

**HAYDARPAŞA-GEBZE ARASINDAKİ DEMİRYOLU
BANLİYÖ ULAŞIMI**

Subarbs railway transport between Haydarpaşa and Gebze

Yrd. Doç. Dr. Saliha KODAY*

ÖZET

Araştırma konusunu oluşturan Haydarpaşa-Gebze demiryolu hattı, İstanbul ilinin Kadıköy ilçesi sınırları içinde, Haydarpaşa ile Kocaeli ilinin Gebze ilçeleri arasında ve doğu-batı yönünde uzanmaktadır.

Her iki yerleşme arasında düzenli bir şekilde yapılan demiryolu banliyö seferleri; bu ulaşımının sadece uzak mesafelerde yük ve yolcu taşımacılığında değil, kısa mesafelerde büyük şehirleri banliyölerine bağlama açısından da özel bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Türkiye demiryolu banliyö taşımacılığında, taşınan yıllık yolcu sayısının %35'den fazlası Haydarpaşa-Gebze hattında taşınmaktadır.

Bu hat, İstanbul'un özellikle Anadolu yakasındaki trafiğin yükünü hafifletmesi açısından önem taşımaktadır.

ABSTRACT

The Haydarpaşa-Gebze railway line, which is the subject of this work, lies along Haydarpaşa within the boarders of Kadıköy township of İstanbul to Gebze twonship of Kocaeli county, from the East to the West.

Scheduled railway transportation between Haydarpaşa and Gebze shows that railway transport is not only important in terms of transportation of goods and passangers to large distances but also important in terms of connecting the big capitals to their subarbs.

In the railway subarb transportation of the country, 35 % of the total passengers is transported on Haydarpaşa-Gebze line

The Haydarpaşa-Gebze line is importance because of lightening the traffic of Anatolian side of İstanbul.

Giriş

Ekonomik faaliyetlerin gelişmesi ve varlığını sürdürebilmesi, ulaşım faaliyetlerinin gelişmesine bağlıdır. Sanayi, ticaret ve buna bağlı olarak gelişmiş şehirler ve toplumlar ulaşımın gelişmesine paralel bir gidış göstermektedir.

Şehirlerin gelişmesi yollarla başlar. Yollar mesafeleri ortadan kaldırarak, işgücünün ve yatırımların hareketliliğini sağlar¹.

Küreselleşme ve kalkınmanın gerçekleşmesinde en önemli etkenlerden birisi, belki de birincisi, ulaşım ve iletişimde meydana gelen teknolojik değişimler ve mekânsal etkilenmeyi arttıran ulaşım ağlarının gelişmesidir².

Ulaşım kolaylıklarının ortaya çıkmasından beri, şehirler ile çevresindeki sahalar arasında çeşitli yolcu gurupları belirmiştir. Şehir sakinlerinin çalışmak üzere günlük yer değiştirmesinin önemini ortaya koymaktadır³.

İnceleme konusunu, İstanbul'un Anadolu yakasında trafiğin oldukça önemli bir kısmının yükünü taşıyan Haydarpaşa-Gebze arasındaki demiryolu banliyö hattı oluşturmaktadır (Şekil 1).

İstanbul gibi nüfusu hızla artmakta olan bir kentte, toplu taşımacılığın önemi de giderek artmaktadır. Özellikle insanların; ev-işyeri, işyeri-ev, ev-okul, okul-ev arasında sürekli hareket halinde olmaları, ticaret ve sanayinin de ulaşımına getirdiği hareketlilik gözönüne alındığında İstanbul için ulaşım, başlı başına bir sorun oluşturmaktadır.

İşçi, memur, tüccar ve öğrenci gibi aktif nüfus, şehir içinde ve şehirle banliyöleri arasında ulaşımın yoğunluğunun artmasına neden olmaktadır. İstanbul gibi önemli sanayi ve ticaret merkezinde bu yoğunluğun oranı daha büyümekte, bu da özellikle tren, metro, tranvay, otobüs ve vapur gibi toplu taşıma araçlarının önemini daha da arttırmaktadır.

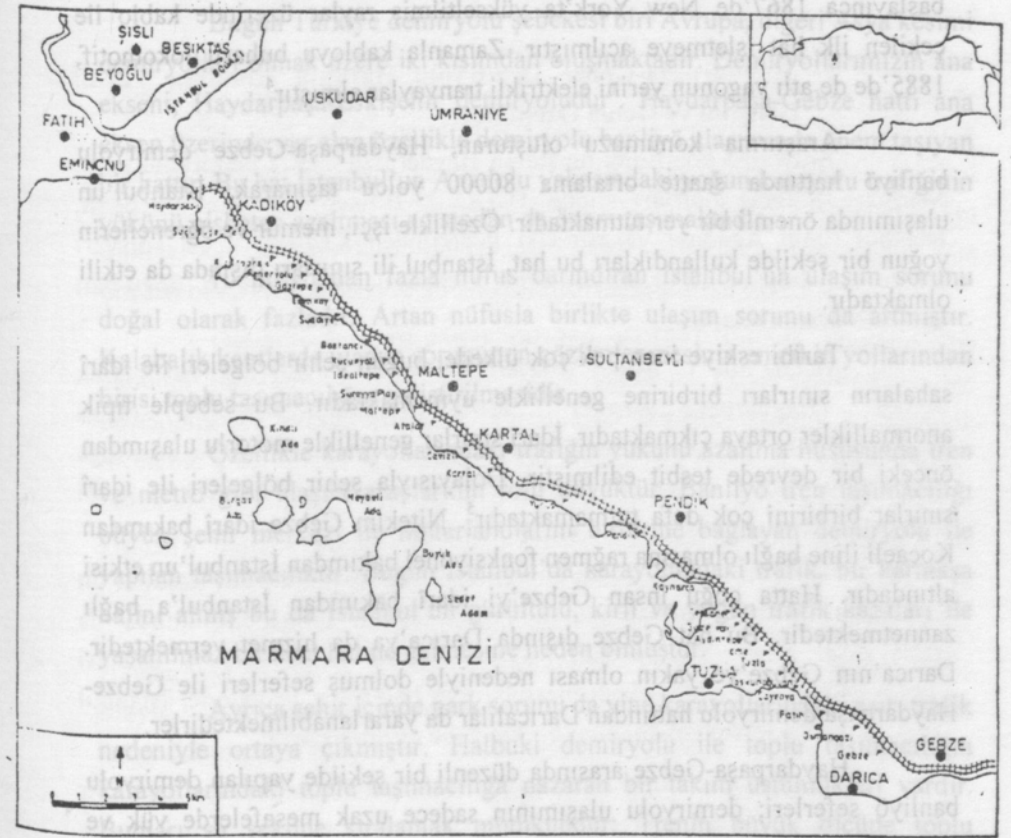
* Atatürk Üniv. Fen-Edebiyat Fak. Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ ATALIK, G., ÇETİNER, A., GÖÇER, O., KESKİN, A., ÖZDEŞ, G., SUHER, H., 1985. Şehirçilik. İstanbul Teknik Üniv. Kütüphanesi. Sayı: 1317. s. 261, İstanbul.

² TÜMERTEKİN, E., ÖZGÜÇ, N., 1997, Ekonomik Coğrafya. Çantay Kitabevi, s. 589, İstanbul.

³ GÖNEY, S., 1977. Şehir Coğrafyası. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay., No: 2274. Coğrafya Ens. Yay. No: 91, s. 93, İstanbul.

Şehirlerde yoğunluğun artması sonucu yollar genişletilmeye başlanmıştır. Şehirlerin büyümesiyle birlikte ulaşım sorunları hızla artmaktadır. Özellikle şehirlerin büyümesiyle birlikte ulaşım sorunları hızla artmaktadır. Özellikle şehirlerin büyümesiyle birlikte ulaşım sorunları hızla artmaktadır.



Şekil 1. Araştırma Sahasının Yeri.

Figure 1. The research area.

ATALIK, G. ve Ark. 1985, a.g.e. s. 263, İstanbul.
GÖNEY, S., 1977, a.g.e. s. 118, İstanbul.
Coğrafya Ansiklopedisi ve Dergisi, Sayı 6, s. 177, İstanbul.

Sanayi devrimi sonucu hammaddenin fabrikaya, üretilen eşyanın müşteriye taşınmasına kadar, fabrikalarda çalışanların da evleriyle işyeri arasında taşınması giderek önem kazandı. Şehirlerin büyümesiyle birlikte ulaşım sorun haline gelmeye başladı. 1819 yılında Paris'te "voiture-omnibus" denilen at koşumlu vagonlarla yolcu taşımacılığı başladı. Bugün büyük şehirlerde toplu taşıma adıyla anılan kitle taşımacılığının öncüsü olan bu olay 1925'de İngiltere'de buharlı trenin kamu taşıtı olmasıyla sürdü. Şehirlerde yoğunluğun artması sonucu, mevcut yollar yetersiz olmaya başlayınca 1867'de New York'ta yükseltilmiş raylar üzerinde kablo ile çekilen ilk hat işletmeye açılmıştır. Zamanla kabloyu buharlı lokomotif, 1885'de de atlı vagonun yerini elektrikli tranvaylar almıştır⁴.

Araştırma konumuzu oluşturan, Haydarpaşa-Gebze demiryolu banliyö hattında saatte ortalama 80000 yolcu taşınarak, İstanbul'un ulaşımında önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle işçi, memur ve öğrencilerin yoğun bir şekilde kullandıkları bu hat, İstanbul ili sınırları dışında da etkili olmaktadır.

Tarihi eskiye inen pek çok ülkede, bugün şehir bölgeleri ile idarî sahaların sınırları birbirine genellikle uymamaktadır. Bu sebeple tipik anormallikler ortaya çıkmaktadır. İdarî sınırlar genellikle motorlu ulaşımdan önceki bir devrede tesbit edilmiştir. Dolayısıyla şehir bölgeleri ile idarî sınırlar birbirini çok defa tutmamaktadır⁵. Nitekim Gebze idarî bakımdan Kocaeli iline bağlı olmasına rağmen fonksiyonel bakımdan İstanbul'un etkisi altındadır. Hatta çoğu insan Gebze'yi idarî bakımdan İstanbul'a bağlı zannetmektedir. Bu hat Gebze dışında Darıca'ya da hizmet vermektedir. Darıca'nın Gebze'ye yakın olması nedeniyle dolmuş seferleri ile Gebze-Haydarpaşa demiryolu hattından Darıcalılar da yararlanabilmektedirler.

Haydarpaşa-Gebze arasında düzenli bir şekilde yapılan demiryolu banliyö seferleri; demiryolu ulaşımının sadece uzak mesafelerde yük ve yolcu taşımacılığında değil, kısa mesafelerde büyük şehirleri banliyölerine bağlama açısından da büyük öneme sahip olduğunu göstermektedir. Gebze, İstanbul metropolünün etkisi altında ve İstanbul'un Anadolu yakasındaki sanayi tesislerinin büyük bölümünün toplanmış olduğu bir sanayi şehridir. Bu nedenle Haydarpaşa-Gebze hattı daha çok Gebze'deki fabrikalarda çalışan insanların kullandıkları bir hattır. Aynı şekilde Gebze'de ikâmet

⁴ ATALIK, G., ve Ark. 1985, a.g.e., s. 263, İstanbul.

⁵ GÖNEY, S., 1977, a.g.e., s. 118, İstanbul.

edip, İstanbul'da çalışan veya İstanbul'daki okul ve dersanelere giden öğrencilerin bir kısmı da bu hattı kullanmaktadırlar.

Göney'in belirttiği gibi⁶, büyük sanayi şehirlerinde, işçilerin çalışma ve ikâmet yerleri ayrıdır. Bu durum işçilerin oturdukları yerden sabah şehre gelmeleri ve akşamları tekrar ikâmet ettikleri yerlere dönmelerine zemin hazırlamaktadır. Bu da şehirle banliyöler arasında hareketliliğin artmasına neden olmaktadır.

Bugün Türkiye demiryolu şebekesi biri Avrupa, diğeri Asya kesimi demiryolları olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Demiryollarımızın ana eksenini; Haydarpaşa-Eskişehir demiryoludur⁷. Haydarpaşa-Gebze hattı ana eksen üzerinde yer alan özellikle demiryolu banliyö ulaşımında önem taşıyan bir hattır. Bu hat İstanbul'un Anadolu yakasındaki yoğun karayolu trafiğinin yükünü nisbeten azaltması açısından da önem taşımaktadır.

10 milyondan fazla nüfus barındıran İstanbul'un ulaşım sorunu doğal olarak fazladır. Artan nüfusla birlikte ulaşım sorunu da artmıştır. Kalabalık kentlerde ulaşım sorununun çözümlenmesinin en etkin yollarından birisi toplu taşımacılığın geliştirilmesidir.

Özellikle karayollarındaki trafiğin yükünü azaltma hususunda tren ve metro gibi ulaşım araçlarının rolü büyüktür. Banliyö tren taşımacılığı büyük şehir merkezi ile hinterlandlarını birbirine bağlayan demiryolu ile yapılan taşımacılıktır. Bugün İstanbul'da karayolundaki trafik, bir karmaşa halini almış bu da İstanbul'un gürültülü, kirli ve yoğun trafik kazaları ile yaşanılmaz bir kent haline gelmesine neden olmuştur.

Ayrıca şehir içinde park sorunu da yine karayollarındaki aşırı trafik nedeniyle ortaya çıkmıştır. Halbuki demiryolu ile toplu taşımacılığın karayollarındaki toplu taşımacılığa nazaran bir takım üstünlükleri vardır. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür: Trenin büyük ölçüde toplu taşımacılığa uygun olması yanında, en güvenli taşıma aracı olması, enerji tüketiminde tasarruf sağlaması, çevre sorunlarına en az olumsuz etkide bulunması, konforlu bir yolculuk sağlaması, halen günümüz dünyasında en çok rağbet gören toplu taşıma vasıtası olmasına neden olmuştur. Bir banliyö dizisi kapasite olarak incelendiğinde; bir tek dizi 571 yolcu, çift dizi ise 1142

⁶ GÖNEY, S., 1977, a.g.e., s. 93, İstanbul.

⁷ KARABULUT, Y., 1997, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", Ankara Üniv. Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Der. Sayı: 6. s. 170, Ankara.

yolcu taşıyabilmektedir. Pik saatlerde (sabah-akşam) bu sayı izdiham halinde 1500'lere çıkabilmektedir. Yani bir banliyö treni bir seferde, yaklaşık 22 normal belediye otobüsünün taşıdığı yolcu taşıyabilmektedir⁸. İnceleme konumuzu oluşturan Haydarpaşa-Gebze arasındaki banliyö ulaşımı var olan bu demiryolunun daha etkili bir şekilde kullanılmasıdır. Ulaşım ve şehir ilişkisinde şehir içi ulaşımın önemi de giderek artmıştır. Özellikle İstanbul gibi çok çabuk büyüyen bir şehirde ulaşım ve şehir ilişkisi daha büyük boyutludur.

1- Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattının Konumu Tarihi Gelişimi ve Genel Özellikleri

Araştırma konusunu oluşturan Haydarpaşa-Gebze demiryolu hattı, Marmara Bölgesi sınırları içinde TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı, İstanbul ilinin Anadolu yakasındaki ilçelerinden Kadıköy ilçesi sınırları içinde Haydarpaşa ile Kocaeli ilinin Gebze ilçeleri arasında doğu-batı yönünde uzanmaktadır.

TCDD'nin 1. Bölge sınırları içinde ülkemizin ana hat olarak bilinen (Haydarpaşa-Eskişehir) hattın Haydarpaşa-Gebze arasında oluşturmaktadır. Hat, doğu-batı yönünde yaklaşık 44.2 km.'lik bir uzunluğa sahip olup, hattın doğudaki son noktasını Kocaeli ilinin Gebze ilçesi oluşturmaktadır (Şekil 1).

Demiryollarımız içinde önemli bir yere sahip olan hat, İstanbul'un demiryolu banliyö taşımacılığında olduğu kadar, bölge ulaşımında da bağlayıcılık görevi yapmaktadır. Ayrıca bu hattın Haydarpaşa iskelesi vasıtasıyla şehiriçi deniz ulaştırmasıyla olan bağlantısı nedeniyle, İstanbul şehir içi trafiği açısından önemini bir kat daha arttırmaktadır.

Haydarpaşa-Gebze arasındaki demiryolu hattı oldukça sade bir topoğrafyaya sahip alandan geçer. Marmara kıyısını takip eden yol zaman zaman kıyıdan uzaklaşıp, hafif engebeli bir sahadan geçmektedir. Günümüzden 127 (1872) yıl önce hizmete girmiş olan hat, ulaşımın çekici etkisiyle yerleşmeyi kendisine çekmiş hattın sağlıklı-sollu binalarla çevrilmesine neden olmuştur. Bugün Haydarpaşa-Gebze arasındaki demiryolu, hemen hemen çevresi tamamen meskenler tarafından işgal

⁸ DEMİRBİLEK, A.: DEMİRBİLEK, M.. 1997. "Gebze-Haydarpaşa. Sirkeci-Halkalı Banliyo Hattının Optimum Performans Analizi.", 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, s. 161, Ankara.

edilmiş yer yer meskenlerle demiryolu arasında birkaç metrelik mesafe kalmış ve demiryolu binaların arasında adeta sıkışmıştır.

Söz konusu hat Kocaeli ile İstanbul arasında denizden yüksekliği 20-200 m. arasında değişen yükseltilerden geçmektedir. Hattın eğim değeri % 2-7 arasında değişmektedir.

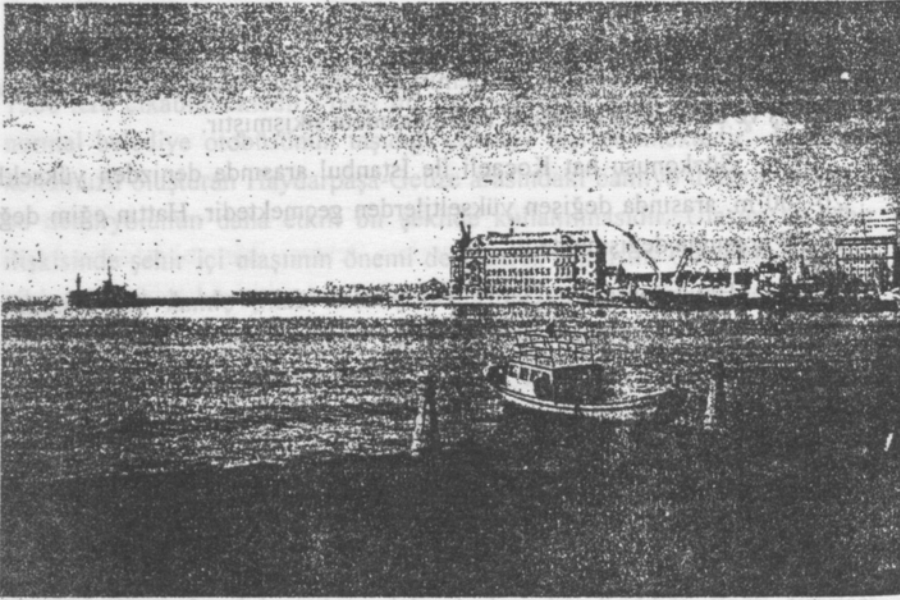
Haydarpaşa ve Gebze istasyonları dahil olmak üzere hatta 28 istasyon bulunmaktadır. İlk banliyö işletmeciliği; Haydarpaşa-Pendik arasında 8.3.1951 tarihinde buharlı lokomotiflerle başlamıştır. 29.5.1969 tarihinde ise ilk elektrikli banliyö treni işletmeciliğine geçilmiştir. 27.11.1970 yılında Haydarpaşa-Gebze arasında merkezi kumanda masasından tren trafiğinin elektrikli sinyallerle yönetildiği otomatik blok sistemi hizmete girmiştir. Halen kullanılmakta olan ünitelerde E-1400 tipi banliyö üniteleri 1979 yılından itibaren çalıştırılmaya başlanmıştır. Bu üniteler kullanım sürelerini doldurdularından verimlilikleri düşmüştür. Hat çift hat olmasına rağmen % 30 kapasiteyle kullanılır durumdadır.

Osmanlı İmparatorluğu zamanında 1871 yılında çıkarılan bir kanunla Haydarpaşa-Gebze arası hattın yapımına karar verilmiş ve işe başlanmış, üç bölüm halinde yapımı tasarlanmıştır. Hattın iki bölümü inceleme alanı içinde kalmaktadır. Bu iki bölüm halindeki hattın, birinci bölümünü Haydarpaşa-Pendik arası oluşturmakta olup, 1872 yılında hizmete girmiştir. İkinci bölümü olan Pendik-Gebze arası ise 1873 yılında sadece ana hat yolcu ve yük trenleri için hizmete girmiştir⁹.

Anadolu demiryollarının son noktası ve başlangıç noktası olan Haydarpaşa'da büyük bir gar binası yapımı tasarlanmış ve yapımına 30 Mayıs 1906 yılında başlanmış, 19 Ağustos 1908 tarihinde inşaatı tamamlanmıştır (Fotoğraf 1). Gar binasının kurulduğu sahaya Selimiye Kışlası'nın yapımında emeği geçen III. Selim'in paşalarından Haydarpaşa'nın adı verilmiş ve bundan sonra da bu adla anılmıştır. Haydarpaşa-Gebze arasındaki istasyonlardan büyük bir bölümünün kuruluş tarihi 22.9.1872 yılına rastlamaktadır (Tablo 1). İstasyonlar arasında en yakın mesafeli olan iki istasyon Söğütlüçeşme-Kızıltoprak arasıdır (790 m.)¹⁰.

⁹ TCDD Birinci Bölge Müdürlüğü Verileri.

¹⁰ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Verileri.



Fotoğraf 1. Haydarpaşa garından bir görünüm.

Photograph 1. A view from Haydarpaşa railway station.

Tablo 1. Haydarpaşa-Gebze Arasındaki İstasyon Adları ve Kuruluş Tarihleri.

Table 1. Names of the stations on Haydarpaşa-Gebze line and their dates of establishment.

İstasyon Adı	Kuruluş Tarihi	İstasyon Adı	Kuruluş Tarihi
Haydarpaşa	19.8.1908	Kartal	1872
Söğütlüçeşme	1872-1985	Yunus	1872
Kızıltoprak	22.9.1872	Pendik	1936
Feneryolu	1872	Kaynarca	1967
Göztepe	1876	Tersane	-
Erenköy	22.9.1872	Güzelyalı	1959
Suadiye	22.9.1872	Aydıntepe	-
Bostancı	22.9.1872	İçme	1954
Küçükyalı	22.9.1872	Tuzla	1915
İdealtepe	1966	Coşkunoğulları	-
Süreyya Plajı	1966	Çayırova	1954
Maltepe	1954	Fatih	-
Atalar	1977	Osmangazi	1954
Cevizli	22.9.1872	Gebze	1954

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Verileri

Haydarpaşa gar binasının inşaatı Anadolu-Bağdat şirketi adı altındaki bir Alman şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir. Binanın inşaatında Alman ve İtalyan taş ustaları çalışmıştır. Başlangıçta 2529 m²'lik bir alana

kurulan gar binası, günümüzde kapalı alanlarıyla birlikte 3836 m²'lik bir alanda hizmet vermektedir. Haydarpaşa garı 21 metre uzunluğunda ve suya karşı izole edilmiş 1100 adet kazık üzerine oturtularak inşa edilmiştir. Gar binası 6 Eylül 1917 yılında meydana gelen bir yangın sonucunda önemli oranda hasar görmüştür. Ayrıca 1979 yılında gar binası yakınlarında meydana gelen "independent" petrol tankerinin Marmara denizindeki seyri sırasında yanması sonucu, binanın kurşunlu vitrayları ve birçok yeri önemli oranda hasar görmüş, 1976-1983 yılları arasında aslına uygun olarak restore edilmiştir¹¹.

Bu hattın toplam yolcu, yük ve iş treni taşıma kapasitesi 785.631.000 hamton-kilometredir*. Yeni hatların yapılmasıyla hat kapasitesi iki katına çıkacaktır.

Haydarpaşa-Gebze hattında 1998 yılı itibarıyla 800 sözleşmeli, 648 daimi, 118 geçici işçi ve 210 memur olmak üzere toplam 1776 kişi çalışmaktaydı. Hatta işçi sayısının fazlalığı dikkat çekmektedir. Bunun nedeni ise demiryolundaki bakım, sinyalizasyon işleri yanında, çeşitli bakım-onarım atölyelerinin insan gücüne bağlı olması, teknolojiye henüz tam ayak uydurulamayıştından kaynaklanmaktadır.

Uzunlukları 19-24 metre arasında değişen yolcu vagonlarının kapasitesi 220-230 kişi kadardır. Bunu bir tren halinde düşündüğümüzde (6 vagon) bir seferde 1320-1380 kişi arasında yolcu taşınmaktadır. Sabah ve akşam saatlerinde bu sayı daha da artmaktadır.

2- Haydarpaşa-Gebze Hattında Demiryolu Banliyö Taşımacılığı

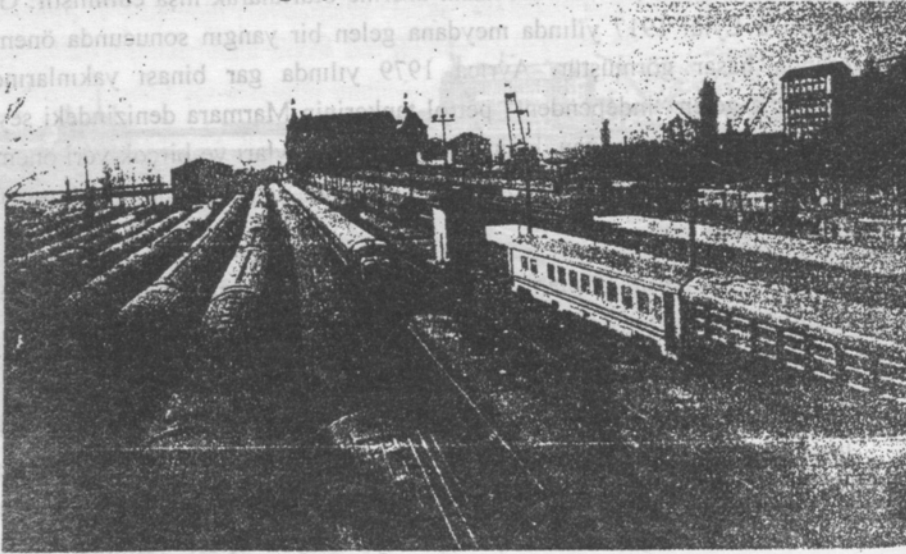
Haydarpaşa garı hem bu hattaki hem de Anadolu'dan gelecek veya gidecek olan trenlerin son durağını veya başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Ayrıca Haydarpaşa garının şehir hatları vapur iskelesi ile olan bağlantısı da hattın önemini bir kat daha artırmaktadır.

Haydarpaşa garına günde 150 tren gelip-gitmektedir. Bunların 120'si banliyö trenidir. Bu gardan günlük yaklaşık 170 binden fazla yolcu gelip geçmektedir. Haydarpaşa yolcu garında hizmet veren 8 yol ve 4 peron mevcut olup, yollardan dördü banliyö, dördü ise anahat trenleri için

¹¹ TCDD Birinci Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.

* hamton-kilometre: 1 ton brüt ağırlığın 1 km. uzağa taşınmasıdır.

kullanılmaktadır (Fotoğraf 2). Ayrıca manevra, temizlik, park ve teknik bakım yolu olarak 12 adet yol bulunmaktadır. Marşandiz kısmında ise 4 adet feribot ve toplam 37 adet gar yolu hizmet vermektedir¹².



Fotoğraf 2. Haydarpaşa garındaki anahat ve banliyö trenlerine hizmet veren 8 yol bulunmaktadır.

Photograph 2. In Haydarpaşa railway station there exist 8 lines which serves intercity and subarb lines.

Ülkemizde banliyö taşımacılığında Sirkeci-Halkalı hattından sonra en fazla yolcu taşımacılığının yapıldığı hat Haydarpaşa-Gebze hattıdır. Nitekim 1997 yılı itibariyle Sirkeci-Halkalı hattında 34.151.000 yolcu taşınırken, Haydarpaşa-Gebze hattında aynı yıl 30.052.000 yolcu taşınmıştır.

Ülkemiz demiryolu banliyö taşımacılığında daima ilk sırada Sirkeci, ikinci sırada da Haydarpaşa-Gebze demiryolu banliyö hattı yer almaktadır (Tablo 2-Şekil 2). Konuyla ilgili tablo incelendiğinde İstanbul için Avrupa yakasında Sirkeci-Halkalı banliyö taşımacılığının Anadolu yakasında da Haydarpaşa-Gebze banliyö taşımacılığının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Ülkemiz demiryolu banliyö taşımacılığında taşınan yolcuların % 35.8'ini Haydarpaşa-Gebze hattında taşınan yolcular oluşturmaktadır (Fotoğraf 3).

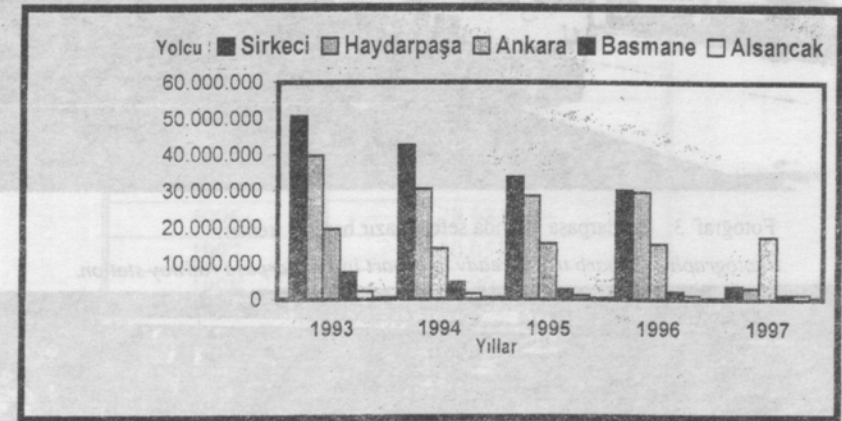
¹² TCDD Birinci Bölge Müdürlüğü Verileri.

Tablo 2. Türkiye'de Banliyö Taşımacılığı Yapılan Hatların Yıllara Göre Yolcu Sayısı.

Table 2. Annual number of passangers in the subarb railway links in Turkey.

Banliyö Adı	1993	1994	1995	1996	1997
Sirkeci	50.458.000	42.510.000	33.707.000	30.137.000	34.151.000
Haydarpaşa	39.692.000	30.275.000	28.457.000	29.535.000	30.052.000
Ankara	19.227.000	13.805.000	15.187.000	15.185.000	17.191.000
Basmane	7.118.000	4.540.000	2.605.000	1.998.000	1.294.000
Alsancak	2.092.000	1.365.000	1.027.000	1.062.000	1.183.000
Toplam	118.587.000	92.495.000	80.983.000	77.917.000	83.871.000

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı (1993-1997).



Şekil 2. Türkiye'de Banliyö Taşımacılığı Yapılan Hatların Yıllara Göre Yolcu Sayısı.

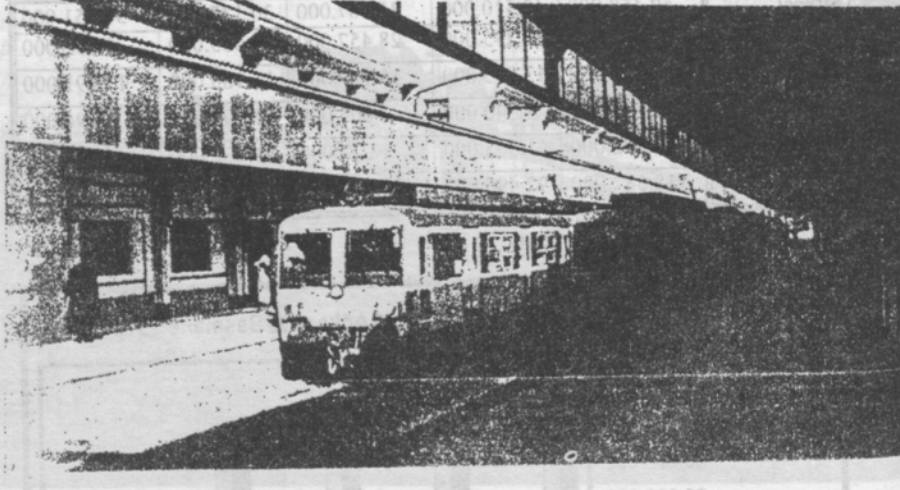
Figure 2. Annual number of passangers in the subarb railway links in Turkey.

Haydarpaşa-Gebze hattında sabah ve akşam saatlerinde banliyö trenlerinde aşırı izdiham olmakta insanlar trenlere inip-binerken güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Biletli yolcuların yanında biletsiz yolcu sayısı da oldukça fazladır. Bilet kontrolünde turnike sistemine geçilmediği için kontroller yeterince yapılamamakta ve yaklaşık % 50 oranında yolcunun trenlere biletsiz bindiği belirtilmektedir¹³.

Haydarpaşa-Gebze arasında yolcu yoğunluğuna bağlı olarak 8-10-12-14-15'er dakikada bir banliyö tren seferi düzenlenmektedir. Yolcu yoğunluğunun arttığı mesai saati başlangıcı ve bitişinde 8-10-12 dakikada bir banliyö seferi

¹³ Haydarpaşa Gar Müdürlüğü.

düzenlenmektedir. Ancak bu saatlerde trenlerde izdiham halinde gidilip gelinmektedir. Hattın İstanbul'un yoğun nüfus bölgeleri içinde kalması yanında Gebze gibi sanayi şehri ile olan bağlantısı da bu yoğunluğun artmasına neden olmaktadır (Fotoğraf 4).



Fotoğraf 3. Haydarpaşa garında sefere hazır banliyö trenleri.
Photograph 3. Subarb trains ready to depart in Haydarpaşa railway station.



Fotoğraf 4. Banliyö trenindeki yolculardan bir görünüş.
Photograph 4. A view from the passengers in a subarb train.

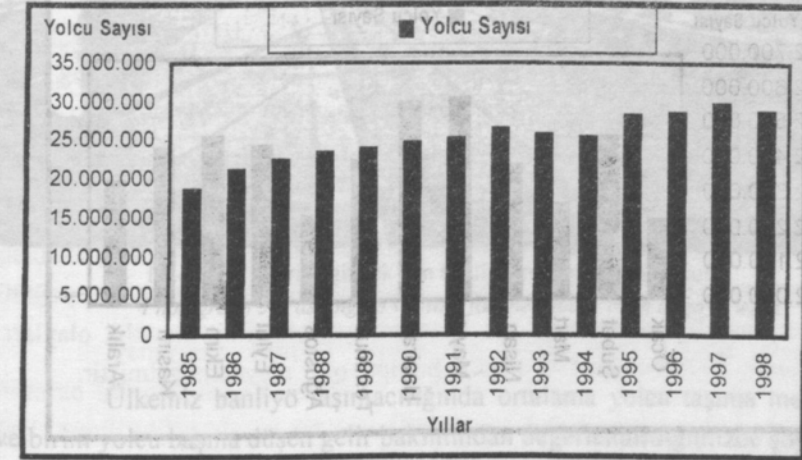
Haydarpaşa-Gebze hattında yıllara göre yolcu sayısı incelendiğinde (Tablo 3- Şekil 3), yıllık yolcu sayısının 15 milyonun altına düşmediği gözlenmektedir (1985-1998). 1985'den 1992 yılına kadar yolcu sayısının düzenli bir şekilde artışı gözlenirken, 1992 yılından 1995 yılına

kadar ise, fazla olmamakla beraber yolcu sayısında bir azalış gözlenmektedir. 1995'den itibaren yolcu sayısında belirgin bir artış olmuş, 1997 yılında 30.051.920'ye ulaşan yolcu sayısı 1998 yılında tekrar bir azalma göstermiştir (28.904.583 yolcu).

Tablo 3. Haydarpaşa-Gebze Hattında Yıllara Göre Yolcu Taşımacılığı (1985-1998).
Table 3. Annual passenger transport on Haydarpaşa-Gebze line.

Yıllar	Yolcu Sayısı
1985	18.660.000
1986	21.247.980
1987	22.612.892
1988	23.506.104
1989	24.217.284
1990	24.853.176
1991	25.298.630
1992	26.664.000
1993	25.945.200
1994	25.678.380
1995	28.456.766
1996	28.534.120
1997	30.051.920
1998	28.904.583

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Verileri.



Şekil 3. Haydarpaşa-Gebze Hattında Yıllara Göre Yolcu Taşımacılığı (1985-1998).
Figure 3. Annual passenger transport on Haydarpaşa-Gebze line.

Aylara göre yolcu taşımacılığı incelendiğinde ise (Tablo 4), aylar arasında fazla bir fark olmadığı, yolcuların aylara düzenli bir şekilde

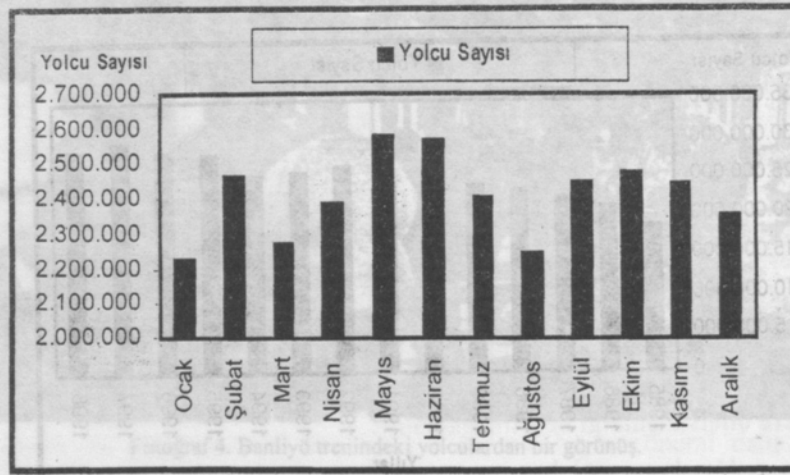
dağılmış olduğu gözlenmektedir. Bunun nedeni ise hattın yoğun nüfus bölgeleri içinde kalması ve daha çok işçi ve memurlar tarafından kullanılması ile açıklamak mümkündür.

Tablo 4. Haydarpaşa-Gebze Hattında Aylara Göre Yolcu Taşımacılığı (1998).

Table 4. Monthly passenger transport on Haydarpaşa-Gebze line.

Aylar	Yolcu Sayısı
Ocak	2.230.050
Şubat	2.466.962
Mart	2.279.418
Nisan	2.389.794
Mayıs	2.580.894
Haziran	2.568.842
Temmuz	2.409.019
Ağustos	2.247.470
Eylül	2.453.121
Ekim	2.478.106
Kasım	2.443.170
Aralık	2.357.697

Kaynak: TCDD Genel İşletmesi Genel Müdürlüğü Verileri.

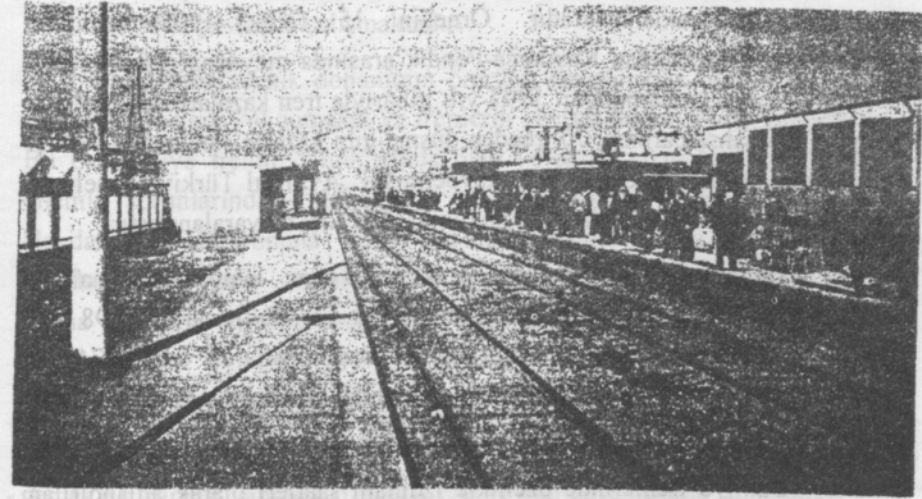


Şekil 4. Haydarpaşa-Gebze Hattında Aylara Göre Yolcu Taşımacılığı (1998).

Figure 4. Monthly passenger transport on Haydarpaşa-Gebze line.

Sonuç olarak hatta aylık ortalama yolcu sayısı 2.331.000 kişi, günlük ortalama yolcu sayısı ise 80.000 kişidir (1998) (Fotoğraf 5).

Ülkemizde demiryolu banliyö yolcu taşımacılığında elde edilen gelir 1997 yılı itibarıyla 2.781.928.000.000 TL.'dir. Haydarpaşa-Gebze hattından elde edilen gelir ise 1.740.947.890.000 TL.'dir. Bu da ülkemiz demiryolu banliyö taşımacılığında elde edilen gelirin % 35,6'sını oluşturmaktadır. Banliyö trenlerinde bilet kontrollerinde turnike sistemine geçilmek suretiyle, kaçak yolcu sayısının en aza indirilmesi halinde bu gelirin daha da artması mümkündür. Haydarpaşa-Gebze hattında çalışan banliyö trenlerinin aylık işletme maliyeti 1998 yılı itibarıyla 123,5 milyar (123.541.660.000 TL.)TL'si olup, aynı yıl elde edilen gelir ise, 1.740.947.890.000 TL.'dir. Hattın aylara göre gelir durumu incelendiğinde yolcu sayısında olduğu gibi gelir durumunda da aylar arasında belirgin bir fark gözlenmemektedir. Hattın yıllara göre gelir durumu incelendiğinde 1985'de 13 milyar TL.'sı olan gelir 1990'da 118,7 milyara 1997'de ise yaklaşık 1 trilyon 150 milyara, 1998'de ise 1 trilyon 800 milyar TL.'sına yükselmiştir.



Fotoğraf 5. İşlerine gitmek için banliyö treni bekleyen yolcular.

Photograph 5. Passengers waiting for the suburb train to go to work.

Ülkemiz banliyö taşımacılığında ortalama yolcu taşıma mesafesi ve birim yolcu başına düşen gelir bakımından değerlendirdiğimizde şöyle bir durum gözlenmektedir;

Haydarpaşa-Gebze hattında ortalama yolcu taşıma mesafesi 25 km. yolcu başına elde edilen gelir 33.953 TL.'sıdır (1998). Aynı yıl Sirkeci'de ortalama yolcu taşıma mesafesi 28 km. birim yolcu başına elde edilen gelir 35.953 TL.'sı Ankara'da ortalama yolcu taşıma mesafesi 25 km.,

birim yolcu başına elde edilen gelir 27.409 TL.'sı, Basmane'de ortalama yolcu taşıma mesafesi 18 km., birim yolcu başına elde edilen gelir 36.966 TL.'sı, Alsancak'da ise ortalama yolcu taşıma mesafesi 15 km., birim yolcu başına elde edilen gelir 36.266 TL.'sıdır.

Haydarpaşa-Gebze hattındaki kazalara gelince; yolcu taşınmasında güvenlik açısından demiryollarının tartışılmaz üstünlüğü vardır. Ancak, tren den düşme, trenin altında kalma şeklinde meydana gelen kazalar demiryollarındaki kazaların en sık rastlanılanlarıdır. Hattaki istasyonlarda yaya geçişleri alt ve üst geçitler vasıtasıyla olmasına rağmen, yolcuların büyük bir kısmı geçişlerde demiryolu hattını kullanmaktadırlar. Özellikle tren altında kalmak suretiyle ölümle sonuçlanan bu tip kazalar yoğunluktadır. Trenlerden düşme ise, tren hareket halindeyken inip-binme nedeniyle olmaktadır. Bu şekil meydana gelen kazalar, daha çok acelecilik, dikkatsizlik ve trenlere biletsiz biniş gibi nedenlerden kaynaklanırken, tren çarpışmaları şeklindeki kazalar ise daha çok sinyalizasyon hatası ve makinist hatasından kaynaklanmaktadır. Örneğin 15 Ocak 1998 tarihinde sinyalizasyon hatasından Kaynarca-Pendik arasında meydana gelen kazada 1'i ağır, 28 kişi yaralanmıştır. 1997 yılı itibarıyla tren kazalarında (banliyö-ekspres) 25 şahsa çarpma, 70 tren den düşme gibi kazalar sonucunda 71 kişi yaralanmış ve 24 kişi de hayatını kaybetmiştir. Aynı yıl Türkiye genelinde meydana gelen 1052 kazada 245 kişi ölmüş, 397 kişi de yaralanmıştır¹⁴.

Hattaki banliyö trenlerinde, koltuk, cam, lamba ve aynaların kırılması en sık rastlanan hasarlardandır. Bu verilen hasarlar 1998 yılı itibarıyla TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı hatlarda 5.765.874.000 TL.'sına mal olurken, hasarların tamiri sırasındaki işgücü kaybını da hesaba kattığımızda olayın boyutu daha da artmaktadır.

Banliyö trenlerinde özellikle izdiham saatleri olarak adlandırılan (pik saatler) sabah 7:00-9:00, akşam 17:00-20:00 saatleri arasında yoğun yolcu taşımacılığı olmaktadır. Bu saatlerde yankesicilik, hırsızlık olayları artmaktadır. 1998 yılında 200'e yakın bu tipte olay meydana gelmiştir.

Şekil 4. Haydarpaşa-Gebze Hattında Aylara Göre Yolcu Taşımacılığı Durumu
Figure 4. Monthly passenger transport on Haydarpaşa-Gebze line

¹⁴ TCDD İstatistik Yıllığı (1997).

Sonuç ve Öneriler

İstanbul gibi nüfusu hızla artan kentlerde; ulaşım sorunu büyük boyutlara ulaşmıştır. Ulaşım sorununun çözümünde toplu taşıma araçlarının rolü büyüktür. Özellikle şehir içinde trafiğin yoğunluğu, trafik akışını yavaşlatmakta, park sorunu gibi sorunlarda buna ilave olunca sorun içinden çıkılmaz bir hal almaktadır. Büyük şehirlerde, şehir merkezi ile banliyöleri arasındaki ulaşımın sağlanmasında demiryolu banliyö taşımacılığının önemi ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'un Anadolu yakasının trafik yoğunluğu yükünün, daha fazla Haydarpaşa-Gebze demiryoluna kaydırılabilmesi, bu hattın çözüm bekleyen bazı sorunlarının çözülmesiyle mümkündür.

Haydarpaşa-Gebze hattı, İstanbul'un nüfus artışı karşısında yetersiz kalmıştır. Hat inşa edildiği 1871 yılından bu yana fazla bir yenilenme yapılmadan günümüze kadar gelmiştir. Haydarpaşa-Gebze hattı bugün % 30 kapasiteyle çalışmaktadır.

Hattaki teknik donanımın ömrünü tamamlamış olması nedeniyle trafik aksamalara yol açmakta ve trenlerin gecikmelerine neden olmaktadır. Bu da banliyö trenini tercih etmiş olan yolcuları sıkıkmaktadır. Hattın en önemli sorunlarından birisi ana hat trenlerinin izdiham saatlerinde Haydarpaşa istasyonuna giriş ve çıkışlardır. Ana hat trenlerinin Haydarpaşa'ya giriş ve çıkışlarının yolcu yoğunluğunun olduğu saatler dışına alınması, banliyö trenlerinin hareketini hızlandıracak gecikmeleri azaltacaktır.

Haydarpaşa-Gebze arasındaki demiryolu banliyö taşımacılığının daha aktif olması için gerekli teknik donanımın bir an önce gerçekleştirilmesi yanında, özellikle can ve mal güvenliğinin sağlanması için daha etkin önlemlerin alınması gerekmektedir.

Demiryolu banliyö taşımacılığı diğer toplu taşıma araçlarına nazaran sahip olduğu üstünlükler nedeniyle dünyanın birçok ülkesinde en fazla tercih edilen ulaşım şeklidir. Ülkemizde de bilhassa İstanbul gibi büyük şehirlerde ulaşım sorununun çözümünde demiryolu banliyö taşımacılığına gerekli önem verilmeli, trenlerin daha cazip hale getirilmesi için, daha güvenli, konforlu ve süratli olmaları hususunda gerekenler yapılmalıdır. Haydarpaşa-Gebze demiryolu banliyö hattı Anadolu yakasındaki karayolu trafiğini rahatlatacaktır.

Karayollarında çok sık meydana gelen trafik tıkanıklığı ve kazalar, zaman, can ve mal kaybı İstanbul'da yaşayan insanları bıktırmıştır. Demiryolunun karayoluna nazaran çok daha güvenli olması, çevre kirliliğine daha az neden olması, enerji tasarrufu sağlaması gibi üstünlükleri hattın standartlarının yükseltilmesi ve optimum işletme koşullarının sağlanması halinde daha çok kişiye hizmet vereceği aşikârdır.

KAYNAKÇA

ATALIK, G.,-ÇETİNER, A.,-GÖÇER- O. KESKİN, A.,-ÖZDEŞ,G.,-SUHER, H.,1985, Şehircilik, İstanbul Teknik Üniv. Kütüphanesi, Sayı: 1317, İstanbul.

DEMİRBİLEK,A.,-DEMİRBİLEK,M.,1997, "Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattının Optimum Performansı Analizi", 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, Ankara.

GÖNEY, S.,1977, Şehir Coğrafyası, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 2274, Coğrafya Ens. Yay. No: 91, İstanbul.

KARABULUT, Y., 1997, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", Ankara Üniv., Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Der. Sayı: 6, Ankara.

TÜMERTEKİN, E.,1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniv. Yay. No: 2053, Coğrafya Ens. Yay., No: 85, İstanbul.

TÜMERTEKİN, E., 1997, Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul.

TCDD İstatistik Yıllığı 1992-1996.

TCDD İstatistik Yıllığı 1993-1995.

TCDD Birinci Bölge Müdürlüğü İstatistikleri.

TÜRKİYE ÇAY TARIM ALANLARININ DAĞILIŞI VE ÇAY ÜRETİMİMİZDEKİ GELİŞMELER

The Expansion of Tea Plantation in Türkiye

Yrd.Doç.Dr.Saliha KODAY*

ÖZET

Türkiye için oldukça yeni sayılabilecek olan çay bitkisi nemli tropik ve subtropik bölge bitkisidir.

Ülkemizde çay tarım alanları doğuda Sarp köyünden başlar, batıda Ordu ilinin batısında Fatsa'ya kadar devam eder. Çay bahçeleri kıyıda 30-35 km içerilere ve 500-600 m yüksekliklere kadar yayılım göstermektedir.

Ülkemizde çay tarım alanları genişliği ve çay üretici sayısı ile Rize ili daima ilk sırada yer alır. Bu ili Trabzon, Artvin, Giresun ve Ordu illeri takip eder.

1998 yılı itibariyle ülkemizde 767517 dekar çay tarım alanı ve 203038 çay üreticisi bulunmaktaydı. Üretilen çayları işlemek için kurulmuş 45'i ÇAYKUR'a 234'ü özel sektöre ait olmak üzere toplam 279 çay fabrikası bulunmaktadır.

ABSTRACT

Tea bush which is a newly cultivated plant in Türkiye grows in a moist tropical or subtropical region.

The gardens of tea bushes start from the village of Sarp in the East and lie to Fatsa, that is the West of Ordu, in the West. The tea lands spread 30-35 kilometres beyond the coast and reach the area at 500-600 metre height.

In our country, Rize always comes first in tea plantation with regard to the width of lands where tea is grown and also the number of people growing it. Trabzon, Artvin, Giresun and Ordu follow this town.

According to the data obtained in 1998, there are 767517 decare of the land and 203038 tea producers in our country. In addition, in order to process the raw tea there are 45 tea factories owned by government (i.e.ÇAYKUR) and 234 tea factories owned by the private sector and the total number of tea factories is 279 altogether.

* Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.