



## Kişisel Menzil Kavramı Üzerine Eleştirel Bir Okuma ve Haritalama Denemesi

### *A Critical Reading and an Experimental Mapping Proposal on the Concept of "Personal Reach"*

Efsun EKENYAZICI GÜNEY,<sup>1</sup> Tülin GÖRGÜLÜ<sup>2</sup>

Bireyin gündelik yaşamda deneyimlediği kentsel sınırlar barınma, çalışma ve sosyalleşme ilişkilerinin oluşturduğu üç ana eksende şekillenmektedir. Çalışma kapsamında bu sınırlar "menzil" kavramı üzerinden tarif edilmektedir. Tarihsel süreçte bireylerin yaşantılarına yansımaları farklılık gösteren bu kavram kentleşme, ulaşım, konut üretimi gibi birçok farklı parametrenin etkisinde biçimlenmektedir. Bu parametrelerin en belirleyicilerinden olan ulaşım olgusuna odaklanan araştırma kapsamında, İstanbul üzerinden ulaşım araç ve sistemlerinde zaman içinde yaşanan gelişmeler incelenmektedir. Böylece ulaşımın kavram üzerindeki dönüştürücü etkisi araştırılmakta ve bireyin menzil örüntülerindeki değişim bu bağlamda sorgulanmaktadır. Araştırmada ulaşım alanında yaşanan gelişmelerin kentsel makroformla olan ilişkisinin kurularak kent sakinlerinin menzillerinde yaşanan değişimi daha anlaşılabilir kılabilmek için kentsel ölçekte haritalar yapılmakta, aradaki ilişki soyutlanarak görsel bir ifade üzerinden yorumlanmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi İstanbul özelinde uzun bir aradan sonra ulaşımın kentle birlikte en belirgin olarak ele alındığı dönem olarak belirmektedir. Bu nedenle çalışma spesifik olarak Erken Cumhuriyet Dönemi ile günümüze odaklanmakta, bu iki dönemin mevcut ulaşım imkanları ve menzil ilişkileri bağlamında karşılıklı olarak oluşturulan haritalar üzerinden bir okuma önermektedir.

*The personal boundaries that an individual experiences can be figured out based on the relationship between dwelling, working and socializing as the three main axes of everyday life. The boundaries that are illustrated as the concept "personal reach" in this study, are being formulated in the influence of several parameters such as urbanization, transportation and housing. Focusing on transportation as one of the most distinctive parameters, the transformation of the transportation systems and vehicles in time are being investigated through the case study of Istanbul in the scope of this research. According to this context the transformative effects of transportation on the concept is being explored and the change of an individual's personal reach patterns are surveyed. In order to clarify the alternation mentioned, urban scale maps explaining the progress of the transportation systems are prepared to convey this progress visually. In the process of Istanbul's urbanization in time, early years of the republican era emerge as a distinguishing period in that transportation and the city co-evolve together. Accordingly, focusing on the first years of the republican era and the present days of Istanbul in particular, the survey presents a reading on the two eras' transportation opportunities regarding the personal reach concept through the maps configured.*

<sup>1</sup>Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Bina Araştırma ve Planlama Programı, İstanbul; <sup>2</sup>Maltepe Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul. <sup>1</sup>Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Building Research and Planning Program, İstanbul; <sup>2</sup>Maltepe University, Faculty of Architecture, İstanbul, Turkey.

**Başvuru tarihi: 15 Mart 2013 (Article arrival date: March 15, 2013) - Kabul tarihi: 20 Temmuz 2013 (Accepted for publication: Jul 20, 2013)**

**İletişim (Correspondence):** Efsun EKENYAZICI GÜNEY. **e-posta (e-mail):** efsuney@gmail.com

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

## Giriş

Kent yaşamına katılan bireyin gündelik yaşantısında barınma, çalışma ve sosyalleşme olguları ekseninde bir sistem ağı oluşmakta; bu sistemde kişisel özellikler kadar yaşanan kentin özellikleri de belirleyici olmaktadır. Bireyin kentle kurduğu çok boyutlu ilişkide kent ve kentli karşılıklı olarak evrilmektedir. Kentin mekansal ve kültürel özellikleri, teknolojik altyapısı, konut sunumu, ulaşım faktörleri gibi birçok parametreyi barındıran bu ikili ilişki, kentte süregelen yaşantının biçimlenişini etkilemekte, kentlinin zorunlu ve keyfi aktivitelerinin toplamından oluşan yaşantısını şekillendirmektedir. Bu çalışmada İstanbul'da kentli bireyin menzilineki değişim Erken Cumhuriyet Dönemi ve 2000'li yıllar sonrasındaki süreç ele alınarak ulaşım parametresi üzerinden sorgulanmaktadır.

Bireyin kentle ve çevresiyle kurduğu ilişkilerle ortaya çıkan mesafelerin anlaşılması açısından önemli bulunan menzile, yaşantının geçtiği sınırların anlaşılabilirliğine olarak sağlamaktadır. Çalışmada, gündelik hayatın geneline yönelik bir tarif yüklenen menzile kavramı sadece bir uzaklık ölçütü olarak ele alınmamakta, kişinin barınma ve çalışma yaşantısının geçtiği çevre, sosyal aktiviteleri ve ihtiyaçlar eksenine gibi birçok anlamı içinde barındıran gündün günde daralıp genişleyebilen kentsel bir deneyim olarak yorumlanmaktadır.

Ulaşım olgusu, kent sakinlerinin kentle ilişkisi bağlamında kişisel menzile biçimlendiren, değiştiren parametrelerin başlıcalarındandır. Ulaşım araç ve sistemlerinde zaman içinde yaşanan yenilik ve gelişmeler çerçevesinde bireylerin mevcut menzile örüntüleri değişmekte, sunulan alternatifler ölçüsünde kısalmış uzayan, daralıp genişleyen ve gün geçtikçe çeşitlenen esnek bir form kazanmaktadır. İstanbul örneğinden konuya yaklaşıldığında ulaşım olgusunun kentin makro gelişimini ve biçimlenişini etkileyen başlıca dinamiklerden biri olduğu, kent sakinlerinin yaşantıları üzerinde önemli bir hakimiyet kurduğu anlaşılmakta, bu olgunun bireylerin birbirleri ve kentle kurdukları ilişkileri şekillendirdiği görülmektedir. Özellikle günümüz İstanbul'unun hızla akan yaşantısında sürekli bir yerlere yetişmenin telaşını yaşayan insanların günlük yolculukları hayatlarının önemli bir değişmezidir ve bu yolculuklarda tercih edilen araç ve güzergah seçimleri kişilerin menzillerinin biçimlenişinde rol sahibidir. Bu nedenle menzile kavramının incelendiği bu çalışma ulaşım olgusu üzerinden okunmakta, araştırmanın merkezinde ise tarih boyunca birçok imparatorluğa başkentlik yapmış olan ve günümüz Türkiye'sinin hiç kuşkusuz en önde gelen kenti olan İstanbul bulunmaktadır.

Ulaşım olgusunun menzile kavramı üzerindeki dönüş-

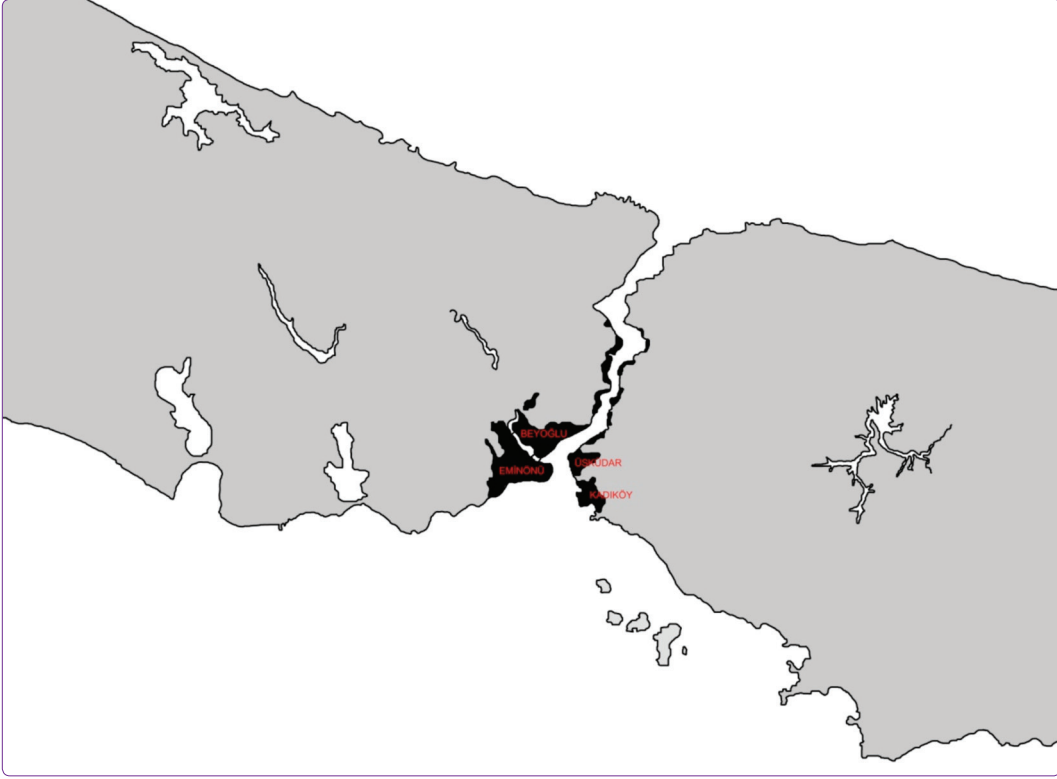
türücü etkisinin araştırıldığı çalışma kapsamında tarihsel süreçte İstanbul'da ulaşım sistemi ve araçlarının gelişimi incelenerek kentli bireyin menzile örüntülerinde yaşanan değişime bu bağlamda dikkat çekilmektedir. Diğer yandan, bu değişimi daha anlaşılabilir kılabilmek için kentsel ölçekte haritalama çalışmaları yapılarak ulaşım alanındaki gelişmeler görsel bir yolla ifade edilmeye çalışılmaktadır. Böylece kentsel makroform ile ulaşım arasındaki ilişki ortaya koyulurken kent sakinlerinin menzillerinde yaşanan değişim de büyük oranda takip edilebilmektedir.

Cumhuriyet'in kurulduğu ilk yılları başlangıç alan çalışmada ağırlıklı olarak Erken Cumhuriyet Dönemi ile 2000'li yıllar sonrası İstanbul'u ele alınmaktadır. Bu noktada çalışma kapsamında dönemler arasında kentin nüfusu, demografik özellikleri, teknolojik altyapısı, makroformu, politik anlayışı gibi çeşitli özelliklerinin süreç içinde farklılaşması sebebiyle dönemler arası bir karşılaştırmanın hedeflenmediği belirtilmeli, iki dönemle ilgili kentsel dağılım ve ulaşım anlamında üretilen haritalar üzerinden bir okuma yapılmakta olduğunun altı çizilmelidir. Özetle bu çalışmada, her iki dönemde kentte ulaşım alanında yaşanan önemli girişimlerin anlaşılması ve kentsel makroformun ulaşım ekseninde değişiminin bireylerin menzilleri üzerine sunduğu yeni açılımlar farklı bir bakış açısıyla kavranmaya çalışılmaktadır.

Çalışma kapsamında öncelikle Cumhuriyet öncesi dönemde İstanbul'un kentsel sınırları çizilmekte ve kentlinin ulaşım alanında sahip olduğu seçeneklere yer verilmektedir. Ardından ağırlıklı olarak Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte İstanbul'da ulaşım konusunda yaşanan gelişmelere yer verilerek kentlinin menzile bu bağlamda sorgulanmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi ile 2000'li yıllara kadar geçen süreçte kentte ulaşım anlamında yaşanan başlıca gelişmeler bir geçiş süreci olarak ele alındıktan sonra 2000'li yıllarda ulaşım alanında gerçekleştirilen çalışmalardan bahsedilmekte, ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin menzile kavramı üzerine yansımaları araştırılmaktadır. Bireyin kentle kurduğu ilişki ağına farklı bir perspektiften yaklaşılmaya çalışılan bu çalışmada kent sakinlerinin menzile deneyimleri hazırlanan haritalar üzerinden yorumlanmaktadır.

## Cumhuriyet Öncesi Dönemde İstanbul'da Ulaşım-Menzile İlişkisinin İrdelenmesi

Erken Cumhuriyet dönemine geçmeden önce İstanbul'daki ulaşım dinamiklerinin anlaşılması ve Cumhuriyet öncesi yıllarda kentteki ulaşım sisteminin incelenmesi yaşanan değişimin kavranması açısından önemlidir. Konuya bu açıdan yaklaşıldığında Cumhu-



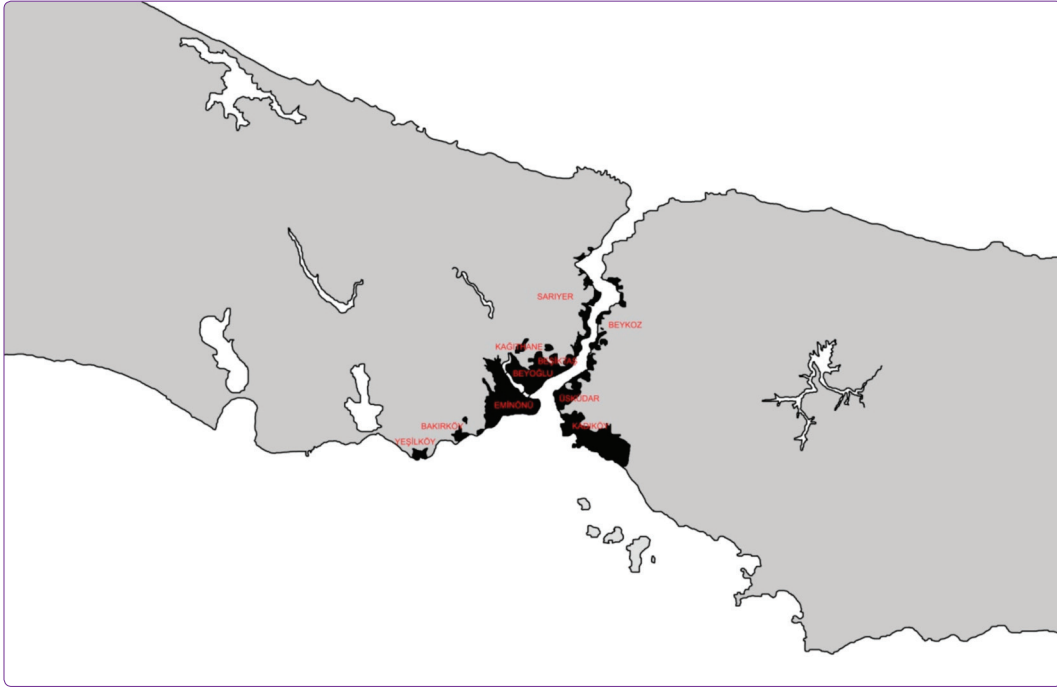
Şekil 1. 1910'lu yıllarda kent.

riyetin ilk yıllarına kadar İstanbul'daki ulaşım grafiğinde ancak atlı araba, kısmen de vapur ya da tramvayın kullanıldığı görülmektedir. Bu alanda yaşanan gelişmelerle başlangıçta tarihi yarımada, Galata ve Üsküdar'da yoğunlaşan kentsel alanlar deniz ulaşımının etkisiyle zamanla kıyıları boyunca yayılmaktadır.<sup>1</sup> Dolayısıyla kent genelinde kamusal anlamda kullanılabilen vapur ve tramvay hatlarının bu döneme kadar İstanbul'da yaşayan bireylerin menzillerini güzergahları ve ulaşabilecekleri alanlar üzerinden etkilediği söylenebilir. Bu perspektiften bir bakışla Cumhuriyet'in ilan edildiği ilk yıllara kadar geçen dönemde bir İstanbullunun menzili ulaşım bağlamında değerlendirildiğinde, kent içinde günlük olarak kat edilen mesafelerde bireylerin yaya olarak hareketliliğinin yüksek oranda olduğu anlaşılmaktadır. Kamu ulaşımında ise Tanzimat sonrası dönemde kurulan raylı sistemler ve deniz ulaşımında servis veren Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapur Şirketi vapurlarının bireylerin günlük hareketliliğini etkilediği, kent içindeki dolaşımda bireyin noktalar arasındaki ulaşımında bu sistemlerin güzergahları üzerinden yeni menzil oluşumlarının ortaya çıktığı görülmektedir. Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk yıllarından

beri öncelikle üst düzey mensuplarına hizmet veren, sonraları ise kullanımı genelleşen atlı arabaların da önemine değinilmelidir. Uzun yıllar boyunca kent sakinlerinin günlük ulaşımında sandallar haricinde sahip oldukları yegane ulaşım aracı olan atlı arabalar, kişilerin noktalar arası gidiş gelişlerini kolaylaştıran önemli çözümlerdendi. Sandallar ise kentsel deneyimin yaya olarak sağlanabildiği dönemlerden beri kıtalar arası iletişimi sağladıklarından sistemli bir kamu ulaşımının kurulmasından önce kentlinin yaşantısında öne çıkan en temel ulaşım araçları idi. İki kıta arasındaki iletişimin bu yolla sağlandığı düşünüldüğünde vapurlardan önce sandalların bireyin gündelik menzil örüntülerinin oluşumundaki yeri daha açık bir biçimde kavranabilir.

Kısacası Cumhuriyet'in ilanından önce başlarda yaya ulaşım haricinde sandal ve atlı arabalarla hareket edebilen kentlinin menzilin bu ulaşım araçlarının imkanları ölçüsünde yaya olarak kat edebilecekleri mesafelerin dışına çıktığı ve kentsel ölçekte genişlediği söylenebilir. Böylece kent geneline verilen hizmetlerin artışı ve ulaşımın kolaylaşması ile menzilin gelişerek daha esnek bir form aldığı ifade edilebilir. Bu sebeple araştırma genelinde kişisel menzilin çeşitlilik ve esneklik kazanmasında ulaşım alanında yaşanan teknolojik gelişmelerin rolünün altı çizilmektedir.

<sup>1</sup> Çelik, 1998, s.68-83.



Şekil 2. 1940'lı yıllarda kent.

Çalışma kapsamında Erken Cumhuriyet dönemi ele alınan temel dönemlerden biri olduğundan bu süreçte İstanbul'da kentsel anlamda yaşanan gelişmelere yer verilmektedir. Kara ulaşımı, raylı ulaşım ve deniz ulaşımında yaşanan ilerlemelerden bahsedilen araştırmada ulaşımın kentsel ölçekte neden olduğu değişim bireyin menzil kavramı ile ilişkisi açısından sorgulanarak önceki dönemlerle aradaki fark ortaya çıkarılmaya çalışılmaktadır.

### Cumhuriyet'in ilanı ve İstanbul'da Değişim Rüzgarları

Cumhuriyet'in 1923 yılında ilan edilmesinin ardından Ankara'nın başkent oluşu o zamana kadar ülke genelinde üstünlüğü olan İstanbul'da önemli değişimlere neden olmuştur.<sup>2</sup> Tarihinde ilk kez ikinci plana gerileyen kentte ülkenin yeni modernleşme odağı olarak görülen Ankara'yla karşılaştırıldığında bir statü kaybı başlamış, o döneme kadar devam eden iddialı dönem sona ermiştir.<sup>3</sup> Bu dönemde ekonomisi durgunlaşan, nüfusu azalan kentteki ulaşım ve sanayi altyapısının düzenlenmesi kentin tekrar canlandırılması adına önem kazanmıştır. Bu noktada Tanzimat sonrasındaki dönem İstanbul'una bakıldığında kentin modernleşmesi yönünde batılı uzmanlardan yardım alma geleneğinin devamı niteliğinde 1936-1951 yılları arasında İstanbul'da bulunan Prost'un çalışmalarının öne çıktığı; kentin ve yol sisteminin biçimlenmesinde önemli rol oynadığı anlaşılmaktadır.<sup>4</sup> Kentin nazım planını oluşturmakla gö-

revlendirilen Prost, çalışmalarında genel olarak kentin kendine özgü dokusunu ve mimari anıtlarını korumayı, bunlarla birlikte çağdaş altyapı sistemlerini kurmayı, ulaşımı rahatlatmayı, rekreasyon alanlarını düzenlemeyi hedeflemiştir.<sup>5</sup>

Kentin mekansal dönüşümünde etkin bir rol oynayan bu düzenlemeler ekseninde stratejik noktalara çözümler getirerek kent merkezini bir uçtan diğer uca duraksamadan ulaşılabilir bir modern otoyol sistemi oluşturmayı hedefleyen Prost'un çalışmaları doğrultusunda dağınık kent parçalarının bir araya getirilmesi, merkezi alanlara ulaşımın kolaylaştırılması adına çeşitli çalışmalar yapılmıştır.<sup>6</sup> Böylece, kentin bir bütün olarak ele alınması ile bireyin kentsel deneyimindeki kopuk ilişki daha sistematik bir hal almış, farklı konut ve çalışma alanlarının da tanımlanmasıyla birlikte kent içinde daha hareketli bir pozisyon kazanan bireyin menzili genişlemiştir.

### Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım-Menzil İlişkisi

Ulaşım konusunda bu dönemde yaşanan gelişmelere bakıldığında kentte bir bütünlük duygusunu ortaya çıkarmaya yönelik çalışmalar yapıldığı ve bu durumun menzil konusunda kent sakinlerine yeni açılımlar sağladığı anlaşılmakta, bu konudaki atılımlarla kentin farklı

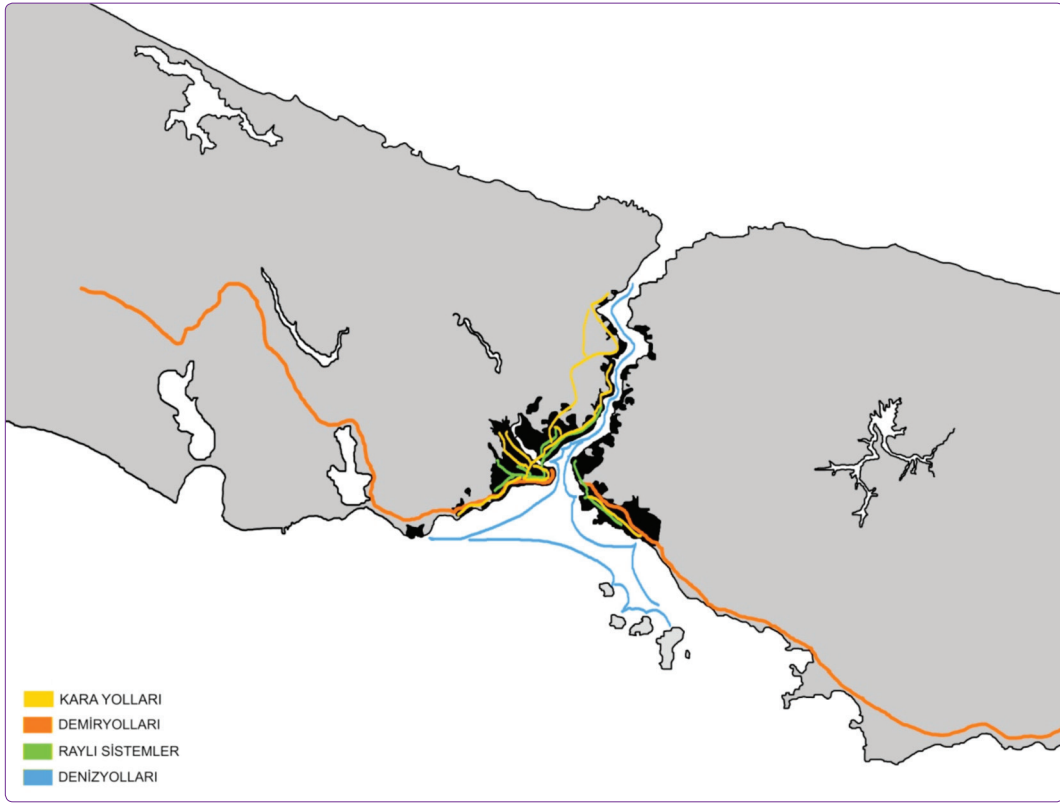
<sup>2</sup> Bilsel, 2010, s.101-165

<sup>3</sup> Tanyeli, 2004, s.20.

<sup>4</sup> Çelik, 1998, s.129.

<sup>5</sup> Tanman, Bilsel, 2010, s.9.

<sup>6</sup> Bilgin, Akın, vd., 2010 ve Bilsel, 2010, s.101.



Şekil 3. 1940'lı yıllarda kentin temel ulaşım hatları.

alanlarına erişimin kolaylaşp hızlanmasıyla bireylerin menzillerinin artık fiziksel olarak daha geniş ve esnek bir hal aldığı sonucuna varılmaktadır.

Çalışmanın bu kısmında Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'da ulaşım sistem ve araçlarındaki yeniliklere yer verilmekte, kentli bireyin menzili üzerine etkileri yorumlanmaktadır.

### Kara Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler

20. yüzyıl başından itibaren ulaşım alanında yaşanan en önemli gelişmelerden biri olan otomobil olgusu İstanbul'da ulaşım sistemindeki yerini hızla almış, 1. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda kentteki otomobil sayısı giderek artmış, kara ulaşımında kullanılan atlı arabalar zamanla önemlerini kaybetmiştir.<sup>7</sup> Diğer yandan 1920'li yıllarda kent içi toplu taşıma sistemine giren otobüslerin de hızlı bir biçimde yaygınlaşmaya başlamasıyla raylı ulaşım ile deniz ulaşımındaki mevcut güzergahların dışında kara ulaşımında yeni güzergah kalıpları ortaya çıkmıştır.<sup>8</sup> 2. Dünya Savaşı'nın yaşandığı yıllara gelindiğinde birçok ülke gibi Türkiye'de de önemli bir değişim başlamış, savaştan sonra tarımın ve karayollarının modernleşmesiyle hızlı bir göç hareketi yaşanmıştır. Önemli bir göç odağı haline gelen İstanbul'da bu dönemde hızlı bir kentleşme gerçekleşmiştir.<sup>9</sup> Bu

dönemde aldığı göçün de etkisiyle plansız bir biçimde büyüyen kentin mevcut kamu ulaşım sistemleri kent içi yolculuk ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalınca bu süreçte ortaya çıkan dolmuş olgusuyla ulaşımındaki açık kapatılmaya çalışılmıştır.<sup>10</sup> Motorlu araç sayısında yaşanan hızlı artış kent içi taşımacılıkta ağırlığın raylı taşımadan motorlu araçlara kaymasını sağlamış ve hızlı kentleşmenin de etkisiyle birçok yeni yol yapılmıştır.<sup>11</sup> İlerleyen süreçte ulaşımında minibüsler devreye girmiş, iş alanları ile gecekondu alanları ve uzak mesafeler arasında ulaşım sağlayan bu araçlar, dolmuşlarla birlikte etkin bir konuma gelmiştir.<sup>12</sup>

Kentin çeşitli güzergahlarında seferler yapmaya başlayan motorlu araçlarla birlikte ulaşımında dengeler önceki dönemlere göre değişmeye başlamış, 1950'lere gelindiğinde kent artık atlı araba, tramvay ve vapurla desteklenen bir "yayalar kenti" formatından çıkmıştır.<sup>13</sup> Ulaşımını otobüs, dolmuş ya da otomobille sağlayan kentlilerin konutlarına ya da işlerine daha yakın alanlara kadar ulaşabilmeleri için yol yapımında ana arterler

<sup>7</sup> Tekeli, 2010a, s.23.

<sup>8</sup> Tekeli, 2010a, s.37.

<sup>9</sup> Yücesoy, Güvenç, 2010, s.12.

<sup>10</sup> Tekeli ve Okyay, 1980, s.23-49.

<sup>11</sup> Tekeli, 2010a, s.50. ve Keyder, 2006, s.209.

<sup>12</sup> Tekeli, 2010a, s.61.

<sup>13</sup> Bilgin vd., 2010.

kadar ara yolların da yapımına ağırlık verilmiş, kentsel dokuyu tahrip eden yeni yol çalışmaları kentnin biçimlenişini etkilemiştir.<sup>14</sup>

### Raylı Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte raylı ulaşım sistemine bakıldığında ülkedeki demiryollarının durumunun oldukça kötü olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle öncelikle Anadolu ve Avrupa Yakasındaki tramvay sistemlerine önem verilmiş ve gelişmeleri sağlanmış, ardından ülkede toplu taşımacılık yapan yabancı sermayeli şirketler devletleştirilmiş ve raylı sistemlerin tek elde toplanabilmesi için İETT kurulmuştur.<sup>15</sup> Cumhuriyetin ilanından sonra açılan yeni hatlarla ülkenin demiryolu bulunmayan bölümlerine de ulaşımın sağlanması istenmiş olsa da 1950'li yıllarda karayollarında yaşanan gelişmeler nedeniyle demiryollarına yapılan yatırım bu süreçte tekrar azalmıştır.<sup>16</sup>

### Deniz Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler

Cumhuriyetin ilanının ilk yıllarında deniz ulaşımına bakıldığında kent nüfusunda yaşanan artışa rağmen bu sistemin yaşanan ekonomik krizden etkilendiği ve vapurla yolculuk yapan kişi sayısının azaldığı görülmektedir. Bu durumdan en çok etkilenen Haliç Vapurları olmuş, şirketin faaliyeti durdurularak işletmesi belediyeye devredilmiştir. Diğer yandan Boğaziçi hatlarındaki yolcu sayısındaki düşüşünü engelleyebilmek için çeşitli önlemler alınmış; daha çok sayfiye olarak kullanılan Boğaziçi hattının canlandırılarak bu güzergah üzerinde bütün yıl oturma özendirilmesi yönünde çalışmalar yapılmıştır.<sup>17</sup> Bu sayede sürekliliği sağlanan deniz ulaşımı kentsel yerleşimi etkilemiş, kıyı boyunca gelişen konut alanları kentnin yayılımını biçimlendirmiştir. Dolayısıyla oluşan yeni konut bölgeleri ve ulaşım olanakları bireylerin yeni menzil düzenlerine sahip olmalarını sağlamıştır.

Özellikle 2. Dünya Savaşı yıllarına bakıldığında ise şehir hatlarındaki gemilerin taşıdıkları yolcu sayılarında kent nüfusundaki artışla karşılaştırılamayacak kadar önemli bir artış gözlenmektedir.<sup>18</sup> Bu açıdan düşünüldüğünde, yapılan yeni yollarla sağlanan sürekliliğe ve kentnin parçalarının bu yolla bir araya getirilmesi yönündeki çabalara ek olarak deniz ulaşımı sayesinde de kentsel alanların yayılım doğrultularının biçimlendiği söylenebilir. Dolayısıyla motorlu araçlar gibi deniz ulaşımının da bu süreçte öne çıkarak kent sakinlerinin günlük ulaşım ağının temel bir parçası olduğu anlaşılmaktadır.

Deniz ulaşımında yaşanan bir diğer önemli gelişme olarak 1950'li yıllarda karayollarında yaşanan gelişme-

lerle birlikte otobüs ve otomobille yapılan taşımacılığın öneminin artması üzerine araba vapurlarına olan talebin de çoğalması, bu doğrultuda yeni araba vapuru hatlarının açılması olarak sayılabilir. Öte yandan aynı dönemde denizde çalışan dolmuş motorlar, ulaşım sistemindeki yerlerini almış, bu şekilde kentnin iki yakasındaki çeşitli noktalar arasındaki deniz ulaşımı sağlamışlardır.<sup>19</sup>

Erken Cumhuriyet döneminde ulaşım alanında yaşanan temel yenilik ve değişiklikler üzerinden kentli bireyin menzili değerlendirildiğinde; kentnin daha önce ulaşılamayan ya da ulaşımın güç sağlandığı farklı noktalara erişimin kolaylaştığı, bu sayede kentsel ölçekte yeni gündelik ulaşım mesafelerinin ve zaman-mekan ilişkilerinin tanımlandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, gündelik yaşamın deneyimlenişinin ulaşım sistemleri ve kentnin kendisinde yaşanan değişimlerin de etkisiyle evrilmesiyle yeni boyutlara ulaştığı ve menzil konusunda önceki dönemlerden farklı kavrayışların ortaya çıktığı düşünülmektedir.

### Geçiş Dönemi ve İstanbul;

#### Kent, Ulaşım-Menzil İlişkisi

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin ardından 2000'li yıllara kadar geçen birkaç on yılda İstanbul'da belirli dönemlerde önemli kentsel çalışmalar yapılmış, bunlar ekseninde kentnin metropoliten alanında farklı parametreler ekseninde birçok değişim yaşanmıştır. Yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde, belli başlı bazı kentsel projeler ile ulaşım alanında atılan adımların öne çıktığı görülmektedir. Konuya bu bağlamda yaklaşıldığında, 1950'li yılların ikinci yarısında İstanbul'da birçok çalışmaya imza atan Adnan Menderes'in imar hareketleri ile 1980'li yıllarda Turgut Özal'ın Başbakanlığı döneminde İstanbul belediye başkanı olarak görev yapan Bedrettin Dalan'ın kentsel ölçekte aldığı kararlar ve çalışmalar dikkat çekicidir. Her iki dönemde yapılan çalışmalara bakıldığında, kentnin farklı eksenlerde evrildiği, süreç içinde yaşanan değişimin bu dönemde hızlanarak kentsel ölçekte temel kırılma noktaları haline aldıkları söylenebilir. Çalışmanın bu kısmında bahsedilen süreçte yaşanan gelişmelere değinilmekte ve kentlinin menzilinün değişimine/dönüşümüne katkısı olan bu noktalara yer verilmektedir.

Öncelikle İstanbul'un kentsel gelişimi/değişiminde rolü olan önemli kırılma noktalarından biri olarak başbakan Adnan Menderes'in 1956 ile 1960 yılları ara-

<sup>14</sup> Türel, 1998, s.165. ve Tekeli, 2010a, s.1.

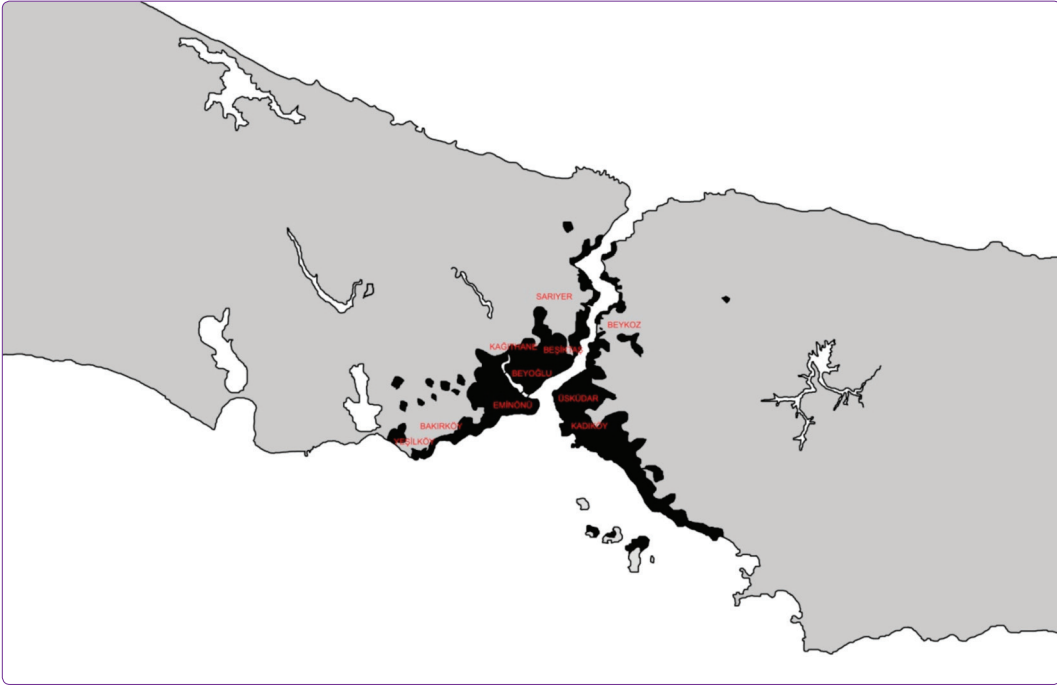
<sup>15</sup> Tekeli, 2010a, s.37.

<sup>16</sup> Türel, 1998, s.155.

<sup>17</sup> Tekeli, 2010a, s.38.

<sup>18</sup> Tekeli, 2010a, s.44.

<sup>19</sup> Tekeli, 2010a, s.49.



Şekil 4. 1960'lı yıllarda İstanbul.

sında yaptığı imar çalışmalarına değinilmelidir.<sup>20</sup> Yağ lekeli biçiminde büyüyen yüksek yoğunluklu kentsel dokuların geliştiği bu dönemde, ülkede aynı zamanda özel otomobil sahipliğinin artışıyla önemli trafik sorunları baş göstermiş, sorunları çözmek isteyen Menderes bu durumdan kentin imarını siyasal bir yatırım olarak kullanmak yönünde faydalanmıştır. Aynı zamanda yapılan imar çalışmalarıyla kentte ilk defa modernleşmenin yıkıcı gücü hissedilmiştir.<sup>21</sup> Kamu ulaşımına antipati duyan, otomobil ve geniş caddelere meraklı olan Menderes, tarihi semtlerde geniş çaplı yıkımlar gerçekleştirerek kentin otomobille bütünleşmesini hızlandırmıştır.<sup>22</sup> Ulaşımında raylı sistemlerin yerine motorlu araçların kullanımına yönelik önemli değişiklikler yapılan bu süreçte, kentteki raylı sistemler kaldırılarak yerlerine otobüs ve trolleybüsler kullanılmaya başlanmıştır.<sup>23</sup> Sürekli tekrarlanan “Trafik su gibi akması” söylemi kentin önemli konularından biri haline gelirken bu amaçla yeni yol ağları oluşturulmuştur.<sup>24</sup> Sahil yolu, Vatan ve Millet Caddeleri ve Barbaros Bulvarı gibi birçok önemli aks bu dönemde açılmış, Londra Asfaltı ve Haydarpaşa-Pendik yönlerinde açılan yollarla kent doğu ve batı yönünde, Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi ile de kuzeye doğru genişleşmiştir.<sup>25</sup> Menderes’in imar çalışmaları İstanbul’un çehresinin değişmesinde etkili olmuş, önceki dönemlerde kamu ulaşımı ekseninde yapılan çağdaştırma çabaları bu defa otomobil ve karayolları üzerinden yeniden gündeme gelmiş, o zamana kadar özellikle deniz ulaşımı ve

raylı sistemlerle sağlanan kamu ulaşımıyla büyük ölçüde şekillenen günlük yolculuklar kara ulaşımının özen-dirilmesi yönündeki uğraşlarla farklı bir hal almıştır. Aynı zamanda kentin farklı parçaları arasındaki kopuk ilişkinin sağlanması yönündeki çabalarla kara ulaşımı ön plana çıkarılmış, parçalı bir yapı üzerinden farklı ulaşım araç ve sistemleriyle hareket edebilen kentli daha bütüncül bir menzil biçimlenişiyle kentsel deneyiminde yeni bir adım atmıştır.

Motorlu araç trafiğinin deniz ulaşımının önüne geçtiği 1960’lı yıllarda, bu duruma kıtalar arasındaki işyeri konut dağılımındaki dengesizlikler de eklenince araçların boğazdan geçiş talebi artmış; kıtaların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak bir köprü projesi gündeme gelmiş, Boğaziçi Köprüsü’nün yapımı kentin en öncelikli ve tartışılan konularından biri olmuştur.<sup>26</sup> Kamuoyunda yaşanan tartışmalara rağmen 1973 yılında açılan köprü, kentin zaman-uzaklık matriksini değiştiren bir olgu olduğu gibi aynı zamanda ilerleyen süreçte metropoliten alanın gelişme dinamiğini belirleyen temel öğelerden biri haline gelmiştir.<sup>27</sup> Köprü’nün kullanıma açılmasıyla birlikte kentin mekansal yapısını etkileyen bir değişim

<sup>20</sup> Bozdoğan, 2010, s.143.

<sup>21</sup> Tekeli, 2010b, s.169 ve Kıray, 2007, s.138.

<sup>22</sup> Keyder, 2006, s.208.

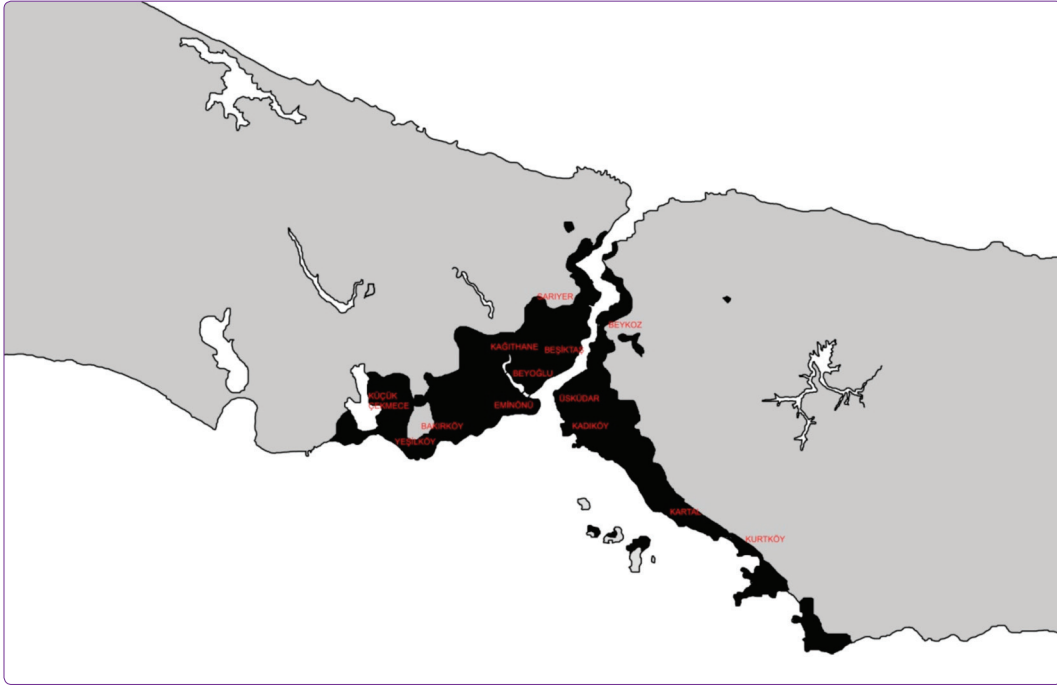
<sup>23</sup> Murat, Şahin, 2010, s.217.

<sup>24</sup> Akpınar, 2010, s.167-199.

<sup>25</sup> Boysan, 2010, s.91.

<sup>26</sup> Tekeli, 2010a, s.50-62.

<sup>27</sup> Tapan, 1998, s.85.



Şekil 5. 1970'li yıllarda İstanbul.

olarak kent içi ulaşımında 1. Çevreyolu'nun başat aks olarak rol oynamaya başlamasıyla kentsel biçimlenişin doğrultusu zaman içinde değişmiştir. Böylelikle kentin farklı noktaları arasındaki mesafelerin kat edilmiş süreleri değişime uğramış, kentsel büyüme ve mekansal biçimlenme konularında yeni eğilimler doğmuş, köprü ve çevre yoluyla birlikte kent karayolları doğrultusunda genişleme eğilimine girmiştir.<sup>28</sup> Böylece İstanbulluların menzilleri yeni yollar ve köprüyle birlikte farklılaşarak genişlemiş, ağırlıklı olarak kara ulaşımının etkisinde yönlenemeye başlamıştır.

1980'li yıllara geldiğindeyse dışa dönük bir politika izlemeye başlayan ülke, dünya çapındaki akışlara kendini iyice açarak hızlı bir dönüşüm sürecine girmiş, İstanbul insan, para, mal ve simge akışlarının yoğunluğunun en çok hissedildiği kent olmuştur.<sup>29</sup> Ancak ülke genelinde liberalleşmenin etkilerinin hissedilmeye başlanmasıyla İstanbul'la ilgili yapılan çalışmalarda planlama olgusu geri planda kalmıştır.<sup>30</sup>

Bu yıllarda belediye başkanı olan Bedrettin Dalan'ın gerçekleştirdiği projelerin kentin biçimleniş ve ulaşım konusu üzerinde önemli yansımaları olmuştur. Dalan'ın ele aldığı en önemli proje günümüzdeki kentsel dönüşüm projelerinin başlangıcı olarak değerlendirile-

ceğimiz Haliç'i temizleme projesidir.<sup>31</sup> Bunun yanı sıra ulaşım konusunda da öncü projeler üzerinde çalışılmış; Tarla başı Bulvarı, Boğaz'daki kazıklı yol, Kadıköy-Maltepe sahil yolu açılmıştır.<sup>32</sup> Böylece kentin iki yakasındaki kara ulaşımının rahatlatılması açısından atılan adımlarla, kent sakinlerinin ulaşımının sürekliliği sağlanmaya çalışılmıştır. Menzil konusu bağlamında yapılanlar değerlendirildiğinde, bu dönemlerde metropoliten alanın gelişmesi ve ulaşım alanında yaşanan yeniliklerle kişilerin kent içinde deneyimleyebildikleri bölgelerin genişlemiş olduğu söylenebilir, ulaşımın kolaylaştırılmasının hedeflenmesiyle kent sakinlerinin menzillerinin özellikle iki yaka arasındaki ilişkinin köprülerle kuvvetlenmesi ve karayollarında yapılan çalışmalarla genişleyerek çeşitlendiği öngörülebilir.

Öte yandan zamanla kentin karmaşıklaşması ve de-santralizasyona uğramasıyla ulaşım problemi artmış, bu sorunların özel otomobil kullanımını arttıran politikalarla çözülemeyeceği gerçeğinin gün yüzüne çıkmasıyla kentin ulaşım sorunlarına çare arayışı olarak 1960'lı yıllarda kaldırılan raylı sistemler tekrar kentin ulaşım ağındaki yerlerini almış ve metro, hafif metro, cadde tramvayı, föniküler sistem ile teleferiklerin işletmeciliğini sağlamak üzere 1988 yılında İstanbul Ulaşım A.Ş.

<sup>28</sup> Murat, Şahin, 2010, s.218.

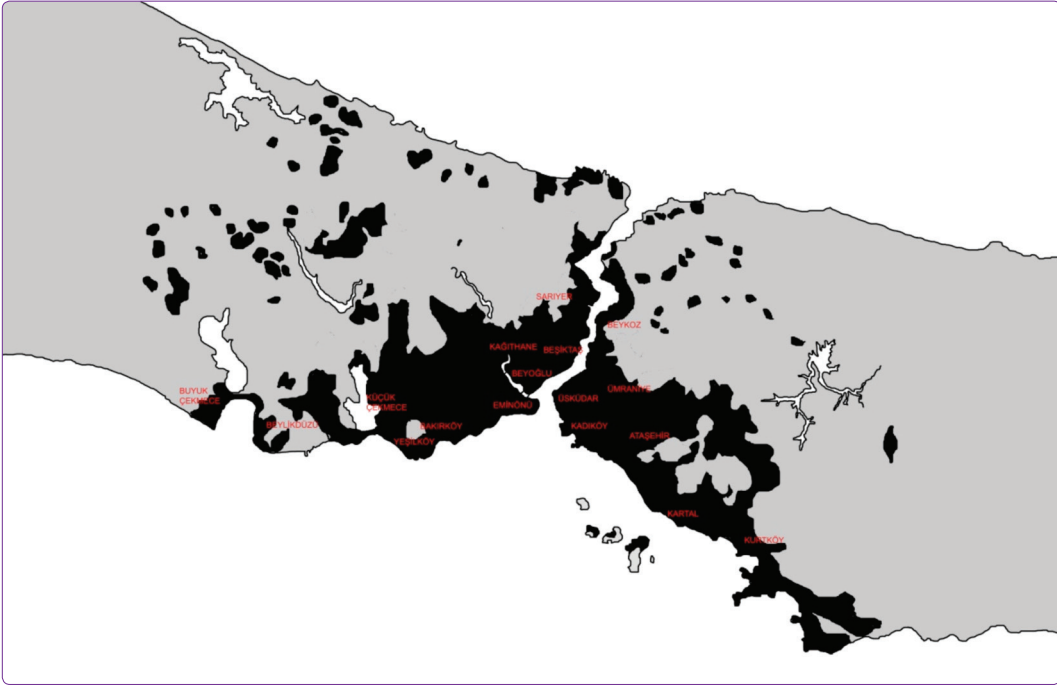
<sup>29</sup> Tekeli, 2010b, s.171 ve Keyder, 2006, s.220.

<sup>30</sup> Tapan, 1998, s.87.

<sup>31</sup> Enlil, 2011, s.17.

<sup>32</sup> <http://www.haber3.com/istanbul-trafigi-icin-8220ic-ring8221-projesi-200609h.htm#ixzz1uMikDd00>.





Şekil 6. 1990'lı yıllarda kent.

kurulmuştur.<sup>33</sup> 1990'lı yıllardan başlayarak günümüze kadar bu konuda hummalı çalışmalar yapılmış, birçok raylı sistem hattı etap etap açılarak kent sakinlerinin hizmetine sunulmuştur.

2000'li yıllara gelmeden İstanbul ölçeğinde ulaşım alanında gerçekleştirilen bir diğer önemli gelişme ise kentin ikinci köprüsü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 1988 yılında açılmasıdır. Bu köprü'nün etkisiyle kuzeye doğru genişleyen kentte yeni sanayi ve konut alanları tanımlanmış, plansız kentleşme ve araba sahipliğinin artışıyla kent çeperleri genişlemiştir.<sup>34</sup> Kent içi ulaşım sorununa kısa vadeli çözüm getiren yol, kavşak, köprü vb. yapım çalışmaları uzun vadede özel otomobil sahipliğini teşvik etmiş, köprü'nün açılmasıyla kentsel yapıda önemli değişiklikler meydana gelmiş; özellikle çevreyolu bağlantıları üzerinde yeni iş merkezleri ve alt merkezler oluşmuştur.<sup>35</sup> Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, TEM ve E-5 bağlantılarıyla kuzeye doğru hızla genişleyen kentin etrafına yeni konut alanları, alışveriş merkezleri, sanayi parkları, araştırma alanları kurulmuş, otomobil sahipliğine göre organize olan kent mekanında otomobil fonksiyonel bir ihtiyaç haline almıştır.<sup>36</sup> Böylece birkaç on yıl içinde kentin topoğrafyası önemli ölçüde değişmiştir.<sup>37</sup>

Menzil konusuna bakıldığında ise özellikle otomobil sahipliğinin öne çıkmasının kişisel menzil üzerinde dönüştürücü bir etki yarattığı söylenebilir. Konut yerleşimi seçimlerinde bu durumun göz önüne alındığı, iş ve sosyal yaşantının deneyimlendiği alanlara erişilebilirlik parametrelerinin farklılaşması ile yeni yaşantı biçimlerinin oluştuğu ve yeni menzil kalıplarının meydana geldiği ifade edilebilir.

### 2000'li Yıllar Sonrasında İstanbul

2000'li yıllar sonrası İstanbul'una bakıldığında Cumhuriyet tarihinin en önemli krizlerinden biri olan 2001 krizine dikkat çekilmelidir, çünkü bu kriz sonrasında Türkiye hızlı ve radikal bir ekonomik-politik dönüşüm sürecine girmiştir. Yapılan ilk seçimlerde AKP tek başına iktidar olmuş ve yeni başlayan süreçte birçok önemli karar alınmış, özellikle İstanbul ölçeğinde etkileri hızla hissedilen bu kararlar aynı zamanda ülke çapında da bir takım pratiklerin dönüşümüne ön ayak olmuştur. Alınan kararların en önemlilerine bakıldığında çıkarılan birçok yasayla yerel yönetimlerin haklarının artırıldığı, TOKİ'nin yeniden yapılandırılarak Başbakanlığa bağlı bir kurum haline getirildiği ve ülke genelinde önemli kararlar alan bir aktör olduğu görül-

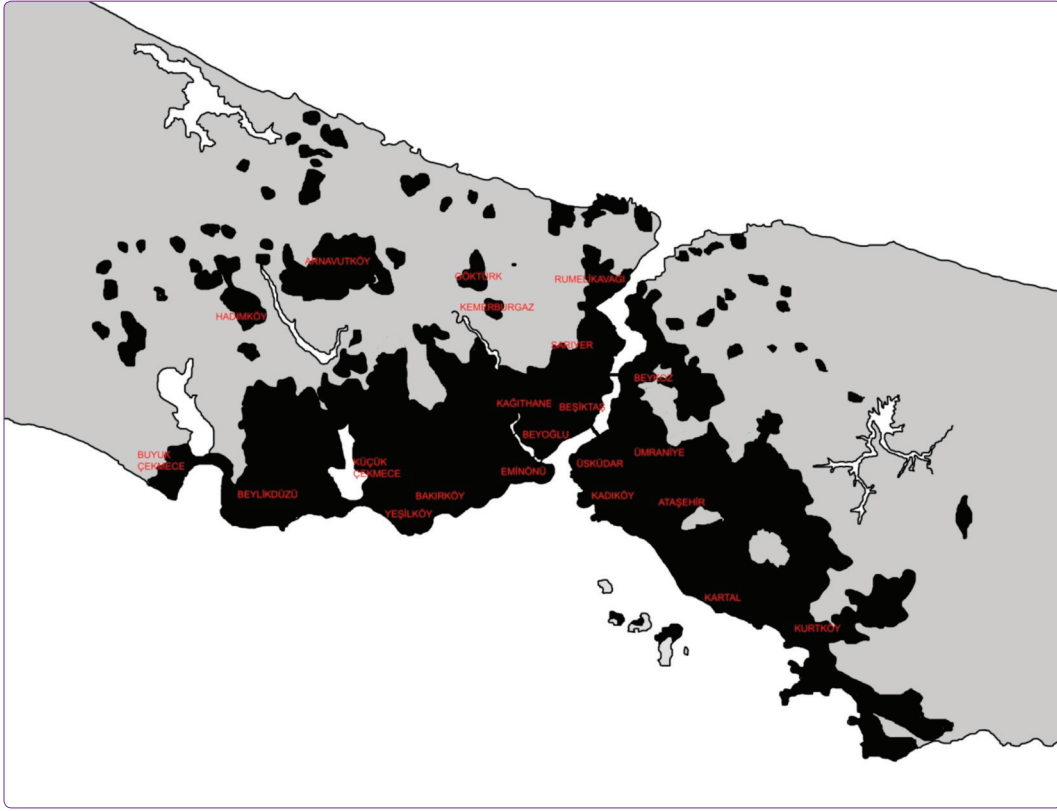
<sup>33</sup> Murat, Şahin, 2010, s.220.

<sup>34</sup> Uysal, 2006, s.77.

<sup>35</sup> Murat, Şahin, 2010, s.220.

<sup>36</sup> Tekeli, 2010a, s.110 ve Enlil, 2011, s.18.

<sup>37</sup> Yücesoy, Güvenç, 2010, s.13.



Şekil 7. 2010 yılında İstanbul metropoliten alanı.

mektedir. Diğer yandan kentin birçok alanında büyük konut projeleri, alışveriş merkezleri, oteller vb. inşaa faaliyetlerinin devam ettiği bu süreçte, orman alanları imara açılmış ve üçüncü köprü projesinin planlarına başlanmıştır. Ayrıca kamusal arazileri özelleştirme çalışmaları, kentsel dönüşüm projeleri, 2-B arazilerinin imara açılması gibi birçok kritik kararlar devlet altyapısal, sosyo-ekonomik ve çevresel etkilerin yeterince dikkate alınmadığı bir anlayış benimsemiş, kentin çeşitli bölgelerine “mega projeler” yapılmasını hedeflemiştir.<sup>38</sup>

Bu süreçte büyük çapta bir mekansal dönüşümün yaşanmaya başladığı İstanbul, yeni çekim merkezleri ve gelişme alanlarıyla birlikte Avrupa yakasında Büyük Çekmece'nin batısına, Anadolu yakasında ise Sabiha Gökçen Havalimanı'nın doğusuna kadar genişlemiştir.<sup>39</sup> Yaşanan gelişmeler kentsel düzeni farklılaştırırken mevcut ulaşım sistemlerinin üzerinde yeni düzenlemelere sebep olmuş; günün neredeyse her saatinde yaşanan trafik sıkışıklıkları ve uzun yolculuk saatleri nedeniyle kamu ulaşımında yeni yöntemler aranmaya başlanmış,

farklı ulaşım araçlarının birbirleriyle entegrasyonunun sağlanması yönünde adımlar atılarak çeşitli ulaşım projeleri bu dönüşümü destekleyen tamamlayıcı projeler olarak sunulmuştur.

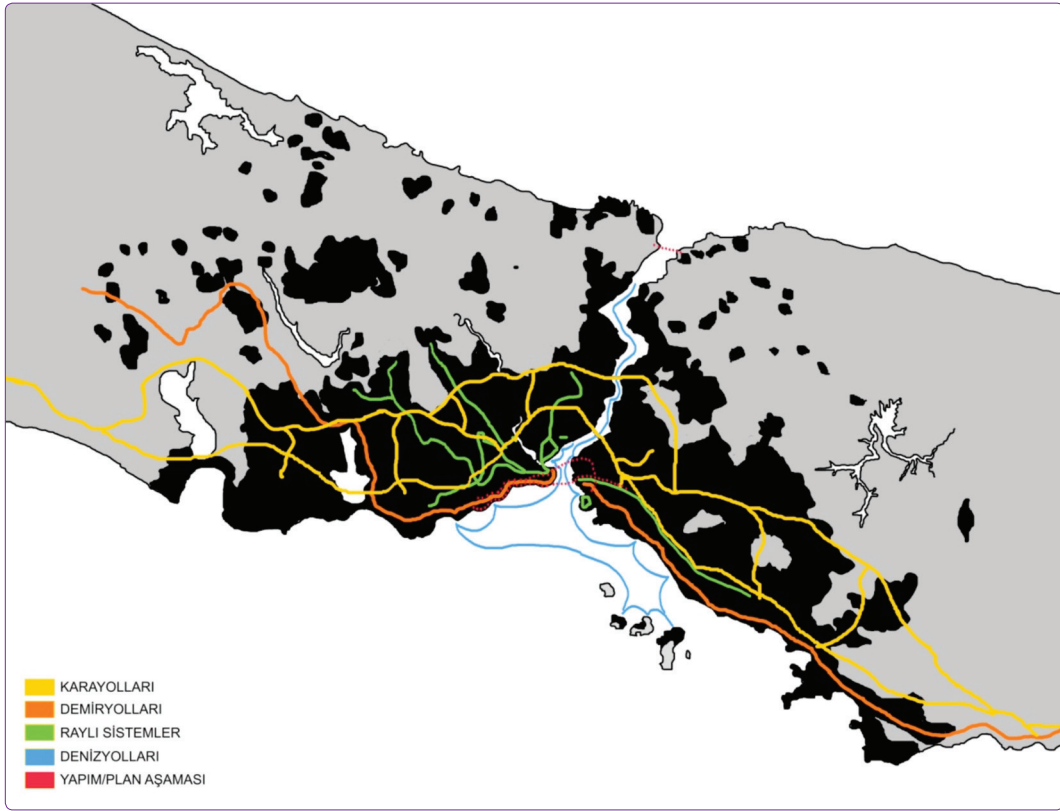
### 2000'li Yıllar Sonrasında Ulaşım-Menzil İlişkisinin Sorgulanması

2000'li yıllarla birlikte İstanbul ölçeğinde birçok büyük çaplı planlama çalışmaları yapılmış, metropoliten ölçekte yaşanan genişleme ve dağılım kentin mevcut düzeninde farklılıklar ortaya koymuştur. Kentin çeperele doğru genişlemesi hem kent sakinlerinin menzillerini genişleten bir etken olmuş, hem de yeni oluşan alanlara ulaşılabilirliğin önem kazanması ulaşım alanında birçok yeni adım atılmasını gerektirmiştir. Dolayısıyla ulaşım alanında birçok proje ön plana çıkmış; otomobille ulaşımın yanı sıra kamusal ulaşımın gelişmesi yönünde çalışmalar yapılmış, trafikte yaşanan problemler yeni plan arayışlarına sebep olmuştur.

Daha önceki yılların aksine münferit çözümler yerine birbirleriyle entegre olabilen yeni bir ulaşım planlamasının hedeflendiği bu dönemde farklı ulaşım türlerinde yeni araçlar sisteme dahil edilerek kentlinin ulaşım yöntemi ve araçlarında alternatiflere yönelinmiştir. Çalışmanın bu kısmında özellikle 2000'li yıllar sonrasında

<sup>38</sup> Kuyucu, 2010, s.122.

<sup>39</sup> Sönmez, 2010, s.98.



Şekil 8. 2010 yılı kent-ulaşım ilişkisi.

İstanbul genelinde gerçekleştirilen projelerin başlıca örneklerine yer verilmekte, kişisel menzilin değişimi ve çeşitliliği üzerinden bu bağlamda bir okuma yapılmaktadır.

### Kara Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler; Yeni Bir Deneyim Olarak Metrobüs Örneği

2000'li yıllara gelindiğinde İstanbul'un kara ulaşımında yaşanan en önemli gelişmelerden biri Metrobüs sistemidir. Kentin ana arterlerindeki trafik yoğunluğunu azaltmak, hızlı ve konforlu ulaşım sağlamak, seyahat sürelerini kısaltmak amacıyla kurulan sistem 2007 yılında öncelikle Avrupa yakasında çalışmaya başlamış, ardından Anadolu yakasına ulaşmıştır. İstanbul'un iki yakasını en kısa yoldan birbiriyle ilişkilendiren bu sistem zamanla banliyö hattı, hafif metro, tramvay, metro gibi farklı ulaşım sistemleriyle entegre edilerek gün içinde binlerce kişi tarafından kullanılabilir hale getirilmiştir.<sup>40</sup> 2000'li yıllar sonrasında İstanbul sakinlerinin menzillerini ulaşım anlamında etkileyen başlıca gelişmeler arasında olan metrobüs sistemi, kıtalar arası olduğu kadar Avrupa yakasındaki ulaşım matrisini de

etkilemiş, trafikte kendi şeridinde akıcı bir biçimde yol alabildiğinden güzergahı üzerinde gündelik konut-iş yolculuklarını yapan bireylerin mevcut ulaşım kalıplarında değişikliğe neden olarak yeni menzil düzenleri oluşturmaya başlamıştır.

### Raylı Sistemler, Yeniden

İstanbul'un raylı sistemlerle olan deneyimi diğer ulaşım türlerine göre daha farklıdır. Tanzimat sonrasında kent içi ulaşımında kullanılmaya başlanan tramvay ya da tünel metrosu gibi erken örneklerle sahip kentte, raylı sistemler otomobilin ulaşımında yerini almasından sonra geri planda kalmıştır. 1960'lı yıllarda kaldırılan raylı sistemler yerine motorlu araç trafiğine ağırlık veren bir ulaşım çizgisi olan kentte süreç içinde belirginleşen trafik problemlerinin önüne geçilemeyince 1990'larda raylı sistemlere dönüş yaparak yeni arayışlar içine girilmiştir. Kimi zaman yer üstünden kimi zaman ise yer altından giden yeni raylı ulaşım araçları trafikte çözüm arayışının önemli bir parçası haline gelmiş, yapılanmaların birbirleriyle entegrasyonuna daha önceki dönemlerde önem verilmezken artık kent içindeki hareketliliğin sürekliliği esas alınmaya başlanmıştır.

Raylı ulaşım bağlamında bu dönemdeki gelişmelere bakıldığında Aksaray-Havalimanı arasında hizmet ve-

<sup>40</sup> <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=29>  
ve Murat, Şahin, 2010, s.236.

ren hafif metro hattı ile Zeytinburnu-Kabataş tramvayı ilk örneklerdendir.<sup>41</sup> 2000 yılında hizmete giren Taksim-4. Levent arasında işleyen metro ile 2006 yılında açılan Taksim-Kabataş fönüküler sistemi ise İstanbul'da 21. yüzyılda raylı ulaşım sistemlerinde en önemli adımlardandır. Fönüküler sistem sayesinde Yeşilköy havalimanından sadece raylı sistem kullanılarak Taksim metrosuna ve Kabataş, Beşiktaş gibi deniz ulaşım araçlarının yoğunlaştığı bölgelere erişim yapılabilmektedir. 2006 yılında açılan modern tramvay ile de sadece raylı sistem kullanılarak havalimanı, otogar ya da Taksim-4. Levent metrosuna kesintisiz ulaşım sağlanabilmektedir.<sup>42</sup> Avrupa yakasında gerçekleştirilen diğer raylı sistemlere bakıldığında ayrıca Şişhane-Hacı Osman, Başakşehir-Olimpiyatköy ve Zeytinburnu-Bağcılar metro hatları görülmektedir.<sup>43</sup> Ulaşım sisteminde yerini alan son gelişmelerden bir diğeri de 2012 yılında açılan Kadıköy-Kartal metrosudur. Anadolu yakasında önemli bir boşluğun giderileceği ve yaklaşık olarak günde bir milyon yolcu taşıyacağı öngörülen bu hattın artan trafik sıkıntısına yardımcı olması hedeflenmektedir. Ayrıca Anadolu yakasında günümüzde Üsküdar-Sancaktepe metrosunun çalışmalarına da devam edilmektedir.<sup>44</sup> Bu hatlar Avrupa yakasında yapılan büyük çaplı ulaşım projelerinin artık diğeri yakada da gerekli olduğunun bir göstergesi olarak okunabilir.<sup>44</sup>

Raylı sistemlerde yapılan çalışmalar genel olarak değerlendirildiğinde günümüzde Atatürk Havalimanı'ndan Kabataş'a kadar birbirleriyle entegre biçimde çalışan hatlarla kent sakinlerinin ulaşımının rahatlatılmaya çalışıldığı ve bu noktadan deniz ulaşımı ile karşı yakaya bağlantı sağlanarak Kadıköy'deki metronun kullanımıyla Kartal'a kadar ulaşımın kolaylaştırılması yönünde adımlar atıldığı görülmektedir. Ayrıca, deniz ulaşımı ve raylı sistemlerin daha sonra Marmaray Projesi ve iki yakada devam eden metro/hafif metro hatlarıyla da entegre olması ve bu sayede özellikle zirve saatlerde çok yoğun olan trafik probleminin hafifletilmesi planlanmaktadır.

### Kıtalar Arası Geçiş Önerileri

Günümüzde Anadolu ve Avrupa yakaları arasında geçiş, köprüler ve deniz ulaşımı üzerinden sağlanabilmektedir; ancak bu geçişlerdeki yoğunlukların da etkisiyle yeni arayışlar üzerinde durulmaktadır. İki kıta arasındaki bağlantıyı yer altından sağlamak üzere geliştirilen Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi

ile Avrasya Tüneli Projesi bu dönemde sunulan önemli projelerdendir. 2004 yılında inşaatına başlanan Marmaray Projesi ile iki yaka arasındaki mevcut demiryolu hatları İstanbul Boğazının altında bir tüp tünelle birleştirilerek ulaşımında yüksek kapasiteli toplu ulaşım sağlanması ve yolculuk sürelerinin azaltılarak köprülerin trafik yükünün hafifletilmesi amaçlanmaktadır.<sup>45</sup> Avrasya Tüneli (İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi) ile de sadece motorlu araçların geçeceği bir tünel/tüp çalışması yapılmaktadır. Harem-Kumkapı arasında yapılacak bu tünelle birlikte kentin iki köprüsü haricinde motorlu araçlara bir alternatif getirilecek ve ilk defa Boğaz geçişleri denizin altından sağlanacaktır.<sup>46</sup>

Kıtalar arası yer altından geçişi sağlaması planlanan iki sistemin haricinde günümüzde kentin üçüncü köprü projesi üzerinde de çalışılmaktadır. Diğer iki köprüünün yapımından önce olduğu gibi bu projeye de itiraz çoktur; projenin kentin kuzeyindeki orman alanlarını, su havzalarını tüketeceği ve kenti yeni yapılaşma baskılarına maruz bırakacağıyla ilgili birçok karşı fikir bulunmaktadır.<sup>47</sup> 2010 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından güzergahı Garipçe-Poyrazköy olarak açıklanan köprü dolaylarında imara ve yayılıma izin verilmeyeceği belirtilmiş olsa da geçmişteki süreçlere bakıldığında durumun akıbetinin şüpheli olduğu anlaşılmaktadır.<sup>48</sup> Adının Yavuz Sultan Selim Köprüsü olacağı duyurulan bu köprüünün yapım çalışmalarına başlanmıştır.

### Deniz Ulaşımında Yaşananlar

Günümüzde İstanbul'da deniz ulaşımında kent sakinlerine hizmet sunan araçlar şehir hatlarının vapurları, deniz otobüsleri, arabalı vapurları ve motorlar olarak sıralanabilir. İki yaka arasındaki deniz ulaşımını sağlayan bu araçlar kent sakinlerinin gündelik yolculuklarında özellikle köprülerin trafiğine girmemek isteyenler ve yolculuk sürelerini azaltmaya çalışanlar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. Son yıllarda bu konuda yapılan çalışmalara bakıldığında vapurların yenilediği ve sayılarının artırılmaya çalışıldığı görülmektedir. Kamusal bir sistem olmasa da deniz ulaşımında son yıllarda deniz taksilerin de hizmet vermeye başladığı, belirli bir tarifeye bağlı olarak çalışmayan bu araçların kara ulaşımındaki taksiler gibi müşterilerine özel bir hizmet sunduğu gözlenmektedir. Diğer yandan postmodern bir örnek olarak, kentin turistik algısını artırmak amacıyla son yıllarda Boğaz'da özellikle turistlerin gezmelerine yönelik çalışan saltanat kayıklarından da bahsedilebi-

<sup>41</sup> Murat, Şahin, 2010, s.220.

<sup>42</sup> Murat, Şahin, 2010, s.225.

<sup>43</sup> <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayli%C4%B1-sistemler/m4-kadikoy-kartal.aspx>

<sup>44</sup> Murat, Şahin, 2010, s.223-227.

<sup>45</sup> Murat, Şahin, 2010, s.229.

<sup>46</sup> Uysal, 2006, s.78.

<sup>47</sup> Bilgin vd., 2010 ve Uysal, 2006, s.77-78.

<sup>48</sup> Murat, Şahin, 2010, s.255-256.

lir. Ayrıca, deniz ulaşımının sağlandığı bazı iskelelerin yenileme çalışmalarının yapılması ve yeni marinaların açılması da bu anlamda sıralanabilecek önemli adımlardandır.

İstanbul'un 2000'li yılların başından beri tartıştığı, Karaköy'den Tophane'ye kadar uzanan sahil şeridini kapsayan Salıpazarı Liman Sahası'nın yeni oteller, alışveriş ve eğlence merkezlerini de içeren bir planlamayla kentin kruvaziyer deniz limanı olmasını öneren Galataport projesi ile son yıllarda sıklıkla eleştirilere maruz kalan Harem Bölgesi, Haydarpaşa Limanı ve geri sahasını kapsayan Haydarpaşa Port projesi kentsel ölçekte denizle ilişkilendirilebilecek çalışmaların başlıcalarındandır.<sup>49</sup> Bir yandan bu kadar çok tartışılan ve itiraz edilen diğer yandansa kentin prestij projeleri olarak sunulan bu projeler henüz gerçekleştirilmemiş olsalar da kentsel dokuyu ve yaşantıyı etkileyecekleri, bu anlamda bir değişim yaratacakları söylenebilir.

İstanbul'da son yıllarda ulaşım alanında yapılan başlıca çalışmalar incelendiğinde, diğer dönemlerden farklı olarak artık ulaşım sistemlerinin entegrasyonuna önem verilen adımlar atıldığı, bireyin kent içindeki hareketini aksatmayacak şekilde alternatifler içeren çözümlere yönelindiği gözlenmektedir. Dolayısıyla metropoliten alandaki gelişmelerle birlikte menzili genişleyen kentli bireyin ulaşım araç ve sistemlerinde yapılan yeni düzenlemelerle gün içinde ulaşım konusundaki tercihlerinin çeşitlenebildiği bu dönemde, bireyin yeni/alternatif menziller üzerinden kentsel deneyimlerinin farklılaştığı anlaşılmaktadır.

### Sonuç Yerine... Değerlendirme

İstanbuluların gündelik yaşamlarında kullandıkları farklı ulaşım türlerinde yaşanan değişimlerin incelendiği, ulaşım türlerinin birbirlerini nasıl etkilediğinin ve beslediğinin araştırıldığı bu çalışmada, İstanbul'un dönüşümünün en önemli tetikleyenlerinden biri olan ulaşım ağları haritalanmakta ve bu haritalardan elde edilen verilerle kentin morfolojik yapısındaki değişimler ilişkilendirilerek menzil kavramı üzerine okumalar yapılmaktadır.

Bu çalışmada ulaşım konusunda yapılan çalışmaların kentsel gelişimin en önemli adımlarından ve dönüşümünün başlıca belirleyicilerinden olduğu ortaya konulmaktadır. Kentsel mekanlardaki değişimler ve ulaşım olguları birbirlerini tamamlar nitelikte olduğundan,

ulaşım sistemleri ve araçlarında yaşanan gelişmelerin tarih boyunca kent sakinlerinin yaşamlarının temel bileşenlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, İstanbul söz konusu olduğunda ulaşım alanında yaşanan değişimlerin kimi zaman morfolojik yapıyla uyumlu hareket ettiği, kimi zamansa onu kendine uydurduğu çalışma kapsamında düzenlenen haritalar üzerinden de okunabilmektedir.

Ulaşım konusunda yapılan incelemeler ve haritalar birlikte ele alınarak kentsel yayılım incelendiğinde; deniz ulaşımına vapurların katılması ile kentsel alanların vapurların rotaları ekseninde denize paralel bir biçimde gelişmesine neden olduğu, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ise karayollarında yaşanan gelişmelerle kılcallaşarak karayolu güzergahları ekseninde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Zamanla kentleşme sürecinin hızlı ve plansız bir biçimde artmasıyla birlikte her yönde genişlemeye başlayan kentin, yıllarca koruduğu su kenti kimliğinden koparak kara kenti kimliğine büründüğü gözlenmektedir.<sup>50</sup> Çoğu kez uzun vadeli olmayan ulaşım altyapı sistemleri ile bu güzergahlarda kentlilerin ulaşımını kolaylaştırmak için üretilen yeni ulaşım araç ve sistemlerinin birbirlerini beslediği kentte, sonuç olarak ortaya son derece kaotik ve rastlantısal bir ulaşım ağı ve ona bağlı olarak gelişen bir kent morfolojisi açığa çıkmaktadır.<sup>51</sup>

Bu çalışma bağlamında yapılan araştırmalar göstermektedir ki; ulaşım konusunda yaşanan gelişmeler ve uygulamalar bir yandan kentsel yapıyı etkilerken diğer yandan kent sakinlerinin yaşantılarını kentsel ölçekte ulaşılan alanlar, buralara ulaşım süreleri, sıklıkları ve kolaylık/zorlukları bağlamında da değiştirmektedir. Böylece kent ve ulaşım olgusunun eşzamanlı evrilmeleri ve birbirleri üzerindeki projeksiyonları, bireyin menzil sınırlarının oluşumunda farklı dönemlerde sunulan olanaklar ölçüsünde değişiklik göstermekte, bu sınırlara esneklik ve çeşitlilik katan bir etken olarak belirmektedir. İstanbul'da Tanzimat döneminde ulaşım alanında yapılan gelişmelere kadar kentsel hayat sadece yaya olarak, atlı arabalar ve deniz ulaşımındaki sandallarla erişilebilen yerlerde deneyimlenebilmiş, bireyin menzili de bu perspektifte biçimlenmiştir. Ulaşım altyapı ve araçlarının gelişimiyle birlikte kentsel hayat değişmiş, kent sakinleri farklı güzergahlar üzerinde çalışan raylı sistemlerin ve motorlu araçların yardımıyla istediği alanlara daha kolay erişebilme, daha hızlı mesafe kat edebilme olanağına sahip olmuş, bu bağlamda yeni menzil örüntülerinin oluşumu sağlanmıştır. Kentin çeperlere doğru yayılmaya başlamasıyla kamu

<sup>49</sup> Hürriyet Gazetesi, Galataport İhalesi Doğuş'un, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23299621.asp>, 8 Mayıs 2013. Milliyet Gazetesi, Haydarpaşa Port Projesine Onay, <http://ekonomi.milliyet.com.tr/-haydarpaşa-port-projesine-onay/ekonomi/ekonomide-tay/15.11.2012/1627436/default.htm>, 11 Mayıs 2013.

<sup>50</sup> Ünal vd., 1993, s.118-128.

<sup>51</sup> Ekenyazıcı Güney, 2012, s.372.

ulaşımının kentin gelişimine yetişemediği noktalarda devreye yeni ulaşım araçları ve biçimleri girmiş, bunlar sistemde yerlerini aldıktan sonra kentsel form farklı bir eksende biçimlenmeye devam etmiştir. Sırasıyla açılan köprülerle birlikte kentin kontrolsüz yayılımı devam ederken kara yolu ulaşımı diğer ulaşım biçimlerinin önüne geçerek kente hükmeder hale gelmiştir. Ulaşım problemlerine noktasal ve parçacı bir yapıda yaklaşımlarda bulunulup bütüncül ve merkezi bir anlayışla konuya yaklaşılmadığından çözümler hep geçici kalmış, bir süre sonra ise işlevsizleşmiştir. Oysa, Gerçek'in de belirttiği gibi uygun aktarma noktalarının belirlenmesi ve tasarlanmasıyla birlikte entegrasyon sağlandığında kent yaşantısını kolaylaştırmanın önünün açılabilir.<sup>52</sup> 2000'li yıllardan sonra İstanbul ölçeğinde bu duruma yönelik önlemler alınmaya başlanarak farklı ulaşım sistemleri arasında entegrasyon sağlanmaya dönük çalışmalar yapılmaktadır. Böylece, kent içinde kamu ulaşımını kullanarak iki nokta arasında rahatça ulaşımın sağlanması hedeflenmektedir. 2000'li yıllardan beri hızla devam eden bu entegrasyon çalışmaları doğrultusunda kenti bir uçtan diğer uca kat etmek isteyen bir kişinin en kısa sürede istediği yere gidebilmesi ve trafikten muaf olabilmesi adına farklı ulaşım araçlarıyla yeni sistemler hizmete sokulmakta, kara ulaşımına alternatifler sunulmaktadır.

İstanbul'daki ulaşım olgusunun gelişimi ve menzil ilişkisi üzerine bir değerlendirme yapıldığında; bu olgu kentsel makroformun önemli belirleyicilerinden biri olarak karşımıza çıkmakta, kentin gelişeceği yönü, değerlendirilecek kentsel alanları etkileyen ulaşım projelerinin oluşturduğu sistem ağıyla ilgili alınan kararların kent bağlamında stratejik olduğu ve kent/kentli ilişkisinde birincil derecede önem arz eden parametreler arasında bulunduğu dikkat çekilmelidir. Bu bağlamda çalışmada ulaşımın araç ve sistemlerinin kişilerin günlük hareketleri ile kentsel deneyimlenen alan sınırlarının biçimleniş üzerindeki etkileri vurgulanmaya çalışılmakta, ulaşımın menzil konusuyla ayrılmaz bir bağa sahip olduğunun altı çizilmektedir.

Düzenlenen haritalardan da anlaşıldığı gibi İstanbul'un metropoliten alanı gittikçe genişlemekte, dolayısıyla kent sakinlerinin hareket alanları artmaktadır. Ancak yaşanan bu genişleme kimi zaman ulaşım ağları sayesinde belirginleşirken kimi zaman ise ulaşım ağlarının kentsel ölçekte yaşanan değişimler doğrultusunda ortaya çıkmakta olduğu haritalar üzerinden takip edilebilmektedir. Bu bağlamda İstanbul ölçeğinde birbirleriyle etkileşim içinde bir değişim grafiğine sahip

olan ulaşım ve kent olgularının kentli bireyin hayatına temas ederek farklı menzil örüntülerinin oluşumuna olanak sağladığı ve gündelik yaşantının doğrultusunu belirlediği söylenebilir.

Farklı parametreler üzerinden de okunabilecek olan kentli-menzil ilişkisi bu çalışmada ulaşım olgusu üzerinden değerlendirilmektedir. Kentsel dönüşüme yönelik diğer parametrelerin en önemlilerinden bir tanesi ise İstanbul üzerine üretilen politiklardır. 1990'larda kent çeperlerinin konut yerleşmeleri açısından imara açılması, özellikle yer seçimlerinin de çevre yolları ile ilişkilendirilmesi, kentlinin merkezlerden dışarıya doğru yayılmasını getirmiş; gerek menzil mesafelerinin biçimlenmesi açısından, gerek ise süre açısından ciddi değişimler olmuştur. Kent çeperlerinde bulunan bazı yerleşmeler süreç içinde giderek kentle ilişki kuran alt merkezler biçimine dönüşmeye başlayınca; işyeri-konut ilişkisi bu alt merkezlerde azalmış, ancak buna paralel olarak kent merkezlerinde uygulanan dönüşüm modelleri ve yenilemelerle aşırı pahalanan konut fiyatları, çeperlere yerleşen kişilerin merkezlere dönmelerini zorlaştırmış, kemikleşmiş bir nüfusun gün içinde trafikte geçirdiği süreyi de giderek artırmıştır. Yakın zamanda yine İstanbul için planlanan; kent merkezinin yükünü azaltacağı düşünülen yeni işlev alanları ise yine yeni yol ağları ile yeni menzillerin oluşumuna yol açacak niteliktedir ve özellikle son yirmi yılda bu menziller ile kent makroformunun değişiminin en önemli araçlarındandır.

### Kaynaklar

1. Akpınar, İ.Y., (2010) "İstanbul'da Modern Bir Pay-İ Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı", Ed: Bilsel C., Pinan P., (editör), İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kataloqları 7, s. 167-99.
2. Bilgin, İ., Akın, G., Boysan B., Bozdoğan, S., (2010) İstanbul 1910-2010 Kent, Yapılı Çevre Ve Mimarlık Kültürü Sergisi Kitabı, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
3. Bilsel, C., (2010) "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", Ed: C.Bilsel, P.Pinan (editör), İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kataloqları 7, s. 101-65.
4. Boysan, B., (2010) "İstanbul'un Sıçrama Noktası", Ed: Akpınar İ.Y. (editör), Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s. 81-96.
5. Bozdoğan, S., (2010) "Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış", Ed: Bozdoğan S., Kasaba R., (editör), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, İstanbul,

<sup>52</sup> Gerçek, 2006, s.64.

- Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 135-55.
6. Çelik, Z., (1998) 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
  7. Ekenyazıcı Güney, E., (2012) "A Study On The Effect Of Transportation Systems To The Evolution Of The City Image: The Case Of Istanbul", Contemporary Architecture And Urbanism In The Mediterranean And The Middle East Caumme 2012 International Symposium Global Impacts and Local Challenges Sempozyumu, 21-23 Kasım 2012, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 372-92.
  8. Enlil, Z., (2011) "The Neoliberal Agenda And The Changing Urban Form Of Istanbul", International Planning Studies, Sayı 16:1, s. 5-25.
  9. Ercan, F., (1996) "Kriz Ve Yeniden Yapılaşma Sürecinde Dünya Kentleri Ve Uluslar Arası Kentler: İstanbul", Toplum Bilim Dergisi, Sayı 71 Kış 1996, İstanbul, s. 61-95.
  10. Gerçek, H., (2006) "Kent İçi Ulaşımında Yeni Eğilimler", Dünya Mirası Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri/Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, s. 64-9.
  11. Gerçek, H., (2009) "Yoğunluk", Urban Age İstanbul Konferansı, Konferans Kitapçığı, 05-06 Kasım 2009, s. 42.
  12. Keyder, Ç., (2006) "İki Semtin Hikayesi", Ed: Keyder Ç., (editör), İstanbul Küresel İle Yerel Arasında, İstanbul, Metis Yayınları, s. 206-23.
  13. Kıray, M., (2007) Kentleşme Yazıları, İstanbul, Bağlam Yayıncılık.
  14. Kuyucu, T., (2010) "Bir Müliyet Transferi Aracı Olarak TOKİ ve Kentsel Dönüşüm Projeleri", Ed: Akpınar İ.Y., (editör), Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s.122-135.
  15. Murat, S., Şahin, L., (2010) Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
  16. Sönmez, M., (2010) "Küresel Krizin İstanbul'a Etkileri ve Finans Merkezi Olma İddiası Üzerine", Ed: Keyder Ç., (editör), Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s. 95-102.
  17. Tanman, M.B., Bilsel, C., (2010) "Giriş", Ed: Bilsel C., Pinan P., (editör), İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7.
  18. Tanyeli, U., (2004) İstanbul 1900-2000: Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak, İstanbul, Akın Nalça Kitapları.
  19. Tapan, M., (1998), "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", Ed: Y.Sey (editör), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, s. 75-89.
  20. Tekeli, İ., (2010a) İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Yazıları, İstanbul, İlhan Tekeli Toplu Eserleri-9, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
  21. Tekeli, İ., (2010b) "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması", Ed: Bozdoğan S., Kasaba R., (editör), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 155-73.
  22. Tekeli, İ., Okyay, T., (1980) Dolmuşun Öyküsü, Ankara, Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği Yayınları.
  23. Türel, A., (1998) "Kent ve Ulaşım", Ed: Sey Y., (editör), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, s. 155-71.
  24. Ünal Y., Yenen Z., Merey-Enlil, Z., (1993) İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine, İstanbul Üç Aylık Dergi, Sayı 5, s. 118-28.
  25. Uysal, Y., (2006) "Planlama ve İstanbul", Dünya Mirası Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri/Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, s. 77-8.
  26. Yücesoy, E.Ü., Güvenç, M., (2010) "İstanbul'un Yeni Zamanları: 1990 Sonrası İktisadi Ve Sosyal Yapıda Değişme", Ed: Keyder Ç., (editör), Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s. 12-20.
- ### İnternet Kaynakları
1. <http://www.iett.gov.tr> [Erişim tarihi 21 Ocak 2013]
  2. <http://www.haber3.com/istanbul-trafigi-icin-8220icring8221-projesi-200609h.htm#ixzz1uMikDd00> [Erişim tarihi 18 Kasım 2012]
  3. <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayli-sistemler> [Erişim tarihi 21 Ocak 2013]
  4. <http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler> [Erişim tarihi 1 Mart 2013]
  5. Hürriyet Gazetesi, Galataport İhalesi Doğuş'un, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23299621.asp>, 8 Mayıs 2013.
  6. Milliyet Gazetesi, Haydarpaşa Port Projesine Onay, <http://ekonomi.milliyet.com.tr/-haydarpaşa-port-projesine-onay/ekonomi/ekonomidetay/15.11.2012/1627436/default.htm>, 11 Mayıs 2013.
- ### NOT
- Makale içindeki haritalar birinci yazar tarafından çeşitli kaynaklar incelenerek oluşturulmuştur. Bu kaynaklar aşağıdaki gibidir:
1. Urban Age İstanbul Konferansı, Konferans Kitapçığı, 05-06 Kasım 2009
  2. Çelik, Z., (1998), 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları
  3. İstanbul 1910-2010 Kent, Yapılı Çevre Ve Mimarlık Kültürü Sergisi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010
  4. <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
  5. <http://www.sehirhatlari.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
  6. <http://www.sirketihayriye.com/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
  7. <http://www.marmaray.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
  8. <http://www.avrasyatuneli.com/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
  9. <http://www.ido.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]

**Anahtar sözcükler:** İstanbul; menzil; ulaşım.

**Key words:** Istanbul; transportation; personal reach.