

# Şehir İçi Otobüs İşletmesinin Ekonomik Tarihi İstanbul (1927-1977)

## Economic History of City Bus Management Istanbul (1927-1977)

Murat ARISAL<sup>1</sup> 

### ÖZ

İstanbul'un şehir içi ulaşımında otobüsle ilk tanışması 1927 yılında başlamıştır. Denemek için alınan dört otobüsle ilk seferlerin düzenlenmesiyle ivmelenen süreç, bir asır içerisinde neredeyse on bin otobüse ulaşmak üzeredir. Otobüslerin deneme seferlerini yaptıkları dönemde, şehrin ulaşım yükü tramvayların sırtındadır. 1950'li yılların başından itibaren ise karayolu ağırlıklı planlamaların etkisiyle, raylı sistemlerden uzaklaşmaya ve lastik tekerlekli araçlarla şehrin toplu ulaşım talebi karşılanmaya çalışılmıştır. Bu dönüşümün şehirleşme hızına paralel yürütülmesi ve sürdürülebilir kılınması beklenmektedir. Bu çalışma ile otobüs işletmesinin geçirdiği evreler ele alınmıştır. Kurum arşivlerinden ve İETT tarafından uzman kuruluşlara yaptırılan fizibilite etütlerinden geniş bir veri havuzu oluşturulmuştur. Otobüs işletmesinin performansı ve şehre etkisi, veri havuzundaki sayısal değerler ışığında analiz edilmiştir. 1927-1977 yılları arasındaki otobüs işletmesinin 50 yıllık performansının ekonomik yansımaları, şehir ve şirket ölçeğinde değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Otobüs, Minibüs, İktisat tarihi, Şehir içi ulaşım, İETT  
**Jel Sınıflaması:** N74, N84, H44

### ABSTRACT

Istanbul's first encounter with buses in urban transportation began in 1927. This transportation progression, which accelerated with lessons learned from the first four buses taken for trial runs, is about to reach ten thousand buses in a century. Istanbul had relied heavily on trams for public transport when buses made their first trial runs. Since the 1950s, the city tried to move away from rail systems and worked to increase public transport with planned highways and the use of rubber-wheel vehicles. Maintaining this trend in parallel with the pace of urbanization and making it sustainable is the result. In this study, the scope of the bus business is discussed. This study examined a large data room volume from institutional archives and feasibility studies commissioned by specialized institutions and the performance of the bus company and its impact on the city, and numerical values in the data pool were analyzed. The economic reflections of the 50-year efficiency of the bus business between 1927-1977 were evaluated from the city and company reports.

**Keywords:** Bus, Minibus, Economic history, Urban transportation, İETT  
**Jel Classification:** N74, N84, H44



DOI: 10.26650/JEPR1312029

<sup>1</sup>Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi/İktisat Bölümü, İstanbul, Türkiye

ORCID: M.A. 0000-0003-0276-2925

#### Sorumlu yazar/Corresponding author:

Murat ARISAL,  
Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi/İktisat Bölümü, İstanbul, Türkiye

**E-posta/E-mail:**  
murat.arisal@marmara.edu.tr

**Başvuru/Submitted:** 09.06.2023  
**Kabul/Accepted:** 21.06.2023

**Atıf/Citation:** Arisal, M. (2023). Şehir içi ulaşımında otobüs işletmesinin ekonomik tarihi İstanbul (1927-1977)'i. *İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi - Journal of Economic Policy Researches*, 10(2), 663-690.  
<https://doi.org/10.26650/JEPR1312029>



## EXTENDED ABSTRACT

The execution after 1950 was in the form of the reconstruction roads of İstanbul, the opening of new roads in the city and the continuation of the existing roads in accordance with the road train. This situation has greatly reduced the characteristics of high-capacity public transport vehicles, while the tire can use the wheels in the city. In fact, the general vehicle inspection rate of large passenger transportation vehicles such as trams, buses and trolleybuses has been restored over the years with a decreasing course.

As the tram network reached its economic life, it was not renewed and the tram lines were disabled and over time, the rails were dismantled and turned into a highway. Tram services have served İstanbul residents for 90 years on the European side and 38 years on the Anatolian side. Bus and trolleybus services were replaced by tram routes, which were gradually removed until 1960, and the public transportation activities of İstanbul were handed over to rubber-tired motor vehicles.

Out of the 268 million passengers carried by public transport in İstanbul in 1951, the share of 19.4 million passengers carried by the IETT bus company was around 7%. The increase in the population of İstanbul and its distribution within the city have led to serious changes in transportation demands. The inability of the public transportation services carried out by the public authority to keep up with this change has had an impact on passenger preferences. The fact that the public transportation vehicles have moved away from providing the desired comfort has pushed the citizens to other searches, including private cars.

When the average income per passenger is calculated based on the basic ticket fare, a 29% loss of income is calculated between the years 1960-1975. The income loss is caused by the reduced student fees, as well as the excess number of passengers traveling for free.

It is understood that IETT employs quite a lot of personnel. Personnel expenses constitute an important part of company expenses. Between 1967-1973, the share of personnel expenditures in operating expenses was around 69% on average. When the total number of personnel is divided by the vehicle in service, it is understood that an average of 16 personnel serve per bus. The reason this number is significantly high is due to the fact that the maintenance and repairs of the buses are done by the institution. By dividing the population data by the vehicle in service, the population ratio per bus in the enterprise is obtained. It has been calculated that this value was 6,048 people on an annual average in İstanbul between 1960 and 1973.

The fact that the vehicle fleet is quite old is the biggest factor that increases the maintenance costs. The fact that there is a fleet of various brands and models makes it

difficult to manage the spare part stock. The fact that the parts required for service and maintenance are mostly procured from abroad makes the inventory cost very expensive.

Between 1960 and 1965, due to the inadequacy of public transportation vehicles, the increasing role of minibuses and minibuses caused congestion on the roads and traffic jams, as well as a decrease in the commercial speed of transportation vehicles throughout the city. Like public buses and minibuses, minibuses are public transportation vehicles that are not under the control of a single authority, do not run regularly, and are not considered to offer safe transportation services.

The gap between Istanbul's passenger demand in general and the service that the public authority can provide has been filled with minibuses and minibuses, and partially by public buses. The inability to provide a supply in accordance with the demand in a planned manner has pushed the urban transportation system into a mixed and far from being integrated with each other. The unfair competition of minibuses and minibuses, which are not suitable for the transportation flow of the city, caused blockages on the highway and reduced commercial speed, as well as reduced the income of the public authority. Leaving aside the rail systems and leaving the burden of transportation to rubber-tired vehicles alone has left Istanbul faced with huge problems. After the 1950s, the city had to deal with the huge burden of rubber-tired vehicles and the huge problems it brought.

## Giriş

Büyükşehirlerde gündelik hayat üç kısımdan oluşmaktadır. İş hayatı, sosyal hayat ve bu ikisi arasında bir yerden bir yere gidiş gelişlerden ibaret olan ulaşım hayatıdır. Şehir içi ulaşımında günde birkaç saate varan seyahat süresi, çalışma hayatına etki eden ve yaşam konforunu belirleyen önemli bir unsurdur. Ulaşımın güvenli, konforlu, kısa süreli ve en az maliyetli olmasını sağlamak, ülke ekonomisi ve o ülkede yaşayan insanlar açısından bir zorunluluktur. İstanbul ölçeğindeki büyük şehirlerde kent içi ulaşımında yaşanan düzensizliklerin ve güvensiz ortamların, insanların çalışma hayatını, sosyal ve psikolojik durumlarını olumsuz yönde etkileme potansiyeli bulunmaktadır. Şehir içi hareketliliğin zaman ekonomisi, konfor, güven ve planlama bakımından en uygun şartlarda gerçekleştirilmesi, sakinlerinin yaşam standardını belirlediği gibi, verimli çalışma esasına dayalı iş hayatının ve ekonomik gelişmişliğin en önemli göstergelerinden birisi olarak da kabul edilmektedir (Kutlu, 1974, s.1).

1966 yılında Japonya'nın başkenti Tokyo'da toplanan Şehircilik Kongresi'nde, etkin bir şehir içi ulaşım sistemine dair temel prensipler ele alınmıştır. Hans B. Reichow ve W. Teichgraber tarafından, "Şehir Ulaştırması ve Şehir Strüktürü" başlığı altında sunulan tebliğde, şehir içi ulaşım sistemlerinin temel kriterleri ortaya konulmuştur. Almanya modeli üzerinden, nüfusu 300.000'den az olan şehirlerde tramvay yerine otobüs işletmesi önerilmiştir. Şehir nüfusunun 300.000 ile 500.000 arası olması durumunda raylı sistemlere ağırlık verilmesi ve tramvayın şehir içi trafiğin bel kemiğini oluşturması prensibi benimsenmiş, nüfusun 1.000.000'u geçmesi halinde ise raylı sistem olarak metroların yaygınlaştırılması tavsiye edilmiştir (Keskin, 1975, ss.58-59).

1920'li yıllarda İstanbul'da toplu taşıma ile yolculuk yapan her iki kişiden birinin tramvayı kullandığı bilinmektedir. Tramvay hatlarından oluşan raylı sistem ağı ile şehrin birçok bölgesine ulaşmak mümkündür (Arısal, 2023, s.15). Şehrin büyümesi ve değişen ihtiyaçları karşısında alınan tedbirlerin niteliği ve planlanması, şehir içi ulaşımın ağırlık merkezinin raylı sistemlerden lastik tekerlekli motorlu taşıtlara doğru kaymasına yol açmıştır.

Alman modelinin ortaya atıldığı 1960'lı yıllarda, nüfusu üç milyona yaklaşan İstanbul'da şehir içi yolcu taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolu üzerinden lastik tekerlekli araçlar ile yapılmaktadır. Karayolu şebekesi, İstanbul Belediyesi'ne bağlı olarak çalışan İETT otobüsleri ve trolleybüsler başta olmak üzere, özel şahıslara ait olan ve Belediye'den geçici ruhsat alınarak çalıştırılan özel halk otobüsleri, minibüsler, dolmuş ve taksilerden oluşmaktadır (Kutlu, 1974, s.2). Çalışma kapsamında lastik tekerlekli motorlu taşıtlardan yolcu kapasitesi en yüksek olan otobüsün, şehir içi ulaşımın ana unsuru haline gelme süreci, performansı, karşılaşılan problemler ile paydaşlarıyla mukayesesi ele alınacaktır.

Literatür taramasında İstanbul'un şehir içi ulaşımında otobüs kullanımının rolü ve etkilerinin belli dönemlerde tartışıldığı görülmektedir. Köyden kente göçün İstanbul'un gündelik yaşamını hayli güçleştirdiği 1970'li yıllarda kamu idaresinin talebiyle akademisyenlerin hazırladığı çalışmalara rastlanmaktadır. İstanbul Teknik Üniversitesi hocalarından Faruk Umar ve Kemal Kutlu'nun, İETT Genel Müdürlüğü'nün isteğiyle 1971 yılında hazırlamış olduğu "İstanbul Şehri Kamu Taşıma Etüdü" adlı çalışma, kapsamlı değerlendirmeler içermektedir. Bahsi geçen çalışmada temel olarak, şehir içi ulaşımında trafiğe kayıtlı lastik tekerlekli araçların yürüttüğü toplu taşıma işinin, kamu otoritesi tarafından yolcu kapasitesi yüksek otobüslerle yapılması durumunda trafiğe etkileri mühendislik boyutuyla ele alınmıştır. Şehrin belli merkezlerinde yapılan sayımların ve hesap yöntemlerinin kullanıldığı çalışmada, kamuya ait otobüslerin taşıma kapasitesinin artırılması önerilmiştir (Umar & Kutlu, 1971, ss.82-85).

İETT'nin yeniden yapılandırılması kapsamında Haziran 1974 tarihinde yapılan ihale neticesinde, Fransız Sofretu müşavirlik ve mühendislik firması bu işi üstlenmiştir. RATP (Régée Autonome des Transports Parisiens-Paris Özerk Ulaştırma İdaresi)'ne bağlı bir kuruluş olan Sofretu'nun, 1976 Ağustos ayında tamamladığı nihai rapordan da istifade edilmiştir (İETT, 1976, ss.21-22).

Onur Orhon "İstanbul İETT Otobüsleri" isimli çalışmasında, İstanbulluların 1927 yılında dört otobüsle başlayan yolculuğunun seyrini ele almıştır. 2022 yılına kadar İETT çatısı altındaki otobüs işletmesinin araç ihaleleri, filo kapasiteleri ve envanterdeki araçların marka ve modelleriyle birlikte teknik özellikleri ayrıntılı bir şekilde verilmiştir (Orhon, 2022, ss.163-190).

Fatih Aydın ve Muhammed Oral'ın "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi" başlığı altında hazırladıkları çalışma ile Türkiye'de karayolu ağının büyümesine bağlı olarak lastik tekerlekli motorlu araçların gelişim süreci ele alınmıştır. Karayolu ulaşımının 1950 yılı sonrasında hızlı bir büyüme eğilimi gösterdiği ortaya konulmuştur (Aydın & Oral, 2018, s.263).

Adnan Çorum, Emre Akbıyık ve Göksel Demir'in 2012 yılında sahada gerçekleştirdikleri "Otobüs Yolu Uygulamasının Ekonomik Analizi: Millet Caddesi Örneği" isimli ölçüm esasına dayalı çalışmada ise şehir içi yolcu taşınması yapan otobüslere yol tahsis yapıldığında elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir. İstanbul Millet Caddesi üzerinde tahsisli yolu kullanan 25 ayrı hatta ait otobüslerden elde edilen veriler, yakıt ve zaman tasarrufu sağlandığını tespit etmiştir (Çorum, Akbıyık, & Demir, 2015, s.150).

Literatür taramasında incelenen çalışmaların dönemsel kaldığı ve konunun belli bir boyutuna odaklandığı gözlenmiştir. Yapılan çalışma ile otobüs işletmesinin, şehir içi

ulaşımın ana unsuru haline geldiği elli yıllık (1927-1977) perspektif değerlendirilmiştir. İşletme performansının incelenebilmesi için, İETT'nin yıllık yayınladığı bilanço ve işletme neticelerini sunan kitaplar taranarak neredeyse çalışma döneminin tamamını kapsayan büyük veri setleri elde edilmiştir. 1950 yılından sonra, ulaşım sektöründe dünya çapında faaliyet gösteren uluslararası yetkinliği haiz birçok firmaya fizibilite ve ulaşım etütleri yaptırılmıştır. Bahsedilen etütlerdeki rakamlar, hazırlanan veri setleriyle karşılaştırılarak hem çapraz kontrol sağlanmış hem de veri setleri boyut ve içerik olarak zenginleştirilmiştir. Bu çalışma kapsamında iktisat tarihi perspektifi ile otobüs işletmesinin kent içi ulaşım etkileri ve sonuçlarının, sayısal veriler ışığında ölçülmesi ve elde edilen çıktılar üzerinden şehir ve şirket ölçeğinde ekonomik değerlendirmeler yapılması hedeflenmektedir.

### 1. 1950 Öncesi Ulaşımında Otobüs Kullanımı

Karayolunda seyreden lastik tekerlekli motorlu toplu taşıma araçlarının manevra kabiliyeti ve her yere gidebilmesi şehir içi ulaşımında kullanılmasını güçlü bir şekilde gündeme getirmiştir (Kara, Yıldırım, & Özcan, 2009, s.20). Tramvay Şirketi ile yeni kurulan Cumhuriyet idaresi arasında, 21 Temmuz 1926 tarihinde imtiyazın yenilenmesi ve kapsamın genişletilmesini içeren sözleşmede bu konuya yer verilmiştir. Söz konusu sözleşme hükümlerine göre, şehir içi hareketliliği artırmak amacıyla belirlenecek güzergâhlarda deneme ve tecrübe edinilmesi mahiyetinde dört otobüsün çalıştırılması kararlaştırılmıştır (Öztürk, 2010, s.151).

Tramvay Şirketi, 1926 yılında satın aldığı dört otobüs ile ilk defa 21 Ekim 1927 tarihinde Beyazıt-Eminönü arasında otobüs seferleri düzenlemiştir (Tekeli, 2009, ss.39-40). Şirket, bu dört otobüsle Beyazıt-Eminönü haricinde muhtelif hatlar üzerinde denemeler yapmış ve nihayetinde Taksim-Beşiktaş güzergâhında tarifeli seferler düzenlemeye karar vermiştir (Tekeli, 2009, ss.39-40). 1929 yılında güzergâh, Taksim'i geçerek Harbiye'ye kadar ulaşmış, haftanın belli günleri Şişli Etfal Hastanesi'ne kadar uzatılması gündeme gelmiştir (İETT, 7103-02838-138). Taksim-Beşiktaş arasında Akaretler üzerinden dört araçla yapılan otobüs işletmesi ile günde ortalama 31.500 yolcu taşınmıştır (Tekeli, 2009, ss.39-40).

1926-1927 yıllarında Kadıköy iskelesi ile Moda arasında özel otobüsler çalışmış ve 1928 yılından itibaren halk otobüsleri yaygınlaşmıştır. Bunun üzerine 1931 yılında belediye bir otobüs talimatnamesi çıkarmıştır. Talimatnameye göre otobüsler belirlenen iki nokta arasında çalışacak, sefer saatlerine ve ücret tarifelerine uyulacak ve yolculara basılmış bilet verilecektir. 1935 yılında Taksim-Yenimahalle-Rami ile Keresteciler-Eyüp hatlarında 97 halk otobüsü çalışmıştır (Tekeli, 2009, ss. 39-40).

Taksim-Beşiktaş hattında devam eden otobüs işletmesi, 1938 yılında gerçekleşen millileştirme sonrasında bir müddet daha devam etmiş, malzeme yetersizliği ve benzin kısıtlaması sebebiyle 30 Eylül 1942 tarihinde işletmeye son verilmiştir. 1938 senesinde

serviste bulunan üç otobüsle, 211.795 kilometre yol yapılmış ve 484.929 yolcu taşınmıştır. Elde edilen 50.119 lira brüt gelirden, 49.975 lirası gider olmak üzere 144 lira net kazanç elde edilmiştir (İETT Dergisi, 1957-4, s.19).

Türkiye’de şehirlerarası yolcu taşımacılığında otobüs kullanımı, şehir içi ulaşım ile aynı dönemde başlamıştır. 1927 yılında Bursa’da kurulan Kâmil Koç Seyahat Otobüs İşletmesi, bu alanda ilk teşebbüs olarak kayıtlara geçmiştir. Kâmil Koç, sahip olduğu 3 otobüsün yanına 7 kiralık otobüs daha ekleyerek, filosundaki 10 otobüsle şehirlerarası yolcu taşımacılığına girişen ilk yerli firma olmuştur. Kâmil Koç’u 1938 yılında kurulan Ulusoy Seyahat ve 1950’li yıllarda faaliyete başlayan Varan Seyahat Otobüs İşletmeleri takip etmiştir (Kara et al., 2009, ss.56-57).

Ülke genelinde karayolu ağının uzunluğu 1938 yılında 40.235 km iken İkinci Dünya Savaşı’nın bitiminde 43.511 km’ye ancak yükselebilmiştir. 1947 yılından sonra ABD Marshall yardımları çerçevesinde, karayolu yatırımları hız kazanmıştır. 1950 yılında karayolu ağının toplam uzunluğu 47.080 km’ye, 1960’da 61.452 km’ye ulaşmıştır. Lastik tekerlekli motorlu kara aracı sayısı ise 1950’de 32.564 iken, 1960 yılında 114.208’e yükselmiştir. Bütçede kara yolu harcamalarına ayrılan pay, 1950 yılında %4,1’den, 1960’ta %13,3’e çıkarılmıştır (Aydın & Oral, 2018, ss.260-261).

Savaş sonrası dönemde ithalat olanaklarının rahatlamasıyla birlikte, şehir içerisindeki otomobil ve otobüs sayısının hızla artması, Boğaz’ın iki yakası arasında araba vapuru ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Oluşan yeni talebi karşılamak amacıyla, 10 Nisan 1950 tarihinde Sirkeci ile Karaköy arasında araba vapuru seferleri başlamıştır. (Tekeli, 2009:37-49).

1940’ların başında Avrupa’da araç üreten fabrikaların içinde bulunduğu mali kriz sebebiyle imalatlar durma noktasına gelmiştir. Bunun üzerine talebi karşılamak için Amerika Birleşik Devletleri’nden otobüs ithal edilme yoluna gidilmiştir. Renault-Scania marka otobüslerin hizmet dışı bırakılması üzerine, Amerikan White firmasına 1941 yılında 23 adet otobüs siparişi verilmiştir. Siparişler birkaç parti olarak demonte şekilde, Mısır’ın İskenderiye limanı üzerinden İstanbul’a ulaşmıştır. Montajı tamamlanan İlk White marka otobüs 4 Haziran 1943 tarihinde Beşiktaş-Taksim arasında sefere başlamıştır. 9,5 metre uzunluğunda ve 2,25 metre genişliğindeki bu otobüsler, 29 kişilik oturma kapasitesine sahiptir. Sipariş verilen 23 araçtan ancak dokuzunun montajı tamamlanarak hizmete alınabilmiştir (Ay, 2014, ss.79-80).

İETT Otobüsleri’nin ilk bakım ve onarım hizmetleri, Taksim Elmadağ’da bulunan Surp Agop atölyesinde gerçekleştirilmiştir. Kamyon şasesi üzerine montaj yapılarak, otobüse dönüştürülen Scania Vabis’ler ve Amerika’dan montajı yapılmadan getirilen White marka otobüsler bu garajda sefere hazırlanmıştır (Orhon, 2022, ss.137-138).

White marka otobüslerden sonuncusu 11 Eylül 1943 günü sefere çıkarılarak hizmete alınmıştır. White otobüsler 5 ay gibi kısa bir sürede servise hazır hale getirilmiş ve 5 yıl boyunca, işletmede kalmıştır. İETT 1943 Eylül ayı itibarıyla, 15 Scania Vabis ve 9 White marka otobüsten oluşan 24 araçlık bir otobüs filosuna sahip olmuştur (Ay, 2014, s.80). İsveç menşeli Scania Vabis firmasından 1943 ve 1945 yıllarında toplam 20 otobüs daha sipariş edilerek filo güçlendirilmiştir. Savaşın etkisiyle Avrupa'dan otobüs tedarik etmenin güç olduğu 1945 yılında, İsveç'ten direksiyonu sağda Scania Vabis Bulldog-41 marka 5 otobüs daha satın alınmıştır. Bu otobüslerin, idareye maliyeti 60 bin lira olarak açıklanmıştır (Akşam gazetesi, 1945, 23 Haziran, s.3). Şoför mahalli sağda olan 5 otobüs, dört buçuk yıl boyunca Boğaz hattında hiçbir kazaya karışmadan çalışmıştır (Ay, 2014, ss.96-97). 1948 senesinde kurumun elinde 52 Scania Vabis otobüs bulunmaktadır (İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, 1968:20). Otobüs işletmesinin servise çıkan araç sayısı ise 1938-1942 yılları arasında 3, 1943'te 11, 1944'te 16, 1945'te 15, 1946'da 19, 1947'de 20 ve 1948-1949 yıllarında 46 otobüse ulaşmıştır (İETT Dergisi, 1957-12, s.13).

## 2. 1950-1970 Yılları Arası Otobüs İşletmesi

İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminin ardından, 1950'li yıllar otobüs imalatının arttığı dönemlerdir. Mercedes-Benz, burunlu otobüslerin ardından 1954 yılında burunsuz modelini de piyasaya çıkarmıştır. 1960'lı yılların başlarında burunsuz otobüslerin dönemi başlamıştır. Bu yıllarda Türkiye'de otobüs montaj sanayi de şahlanışa geçmiştir. Magirus marka hava soğutmalı ve arkadan motorlu düz burun otobüsler piyasada çok tutmuştur. Bunun haricinde az miktarda Büssing, Man, Vabis, Setra ve Fiat markalarına ait burunsuz otobüsler de mevcuttur (Kocaoğlu, 2016, s.3).

1950 yılında servise çıkan 48 otobüs ile geniş bir şebekede hizmet vermeye çalışılmıştır. İETT'nin yeni otobüsler ile bir önceki yıla göre yolcu sayısı %4 oranında artmıştır. Kurumun otobüs sayısını artırması şehir içi ulaşımın tek çaresi olarak ifade edilmiştir. Otobüs hatlarının Taksim-Beşiktaş ve Eminönü-Rami hatları haricinde tramvay güzergâhları ile aynı olduğu gözlenmiştir (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1951, ss.59-60).

1951 yılında İstanbul'da toplu taşıma vasıtalarıyla taşınan 268 milyon yolcudan, İETT otobüs işletmesinin taşıdığı 19,4 milyon yolcu ile aldığı pay %7 mertebesindeydi. 160 otobüsle halk otobüsleri, taşıdığı 15 milyon yolcu ile türel dağılımdan %6 pay alabilmiştir. Halk otobüslerinin çalıştıkları güzergâhlarda, ilan edilmiş tarifeye uymadıkları ve seferlerinin düzensizliği dikkat çekmektedir. İstanbul genelinde 4.250'ye ulaşan dolmuşların çoğunluğu, taksi dolmuş şeklinde olup türel dağılımdan %15 pay almıştır. Tramvay araçları eski ve verimleri düşük olmasına rağmen 98 milyon yolcu taşıyarak, türel dağılımdan en



büyük payı %36,6 ile elde etmiştir. Türel dağılımdaki payları, 9 milyon yolcu ile Tünelin %3, 17 milyon yolcu ile banliyö hatlarının %6 ve 55 milyon yolcu ile deniz ulaşımının %21 seviyesindedir. 1951’de lastik tekerlekli motorlu taşıtların toplu ulaşımındaki payları henüz %28 civarında iken, raylı sistemler toplam yolcunun neredeyse yarısını taşımaktadır (Langevin & Meizonnet, 1953, ss.6-8).

Ancak şehirde artan imar hareketlerine bağlı olarak yeni yolların yapılması ve tramvay şebekesinin ekonomik ömrünü doldurması sonucu, toplam uzunluğu 68 km’yi bulan tramvay güzergâhları devre dışı kalmış ve zamanla rayları sökülerek kara yoluna dönüştürülmüştür. 14 numaralı Maçka-Tünel tramvay hattı 4 Ağustos 1952 yılında kaldırılan ilk tramvay hattı olmuştur. 10 hat numarasıyla en işlek tramvay güzergâhı olan Şişli-Tünel, 8 Aralık 1952’de seferden kaldırılan ikinci tramvay hattı olmuştur. 12 kafa numaralı Fatih-Harbiye tramvayı ise 18 Temmuz 1955 tarihinde işletmeden kaldırılmıştır. İstanbul (Sur İçi) ve Beyoğlu bölgelerinde 44 hattan oluşan tramvay şebekesinin, son iki hattından biri olan 22 numaralı Arnavutköy-Dolmabahçe’nin 1 Mayıs 1960 tarihinde seferlerine son verilmiştir. Maçka-Harbiye hattının ise 15 Mayıs 1960 tarihinde kapatılacağı ilan edilmiştir (İETT, 7103-03529-040).

Anadolu yakasındaki tramvay hatları ise 14 Kasım 1966 tarihinde tamamen kaldırılmıştır. Tramvay seferleri Avrupa tarafında 1871-1961 yılları arası 90 sene, Anadolu tarafında ise 1938-1966 arası 38 sene İstanbullulara hizmet etmiştir. 1960 yılına kadar peyderpey kaldırılan tramvay güzergâhlarının yerine otobüs ve trolleybüs seferleri ikame edilerek, İstanbul’un toplu taşıma faaliyetleri, lastik tekerlekli motorlu araçlara teslim edilmiştir.

Anadolu yakasında tramvay hizmeti yapan ‘Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi’, ilk otobüs işletmesine 1946 yılında geçmiştir (Kutlu, 1974, s.16). Anadolu yakasında 1951 yılında 56 tramvay aracı ve 20 otobüs ile 15 milyon yolcu seyahat etmiştir. Taşınan yolcu sayısının şehir genelindeki türel dağılımdan aldığı pay %6 civarındadır (Langevin & Meizonnet, 1953, s.8).

1951 ve 1952 yıllarında İETT, iki parti halinde 100 adet Büssing marka otobüs satın almıştır. 1956’da 100, 1957’de ise 200 Skoda otobüs ile filosunu hayli güçlendirmiştir. Ayrıca 1956 yılında Karayolları idaresinden 12 adet Mercedes-Benz otobüs devralınmıştır. Artan filosuyla otobüs işletmesi, şehir içi ulaşımında uzak noktalara hizmet vermeye başlayarak şehrin kenar mahallelere doğru gelişip büyümesini hızlandırmıştır (İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, 1968, s.20).

1951 yılında filoya dahil edilen 50 Büssing markalı otobüs ile şehir içi ulaşımına yeterli bir arz oluşturulmuştur. Bununla birlikte, dolmuşların haksız rekabeti yolcu sayısını düşürmekte ve bu araçların seferden menleri ısrarlı bir şekilde talep edilmektedir. 1951’de bir önceki yıla göre yolcu sayısının %18 oranında arttığı görülmüştür. Faaliyet raporlarında otobüslere

ücretsiz binenlerin çokluğundan şikâyet edilmektedir (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1952, ss.5, 59).

1952 yılında 50 Büssing markalı otobüsün daha filoya katılmasıyla, hurdaya ayrılan araçlardan sonra İETT'nin elinde 149 otobüs kalmıştır. Bir önceki yıla göre yolcu sayısındaki artış, 1952'de %52, 1953'te %35 seviyesindedir. Otobüs filosunun genişlemesi yolcularda memnuniyete yol açmış ve talep artmıştır (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1954, s.59).

Otobüs filosunun genişlemesi ile konfor ve hızın artması halkın yoğun talebi ile karşılaşmıştır. 1956 yılından itibaren ülkedeki ekonomik durumun bozulmaya başlaması, alt gelir grubuna mensup vatandaşların, tarifelerin ucuzluğundan dolayı tramvayı tercih etmesine yol açmıştır. Yedek parça sıkıntısı sebebiyle arızalanan otobüslerin garajlara çekilmesi üzerine tramvay güzergâhlarında ek seferler düzenlenmiştir. Üsküdar tramvaylarının da kurum bünyesine alınmasıyla, tramvay kullanımı otobüse nispetle artış göstermiştir (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1957, ss.5-7, 57).

1950'li yılların sonunda otobüslerin yedek parça temininde büyük güçlükler yaşanmaya başlamıştır. Askeri darbenin ardından 1960 yılında, yedek parça tedarikinin zor da olsa tekrar başlaması ile âtil vaziyetteki otobüslerin bir kısmı çalışır hale getirilmiştir. Kurumun zararının ise katlanarak devam ettiği gözlenmiştir (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1961, s.6).

1961 yılı faaliyet raporunda olduğu gibi 1962 yılında da seferlerin düzenli ve araçların rahat ve hızlı olmasından dolayı halkın yoğun talebiyle karşılaşıldığı ifade edilmiştir. Dolmuş ve minibüslerin haksız rekabetinden dolayı uğranılan zararın boyutu, kurum bütçesini oldukça zorlamıştır. Kamu hizmetinin sorumluluğu çerçevesinde şehrin en ücra köşelerine kadar verimsiz otobüs seferlerinin konulması, akaryakıt ve malzeme fiyatlarındaki artışın yanında personel ücretlerinin zamlanması, işletmenin en büyük geliri olan yolcu ücretlerinin ise aynı seviyede tutulması kurum zararını artırmıştır (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1963, s.6).

1963 yılında şehir içi ulaşımın önemli kısmını tek başına karşılayan İETT'nin filosundaki otobüs sayısını artırmasının bir zorunluluk haline geldiği vurgulanmıştır. Kurumun imkânlarının yeni otobüs alımına elverişli olmaması sebebi ile mevcut kapasite kullanılarak özel otobüs, dolmuş ve minibüslerin haksız rekabetine karşı ulaşım hizmeti aksatılmadan sürdürülmüştür. Özel otobüs, minibüs ve dolmuşların durak haricinde yolcu indirip bindirmelerinin trafiği sekteye uğrattığı, akaryakıt ve zaman kaybına neden olduğu belirtilerek belediyeden tedbir alması istenmiştir. Otobüs işletmesinin zarar etmesine rağmen özel işletmelerin ödemekten muaf tutulduğu %10 belediye aidatıyla yükümlü tutulmasının,

işletme zararının artmasına yol açtığı ifade edilmiştir (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1964, ss.5-6).

1964-1967 arası raporlarda otobüs işletmesinin performansının 1963 yılıyla benzeştiği gözlenmiştir. 1968 yılında Leyland marka 62 otobüsün filoya katılması ile otobüs sayısı, 551'e çıkmıştır. Uzun yıllardan sonra yapılan otobüs alımı yolcuları memnun etmiş ve tarifelerde yapılan düzenlemeyle kurum gelirleri yaklaşık 10 milyon lira artmıştır (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1969, ss.8-9).

İngiltere'den Ekim 1968'de sipariş edilen 300 adet Leyland marka otobüslerin ilk partisi 1968 yılında filoya katılmıştır. Geri kalan 238 otobüsün de gelmesiyle filodaki araç sayısı 1969 yılında 779'a yükselmiştir. İstanbul ulaşımının artık ağırlık noktasını teşkil eden İETT otobüs işletmeleri, yeni bir filoyla ulaşım talebini karşılamaya çalışmıştır (İstanbul Belediyesi İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü, 1970, s.8).

Otobüs işletmesinin geceleme ve bakım-onarım ihtiyacını karşılamak üzere, Şişli Tramvay Deposu yanında 1947 yılında 150 otobüs kapasiteli Şişli Garajı hizmete girmiştir. 1955 yılında Topkapı Garajı 145 otobüs kapasitesi ile İETT bünyesine alınmıştır. 1955 yılında Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları Anonim Şirketi'nin İETT'ye bağlanmasıyla Bağlarbaşı Garajı tramvaylarla birlikte otobüsler için kullanılmıştır. İETT'nin dördüncü garajı Levent semtinde, 300 otobüs kapasiteli olarak kurulmuştur. 1950 yılında alınan Mercedes ve Magirus'ler bu garaja alınmıştır (Orhon, 2022, ss.137-138).

### 3. 1970 Sonrası Lastik Tekerlekli Ulaşım Araçları

1970'li yıllarda şehir üç ana merkezden meydana gelmektedir. Birincisi, Haliç Körfezi'nin güney kısmında bulunan şehrin en eski yerleşim birimlerini içinde barındıran tarihi yarımadadır. Ticarethaneler, İstanbul Üniversitesi, Kapalı Çarşı, Vilayet ve Belediye binaları, Adliye, Tapu Dairesi, Mısır Çarşısı, Sirkeci Garı gibi önemli kamu ve özel sektör yapıları sur içi İstanbul tarafında bulunmaktadır. Bunların yanında şehrin simge eserleri, Sultanahmet, Ayasofya, Beyazıt, Süleymaniye, Fatih ve Yeni Cami de bu yakadadır. Haliç Körfezi'nin kuzeyinde yer alan Beyoğlu bölgesi ise çeşitli iş yerleri, ticarethaneler, büyük oteller ve eğlence merkezleri ile oldukça modern görünüme sahiptir. Haliç'in ortadan ayırdığı şehrin bu iki bölgesini, körfezin üzerinde bulunan Galata ve Atatürk köprüleri birbirine bağlamaktadır. Her iki köprü de yayalara ve lastik tekerlekli araçlara hizmet vermektedir. Gün içerisinde bu iki köprü üzerinde yoğun trafik gözlenmektedir. Haliç'in daha kuzeyinde üçüncü bir bağlantı köprüsünün yapımı ise sürmektedir. Şehrin üçüncü bölgesi Anadolu yakasıdır. Küçük iş merkezleri, Haydarpaşa Garı ile daha çok yaygın bir konut stokuna ev sahipliği yapmaktadır. Avrupa ve Anadolu yakaları arasındaki araç geçişi, Üsküdar-Kabataş, Sirkeci-Harem ve İstinye-Paşabahçe arasında çalışan üç ayrı arabalı vapur hattı ile sağlanmaktadır (Kutlu, 1974, ss.4-5).

Avrupa kıtası ile Asya kıtasını karayolu ile birbirine bağlamak için, Avrupa Yatırım Bankası'ndan alınan kredi ile 1970 yılında, Boğaziçi Köprüsü'nün inşaatına başlanmıştır. Boğaz'ın her iki yakasını birleştiren köprü, 1973 yılında trafiğe açılmıştır. Bu çerçevede uzunluğu 2 km olan Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolu, Türkiye'nin ilk otoyolu olarak 29 Ekim 1973 tarihinde hizmete açılmıştır. Şehrin büyümesine paralel olarak artan trafik talebine cevap verebilmek amacıyla 1985 yılında Boğaz'a ikinci bir köprü daha yapılmıştır. Türkiye'nin otoyol uzunluğu 1980 yılında 24 km iken, 1990'da otoyolların toplam uzunluğu 241 km'ye ulaşmıştır (Aydın & Oral, 2018, s.261).

Sunulan ulaşım hizmeti kapasitesinin, şehrin gelişimine ve arazinin kıymetlenmesine ciddi bir etkisi söz konusudur (Keskin, 1975, s.32). 1970'li yıllarda şehir hızla büyümekte ve önemli ölçüde konut inşaatına sahne olmaktadır. Yeni konut bölgeleri daha çok şehrin batı ve kuzey bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Otobüs işletmesinin faaliyet sahasının bir ucu Tuzla'ya kadar giderken, batıda Küçükçekmece'ye uzayarak 950 km<sup>2</sup>'lik bir alanı kapsamaktadır. Otobüs şebekesi, Marmara'dan kuzeye Boğaziçi kıyıları boyunca 25 km, Marmara sahilleri boyunca her iki yönde 40 km mesafeye yayılmıştır. İstanbul'da nüfus artış hızı 1940-1950 arası yıllık %2,5 iken, 1950-1960 arası yıllık %7,3, 1960-1965 arası yıllık %4,5 ve 1965-1970 yılları arası yıllık %5 civarında gerçekleşmiştir (Kutlu, 1974, ss.5-7).

İstanbul nüfusunun artması ve şehir içerisindeki dağılımı, ulaşım taleplerinde ciddi değişikliklere yol açmıştır. Kamu otoritesinin yürüttüğü toplu ulaşım hizmetlerinin bu değişime ayak uyduramaması yolcu tercihlerine etki etmiştir. Kamunun toplu ulaşım araçlarının istenen konforu sağlamaktan uzaklaşması, vatandaşları özel otomobiller dahil başka arayışlara itmiştir (Lewis, 1969, ss.1-2).

Trafik Müdürlüğü'ne kayıtlı motorlu taşıt sayısı 1950 yılında 8.000 iken 4,5 kat artarak, 1960 yılında 36.641 rakamına ulaşmıştır. İstanbul'daki motorlu taşıt sayısı 1970 yılında 108.308'e, 1980'de 319.309'a çıkmıştır. 1960-1970 yılları ile 1970-1980 arasındaki motorlu taşıt sayısındaki artış 3 katı bulmuştur. 1980 yılı istatistikleri, Türkiye'de motorlu taşıtların %24,6'sının, otomobillerin ise %31,5'inin İstanbul'da toplandığını ortaya koymaktadır. Bu durum şehir içi trafiği oldukça karmaşık bir hale getirmiştir (Kafalı, Kutlu, & Yayla, 1982, ss. 53-55).

Otobüslere göre sayıları çok daha az olan trolleybüsler ise şehrin merkezi bölgelerinde çalışmaktadır. Hava kirliliğinin ve gürültünün önlenmesi açısından tercih edilen trolleybüsler sık yaşanan elektrik kesintilerinden dolayı İstanbul trafiğinin tıkanmasına neden olmaktadır. Hızlanma ve manevra yetenekleri az olduğundan kavşakların ulaşım kapasitesini düşürmektedir. Trolleybüslerin kent merkezi dışında toplu ulaşım hizmeti vermesi daha uygun bir çözüm olarak değerlendirilmektedir. Otobüs ve trolleybüsler ile taşınan yolcu

sayısı, 1970-1979 yılları arasında yıllık 225 ile 265 milyon yolcu arasında değişmiştir. Her iki ulaşım sistemiyle 1980-1982 arasında taşınan yolcu sayısı yıllık 400 milyon seviyesinde gerçekleşmiştir (Kafalı ve ark., 1982, ss. 190-192).

1958 yılında şehir içerisinde 9 km ve 14 duraktan oluşan en kısa otobüs hattı, 40 dakika sürmektedir. Otobüsler saatte 14 km hızla günde yaklaşık 16 saat çalışmaktadır (İETT Dergisi, 1958-19, s.21). Karma trafikli yollardaki ticari hızı, en yavaş seyreden araçların hızı belirlemektedir. Genel anlamda büyükşehirlerde ortalama ticari hız, 10-17 km/saat mertebesindeyken, tercihli otobüs yollarında 25 km/saati bulmaktadır. 11 Mart 1979 tarihinde açılan Taksim-Zincirlikuyu arasında otobüslere öncelik tanınan tercihli yol, seyir hızını artırmışsa da otobüslerin duraklarda yolcu indirip bindirmesinden dolayı beklentiyi karşılamamıştır. 1970'lerin sonunda Taksim-Levent arasında çift yön 6,5 km ve Kadıköy-Bostancı arasında tek yön 1 km, toplu taşıma yapan otobüslere öncelik tanınan tercihli yol mevcuttur (Jane's, 1991, s. 141).

1980'lere gelindiğinde İETT filosu yeni alımlarla güçlendirilmiştir. Avrupa ile Asya arasında otobüsler, arabalı vapur ve Boğaziçi Köprüsü üzerinden sefer yapmaktadır. 1986 yılında İETT otobüsleri ile taşınan yolcu sayısının, toplu ulaşım modlarında taşınan yolcu içindeki payı %40 seviyesine yükselmiştir. İETT otobüsleri ile taşınan yolcu oranının %27'den %40 çıkmasında, filonun artırılmasının ve yeni alınan körüklü otobüslerin payı büyüktür. 1986 yılı itibariyle İETT filosundaki 1.798 otobüsün, 640'ı MAN AS SL200, 180'i MAN SG220 ve 190'ı Ikarus 280 model araçlardır. Geri kalan 788 otobüs ise Büssing, Mercedes, Magirus ve Leyland markalarına aittir. Şehrin gelişimine paralel olarak İETT filosuna her yıl 250-300 otobüs alımı yapılması önerilmektedir (Jane's, 1991, s.141).

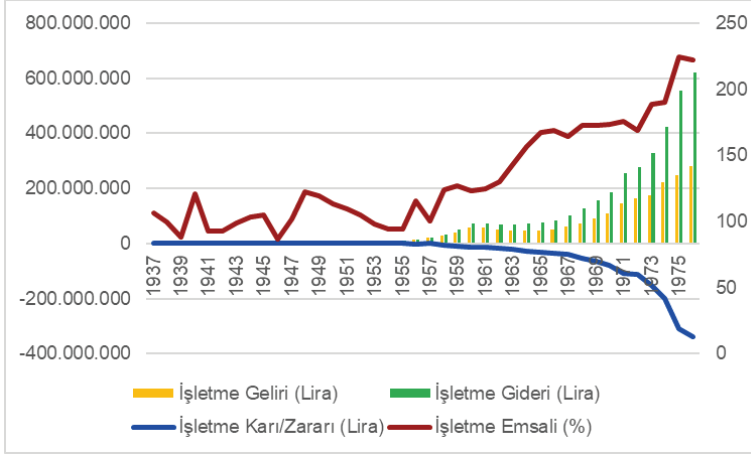
Şişli, Topkapı, Bağlarbaşı, Levent otobüs garajlarının bakım, onarım ve depolama için yetersiz kalması nedeniyle 1986 yılında İkitelli'de 1.200 otobüs kapasiteli yeni bir garaj yapılmıştır. Küçükbakkalköy'de ise 700 otobüs kapasiteli bir garaj hizmete açılmıştır. Otobüs filosunun artması sonucunda 200 otobüs kapasiteli Hasanpaşa Garajı 1984 yılında, yine 200 araç kapasiteli Kağıthane Garajı 1995 yılında, 700 otobüs kapasiteli Ayazağa Garajı 1996'da ve 300 otobüs kapasiteli Edirnekapı Garajı 1990 yılında hizmete girmiştir. Büyük garajların yanında otobüslerin ölü kilometrelerini azaltmak için daha butik garajlar da mevcuttur. Otobüs kapasitesi 100 olan Beykoz Şahinkaya Garajı 1997 yılında, Sarıgazi Garajı ise 1999 yılında faaliyete geçmiştir. Pendik'te açılan Yunus Garajı ise 60 otobüse ev sahipliği yapmaktadır (Orhon, 2022, s.138).

#### **4. Otobüs İşletmesinin Performans Değerlendirmesi**

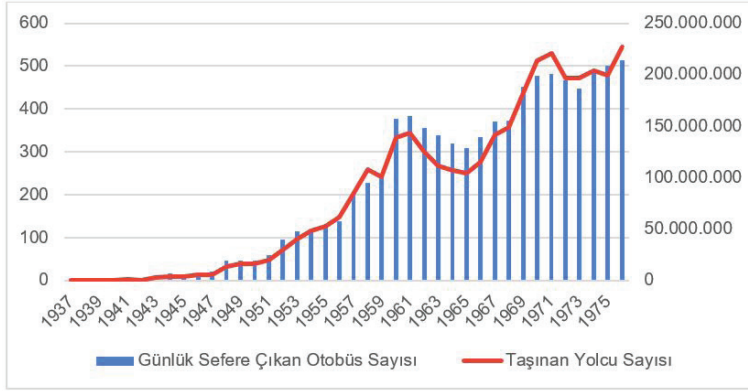
Ulaşım terminolojisinde öne çıkan zaman ve ücret kavramları, toplumların gelişmişlik düzeylerine işaret etmesi bakımından ayırt edici göstergelerdir. Şehirlerin sosyo-ekonomik

durumu, bu iki maliyet bileşenini doğrudan etkilemektedir. Hayat standardı yüksek olan gelişmiş toplumlarda ‘zaman’ kavramı öne çıkarken, gelişmekte olan toplumlarda ‘ücret’ faktörü ağırlık kazanmaktadır (Steenbrink, 1974, s.135). İstanbul ulaşımı, bu iki kavramın birbirinin içine geçtiği dönemlerden geçerek ilerlemiştir. Özellikle 1970’li yıllarda, şehirdeki toplu ulaşımın ana omurgasını oluşturan otobüs işletmesi yolcu, kurum ve şehir açısından sorunlarla kuşatılmış bir görüntü içerisinde.

**Grafik 1. Otobüs İşletmesi Gelir-Gider Grafiği (1937-1975)**

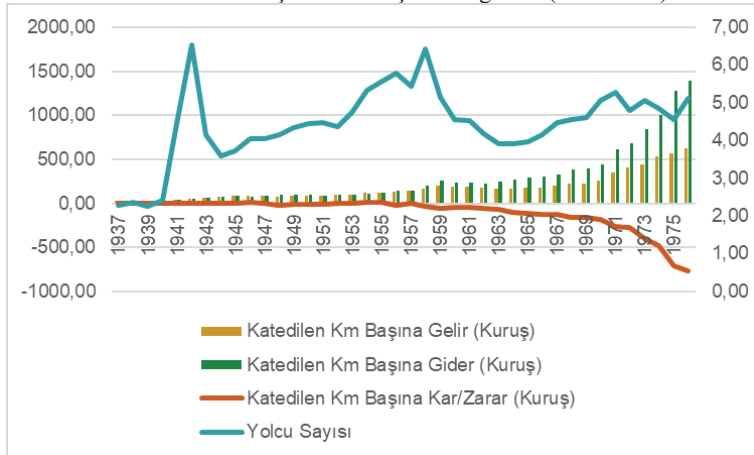


İşletme giderinin gelire bölünmesiyle elde edilen işletme emsali değeri, gelirin gideri karşılama oranını vermektedir. Grafikte görüldüğü üzere, işletme emsali ile kârlılık birbirinin tersi yönde hareket etmektedir. İşletme emsali 100'ün altına düştüğü oranda kârlılık artmaktadır. İşletme emsali 100'ün üzerine çıktığı durumda ise işletme zararı oluşmaktadır. İşletme emsali rakamları, 1939'da 88, 1941'de 92, 1942'de 93, 1946'da 86 ile işletmenin az da olsa kâr ettiğini göstermektedir. Toplu ulaşımında otobüs işletmesinin payının sınırlı olduğu ve yedek parça sıkıntılarından dolayı seferlerin düzenli yapılamadığı savaş yıllarında, genelde başa baş noktasına yakın bir işletme neticesi görülmektedir. 1953-1955 yılları arasında 200 bin liradan başlayan işletme kârı, 700 bin lira civarına ulaşmıştır. 1955 yılından sonra otobüs işletmesi mütemediyen zarar etmiştir. İşletme emsali 1960'lı yıllar boyunca ortalama 152 olurken, 1970'li yıllarda faaliyet zararı katlanarak artmış ve işletme emsali ortalama 192 seviyesine kadar ulaşmıştır.

**Grafik 2. Otobüs İşletmesi Yolcu ve Sefer Sayıları (1937-1975)**

Yıllık taşınan yolcu sayısı 1937'de 484.927 ile başlamış, 1939'da 476.228, 1942'de 446.937, 1944'te 3.724.957, 1947'de 5.887.142, 1948'de 13.101.292 ve 1949'da 15.785.179 olmuştur. Servise çıkan otobüs 1927-1942 arası 3 araç olarak sabit kalmıştır. Bu sayı 1943'te 11, 1944'te 16 ve 1948 ve 1949'da 46 olmuştur.

1951'de 59 araçla 19.413.335 ve 1952'de 95 araçla 29.541.813 yolcu taşınırken, 1953'te servise çıkan araç sayısı 115'e ve yolcu sayısı 40 milyona ulaşmıştır. 1959'da işletmeye günlük olarak çıkarılan otobüs sayısı 241'e ve taşınan yolcu sayısı da 100 milyonun üzerine çıkmıştır. 1960'lı yıllar boyunca servise çıkarılan günlük otobüs sayısı ortalama 361, yolcu sayısı ise 130 milyon civarında gerçekleşmiştir. 1970'li yıllarda bu değerler daha bir artmış; günlük işletmeye çıkarılan otobüs sayısı ortalama 480 olurken, taşınan yolcu sayısı hızlı bir yükselişle yıllık 210 milyona yaklaşmıştır.

**Grafik 3. Otobüs İşletmesi Araç-km Değerleri (1937-1975)**

Kat edilen km başına yolcu sayısı 1937-1942 arası ortalama 2,75 yolcu düzeyindedir. Daha sonraki yıllarda istisnai olarak 6 yolcunun üzerine çıkmış olsa da ortalama 4,5-5 yolcu bandında seyretmiştir. Km başına işletme gelir ve giderleri 1950'li yıllara kadar dengede seyretmiştir. Km başına otobüs işletmesi faaliyetlerinden, 1953 yılında 2,33, 1954'te 6,9 ve 1955'te 7,29 kuruş kâr elde edilmiştir. 1956'da km başına 20 kuruşla başlayan zarar, 1959'da 55 kuruşa, 1960'lar boyunca ortalama 100 kuruşa ve 1970'li yıllarda ise 438 kuruşa yükselmiştir. 1976 yılında otobüs işletmesinin km başına geliri 630 kuruş iken, gideri 1.400 kuruşa dayanmıştır.

1952 yılı sonrası İETT otobüslerinin tamamının dizel motor ile çalıştığı görülmüştür. Kurumun mazot sarfiyatı, 1952 yılında 2.635.069 litre iken, 1959'da 9.122.110 litre, 1960'lı yıllar boyunca yıllık ortalama 13 milyon litre ve 1970'li yıllar ortalamasında ise yıllık 19 milyon litre olmuştur.

**Tablo 1: Otobüs İşletmesi Hat ve Filo Bilgileri (1960-1973)**

Yıl	Hat Bilgileri						
	Hat Sayısı	Şebeke Uzunluğu (km)	Ortalama Hat Uzunluğu (km)	Filodaki Araç Sayısı	Günlük Servise Çıkan Araç Sayısı	Sefer Gerçekleşme Oranı (%)	Servise Çıkan Araç Başına Yıllık Kilometraj (km)
1960	67	1,007	15	535	378	71	80,952
1961	70	968	13,8	561	383	68	82,507
1962	66	928	14,1	560	355	63	83,944
1963	70	979	14	536	339	63	84,366
1964	67	998	14,9	498	318	64	85,535
1965	67	995	14,9	498	308	62	85,39
1966	78	985	12,6	492	334	68	83,234
1967	84	1,039	12,4	489	372	76	85,215
1968	82	1,203	14,7	551	373	68	87,668
1969	107	1,427	13,3	779	452	58	87,832
1970	115	1,421	12,4	738	478	65	88,494
1971	142	1,798	12,7	706	481	68	87,318
1972	138	1,766	12,8	708	467	66	88,009
1973	146	1,836	12,7	753	448	59	87,054
1974	148	1,927	13	742	485	65	86,598
1975				692	500	72	86,8

**Kaynak:** Societe Française D'etudes Et De Realisation De Transports Urbains (Sofretu), İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü Taşıt Servislerinin Mali, İdari ve Organizasyon Etütleri, İstanbul 1976, s. 37.

1960 yılında 67 olan hat sayısı, 1974'te 148'e yükselmiştir. Dönem boyunca ortalama 96 hat bulunduğu ve hatların ortalama uzunluğunun 13,5 km olduğu görülmektedir. Otobüs hatlarının toplam şebeke uzunluğu 1960 yılında 1.000 kilometre iken, 1974'te bu rakam iki katına çıkmıştır. Sefer gerçekleşme oranları %66 olarak hesaplanmıştır. Verimli bir işletmede



bu oranın, %75-80 bandında olması gerekmektedir. Yıllık ortalama 85.682 km yol yaptığı anlaşılan bir otobüsün, işletmeye çıkamayıp garajlarda atıl kalması önemli ölçüde malzeme tedarikinde yaşanan sıkıntılardan kaynaklanmaktadır.

**Tablo 2: Otobüs İşletmesi Kaza Bilgileri (1960-1973)**

Kaza Çeşidi	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Yaralamalı Kaza	245	145	145	131	144	207	157	136	32	84	136	150	168	162
Ölümlü Kaza	12	5	8	9	15	4	6	2	15	13	11	10	23	7
Maddi Hasarlı Kaza	5.194	4.216	3.096	3.210	2.819	2.864	2.969	3.435	3.001	3.568	3.428	2.924	3.153	3.617
100.000 Araç-Km Başına Kaza Sayısı	17,8	13,8	10,9	11,7	10,9	11,7	11,3	11,3	9,5	9,2	8,5	7,4	8,1	9,7

**Kaynak:** Societe Française D'etudes Et De Realisation De Transports Urbains (Sofretu), İEET İşletmeleri Genel Müdürlüğü Taşıt Servislerinin Mali, İdari ve Organizasyon Etütleri, İstanbul 1976, s. 37.

Kaza çeşitlerine bakıldığında 1960-1973 yılları arasında yıllık ortalama 145 yaralamalı ve 10 ölümlü kaza meydana gelmiştir. Maddi hasarlı kaza ortalaması ise yıllık 3.392 kazaya tekabül etmektedir. 100.000 km'de bir aracın ortalama 11 kazaya karıştığı hesaplanmıştır.

Otobüs ücret tarifeleri, şirketin millileştirme öncesindeki uygulamasını devam ettirerek kısmi mesafe bazlı uygulama esasına göre belirlenmiştir. Güzergâhlar, kıta denilen bölgelelendirmeye tabi tutulmuştur. Mesafeye göre 12 kıtaya ayrılarak ücretlendirme yapılmıştır. İşletme göstergelerinde bir kıta sivil bilet fiyatı, temel ücret olarak alınmıştır. 30 Ocak 1959 tarihinden 31 Ekim 1967'ye kadar ücret tarifesi sabit kalmıştır. Bu tarifede bilet ücretleri bir kıta 50 kuruştan başlamakta ve mesafedeki değişime bağlı olarak on iki kıta 110 kuruşa kadar çıkmaktadır. Otobüs bilet fiyatları 1 Kasım 1967 tarihinde ortalama %20 civarında zamlanarak en temel ücret 60 kuruşa yükselmiştir. Bu tarife 14 Haziran 1971'e kadar geçerli kalmış ve o tarihte %25 oranında tekrar zamlanmıştır. Yeni zamlarla bir kıta bilet fiyatı 75 kuruşa, 11-12 kıta ise 250 kuruşa çıkmıştır. 14 Haziran 1974 tarihinde tarifelerde %34 oranında uygulanan ücret artışı sonrası, 1 kıta bilet ücreti 100 kuruş olmuştur (Sofretu, 1976, s. 56).

Temel bilet ücreti esas alınarak, yolcu başına düşen ortalama gelire göre 1960-1975 yılları arasında %29 civarında gelir kaybı hesaplanmaktadır. Gelir kaybı, indirimli öğrenci ücretlerinden kaynaklandığı gibi, ücretsiz seyahat eden yolcu sayısının fazlalığından da meydana gelmektedir. Dünya genelinde ücretsiz seyahat hemen hemen hiçbir şehirde yoktur.

Tablo 3: Otobüs İşletmesi İşletme Göstergeleri (1960-1975)

İşletme Göstergesi	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
İstanbul'da Yaşam Maliyeti Endeksi	-	-	-	100	-	-	114	130	138	144	157	185	214	244	269	-
Temel Bilet Ücreti (Kuruş)	50	50	50	50	50	50	50	50	60	60	60	75	75	75	100	100
Yolcu Başına Ortalama Yolculuk Geliri (Gelir)	41	40	41	42	42	42	42	42	47	47	48	63	82	83	103	120
Toplam Yoluca Kiyasla İndirimli Üretlerin Yüzdəsi	25	30	32	31	31	33	33	32	36	34	32	31	27	22	19	13
Sadece Ulaşım Servisine Bağlı Personel Sayısı	5.484	5.915	5.705	5.502	5.313	4.997	5.409	5.677	6.171	6.528	6.129	6.098	5.985	6.107	-	-
Genel Servisle Balantılı Ulaşım Servisi Personel Sayısı	5.946	6.256	6.035	5.880	5.594	5.249	5.722	5.947	6.510	7.113	6.854	6.814	6.741	6.884	-	-
Personel Gideri (*Milyon-Lira)	-	-	-	-	-	-	-	72,1	89,9	105,2	125,3	179,2	176,9	229,6	-	-
Personel Giderinin Toplam İşletme Gideri İçindeki Yüzdəsi	-	-	-	-	-	-	-	70	72	68	67	70	64	70	-	-
Toplam Personel Sayısı / Servise Çıkan Araç Sayısı	16	16	17	17	18	17	17	16	17	16	14	14	14	15	-	-
Yerleşim Alanı Nüfusu (Milyon)	1,680	1,757	1,838	1,922	2,010	2,103	2,231	2,366	2,510	2,662	2,824	2,964	3,104	3,254	-	-
Nüfus / Servise Çıkan Araç Sayısı	4.444	4.587	5.177	5.670	6.321	6.828	6.680	6.360	6.729	5.889	5.908	6.162	6.647	7.263	-	-

**Kaynak:** Societe Française D'etudes Et De Realisation De Transports Urbains (Sofretu), İEET İşletmeleri Genel Müdürlüğü Taşıt Servislerinin Mali, İdari ve Organizasyon Etütleri, İstanbul 1976, s. 37.

İndirimli öğrenci seyahatleri ise muayyen bir bölge içinde ve günde en fazla 4 seyahat ile sınırlandırılmıştır. Okul olmayan gün ve saatlerde indirimli ücret tarifesi uygulanmamaktadır. 1965 yılında İETT otobüsleri ile seyahat eden 105 milyon sivil yolcu yanında, 32 milyon öğrenci kullanımı görülmüştür. Aynı yılın hesaplarına göre, yolcu başına maliyet 70-75 kuruş iken, öğrenciden vergiler dahil 15-25 kuruş arası ücret alınmıştır. Sadece öğrenci indiriminin idareye maliyeti 26,5 milyon lirayı bulmuştur. Benzer şekilde 1967 yılında da öğrenci indiriminden kaynaklı işletme zararı 25 milyon liranın üzerindedir. 1973 yılında 153 milyon sivil yolcunun yanında 41 milyon öğrenci taşınmıştır (Kutlu, 1974, s.36). Ayrıca asker, öğretmen, emniyet mensubu gibi indirimli yolcular ile kurum ve belediye personelinin yanında görevde olan polis, asker ve PTT çalışanlarının da ücretsiz seyahatleri büyük çapta hasılat kaybına sebep olmaktadır (Sofretu, 1976, s. 55). Yolcu gelirlerinde meydana gelen %29 oranında kaybolan tutarın, işletme gelirlerine eklenmesi ile kârlılığının tekrar hesaplanması durumunda, 1962 yılına kadar otobüs işletmesinin kâr ettiği, sonraki yıllarda ise zararının önemli miktarda azaldığı tespit edilmiştir.

İETT'nin oldukça fazla personel çalıştırdığı da anlaşılmaktadır. 1960-1973 yılları arasında destek birimleriyle birlikte kurumda işçi, memur çalışan toplam personel sayısı ortalama 6.253 iken, sadece taşıt dairesine bağlı işlerde çalışan personel sayısı ise yıllık 5.787'dir. Personel harcamaları şirket giderlerinin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. 1967-1973 yılları arasında işletme gideri içerisinde personel harcamalarının payı ortalama %69 seviyelerindedir. Toplam personel sayısı servise çıkan araca bölündüğünde, otobüs başına ortalama 16 personelin hizmet verdiği anlaşılmaktadır. Bu sayının anlamlı bir şekilde yüksek olmasının nedeni, otobüslerin bakım ve onarımlarının kurum tarafından yapılıyor olmasıdır. Nüfus verilerinin servise çıkan araca bölünmesi ile de işletmedeki otobüs başına düşen nüfus oranı elde edilmektedir. İstanbul'da 1960-1973 yılları arasında yıllık ortalama bu değer 6.048 kişi olduğu hesaplanmıştır.

1927 yılından günümüze kadar çok çeşitli marka ve modellerde otobüs alımı yapılmıştır. On yıllık dilimler halinde İETT envanterine satın alma yoluyla giren araç sayısı yükselen bir grafik çizmektedir. 1927-1949 yılları arasında 90 otobüs, 1950-1959 arası 575 otobüs, 1960-1969 arası 346, 1970-1979 arası 473, 1980-1989 arası 1.344, 1990-1999 arası 1.873, 2000-2009 arası 1.009 ve 2010-2019 yılları arası 2.424 otobüs satın alınarak, İstanbul ulaşımına sunulmuştur. 1927 tarihinden itibaren sadece İETT otobüs işletmelerinin envanterine, giren otobüs sayısı 8.134 rakamına ulaşmıştır (Orhon, 2022, ss.167-172).

Daha sonraki yıllarda İETT'nin uyguladığı bakım garantili otobüs alımlarının kurum lehine olumlu neticeler verdiği görülmüştür. Uygulanan bu modelle bakım ve onarım giderlerinden %60 civarında tasarruf edilebildiği anlaşılmaktadır. İdarenin kendi malzeme stoku ve işçileriyle bakım hizmetini sağlamanın maliyeti yüksek olmuştur (Güldüler, 2022, s.789)

Tablo 4: Otobüs İşletmesi Araç Bilgileri (1951-1973)

YIL	BUSSİNG 550		BUSSİNG 600		BUSSİNG 4500		SKODA 706 RO		SKODA 706 RTO		MERCEDES		MAGİRUS		BUSSİNG		BUSSİNG UD 7		LEYLAND		
	S	H	P	S	H	P	S	H	P	S	H	P	S	H	P	S	H	P	S	H	P
1951	50	-	50	-	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1952	50	-	100	-	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1953	-	-	100	-	-	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1954	-	-	100	50	-	50	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1955	-	-	100	-	-	50	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1956	-	-	100	-	-	50	100	-	100	11	-	11	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1957	-	-	100	-	-	50	-	-	100	25	-	36	-	0	-	0	-	0	-	-	0
1958	-	-	100	-	-	50	200	-	300	50	-	86	5	5	12	-	12	-	0	-	0
1959	-	-	100	-	-	50	-	10	290	-	86	-	5	5	-	12	-	0	-	-	0
1960	-	19	81	-	10	40	21	0	311	1	-	87	-	5	-	12	-	0	-	-	0
1961	-	-	81	-	-	40	-	-	311	-	-	87	25	30	-	12	-	0	-	-	0
1962	-	-	81	-	-	40	-	2	309	1	-	88	-	30	-	12	-	0	-	-	0
1963	-	-	81	-	3	37	-	21	288	-	-	88	-	30	-	12	-	0	-	-	0
1964	-	-	81	-	37	0	-	1	287	-	-	88	-	30	-	12	-	0	-	-	0
1965	-	-	81	-	-	0	-	-	287	-	-	88	-	30	-	12	-	0	-	-	0
1966	-	-	81	-	-	0	-	6	281	-	-	88	-	30	-	12	-	0	-	-	0
1967	-	-	81	-	-	0	-	3	278	-	-	88	-	30	-	12	-	0	-	-	0
1968	-	-	81	-	-	0	-	-	278	-	-	88	-	30	-	12	-	0	62	-	62
1969	-	-	81	-	-	0	-	10	268	-	-	88	-	30	-	12	-	0	238	-	300
1970	-	-	81	-	-	0	-	56	212	-	-	88	-	30	-	12	15	-	15	-	300
1971	-	-	81	-	-	0	-	102	110	-	-	88	-	30	-	12	70	-	85	-	300
1972	-	-	81	-	-	0	-	43	67	-	-	88	-	30	-	12	45	-	130	-	300
1973	-	-	81	-	-	0	-	3	64	-	-	88	-	30	-	12	48	-	178	-	300
1974	-	-	81	-	-	0	-	19	45	4	-	92	-	30	-	12	4	-	182	-	300

**Kaynak:** Societe Française Et De Realisation De Transports Urbains (Sofreut), İEET İşletmeleri Genel Müdürlüğü Taşıt Servislerinin Mali, İdari ve Organizasyon Etütleri, İstanbul 1976, s. 41. (S: Satın Alınan, H: Hurdaya Ayrılan, P: Parkta olan otobüs anlamına gelmektedir.)

**Tablo 5: Büyükşehirlerde Otobüs Yaş Ortalaması (UITP Verileri)**

Şehir	Yıllık Otobüs Başına Kat Edilen km	Servise Çıkarılan Otobüslerin Ortalama Yaşı	Kat Edilen Toplam km
Paris	75.000	8	600.000
Roma	60.000	10	600.000
Berlin	80.000	9	700.000
Tokyo	50.000	8	400.000

1967 yılı baz alındığında, İETT'nin elinde bulunan mevcut otobüslerin %8'inin 8 yaşında veya daha genç, %44'ünün 8-10 yaş aralığında, %31'inin 10-15 yaş aralığında ve %17'sinin 15 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir. Mevcut filonun yaklaşık yarısı 10 yaşından eskidir. Bu durum otobüslerin bakıma alınma sürelerini kısaltmakta ve günlük servise çıkarılabilen otobüs sayısını eksiltmektedir. Buna bağlı olarak otobüs geliri azalmakta, işletme gideri ise artmaktadır.

İstanbul'da sefer yapan otobüsler, uluslararası standartlara göre oldukça yaşlı sayılmaktadır. UITP (Union Internationale des Transports Publics) Otobüs Komisyonunca yapılan çok geniş analizler neticesinde, büyükşehir hüviyetindeki kalabalık şehirlerde toplu ulaşım vasıtası işletmelerinin rantabl olabilmesi için 6 yaşından daha eski vasıtaların işletmede kullanılmaması tavsiye edilmektedir. Büyükşehirlerde, genelde mali imkansızlıklar dolayısıyla UITP'nin bu tavsiyesine riayet edilemediği gözlenmektedir (İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, 1968, s.23).

**Tablo 6: İETT Filosunda Yer Alan Bir Otobüsün Servis ve Bakım Maliyetleri**

		Birim	Skoda	Büssing	Mercedes	Magirus	Trolleybüs
İşçilik	Servis Bakım İşçiliği	Saat	770	554	470	575	316
	İşçilik Ücreti (Saatlik Ücret 7 Lira)	Lira	5.390	3.878	3.290	4.025	2.209
	Servis Yapılmayan Süre	Gün	37	37	40	40	27
Servis	Servis Dışı Kalma Maliyeti (Günlük 600 Lira)	Lira	22.200	22.200	24.000	24.000	16.200
	İşçilik ve Servis Kaybı Maliyeti	Lira	27.590	26.078	27.290	28.025	18.409
Toplam	Motor	Lira	47.645	50.103	29.880	47.992	60.000
	Şanzıman	Lira	11.380	19.949	10.753	10.093	5.508
	Diferansiyel	Lira	20.430	45.477	28.012	26.150	64.980
	Piston Gömleği	Lira	443	585	384	756	335
	Komple Yataklar	Lira	3.780	4.860	0	3.840	2.250

**Kaynak:** İstanbul Belediyesi İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü, (1968). İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, İstanbul: İETT Matbaası, ss. 24-26.

Araç filosunun hayli yaşlı oluşu bakım maliyetlerini artıran en büyük unsurdur. Muhtelif marka ve modellerden müteşekkil bir filo oluşu da yedek parça stokunun yönetilmesini güçleştirmektedir. Servis ve bakım için gerekli parçaların çoğunlukla yurt dışından temin edilmesi, stok maliyetini oldukça masraflı hale getirmektedir. 1967 yılında mevcutta 30 milyon liralık yedek parça stoku bulunmasına rağmen filodaki araç çeşitliliğinden dolayı yeni yedek parça tedarik ihtiyacı, araçların garajda yatmasına ve işletme kaybına neden olmaktadır. 1961-1966 yılları arası otobüsler için kullanılan sarf malzemesinin yıllık ortalama tutarı 14 milyon lirayı geçmiştir. Yedek parça haricinde işçi ücretlerindeki artışlar da kurumu hayli zora sokmuştur. 1960 yılında sosyal yardımlar hariç işçilere ödenen tutar 61 milyon iken, 1967 yılında 108 milyonu aşmıştır.

### 5. Lastik Tekerlekli Motorlu Taşıtların Şehir İçi Ulaşımına Etkisi

İstanbul'da yaşanan nüfus artışı, şehrin gelişiminin önünde engel oluşturan elektrik, su ve ulaşım yatırımlarındaki yetersizliğe rağmen hız kesmeden devam etmiştir. 1973 yılında 3 milyon civarı olan İstanbul nüfusunun ülke nüfusuna oranı %8 iken, İETT'nin hizmet götürdüğü şehrin dışındaki 4 milyonluk bölgenin oranı %12 civarındadır. İmalat sanayinin %35'i İstanbul'da bulunurken, gelir vergisinden ülke genelinde elde edilen hasılatın %44'ü yine bu şehirden toplanmıştır. Ülke ekonomisi için kritik önemi haiz iş gücünün veriminde, bulunduğu ortamın düzenli ve insan psikolojisine uygun nitelikte olması büyük önem taşımaktadır (Kutlu, 1974, s.1).

İstanbul şehir içi ulaşım hareketliliği ise öteden beri düzenli ve konforlu olmaktan uzak kalmıştır. Ulaşım sistemleri ihtiyaçlara uygun olarak yenilenip geliştirilemediğinden talebin gerisine düşmüştür (Kutlu, 1974, s.2). Nüfus başına düşen toplu ulaşım aracı sayısı da bu gerçeği açık bir şekilde gözler önüne sermektedir.

**Tablo 7: 1962 Yılı Nüfus Başına Düşen Toplu Ulaşım Aracı Sayıları**

Şehir	Nüfus	Toplu Ulaşım Aracı	Toplu Ulaşım Aracı Başına Düşen Nüfus
Paris	5.676.000	6.673	851
Roma	2.567.800	2.872	894
Berlin	2.180.000	1.500	1.453
Stockholm	1.245.000	1.603	777
İstanbul	2.134.138	560	3.811

**Kaynak:** İstanbul Belediyesi İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü, (1968). İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, İstanbul: İETT Matbaası, s. 21.

1960'ların ortalarındaki veriler dikkate alınarak, İstanbul'da kişi başına düşen toplu ulaşım vasıtası oranının dünyanın birkaç büyük şehri ile mukayesesi gerçek tabloyu ortaya koymaktadır. Buna göre, İstanbul'un Avrupa şehirlerinin yolcu konforunu yakalayabilmesi için mevcut taşıt filosunu en az üç misline çıkarması gerekmektedir. Tarifelerinin yetersiz, masraflarının günden güne artmakta oluşu sebebiyle bir kamu otoritesi olarak İETT, hiçbir

Tablo 8: Özel Araç, Dolmuş ve Minibüs Sayıları (1963-1973)

Araç Türü	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Özel Araç Sayısı	14.967	17.119	19.130	23.082	30.462	35.535	38.686	42.087	47.240	55.840	70.359
Dolmuş Sayısı	12.836	14.415	15.004	15.963	15.943	15.934	15.930	15.921	15.918	15.919	15.918
Minibüs Sayısı	-	2.320	2.427	2.263	3.422	3.589	3.697	3.800	3.867	3.915	4.031

Kaynak: Societe Française D'études Et De Realisation De Transports Urbains (Sofretu), İEET İşlemeleri Genel Müdürlüğü Taşıt Servislerinin Mali, İdari ve Organizasyon Etütleri, İstanbul 1976, s. 37.

zaman otobüs parkını yeterli ve sürdürülebilir seviyede takviye etmek imkânını bulamamıştır. Otobüs filosunun güçlendirilmesi bir yana, zaman zaman döviz yetersizliği dolayısıyla tamir ve bakım malzemesinin ithali dahi güçleşmiştir. Kurumun atölyelerinde maliyeti iktisadi işletmecilikle bağdaşmayacak kadar yüksek olmasına rağmen, parça imali zarureti hasıl olmuş, imal edilemeyenler de arızalı otobüslerin sağlam parçalarından sökülerek hizmetin aksamadan yürütülmesine çalışılmıştır.

1960-1965 yılları arasında toplu ulaşım vasıtalarının yetersizliği sebebiyle, dolmuş ve minibüslerin rolünün gün geçtikçe daha fazla artması, yolların tıkanıklığına ve trafiğin sıkışmasına yol açtığı gibi, şehir genelindeki ulaşım vasıtalarının ticari hızlarının azalmasına da neden olmuştur. Toplam yolcu taşımada önemli bir paya sahip minibüsler Kartal, Pendik, Sarıyer, Alibeyköy, Silahtar, Küçükçekmece, Sağmalcılar, Zeytinburnu, Gaziosmanpaşa ve Bahçelievler gibi konut bölgelerini şehrin merkezi noktalarına taşıyan hatlar üzerinde çalışmaktadır. Özel şahıslara ait, tek bir kuruluşa bağlı olmayan şehrin en merkezi bölgelerinde trafikte seyreden minibüsler, düzenli ve güvenli sefer yapmayan araçlar olarak nitelenmektedir (Kutlu, 1974, s.18).

Dolmuşlar da halk otobüsleri ve minibüsler gibi şahıslara ait ve tek bir otoritenin kontrolü altında olmayan, düzenli sefer yapmayan ve güvenli ulaşım hizmeti sunmadığı şeklinde değerlendirilen toplu ulaşım araçlarıdır. İstanbul Teknik Üniversitesi akademisyenlerinin yaptığı incelemelerde bir yolcunun dolmuş ile seyahat etmesi durumunda 2,86-3 m<sup>2</sup>, otobüs ile seyahat etmesi durumunda ise 0,40-1 m<sup>2</sup> yol sahası işgal ettiği neticesine varılmıştır. Diğer bir ifade ile saatte 50 bin yolcu taşımak için dolmuşların 105 metre genişliğinde, otobüslerin ise 35 metre genişliğinde yol sahasına ihtiyaçları vardır. Daha açık ve basit bir hesaplama, bir otobüs 70-80 yolcu taşıdığına göre aynı sayıda yolcuyu rahat bir şekilde taşımak için 16 dolmuş lazımdır. Bir otobüs yol üzerinde, önündeki ve arkasındaki emniyet mesafeleri ile birlikte 77 m<sup>2</sup> yer kaplamaktadır. Aynı yolcuyu taşıyan 16 dolmuş ise 672 m<sup>2</sup> alan işgal etmektedir. Dolmuşların yol tıkanıklığına yaptığı olumsuz etki dışında, ekonomik fizibilite karnesi de pek iç açıcı değildir. 80 kişiyi taşıyan bir otobüsün 1.500 beygir gücünde motoruna mukabil, aynı şartlarla çalışan ve aynı nispette yıpranan 600 beygir güçlü 16 motor, 16 şanzıman, 16 diferansiyel, 16 hareket ve direksiyon tertibatı, 6 lastiğe

mukabil 64 lastik sarf edilmektedir. Bunların çoğunun yurt dışından ithal edildiği dikkate alındığında, fazlaca yapılan döviz israfı ortaya çıkmaktadır. Bir otobüs ile 16 dolmuşun yolda işgal edeceği saha karşılaştırılırken, dolmuşların sebep olduğu trafik sıkışıklığı sebebiyle zaten yetersiz olan yollardaki ticari hızın düşmesinden kaynaklı benzin israfının ülke ekonomisine verdiği zarar da dikkate alınmalıdır (İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, 1968, s.22).

Otobüs, trolleybüs ve tramvay gibi büyük kapasiteli toplu taşıma araçlarının küçük kapasiteli olan dolmuş ve otomobil tarzı araçlara göre en büyük avantajı, taşıdıkları yolcu sayısı dikkate alındığında kara yolunda işgal ettikleri sahanın küçük ve enerji tüketiminin daha az olmasıdır (Kafalı ve ark., 1982, s.165). Kamu otoritesi olarak belediyenin yeterli ulaşım hizmeti sunamaması üzerine dolmuşların, ana caddelerde mevcut trafiği altüst ederek bu boşluğu doldurmaya çalıştığı ve ülke ekonomisine zarar verdiği gözlenmektedir (Keskin, 1975, s.51). Ulaşım talebinin karşılanamadığı güzergâhlarda halk otobüsleri, Belediye'nin vermiş olduğu geçici ruhsat ile toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. 1970 yılında özel şahıslara ait olan 100 kadar halk otobüsü, tek bir kuruluşa bağlı olmadığından sefer düzensizliğiyle öne çıkmaktadır. Toplam yolcu taşımacılığında ciddi bir ağırlığı olmayan halk otobüsleri, İETT güzergâhları dışında şehrin banliyö hatlarında çalışmaktadır. (Kutlu, 1974, ss.17-18).

1962 senesinde yapılan istatistiklere göre İstanbul'da hususi otomobiller yolların %18'ini işgal ederken, yolcuların %8'ini taşımıştır. Dolmuş, taksi ve minibüsler yolların %72'sini kullanıp, yolcuların %64'ünü, İETT vasıtaları ise yolların %10'unu işgal edip, yolcuların %28'ini taşımıştır. Toplu ulaşımın tamamen İETT vasıtaları ile yapılması durumunda, özel otomobiller yine yolların %18'ini işgal ederek yolcunun %8'ini taşıdıkları halde İETT vasıtaları yolcunun %92'sini taşımak için yolların sadece %34'ünü meşgul edecektir. Bu suretle yolların %52'si araçlar tarafından kullanılırken, %48'i boş kalmış olacaktır. Yolların %48'inin serbest kalması da ticari hızın iki misline çıkması anlamına gelmektedir. Nitekim toplu ulaşım vasıtalarının ticari hızı Paris'te 17 km/saat, Roma'da 16 km/saat, Berlin'de 21,4 km/saat, Stockholm'de 17,1 km/saat iken, Belediye Trafik Şubesi'nin tespitlerine göre İstanbul'da 6-8 km/saat aralığındadır. Bu sonuçlara göre İstanbul, Avrupa şehirlerinin oldukça gerisinde kalmaktadır. Şehir içi ulaşımında hizmet gören İETT vasıtaları, mukayesesi yapılan şehirlerdeki benzerlerine nazaran %50 nispetinde sefer yapabilmekte ve o nispette yolcu taşıyabilmektedir. Bu da otobüslerin sık sık durup kalkmaktan dolayı normal şartların üstünde yıpranmasına ve yakıt sarfiyatına yol açmakta, taşınan yolcu kapasitesinin yarıya inmesine sebep olmaktadır (İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, 1968, s.22).

#### **Tablo 9: Yıllara Göre Trafiğe Kayıtlı Motorlu Araçların Dağılımı**



Yıl	Özel Otomobil (%)	Taksi (%)	Motosiklet (%)	Kamyon, Kamyonet (%)	Otobüs, Trolleybüs, Tramvay (%)
1938	24,8	33,9	8,3	19,1	13,9
1963	29,3	25,2	5,4	36,9	3,2
1973	50,22	11,03	5,33	30,78	2,64

**Kaynak:** Kutlu, K. (1974). İstanbul Şehri Otobüs İhtiyacı ve Tedariki Hakkında Fizibilite Raporu, İETT Matbaası, s. 30.

1950 sonrası yürütülen İstanbul'un imar hareketleri, şehir içinde yeni yolların açılması ve mevcut yolların karayolu standartlarına uygun olarak geliştirilmesi şeklinde devam etmiştir. Bu durum lastik tekerlekli araçların kullanımını artırırken, yüksek kapasiteli toplu taşıma araçlarının oranını oldukça düşürmüştür. Nitekim tramvay, otobüs ve trolleybüs gibi büyük kapasiteli ulaşım araçlarının sayısının toplam araç sayısına oranı, azalan bir seyirle yıllar içerisinde gerilemiştir. 1938 yılında tramvay, otobüs ve trolleybüs sayısının, toplam taşıt miktarı içerisindeki payı %13,0 iken, 1963 yılında bu oran %3,2'ye, 1973'te 2,64'e kadar inmiştir (Umar & Kutlu, 1971, s.15).

## 6. Sonuç

Dünya genelinde kamu yararına toplu ulaşım hizmeti yapan kurumlar, kâr eden işletmeler değildir. Kamu yararı gözetilen ulaşım şirketlerinde, yolcu ücretlerinin oluşan maliyetin altında tespit edilmesi sonucu meydana gelen açık, merkezi veya mahalli idareler tarafından karşılanmaktadır. Toplu ulaşım işletmelerinin zarar etmesinin sebepleri ile hizmetin iyi ifa edilememesinin sebepleri aynıdır. Yolcudan alınan ücretin gideri karşılamaması, genel anlamda halkın indirimli olarak taşındığı anlamına gelmektedir. Bunun yanında ücret ödemediği seyahat eden kesimin varlığı ve öğrenci tarifesi, zararın katlanarak büyümesine yol açmaktadır. Her yıl milyonlarca lirayı bulan otobüs işletmesinin zararlarının azaltılabilmesi için kültürel ve sosyal bir yardım mahiyetinde uygulanan ücretsiz ve indirimli taşıma işleminin neticesinde oluşan kurum zararının, Merkezi Hükümet ve Belediye tarafından karşılanması gerekmektedir. Şehri dışı hatların da güzergâhın uzun, yolcu sayısının sınırlı olması ve alınan ücretin maliyetin oldukça gerisinde bulunması, kamu işletmesinin zararını büyötmektedir.

Şehir nüfusunun büyük bir hızla artmasının ve iskân sahalarının genişlemesinin ulaşım talebini hızla yukarı çekmesi gerek yolcu sayısını gerekse araç-km değerlerini her geçen gün daha da artırmıştır. Ulaşım hizmetinin şehrin merkezinden uzak iskân mntıklarına kadar uzatılması, km başına yolcu ve dolayısıyla hasılat düşüklüğü doğurduğu gibi, araç teminindeki yetersizlik karşısında şehrin yoğun bölgelerine daha fazla araç tahsisine de engel olmuştur. Bu şekliyle İstanbul'un genel anlamda yolcu talebi ile kamu otoritesinin arz edebildiği hizmet arasındaki boşluk, minibüsler, dolmuşlar ve kısmen de halk otobüsleri ile doldurulmaya çalışılmıştır. Talebe uygun bir arzın planlı bir şekilde sunulmaması, şehir içi

ulaşım düzenini karma ve birbiriyle entegre olmaktan uzaklaştırarak bir karmaşaya itmiştir. Dolmuş ve minibüslerin şehrin ulaşım akışına uygun olmayan haksız rekabetleri, karayolunda tıkanmalara ve ticari hızın düşmesine neden olduğu gibi, kamu otoritesinin elde edeceği geliri de azaltmıştır.

İETT Genel Müdürlüğü'ne bağlı toplu ulaşım vasıtaları, kamu taşımacılığının en önemli kesimini teşkil etmektedir. İstanbul ölçeğinde büyüklüğe sahip modern Avrupa şehirlerinin tamamında, şehir içi ulaşım önceleri karma haldeyken, yaşanan karışıklığın zararının görülmesi üzerine tek bir merkezden kontrol ve koordine edilen bir sisteme dönüşmüştür. İstanbul'da ise durum tam tersi yönde seyretmiştir. İlk kurulduğunda şehir içi ulaşım tek elden yönetilirken kamu otoritesinin, toplumun ulaşım taleplerinin gerisinde kalması neticesinde zamanla karma taşıma sistemine geçilmiştir. 1970'li yıllarda şehrin toplu taşıma ağında yer alan otoriteler arasında hiçbir koordinasyon bulunmamaktadır. İETT filosu yetersiz kalmaya başladıkça, şehre hizmet sunan diğer sistemlerin ağırlığı ve etkisi artmıştır. Bunun sonucunda taşıma düzensizliği gittikçe belirgin bir hal almış ve trafik sorunu içinden çıkılmaz bir boyuta dönüşmüştür.

İstanbul'da hizmet veren toplu ulaşım araçlarının yaşlı olması, işletme giderini artırıcı etkisiyle büyük çapta bir zarar unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya genelinde otobüsler, 8-10 senede 400.000-700.000 km arası yol yapınca, hizmet dışı bırakılmaktadır. İETT bünyesinde bir otobüs ise altı senelik işletme ömrü süresince 500.000 km yolu tamamlamaktadır. Böyle olmasına rağmen, İstanbul'da 17 sene çalışan ve 1.275.000 km yol yapan otobüsler bulunmaktadır. Ulaşım araçları eskidikçe tamir ve bakım ihtiyaçları artmakta, bu yüzden maruz kalınan malzeme, işçilik masrafları ve hasılat kaybı idarenin sırtına çok ağır külfetler yüklemektedir.

Otobüs işletmesi, raylı sistemlere göre daha esnek bir operasyon kabiliyetine sahip olduğu gibi işletme bakımından sahadaki taleplere hızlı cevaplar üretilmesine uygun yapıdadır. Bu avantajlarına rağmen bir şehrin ulaşım yükünün sadece otobüslere bırakılmasının doğru bir yaklaşım olmadığı, çalışmanın bütününde açıkça görülmektedir. Lastik tekerlekli araçlarla şehir içi ulaşımın desteklenmesi ve ana ulaşım koridorlarının diğer ulaşım modlarıyla birlikte planlanması ve koordine edilmesi gerekmektedir. Ancak yüksek kapasiteli raylı sistem hatlarını besleyen ve destekleyen bir ulaşım planından, sağlıklı ve verimli sonuçlar alınabilir. Ulaşım yükünün sadece lastik tekerlekli araçlara bırakılması, İstanbul'u çok daha büyük sorunlarla karşı karşıya getirmiştir. 1950'li yıllardan sonra şehir, lastik tekerlekli araçların büyük yükünü çekmek ve getirdiği devasa sorunlarla baş etmek durumunda kalmıştır. Plansız yapılaşmanın doğurduğu gecekondulaşmanın ulaşım ayağındaki yansıması, dolmuş ve minibüslerin şehir içi trafikte meydana getirdiği kaotik durumda kendini göstermiştir.

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız.

**Çıkar Çatışması:** Yazar çıkar çatışması beyan etmemişlerdir.

**Finansal Destek:** Yazar finansal destek beyan etmemişlerdir.

**Peer-review:** Externally peer-reviewed.

**Conflict of Interest:** The author has no conflict of interest to declare.

**Grant Support:** The author declared that this study has received no financial support.

## Kaynakça/References

- Arısal, M. (2023). *Rayında ilerlemeyen modernleşme, İstanbul'da şehir içi ulaşım ve gündelik hayat (1920-1930)*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Aydın, F. & Oral, M. (2018). *Türkiye'de karayolu ulaşımının tarihsel gelişimi*. Journal of Awareness, Cilt 3, Sayı: Özel, 257–266.
- Ay, F. (2014). *İstanbul'un 100 ulaşım aracı*. İstanbul: İBB Kültür A.Ş. Yayınları.
- Çorum, A., Akbıyık, E. & Demir, G. (2015). Otobüs uygulamasının ekonomik analizi: Millet caddesi örneği. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 21(4), 145–151.
- Güldüler, E. S. (2022). Kent içi toplu ulaşımın operasyon ve bakım uygulamalarında yeni model arayışları. *İdeal Kent Dergisi*, 36(13), 771–796.
- İETT Arşivi Belge No: 7103-03529-040 (11 Mayıs 1960).
- İETT Arşivi Belge No: 7103-02838-138 (25 Temmuz 1929).
- İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü (1976). Taşıt Servislerinin Mali İdari ve Organizasyon Etütleri, İstanbul.
- İstanbul Belediyesi İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü, (1968). İETT Umum Müdürlüğüne Umumi Bakış, İstanbul: İETT Matbaası.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1951). 1950 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1952). 1951 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1954). 1953 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1957). 1956 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1961). 1960 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1963). 1962 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1964). 1963 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1969). 1968 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü, (1970). 1969 Senesi Bilançosu ve İşletme Neticeleri. İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi.
- İstanbul Elektrik ve Tramvay İşletmesi Umum Müdürlüğü (1976). *1977 Yılı bütçesi ve kadrosu*. İstanbul: İETT Matbaası.

- Jane's Transport Data, Jane's urban transport system (1991). *Surrey, United Kingdom, Jane's Information Group.*
- Keskin, A., Kutlu, K. & Yayla, N. (1982). *İstanbul kent içi ulaşım planı genel ulaşım etüdü.* İstanbul: İTÜ-İstanbul Belediyesi.
- Kara, H., Yıldırım, M. & Özcan, E. (2009). *Türkiye otobüs işletmeciliği.* İstanbul: Rota Yayınları.
- Keskin, A. (1975). *Ulaşım ve şehirselleşme ilişkileri üzerine bir araştırma.* İstanbul: İTÜ Mimarlık Baskı Atölyesi.
- Kocaoğlu, F. (2016). *Türkiye'de otobüsün tarihi.* İstanbul: Mercedes-Benz Türk A.Ş.
- Kutlu, K. (1974). *İstanbul şehri otobüs ihtiyacı ve tedariki hakkında fizibilite raporu.* İstanbul: İETT Matbaası.
- Langevin M., Meizonnet L. (1953). *İstanbul yolcu nakliyat işleri etüdü,* Tercüme Saadetin Özil, İstanbul: Hünsütabiyyat Matbaası.
- Lewis, C. B. (1969). *Otobüsün hizmet alanı, şehir içi otobüs işletmesinde yenilik usul ve inkişaf.* İstanbul: İETT Matbaası.
- Orhon, O. (2022). *İstanbul İETT otobüsleri.* İstanbul: İkinci Adam Yayınları.
- Otobüs Servisi ve Geçirdiği Gelişme Safhaları, (1957). *İETT Dergisi,* Sayı 12. İstanbul: Su Yayınları.
- İETT Tarihi, (1957). *Otobüs, İETT Dergisi,* Sayı 4. İstanbul: Su Yayınları.
- Şefik, E. (1958). *Otobüsler; İETT Dergisi,* Sayı 19. İstanbul: Su Yayınları.
- Öztürk, A. İ. (2010). *Osmanlı'dan cumhuriyet'e imtiyaz usulü ile yürütülen İstanbul belediye hizmetleri (Yap-işlet-devret uygulaması).* İstanbul: İBB Kültür A.Ş. Yayınları.
- Steenbrink, P. A. (1974). *Optimization of transport networks.* London; New York: Wiley.
- Societe Française D'etudes Et De Realisation De Transports Urbains (Sofretu), (1976). *Taşıt Servislerinin Mali, İdari ve Organizasyon Etütleri.* İstanbul: İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü.
- Tekeli, İ. (2009). *Toplu eserler 9: İstanbul kent içi ulaşımın gelişimi (1927-1985).* İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tramvay Malzemesi, (1945, 23 Haziran). *Akşam Gazetesi,* s.3.
- Umar, F. & Kutlu, K. (1971). *İstanbul şehri kamu taşıma etüdü.* İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Matbaası.