanca		
18C	Kodaköy-Oyak Sitesi		
20	Kodaköy-Esentepe		
20A	Kodaköy-M. Kemal Mah.		
21	Kodaköy-Ünelen Mah.		

(Şişli İşletmesine bağlı Sogaz Köprüsü Hattı)



Anadolu Yakası Yerleşmelerinin  
Bağlantıları



- 110 Beşiktaş-Kadıköy  
120 Mecidiyeköy-Kadıköy  
125 Yenilevent-Kadıköy

Alt Merkezler

Boykot	Bostanca	Kartal	Fındık	Tuzla
Çıkış Hat.	Çıkış Hatlar	Çıkış Hatlar	Çıkış Hat.	Çıkış Hat.
No. Hat.İ.	Hat No. Hattın İ.	Hat No. H.İs.	Hat.No. H.İs.	Hat No. H.İ.
İçli İkt. İçli Bogen Köprü Hattı)	19 ÜstBostanca Sarayca L. (İçli İkt.baglı Bogen Köprü Hattı)	131 Kartal- Y.Sah. (İçli İkt. baglı Bogen Köprü Hattı)	132 Fındık Dolayca 133 Fındık Koyunca	134 Tuzla İsta
Beşiktaş Boykot	111 Beşiktaş- Ü.Bostanca	123 Beşiktaş Kartal		
	112 Beşiktaş- Ü.Bostanca	123A İçli- Kartal		
	124 Mecidiyeköy- Bostanca			

**KADIKÖY**  
Çıkış Hatlar

Kadıköy önemli bir iş, ticaret, bankacılık ve eğitim merkezi durumundadır. Bu yoğunluk özellikle İstanbul Yakası'na direkt vapur ve otobüs bağlantılarına ile bir diğer boyut kazanmaktadır. Yani geçiş elana olma niteliklerine de sahiptir. Bağdat Caddesi ve Kayışdağ Caddelerinin yönleri tren yolunun yönüne paralelize gösterip Kadıköy vapur iskelesi otobüslerin (ve diğer merkezlerdeki taşıma vasıtalarının) ve Haydarpaşa vapur iskelesinde tren yolunun

kesişim noktelerindedir. Bu belirttiğim yollar ulaşımda yoğun olarak kullanılan hatların güzergahıdır.

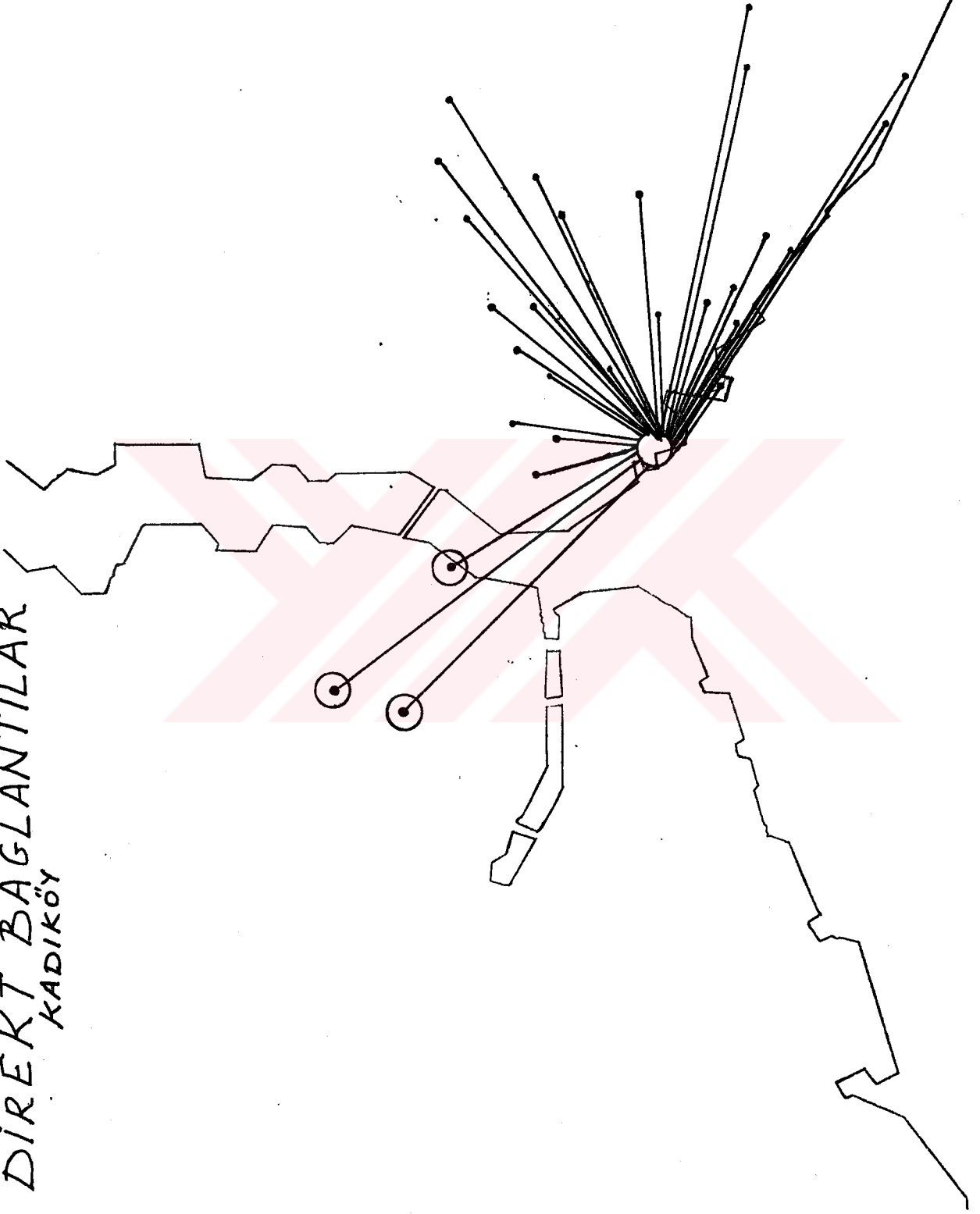
Kadıköy'ün iş, ticaret, bankacılık ve eğitim merkezi olma özelliğini gün geçtikçe daha da pekiştiren ulaşım açısından bir dizi problemi de beraberinde getirmektedir. Örneğin özellikle yeni kurulan Marmara Üniversitesi'nin kampüs ve binaların Anadolu Yakası Bölümü'nün Kadıköy'de bulunmaları bu sentin otobüs ulaşımı hatlarında ki yeni bir potansiyeli teşkil etmiştir. Ayrıca Kadıköy İskeleline gayet yakın bir mevki de bulunan Yeldeğirmeni sentti iskeleden rıhtım yolu caddesiyle ayrılmaktadır. Bu sentte apartmanlarda yoğun bir tekstil atölyeleri ağının kurulu olduğunu gözlemledim. Fakat bu eğdeki atölyeler de çalışan işçi sayısının birkaç istisna dışında fazla olmadığı bir diğer tespitim oldu. Bunun yanı sıra çok sayıda toptan pazarlama depoları ve işyerleri mevcuttur. Buralarda çalışanların bir kısmının da Kadıköy içi otobüs ulaşımında yer almalarına bir diğer özelliktir.

Ayrıca turistik niteliklerde sahip olan Kadıköy'ün kara ve demiryolu güzergahlarının daha önce belirttiğim paralelite ve kesişim özellikleri; Nayaşdağı Caddesi ile Bağdat Caddelerinin aralarında uzanan Demiryolu'yla paralelliklerini Süğütliçeşme mevkinde adeta dik bir açı çizmesine gelen Çevre Yolu (Ankara Asfaltı) Boğaz Köprüsüyle bu ağın birleşmesini sağlamaktadır.

Tren yolunun varış noktası olan Heydarpaşa vapur ve motorlarla Kadıköy alternatif olarak Kerekeş'le bağlantılıdır. Kadıköy ise yukarıda da belirttiğim gibi hem vapur ve motor, hemde otobüs bağlantılarının çıkış noktalarıdır.



DIREKT BAĞLANTILAR  
KADIKÖY



Özellikle iş saatlerinde yani ekstrem saatlerde (işe gidiş ve dönüş saatleri) yoğun olan yolcu akama vapurlarla Kadıköy'e gelmekte buradan İ.E.T.T. otobüsleri ve diğer toplu taşıma vasıtaları ile dağılmaktadır. Aşağıdaki bölümde de belirtceğim gibi yeni yapılan Süğütlüçeşme tren istasyonunu bir ölçüde Haydarpaşa'nın aşırı yolcu potansiyelini emme amacına hizmet edecektir. Böylece Haydarpaşa'daki yolcu birikimi bir ölçüde Süğütlüçeşme barajı ile daha yukarıdan Kadıköy'e tahsil edilecektir. Yada diğer bir ifade ile daha yukarıdan Haydarpaşa'ya yolcu gelmeden toplansabilecektir.

Çevre yolu (Ankara Asfaltı) ile Kayışdağı ve Beğdet Caddelerini birbirine bağlamak amacıyla yapılan ve bir el ayasının benzeyen çevre yolu bağlantı hattı adıyla bir dik çıkalmışçasına ilişki sağlamaktadır. İş te bu "çevre yolu" bağlantı "yolu"nun bulunduğu noktada yeni yapılan ve daha henüz tam kapasiteyle hizmete girmemiş bulunan Haydarpaşa'dan sonra Anadolu Yakası'nın en büyük tren istasyonunu olacağı planlanan Süğütlüçeşme tren istasyonunu da bu el ayasının ortasında durmaktadır. Ayrıca hafta sonlarında önemli yolcu birikimi ve ulaşımda canlanmaya neden olan yeni "Fenərbahçe Stasyonu" da bu seviyededir. Elin bu yeni kurulan yol bağlantı hatlarının ancak gelişen Kadıköy'ün yolcu akmasına yarayacak denarlar olmalıdır. İşte bu kesimden noktasından Beğdet Köprüsü hattında çalışan otobüslerden hat no. 111, 112, 124, 123 olanlar geçmekte ve 112 hat no. lu Beşiktaş-Üstbostancı otobüsü Kayışdağı Caddesine sapaşken, diğerleri (Yeni hat no. 111 Beşiktaş-Üstbostancı, 123 Beşiktaş Kartal, 124 Mecidiyeköy-Postancı otobüsleri) Beğdet Caddesini kullanmaktadırlar. Bu hatlara yeri geldikçe kısaca ele alacağım.

Kadıköy'ün önemli merkezler olan Beşiktaş, Mecidiyeköy ve Yenilevent ile İ.Ş.T.İ. otobüsleri bağlantısı söz konusudur. Bu her üç hatta Anadolu Yakası'nda aynı güzergaha yani Kadıköy'den çıkışla Rahtımböyü - Haydarpasa Askeri Hastahanesi - Fakülteler-Kapalıca - Zeynep Kamil - Askerlik Şubesi - Fenerbağ - İlahiyat Fakültesi (Yüksel İslâm Enstitüsü) - Boğaziçi - Altunazma-Astaşbey Okulu dur. Daha sonra Boğaz Köprüsüne geçilmekte hat no 110 olan Beşiktaş - Kadıköy otobüsü Yıldız Üniversitesi ve Barbaros Duraklarından Beşiktaş'a inmektedir. 110 nolu hatta 1983-84 kışında 6 otobüs çalışırken, 1984 yazında yalnız Pazartürk günleri olmak üzere sayı arttırılmıştır. Pazartürk günleri 8 otobüs bu hatta çalışmaktadır. Kadıköy çıkışlı diğer Boğaz Köprüsü hatlarında 120 nolu Mecidiyeköy - hattında haftanın her günü, 125 nolu Yenilevent hattında ise yalnız Pazartürk günleri olmuştur. Bu artışın nedenini özellikle tatil günleri gözlemlenen geçen Mart ayına bağlıyoruz. (Turistik amaçla İstanbul'a gelenlerin de sayıları gün gün artmaktadır) Ayrıca Birinci Ordu Karargâhı ile Neve ve İnzibat Komutanlıklarının bağlı olduğu Haydarpasa mevkiinden hemen bitişindeki Kadıköy'e erilerin tatil izinleri nedeniyle akması bir diğer neden olduğu kanısındayım. Özellikle Beşiktaş ve Mecidiyeköy'den İstanbul'un diğer semilerine gitmek isteyenler için henüz daha çabuk, henüz de daha ucuz olmaktadır. Bu özelliğin diğer Kadıköy direkt çıkışlı Levent hattı içinde geçerli olacak kanısındayım.

Hat no 120 olan Mecidiyeköy - Kadıköy otobüsü İstanbul Yakası'nda köprüden önce ve likör fabrikası yoluyla Mecidiyeköy'e gitmektedir. Bu hatta haftanın her günü 1984 yaz döneminde 12 otobüs çalışmaktadır.



Mecidiyeköy'ün hemen hemen İstanbul Yakasındaki önemli hatların buluşma noktası oluşu Kadıköy bağlantılı hattın ne kadar önemli bir ihtiyaca cevap verdiğini göstermektedir.

125 hat nolu Yenilevent - Kadıköy otobüsü ise Boğaz köprüsünü geçtikten sonra İstanbul Yakasında Zincirlikuyu - S.S. Dispanseri - Levent - Tekfen ilaç fabrikası - 4. Levent - Çeç blok - Çeç Yol-güzergahından Yenilevent'e gitmektedir. Bu hatte'de 4 adet İ.S.T.T otobüsü 1984 yaz verilerine göre çalışmaktadır.

Görüldüğü gibi bu bağlantılar tıpkı kalbi besleyen ana damarlar gibi Boğaz köprüsünden çıkmakta ve İstanbul'un önemli merkezlerine dağılmaktadır. Bu hatlarda ki otobüs frekansı ve sayıları talep oranında artış göstermektedir. Fakat bu artışın ihtiyacı karşılamada yetersiz kaldığını da belirtmeliyiz. Mithem Mecidiyeköy'den 1983-84 döneminde Kadıköy'e seferler yapan 120 hat nolu otobüs sayısı 19 günleri ve Cumartesi günü 11, Pazar günü ise 10 edetti, 125 hat nolu Yenilevent hattında ise Pazar günleri 3 otobüs çalışıyordu. Bu otobüs sayıları yukarıda da belirttiğimiz gibi yolcu talebiyle dengeli olmaz çabasıyla arttırılmıştır. Fakat bu artışın kesinlikle yeterli olmadığını gözlemlerimizle tespit ettik. Ve bunun sonucu olarak yolcu yüklenmesiyle otobüsler karşı karşıyalar. Özellikle iş günü ve dâhil saatlerinde (Ekstrem saatler) yeterli olmama özelliği daha üst sınırlara çıkmaktadır. Otobüslerin bu aşırı yolcu yüklenme durumları onların hem şahes bir uleğin oluşu elde eden yolcular açısından hem de vasıtanın yapımına açısından sorumlulukları taşıdığına belirtmeliyiz.

Kadıköy çıkışlı hatlardan bazılarını Ring seferleri yapmakta ve yine bazılarını, bazı yerleşme Ünitelerine (santlere) birden fazla hat çalışmaktadır. Bu özellik o santin işlevleriyle çevre santlere göre mevki ile ilgilidir.

Kadıköy'den Çamlıca'ya hat no 1 olan İ.E.T.T. otobüsüyle direkt bağlantı sağlanmaktadır. Çamlıca'nın turistik bir alan olması nedeniyle özellikle ilkbahar ve yaz mevsimlerinde yolcu miktarında önemli bir artış meydana gelmektedir. Genelinde Anadolu'dan göç etmiş insanların yer aldığı Çamlıca'da ayrıca eski ve yeni köskler iç içedir. (Genelinde geçerken ve benzeri yapıların yanı sıra 3-5 katlı binalarda yer almaktadır.) Çeşitli otölye ve depolarında yer aldığı Çamlıca'da çalışan İ.E.T.T. otobüslerinin sayısı yeterli değildir. Bu hatta çalışan otobüs 1 dir. Sebentleri ve iş döngüleri tüm hatları içeren bir taksitlik stasyonudur. Bu taksitlik bazı yerlerde sent pazarlarının toplanma vakitlerinde de oluşmaktadır. Çamlıca'da toplanan sent pazarı Cuma günleri yolcu sayısında önemli bir artışa neden olmaktadır. Bu hatta çalışan İ.E.T.T. otobüslerinin bir mesafe yeri olan Sarıtepesine kadar çıkışları buraya gelenler (bazıları da turist) için bir problem olmaktadır. Küçük Çamlıca'nın da Kadıköy'le direkt bağlantı stasyonunu olup, iş günleri 5, Cumartesi ve Pazar günleri 4 vakte çalışmaktadır. Kadıköy-Çamlıca güzergahında yer alan (Acıbadem'de 316 konutlu, çarşı v.s. site inşaatları yer almaktadır olup, bu inşaatlar 8 ve daha çok katlıdır. Çamlıca Kız Lisesi ve civarındaki eğlence alanında 4-5 katlı dizli halinde evler ve inşaatlar yer almaktadır.) Acıbadem'de Kız Lisesi ve Yıldız Univ. bağlı Mimarlık Fak. olarak giriş ve çıkış saatlerinde önemli sıkışıklıklara yol açmaktadır.



Acabadem'de kurulan sent pazarı özellikle küçük Çamlıca'da sent pazarının da olması nedeniyle alıcı çekmekte bu durum ise otobüslerin doluluk oranını arttırmaktadır. Sent pazarının toplandığı Perşembe günleri bu durumu gözlemlemek çok kolaydır. Bir mesire yeri olan Küçük Çamlıca'ya giderken uğranılan Acabadem (bu sentte oturanlar genellikle memur kesiminden oluyor) hızla gelişmekte ve yayılmakta olması nedeniyle otobüslerin sefer frekanslarının arttırılması bu hatta ki taşımacılıkta bir rahatlık yaratacaktır. Bu hatta çalışan otobüslerin kullandıkları güzergah Haydarpaşa Akeri Hastahanesi - Zeynep Kemil - Bağlarbaşı - Altunizade - Çamlıca olmaktadır. Sefer uzunluğu özellikle otobüslerin sefer aralıklarındaki sürenin uzamasına yol açmaktadır.

Kadıköy - Moda arasında da direkt otobüs seferleri düşünülmüştür. Bu hatta çalışan İ.E.T.T. otobüsünün hat no 2 olup, Ring seferleri yapmaktadır. Kadıköy - Moda arasında 1 İ.E.T.T. otobüsü çalışmaktadır. Moda'nın zengin bir sent oluğu (Modo, Park ve çay bahçeleri ile lüks lokanta, plaj, klüp ve tenis kortları olan yer aldığı lüks bir senttir. Kalite malzeme ile yapılmış yüzeyinde işlenmiş taşlar ve renkli camların yer aldığı apartman blokları yukarıda belirttiğim tesislerin hemen gerisinde yer almaktadır. Apartman blokları bahçe içinde olup, gayet yüksektirler) bu hatta çalışan İ.E.T.T. otobüslerinin özellikle duvarların eğilim ve eğilim sentlerinde doluluklara artmakta, ayrıca tatil günleri de bir canlanma yaşamaktadır. Moda kayaları genellikle tatil günleri, hobi olarak balık avlamaya gelenlerle dolmaktadır.



Bu hattaki yolcular genellikle kısa mesafeli seyahatler yaparlar olmaktadır. Şöyleki Euhürdar - Moda - Bahariye Cad. - Altıyol ve Çarşı yönünde çok der bir slanda alışverişten Kadıköy'e dönmele- rin yoğun kullanımı sözkonusu olmaktadır. Çok sayıda mağaza ve özel tiyatrolar İstanbul Yakası'ndan gelenleri çekmekte ve Kadı- köy iskelesine yakınlık, bu hatta çalışan Kadıköy - Moda Ring seferleri otobüslerce daha da kolaylaşmaktadır. Ayrıca Moda'dan Adalara yapılan vapur seferleri için gelen yolcular ya da I.E.T.T. otobüslerinde ki doluluk oranını etkilemektedirler.

Bostancı da özellikle köprü, adalar, Yalova ve Çınarcık yönün- de vapur seferlerinin yapıldığı bir iskeleye sahiptir. Özellikle yaz mevsiminde bu yerlere dinlenmeye gitmek isteyenleri çekmekte; Denizyollarının gemilerinin yanı sıra çok sayıda motor da çalışmak- tadır. Bostancı limanının I.E.T.T. otobüslerinin de son durak nok- tasında bulunuşu ulaşımda özellikle adalarda yaşayan ve işe gidip dönmüş otobüslerden yararlananlar için önemli bir avantajdır. Ü- zellikle yaptığı çalışmada gözlemledim ki Bostancı'dan - Boğaz Köprüsü hatlarına da bulunuşu önemli bir taşımacılık sorununu çözmektedir. Aksi takdirde Kadıköy aktarım ile İstanbul Yakasına gitmek sözkonusu olacaktı ki bu da önemli bir zaman kaybına ne- den olmaktadır. Kadıköy - Bostancı ve Kadıköy - Üstbostancı ara- sında çalışan otobüsler Beğdet Caddesi ve Kayaşdağı Caddelerini kullanmaktadırlar. Her iki caddenin geçtiği surler ve mahalleler- de farklı sosyo-ekonomik yapılara sahiptirler.

Kadıköy -Bostancı arasında hat no 4 olan I.E.T.T. otobüsleri çalışmaktadır. Kasımpaşak - Güstepe - Ereğköy - Sütlüye güzerga- hını Beğdet Caddesi yoluyla izleyen bu otobüslerin yanı sıra aynı güzergahta çalışan bir diğer I.E.T.T. hattı Kadıköy - Üstbostancı dır.

Hat no 4A olan İ.E.T.T. otobüsleri de hat no 4 olan otobüslerle müşterek güzergahı kullanılmaktadır. Ayrıca Üstbostancı yönünde çalışan fakat Kayaşdağı Caddesini kullanan hat nolara 18, 18A, 18B olan otobüslerde bulunmaktadır. Bu otobüslerden hat no 18 olan Ziverbey - Kazaneker - Sigorta Evleri - Gazi Ethempaşa yönünde gitmektedir. Hat no 18A olan otobüsler Ziverbey - Kazaneker - Ayşe Kadın - Ömer Hayrullah ve hat no 18B olanlar ise Ziverbey - Ecehli camii - Kocyatığı - Minare yönünü kullanılmaktadır. Ayrıca bir Alt MEHKE durumunda olan Üstbostancı'dan Sarı Gazi Lejmanlarına hat no 19 olan İ.E.T.T. otobüsleriyle seferler düzenlenmektedir. Bu otobüsler İçerenköy - Kılıçk Bakkalköy - Kayaşdağıyolu - Lejmanlar güzergahında çalışmaktadır. Ayrıca Beğaz Köprüsü hattında çalışan ve 1984 yasa uygulaması ile şifli işletmesine bağlı şu otobüsler bulunmaktadır. Beşiktaş - Üstbostancı hat no 11 olup, Astsubey okulu - Çamlıca - Libadiye - P.E.T. Hastanesi doğrultulu çalışmaktadır. Hat no 112 olan Beşiktaş - Üstbostancı otobüsleri bir müddet çevre yolundan gittikten sonra Kayaşdağı Caddesini kullanmakta ve Astsubey okulu - Ziverbey - Çöztepe - Bostancı güzergahlarına olmaktadır.

Kocidiyeköy - Bostancı hattında hat no 124 olan İ.E.T.T. otobüsü çalışmaktadır. 1983-1984 kışında aynı hatta farklı güzergahlara inleyen iki otobüs bulunmaktaydı. Bunlardan 124A hat nolu otobüs seferden kaldırılmış ve aynı güzergahta 124 hat nolu otobüs çalışmaya başlamıştır. Eski 124 hat nolu otobüslerin kullanıldığı Bağlarbaşı - Zeynep Kamil - Kayaşdağı - Kızıltoprak - Çöztepe - İrenköy güzergahı bugün kullanılmamaktadır.



1984 yılından itibaren kullanılan hat no 124 olan İ.E.T.T. otobüslerinin güzergahı Astubay Okulu - Kazaltoprak - Güztepe - Şaşınbakkal - Saadiye dir. Görüleceği gibi bu güzergah bir müddet çevre yolunu izledikten sonra Bağdat Caddesinden geçmektedir.

Bostancı ile Üstbostancı tren yolunun geçtiği yerde yapılan bir alt geçitle birbirine bağlanmaktadır. Ayrıca yayaların da kullanılabileceği bir başka alt geçitte bu iki noktaya birbirine bağlanmaktadır. Bostancı'ya yapılan İ.E.T.T. otobüs seferlerinde yaz döneminde bir artış gözlemlenmektedir. Bunun nedeni ise yukarıdaki paragraflarda belirttiğimiz gibi Bostancı iskelesi ve turistik yerlerle olan bağlantıdır. Fakat otobüslerin sefer sayılarındaki artış Pazar günleri gözlemlenmiyor. Bunun nedeni ise yaptığımız çalışmaya göre, bu tatil günleri özellikle çalışanların ve öğrencilerin seferlerdeki yoğunluğunun kalkmasıdır.

Bostancı otobüslerinin durakları ile Bostancı iskelesi ve tren istasyonu bir kesişme oluşturmaktadır. Ayrıca özellikle belirtmeliyim ki Anadolu Ekspresi gibi İstanbul - Ankara seferi yapan trenlerin bu durakta durmaları bu şekildedir. Özellikle ilgilidir. Bostancı'nın sent pazarının bulunması bu hatte çalışan otobüslerin doluluk oranını etkilemektedir. (Aynı zamanda otobüs duraklarının bulunduğu alan ve civarında çok sayıda özel müeyyene ve klinik vardır.)

Hızla gelişen bir sent olan Bostancı ile Üstbostancı arasında hat no 4 olan İ.E.T.T. otobüsüyle Üstbostancı'dan, Bostancı'ya tren istasyonu geçerek vardığımızda; görünüm ve estetik bakımından önemli farklar gözlemlenir.



(Bunlar kıyıya yakın ve özellikle iskele ile Bostancı otobüs durağı arasında oldukça lüks ve turistik lokantalar ile kafeler yer almaktadır. Bunların yanısıra çay bahçeleri bir diğer dinlenme nokteleridir. Deniz kıyısında yani Bostancı vapur iskelesinin çevresinde ki yapılar 5-6 kat arasında olup, denizli aralarında ancak otomobil park etmek için dar bir yol yer almaktadır. Bu manzara tren istasyonunun öteki tarafında yeni Üstbostancı'da daha farklıdır. Üstbostancı'da ki binalar daha yüksek ve özellikle çevre yoluna yakın olanlarda çok sayıda site ve tek tek apartman inşaatları gözlenmektedir. Bu binalar görünüm bakımından Bostancı kıyılarındaki evlerden ve apartmanlardan daha farklıdır. Bir kısım ise toplu konut uygulamalarının uzantılarından.)

Bostancı ve Üstbostancı hatlarında çalışan İ.E.T.T. otobüslerinin hareket saatleri iş ve Pazar günleri değişmemektedir. Bunda genel sefer saatlerindeki önemli etkisi vardır. Fakat Üstbostancı otobüslerinin son hareket saatlerinin Bostancı'ya göre erken oluşu Bostancı Otobüs durağı ile Üstbostancı arasındaki mesafe yakınlığı bu dengesizliğin yarattığı problemleri bir ölçüde azaltmaktadır. Fakat Üstbostancı hattındaki sefer saatlerinin de Bostancı hattındaki sefer saatlerine yakın olması hızlı gelişen ve yayılan Üstbostancı için daha gerçekçi olacaktır.

Kadıköy - Erkositeci arasında İ.E.T.T.'nin hat no 40 olan otobüsü çalışmaktadır. 1 otobüsün çalıştığı bu hatta otobüs Bağdat Caddesini kullanmaktadır. Kızıltoprak - Selamiçeşme - Çatıtepe - Ereznköy hattında yapılan Ring seferi sayısında hafta içi ve çarşambasında bir değişim olmaktadır.

Bostanca ve Üstbostanca arasında çalışan  
İ.B.T.T. Otobüslerinin hatlara göre sayısı  
(1984 YAZ)

Hat İsmi	Hat No.	Yapıta Ad.		
		İs.	Gnt.	Fa.
Kadıköy-Bostanca	4	10	9	8
Kadıköy-Üstbostanca	4A	3	2	2
Kadıköy-Üstbostanca	18	3	3	3
Kadıköy-Üstbostanca	18A	6	6	5
Kadıköy-Üstbostanca	18B	6	6	4
Üstbostanca-S.Çezi	19	3	3	3
Beyiktaş-Üstbostanca	111	8	8	8
Beyiktaş-Üstbostanca	112	8	8	8
Mecidiyeköy-Üstbostanca	124	7	7	7
Mecidiyeköy-Üstbostanca	124A	K A L K T I		

Kadıköy - Beşiktaş arasında ise 2 ayrı Ring hattı bulunmaktadır. Bunlardan hat no 4E1 olanı iş günleri ve Cumartesi 2 otobüs çalıştırmakta Pazor günleri ise bu sayı 1'e inmektedir. 4E1 hat nolu otobüsler Bağdat Caddesinden Ethem efendi sokakla Şemsettin Günaltay Caddesine geçen de Kadıköy yönüne dönmüş yapmakta ve Sahrayı Cedid'ten Kayaşdağ Caddesine geçmektedir.

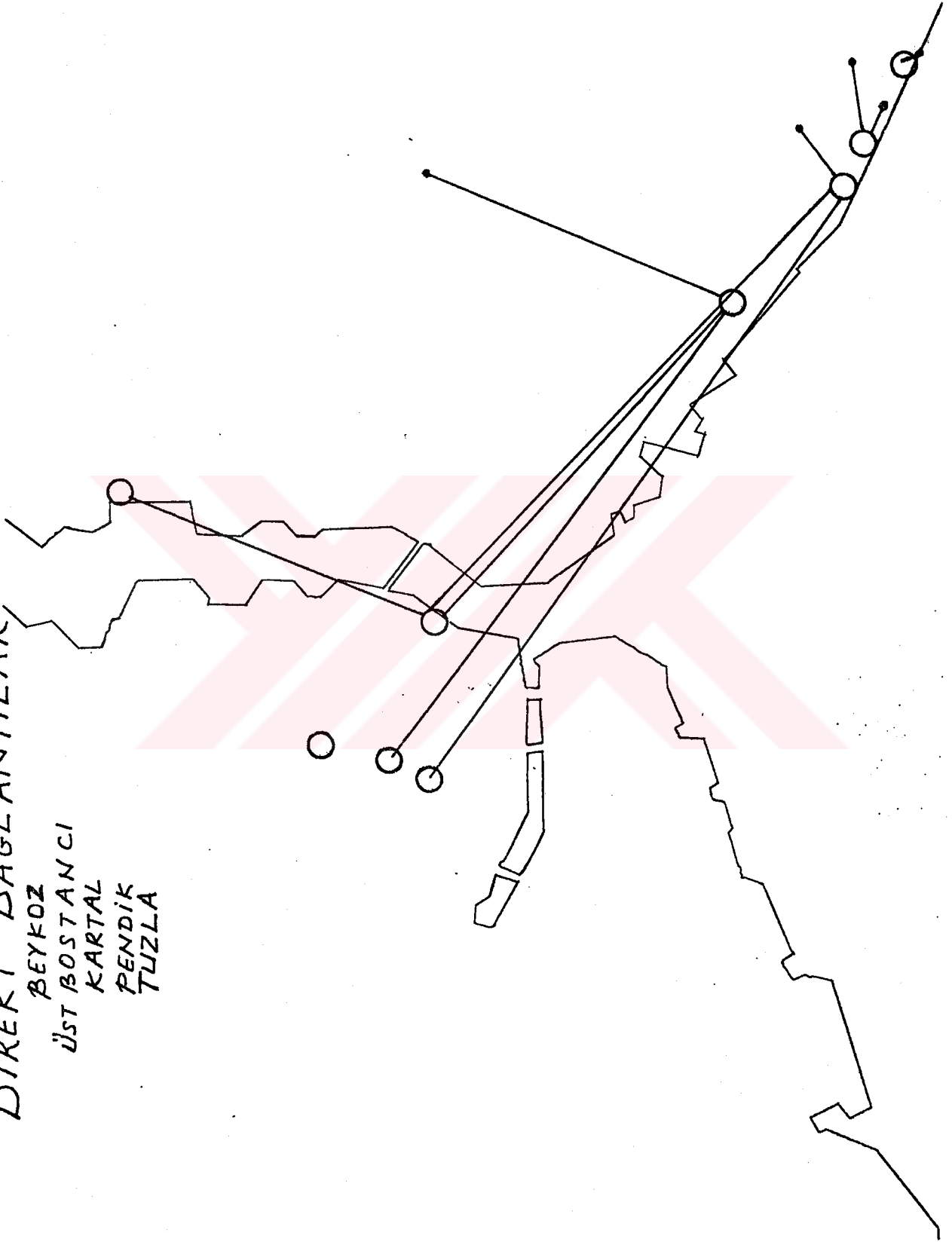
(X)

-1983-84 Kış durumu -

Hat İsmi	Hat No.	Yapıta Ad.		
		İs.	Gnt.	Fa.
Kadıköy-Bostanca	4	9	8	8
Beyiktaş-Üstbostanca	111	8	8	8
Beyiktaş-Üstbostanca	112	8	8	8
Mecidiyeköy-Üstbostanca	124	6	6	6
Mecidiyeköy-Üstbostanca	124A	9	9	9

# DİREKT BAĞLANTILAR

BEYKOZ  
ÜST BOSTANCI  
KARTAL  
PENDİK  
TUZLA





452 hat nolu otobüs ise Kadıköy'den Kayaşdağı Caddesi yoluyla gelmekte Sahrayı Cedid'ten Şemsettin Günaltay Caddesi ile Bağdat Caddesine çıkarak Kadıköy yönüne dönmüş yapmaktadır. 452 hattında da iş günleri ve Cumartesi 2 otobüs, Pazar günleri ise 1 otobüs çalışmaktadır. Erenköy'de de Beşiktaş'ta da gözlenildiği gibi bir dizi farklar sözkonusudur. Bu farklar binaların görünüşü ve sosyal yapıya ilişkindir. (Erenköy'ün Bağdat Caddesine yakın olan kısımlarında bahçe içinde lüks villülere yine lüks apartmanlar sözkonusudur. Apartmanların dış yüzeylerinde fayans ve renkli taşlar, mermerler kullanılmıştır. Bunlar gelir seviyesinin yüksekliğini bizlere gösteriyor. Satılan lüks siteler ve yine inşaatı devam eden binalar gözlenildiğinde, bu inşaatlar 10 katlı olup, daha önce inşa edilmiş 4 katlı yapıların yanında yükseliyor. Eski binalar geniş bahçelere sahipken, yenilerinde bu durumu göremedik.) Ayrıca apartmanların garajlarının bulunması, olusyonların ise kaldırımları da park yeri olarak kullanmaları ve çok sayıda özel otomobili gözlenildi. Bu ulaşımdaki diğer bir sektör oluyor. Ethem efendi sahakte özellikle tren istasyonunu geçtiğimizde sosyal yapı farklılıkları sentin mimarisi ve apartmanların görünüşünde kendisini belli ediyor. Fakat ortak bir yön varsa da? Bu gelir seviyesi yüksek kısımla diğer kesim binalarının yeni inşaat edilmiş ve edilmiş olanları 7-8, hatta 10 katlı yapılar oluyor. Çevre sentlerden de alıcı çıkan Erenköy sent pazarı özellikle o gün İ.T.T. otobüslerinin doluluk oranında etkili olmaktadır.

Bir diger Ring hatları Kadıköy - Güztepe arasında yapılmıştır. Bunlardan hat no 461 olan İ.E.T.F. otobüsü Kadıköy'den Bağdat Caddesi yoluyla gelmekte Tütüncü Mehmet Efendi Sokakten Güztepe benzin istasyonuna çıkmakta ve oradan da Kadıköy yönünde Kayaşdağı Caddesine dönmektedir. Böylece Kızıltoprak - Kenak - Güztepe - Çemenzar - Ziverbey - Altıyol yolu izlenmektedir. Kadıköy - Güztepe arasındaki diger Ring hattı ise hat no 462 olan İ.E.T.F. otobüsleriyle yapılmaktadır. Bu otobüsler Kadıköy'den gelmekte Kayaşdağı Caddesi ile Güztepe Benzin istasyonundan Tütüncü Mehmet Efendi Sokak yoluyla Bağdat Caddesine çıkmakta ve Kadıköy yönüne devam etmektedir. Bu şekilde Ziverbey - Çemenzar - Güztepe - Kenak - Kızıltoprak yolu izlenmektedir. 461 ve 462 hatlarından herbirinde iş günlerinde 3, Cumartesi ve Pazar günleri 2 otobüs çalışmaktadır. Güztepe yanında da 1 saatlik farkla 30 dakikalık değişimler gözlenmektedir. (Yani özellikle tren istasyonu ve bu istasyonu geçtiğimiz alt geçit tepesi olmakta, istasyonun iki yanında farklılık oluşuyor. Şöylesi Bağdat Caddesi taraflarında da dış yüzeyleri fayans ve benzeri malzeme ile işlenmiş taşların yer aldığı apartmanlar bulunmaktadır. 5-10 ve 10 kattan yüksek apartmanların yer aldığı bu kesimde sosyal psikiyatri araştırma merkezi de bulunmaktadır. Buradaki insanların giyimlerindeki çabukluk, estetik ve canlılık tren istasyonu geçilince "Güztepe ışıkları" civarında yerini donukluğa ve sakinliğe terk ediyor. Buradaki binaların yüksekliği fazla olup, malzeme ve dış yüzey türleri farklılık taşımaktadır.)



Pazartesi günleri kurulan Göztepe Semt Pazarı, haftanın bu gününde ulaşımada etkilenekte, komşu semtlerden alışverişe gelenler olmaktadır. (Büyük Meydanların yer aldığı Bağdat Caddesindeki ticari yapı özellikleri nedeniyle tren istasyonunu geçtikten sonra kaybetmektedir.)

Kadıköy - Sarıyeri Lojmanları arasında Hat No.5 olan İ.S.T.İ. otobüsleri çalışmaktadır. Bu hatta haftanın her günü 4 otobüs işlenmektedir. Kadıköy'den çıkan otobüsler Heyderpaşa Askeri Hastanesi - Zeynep Kâmil - Bağlarbaşı - Çamlıca - Ümraniye - Dudullu - Çelik - Sara Gazi Lojmanlara yolunu izlemektedirler.

Sarıyeri Lojmanlar her türlü sosyal tesise sahip Askeri Lojmanlar olup, site halinde Apartman binalarından oluşan bir suttur. (Genelde buradaki Lojmanlar 5 katlı apartmanlardır.) (Bu semt geniş bir alan kaplamakta olup Asker evlerinin çevresi ağaçlıdır. Ağaçlık askeri bölge ile köy evleri ve bir kaç katlı apartmanlardan oluşan Sarıyeri köyü arasındaki arazide kurulu olan sivil edilen Lojmanların her türlü çarşı, süper market ve gazinosu vardır. Ayrıca spor sahaları da bulunmaktadır.) Buraya gelen İ.S.T.İ. Otobüsleri bu geniş arazi parçasındaki apartman binalarının kenarına kadar gitmektedir. 1 otobüs Subay evlerine ayrıca 2 tane si Havacıların Sitesine gitmektedir. Baki Dudullu otobüsleri artık Sarıyeri Lojmanlar "Dudullu köy evlerinden meydana gelmiş bir semt olup kucakları, hayvanları keneçileri kesip satmaktadır. Herkesden cinsediklerinden yeni oluşu buraya et almaya gelenlere neden oluyor. Bu da hattın ulaşım açısından bir özelliği oluyor" otobüsleri olmaktadır.



Önemli bir diğer husus vardır ki bu da yaklaşık 10-20 bin arası nüfusa sahip Sarıgazi Köyüne İ.E.T.T. otobüslerinin işletmesidir. Askeri Lejyonlarına yanında olan ve yolu esvakt olan bu semt sanayi tesislerine de (2 tane Makine ve Alet Fabrikası "Şehin Motor Sanayi Yatakları A.Ş.", 1 tane Seramik Fabrikası) sahiptir. Bu semtte İ.E.T.T. otobüslerinin sefer düzenlenmeleri mutlak gereklidir. Sarıgazi Lejyonlarına halk otobüsü işletmektedir. Bu Lejyonlardan Şakıdar - Alındag Hat No 11A ve Şakıdar - Semanere - Sultan Boyli Hat No 11B İ.E.T.T. otobüsleri de geçmektedir. Sabah ve akşam vaktleri yani işe gidip - dönüş zamanlarında doluluk oranlarının otobüslerde çok yüksek olduğunu gözlemledik.

Kadıköy - Koşuyolu arasında sefer yapan İ.E.T.T. otobüsleri 2 adet olup, bu sayı hafta sonlarında değişmektedir. Hat No. 9A olan bu İ.E.T.T. otobüsleri İbrahimpaşa - Validebağ Sanatoryumu - Koşuyolu Çiğdem Hastahanesi - Dört Yol güzergahına kullanılmaktadır. İbrahimpaşa yolundan Çevre yolunu dik keserek Koşuyolu semtine Ali Dede Sokakla girilmekte ve Muhittin Ustaşag Caddesinden, Kalfa Çeşme Caddesine çıkılmaktadır. Validebağ Preventoryumunun önünden geçilerek Barbaros Mahallesiine paralel bir şekilde Koşuyolu son duraya gelmektedir. Daha sonra bu noktadan gelip yönünde döndülerek Koşuyolu semtine, çevre yolunu geçerek Kadıköy'e dönmektedir.

Koşuyolunda genellikle Subay Lejyonları, Memur Konutları ve yine Kooperatiflerce memurlara, hava kuvvetlerine yönelik tapulu konut inşaatları vardır. Burada işçi ve memur evleri, emekli sandığı ile sigorta evleri, deniz binaları, tekeli dogları beşer evleriyle iç içedir.

Validabağ Preventoryumu (Yeni Öğretmen Hastahanesi), Folis Hastahanesi, Kimyasalilerin bakımı için yapılan Hastahane ve Yurdu, Astın Hastahanesi (Tüberküloz dışı göğüs hastalıklarına ve Astın Hastahanesi) (ve inşaatları süren Savaş Türkçeş Fevzi Akkaya grubu işyönetim merkezi blok inşaatları, kimyasaliler yurdu ile birlikte yapılmaktadır.) Buradaki İ.S.T.T. otobüslerinden yararlananlar genellikle HASTAHANE ve LOJMANLAR ile sitelerde kalanlar oluyor. (Ayrıca 2 katlı bahçe içinde evlerde bulunmakta olup, bunların bir kısmı eski yapılarıdır, fakat iki katlı bahçe içinde yeni evlerde güzelleştirilmiştir.) Hastahane ve sanatoryumun tedavi veya hasta ziyareatine gelenler bu hattaki yolcuların önemli bir kısmını teşkil etmektedirler. (Ayrıca genelde işçi ve memurların oturduğu bu sınıfta teras-tesviye, tamir ve mobilya stüdyoları bulunmaktadır. Suralarda çalışanların işe geliş gidişlerinde de İ.S.T.T. otobüsleri önemli bir rol oynamaktadır.)

Kadıköy-Erzurum Sitesi hattında çalışan 5B Hat Nolu otobüslerde İbrahimpaşa-Validabağ-Preventoryumundan sonra 5A (Kadıköy-Koşuyolu) Hat Nolu otobüsün güzergahından ayrılarak Karakol - Çamlık - Çamlık - Erzurum Sitesi güzergahını izlenmektedirler.) İş günlerinde ve tatil günlerinde 1 otobüsün çalıştığı bu hatta düzenli güzergahı da değişmektedir. (Erzurum Sitesi 1950 li yıllarda kurulmuştur ve ilk sahipleri Erzurumlulordur. Sokakların ismi dehi Erzurum'un sokaklarından alınmıştır. Daha sonra Kenyolularca yoğun bir şekilde yerleşimin gerçekleştirildiği bu sınıfta yapılar 2 kattan daha yüksek olmasına izin verilmiyor. -Fakat 3 katlı inşaat halinde lüks binalar güzelleştirilmiştir. Apartmanlarda genellikle daireler kata olduğu gibi kopye olarak olup, 200 m<sup>2</sup> den fazla bir alanı kaplanmaktadır.)



Erzurum Sitesinde sızdı edilen daireler gayet lüks olup, özel garajları mevcuttur. Ağaçlarla çevrili bu sütte herkesin 1 otomobil bulunmakla birlikte işyerlerindeki park sorunu nedeniyle İ.E.T.T. otobüslerini tercih ettiklerini tespit ettim. Özellikle okul döneminde öğrenciler ve işe gidenlerin fazla yağma gösterdiği bu hatta tek otobüs yeterli gelmektedir. Bu sütte özellikle bahçe içinde 1 veya 2 katlı villaların bulunduğunu gördüm. (Genellikle eski bakanlar, milletvekilleri, sinema ve ses sanatçılarının evleri bulunmaktadır. Ticari kuruluşlarla, sütte pazarın yer almadığı bu sütte yabancıların geldikleri yerlere bağlı özelliklerini korudukları ve giyimlerinin gayet kapsalı olduğunu gözlemledim.)

Kodaklıy Barbaros Mahallesi arasında da direkt otobüs bağlantısı istasyonunu olup, Kodaklıy'den çıkış yapan 90 Hat Sulu İ.E.T.T. otobüsü Kaynarca Ankeri Hastahanesi - Zeynep Hanım - Maraşlı Sokak güzergahından Barbaros Mahallesine gitmektedir. Bu hatta da 1 otobüs iş ve tatil günlerinde çalışmaktadır. İ.E.T.T. otobüslerinin diğer hatlarına göre bu hattaki son hareket saatlerinin 19.40 - 20.00 olması dikkat çekicidir. Aynı özellik Kodaklıy - Çakmak Mahallesi hattında da istasyonudur.

Kodaklıy - Çakmak Mahallesi arasındaki hatta da 1 otobüs çalışmaktadır olup, yeni yerleşme sahnesidir. Bu tür yerleşme sahalarında ki son sefer saatlerinin gayet erken oluşu genel bir özelliktir. Köyden - şehre geç sonucu gelmiş insanların yoğun olarak toplandığı sütteki yapılar (geçekonda tipli yapılarla 3-4 katlı binelerin yaygın olduğu bir suttur.) den birkaç katlı olanları genellikle geçekonduların üzerine ekılarak kat sayısı arttırılmıştır.



Bu hattaki otobüslerin geçiş güzergahlarında bulunan Ürseniye, Çekmek Mahallesi'ne bitişiktir. (Kotay, Boru Fabrikası, Sanayi Sitesi, Depolar, T.E.E. Tesisleri, Petrol Ofisi Dolun Tesisleri ve çok sayıda Atölyeler yol boyunca sıralanmaktadır. İnşa halindeki yeni İstanbul Çarşısı buranın ekonomik yapısı hakkında bina kabaca fikirler vermiştir.) Özellikle geniş yerlerde hayvanlar otlatılmakta bu özellik Dudullu'ya kadar sürmektedir. Dudullu'yu geçtikten sonra (Dudullu'ya kadarki yolun çevresi tepelik ve bazı korulukları içermektedir.) Madenler Mahallesi tamamıyla boş bir arazi olup, tek tük evler sükmektedir. İbnelar kuyuda kurulan Fener Sarıcazi yolunda olup, çevrenin ihtiyacını karşılar. (İbnelar kuyu geçekendular ve 3-4 katlı apartmanlardan oluşan bir sentsir.)

Çekmek Mahallesi ve yukarıda belirttiğiminis alanlar ile Esetpaşa, Mustafa Kemal Paşa, Küçükbakkalköy'ün bir kısmı, Nirkirtepe'nin bir kısmı, Ünelen Mahallesiyle Çamlıca'nın yine bir kısmı yeni yerleşim alanlarına girmektedir. Bu yerleşim alanlarından bir kısmına Üsküdar Merkezli seferler de İ.E.T.E. otobüslerince yapılmaktadır. Bu hatları yeri geldikçe yerleşim alanlarının genel özellikleriyle belirtceğim.

Kadıköy - Çekmek Mahallesi arasında sefer yapan Hat No. 5D olan İ.E.T.E. otobüslerinin güzergahını kısaca belirtmek oluncak Kadıköy çıkışla - Haydarpaşa Askeri Hastahanesi - Zeynep Kamil - Çamlıca - Namısyolu ve Çekmek Mahallesi'dir. Bu hattın özellikle yukarıdaki paragraflarda belirttiğimin küçük Sanayi Sitesi ve hayvansal ürünlerin yoğun üretimi, Sarıcazi sent pazarının da bulunduğu hattın geçmesi önemini arttırmaktadır.

Nonoğobden sonraki Sentral - Çarşı - Üraniye - Endüstri Meslek Lisesi - P.T.T. - Arla - Arnoğon evler - Üraniye Sitesi - Çakmak Mahallesi hattın önemli uğrak nokteleridir.

Yukarıda sınırlarına kabaca belirttiğimiz yeni yerleşme alanlarının içerisinde küçük Bakkalköy'de (Bir kısım girmektedir) girmektedir. Kadıköy - Küçük Bakkalköy arasında 2 otobüs Hat No 7 olarak çalışırken, ayrıca çevre yolundan (Ankara Asfaltı) da Kadıköy çıkışlı Hat No 17 B olan İ.E.T.T. otobüsleri hafta içi ve Cumartesileri 5 otobüs olarak, Pazar günleri ise 4 otobüsle çalışmaktadır. Hat No 7 olan İ.E.T.T. otobüsleri Kadıköy'den herçette Kayışdağı Caddesi yoluyla Kesenler, Koyutagi ve İçerenköy yolundan çevre yoluna (Ankara Asfaltına) çıkmaktadır. P.T.T. Sanatoryumundan, İçerenköy ve K.Bakkalköy'e vurmaktadır. Hat No 17B olan İ.E.T.T. otobüsleri ise Kadıköy çıkışlı Kayışdağı Aşkari Hastahanesi - Enek Sitesi - P.T.T. Sanatoryumu yolunu izlemektedirler. Kayışdağı Numune Hastahanesinin üstünden çevre yoluna (Ankara Asfaltına) çıkan bu otobüsler daha sonra Enek Sitesi, P.T.T. Sanatoryumu, Libadiye, Beyaz evler yolundan K. Bakkalköy'e vurmaktadır. Özellikle Kadıköy - K.Bakkalköy arasında sezer yapan otobüslerden Kayışdağı Caddesini yeni Ziverbey yolunu kullanan otobüslerin sayısının yeterli olduğuna göre, Bu hattaki (Hat No.7) otobüs ve cofer sayılara arttırılmalıdır. (K.Bakkalköy'de geçkondülerin yeni sıra 5 katlı ve daha yüksek apartmanlar da yer almaktadır. İç merkezi olarak kullanılan komple apartmanlar ve küçük atölyelerle sent pazarına sahip olan K. Bakkalköy'ün İ.E.T.T. otobüslerinin taşınmasında bu unsurlar ekstrem şartları oluşturmaktadır.



Yeni sent pazarının olduğu hafta içinde çevre sentslerden -özellikle geçerken alanlarından - gelenlerin yeni sara sabah ve akşam saatlerinde işe gidip ve dönüşlerde oluşan takanaklıklardır.) Bu a- rade şunu da belirtmeliyim ki özellikle çevre yolundan geçen Ka- dakty - E. Sakholky otobüsleri (172) bu yoldaki trafik takanıklı- ğının en önemli nedeniyele taşınmada rahatlık ve hız sağlanmaktadır.

Anadolu Yakası'ndaki bu coğrafi alan edeta istilâ edeceğine yayılan yeni yerleşim alanları ve eski yerleşim alanlarının ek- lentisi olan Ünitelerin otobüs ulaşım ağlarına daha sonra belirt-meye devam edeceğim. Fakat burada belirtmek istediğim bir diğer hat ise Eski İstanbul'un kıyı hattı boyunca uzanan Lancer yerle- şiminin bir parçası olan Fenerbahçe ile Kadıköy arasındaki otobüs ulaşımıdır.

Fenerbahçe sengin ve lüks bir sent olarak kendisini hemen bel- li eder. (Tennis kortları, yüzmeye havuzları, kafelerinin yeni sara Özel kulüplerde yer almaktadır.) Mesire yeri ve koruluk alanı ile Belediye ve T.C.D.B. plajına gelenler, yaz mevsiminde ve özellikle tatil günlerinde İ.E.T.T. otobüslerinin yolcuları arasında bu hat- ta önemli bir paya sahiptirler. Belediye plajının sous olması ne- deniyle halkın önemli ölçüde rağbetine yol açmaktadır. Ayrıca halk- ka açık mesire yeri de teniz ve girişin ücretsiz oluşu nedeniyele ilgi çeken bir diğer alandır. Yaptığım gözleme göre şehrin çeşitli sentlerinden oldukları giyim ve tavarlarıyla gözlenen insanlarla hafta sonlarında bu sente dolmaktadır. Fakat bunların kıyı boyun- ca yürüşükleri ve İ.E.T.T. otobüsünü tercih etmediklerini gördüm. Fenerbahçe'ce kıyı boyunca Belediye'ce konan kenepeler halkın din- lenmesinde pekeli çay bahçeleri ve kafelerin yanında önemli bir işleve sahiptir.



Bu sentsdeki eğlence yerlerine gelenlerin yine önemli bir kısmı motosikletli gençler ile özel otosu olanlardır. Ayrıca bu sentteki apartmanların önlerinde ve garajlarında çok sayıda park etmiş özel otomobil bulunmuşu Fenerbahçe'nin ulaşım sektöründeki önemlerinin büyük olduğunu göstermektedir. (Turistik bir sent olan Fenerbahçe denizlerin denize yakın olmalarının yanı sıra özellikle Kalamış çevresindeki binaların kanalizasyonu denize vermeleri ile peyzajı bozan 2-3 katlı bahçeli evlerin yanındaki ve gerisindeki 10 kat ve daha yüksek apartman blokları şüphesizdir. Fenerbahçe kulübü spor tesisleri ile Kalamış arasındaki alanda Belediyeye yaptırılan halka açık gezinti, çocuk parkı ve spor tesislerinden oluşturulan yeşil olan kirli denizle yan yanadır. Bu tesislerden yararlanılanlar genelde çevre sentlerin insanları olmaktadır.)

Kodaköy - Fenerbahçe arasında iki RING hattı bulunmaktadır. Bunlardan Hat No.6 olanın islediği güzergah Kodaköy çıkışından sonra Bağdat Caddesi ve bu caddeden Kalamış - Fener Caddesine geçmekte buradan Fenerbahçe Orduvane doğru güneyde Doktor Faruk Ayanoğlu Caddesinden Bağdat Caddesine çıkmaktadır. Kodaköy - Fenerbahçe arasındaki diğer Ring hattı olan Hat No.6A nan ise Bağdat Caddesi - Doktor Faruk Ayanoğlu Caddesi, Fenerbahçe Orduvane yoluyla Kalamış - Fener Caddesine geçmekte ve Bağdat Caddesiyle bağlantıdadır. Bu hattı, özellikle Fenerbahçe Ordu Kampından yararlanma ve güneyden denize girmek için gelenlerin talebiyle birlikte düzenlemek gerekir.

Her iki hattında birbirlerini kesecek şekilde bir Ring hattı oluşturulurken bu sentte yerelen durakların bazılarına yerlerinin değiştirilmesi gerekmektedir. Kadıköy - Çarşı - Altayol - Yagurtçu - Dereyolu - Kasımpaşa - İnönü - Kalamış - Keremiyolu - Belvü - Fenerbahçe - durakları 6 hat nolu otobüsün giderken, 6A nın ise dönerken uğradıkları duraklardır. Cephanelik - Orduvî - Fustpaşa - Dr. Feruk Ayanoğlu - Kalamış - İnönü - Kasımpaşa - Bağdat Yolu - Sütlüce - Altayol - Çarşı - Kadıköy 6A nın giderken ve 6 Hat Nolu otobüsün ise dönerken uğradığı duraklardır. Burada şunu belirtmeliyim ki Kalamış - Keremiyolu - Belvü - Fenerbahçe durakları arasındaki mesafeler çok yakındır. Özellikle Belvü'de bulunan pek çok gazino ve restaurantlara gidenler özel arabelerine bulundukları otobüsün durak noktasına kadar gelerek otobüsün durmasıyla bir takaslık unsuru olmaktadır. Halbuki hemen sonra gelen Fenerbahçe otobüs durağı yeri bakımından görevini tam yapmaktadır. Her hattın Fenerbahçe ile Kadıköy arasındaki ulaşımı sağlayan hafta içi ve sonlarında sayıca değişmeyen 2 otobüs bulunmaktadır. Bu hattaki otobüslerin doluluk oranları yemin ki çok daha yüksek olmaktadır.

Kadıköy - Valievleri arasında 19 günleri ve Cumartesi 2, Pazartesi 1 otobüs çalışmaktadır. Valievlerin de genelde erkekler oturmakta olup, otobüslerin taşınmada bir yağma ile karşılaşmadıklarına göre, Kadıköy - Valievleri arasında çalışan 6 hat nolu Valievleri otobüsleri sayıca yeterlilik göstermektedir.

Kadıköy - Valievleri hattında İ.S.T. otobüsleri Kadıköy çıkışından sonra Çarşı - Altayol ve Çayırözü'nden Hacıpaşa'ya geçiyorlar.



İncirli Bostan'dan çevreyoluna bir doğru şekilde keserek Otosan-  
Timo Evleri yoluyla Valievlerine çıkmaktadırlar. (Hasepaga Ta-  
rihi ancaş evleri, 3-4 katlı apartmanları, büyük satış mağazala-  
rı, odun kömür satış, depoları, küçük sanayi sitesi ve fabrikaları  
ile girift bir senttir. Fikirtepe - Güneşbaba, Valievleri gibi  
çevre sentlere giden İ.E.T.T. otobüslerinin gidip ve döüşte uğ-  
radıkları bir yerdiz.) Timo Evleri Halk Kredi Bankasının katkı-  
sayılı yapılmış olup, Valievlerine bitişik bir senttir. Valievleri  
tepelik bir alana kurulmuştur. Acıbadem'de ki yerleşme alanlarıyla  
tepelik bir mevkiide olması nedeniyle çukurluk alanlarda ayrılma-  
dadır. Fakat yakın bir gelecekte İ.E.T.T. otobüslerinin taşınma-  
lığında yeterlilik gösteren Valievleri hattında bu durum değiş-  
cektir. Çukuk kooperatiflerce yapılan blok inşaatları ve siteler  
gözetilmektedir. Bunlar da yakın zamanlarda Belediye otobüslerinin  
sayısında bu hatta bir artışa vesule olacaktır.

Kadıköy - Güneşbaba arasında 2 hat İ.E.T.T. otobüslerince  
işletilmektedir. Bunlardan 8A ve 8B hat olan otobüsler 1983-84  
nıç döneminde Kadıköy - Fikirtepe hattı olarak RİMC seferleri  
yapmaktaydılar. 1984 yazından itibaren bu hat Güneşbaba'ya kadar  
uzatılmış olup ve buraya 1 adet kopeli olarak kurulmuştur. 1983-84  
kışında her iki hattın otobüs sayıları farklılık göstermekteydi.  
8A nın iş günleri 4, Cumartesi ve Pazar günleri 3 otobüs çalışır-  
ken; 8B nin iş günleri 3, Cumartesi ve Pazar günleri 2 otobüs ça-  
lışıyordu. 1984 yazında Hat No 8B olan otobüslere iş gününde 1 o-  
tobüs daha ilâve edilmiştir. Fikirtepe ile Güneşbaba arasında yer-  
leşmede bazı farklılıklar gözlemlenmiştir.



Bunlar da Cözcübaşı'nın düzenli ve çok katlı apartmanlarla Fikirtepe gecekondularının yanında yeri yerleşme alanları içinde kalmasıdır.

Fikirtepe 1957'den sonra huzurlu gecekondularla dolmuş ve nüfus yoğunluğu artmış bir semtir. Çeşitli otölye ve depoların yer aldığı Fikirtepe ile düzenli bir yerleşimi ve semt pazarı bulunan Cözcübaşı arasındaki farklar kendini belli etmektedir. Çok sayıda otölye ve depo Cözcübaşı da sükunetsiz değildir. Ayrıca Cözcübaşı'ya doğru (Erentaş ve Miltiş... gibi) büyük sitelerin inşaatlarının yakında bitmesiyle bu yerler önemli toplu konut yerleşmelerinin örnekleri olacaktır. Bu gelişme doğal olarak buraya yeni İ.E.T.T. otölye hatlarının yapılmasını sorunu olacaktır. Yakın bir gelecekte bu toplu konut alanlarına doğru yeni hatların yeni sıra otölyelerin sefer frekanslarının arttırılması konularına da sükunetsiz olacaktır. Bütün bunlar toplu konut alanlarındaki huzurlu gelişmeye paralel düşünülmediği takdirde İ.E.T.T. otölye ulaşımında önemli aksamlar sükunetsiz olacak taşımadaki sorunlar çözümlenmeyecektir.

Kadıköy-Cözcübaşı arasında çalıştırılan hat no 8A olan İ.E.T.T. otölyeleri Kadıköy çıkışı Altıyol'dan Yeğirtçi, Çayırözü yoluyla Hasanpaşa'ya geliyorlar. Kadıköy - Acıbadem Caddesinden Mandra Caddesine sapıyor ve Cözcübaşı'ya kadar bu caddeyi izliyorlar. Kadıköy dönüşü ise Sütlüce Caddesinden yapmaktadır.

Kadıköy - Cözcübaşı arasında çalıştırılan hat no 8B olan İ.E.T.T. otölyeleri ise Kadıköy'den 8A'nın çıktığı yolu kullanarak çıkış yapmaktadırlar fakat Mandra Caddesini değil Kobra Ali Caddesini kullanmaktadır.

Böylece Hesenpaşa'ya kadar aynı yolcuların isteklerini cevapla-  
ran, Karı Ali Caddesine geçerek Eğitim Fakültesi ve Sigorta Has-  
tahanesi gibi kuruluşlarda, Devim Sokak - Gül Sokak gibi yerleşme  
alanlarındaki ihtiyaçlarına cevap vermektedir. Diğer ise Hesenpaşa-  
dan itibaren SA ile aynı olmaktadır.

Kadıköy Ferah Mahallesi arasında Üsküdar çarşıyla hatları in-  
celenerek tehrir yapılmıştır. Burada şu noktaya belirtmeliyim  
ki Kadıköy - Ferah Mahallesi arasında çalışan ve Kadıköy'den çı-  
kaşın Haysarpaşa Askeri Hastahanesi - Zeynep Kamil ve Bağlarbaşı  
yolundan, Çamlıca'ya ve Çamlıca Hastahanesi'ne oradan Ferah  
Mahallesine geçen 98 hat kolu otobüsün hattı çok uzundur. Üskü-  
dar'dan bu hatta 10 günleri 3, Cumartesi ve Pazar günleri 2 oto-  
büs ayrılmışken, Kadıköy'den 1 otobüs çalışmaktadır. Bu da Ferah  
Mahallesi'nde oturanların Kadıköy'le olan bağlantısını azaltmış-  
tır. Ayrıca Üsküdar çarşıyla otobüslerinde, hattı yeterli gelip  
gelmediği ayrı bir konudur. Kadıköy çarşıyla otobüslerinin bu hatta  
hiç olmasa Üsküdar'daki otobüslerinin sayısına eşit bir sayıda ol-  
ması gerekir. Kadıköy iş, ticaret ve eğitim merkezleri olarak çok  
yünlü fonksiyonları nedeniyle bu tür bağlantılarda önemli bir ye-  
re sahiptir. Doğacak bağlantıların halk otobüsleri ve minibüslerle  
devreye sefer sayılarına arttırarak sağlamak şeklindeki cevaplar da  
yeterli değildir.

Kadıköy çarşıyla otobüslerinin ve alt merkez olarak nitelendiril-  
diğimiz yerlerdeki hatlarla altarmalı olarak Kadıköy'e bağlı olan  
yeni yerleşim alanlarına girmeden önce kısaca Kadıköy - Caddooc-  
tan hattını inceleyeceğiz.



Caddeboston - Fenertahçe gibi İstanbul'un eski ve lüks sentle-  
rinden biridir. (Apertmanların yūselerindeki renkli camlar, deęişik  
renkli tağlar ve boyama stilleri ile dehis kıyısına çok yakın ola-  
rak uzanan özel klupler yer almaktadır. Ayrıca çok sayıda özel diğ  
kliniği ve Doktor mayenehaneleri vardır.) Bu sentte oturanların ö-  
zel otobüsleriyle işlerine gittiklerini gözlemledim. Fakat İ.İ.T.T.  
otobüs durağına yakın "Yeni Kıyım Pazarı" gibi Ticari kuruluşlar  
buraya çok sayıda müşteri çekmektedir. (Çansırık, Moda ve Sirkacı'ya  
vapur seferleri Caddeboston iskelesinden yapılmaktadır. İ.İ.T.T.  
otobüs durağında iskeleye yakın oluğu tağınada kolaylık sağlan-  
maktadır. (Cumartesi, Pazar günleri vapur seferlerinin olmadığını be-  
lirtelim.) 1-5 kat arası bahçeli lüks evlerin yanı sıra 10 ve daha  
yüksük katlı apartmanlar ve konutlarından gayri mülk (evlilik)  
vatandaşlarımız olduklarını sandığım bir beçeri yapı sükunusudur.  
(Böyle bir lüks sentin yollarının kaldırımla birleştirdiği yerlerde  
alt yapı beşliklerinden kaynaklanan su birikintileri sükunusudur)

Kadıköy - Caddeboston hattında Pazar günleri yaklaşık 3'e inen  
4 İ.İ.T.T. otobüsü çalışmaktadır. Kadıköy çıkışı Altıyol'dan Baş-  
dat Caddesine geçen; Kalamış - Fenertah Caddesinden, Operatör Doktor  
Cemil Topuzlu Caddesine bağlanan bu hattın özellikle yaz döneminde  
Çansırık, Moda ve Sirkacı'ya turistik geziler yapanlarca dolduğunu  
belirtmeliyim. Yat ve küçük tekneler içinde bir limanın bulunduğu  
Caddeboston iskelesi, otobüs hattının uç noktasını teşkil etmekte-  
dir.

Daha önce de belirttiğim yeni yerleşim alanı durumuna gelen  
yerlere; eski yerleşim alanı olup emsaller kazanan yerleri belirt-  
meye devam edeceğim.



Bu yerleri yeni eski ve yeni yerleşim alanlarının ayrıntılı incelemesi çalışmamın kapsamının dışındadır. Benim belirtmeye çalışacağım özellikle bu tür alanların otobüs ulaşımı ile olan bağlantılara olmaktadır. Fakat şu noktaya gözlemledim ki yeni toplu konut çalışmaları ve geçekendü alanları öylesine birbirlerine yakın ve girift ki birini öbüründen ayaracak sınırlar koymak çok zor. Bu ulaşım konusunda da problemler yaratmaktadır. Daha önce verdiğim örneği yinelemeliyim : Kadıköy - Esenkent arasında HBT No 170 olan İ.B.T.T otobüsleriyle seferler yapılmaktadır ve Esenkent Sosyal Meskenlerin bulunduğu yolunun bir kısım seviye olan bir yerleşme alanıdır. (Camii görevlileri, F.T.T., Subay evleri, Polis evleri, Memur Yapa Kooperatifi inşaatları ile siteleri, Öğretmen yapı kooperatifi evleri (Siteleri), S.B.E. Şişli Din Görevlileri yapı kooperatifi Kartal - Maltepe toplu konutları inşaatları..) ve bu yerleşme alanının hemen yanında 1974 yılında yolları Maltepe Belediyesince asfaltlanmış Cülisyu geçekendüleri yer almaktadır. Bu geçekendülarda 30.000 ni aşkın insan oturmaktadır. 170 otobüs Cülisyu geçekendülerine seferler yaparken toplu konut alanlarına kaydırılmaktadır. Hemen hemen bir tepenin iki tarafında yayılan bu yerleşmeler arasında huzursuzluğun kaynağı da bu uygulama teşkil etmiştir. Halbuki Cülisyu geçekendülerinin yollara tamamen eşvaltken Esenkent'in yolu sosyal meskenler durağına kadar eşvalt, geri kalanı yani içi evlerinden sonraki şekilli ve toprak yoldur. Bu örnekler yerleşmedeki giriftliğin ulaşım yönündedir. Bu soruların ulaşım konusundaki problemlerine tek tek aşağıda değineceğim. Burada erteye koymaya çalıştığım husus plânlamanın hızlı doğru yapılması ve birçok yerlerde politik istisnaların önde gittiğidir.

Mitelin Gölüne geçtikçelerinin i.k.t.t. de bu uygulamaya nerus kelaça bu hafta halk otobüsü koyulurken sent sakinleri tarafın- dan önemli tepkilerle karşılanmıştır. Mitelin hanebrilik olayı- nan yaygın olduğu bu sentte halk minibüs ulaşımına eğrlikli ola- rak tercih etmektedir. (Gölünde çalışan 10 adet minibüsün çoğu şoförlerininde Gölünden oluşu buna bağlanabilir.)

Bu noktada şunu ortaya koyulıyan ki yeni yerleşme Uniteleri ve ulaşım konusu diğer teşiş sektörleri olan minibüs, halk oto- büsleri ve dolmuşları da yakından ilişkilidir.

Buna önceki paragraflarda belirttiğim Çakmak Mahallesi, Dudul- lu, Çamlıca'nın bir kısmı, Fikirtepe'nin bir kısmı ile K.Bakkal- köy'ün Mustafa Kemal Paşa tarafları ve Esat Paşa sentleri yeni yerleşim alanları içinde sayulıtır. Bunlardan bir kısmına yeni geldikçe isahettim. Burada bu alanlardan Esat Paşa Çiftliği, Mustafa Kemal Mahallesi ve Ünalın Mahallesiinin Kadıköy'le olan u- laşım ilişkisini ele alarak belirttiğim alan tanımlıyacağım. Ka- dıköy Esat Paşa Çiftliği aracında Hat No 20 olan i.k.t.t. otobüs- leri çalışmaktadır. Bu hafta hafta içi ve Cumartesi günleri 5 o- tobüs, Pazar günleri ise 4 otobüs çalışmaktadır. Kadıköy'den çıkış- la Altıyol - Rusçilli Caddesinden Ziverbey yoluyla yeni Kayışdoğ Caddesinden giden bu otobüsler, Güztepe'den geçmekte, Ankara Ab- voltuna dik bir şekilde keserek, Libadiye'den Ürnük mahallesi yo- luyla Esatpaşa'ya gitmektedirler. Özellikle Ürnük Mahallesiinden sonrasi tanımlı geçtikçeleri tipli yapılar ve tek tek bir kaç kat- la apartmanlar yer almaktadır. (Özellikle Esatpaşa'dan gürütüğün kişiler evlerinin ruhestanın olmadıkçana, yenimli teknik bürolara gittiklerini söylediler.) yolun bozuk olduğu bu hafta (yolu : tağı ve toprak yoldur) çalışın 20 Hat Nolu otobüsler dündüklerini de aynı doğrultuda ve aynı yolu kullanarak yapmaktadır.



Sent pazarları kurulmadığından Eestpaga'da oturanlar Ürnək Mahal-  
lesine ve Kodakby'ün pazarlarına gitmektedirler. Bu seyahatlerde  
İ.Ş.Ş.Ş. otobüsünü kullanmaktadırlar.

Kodakby - Muştafa Konaı Mahallesi arasında Kat No 20A olan İ.  
Ş.Ş.Ş. otobüsleri çalışmaktadır. Eestpaga gibi bu hatta da haf-  
ta içi ve Cumartesi günleri 5 otobüs çalışmakta bu sayı Pazarları  
4'e inmektedir. Bu hatta çalışan otobüsler çevre yolunu (Ankara  
Asfaltını) kullanmaktadırlar. Kodakby'den çıkıpça Heyderpaga Aşo-  
ri Eestehanesinden geçerek, İ.Ş.Ş.Ş. Eestehanesinin yanından çevre  
yoluna (Ankara Asfaltına) çıkmakta, Enek Sırası ve İ.Ş.Ş.Ş. Ofisini ge-  
çerek daha sonra Eestpaga çiftliği ve Ünelen Mahallesi otobüsleri-  
ninde kullandığı yoldan Ürnək Mahallesine sarmaktadırlar. (Ürnək  
Mahallesi geçkendu tipindeki yapıların islah edildiği ve yenilen-  
diği bahçe içinde ve genelde apartmanlarla bir duvar vasıtasıyla  
ayrılan konutların yanı sıra 5 katlı nitelerde yer almaktadır. Ye-  
lunun bir kısmı asfalt olup ara sokaklar toprak ve topraklıdır. Ü-  
nel diğ klinikleri ve dispensarlar ile çevre sokakların ihtiyacını  
karşılar. S.Ş. Şekür der gelirliiler yapı kooperatifi sosyal ko-  
nut inşaatları gülenmektedir. Ayrıca çok sayıda otölye sükonusu-  
dur.) Dere - Enişçi - Tavşak - Kerekol - Keneşpaga Caddesi - Topa  
Durağı Muştafa Konaı Mahallesinin kapladığı alandaki uğrak نکته-  
leridir. Gayet geniş bir alan kaplayan İ.Ş.Ş.Ş. Paşa geçkendülere  
sefil görünümleri ile en yüksek yapılar olarak, geçkendu üstüne  
çıkılan 1 kattan oluşan 2 katlı evlerdir. Geçkendülerin oklentile-  
ri sükonusu olup, bu oklentilerden bazıları bakkol olarak kullanıl-  
maktadır.



Bazı gecekondular beyaza boyanmış ve Doktor - Dış Hekimi müseyahhaneleri olarak kullanılmaktadır. Tepelik bir reliefte yer alan bu sante Belediyenin hdk otobüsleri Kadıköy'ün yeni sara Okullarla da bağlantılar sağlamışlardır. (Bazı gecekonduların yenilenme çabalarına vardır.) Sente pazarının da bulunduğu M.Kemal Paşa'da gbalordediğin kadarıyla i.e.t.t. otobüsleri yeterli gelmektedir.

Kadıköy Ünelen Mahallesi arasında seker yapan Hat No 21 olan i.e.t.t. otobüsleri M.Kemal Paşa otobüsleri gibi Kadıköy çıkışta Haydarpaşa Askeri Hastahanesini geçerek, Haydarpaşa Numune Hastahanesinin yanından çevre yoluna saparak (Ankara Asvaltı) İnek Sitesini (Gureğin karşısında Blokler halinde site inşaatları) ve D. M. Ofisini geçerek (D.M. Ofisinin etrafında site halinde inşaatlar gbalordedin) Cöstope sapağandan Çeşme - Park - Çarşı-İsmet Paşa - Üçpanar - Dereyolu - Sütçüler'den geçerek Ünelen Mahallesi'ne gelmektedir. Ünelen Mahallesinde sent pazarının bulunmayışı nedeniyle, sent pazarları Ünelen Mahallesi pazarı ile Kadıköy'deki Salla Pazarına gittiklerini söylediler. Gecekonduların yanısıra 6 katlı apartmanlarında yer aldığa sante, apartmanların bazıları tepelik konimlerde ve birbirlerinden ayrı durmaktadır. Bu apartmanların yolu olmadığa gibi altyapuların binoların araziye dağılışındaki süzensizlik nedeniyle tan manasıyla ulaşımıştıdır. Ayrıca bu dağınlık ilorhi gelişme seyrinin bu paraleliteni izlemesi halinde i.e.t.t. nin otobüs ulaşımında da yeni sorunlar yaratacaktır. Çünkü yolların çok bozuk oluşu otobüslerin bu hatlarda kolay yaprenması-na yol açmaktadır. (Çok sayıda konfeksiyon, Herengon, Demir doğrama ve tenişane atölyeleri tespit ettim.) (Ünelen'de oturanların da

Ünvan Mahallesi otobüsünden yararlanmakta olup, çok sayıda tanir-  
hane marangozhane atölyeleri ile Kocay elektrik slotleri, Teletay,  
(P.S.T. ye ait) Boru Fabrikası ve Sanayi Çerçevesinin yanısıra Mes-  
baası bulunmaktadır. Kızıllı ve Çukür'den ucuz et almaya gelin-  
mektedir. (Gecekonduların yanısıra, 5 katlı apartmanlarda göslenle-  
dir.)

Cruck Mahallesiyle Ünvan Mahallesi sapağında ve çevre yoluna  
(Ankara Asfaltına) yakın alanlarda bir tarafta 8 katlı ve bitiş-  
ğinde yine 6-8 kat arasında siteler var. Bu sitelerin tanınmasıyla  
birlikte buralara I.S.T.T. otobüslerince seferler konularla yeni  
hatler açılmasıdır. Aksi takdirde bu yeni kurulan yerleşme alanları-  
nın iş ve ticaret merkezi konumundaki Kadıköy ve İstanbul Yakaıyla  
olan bağlantılara geçilecektir.

Kadıköy Merkezi hatler bölümünde son olarak Kadıköy'le - Yaka-  
cak, Fındık, Kartal, Esenkent hatlarına ile alacağız. Bu hatlara  
inceledikten bunlardan Fındık, Kartal, gibi alt merkeş durumunda olup  
kendisine bağlı olan birşey hatla da anlatacağım. Ayrıca İstanbul  
Yakası'ndaki iş ve ticaret merkezleri durumunda olup bağlantıların  
mevcut olduğu Beşiktaş - Kartal ve Şişli - Kartal hatlarına da i-  
zah edeceğim. Kadıköy'le direkt bağlantı olan mevcut olan Kadıköy -  
İstasyon - Komiser I.S.T.T. hattına da kısaca yaptığım çalışmam  
Şişli'de belirteceğim.

Kartal'ın bir kısmı özellikle çevre yoluna doğru uzanan alan,  
Yenimahalle, Çiğneye, Esenkent'in Çiğneye'ne yakın tarafları ile  
bir kısmı, Yaka'dan bir bölümü gecekondularla kaplıdır. Ayrıca bu  
belirttiğimiz alanlardan Esenkent, Kartal ve Fındık'ın bir bölümle-  
rinde toplu konut inşaatları görülmektedir.

Yeni Yerleşim Alanları'nın  
Bağlantıları





Balayoba ve Kaynarca'da geçekondular sâkonusudur. Ayrıca Küçükyalı'dan başlayarak Maltepe, Cevizli, Kartal, Fındık, Kaynarca büyük bir Tersane ile Tuzla Sanayi Siteleri ve Fabrikaların yaygın olduğu Çevre Yolu boyunca uzanan bir kuşak teşkil etmektedirler. Çevre Yolunu Yakacığa doğru geçtiğinizde küçük atölyeler ve tekstil, boru fabrikası gibi sanayi tesislerine rastlanmaktadır. Bu tesislerin yeni yerleşme alanları ve toplu konut inşaat sahalarıyla yer yer çakışması İ.M.T.T. otobüslerinin bu sentlerde Kadıköy direkt bağlantılı seferlerinin yonısare daha lokal ve kısa hatlardan oluşan çalışma alanları kurulmasının gereği gözle batmaktadır.

Kadıköy - Yakacak arasında üç hat sâkonusudur. Bunlardan birisi hat no 10 olup, Kadıköy'den çıkışla Altıyol'dan Kuşdili Caddesi ile Recep Peker Caddesine geçmekte bu cadde ile Bağdat Caddesine bağlandıktan sonra bu yol ile Süadiye'ye kadar gitmekte daha sonra Bostancı içerenköy yolundan Küçükyalı yönünde saparak Maltepe, Cevizli, Kartal değrultusunda uzanmaktadır. Kartal'den çevre yoluna doğru sâpmekte ve soganlı sâpğından Yenimahalle'ye geçerek sanatoryum yolundan YAKACIĞA çıkmaktadır. 17 Hat Nolu diğer Yakacak otobüsü Kadıköy'den çıkışla Altıyol'dan Yogurtçu ve Çayırözü'den geçerek Kayışdağı Caddesine geçmektedir. Sahraya cedid'ten Ünaltoy Caddesine sâpmen otobüs; bu yol boyunca dört yoldan geçip Bostancı, Küçükyalı, Idealtepe, Maltepe'ye uzanmaktadır. Buradan Ankara Asfaltına doğru (çevre yolu) bir dik çıkmakta Zharütevler, Huzurevi Esenyol, Cevizli sâpğı, Boys fabrikasından Soganlı Sâpğı ile ayrılarak çevre yolundan sâpmaktadır. Yakacığa doğru iç kısımlara sâpmen otobüs çevre yolundan uzaklanmaktadır. Ankara Yolu sâpğında "Yeni Soganlı Sâpğı ile fabrikaları geçtikten sonra" değrime demir, sac atölyeleri ile makine ve alet fabrikaları ile korçılaşılmaktadır.

Anadolu Yakası Otobüs Ulaştırım ağı ve  
Sanayi Alanları İlişkisi



Kayyolu - Alcanoglu duraklarından ise Sanatoryuma ve Yakağısı çı-  
kılmaktadır. (Alt yapısının yetersiz olduğunu ve sularının hafta-  
da 1 - 2 gün aktığını gördüğüm Yakağısılar belirtiyor. Hat No.  
17A olan son Yakağısı İ.S.T.T. otobüsü ise Kadıköy'den çıkışla  
Haydarpaşa Akhri Hastahanesini geçerek (Haydarpaşa Köprüsünü),  
Haydarpaşa Humma Hastahanesinden çevre yoluna sapmakta yolunu E-  
mek Sitesinden, Çöztepe Sepağı, Beyaz Evler, P.T.T. Sanatoryumu,  
Hastane sapağından Zümrütevire kadar sürdürdükten sonra 17 Hat  
Nolu Yakağısı otobüsü ile yeni güzergahı peydaşmaktadır. Bu hat-  
larda yeni Kadıköy - Yakağısı arasında Hat No 16 olan otobüsler haf-  
ta içinde ve sonunda 2 adet, 17 Hat Nolu 2 adet ve bu otobüslerden  
1 tanesi Pazartesi günleri çalışmaktadır. Hat No 17A olan otobüsler ise  
ve Cumartesi günleri 3 adet, Pazartesi günleri ise 2 adettir.

Yakağısı eskiden bir mesire yeri durumundayken günümüzde yerleş-  
meler, fabrika ve atölyelerle dolmuştur. (Eski seyirlikler tahrip  
edilmiş üretim düşüştür.) Bu arada çok sayıda özel okullar ve li-  
seler bulunmaktadır. Bu okulların kendi araçları vardır. Yakağısıdan  
bakıldığında Semendere değanın eteklerindeki geçekondular ve Hava-  
cılar için yapılan siteleri görmek mümkündür. Bu arada bir iki tane  
"Suya batmaz sentinde" denize bakan lüks apartman gülenledim.  
Bu binaların aynı zamanda çok kötü olmaları nedeniyle güze baktık-  
larına söyleyebilirim. Yolların ara sokaklarda toprak olduğunu gör-  
ledim. Bu nedenle Belediye otobüsleri Yakağısı Meydanındaki de-  
raklardan yola çıkmaktadırlar.

Kadıköy - Pendik arasında Hat No 16 olan İ.S.T.T. otobüsleri  
çalışmaktadır. Bu hafta haftanın iş günleri ve Cumartesi günü 5 oto-  
büs Pazartesi günü ise 4 otobüs çalışmaktadır.



16 Hat Nolu otobüsler Kadıköy'den çıkışla Altıyol ve Dereyoluna böylece Bağdat Caddesiyle bağlandıktan sonra Mestanca'dan Küçük-yolu yoluna kadar aynı caddede kalmaktadırlar. Daha sonra Maltepe, Cevizli, Kartal ve Yunus'tan geçerek Fendiğe varmaktadırlar. Bu otobüs yolu çevre yoluna paralel olarak kullanılmaktadır.

Fendik (çeşitli atölye ve fabrikalara sahiptir.) te Cumartesi günleri bir sent pazarı kurulmaktadır. Fendiğin çevresi fakir bir görünüme sahipken iç kesimleri çok daha canlıdır. Fendiğe bağlı kase iki hat bulunmaktadır. Bunlar özellikle sent pazarı kurulduğunda önemli ölçüde yolcu talebiyle karşılanmaktadır.

Fendik - Dolayoba arasında Hat No 132 olan 1,2,3,4. otobüsleri çalışmaktadır. Bu otobüsler haftanın her günü 4 adet olarak çalışmaktadırlar. Gecekonducuların da bulunduğu bu sentte yollar asfaltlar. Hatta geçişinde sokak araları dahi asfaltlanmıştır. Dolayobanın küçük bir de sent pazarı sözkonusudur. Fakat Fendik pazarının canlılığının yanında daha yerel kalmaktadır.

Fendik Kaynarca arasında ise Hat No 133 olan 1 adet otobüs çalışmaktadır. Kaynarca'nın sokak yolları bozuk ve asfaltlanmaması olup sanayi tesisleri ve Ankara Asfaltı (çevre yolu) taraflarında 4-5 katlı apartmanlar gözlemlenmiştir. (Ayrıca gecekonducuların da bulunduğunu söylemeliyim.) Sent pazarının bulunmaması nedeniyle alışveriş için otobüsle Fendiğe gelmektedirler. Fakat şu noktayı belirtmeliyim ki tren ulaşımı Fendik taraflarında ki sanayi tesislerinde çalışanların en fazla kullandıkları ulaşım aracıdır. Bu Kaynarca'da çalışanlar için de sözkonusudur. Özellikle küçük sanayi tesisleri ve fabrikalarda çalışanlar işyerlerinin servislerinin olmaması nedeniyle Demiryollarını tercih etmektedirler.

Kadıköy - Kartal arasında ise tek hat söz konusudur. Bu hatta 16A otobüslerinin çalıştığı hattır. 1983-84 kazane göre iş günleri ve Cumartesileri 1984 yazında 1 vasaata arttırılarak 3 otobüs çalışmaktadır. Pazar günleri ise 2 otobüs hatta çalışır. Hat Beydarpaşa Köprüsüyle, Karayolu, Boşyolu Köprüsü ve Raak Sitesini geçerek çevre yolundan Beyazevler, Karayolu ve Zihirkeviere uğramaktadır. Bu hat belirttiğim gibi çevreyolu (Ankara Asfaltı) dur. 16A otobüsleri Maltepe İstasyon yolundan Cevizli ve Rahmanlara geçerek Kartal'a gelmektedir.

Anadolü Yakası'nın sanayi alanı olan Kartal her türlü iş ve ticaret kuruluşuna sahiptir. Semt pazarı ve çok gelişmiş bir mağaza hastahanesi aynı zamanda tüm sanayi bölgesinin ihtiyacını karşılamaktadır. Yeni Site inşaatlarının yavaş yavaş geçmekte olduğu yığın olarak bulunmaktadır.

Bu geçmekte olan alanlardan biri olup, Kartal'a bağlı bir yerleşme alanında Yenimahalle semtidir. Kartal-Yenimahalle arasında da bir hat bulunmaktadır. Hat No 191 olan bu hatta 1 otobüs çalışmaktadır. Bu hatta inceleme yapmak için Belediye otobüsüne binmek istedin. Bir müddet bekledim, fakat daha sonra İ.E.T.T. görevlileri yola sayısının fazla yada az oluşuna göre sefere otobüs koyduklarını belirttiler. Yenimahalle hattında direkt minibüs seferlerinin de bulunmadığını tespit ettim. Bu hatta kaçak olarak Kadıköy - Pendik ve Kadıköy - Kartal minibüslerinin çalıştığına öğrendim. Yaklaşık 60 bin nüfuslu Yenimahalle'nin Belediyeye minibüslere açılmamış bir hattında olması bu semtin ulaşımında ağır bir kusur ve eksikliklerdir. Çünkü İ.E.T.T. otobüsleri de yerel plandan memurunun insiyetifinde çalışmaktadır. Yenimahalle'de oturanlar ihtiyaçlarına Pazar günleri kurulan Sapan Mahalle pazarından gidermektedirler.



4 Muhterifin bulunduğu Yenimahalle'de yapaların 350'ü Hisseli Tapu inşaatı olduğunu, 300'ne yakın evlerin 2 ile 3 kat arasında olduğunu, söyliyebiliriz. Yenimahalle tepelik bir olanda kurulmuş olup, konutların 300'nin kanalizasyon vb. alt yapısının mevcut olduğu ve bunlara foseptiklerin teşkil ettiğini menhose doğru foseptiklerin kalib-  
tısına öğrendim. Bu veriler kesin olmayıp gözlemlerine ve mülkhatle-  
rime dayanarak vermektedirim. Yenimahalle'nin Kartal'le olan bağlantı-  
sında yerel hatlara olmasında halde 40-50 minibüs başlık olarak çalış-  
maktadır. Bu minibüsler (Kodaklı - Fendik ve Kodaklı - Kartal mini-  
büsleri olup 35.- 40. ücret almaktadırlar.) Hükümet Tebibiği binası-  
nın yakınından geçen bu minibüsler hemen hemen en önemli ulaşıma va-  
satlarına durumundadırlar. Kartal - Yenimahalle arasında İ.K.T.C.'nin  
resmî değerlerine göre 45 dakikada bir otobüs sefere kalkması görü-  
lmüştür. Bu sefer aralığının yeterince uygulanmaması yerel memurlarca  
yolcu sayısının az olmasından dolayı bağlanmaktadır. Halbuki bölük  
minibüslere bunda anlaşılmayacak bir vacite edeti ile doldurulmuş-  
tur.

Anadolu yakasının bu önemli iç ve senayi bölgesi olan Kartal'a  
İstanbul Yakasına bağlayan iki hat bulunmaktadır. Bunlar; "Beşiktaş-  
Kartal" hattı olup, Hat No 123'dür, diğeri ise "Sığılı - Kartal" ara-  
sında çalışan ekspres hattıdır ve bu hattın No.123 A'dır.

Hat No 123 olan Beşiktaş - Kartal otobüsleri bir müddet çevre  
yolundan gittikten sonra Sığılı'ya tren istasyonunda Bağdat Cad-  
desi hattına seyahat ederek birleşmekte ve bu güzergahta çalışırken, Hat No  
123 A olan Sığılı - Kartal otobüsleri çevre yolundan (Ankara Asfaltlan-  
da) çalışmaktadırlar. 123A lar aynı zamanda ekspres olup her gün ça-  
lışırlar.



Bu da bir diğer iş merkezi olan Şişli ile Kartal arasında ki bağlantının önemini vurgulamaktadır. 1954 Net No 123 olan Şişli - Kartal arasında 6 adet otobüs hattının hergünü çalışmaktadır. Başkent'te Kartal arasındaki hatta Net No 123 olan 2 otobüs taşıma Şişli - Kartal arasında olduğu gibi haftanın hergünü seferler yapmaktadır. (1983-84 arasında Şişli - Levent işletmelerine bağlı olan Beğos Köprüsü hattındaki otobüsler 1984 yılında yalnızca Şişli işletmelerine bağlanmıştır.) Bu Beğos Köprüsü bağlantılı hatlar İstanbul'un iş ve ticaret merkezleriyle, Anadolu Yakası'nın sanayi tesislerinin yoğunlaştığı alan arasındaki kan demerleridir.

Kadıköy - Beşiktaş arasında ise tek hatta 6 adet otobüs çalışmaktadır. Bu otobüslerin sayısı Fener günleri 5 adet olmaktadır. Kadıköy - Beşiktaş arasındaki otobüslerin Net No 170 olup, Kadıköy'den çıkışla Nispetiye Köprüsü ve Nispetiye Ankarı Hastahanesinden geçmekte Nispetiye Numune Hastahanesinin yanından çevre yoluna (Ankara Asfaltına) çıkmaktadır. Çevre yolu boyunca Çiğdemli sokağına kadar gelmektedir. Daha sonra çevre yolundan ayrılarak ve Çiğdemli'ne uğradıktan sonra sosyal meskenler - işçi evleri - subay evleri - polis evleri yoluyla BEŞİKTAŞ'a gelmektedir. Bu sosyal konutlarla yan yana bulunan ve yaklaşık 3 topelik olana dolduran Çiğdemli geçekendilerine otobüs hattına sahip değildir. Beşiktaş'ın yolları sosyal meskenlere kadar asfalt olup, geri kalan toprak ve taşı yoldur. Çiğdemli geçekendilerinin yolu asfalt olup, Kadıköy'le olan ulaşımlarına yaklaşık 10 adet minibüs ile 2 adet halk otobüsü sağlanmaktadır.

1982 İ.B.Ş.Ş. toplu taşıma rehberinde 170 Çiğdemli otobüsü olarak Kadıköy - Çiğdemli hatta şeklinde ifade edilmiştir. Fakat 1984 yılında bu hattın ismi Kadıköy - Beşiktaş olarak değiştirilmiştir.

Aslında hattın ismi değiştirilmeden önceki yıllarda da bu otobüs Cülisyu geçekendularına gitmekte ve Esenkent'e gitmekteydi. Görüldüğü Esenkent sakinleri, özellikle otobüs hattının kendi sementlerine bağlanmasıyla birlikte geçekendu sakinleriyle aralarında içten içten bir sürtüşmenin olduğunu söylediler. Bu nedenle Cülisyu geçekendularında oturan ve Kadıköy - Cülisyu arasında minibüs seferleri yapanlar otobüs hattının kalkmasıyla tüm mahallelerin ulaşımını üstlenmişlerdir. Özellikle hençerlik diyesegimiz bir geleneğinde karsıi kökenli geçekendu sakinlerince sürdürülmesi nedeniyle, İstanbul Belediyesince geçekendulara konulacak istenen halk otobüsü uygulaması sementte tepki ile karşılanmıştır. Geçekendu sakinleri özellikle 1974 yılında yolların asfaltlandığını (Maltepe Belediyesince asfaltlandı) bu tür bir uygulamanın yani kendi İ.E.T. otobüslerinin Esenkent'e kaydırılmasının anlamsız olduğu görüşündeler. Yaklaşık olarak 50.000 ni aşkın insanın oturduğu Cülisyu geçekendularında bugün 2 halk otobüsü ile 10 kadar minibüs çalışmaktadır. Minibüsler saat 21.00'e kadar Tisile ve Sosyal konutlara çalışmaktadır. Bu da geçekenduda yaşayanların Kadıköy'le ve şehrin diğer nokteleriyle olan bağlantısını koparmaktadır. (Halk otobüslerinin saat 22.00 ye kadar çalışmaları gerekmektedir. Fakat özellikle minibüsçülerin bu sementte oturmaları ve ulaşım ellerinde tutmaları nedeniyle, hekim minibüslere binmeyi tercih ettiklerini öğrendim.)

Esenkent'te Camertesileri kurulan sement pazarının pehali olması ve Cülisyu'nda kurulan sement pazarında (Pazar günü kurulmaktadır.) aynı şekilde pehali oluşu nedeniyle bu sementlerde oturanların Kadıköy'e alışverişe indiklerini gözlemledim.



Esnekent'in bulunduğu arazinin tepelik oluşu ve bazı apartmanla-  
rın birbirlerinden ayrı olarak bulunmuşu deşarışıklık yaratmaktadır.  
Bu özellikler altyapı ile yol konusunda yapılacak harcamaları  
arttıracak olmaktadır. Çelikleme nazı böyle süzürse Esnekent ve çev-  
resinin hat sayısına arttırılmaması yanısıra İ.E.T.T. otobüslerinin  
nefer frekanslarının da çoğaltılmasını gerekli kılacaktır.

Kadıköy'e direkt bağlantısı bulunmayan Tuzla sentinin kendi  
içinde çalışan bir İ.E.T.T. hattı bulunmaktadır. Bu hat Tuzla ile  
İstasyon ve Kempler arasında çalışmaktadır. Tuzla'nın Kadıköy'le  
bağlantısı tren ulaşımı ile yoğun bir şekilde sağlanmaktadır. Tuz-  
la - Haydarpaşa arasında yapılan düzenli tren seferlerinin yanısı-  
ra otobüs hatlarına da işletilmesi gerekmektedir. Özellikle İstanbul  
yakaıyla olan bağlantısı ancak Kartal veya Beşiktaş üzerinden, bu  
hatlardaki Beşiktaş Köprüsü otobüsleriyle; ayrıca Haydarpaşa tren is-  
tasyonundan vapur ve motorlarla sağlanabilmektedir.

Tuzla sentinin kendi içinde işletilen İ.E.T.T. otobüs hattının  
No 154 dür. Bu hatta otobüs sayısı 1 olup, İstasyondan çıkışla Site-  
ler, Camii, Çevreler, Tuzla Lisesi, Tuzla, Ayazma, Denizcilik Yüksek  
Okulu, Sosyal Hizmetler, MAM Eğitim Kampı, Yekler ve Kempler ara-  
sında çalışmaktadır.

(Yeni sahil yolunun yapıldığı deniz kenarında tek katlı villi-  
ler ile çarşısında 10 tane kadar 4-5 katlı apartmanlar yer almak-  
tedir. Özellikle yazın kemplere ve plajlara gelenlerin yoğunluk ka-  
zanması bu sent ulaşımında bir özelliktir.)

Yeni sahil yolunun yapıldığı deniz kenarında tek katlı villi-  
ler de yer almaktadır. Buralarda oturanların kendi özel otobüsleri  
ulaşımında kullandıklarını ayrıca yazın kemplere ve plajlara gelenle-  
rin yoğunluk kazandığını gözlemledik.



Tuzla'nın sent içi çalışan 134 Nolu I.E.T.T. otobüs hattının özellikle plajlardan yararlanmak için tren vasıtasıyla gelen yolcuların taleplerine de bir ölçüde cevap vermektedir. Fakat Tuzla'nın direkt hatlarla en azından diğer sentler gibi Kadıköy'le I.E.T.T. otobüs bağlantısı kurulmalıdır. Özellikle çevreyolunun bu bağlantı da kullanılaça yag mevaiminde Tuzla'da ki plajlardan istifade etmek isteyenlere yolculuğun süre açısından kasaltılmasına ve hatta ki otobüslerin tahakkukun bu yolda pek yoğun olması nedeniyle sefer frekanslarının artmasına neden olacaktır.

Ayrıca şu noktaya da ortaya koymalıyız ki bir yag lokasını andıran çehirel büyüme ortak İstanbul Boğazının iki yakasında uzanan linear çehirel büyüme ve tüm araziyi edete yutarcaına bir yayılma olmaktadır. Bu nedenle çevre yolunun (Ankara Asfaltı) iki yanında uzanan geçecekleriyle, toplu konut inşaatlarıyla (kooperatif evleri) ve Anadolu Yakası sanayisiyle gelecekte bu yola önemli ölçüde bir yük bineceğini öylenebiliriz. Bu yükün çehirelerarası ulaşım vasıtalarıyla oluşturacağı ilişki hiç bir şekilde I.E.T.T. otobüslerinin kullandıkları diğer hatlardaki otobüs yollarıyla aynı paralelde abımlanmalıdır. Çünkü bu yolu kullanacak olan vasıta sürücülerinin önemli bir kısmı çehirel yabancı olduğu gibi uzak yoldan gelmenin yarattığı psikozlara da sahiptirler. Bu nedenle çevre yolunun civarında gelişecek olan çehirel yerleşmenin iyi plânlanması ve sanayi tesisleriyle olan bazı alanlardaki giriftliğin daha fazla pekiştirilmemesi gereklidir. Çünkü çevre yolundan gelen ağır vasıtaların yarattığı gürültü ile sanayi tesislerinin bazı alanlarda yarattığı pollüsyonun sağlıklı bir yerleşmenin önünde de engel teşkil edeceği kanısındayız.

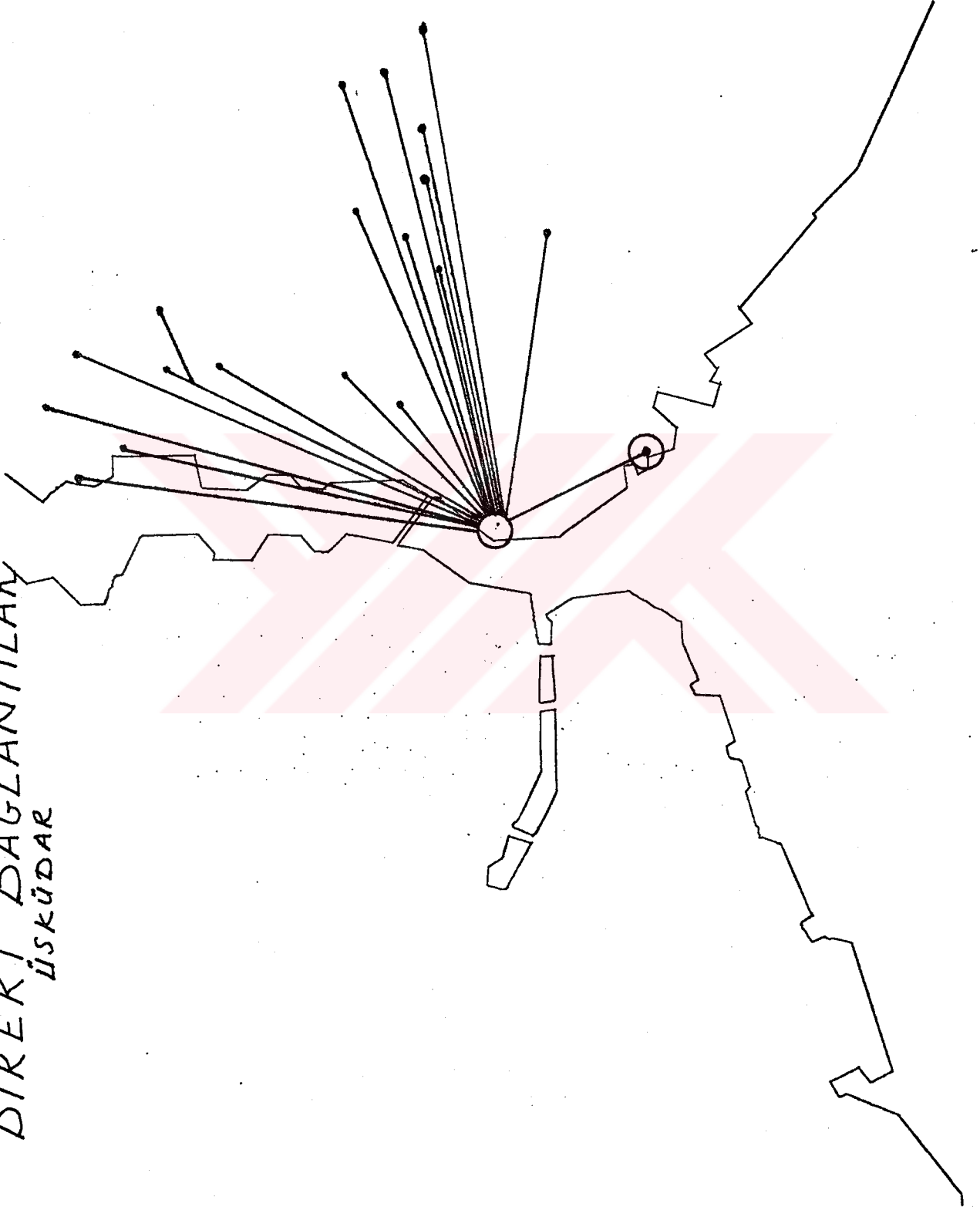
## ÜSKÜDAR ÇARŞISI

### BATILAR

Üsküdar Anadolu Yakaında Kadıköy merkezi gibi eski bir yerleşim tarihine sahiptir. Aynı zamanda eski İstanbul'un boğazın iki yanında uzanan Linceer -değrassel- yerleşmesine uygun bir mevki de bulunmaktadır. Bu gelişmenin günümüzde yerleşmenin tüm bir araziyi adeta ilgili şekilde bir yayılmaya yerini terk ettiğini belirtmiştim. Üsküdar'ın bu eski yerleşme özelliği bünyesinde turizm potansiyelini barındırmamasına neden olmaktadır. Fakat bu potansiyelin tam anlamıyla kinetikliği ve dinamik bir yapı kenarına sığınması, Ancak Üsküdar iskelesi ve bu iskeleye bitişik İ.E.T.T. otobüslerinin çıkış sahalarının bulunması ulaşımında önemli bir avantajdır. Çünkü özellikle turistik potansiyelleriyle ve son zamanlarda bu potansiyeli işleme çabelerinin görüldüğü Beykoz alt merkezi ile tek bağlantı hatları Üsküdar merkezi ile olmaktadır. Bu durum Üsküdar için bir avantaj olurken ayrıca Kadıköy merkezle bağlantı noktasına önemli önemlik olarak ta görülmektedir.

Üsküdar çeşitli küçük çapta sanayi tesisi (atölyeler, tamirhaneler, konfeksiyon, trikotaj, marangoz, un fabrikası,...), tarihi çarşıları (Nispetiye Çarşısı günümüzde Aya Pazarı oldu), ticari üniformaları (marketler, Ankaralı Pazarı gibi geniş satış alanları) gibi iş merkezlerinin yanı sıra çok ucuz olduğunun halkta söylendiği bir de sent pazarı bulunmaktadır. Üsküdar pazarına Kadıköy'den de büyük rağbet olduğunu halkla yaptığım görüşmelerden öğrendim. Bunun nedeni buradaki sent pazarına sebzeler Beylerbeyi'nin orke taraflarındaki tarlalardan taze taze gelmekte ve satılmaktadır. İ.E.T.T. ulaşımında bu özelliklerin önemli bir yere sahip olduğu kanaatindeyim.

DIREKT BAĞLANTILAR  
ÜSKÜDAR





Özellikle bir genelleme yapmaya çalışırsam, halk tarafından ucuz olduğu söylentisi çıkarış olan sent pazarlara haftanın o günü değişik yerleşme Unitelerinden müşteri çekmektedir. Bu durum hatlarda ticarî boyut olarak niteleneceğimize ve belli saatlerde yoğunlaşan ekstremeler olarak çıkmaktadır. İktisadî bir prensip olan fiyatların pazarlarda çıkan saatlerine doğru düşme eğilimi daha düşük gelir seviyesindekileri çeken diğer ekstrem saatleri teşkil ediyor.

Üsküdar yerleşmesinde bir çeşitlilik gözlenmektedir. Daha çok az gelirli nüfusun oturduğu Selâmsizler, Üsküdar'ın diğer sentleriyle taban tabana zıt bir özelliğe sahip. Bu fark insanlarından ve konutlarından geliyor. Orta hallilerin ve emeklilerin yaygın olduğu Üsküdar'da özellikle denize doğru dik ve yakın bir eğime inen tepelik alanlarda terasaları andıran bina inşaatları, apartmanlar, ağaçlarla kaplı olan bu alanda villâler yer almaktadır. Üsküdar iskelesinin karşısında Ruh Sağlığı Hastahanesi de ağaçlarla çevrili bir alanda yer almaktadır. Binaların genelde eski yapılar olduğunu denize doğru eğimli olan yukarıda belirttiğim alanlarda 3-4 katlı apartmanların bulunduğunu gözlenmektedir. Fakat daha yüksek binalarda inşaat halinde gözlenmektedir. Ayrıca bu sentin insanlarının kayıfotlarının de Kadıköy'e nazaran daha mütevazî olduğunu söyleyebilirim. Bu durum özellikle kırsal alandan gelenlerin fazlalığı ile alakalı olduğunu sanıyorum. Üsküdar'ın Kadıköy'e doğru uzanan çıkış - giriş yolunun bulunduğu kesimde binaların 5 ile 10 kat arasında değişen yüksekliklere sahip olduğunu belirtmeliyim. Bu binalar eniş ve tarihi özelliklere sahip evlerle girift bir şekilde yayılmaktadır.

Üsküdar hakkındaki bu kısa gözlem bilgilerimi belirttikten sonra Ferah Mahallesi, Tavustürk Mahallesi, Sarıgezi Lojmanları, Alenteğ, Semandra, Çakmak Mahallesi, İnkilap Mahallesi ve E.Ke-mal Mahallesi'nin yer aldığı yeni yerleşim alanı diye belirttiğim hatları inceleyeceğim. Bu yerleşmelerin yayıldığı kesin genelde geçkonduları ve yeni yapılan toplu konut inşaatları ile (kooperatiflerce Emekli Sandığı ve S.S.Kurumunca yapılan inşaatlar) girift bir görünümündedirler. Öyle ki bazı geçkondü alanlarının eski olması nedeniyle yolu esveltken, yanındaki sitemin ve apartmanların (binalarının) yolu henüz esveltlenmemiştir. Bu durum yer yer beşeri yapıda da bir giriftleşmeye doğru gitmektedir. Çünkü böyle sitemlerde memurlarla köyden şehire gelmiş teğre insanı ve ailelerini ancak otobüslerdeki giyimleri ile konuşmalarından tespit ettim. Bu yönümlü gözlemlediğim sitemlerden yeni yerleşim alanı diye sıraladığım ve kabaca sınırlarına çizdiğim kesimlerde gelişmelerin çok zor olduğudur.

Kadıköy'le de bağlantısı bulunan Ferah Mahallesi geniş bir sitemdir. Şöyleki bu yeni yerleşim alanlarının bazılarına Kadıköy çıkışlı İ.E.T.T. otobüsleri, bazılarına ise Üsküdar çıkışlılar gitmektedir. Bu durum sitemlerdeki yaşam alanının ulaşımında önemli bir eksikliklerdir. Üsküdar - Ferah Mahallesi arasındaki İ.E.T.T. hattının No 9 dur. Bu hatte 1983-84 kışında işgünlerinde 4 otobüs çalışırken, 1984 yazında bu sayı 3 otobüse inmiştir. Bunun nedenisi Kadıköy'e açılan hatte bağlantıdır. Cumartesi ve Pazar günleri ise 2 vasıta çalışmaktadır. Özel halk otobüsleri bu tür yeni yerleşim alanlarında İ.E.T.T. otobüslerinden daha önemli bir işleve sahip olma yolundadırlar.



Yolu asfalt olan Ferah Mahallesiinde (Misse Topulu ve Özel otolu arakilerde geçebende tipli yapılar yer almaktadır. Genelde binalar 1-2 katlı olup, bahçelidir.) genellikle işçi kesimi oturmaktadır. Üsküdar - Ferah Mahallesi arasında çalışan İ.E.T.T. otobüsleri Üsküdar'dan çıkışla Bağlarbaşı ve Altunissade yolunu izliyerek Çamlıca'ya çıkmaktadır. Üsküdar'la - Çamlıca arasında böylece dolayı bir bağlantı kurulmaktadır. Çamlıca direkt hatla Kadıköy'le bağlantılıdır. Hat No 9 olan Üsküdar Ferah Mahallesi otobüsü Çamlıca Hastahanesinin önünden geçmekte ve Ferah Mahallesiine doğru çıkmaktadır.

Üsküdar - Yavuztürk Mahallesi arasında ise İ.E.T.T.'nin Hat No9A olan otobüsleri çalışmaktadır. Bu hattaki 2 otobüs Çamlıca'ya kadar Üsküdar - Ferah Mahallesi otobüslerinin güzergahında gitmektedir. Bu otobüsler daha sonra Çiçek Sokak - Bulgurlu-Huzur Evleri - Değirmen yolundan Hamaşah mevkiine çıkmaktadır. Bu mevkiiden ise Yavuztürk Mahallesiine çıkmaktadır.

Bu belirttiğim hatların izledikleri güzergahlar Bağlarbaşı'na kadar da Korner, Bülbül Deresi, Setbaşı, Fıstıkbaşı, Kuruççeşme yolları olup yine müstarektir. Fakat hattın çok uzun oluğu otobüslerin sayısında bir artmaya gidilmediği takdirde frekans olarak yetersiz kalmaktadır.

Üsküdar - Sarıgezi Lojmanları arasındaysa İ.E.T.T.'nin Hat No. 11 olan otobüsleri çalışmaktadır. Bu hattaki otobüsler Bağlarbaşı'na çıkmadan Önce Ahmediye, Boğenciler, Paçakapısı, Tunusbaşı, Çiçekli ve Zeynep Hanım'dan askerlik şubesine geçmektedirler. Şubeden ise Pazartbaşı - İlahiyat Fakültesi duraklarından geçerek Bağlarbaşı'na çıkmaktadır.



Bağlarbaşı'ndan Altunizade ve Çamlıca yolunu izlenekte daha sonra Üsküdar - Yavustürk otobüsleri güzergahından gitmektedir. Ayrılış noktası Bameşah mevki olmakta buradan Üpeniye, Çakmak Mahallesi, Dudullu, Kemordere yolundan Sarıgazi Lojmanlarına geçilmektedir. Sarıgazi otobüsleri Şile yolunu izlemektedirler. Samsun Hat No. 11B ve Alenteğ Hat No.11A olan İ.E.T.T. otobüsleri de bu sınıftan geçmektedirler. Değeri ve yerleşme durumunu ayrıntılı olarak yaptığım gözlemler ışığında, Kadıköy'le de Hat No 5 olan otobüslerle yaptığı bağlantıyı anlatırken açıklamıştım. Bu nedenle elindeki bilgiyi burada yinelenek istemiyorum.

Üsküdar'la Sarıgazi Lojmanları arasındaki otobüs sayısı 1984 yazında kış dönemine nazaran 1 adet eksilmiştir. Haftanın her günü 5 otobüs bu 5 hat no ile çalışmaktadır. Bu eksilmeyi Kadıköy'le kurulu bulunan bağlantıya bağliyorum. Eksilen otobüsler Kadıköy hattının kurulmasına imkân sağlanırlardır. Fakat bu otobüslerin en büyük eksigi Askeri Lojmanların yanısıra, hemen bunların yanındaki Sarıgazi köyüne uğramaslarıdır. Bu köyün yolunun esvab oluşu, ulaşımında ayrı bir avantaj olması gerekirken, sınıram buradaki hatta bir dezavantaj görünmektedir. Bu yerleşmenin nüfusu ise tahmini olarak 10-20 bin arasındadır. Bu rakam dahi bu hattın gerekliliğini ortaya koymaktadır. Kaldı ki 2 adet makine ve alet fabrikası ile 1 edette seramik fabrikasının bulunmuş diğer özellikleridir.

Üsküdar - Alenteğ arasında kurulan İ.E.T.T. otobüs hattını Hat No. 11A olan otobüsler çalışmaktadır. Bu hatta 2 İ.E.T.T. otobüsü haftanın her günü hizmet vermektedir. Üsküdar - Alenteğ otobüslerinin güzergahı Çakmak Mahallesine kadar, diğer hatlar olan Üsküdar - Sultanbeyli, Üsküdar - Çakmak Mahallesi, Üsküdar - İnkılap Mahallesi otobüsleri de izlenmektedir.

Yeni İnkalap Mahallesi otobüsleri Çakmak Mahallesi güzergahından gitmelerine karşın bu mahalleye girmeden, Üraniye'den Üraniye İstasyonu - Yamanlılar - Kevlik yoluyla İNKILAP Mahallesine çıkmaktadırlar. Üsküdar - Alentepe otobüsleri Çakmak Mahallesine kadar Üsküdar'dan çıkışla Horhor - Bülbül Deresi - Setbaşı - Fıstıkbaşı - Kurucene yoluyla Beğlerbaşı'na ve oradan da Altunizade - Millet Bölgesi - Sarıyer'den Çamlıca'ya çıkarlar. Çamlıca'dan Çiçek Sokak - Bulgurlu - Husrevler - Beğirler yoluyla Beğlerbaşı'na gelirler. Bursa önemli bir ticaret ve küçük sanayi sitelerinin bulunduğu Üraniye'ye geçişi sağlar. Dudullu, Kemerdere, Sultan çiftliği yoluyla Alentepe'ye çıkarlar.

Alentepe özellikle Akmerkezi bölgesi ve bu bölgenin ortasının İ.Ş.T. otobüslerinden tatil günlerinde yoğun yararlanmalarıyla ulaşıma yer almaktadır. (Ayrıca Alentepe'de çok sayıda atölye ve fabrikalar da 3-5 katlı apartmanlar ve geçekendü tipli yapılarla iç içe olarak bulunmaktadır.) Alentepe önemli bir alanda bulunması nedeniyle halk piknik yapmaya gelmektedir. Halk otobüsleri (351 No.lu 1 adet) ve minibüsler Üraniye'den dönmektedir. İ.Ş.T. otobüsleri tek vakte durumundadır. Haftada 1 gün Perşembe günü sent pazarı kurulmaktadır. (Alentepe'de genelde Karadeniz'den gelmiş insanlarla içiler oturmaktadır.) yolunun esvaki oluşu bu hattın özelliğidir. Yerleşim merkezlerine olan uzaklığı ve Kadıköy'le bağlantısının kurulması, oluşu diğer hatlar gibi bu hattın da eksikliğidir.

Üsküdar - Semendere (Sultanbeyli) arasında İ.Ş.T.'nin Hat No. 11B olan ve hattaın hergünü çalışan 4 otobüsü vardır. Bu hattın güzergahı yukarıda belirttiğim gibi Çakmak Mahallesi, Dudullu,



Kemendere'ye bir diğer ayrıntılı belirtmeyle, Çakmak Mahallesi'ni de takiben Tepelüstü - İbikomukuyu - Altınşehir Mahallesi - Çayarı - Adenyevuz Mahallesi - Çarşı - Çakmaklı Kavşağı - Günyamaç Mahallesi - Çamlık - İsmet Sepağı'na kadar aynı olup, buradan Sarıgezi'ye sarpılmaktadır. Daha sonra Semandra'ya ve vıraç noktasına olan Sultanzeyli köyüne gelmektedir. Yol boyunca çok sayıda küçük çaplı fabrikaya (Volstel fabrikası, Tem ve Berner Fabrikaları) rastlanmaktadır. Köy evlerinin yer aldığı bu sütte evler bahçeli, merciler ve koruluklarla çevrilidir. Çok sayıda süt, yumurta, peynir almaya gelenler bulunmaktadır. Yolunun esvalt olduğunu tespit ettiğim Sultanzeyli köyünde ağır bir Peynir kokusu yayılmaktadır. Semandra çevresinde ise Et Kombinacı dikkat çekmektedir. Tamamen karsal bir özelliğe sahip bu hattaki yerleşmelerin esvalt olan yollara bazı kesimlerde bezulümler. Bu karsal özellik küçük sanayi niteleri ve tek tek fabrikalarla Ümraniye'den başlanmakta, Dudullu, Sarıgezi, Semandra ve Sultanzeyli süyü boyunca yer almaktadır. Bu hattaki yerleşmelerde genelde bu karsal yapının insanları olup, fabrikaların işçileri servislerle taşınmaktadır. Bazı fabrikalar ise çevresindeki sentslerde oturan işçileri kullanmaktadır.

Üsküdar - Çakmak Mahallesi arasındaki Kat No 110 olan İ.E.T.2. otobüslerinin sayısı 1'dir. Bu sayının azlığı bu mahalleden geçen diğer hatların otobüs sayılarının fazlalığından olmaktadır. Çakmak Mahallesi'nin güzergahı hakkında yukarıda diğer hatlarla olan ortaklığına belirtirken anlatmıştık. Burada kısaca Beşeri yapısında ve ekonomik durumundaki gözlemlerini aktaracağız. Tamamen karsal olandan gelen insanların doldurduğu bu senttekilerin sosyal yapısı çoğunluğunun işçi olduğu şeklindedir.



Ayrıca Ümraniye Petrol Ofisi tesislerinin (Dolun tesisleri) yanısıra, İhlamur kuyuda kurulan pazara halk gelmektedir. Çevre sentsleri çekici bir özelliğe sahip olan bu sent pazarının yanısıra İhlamur kuyu - Sarıgezi yolunda çok sayıda geçkonda tipli binalar ile bu yapıların üstüne katlar çıkılarak oluşturulmuş 3-4 katlı apartmanlar yer almaktadır. Ana yolun dışı toprak bir yol olup, tamamen karsel bir özelliğe sahip görünümündedir. Bu görünüm stölye ve seneyi siteleri ile bozulmaktadır. Dadullu'yu geçtikten sonraki Madenler Mahallesi tamamen boş ve sessizlik bir arazidir. Bu arazi üzerinde tek tük evlere rastlanmaktadır. Bu karsel özellik nedeniyle Üsküdar'dan ve Üsküdar aktarmalı Kadıköy'den gelen bazı müşterilerin hayvansal ürünler almak için buralara geldiklerini gözlemlemek mümkündür. Rüyatlar şehrin merkezi yerlerine göre daha düşük olmaktadır.

Üsküdar - İnkalap Mahallesi otobüsleri ise Ümraniye'den Ümraniye Lisesi - Yamanovlar - Kevanklık yoluyla İnkalap Mahallesine çıkmaktadır. Bu hatte Hat No 11D olan İ.S.M.T. otobüsleri çalışmaktadır. Ve yukarıda belirttiğim ortak güzergah Ümraniye'ye kadar kullanılmaktadır. İnkalap Mahallesi hattında hafta içi ve Cumartesi günleri 2 adet otobüs çalışırken, hafta sonu yani Pazar günü 1 adet otobüs çalışmaktadır.

Üsküdar - M.Kemal Mahallesi'nde (İSMEVLER) ise Hat No.11E olan ve haftanın hergünü sefer yapan 3 adet otobüs bulunmaktadır. Mustafa Kemal Mahallesi'nin Beğeri ve Ekonomik yapısına ilişkin gözlemlerini Kadıköy merkezine bağlı ve Mustafa Kemal Mahallesine direkt seferler yapan Hat No 20A olan otobüsleri incelerken belirtmiştim.

Çevre yolunu kullanan bu 20A Nolu otobüsler de belirttiğim bilgileri burada bir daha yinelenmeyeceğim. Üsküdar çıkışlı otobüslerin bu hatta izledikleri güzergah yukarıda belirttiğim Hat Noları : 11A, 11B, 11C, 11D olan;

Üsküdar - Alenteğ

Üsküdar - Sultanbeyli (Sarıyer)

Üsküdar - Çekmek Mahallesi

Üsküdar - İnkilap Mahallesi

otobüsleri ile aynı olup, 11B'de Nispetiye, Sentral ve Çarşı duraklarına Çamlıca'ya geçtikten sonra uğrunmaktadır. Çarşı durağından sonra M.Kemal Mahallesi yoluna geçmekte ve Hacı Kemal - Dört Eylül - Kurban Kursu - Tolet Paşa Caddesi - Ortakul - Yeşer Boğaz duraklarından mahalleye girmektedir.

Üsküdar - Kadıköy arasında Hat No 12 olan otobüslerle kurulan bağlantının yanısıra, yine Üsküdar - Kadıköy arasında Hat No 14 olan otobüslerle ikinci bir hat daha bulunmaktadır. Burada bu iki hattın birbirinden farklı olan özelliklerini ele alacağım. Kadıköy merkezi ve bu merkezin özelliklerini kaba hatlarıyla daha önce belirttiğim için tekrar bu bölümde belirtmeyeceğim. Hat No 12 olan, Üsküdar - Kadıköy otobüsleri Üsküdar'dan çıkışla Ahmedîye - Boğencılar - Paşa Kapısı - Tunusbaşı - Çiçekçi - Veteriner Fakültesi - Lise - Haydarpaşa Aşkeri Hastahanesi - Bahtın boyu duraklarına ve bu durakların bulunduğu güzergaha izliyerek Kadıköy'e gelmektedirler. Bir diğer Üsküdar - Kadıköy hattı olan ve Hat No 14 olan otobüsler ise daha farklı bir güzergah izlenmektedirler. Bu otobüsler Üsküdar'dan çıkışla Korkor - Sütlü Dereci - Setbaşı - Fıstıkbaşı - Kuruceme - Bağlarbaşı - İlahiyat Fakültesi - Fenarbaşı - Aşkerlik Şubesi - Zeynep



Kanil - Kapağosa ve Veteriner Fakültesi duraklarıyla Hat No 12 olan otobüslerin güzergahına girmektedirler. Bu duraktan sonra müşterek güzergahta Kadıköy merkezinin Üsküdar merkeziyle olan bağlantısına bağlanmaktadır. Hat No 12 olan ve haftanın iş günlerinde çalışan 7 ve Hat No 14 olan yine haftanın iş günlerinde çalışan 4 otobüs vardır. Bu İ.S.T.T. otobüs sayısı, Cumartesi ve Pazar günü Hat No 14 olan otobüslerde değişirken, Hat No 12 olan otobüslerde sayı 6 ya inmektedir. Bu hatlar özellikle Kadıköy'le direkt bağlantısı olmayan semtler için çok önemlidir. Böylece Üsküdar aktarmalı bir bağlantı zinciri kurulmuş olmaktadır. Ayrıca Beykoz alt merkezi hariç Beğaz Köprüsü hattında çalışan Üsküdar arabasının elavyışı ancak ulaşılan vapur iskelesinden Eminönü ve Beşiktaş vapur hatlarıyla yapılmasına neden olmaktadır. Bu sebeple Üsküdar - Kadıköy bağlantısı ayrıca Beğaz Köprüsü hattını kullanan yolcular için de büyük bir kolaylık sağlamaktadır. Bu kolaylık, esasında Üsküdar'dan Beğaz Köprüsünü kullanan İ.S.T.T. otobüslerinin yokluğu sebebiyle doğan zorluktur.

Böylece bir diğer bölgeye yeni beğazın kıyasına yapılan hatlar zincirine geliş oluyoruz. Bu hatlara da belirterek çalışmamız bu bölümünü de tamamlamış olacağız. Yalnız şu noktaya da belirtmeliyim ki bu hatlardaki yerleşim ünitelerinin analizini dikkatli bir gözleme tabii tutmak çalışmamız genişliği nedeniyle mümkün olamadı. Ancak ana hatlarıyla bir kaç noktaya tespit edebildim. Bunları da yeri geldikçe belirteceğim.



**Üstüdar Bağlantılı :**

Üstüdar - Doroski Hat No.15

Üstüdar - Tokatköy Hat No.15A

Üstüdar - Beykoz Hat No.15B

Üstüdar - Kirezlitepe Hat No.15C

Üstüdar - A.Kavası Hat No.15D

Üstüdar - Güzeltepe Hat No.15E

Üstüdar - Kavecik Hat No.15K

otobüslerinin bir kısmının müşterek güzergahı Beykoz'a kadardır.

Üstüdar - Beykoz hattını ilk olarak belirtceğiz ve böylece diğer güzergahlarla olan bağlantıları işlenirken kolaylık olacaktır. Bu hatta çalışan İ.E.T.E. otobüsünün Hat No 15B dir. Üstüdar'dan çıkışla otobüsler Tütüca Deposu - Paşa Limanı - Kuzguncuk duraklarına uğramaktadır. Kuzguncuk'tan (Kuzguncuk kıyı yolunun iki yanında da yapılar yer almaktadır. Bu yapılardan kıyı tarafları özel bahçeli evler ve villalardır. Yolun diğer kenarı boyunca 3-4 katlı apartmanlar sanki tepelik alandaki tarasalar gibi uzunmaktadır. Ağaçlarla kaplı bu peyzaja bacasu görüntü, tüm boğaz kıyısında sürmektedir.) Astımbay mahal - Tünel - Çayırbaşı duraklarıyla Beylerbeyi'ne gelmektedir. (Beylerbeyi'nde Tekne Tamir Atölyeleri ve Kuzguncuk'ta belirttiğimiz yerleşme peyzajı varlığını korumaktadır. Ayrıca apartman binalarının arasında eski ahşap evlere de tek tek rastlanmaktadır.) Diğer uğrak noktaları Kavuzbaşı - Çengelköy - Kuleli Askeri Lisesi - Subay evleri - Vanköy - Kandilli Kaz Lisesi - Kandilli (Kandilli keziminden kıyıya inmek imkânı süz konusu değil. Çünkü tamamıyla özel mülk olup, yollar ve bahçeli evlerle kaplıdır.

Yolun diğer kenarı ise tepelik arazi boyunca ağaçlar arasında 3-4 katlı blok apartmanlar ve siteler yer almaktadır.)- Flaş - Yenimahalle - Spor Akademisi - Anadolu Hisarı duraklarından geçilmektedir. Anadolu Hisarından Küçüközüye geldiğinde, tarihi bir saray ve yat yapım atölyeleri bulunmaktadır. Turistik bir yapılar zincirinin parçası olan bu durak çevresi potansiyeli ölçüsünde çevresindeki turizme uygun olmayan peyzaj bozucu unsurlarla iç içedir. Fakat İ.E.T.E. otobüsleri ile buralara dinlenmeye gelenlerin olduğunu da tespit ettim. Delaybaşı - Körfez - Kenilce - Sahilbıyık - Dalgaç Okulu duraklarından geçerek Çubuklu iskelesine ve İ.E.T.E. otobüs durağına gelinmektedir. Körfez durağı ve çevresinde eski tip ahşap yalı evleri bulunmaktadır. Turistik bir yer olan ve yagurduyla ün yapmış olan Kenilce'den Dalgaç Okulu otobüs durağına kadar yeni 2-3 katlı bina inşaatları gözlenmektedir. Bu yapılar bir orijinaliteye sahip olmadıkları gibi bir birinin aynı siteler şeklindedir. Bu ortamın değellikine beşmanan yenisare, gelecekte İ.E.T.E. otobüslerinin frekansı ve sayılarının bu gelişmeye uydurulması gerekmektedir. Dalgaç Okulundan sonra yer alan Çubuklu iskelesi de boğazi geçen turistlerin Anadolu Yakası uğrak nokteleridir. Çubuklu'dan - Dedeoğlu Köprüsü - Burun bahçe - İççi Evleri - Poşabahçe - Sigorta Hastahanesi - Şişe Gen Fabrikası - Sarıkeçi - Kömür deposu duraklarından BEYKOS alt merkezine verilmektedir. Kaya boyunca yer alan yerleşme özelliği aynı Beykoz'da da sürmektedir. (Eski yalı ve evleri yeni yapılmış apartman bloklarıyla görmek mümkün. Beykoz'daki Sınırbank ayakkabı fabrikası bir diğer sanayi kuruluşudur. Ayrıca çok sayıda atölyeler bulunmaktadır.)



(Bir diğer gölcenin de bolakçılık, inşaat işçiliği, çiçek satıcılığı ve ceviz üreticiliği yapanların yoğun oluşunun yanı sıra Avrupa'da işçi olarak çalışanların ve bunların kendileri için yaptıkları ev inşaatları da yaygındır.)

Bozkaz büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Yeni açılan ve 30 bin nezaketlilik olana kurulan Bozkaz (Bozkazda, aynı anda 20 bin kişi piknik yapabilmektedir. (Koraklık suyu çok boludur.) Bu büyük potansiyeli harekete geçirmek ancak uygun bağlantıların sağlanması ve ulaşılabilirliği ile mümkün olacaktır. Fakat Bozkaz'un Kadıköy merkezli ile İ.E.T.T. otobüs bağlantısının bulunması bu konudaki en büyük eksikliklerdir. Bozkaz'un Hat No.101 olan Beşiktaş - Bozkaz İ.E.T.T. otobüs hattıyla İstanbul yakaıyla bağlantısı bulunurken, Kadıköy'le bulunması planlanmadığı hatta denmektedir. Ayrıca 1983-84 kış döneminde Beğaz köprüsü hattında 8 adetken, 1984 yazında haftanın bu günlerinde bir değişim söz konusu olunca, Pazar günleri vasıta sayısı 6 otobüsten 8 otobüse çıkarılmıştır. Bu otobüslerin doluluk oranları da oldukça yüksektir. Bu durumda bize özellikle piknik yapmak ve yeni yerler görmek amacıyla İ.E.T.T. otobüslerinden bu hatta yararlanmanın yüksekliğini gösteriyor. Beğaz köprüsü otobüsleri Paşabahçe - Çubuklu - Anadolu Hisarı - Beylerbeyi yolundan Beğaz köprüsüne geçmektedir. İstanbul yakasında ise diğer Beşiktaş seferi yapan Beğaz köprüsü otobüslerinin güzergahında devam etmektedirler.

Üsküdar - Bozkaz hattında Hat No.158 olan 7 otobüs çalışmaktadır. Pazar günleri bu sayı 6'ya inmektedir. 1983-84 kış döneminde göre 1 vasıta bu hattan eksiltilmiştir.



Fakat bu Beykoz'a kadar aynı güzergahı kullanan Dereseki, Toket köy ve Anadolu Kavga otobüslerince kapatılmaya çalışılmaktadır.

Üsküdar - Dereseki arasında Hat No.15 olan ve haftanın hergünü sefer yapan 4 i.E.T.T. otobüsü bulunmaktadır. Bu otobüsler gibi aynı güzergahı kullanmaktadır. Beykoz'dan sonra Yalıköy - Kunduru Fabrikası - Çoyar Caddesi - Okul - Ortaçeşme - Toketköy Yolu - Çifteçınarlar - Cevizlik - Sütlüce - Avize Fabrikası - Akbaba - Foyrazolu - Karsuluk Caddesindeki duraklara uğrayarak Dereseki'ye gelmektedir. Üsküdar - Toketköy arasındaki Hat No.15A olan i.E.T.T. otobüsleri Toketköy yolu durağı Ünceceğme durağından Yuğayolu - Belediye - Camii - Cindere Boğazi - Çınar duraklarından Toketköy'e gelmektedirler. Bu seferleri yapan 15A Hat Holu 5 otobüs vardır. Üsküdar - Anadolu Kavga arasında çalışan ve Hat No. 15D olan i.E.T.T. otobüsleri ise Kunduru Fabrikası durağından Dereboyu - Çekmek Mehallesi - Fevziye - Ankeri Lejmanlar - Doğukapısı duraklarına inmektedirler. Anadolu Kavga hattında haftanın hergünü 2 otobüs sefer yapmaktadır. Bu otobüslerin çıkış merkezininin, Üsküdar oluğu ve güzergahın usulüğü uluşundaki öncelikli problemlerdir.

Üsküdar - Kızıltopuk arasında çalışan 15C Hat Holu otobüsleri Beylerbeyi durağına kadar Beykoz güzergahındaki otobüslerle aynı yolu kullanırken, buradan Atlas - Kavcağ - Saray - Köplüce - Camii duraklarıyla Kızıltopuk'a varmaktadır. Sadece tepesiyle herşeyi yer alan bu iki nokta büyük bir turistik çekim gücüne sahiptirler.(Sadece tepesine Çamlıca otobüslerininin Kadıköy merkezli seferlerinde çıkmadıklarına ve piknik yapmaya gelen İstanbulluların

ve turistlerin bundan yakındıklarına belirtmiştir.) Üsküdar - Kızıltepe hattında iş günleri 5, Cumartesi ve Pazar günleri 4 otobüs seferler yapılmaktadır.

Üsküdar - Güzeltepe hattında 156'lar çalışmaktadır. Bu otobüslerde Çengelköy'e girmeden sapsakta ve su konalı - Hısto Yolu - Geni - Bahçeler ve küçük Menazgeh duraklarından, Güzeltepe'ye gelmektedirler. Bu hatta da kullanan Üsküdar çıkışlı, iş günlerinde 4, Cumartesi ve Pazar günleri ise 3 otobüs çalışmaktadır.

Üsküdar çıkışlı hatlar olarak en son belirtceğimizin bağlantısı ise Üsküdar - Kavacak - Rüzgarlıbahçe bağlantısıdır. Hat No.15K olan bu hattaki otobüsler, Beykoz hattındaki otobüslerin güzergahından gitmekte ve Anadolu Hisarını geçtikten sonra, Kızıltepe'ye girmeden Kavacak yoluna sapsaktadırlar. Bu hatta çalışan otobüslerin sayısı iş günleri ve Cumartesi aynı yani 5 adet olarak kalırken Pazar günleri azalmakta ve 4 otobüs seferler yapılmaktadır.

Üsküdar'dan çıkışlı Hat No.15K olan Kavacak otobüsü aynı zamanda Tekke Mevkii'ne ve en son durak olarak Rüzgarlıbahçe'ye uğramaktadır. Anadolu Hisarını geçtikten sonra Bolaybeg - Körfez - Kapitanlar - Kavacak Mahallesi - Çevrebaşı Sokak - Cumhuriyet Sokak duraklarından geçerek Rüzgarlıbahçe'ye varılmaktadır. Ayrıca Kavacak Mahallesi'nden Ozanlar ve Tekke duraklarıyla Tekke Mevkii'nde gidilmektedir. Bu yerleşim noktaları birbirlerine yakın olup, Hat No.15K olan İ.E.T.T. otobüsleriyle hizmet görülmektedir. Fakat seferlerin Üsküdar çıkışlı oluşu nedeniyle güzergahın uzunluğundan otobüslerin frekansları düşük olmaktadır.







İstanbul'un eski lineer yerleşmesinin artık boğazın iki yanında uzanmış yerine, tüm araziyi bir yağ lokesi şeklinde örtmesi bizim içinine dönüşmüştür. İstanbul'da İ.E.T.E.'nin hizmet verdiği hatlarla Paris'de otobüs hatlarının durumunu mukayese olmasa eşininden vereceğiz.

**İ.E.T.E. Tarafından İşletilen Teşkilat  
Ait Hatların Durumu (1985)**

<b>Hatların Durumu</b>	<b>Hat Sayısı</b>	<b>Uzunluk (Km)</b>	<b>Ortalama Uzunluk (Km)</b>
Normal Hatlar	185	2037.0	11.02
Ring Hatlar	50	618.1	12.36
Boğaziçi Köprüsünden Geçen Hatlar	10	180.1	18.01
Ekspres Hatlar	11	190.0	18.09
Toplam	256	3235.0	12.64

**(7)  
Paris'de Otobüs Hatlarının Durumu**

<b>Hatların Durumu</b>	<b>Hat Sayısı</b>	<b>Uzunluk (Km)</b>	<b>Ortalama Uzunluk (Km)</b>
Paris Hatları	55	508.6	9.25
Banliyö Hatları	138	1625.4	11.78
Banliyö-Minibüs Hatları	3	22.4	7.47
Özel tarifeli Hatlar	24	260.0	11.67
Toplam	220	2436.4	11.07

**(7) İstanbul Kentiçi Ulaşım Planı Genel Ulaşım Etüdü Üç Rapor,  
İ.T.Ü.-İstanbul Belediyesi.**

İstanbul'da son yıllarda İ.E.T.T. hizmetlerinde bariz bir iyileşmeye rağmen, yeterli bir otobüs filosuna sahip olmamıştır. Karşılaştıkları olmak üzere; Tahran'da 1000 kişiye 1,0 otobüs, Bangkok'da 1,2, Seoul'da 0,9, Buenos Aires'de 1,6, Tokyo'da 1,3, Londra'da 0,6 otobüs düşmektedir. Tokyo ve Londra'da etkin bir metro taşıması olduğu da unutulmamalıdır. Londra'daki metro şebekesinin uzunluğu 420 km olup, sabah yükü saatlerinde bu şg üzerinde herbiri 6-8 vagon taşıyan 400-500 tren çalışmaktadır. İstanbul'da ise 1982 yılı itibarıyla 1000 kişiye sayısal olarak 0,3 dolayında otobüs düşmektedir. Bu otobüslerin bir kısmı da arıza nedeniyle trafikte çakemediklere de göz önüne alınırsa oran daha da düşmektedir.

İstanbul'un İ.E.T.T. otobüs sayısının 1000 kişiye olan oransızmadaki düşüklüğünün çözümünü için cevap gayet basittir. Otobüs sayısı arttırılırsa, Aceba tüm hatlarda salt otobüs sayısı arttırılması ile problem çözülebilir mi? Bu konuda vardığımız sonuç olumsuzdur. İ.E.T.T. ORER'lerinde ayrıntılı İ.E.T.T. otobüs hat, vasıta, sefer frekansları, sefer süreleri, sefer uzunlukları, günde yapılan km., Ticari hac/km.,.... gibi resmi 1983-84 kişi ile 1984 yazına ait bilgi bulunmaktadır. Bu verilere de bakıldığında bazı hatların Ornegin, Kadıköy - Yakacak hattının sefer uzunluğu 57.000 km dir. Bu hattın durumunda olan başka hatların da isimlerinden bazıları ve hatların uzunluğu hakkında kısa bir bilgi vermek yeterli olacaktır.

Hatların Uzunluğu

Kadıköy - Fındık	51.000 km
Üsküdar - Dereseği	50.000 km
Üsküdar - Semandra	49.400 km
Kadıköy - Bostancı	16.400 km
Kadıköy - Ünlüca Mah.	20.000 km

Öneriler kısmında bu konuda ayrıntılı bir açıklamaya gerek görmüyoruz? Çünkü İ.E.T.T. istatistiklerine kabaca göz atmak bir dizi sızdan daha açıklayıcı olmaktadır.

Bu kadar uzun hatların bulunduğu bir yerleşim alanında esil hatlara otobüs vermekle çözüme gitmek arzusunun genişliği ve yerleşme Unitelerinin dağınıklığına bakmamak demektir. Bazı hatlarda sefer müddeti kısa olduğundan, sefer müddeti uzun olan hatlara göre otobüs sefer frekansı daha yüksek olacaktır. Ve bu arada uzun sefer hattına sahip olan otobüslerin yolcularından, genelde en son duraya gidecek olan yolcularla daha yakın mesafelere gidecekler aynı otobüsü paylaştığından bazı hatlardaki tahakkük-ten ve yolcu fasilalığından, esil otobüsün hizmet vermeye çalıştığı yerleşme Unitelerinin yolcusu yararlanamamaktadır. Bunun ekstrem saatlerde (içe gidip ve döndü vakitleri) yolcuların adeta otobüse binmek için birbirlerini ezdikleri bir mücadele görülmektedir. Halbuki sefere konulacak otobüs sayısı İstanbul'un nüfus artışıyla ve büyüme hızından daha önde gidecek bir mali potansiyelle yerel Belediyeler sahip olamaz. Merkezî Belediye yani Büyük İstanbul Belediyesi olarak konuyu ele aldığımızda en az Anadolu Yakası'nın 3,5 misli büyüklükteki nüfusu da göz önüne alınması gerekecektir. Yeni maliyet çok ama çok büyüktür.



Belediye Özel Halk Otobüsleri ile bu tıkanıklığı, özellikle ekstrem saatlerdeki tıkanıklığı ortadan kaldırmaya çalışmaktadır. Ayrıca bu otobüsler her hafta çalışarak İ.E.T.T.nin ulaşamadığı noktalara da gitmektedir. Örneğin Esenkent'te İ.E.T.T. otobüsü giderken, hemen yanındaki Çiğdemliyi geçtikten sonra minibüs ve özel halk otobüsü, işlemektedir. Bir diğer örnek Kadıköy'den Beşiktaş'a, Mecidiyeköy'e ve Yenilevent'e İ.E.T.T. otobüsleri sefer yaparken Topkapı ve İ.E.T.T.nin tüm diğer hatlara dahil özel halk otobüsleri de seferler yapılmaktadır. Bu istenilenin Anadolu Yakası ulaşımında özel şirket ve kişilerin kendi kuruluşundan yeni İ.E.T.T.den daha fazla gelir kazanabilme durumuna biletleri götürmektedir. Ayrıca sefer frekanslarını arttırmak için bu tür özel vasıtalarla yapılan şehir içi hat, daha fazla kâr elde edebilmek için otobüs muvazirlerine bilet kesmeden hareket etmeleri... gibi uygulamalar, Belediyenin bu kuruluşlar üzerindeki denetiminin yeterince güçlü kurulmasından dolayıdır.

Yaptığımız çalışmaya göre otobüs sayısı artırılması gerekli olmakla birlikte, İ.E.T.T.nin yalnızca otobüs filosunu büyümesi çözüm değildir. Önerim Anadolu Yakası'ndaki iki ana merkez olan Üsküdar ve Kadıköy'ün dışında çapa dar olan çok merkezli bir ulaşım ağının kurulmasıdır. Bu çok merkezlilik belirgin olarak otobüslerdeki yığılmaya düşecektir. Örneğin yakın mesafelere gidecek olan yolcuların ekstrem saatlerdeki yolcu miktarındaki oran düşecektir. Ayrıca sefer frekansları, sefer uzunluklarının düşmesine paralel artış gösterecektir. (Artışın ters orantılı bir durum göstermesini ve her asılan km.de bir okadar zaman tasarrufu sağlanacağını söyleyebiliriz.)

İstanbul'un Anadolu Yakası'nda İ.E.T.T. otobüslerinin ulaşması gereken sınıt her geçen gün çoğalmaktadır. Bu iki ana nedenden olmaktadır.

- Cecekonduların bazı orası ünitelerinde sınırlarını genişletme eğilimini koruması ve yeni cecekonduların bazı noktalarda varlığını sürdürmesi.
- Cecekonduların işi ve toplu konut inşaatlarıyla, özel yapı-otobüs müteahhitlerin inşaatlarının, özellikle Belediye'nin yeni yerleşim alanları olarak nitelendirildiği yerlerde yapımı. Bunda orası fiyatlarının düşük oluşunun payı önemlidir.

Sonuçta genişleme şehirsel peyzaftaki yağ lekelerinin büyümesi olarak belirtilebilir. İşte bu noktada alt yapı problemlerinin ve yeni yerleşim alanlarının büyük mali portrelerine karşın : benim önerdiğim bu çok merkezli ulaşım ağı, eldeki otobüs sayısı ile çözümlenebilir. Bu çözümlenebilirlik uzun vadede radikal olarak otobüs sayısının da artırılması ile desteklenmelidir. Eğer bu paralellikte birkaç yıl içinde kurulabilirse yakın gelecekte çözümlenmesi gereken olan İ.E.T.T. otobüs ulaşım sorunları, daha genelde ise ulaşım sorununun daha kolay ve az masraflı belli yoluna gidilebileceği kanaatindeyim. Fakat İstanbul'un Anadolu Yakası'nda ki büyüme, uygun bir noktada tutulmazsa çok merkezli ulaşım şebekesinin şehir merkezleriyle olan bağlantı hatlarındaki tıkanıklık problemi şüphesiz olacaktır. Ayrıca eğitimel yetersizlik ve kırsal göçlerden kaynaklanan kültürel olarak şehirle bütünleşemedeki problemler; İ.E.T.T. otobüslerindeki temiz ve uygar bir hizmet anlayışının önünde engeller oluşturacaktır.



Önerdiğim çok merkezlilikteki merkezi noktalar şunlar olabilir:

1. Kadıköy merkezli Moda, Kısıltoprak, Hesenpaşa, Ziverbey, Fikirtepe, Vali evleri, Erzurum Sitesi, Koşuyolu, Acıbadem, Hesenpaşaya içine olacak bir ulaşım ilişkisi.

2. Caddebostan merkez olmak üzere Kadıköy, Fenerbahçe, Çiftelievler, ile Erenköy ve Güstepe'yi içine alan bir diğer ağıdır. (Planlık sahəsi olarak Fenerbahçe daha uygun olmakla beraber; yerinin dar olmasına karşın Caddebostanı vapur bağlantısı nedeniyle tercih ettik.)

3. Bostancı ve Küçükyali sapağında içerenköy, Konyatöğü, Erenköy'ün bir kısmını içine alan Bostancı merkezli ağ.

4. Kartal merkez olmak üzere Küçükyali, Maltepe, Cevizli, Gülsuyu Mahallesi, Yakacak, Fendik ve Tuzla'ya içine olacak olan bir ulaşım şebekesi.

5. Küçük Bahçeköy merkezi ve Yeni Hal, Kayışdağı ile çevresindeki geçekonda ve toplu konut inşaat alanlarını kapsayan ağ.

6. Ürək Mahallesi merkez olmak üzere Mustafa Kemal Mahallesi, Esatpaşa, Ünalın Mahallesi'nden çevre yoluna kadar uzanan bir daire olarak düşünülebilir.

7. Sarıgazi Lejyonları merkez olmak üzere Alenteğ, Samandıre, Dudullu, Çekirək Mahallesi, Garaniye'yi içine olacak geniş çaplı merkez. Bu merkez çevresindeki karsel yerleşmenin görünümü nedeniyle nüfusun Sarıgazi köyü, Sultanbeyli köyü gibi karsel ekonomik yapının sanayi tesisleriyle giritleştiği alanlara birlikte içermektedir. Yakın gelecekte bu alanların nüfusunun hızlı bir artış periyoduna gireceği tahmini, bir kehanet olsaydı,



8. Çamlıca merkez olmak üzere Küçük Çamlıca genellikle yerleş-  
menin henüz doğal peyşajı bozmadığı ve Sefa tepesi gibi turistik  
yerlere de çabucak ulaşılabilir bir merkezi ulaşım ağı.

9. Üsküdar merkez olmak üzere Barbaros Mahallesi Kocayolunun  
bir kısmı ile Altunizade, Kırcaali tepesi, Güzeltepe, A. Hisari, Vani-  
köy, Çengelköy ve Ruzguncuk semtlerini içeren bir ulaşım ağı. (Bu  
ulaşım şebekesinin ihtiyacı doğması halinde Erzurum Sitesini de sı-  
marları içine alabilmesi mümkündür.)

10. Beykoz merkez olmak üzere Anadolu Kavası, Tokatköy, Derese-  
ki, Hüseyinli, Tekke mevki ve ayrıca Paşabağçe ile Çubuklu'yu  
kapsayan geniş bir ağ. Burada önemle vurgulanmalıdır ki Beykoz'un  
bir mesire yeri oluşu ve çevresindeki diğer turistik ve piknik yap-  
maya elverişli semtler nedeniyle Üsküdar ve Kadıköy'le "ki gününüz-  
de Kadıköy - Beykoz hattı henüz yoktur." bağlantılar direkt olan  
niteliklerinin korunması ya da olmayan bağlantıların acilen kurulma-  
sı gereklidir.

Yukarıda belirttiğim merkezlerden bazıları günümüzde İ.E.T.T.  
tarafından zaten alt merkez olarak ve burulardan civar semtlere di-  
rekt hatlarda işletilmektedir. Hatta İstanbul Yakası'ndaki Beşiktaş  
Şişli ve Mecidiyeköy semtleriyle de bağlantıları sözkonusudur. Bu  
bağlantılara kısaca bir kere de belirtirsem :

Bostanca : 19 Üst Bostanca - S. Cozi

111 Beşiktaş - Üst Bostanca (Boğaz Köprüsü)

112 Beşiktaş - Üst Bostanca " "

124 Mecidiyeköy - Bostanca " "

- Kartal :** 131 Kartal - Yenimahalle  
123 Beşiktaş - Kartal (Bogaz Köprüsü)  
123A Şişli - Kartal " "
- Fendik :** 132 Fendik - Dolayoba  
133 Fendik - Kaynarca
- Tuzla :** 134 Tuzla - İstasyon
- Beşiktaş :** 101 Beşiktaş - Beşiktaş (Bogaz Köprüsü)

Yukarıdaki İ.B.E.T. nin ilk merkez olarak kullandığı ve her verdiği Kartal, Fendik ve Tuzla'ya ben tek merkez olarak Kartal adı altında birleştirdi. Bu geniş olarak sınırlarına çizdiğim merkezsel ulaşım ağlarının çoğuna, otobüs sayısının fazlalığı arsında derhal bir merkez sayısı artırılabilir.

Fakat bu önerdiğim çok merkezlilik esli, iş merkezi durumunda ve demiryolu ile geni ulaşımın Anadolu Yakası'ndaki kesişim noktası olan Kadıköy merkeziyle bağlantılarını, ayrıca direkt hatlarla sağlanmadığı takdirde hiç bir anlam ifade etmez. Çünkü der merkezler; kendilerini çevreleyen yerleşim birimlerinde yaşayanların, günlük alışveriş (sant pazarlarında) okul, sosyal bağlantı ve o alandaki üretim ilişkilerinin gereği olarak düşünülecek ihtiyaçlardan doğmaktadır. Bunu her organı besleyen kalcal damarlarla benzetebiliriz. Her sant bir organ olup, bu organların esli vücuttaki ester ve toplar damarlarla bağlantıları olmadığı takdirde, kalbin pompaladığı kanın ulaşması mümkün olabilir mi? Ya da bunun tersini düşünelim, kalcal damarlardaki kan ana damarlara bağlanmasa kalbe ulaşması mümkün olabilir mi?

Bu nedenle her merkezin, özellikle Kadıköy ve bir diğer önemli merkez olan Üsküdar'la bağlantılara bağlanmalıdır. Bunun da ancak merkezleri dolayacak olan RING HATLARI sağlayabilir. Ring hatlara çok önemli olup, Anadolu Yakası'nın nefes borusu olarak tanımlanabiliriz. Hatta bu bağlantılar, merkezlerin çevresindeki sınırlarla olan bağlantılarını sağlayan Vasıta edeci sonuçta bu eski merkezlerle direkt bağlantılara (Ring Hatlar) kısa vadede kurulmalıdır. Aksi takdirde tahminlik bu kez Ring seferleri yapacak olan, yani diğer merkezleri eski merkezlere bağlayacak olan hatların otobüslerinde görülecektir.

Ayrıca önerdiğimiz merkezlerin Bogaz Köprüsü hatlara bağlantılarının da esasen kurulması, bu kez Ring seferleri yapacak olan Anadolu Yakası'ndaki otobüslerin yükünü önemli ölçüde azaltacaktır. Bu da merkezlerin Ring seferlerine verecekleri otobüs sayısını azaltacaktır. Önerdiğimiz bir diğer önemli nokta Bogaz Köprüsü bağlantılarında kesinlikle çevre yolunun (Ankara ovası) kullanılması gerektiğidir. Bu durumda kesin artış, otobüs sefer frekansı artışına yol açacaktır. Böylece az otobüsle çok fazla yolcu taşınak mümkün olacaktır.

Fakat Bogaz Köprüsü'nün ekstrem saatlerde (içeride gidip ve döndüğü saatleri) özel oto ve diğer vasıtalarca bir tıkanıklıkla karşılaşacağına biliyoruz. Kısa vadede alınacak önlemlere göre şehir içinde kesin uygulanması, tercihi I.E.T.T. yolu uygulamaya bu hatta da gerçekleştirilmesidir. (Uzun vadede ise Bogaz'dan Tüp geçişi ile ikinci bir Bogaz Köprüsü yapımı olacaktır.)



Beykoz gibi bir mesire yerinin önüğü özellikle İ.B.T.T. otobüs seferlerinin yeterliliğinde kaynaklı ve yolculara vapur ulaşımına yöneltme eğilim, ancak uygulamalarda seferlerin turizm özellikleri ve mevsimlik yolcu akışlarına, iyi analizi ile doğru sefer artış ve azalışlarına göre çalışma yapılmasını gerektirecektir. Özellikle seferinde de bu mevsimlik oynamaya İ.B.T.T. istatistiklerini (ONER) gözlemlemekle tespit mümkündür. (Not No.4 Kadıköy - Beşiktaş otobüsleri 1983-84 kış ve 1984 yaz dönemlerinden yaz mevsimindeki artış eğilimleri.)

Sonuç olarak önerilerini toplayarak özetleyecek olursam :

Özellikle şunları belirtmek gerekir :

1. Çok merkezli dar olan İ.B.T.T. ulaşım ağı. (Önerdiğim bu tür merkez sayısını en aza düşür.)

2. Ring seferlerle merkezlerin, eski merkezler olan Kadıköy ve Üsküdar'la olan bağlantılarının sağlanması. Eski merkezlerle direkt bağlantılı eski varış noktalarına özelliklerine göre Ring seferlerinin yalnız merkezlerle değil gerekirse bu eski varış noktalarına da uğraması.

Kadıköy Ring Hatlarında ekstrem seferler işe gidip vaktlerinde; gidip çevre yolundan, döndü Bağdat ve Kayaşdağ caddelerinden olmalı. Döndü yolu ise yeni çıkış seferlerinde işlerinden evlerine giden yolcuların Kadıköy'de oluşturduğu birikim nedeniyle gidip, çevre yolundan döndü ise otobüsler yolcularını boşalttıktan sonra, Bağdat Caddesi ve Kayaşdağı Caddelerinden olabilir. Böylece bu iki eski güzergahın sıkışması seferlerde özel ve diğer vasıtalarla oluşturulan tıkanıklığından otobüs yolcularının etkilenmesini önleyebilecektir.

Buğer saatlerde ise normal güzergahlarına Ring otobüsleri (Kayaşdağı Caddesi ve Bağdat Caddesi) kullanılabilir.

Ekspres Ring Hatlarına bilet fiyatları ile der çaplı çok merkezlerin hatlarında uygulanacak bilet fiyatları farklı olacaktır.

Ayrıca İ.E.T.T. bilet fiyatlarında belli bir kâr marjı tespit edilip, taksitlerdeki taksitlere uygulanması itibinde km.ye göre bilet kesimi (yada durak sayısına göre) yapılabilir. Yeni binen yolcu otobüste gideceği durağın biletini alacaktır. Bu durum der gelirlerini etkileyecekmiş gibi görünmekle beraber Havi Kart uygulamasının devama hatlardaki yolcuların malî olarak bir avantaj sağlama özelliğini koruyacaktır.

(Ayrıca seçilen Beykoz mesire yerinin Üsküdar'la olduğu gibi Kadıköy'le de direkt otobüs bağlantısının sağlanması gerekmektedir.)

3. Eski merkezlerin İstanbul yakaıyla olan bağlantısını sağlayan Boğaz Köprüsü hatlarının yenisire, yeni merkezlerinde çevre yolunu kullanarak Boğaz Köprüsüyle bağlantılar kurarak İstanbul yakaıyla ulaşımın sağlanması.

Ekstre saatlerde (içe gidis ve dönüş saatleri) görülen Boğaz Köprüsündeki trafik tıkanıklığından İ.E.T.T. otobüslerinin etkileneceği için, şehir içinde mümkün uygulanan tercihi İ.E.T.T. otobüs yolları, bu hatta de kurulmalıdır. (Özellikle Boğaz Köprüsünden geçiş sırasında, kesintisiz bir hat kurulmalıdır.)



Bu 3 ana uluşan kuşeginin birlikte ve aynı anda çevreye nakul-  
ması gerekmektedir. Her önemli merkezlerin birbirinin içine girme  
özellikleri bulunabilir, bu durumda bağlantıların analizini daha ay-  
rıntılı ve sokak sokak yaparak oadelerin taşıma kapasitesi hesap-  
larına da belirtip, merkez sayısı asılatabileceği gibi, gelişme-  
sinin seyri örneğinde orttırılabilir. Bu konuyu ve merkezlerin  
sınırlarını daha geniş kapsamlı bir araştırmayla belirlemek, İ.E.  
T.T.'nin olındaki Anadolu Yakası etebüs potansiyeliyle orientali değı-  
lan yapmak, çok daha fazla disiplinle bağlantılı bir grup çalışmasına  
gerekli kılacaktır.

Ayrıca Anadolu Yakası uluşanında önemli yerlere sahip olan Halk  
etebüsü, minibüs, dolmuş ve taksilerin oluşturduğu sektörler ile  
bunların taşıdıkları yolcu miktarı göz önüne alınmalıdır. İ.E.T.T.  
etebüs uluşanının yeterli olmadığı bazı soslere bu sektörler, hizmet  
götmektedir. Ayrıca önemli yolcu potansiyelleri ile Demir Yollara  
ve vapur seferleri diğer yolcu taşıma güçleridir. Bu nedenle plân-  
lamalarda bu sektörlerde göz önünde tutulmalıdır.

Bu çalışmayla ve önerilerimle İstanbul'un Anadolu Yakası'nın  
İ.E.T.T. uluşanının gelecekte ihtiyaçlara cevap verebilmesi için bir  
fikir vermeye çalıştım. Araştırmamın boyutlarının genişliği daha ay-  
rıntılı tehliller yapmaya engelledi. Ayrıca her hatta durumu ve ih-  
tiyaçları konusu hakkında da netler bahsinde kısaca durmaya çalıştım.  
Fakat yukarıda da belirttiğim gibi, konu o kadar geniş boyutlara sa-  
hipki her yönü ile araştırması ve incelenmesi mümkün olmadı.

Ben söz olarak şunu belirtmeliyim ki araştırmamın özellikle bu  
konuda çalışacak olan arkadaşlara çalışmalarında bir örnek olabilece-  
ği kanısındayım.





**YARARLANILAN KAYNAKLAR**

**I.E.T.E. GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, ÖZGE Bilgileri.**

**İNANCIK, O.C. İstanbul'un Anadolu Yakası'nda Otobüs Ulaşımı, İ.Ü. Ed.Fak.Coğr.Enst.Lisans Tezi, Tertip No.2342**

**KELEŞ, B. Kent Bilim İlkeleri, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları : C-5, Ankara, 1976**

**ÖZGÜÇ, N. Beşeri Coğrafya'da Veri Toplama ve Değerlendirme Yöntemleri, 2. Baskı, İ.Ü. Ed. Fak. Yayın No. 2511, İstanbul, 1984**

**TUNÇDİLER, N. Türkiye'nin Karasal Potansiyeli ve Sorunları, İ.Ü. Coğr. Enst. Yay. No. 96, İstanbul, 1978**

**TUNÇDİLER, N. Türkiye'de Yerleşme Tipleri ve Tarihsel Evrimleri, İ.Ü. Deniz Bilim. ve Coğr. Enst. Yüksek Lisans, Tezidir, İstanbul, 1984**

**TÜRKERİN, E. Ulaşım Coğrafyası, İ.Ü. Coğr. Enst. Yay. No. 85, İstanbul, 1976**