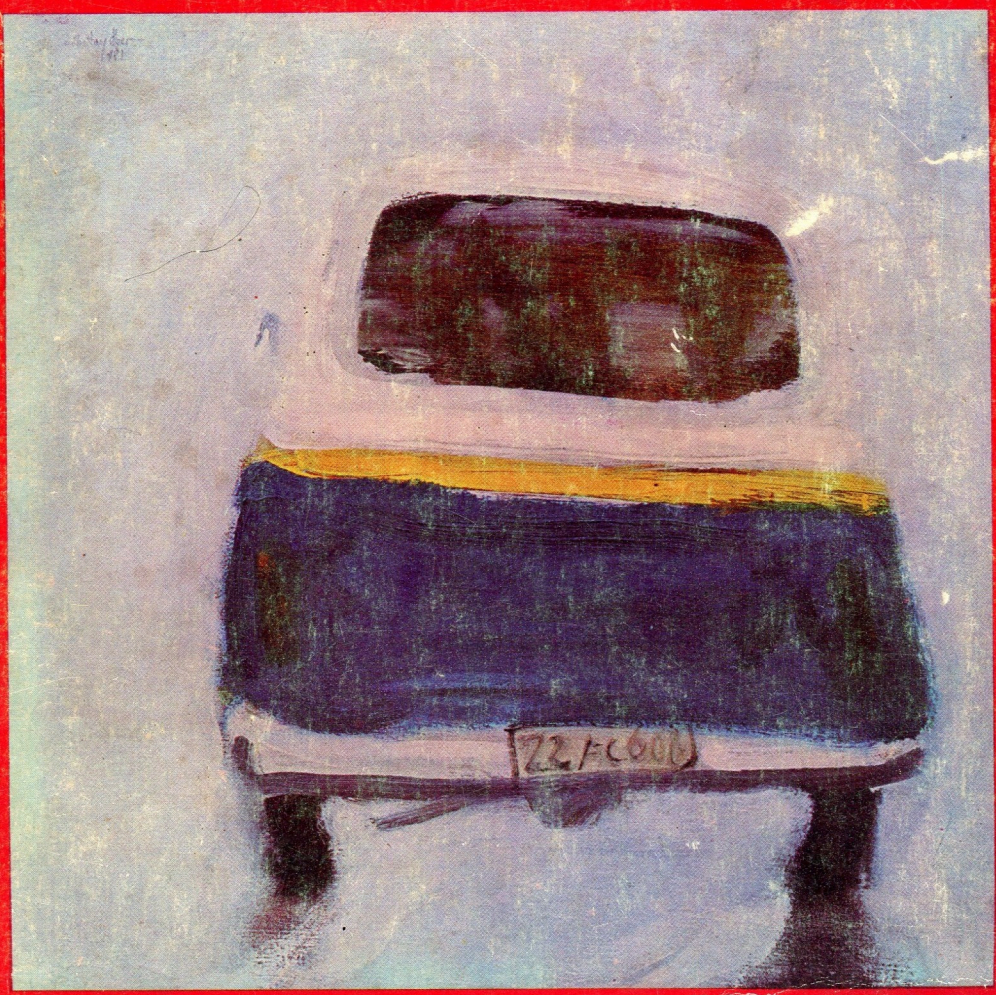
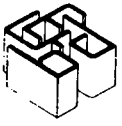
İLHAN TEKELİ / TARIK OKYAY

DOLMUŞUN ÖYKÜSÜ



DOLMUŞUN ÖYKÜSÜ



ÇEVRE VE MİMARLIK BİLİMLERİ DERNEĞİ YAYINLARI

MİMARLIK EĞİTİMİ

Mimarlıkta İkinci Kademe Eğitimi: Kuram, Araştırma, Uygulama Seminerine Sunulan Bildiriler,
474 sayfa, Ankara, 1977

MİMARLIK BİLİMİ: KAVRAM VE SORUNLARI

Derleyen: Mustafa Pultar
96 sayfa, Ankara, 1978.

ÇEVRE, YAPI VE TASARIM

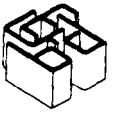
Birinci Mimarlık Bilimleri Kongresine Sunulan Bildiriler
Derleyen: Mustafa Pultar
426 sayfa, Ankara, 1979.

DOLMUŞUN ÖYKÜSÜ

İlhan Tekeli, Tarık Okyay
302 Sayfa, Ankara 1980

DOLMUŞUN ÖYKÜSÜ

İlhan Tekeli , Tarık Okyay



ÇEVRE ve MİMARLIK BİLİMLERİ DERNEĞİ
Ankara

©

1981 Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği
Her hakkı saklıdır.

Birinci Baskı : Aralık 1981

Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği
Posta Kutusu 513
Kızılay, Ankara

Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi Basım İşliği'nde
basılmıştır.

Kapak Düzeni : Suha Özkan

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ
1. DOLMUŞ NEDİR? 1 - 18
2. DOLMUŞUN VARLIĞI NELERE BAĞLIDIR? 19 - 36
3. DOLMUŞ HATLARININ EVRİMİ 39 - 54
4. DOLMUŞ VE KENT BİÇİMİ 55 - 72
5. KAMU ULAŞIM SİSTEMİ VE DOLMUŞ 73 - 112
6. DOLMUŞUN EKONOMİSİ 113 - 140
7. DOLMUŞ YOLCULARI 141 - 168
8. DOLMUŞÇULAR KİMLERDİR? 169 - 212
9. DOLMUŞÇULARIN ÖRGÜTLENMESİ 213 - 252

9.1. EKLER 253 - 288
I. DOLMUŞ VE TAKSİ PLAKALARININ KISITLANMASININ ANKARA'DAKİ SONUÇLARI
II. ANKARA İL TRAFİK KOMİSYONUNUN PLAKA KISITLAMASI KARARININ YASALARA AYKIRILIĞI ÜZERİNE BİR NOT

10. DOLMUŞUN GELECEĞİ 289 - 304

GİRİŞ

Bu kitabın öyküsü bir başka kitapla başladı. Yiğit Gülöksüz arkadaşımız ile birlikte "Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir" kitabını yazarken, kentlerimizin belirgin nitelikleri arasında saydığımız gecekondu üzerine pek çok araştırma yapılmış olmasına karşın, dolmuş olgusu üzerine hemen hemen hiçbir araştırma yapılmadığını gördük. Bu konu üstündeki ilgimiz yoğunluk kazandı. Dolmuşlar kentsel yaşantımız içinde önemli bir yer tutuyordu. Dolmuş toplumumuzda belli bir yaşantıyı ya da kültür biçimini simgeler olmuştu. Bu yaşantı biçimi, biraz "uyanık" olmayı, biraz toplumumuza özgülüğü, biraz da yozlaşmayı içeriyordu. İster karşı çıkalım, ister benimseyelim toplumumuzun simgesel bir öğesi haline gelen dolmuş üzerine bilgilerimizin çok az oluşu ilginçti. Dolmuş kültürü'nün bile "dolmuşla" ne kadar ilişkili olduğu bilinmiyordu.

Bir toplumsal olgunun araştırılmamış olması, bu olgunun bir sorun niteliğinde görülmediğinin bir kanıtı olarak yorumlanabilir. Toplumsal araştırmaların gecekondu üstünde yoğunlaşması, bir rastlantı değildi. Doğuşundan beri bir orta sınıf üyesi olan plancılar, yöneticiler ve toplumbilimcilerce gecekonduya bir sorun olarak bakılmasındandı. Oysa dolmuş çıktığı günde, hemen orta sınıfların yaşantısına girmiş, üstelik o yaşantıyı toplumun öteki katmanlarından ayıran öğelerden biri olmuştu. Böylece, bir sorun niteliğinde görülmeyen, üstünde çıkar kavgaları verilmeyen dolmuş da bir araştırma konusu olmamıştı. Dolmuşun toplumdaki çatışmaların dışında kalması daha ne kadar sürecektir?

Son yıllarda kentlerimiz hızla artan özel oto sahipliğinin getirdiği trafik ve kent içi ulaşım sorunlarını yaşamaya başladı. Kent içi ulaşımın çözümü için ayrılmış özel otobüs yollarında toplumun değişik kesimlerine hizmet sunan ulaşım türleri kendilerine yer açmak için yarışa girdiler. Bu yarışma ya da çatışmada dolmuşların da önemli rolleri olacağı bir gerçektir. Dolmuş üstüne kararlar verilecek, yargılar yürütülecektir. İster karar vermek için, ister dolmuşçuların davranışlarını önceden kestirmek için olsun, önce dolmuşu daha iyi tanımak gerekecektir. Bu gereksinme, dolmuşun toplum bilimcilerin gündeminde daha sık yer almasının nedeni olacaktır.

Bu kitabın yazarlarından biri Ankara Belediye Başkanı Vedat Dalokay'a danışman olduğu yıllar içinde bu gereksinmeyi çok yakından duymuştu. Dolmuşçuların kendilerine özgü örgütlenmeleriyle geniş toplum katmanlarına ters düşen rantlar oluşturabildiklerini ve bu rantların siyasal etkileşme kanallarıyla kolayca korunabildiğini yakından gözlemleme olanağını bulmuştu.

Dolmuş olgusunu inceleme konusunda yazarların ilgisini yoğunlaştıran gelişmelerin yanısıra, bu araştırmanın yapılmasını olanaklı kılan bir fırsat ortaya çıkmıştır. Son yılların çalkantılı eğitim ortamı içinde ODTÜ Şehir Planlama Bölümü öğrencilerinin 1974 yılı yaz stajı, başka olanak kalmadığından öğrencilerin de isteğiyle Ankara'da "dolmuş" olgusunun araştırılmasına yöneltildi. Bu çalışmada yararlandığımız alan araştırması sıkıntılı bir eğitim ortamının zorunluluklarından doğmuş oldu. Çalışmamız böyle sıkıntılı bir ortamda özveriyle çalışan ODTÜ Planlama Bölümü öğrencilerine çok şey borçludur.

Çalışmanın sonuçlarının alınması oldukça uzun süre gerektirdi. 1974 yılı yazında yapılan alan araştırmasından sonra yazarlar, dolmuş sorununun daha yakından incelenmesi ve çok yönlü araştırılması gereğini duydular. Yeni araştırmalarla konunun eksik kalan yönlerini bütünlemeye çalıştılar. On bölümden oluşan kitabın yalnızca iki bölümü alandan soru kağıdıyla toplanan bilgilere dayanıyor. Öteki bölümlerin hazırlanmasında, yazılı kaynakların taranmasından, örgüt üyeleri ve yöneticilerle yapılan görüşmelere, katılımcı gözlemlerine kadar çok değişik yollar izlendi.

Kitabın birinci bölümü "Dolmuş Nedir?" sorusunu yanıtlamaya çalışıyor. Bu bölümde bir kavram çözümlemesi yaklaşımı içinde dolmuşun belirleyici boyutları ortaya konuluyor. İkinci bölümde uluslararası karşılaştırmalardan yararlanarak dolmuşun hangi toplumsal koşullar içinde ortaya çıktığı ve kentlerarası karşılaştırmalar yaparak ne özellikteki kentlerde oluştuğu; varlığını nasıl koruduğu inceleniyor. Kitabın üçüncü bölümü dolmuş olgusuna evrimsel bir çizgi içinde bakıyor. Dolmuş Türkiye'de kırk yıla varan yaşamı içinde bir değişme geçirmiştir. Dolmuş hatlarının evrimini inceleyen üçüncü bölüm bu değişmeyi ortaya koyuyor. Dolmuş hattının kentin bir ekseni boyunca gelişimini inceleyen bu bölüm, aynı zamanda dolmuş ile kent biçimi arasındaki karşılıklı ilişkileri ortaya koyan dördüncü bölüme bir hazırlık niteliğinde.

Kentin biçimiyle kentiçi ulaşım sistemleri arasında oldukça karmaşık belirleyicilik ilişkileri var. Kentin büyüklüğü ve biçimi gelişen kentiçi ulaşım sistemini etkiliyor ama bu ilişki tek yönlü değil; bir kentiçi ulaşım sistemi ortaya çıktı mı kent biçimi de ona uyum yapıyor. Dördüncü bölümde bu sorunlar dolmuş açısından tartışılıyor. Türkiye'de bugünkü kent biçimleri üstünde dolmuşun etkisi ortaya konulmaya çalışılıyor.

Kitabın beşinci bölümü dolmuşu, kentiçi kamu ulaşım sisteminin bir parçası olarak değerlendiriyor. Dolmuşun diğer kentiçi ulaşım türleri ile nasıl bir iş bölümü ve yarışma içinde olduğunu, öteki türlere göre zayıf ve üstün yanlarını açıklamaya çalışıyor. Bu konular dolmuşun ekonomisini inceleyen altıncı bölümde ayrıntı kazamyor. İşletmeci açısından dolmuşun ve otobüsün giderleri, ücret tarifeleri ve genel kârlılıkları karşılaştırılıyor. Böylece teknolojik açıdan üstün olan otobüs, vb. kamu ulaşım araçlarıyla dolmuşun, emeğin sömürülmesine dayanan çalışma biçimiyle, nasıl yarışabilir hale geldiği açıklık kazanıyor.

Kitabın yedinci ve sekizinci bölümlerinde soru kağıdı uygulamasının sonuçları sergilenerek dolmuş yolcularının ve dolmuşçuların bir değerlendirmesi yapılıyor. Dolmuşçuların ve dolmuş yolcularının toplumsal katmanlaşma içindeki yeri, dolmuş yolcularının neden dolmuşu seçtikleri, dolmuştaki çalışma koşulları, dolmuş içindeki yolcu sürücü ilişkisi inceleniyor bu bölümlerde. Dolmuşçular tek tek küçük girişimciler olmalarına karşın, örgütlenerek siyasal etkiler yaratabiliyor ve varlıklarını bu yolla koruyorlar. Kitabm dokuzuncu bölümünde bu örgütlenmenin nitelikleri araştırılıyor. Bu bölümün iki de eki var. Eklerden birincisi örgütlenen dolmuşçuların plaka kısıtlaması kararıyla oluşturdukları rantın büyüklüğünün düzeyini Ankara örneğinde ortaya koyuyor. Eklerden ikincisi plaka kısıtlama kararının yasal yönlerini inceliyor. Yasalara aykırı olan bu kararın nasıl alındığını sergiliyor. İlk dokuz bölümde bugünkü yapısı ve özellikleri incelenen dolmuşun geleceğinin ne olabileceği kitabm onuncu bölümünde tartışılıyor.

Her kitabm hazırlanması yazarlarının çabasının ötesinde çok geniş çevrelerin yardımını gerektirmekte. Üretimi toplumsal bir olay. Bu nedenle kitabın yazarları çok değişik çevrelere teşekkür borçlu. Ama bu yardımların üzerinde özenle durulması gerekeni 1978 yılında ODTÜ Şehir Planlama Bölümünü bitiren öğrencilerin çalışmaları. Kitabın yayma hazırlanması sırasında, her bölümün girişinde, dolmuş olgusunun topluma yansımasını belgelemek için karikatüristlerimizin değişik dergi ve gazetelerdeki çizgilerinden yararlanmak istedik. Kitapta karikatürlerinden yararlandığımız değerli çizerlerimize, yalnız bize çizgilerini yayınlama izinlerini verdikleri için değil, bu olguları saptayıp yararlanacağımız belgeler haline getirdikleri için de, teşekkür borçluyuz. Tüm bu yardımlara karşın yanılmaların sorumluluğunu kitabın yazarları taşıyor.

1. Dolmuş Nedir ?

Sayfa 3 : *Hürriyet, 9 Şubat 1974*
Sayfa 4 : *Hürriyet, 9 Şubat 1974*
Sayfa 5 : *Cumhuriyet*
Milliyet, 5 Ağustos 1976

Hürriyet



1930 senesinde Sirkeci Yeni Postane arkasında taksi dolmuş arabaları beklerken. (Faik Şenol'un Koleksiyonundan)

DOLMUŞ NASIL DOĞDU...

1931 yıllarının İstanbul'u... Başta Amerika olmak üzere bütün dünyayı kasıp kavuran 1929 buhranı etkisini Türkiye'de de göstermiş. Hem de bütün şiddetiyle. İflaslar birbirini izliyor, kepenkler bir bir iniyor. Gıda maddelerinin fiyatları ise roket hızıyla yükselmekte. Halk korku içinde. Bu gidişin sonu ne olacak? Bunlar arasında sayıları 700'ü bulan taksi şöförleri de var.

Kara kara düşünüyorlar. Nasıl düşünmesinler ki, eskiden günde 3-5 müşteri taşıyıp çoluk çocuklarının rızkını sağlarken şimdi, iki günde bir müşteri çıkarsa bayram yapmaktalar. Para yokluğundan zenginlerden, orta hallisine kadar herkes en ucuz taşıt olan tramvaya biniyor.

AŞÇILIKTAN ŞOFÖRLÜĞE

Cağaloğlu'nda lokanta işletirken arkadaşlarının teşvikiyle bir ford alıp taksi şöförlüğüne başlayan Aşçı Halit ise meslektaşlarına oranla biraz daha şanslı. Şanslı diyoruz çünkü günde 80 kuruş kazancı garantilemiş. Her gün Nişantaşı'ndan bir Musevi olan müşterisini alıp Eminönü'ndeki iş yerine getiriyor, saat ne yazarsa onu alıyor: Yani 80 kuruş.

Günümüzde bir gazete parası bile dağıl ama o yıllarda, fiyatların yüksekliğine rağmen bu parayla istenirse 16 yumurta, ya da en âlâsından semiz bir tavuk veya beş ekmek almak kabil.

Günün birinde bu müşterisi Aşçı Halit'i karşısına alıyor. Konuşacak ama mütereddit. Çünkü onun de işleri bozulmuş artık işine her gün taksi tutup gitmesine imkân kalmamıştır. Aylardan beri devam ettirdiği şöför-müşteri ilişkisine ya son verecek ya da... Ya da günlerden beri düşünduğu yeni çalışma şeklini açıklayacak. "Bak" diyor Aşçı Halit'e. Durumu biliyorsun. İşler eskisi kadar iyi değil... "Artık tek başına taksi tutmama imkân kalmadı" diye devam ediyor. Musevi vatandaşımız. "Ayda 25-30 lira çok para. Ama ben aynı yerde çalışan dört arkadaş daha buldum sana. Bir kişi yerine beş kişi taşıyacaksın. Buna karşılık biz sana saatin yazdığı ücretten 20 kuruş fazlasını vereceğiz. Bu da arabanın yapranma payı olacak. Nasıl kabul mu? "

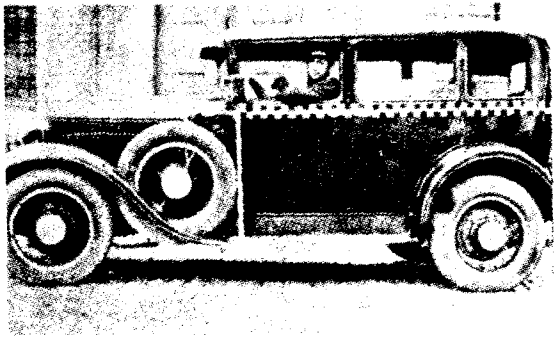
VE DOLMUŞ DOĞUYOR

Şöyle bir düşünüyor Aşçı Halit. Bu fikir aklına yatıyor hemen. Aynı araca binenlerin aynı güzergâhta yolculuk yapanların taksi ücretini aralarında paylaşıp vermeleri, o güne kadar alışılmamış, görülmemiş bir yenilik. Kaybı ne olacak? Hiç. Hem sonra bunu günün diğer saatlerinde, saat açmadan da uygulayabilir. Daha fazla düşünmeden bastırıyor cevabı: "Kabul" diyor.

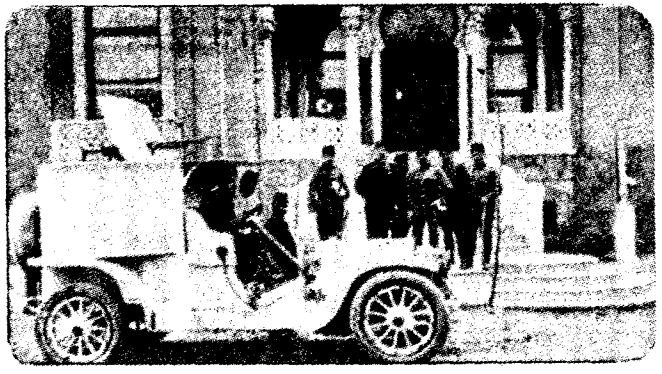
Ve bu tek sözden dolmuş doğuyor.

Dolmuş tarihinden notlar

- *Türkiye'de ilk defa 1931 yılında İstanbul'da çalışmaya başlayan dolmuşu belediye resmen 1954 yılında yani tam 23 yıl sonra tanıdı. Dolmuşlara ilk resmi tarife de aynı yıl verildi. Bu tarifede ücretler 25 ilâ 150 kuruş arasında değişmekteydi.*
- *İlk resmi dolmuş tarifesinde en ucuz hatlardan biri Sirkeci-Beyazıt (25), en pahalı hatlardan biri de Kadıköy-Pendik'ti. (150) Günümüzde aynı hatların ilkinde 75, ikincisinde ise 400 kuruş alınmaktadır.*
- *Geçmişte dolmuş şoförlerinde bazı özellikler aranırdı. Bunların en başında ise evli olması, 25 yaşını geçmiş bulunması gelmekteydi. Ahlâken mazbut olmayanlar da şoförlük yapamazlardı.*
- *İstanbul'da ilk dolmuş hattı Taksim-Karaköy arasındadır. Günümüzde ise 252 dolmuş hattı bulunmaktadır. Bunlardan 52'si şehrin Anadolu yakasında, 200'ü de Avrupa yakasındadır.*
- *Otomobillere sarı siyah damalı taksi ve dolmuş çizgisi 6 kasım 1931 tarihinden itibaren konuldu. Plâkalarda dolmuş taksi ve hususi ayırımının yapılması ise daha sonraları 1933 yılında gerçekleşti.*
- *Günümüzde dolmuş hatlarının uzunluğu 2-26 kilometre arasında değişmektedir. Bunların Cerrahpaşa-Aksaray (1,3) ve Taksim-Florya (26,4) kilometre ile en kısa ve en uzun hatlara birer örnek olarak gösterilebilir.*



İstanbul Milletvekili ve Otomobilciler Esnaf Derneği Başkanı Kazım Özeke de uzun yıllar dolmuşculuk yapmıştı. Mesleğe taksi şoförü olarak başlayan, daha sonra dolmuşla devam eden Kâzım Özeke, 40 yıl önce Cağaloğlu-Taksim arasında çalışmaktaydı. Şimdi bu hat arasında çalışan yüzlerce dolmuş var.



İlk otomobil Sadrazam Mahmut Şevket Paşa zamanında askeri amaçlarla kullanılmıştı. İkinci Abdülhamit zamanında, Zehirzade Ahmet Paşa'ya şahsa mahsus ilk otomobili kullanma izni verildi. Daha sonraları sayıları çoğalan ilk otomobiller halk arasında çok gürültülü olduğu ileri sürülerek tutulmadı. Hatta uzun bir süre "korkulu" bir araç niteliğini muhafaza etti. Çünkü ilk otomobilin arka kısmında silahlar vardı. Tıpkı zırhlı bir araç gibi

TÜRKİYE'DE İLK OTOMOBİL

TÜRKİYE'de ilk otomobil asrımızın başlarında Sadrazam Mahmut Şevket Paşa zamanında İstanbul'da görülmüş ve askeri amaçlarla kullanılmıştı. Bu otomobillerin üstü açık olup bu kısma çeşitli silâhlar yerleştirilmişti.

İstanbul'da görülen şahsa ait ilk otomobil ise meşrutiyet meclisinde Basra Milletvekili olarak yer alan Zehirzade Ahmet Paşa'ya aittir. Ülkesinde hurma kralı olarak tanınan Ahmet Paşa, devrin padişahı Sultan Abdülhamit'e başvurarak İstanbul'a bir otomobil getirmek istediğini bildirmiş, ancak padişah ona başlangıçta bu izni vermemişti. Daha sonra Paşa'nın devamlı ısrarlarını kıramayan İkinci Abdülhamit gerekli izni verince Zehirzade Ahmet Paşa İstanbul'da ilk otomobil sahibi kişi ünvanını kazandı. Daha sonra sayıları çoğalan bu ilk otomobiller halk arasında çok gürültülü olduğu ileri sürülerek tutulmadı, hattâ uzunca bir süre "Korkulu" bir araç niteliğini muhafaza etti.

1930'DAN BU YANA

1930 yılında koca şehirde 750 olan otomobil sayısı bugün 83 bin 746'ya ulaşmış bulunmaktadır. Taksi ve dolmuş plâkaları 1970'den bu yana dondurulduğu için bir artış kaydedilmemiş, buna karşılık özel otomobil sayısında özellikle 1960-1970 arası % 400'e varan bir artış görülmüştür. Bu artışın yıllara göre dökümü ise şöyledir:

	Özel	Taksi	Dolmuş
1.1.1953	4057	4832	-
1.1.1960	8706	6974	-
1.1.1970	38686	15220	710
1.1.1971	42087	15205	716
1.1.1972	46666	15203	715
1.11.1973	67828	15203	715

Dolmuş Düzeni

Burhan ARPAD

Otobüste kendi kendine konuşan adam: «Bu İstanbul gibi düzensiz şehir görmedim.» diyordu. Oysa, İstanbul'da düzen var. İleri teknik ve kültür ülkelerinde çağın aracı otomobili «Dolmuşçuluk» diye yeni bir uygulamada kullanan insanların buluşu bir «Dolmuş düzeni» yürürlükte! Ülke ekonomisinde, toplum yapısında kişi ilişkilerinde, şehircilikte, parti genel başkanlarının tutumlarında ve davranışlarında hep bir «Dolmuş düzeni» düzensizliği.

Oysa, trafik ve ulaşım, günümüz İstanbul'unda yüksek öğrenim konusuydu. Teknik Üniversite'de kürsüsü vardı. Vardı amma, dolmuşçuluk diye bir çıkarcılık da vardı. Üç beş otomobili taksi yerine bu yolda çalıştıranlar çoğunluktaydı. Kişi para çıkarlarının toplum gidişinden üstün tutulduğu bir kargaşa düzensizliğinde teknik hesaplar ve bilimsel değerlendirmeleri kim umursardı!. Bilimciler, bir dolmuş şu kadar yer kaplar ve ancak şu kadar insan taşır, bir otobüs bunun şu kadar çoğu yolcu taşır, yakıt tüketimi ve araç yıpranması açısından ülke ekonomisine daha yararlıdır, diye hesap ededursunlar.

TRAFİK bunalımı



Dr. Duygu Bazoğlu SEZER — O.D.T.Ü. Öğretim Üyesi

DOLMUŞÇULUK KURUMU

Söz konusu sorunlar Türkiye'de trafik sisteminin bozuk işleyişinin nedenlerinin tüm bir listesi değil, soruna karşı yeni bir yaklaşımı öneren bir çabanın iletmeye çalıştığı bazı ipuçlarıdır. Türkiye'de trafik sorunu, genellikle, dolmuş sorunu, yaya sorunu, trafik polisi yetersizliği sorunu ya da asayişsizlik sorunu olarak ele alınır. Örneğin, "dolmuşçuluk" kurumu, büyük kentin yollarını egemenliği altına almış, kendi başına buyruk bireylerin açıkgözlülükleri, yasa dışı olmaya eğilimli davranışları ve kolay kâr girişiminin bir örneği olarak tanımlanır. Dolmuşçuluk, büyük bir gereksinmeye yanıttır. Eğer dolmuşçuluk trafik sisteminin bozulmasına katkıda bulunuyorsa, ilk elden dolmuşçuları suçlamak yerine, onları "sistemsiz" davranmaya iten nedenler, sisteme katılan yaya gibi öteki unsurların karşılaştırmalı rolleri ve katkıları, her bir unsurun ne denli yetkin olduğu ve aradaki bağımlılık ilişkisine uyduğu gibi sistemsel sorunlara eğilmek gerekmektedir. Örneğin, özel oto sürücülerinin trafik kurallarına karşı dolmuş ve taksi sürücülerinden daha saygılı olduklarını öne sürmek olanaklı mıdır? Kendilerini yollara atan yayalar, "durak" kavramına inanmayan yolcular hiç mi sorumluluk taşımazlar? Ankara'da olduğu gibi, enine ve boyuna iki bulvardan - ki bir çok noktalarda iki yöne de yol veren bir caddedir - iki milyonluk bir kentin ana trafik yolunu oluşturmasını beklemek akılcı bir politika mıdır? Bu politika hangi şehircilik anlayışınca desteklenmektedir?

Kısacası, kentin ve ülkenin koşullarından soyut bir "meslek" olarak değerlendirilir. Gerçekte dolmuşçuluk, ülkenin öz koşullarının yarattığı bir iş dalıdır, bir geçim yoludur ve yapılan işin sonucunda hiç bir kamu kuruluşunun veremediği bir kamu hizmeti doğmaktadır.

Dolmuş Nedir?

Bu yazıda "dolmuş" olgusunun bir tanımlamasını yapmaya çalışacağız. Bu tanımlamada geleneksel mantığın, küme (sınıf) ve küçük küme ilişkilerine dayanan, yöntemini kullanmayacağız. Başka bir deyişle, dolmuş olgusunu tanımlamak için önce dolmuşun içinde yer aldığı kamu ulaşım araçları gibi daha geniş bir küme tanımlanıp, sonra bu küme içinde bir alt küme olarak dolmuşun yerini göstermeye çalışmayacağız. Böyle bir tanımlama yöntemi olguyu kavrayışımızı kolaylaştırmak yerine güçleştirebilir.

Örneğin yasalarımızda, "gecekondu" olgusu bu tür bir yöntemle tanımlanmıştır. Yasalarımıza göre "kendisine ait olmayan arsalar üzerinde, imar yasalarına aykırı olarak yapılan yapılar gecekondulardır".[1] Bu tanımda gecekondu, yapı sınıfının bir alt sınıfıdır. Gecekondu üstünde araştırma yapanların çoğu bu tanımın, olgusunun anlaşılmasına yardımcı olmadığı düşüncesini taşırlar. Çok yönlü gecekondu olgusunun değişik boyutlarını bu tanımdan çıkarsama olanağı yoktur. Oysa önerilecek bir tanımda, gecekondu olgusunun tüm özelliklerini çıkarsamaya olanak verecek temel boyutlar içerilmeliydi.
Dolmuş olgusunu da tanımlarken, bu çok yönlü olgunun birbirine indir-

(1) 775 sayılı Gecekondu Kanunu, kabul tarihi 20.7.1966.

genemez temel boyutlarını ortaya çıkarmaya çalışacağız. Bunun için dilimizde yer alan "dolmuş"[2] sözcüğünden yola çıkmakta yarar var. Günlük yaşantımızda dolmuş sözcüğüyle adlandırdığımız olgunun çok değişik özelliklerini gözlemlemekteyiz. Bu yazıda önce, bu özellikleri geniş bir liste içinde sıralayacağız. Sonra, bu özelliklerin her birini tartışarak bunları birbirlerine indirgenme olanaklarını araştıracağız. Bu tartışma bir yandan dolmuş olgusunu daha iyi kavramamıza olanak sağlarken, öte yandan da, olgunun daha aza indirgenemez sayıdaki temel özelliklerini ortaya çıkarmaya yarayacaktır. Tartışma sonucunda elde edeceğimiz temel özellikleri içeren bir tümce dolmuş sözcüğüyle eşdeger kılınacak ve böylece dolmuş tanımı belirlenmiş olacaktır.

Şimdi "dolmuş" sözcüğü ile anlattığımız olgunun gözlemlenen özelliklerini sıralayalım.

T.1. Yolcuların tek tek bindiği ve dolunca yola çıkan taşıttır.

T.2. Yola çıkışı daha önceden düzenlenmeyen ve bir tarifeye bağlı olmayan bir toplu taşıma sistemidir.

T.3. Sunduğu (arzettiği) ulaşım hizmetini yolculuk istem (talep) ine göre kolayca uyumlandıran bir ulaşım aracıdır.

T.4. Sunduğu ulaşım hizmetini, daha önceden aralarında bir örgütleşme olmayan kişilerin, kendiliklerinden bir araya gelerek satın almalarına olanak veren ulaşım işletmesi biçimidir.

T.5. Küçük girişimcinin işlettiği bir taşıt aracıdır. Marjinal kesim[3] tanımına giren türde bir iş olanağı yaratıcısıdır.

T.6. Genellikle başka türde bir taşıma işlevini görmek amacıyla yapılmış olup, dolmuş türü hizmet koşulları için kendisine özgü yollarla değişikliklere uğratılan bir araçtır.

T.7. Belirli bir "istiap haddi"nin üstünde yolcu taşıyan sıkışık ulaşım aracıdır.

T.8. Küçük araçlardan oluşan bir taşıma sistemidir.

---

(2) Halk arasında yaygın olan bir kanı "dolmuş"un da "gecekondu" gibi dilimize 1940 yıllarında girdiğidir. Oysa bu yanlıştır. Şemsettin Sami Bey'in "Kamus-u Türki"sinde "Dolmuş" sözcüğü vardır. Sözlüğe göre, dolmuş "iskelede doluncaya kadar bekleyerek dolunca hareket eden, narh ile yolcu taşıyan nöbet kayığı"dır. Dolmuşçuluk XV ve XVI. asırlarda İstanbul'da kayıklarca uygulanmıştır. (Bu konuda Bkz: R.E. Koçu: "Dolmuş" *İstanbul Ansiklopedisi*, c. 9, s. 4683)

(3) İlhan Tekeli: *Bağımlı Kentleşme*, Mimarlar Odası Yayınları, Ankara 1977.

T.9. Kamu toplu taşıma sistemlerine koşut olarak çalışan ve ona seçenek niteliğinde bir başka toplu taşıma sistemidir.

T.10. Belirli bir taşıma aracı tipine (otomobil, kayık, deniz motoru, motosiklet, uçak) özgü olmayan bir işletme biçimidir.

Sayılan bu özellikleri birer birer irdeleyelim. İlk üç özellik birbirini belirler niteliktedir. Dolmuş, dolunca yola çıkan bir araç olduğuna göre, belirli bir tarifeye göre işlemesi zaten söz konusu olmayacaktır. Bu tür önceden belirlenmeler ortadan kalkınca bu yolculuk istemine uyum kolaylaşacaktır.

Birbiriyle ilişkili bu üç özellik otobüs, troleybüs, metro gibi kamu toplu taşıma sistemlerini, temelde dolmuştan ayırır. Kamu ulaşım sistemleri, önceden duyurulmuş bir zaman çizelgesine göre ve önceden belirlenmiş bir geçiş yolu (güzergah) üzerinde, türü belirli standart araçlarla taşıma hizmeti sunarlar. Bir kamu kuruluşu eliyle üretilen bu hizmet, hiçbir kullanıcısı olmasa bile, yine de sunulmak durumundadır. Bu sistemde hizmet standartları başından belirlendiğine göre, yolcuların her an değişen istemlerine uyum yapma söz konusu olmaz. Sunulan hizmete kullanıcı kendisini uyduracaktır.

Oysa dolmuş tümüyle başka ilkelere dayanmaktadır. Dolmuş için önceden belirlenmiş bir zaman çizelgesi ve izleyeceği, çok kesin olarak belirlenmiş bir geçiş yolu yoktur. Yolculuk istemine göre durak yerleri ve kimi zaman geçiş yolu bile kolayca ayarlanabilir.

Ortaya çıktığı yıllardan bugüne kadar geçen süre içinde dolmuşun bir evrim geçirdiği, örgütlendiği, ilkesel düzeyde tanımlanan esnekliğini önemli ölçüde yitirdiği söylenebilir. Bugün artık dolmuşlar için geçiş yolları ve durak yerleri belirlenir olmuştur. Örneğin Ankara Belediyesinin minibüs yönetmeliğinde kalkış sıklığı ile ilgili koşullar da getirilmiştir. Minibüsler en az 15 dakikada bir kalkacaklardır.[4] Bütün bu kayıtların konulmuş olmasına karşın belirli bir hatta kalma koşulu dışındakilere her zaman uyulduğu söylenemez.

---

(4) Minibüs yönetmeliğini hazırlayan yetkililerin, dolmuş gerçeğini tanımadan, onları kamu ulaşım sisteminin kurallarına uydurmak istemelerinin en iyi örneği 1963 yılında İstanbul Belediyesince hazırlanan yönetmeliktir. Bu yönetmeliğe göre minibüsler iki kişiyi geçmemek koşuluyla, öğrencileri "tenzilatlı" olarak, kamu araçlarında ücretsiz taşıma hakkı olanları da ücretsiz olarak taşıyacaktır. *İller ve Belediyeler Dergisi*, Ocak 1963, s. 207

Dolmuş sistemine bir düzen getirmeye çalışanlar, kamu taşıma sistemlerini örnek alırlar. Dolmuşun yapısal nitelikleriyle bağdaşmayan koşulları dolmuşlara uygulamaya uğraşırlar. Bu nedenle yapılan düzenlemelerin çoğu uygulanmaz. Bu düzenlemelerden biri olan, belirli hat içinde kalma düzeni eğer uygulanabiliyorsa, dolmuşun yapısal özellikleriyle tutarlı olduğu içindir.

Dolmuşa ilişkin dördüncü özellik, dolmuşların neden belli bir geçiş yolu üzerinde kalmak isteyeceklerini açıkladığı gibi, dolmuş hizmetinin isteme bağımlılığını sınırlaması bakımından da ilginçtir. Bu özelliğe göre, dolmuştan yararlanan kişiler, aralarında önceden bir anlaşma yapmaksızın bir araya gelerek sunulan taşıma hizmetinin giderini bölüşürler. Gideri bölüşen bu kişiler arasındaki ilişki biçimi anonimdir. Bir başka deyişle iki üç arkadaşın bir araya gelip taksi tutması ve bunun giderini aralarında bölüşmeleri ya da bir grubun önceden örgütlenerek hafta sonu tatili için minibüs kiralaması "dolmuşa binmek"le bir değildir. Eğer dolmuş tanımına dördüncü özellikte verilen sınırlama getirilmezse, her çeşit gider bölüşerek taşıma aracı kiralama ve kullanma dolmuş tanımı içine girer. Bu tanım ise "dolmuş"tan çok daha geniş bir olguyu kapsamış olur.

Bir ön örgütlenme olmadan, kişilerin tek tek ve son anda, kendiliklerinden bir araya gelerek, bir taşıma hizmetinin giderini bölüşebilmeleri için, o hizmetin az çok bilinen yerlerde sunulmuş olması gerekir. Dolmuşa binenler, hizmet aradıkları yerlerde dolmuşun bulunacağını ve başka dolmuş yolcularının da o yere geleceğini önceden bilmelidirler. Bu ise dolmuş geçiş yollarının belirlilik ve süreklilik kazanmasıyla sağlanır.

Dolmuşla ilgili beklentilerin belirlilik kazanmasının gerekliliği, dolmuşun isteme uyum yapmasındaki esnekliği azaltır, ona bir sınır getirir. Örneğin bir son duraktan dolu olarak yola çıkan dolmuş, genellikle belirli bir geçiş yolunu izleyecektir. Ancak, yolcuların isteklerine göre izlediği yolu kısaltabilir ya da varış noktasında küçük değişiklikler yapabilir.

Dolmuşun geçiş yolundaki bu esneklik, yolcuların istek birliğine varmaları durumunda olanaklıdır. İstek birliğinin doğması olasılığı az yolculu bir araçta, çok yolculu bir araca göre daha yüksektir. Dolmuşun küçük araçlardan oluşan bir taşıma sistemi olmasıyla esnekliği arasında bir neden-sonuç ilişkisi vardır. Ama küçük araçlardan oluşan her taşıma sistemi dolmuş değildir.

Beşinci özellik işte bu noktada dolmuşun ayrıcalığını belirler. Küçük girişimciler eliyle işletilmekte oluşu dolmuşun indirgenemez boyutlarından biridir. Örneğin son yıllarda, kimi gelişmiş ülkelerde uygulanan, kimi ülkelerde de uygulanması düşünülen "dial-a-bus" (telefonla otobüs çağırma) sistemi küçük araçlarla gerçekleştirilmesine karşın dolmuştan çok ayrıdır. Gerçi bu sistemde de küçük araçlardan yararlanılarak, sunulan taşıma hizmetinin yolcu istemine uyumu sağlanmaktadır, ama bu uyumun mekanizması çok başkadır. Telefonla otobüs çağırma sisteminde uyum, çok sayıda küçük girişimcinin son andaki kararlarıyla değil, merkezi bir iletişim mekanizmasının yardımıyla tek elden komut verilerek sağlanır. Bu sistemde yolcular yönetim merkezine telefon ederek otobüs istediklerini bildirirler. Yolcunun bu isteği bu merkezden, o yolcuya en yakın konumdaki otobüse iletilir. Yolcu istemiyle araç sunuşu arasındaki uyum böyle bir merkezi düzenlemeyle gerçekleşir. Oysa dolmuş sisteminde uyum odaksız, dağınık bir karar verme mekanizmasıyla oluşur. Her dolmuş sürücüsü, ya da girişimcisi, ne sıklıkta ve nereye kadar taşıma hizmeti sunacağını, her yolcunun binişine bağlı olarak, istemin doğduğu noktada her kez yeniden kararlaştırır.

Telefonla otobüs çağırma sistemi, örgütleşmede ulaşılan evrim aşamaları bakımından, dolmuştan çok, bildiğimiz otobüs sistemine yakındır; onun bir ileri aşamasıdır. Bildiğimiz otobüs sisteminde yolculuk istemiyle araç sunusunun uyumu merkezi bir örgütün, önceden açıkladığı geçiş yolları ve zaman çizelgeleriyle sağlanır. İleri haberleşme sistemlerinin geliştirilmesi yolculuk istemine tam uyumu sağlayabilecek telefonla otobüs çağırma sistemlerinin kurulmasına olanak vermektedir. Ama bu yeni sistemde odaklaşma azalmamış, daha da artmıştır.

Küçük özel girişimciler eliyle işletilmesi, dolmuşun daha önce saydığımız dolunca kalkan, önceden belirlenmiş bir zaman çizelgesine bağlanmayan küçük araç oluşu gibi nitelikleriyle sıkı sıkıya ilişkilidir. Bu ilişkiyi göstermek için bir örnek alalım. Belli bir hat üzerinde, her dolmuşun, dolmasa bile belirli sıklıkta hareket etmesinin zorunlu tutulduğunu düşünelim. Bu hatta kimi dolmuşlar boş, kimi dolmuşlar ise dolu olarak gidip geleceklerdir. Dolmuşçular birbirinden bağımsız küçük girişimciler oldukları ve otobüs şirketleri gibi büyük firmalar oluşturmadıkları için, geliri ve kayıpları aralarında bölüşmeleri söz konusu değildir. O zaman belirli sıklıkta dolmuş kaldırmanın yükü, eşit olmayan bir biçimde küçük girişimcilere dağılacaktır. Dolmuş işletmeciliğinde bu tür kayıpları eşit olarak dağıtacak bir mekanizma olmadığından, dolmuşçulardan hiçbiri bu yükü üstüne almak istemeyecektir. Bu durumda her dolmuşçu kendi taşıma kapasitesini her zaman tam kullanmak isteye-

cek ve araç dolmadan yola çıkmayacaktır. Başka bir deyişle, küçük girişimcilerce işletilmeleri nedeniyle dolmuşlarda kapasite kullanım yüzdeleri çok yüksek olacaktır.

Tek tek girişimciler elinde oluşunun dolmuş sisteminin birçok başka özelliğini de belirlediği anlaşılınca bir başka önemli soru daha ortaya çıkar. Dolmuşçuların örgütlenerek bir büyük şirket oluşturmalarını ya da dolmuşçulardan birinin çok sayıda dolmuşu denetleyen büyük bir girişimciye dönüşmesini engelleyen nedenler var mıdır? Eğer böyle nedenler yoksa zaman içinde dolmuşun küçük girişimci niteliğiyle birlikte öteki özellikleri de değişecek, dolmuş olağan bir toplu taşıma sistemine dönüşecektir.

Dolmuşçuların, bir dernek çerçevesinde örgütlenmelerine karşın, küçük girişimci niteliklerini bıraktıklarını ya da tekelleşme eğilimi gösterdiklerini araştırmalarımız bize kanıtlamamıştır. Dolmuşçular arasında birden çok dolmuşu olanların sayısı oldukça azdır. Dolmuşçular, şirketleşme yoluyla düşey örgütlenmeye değil, dernekleşme yoluyla yatay örgütlenmeye gitmişlerdir. Dernekleşme türü örgütlenme, belli bir hatta çalışan dolmuşların sayısını sınırlamaya ve taşıma ücretlerini belirli düzeyde tutmaya olanak tanıyan bir siyasal baskı kanalı oluşturmuştur. Dolmuş sayısının plaka kısıtlaması yoluyla sınırlanması ve fiyatların istenilen düzeyde tutulması her dolmuşçunun bir "rant" elde etmesine neden olmaktadır. Bugün Türkiye'de bu rantlar oldukça yüksek değerlere varmış ama yine de dolmuş sahipliği belirli ellerde toplanmamıştır.

Dolmuş hatlarına yeni dolmuşçuluran girişinin sınırlanması bir örgütlenme sonucunda elde edilmiştir. Ama bu örgütlenme, düşey bir örgütlenmeye dönüşmediği için, dolmuşçunun marjinal kesim üyesi olması niteliğini ortadan kaldırmaz. Dolmuş küçük araçlardan oluşan bir taşıma sistemi olarak, büyük araçlardan oluşan otobüs sistemleriyle yarışacak ve varlığını koruyacaktır. Bu tür bir yarışmada, dolmuşun varlığını koruması ancak dolmuşta çalışanların marjinal kesim üyesi olmasıyla olanakladır. Genellikle dolmuş sahibi ya da aileden kişiler eliyle çalıştırılan dolmuşta uzun saatler, sigortasız vb. çalışma koşullarıyla düşük maliyet sağlanabilmektedir.

Ayrıca dolmuş sayılarındaki sınırlama büyük kentler için söz konusudur. Küçük kentlerde dolmuşçuluk giriş kolaylığı açısından da marjinal kesim olma özelliğini yitirmemiştir. Küçük kentlerde şoförlük hüneri olan bir kişi bu yolla kendine kolayca iş yaratabilir. Dolmuşun küçük kentlerdeki marjinal kesimle ilişkisi buluşçu (innovative) niteliği yoluy-

la da kurulabilir. Bu kentlerde dolmuşun örgütlenmesi henüz gelişmemiş ve hatlardaki taşıt sayısı daha donmamış olduğundan, dolmuşçunun taşıma hizmeti sunma fırsatlarını yakalayıp ortaya çıkarması ve en küçük istemlerden bile yararlanma yolunu bulması buluşçuluğa olanak tanır. İsteme göre sunduğu hizmetin biçimini çabucak değiştirebilir. Taksi olarak çalışabilir, maç saatlerinde maça dolmuş yapar, sabahleyin ilkokul çocuklarını taşır.

Dolmuş olgusundaki buluşçu nitelik altıncı özellikte kendini bir başka biçimde gösterir. Toplumda kurumsallaşmış kullanışlar vardır. Taksi, özel araba, otobüs gibi... Otomotiv sanayii üretimi bu yerleşmiş istemlere yönelmiştir. Dolmuş özel bir araç istemi yaratmamıştır. Öyleyse hizmetini, başka amaçlar için üretilmiş araçlardan yararlanarak sunacaktır. Bu durumda, dolmuşçuluk amacıyla kullanılacak araçların az ya da çok bir değişikliğe uğratılması gerekir. Dolmuş olgusu ortaya çıkalı beri çok uzun yıllar geçmiş olmasına karşın, bugün bile standart bir dolmuş aracı yoktur. Her dolmuş, yapıldığı amaç dışında daha çok yolcu taşımaya olanak sağlayacak biçimde, az ya da çok bir değişikliğe uğratılır. Bir anlamda yeni bir araç yaratılır. Böyle yeni bir aracın ortaya çıkışı her ülkenin koşullarına göre ayrı biçimlerde olmuştur. Örneğin, Malezya'da İkinci Dünya Savaşı sonrasında kullanılmayan savaş artığı çok sayıda "jeep" vardı. Bunlar çok alımlı desenlerle boyanarak "jeepney" adlı dolmuşlar oluşturuldu. Türkiye'de de ilk dolmuş araçlarının ortaya çıkışı eski bakan otomobillerinin üç sıra koltuklu hale getirilmesiyle oldu. Daha sonra "steyşın" tipi otomobillerin iç düzenleri değiştirilerek dolmuş üretimi yaygınlaştı.

İlk ortaya çıktığı yıllarda bir işletme biçimi olarak yeni buluş niteliği taşıyan dolmuş zaman içinde nasıl kurumsallaşarak kalıplaşmışsa araç yapımında da yaratıcılık özelliğini yitirdi. Kurumsallaşan dolmuşun üretimi de standartlaştı; Türkiye'de bu amaçla Ford minibüslerinin üretilmeye başlanması gibi.

Günlük dilimizde "dolmuş" sözcüğü biraz da sıkışık olma, tıkış tıkış yolcu alma anlamını içerir. Dolmuşun düşük ücretle hizmet sunabilmesi böyle sıkışık olmasıyla olanak kazanır. Dolmuş sürücüsünün araç sahibi ya da elde edilen hasılattan pay alan bir marjinal kesim üyesi oluşu, yedinci özellikte sözünü ettiğimiz "istiap haddi"nin üstünde yolcu alma eğilimini, dolmuşun ayrılmaz bir niteliği yapmıştır.

Sıkışıklık, dolmuşun oldukça tek düze toplum katlarına hizmet sunması nedeniyle, önemli bir rahatsızlık doğurmadan sağlanabilmektedir. Dol-

muşa binen bir yolcu yanma nasıl bir kişinin oturacağını çok yanılgıya düşmeden tahmin edebilir. Hizmet edilen grubun az çok beklenen nitelikte oluşu, sıkışıklığı istem azaltıcı bir etken olmaktan kurtarır.

Sekizinci sırada saydığımız araç küçüklüğü, dolmuş olgusunun ne denli ayrılmaz bir özelliğidir? Büyük dolmuş olamaz mı? Küçük araç oluşu, dolmuşun daha önce üzerinde durulan iki özelliğiyle sıkı sıkıya ilişkilidir. Bunlardan birincisi, dolmuşun küçük özel girişimcilerce işletilmesidir. Girişimcinin küçük oluşunun aracın büyüklüğüne bir sınır getirdiği söylenebilir. İkinci ve daha önemli sınır, dolmuşun sunmayı amaçladığı hizmetin kalitesinden doğar.

Eğer büyük araç olsaydı, dolmuş dolunca kalktığından, yolculuk isteminin düşük olduğu saatlerde yolcunun bekleme süresi artacak ve belirli bir geçiş yolu üzerinde dolmuşların sıklığı azalacaktı. Dolmuşun doruk saatleri dışındaki istemi yakalamaya duyarlı olduğu da düşünülürse küçük aracın dolmuş işletmeciliği açısından üstünlüğü daha iyi anlaşılır.

Dolmuşun sunduğu taşıma hizmetinin bir başka önemli niteliği de hızıdır. Yolcuların isteklerine göre sık sık durmasına karşın dolmuşlar, biraz da saldırgan bir sürüş stiliyle, özel otolara ya da taksilere yakın bir hız sağlarlar. Bu düzeyde bir hız tutturulabilmesinde aracın küçüklüğü önemli bir etmendir.

Dolmuşun yolcuya, kamu toplu taşıma sistemlerinden oldukça başka nitelikte bir hizmet sunduğunu gördük. Bu bulgudan sonra dolmuşun kamu toplu taşımasına seçenek olan bir başka toplu taşıma sistemi olduğunu belirten dokuzuncu öneri üzerinde durabiliriz. Dolmuşun bir toplu taşıma sistemi olup olmadığını nasıl saptayabiliriz? Bunu saptamak için, yolcunun isteğine bağlılık ölçütünden, ayırıcı bir özellik olarak yararlanabiliriz. Bir özel oto sahibi, bir taksi yolcusu istediği noktalar arasında yolculuk yapabilir. Oysa otobüs, yolcunun her istediği noktadan yola çıkmaz; yolcu kendisine en uygun düşen otobüs hattını seçer ve kendisini onun sunduğu hizmete uydurur. Bu açıdan dolmuş, taksi ile otobüs arasında, nasıl bir yerde durmaktadır? Bu konuda şöyle bir sav ileri sürülebilir. Bir taksinin alabileceği kadar kişi bir araya gelirler ve taksinin niteliklerine yakın bir araçla yolculuk yaparlar. Bir anlamda taksinin ücreti bölüşülür. Bu doğruysa, dolmuş, taksiye bir seçenektir. Eğer yolcular kendi aralarında bir ön anlaşma yaptıktan sonra dolmuşu tutsalardı, bu sav geçerli olabilirdi. Oysa dolmuşa ilişkin dördüncü özellikte belirtildiği gibi, dolmuşa binenler dolmuş giderini bölüşmeyi daha önceden örgütlenerek değil, o anda ve birbirleriyle hiçbir ön

anlaşma yapmadan gerçekleştirirler ve dolmuş hizmetinin belirli yer ve zamanda sunulmakta oluşu nedeniyle bunu yapabilirler. Bu tür bir ön örgütlenmenin olmayışı dolmuşun belirli yollardan geçmesini zorunlu kılar ve yolcu isteklerine uyum yapma esnekliğini azaltır. Bu nedenle, dolmuşun sunduğu hizmetin nitelikleri taksininkine benzese ve dolmuş yolcuları, öznel olarak, kendilerini otobüs yolcularından ayırmak isteseler bile, dolmuş toplu taşıma sistemi olma özelliğini korur.

Onuncu özellik, dolmuşun belirli bir araç türüne özgü olmayan, daha genel bir işletme biçimi oluşunu vurgular. Dolmuşun yalnızca otolara özgü olmayıp, motosikletleri, deniz motorlarını ve uçakları da kapsadığını belirtir. Her tür araçla yapılan dolmuşçuluk, dolunca kalkma, isteme uyum yapma açılarından oto dolmuşlarına çok benzer. Ancak araç türünün değişmesi dolmuşun örgütlenme düzeyinde önemli değişiklikler getirir. Uçak dolmuşları tek tek girişimcilerce değil, şirketler eliyle işletilir. Uçak dolmuşların bir adı da "charter" uçağıdır. Bu tür uçaklar mevsim içinde değişmeyen bir zaman çizelgesine göre değil de, yolculuk isteminin bir uçağı dolduracak düzeye geldiği zaman kalkarlar. Uçağın doldurulması ise oto-dolmuşlarda olduğu gibi son anda gerçekleştirilemez. Bir üst düzeydeki seyahat şirketi benzeri satış örgütlenmesiyle başarılır. Uçak dolmuşu uçta bir örnek oluştururken, motosiklet dolmuşlar öteki uçtaki örneklerdendir. Yolculuk isteminin bir tek oto dolmuş için bile küçük kaldığı durumlarda motosiklet dolmuşların ortaya çıktığı görülür. Küçük kasabaların yakın çevrelerindeki köylerle ilişkilerinin kurulmasında motosiklet dolmuşlar kullanılır.

Motosiklet dolmuşların marjinal kesime oto dolmuşlardan daha yakın olduğu söylenebilir. Daha küçük sermaye ile işe başlanabilir ve işe girişte hiçbir sınırlama olmaz. Oysa uçak dolmuşlarını marjinal kesim içinde düşünme olanağı yoktur. Eğer biz dolmuş tanımımızı uçak dolmuşlarını kapsayacak kadar genişletirsek, dolmuşun marjinal kesim üyesi küçük girişimci eliyle işletilme boyutunu tanımdan çıkarmak gerekir. Bu araştırmanın amaçları bakımından dolmuşun kaplamını genişletmek çok yararlı değildir. Dolmuşun dolunca kalkma özelliğini temel alırsak çok geniş kaplamh bir tanım elde ederiz. Oto-dolmuşlarına ilişkin birçok özellik tanım dışında kalır ve içlemi (muhteva) küçülür. Oysa biçim amacımız oto-dolmuşları incelemektir. Onun için daha küçük kaplamlı ama daha zengin içlemli bir tanımı seçeceğiz ve "dolmuş" kavramını bu yazının baş kısmında sayılan ilk dokuz özellikle eşdeğer sayacağız.

Dolmuşların Tiplere Göre Ayrımlaşması

Dolmuş olgusunu tanımlarken bir "dolmuşlar kümesi" oluşturduk. Ta-

nımladığımız özellikler bu kümenin üyelerinin ortak özellikleriydi. Dolmuşlar kümesi üyelerinin hepsinde bu özellikler vardır ama, şimdiye değin sayılmayan başka bazı yeni özellikler kullanılarak dolmuşlar da tiplere ayrılabilir. Tiplere ayırırken, dolmuşu tanımlamakta kullanmaktan kaçındığımız küme, küçük küme mantığından yararlanabiliriz. Dolmuş kümesini alt kümelere ayırarak dolmuş tiplerini tanımlayabiliriz. Bu anlamda dolmuşun tiplere ayrılması işlemi, dolmuşun tanımlanması işlemininin bir alt düzeyde sürdürülüşüdür.

Yukarıda dolmuşa ilişkin onuncu özelliği tartışırken, dolmuş kavramını, kaplamını daraltarak, oto-dolmuşlara indirgemiştik. Oto dolmuşları değişik özelliklerine göre alt sınıflara ayırabiliriz.

Birinci tür ayırım dolmuşun taşıma hizmetini sunduğu yere göre yapılabilir: (a) kent içinde taşıma hizmeti sunan dolmuşlar, (b) yerleşmeler arasında, ya da bir kentle onun hinterlandı arasında taşıma yapan dolmuşlar. Bu ikili ayırım, kullanılan araç tipi, bir dolmuş hattının örgütlenmesi, dolmuştan yararlanan yolcuların sınıfsal nitelikleri bakımından olan farklılıklara da yansımaktadır.

Küçük kentler için kent içi ve kent dışı dolmuş ayırımı kesin değildir. Dolmuşlar daha çok kent dışına taşıma yaparlar, iş çıktığında kent içine de girerler. Öte yandan dolmuşu eskiyen dolmuşçu kent dışında değil, içinde çalışmayı yeğler. İki küme arasında birinden diğerine geçiş görülür. Oysa büyük kentlerde her iki küme arasında açıkça bir uzmanlaşma ortaya çıkmıştır. Birinden ötekine geçiş olanağı kalmamıştır. İki ayrı küme oluşmuştur. Bu çalışmada biz kent dışına hizmet sunan dolmuşlar üzerinde özel bir bilgi toplamasına girişmedik. Büyük kentlerde kent içi yolcu taşımacılığında uzmanlaşmış dolmuşlar üzerine bilgi topladık. Araştırma bu konuda yoğunlaştığı için kent içi dolmuşların alt kümelerini tanımakta da yarar görüyoruz.

Kent içinde yolcu taşıyan dolmuşlar araç tiplerine göre üç alt kümeye ayrılabilir. Birinci küme altı yolcu alabilen "taksi-dolmuş"lardır. İkinci küme "steyşın"lardır; yedi yolcu alırlar. Bu dolmuşlar genellikle çalıştıkları hattı gösteren bir plaka taşırlar. Üçüncü kümedeki dolmuşlar "minibüs"lerdir. On bir yolcu alırlar; çalıştıkları hat dolmuş üstünde yazı ile belirtilmiştir. Bu üç tür dolmuş arasında yalnız kapasite bakımından değil, işletme özellikleri yönünden de önemli ayrımlar vardır. Birinci kümedeki dolmuşlar belirli bir hat plakası taşımadıklarından olanaklara göre ya taksi ya da dolmuş olarak çalışma esnekliğine sahiptirler. Taksi-dolmuşlar iki farklı işlev arasında yüzerler. Bunlar dolmuş yolcu-

sunun son anda ortaya çıkan isteklerine en kolay uyum sağlayan dolmuşlardır. Oysa ikinci ve üçüncü türdeki dolmuşlar belirli bir hat adı taşıdıklarından işlev değiştirme olanakları kısıtlıdır; yalnızca dolmuşçulukta uzmanlaşırlar. Birinci ve ikinci kümedeki dolmuşlarla üçüncü kümedekiler arasında, kent içinde çalıştıkları yerler bakımından da bir ayrımlaşma görülür. Taksi-dolmuşlarla steyşın dolmuşlar genellikle kent merkezinde, yolcunun indi-bindisinin çok sık olduğu yerlerde çalışırlar. Ve genellikle daha yüksek gelirlilere hizmet sunarlar, toplumsal katmanlaşma (tabakalaşma) yönünden saygınlıkları daha yüksektir. Oysa minibüsler genellikle ilk iki kümedekilerden daha uzaklarda, kent çevresinde oturanlara hizmet sunarlar. İndi-bindinin daha az olduğu hatlarda çalışırlar. Toplumdaki saygınlıkları ilk iki kümedekilere göre daha düşüktür.

Üçüncü tür bir sınıflandırma dolmuşla yolculuğun amacına göre yapılabilir. Buna göre ikili bir ayırım önerilebilir; (a) özel amaçlı yolculuklara hizmet sunan dolmuşlar, (b) her türdeki yolculuklar için kullanılan dolmuşlar. Birinci kümedeki dolmuşlar özel bir yolculuk amacıyla, belli bir yaş grubunun belli saatteki istemini karşılar. Bunlar genellikle taksi dolmuşlardır. Örneğin maçlara dolmuş yapanlar, ya da son yıllarda ortaya çıkan ilkokul öğrencilerini toplayan dolmuş taksiler gibi... İlkokul öğrencilerinin taşınması örneğindeki özel amaçlı yolculuklara hizmet sunan dolmuşların yolcuları arasında bir ön anlaşma olduğu için, bunlar bizim dolmuş tanımımızın dışında kalırlar. İkinci kümedekiler genel amaçlıdır, belli bir hatta işlerken, her saatte, her yaş grubunun, değişik amaçlı yolculuklarının tümü için hizmet sunarlar. Bu çalışmada yalnız genel amaçlı dolmuşlar incelenecek, özel amaçlı dolmuşlar üzerinde durulmayacaktır. Bu çalışmada kent içinde çalışan, genel amaçlı dolmuşların üç kümesi de (taksi-dolmuş, steyşm dolmuş, minibüs) incelenecektir.

DOLMUŞ

Benzin kokuyor akşam akşam
Benzin kokuyor akşam üstü
Suadiye'de dolmuşta
Felsefelere dalmak sana mı düştü
Aklın varsa yanı başında olup bitenlere kulak ver
Senin nene gerek başından büyük düşünceler
Bir de ömrün neresindesin ondan haber ver
Başında mı
Sonunda mı
Ortasında mı
Ondan ötesi kimsenin umurunda mı?

B.R.EYÜBOĞLU
Dol Karabakır Dol
Bilgi Yayınevi,1974

2. Dolmuşun Varlığı Nelere Bağlıdır ?

Sayfa 21 : Günaydın
Sayfa 22 : Günaydın

Manila'nın çılgın şoförleri...

Filipinler'in başkentinde turistlerin ilgisini çekebilmek için ara arabalarını alabildiğine göz alıcı renkler, resimler bayraklar ve aynalarla süslüyorlar

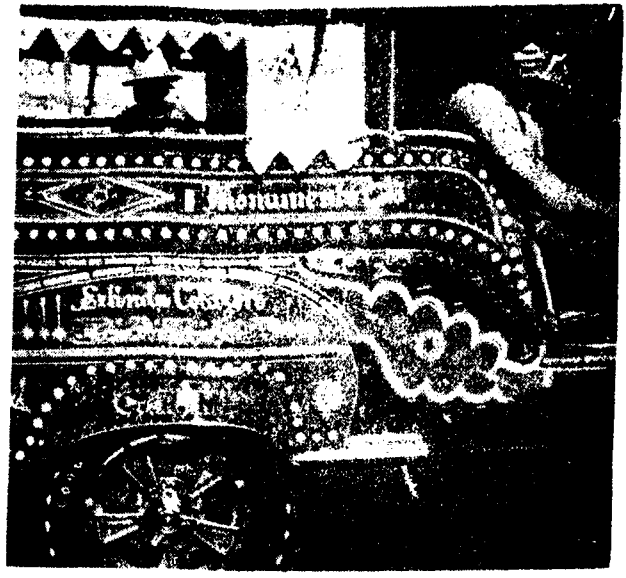
MANİLA (Özel)–Filipinlerin başkenti Manila'yı ziyaret eden bütün turistler, bu kentte dünyanın hiç bir yerinde rastlamadıkları şekilde süslü taksileri görerek hayretten hayrete düşerler. Aldıklarına göz alıcı renkler, resimler, bayraklar, aynalarla süslü taksiler, Manila sokaklarında turistlerin ilgisini çekmeye çalışırlar. Caddelerde turist gezdirmek için başı boş gezen bu süslü taksiler el sallamaca durmaktalar. Ücretleri ise şoförün keyfine, turistin kıyafetine ve gidilecek yolun uzunluğuna göre değiştir. Şoförle pazarlıkta anlaşamazsanız, ya da yakınınızda duran taksinin rengini beğenmezseniz, bir diğerini bulmak bir dakika bile sürmez.

Amerikalılardan arta kaldı

1946 yılına kadar Amerikan sömürgesi olan ve bu tarihten sonra bağımsızlığını kazanan Filipinler'de Amerikalıların geride bıraktığı Jeep'ler giderek taksiler haline getirilmiş. Eski Willys Jeep'lerinin yapılma olduğu için Manila'da bunlara "Jeepneys" adı veriliyor. Orijinal bir taşıma aracı olduğundan, görüldüğü ilgi üzerine jeepneys'ler bu ülkede seri halinde imal edilmeye başlandı. Ancak Jeepneys'ler bildiğiniz otomobil fabrikalarında değil, fakat Filipinlere özgü bir şekilde imal ediliyor. Eskiyen jeep'lerinin, almak üzere bir dizi karoseri hazırlanıyor ve ele geçen eski araba motorları parçaları, dingil, tekerlek ve diğer aksam bir araya getirilerek yeni bir jeepneys ortaya çıkarılıyor. Boya ve süslemesi ise Manila'da ayrı bir sanat dalıdır. Bu kentte bazı ressamlar özel olarak sadece jeepneys'leri boyama ve resimleme işiyle uğraşırlar ve bu konuda isim yapmışlar.

Başkan, bu taksileri sevmiyor

Filipinler Başkanı Marcos'un 1976 başından beri Jeepneys'leri kentin bazı caddelerinde yasaklamaları şoförler ve turistleri hayli hayal kırıklığına uğratmış. Alışveriş merkezlerinde dolaşan turistler, istediklerinde bir taksi bulamayınca bazen yürümek zorunda kalıyorlar. Bu durum ne şoförleri ne de turistler için memnuniyet verici olmamıştır. Ancak, Marcos, Jeepneys'lere daha fazla şans tanıyamayacağını söyleyerek kararından vazgeçmemiştir.



Bu taksileri süslemek Manila'da başlı başına bir sanat dalı

Manila'daki taksilerden birinin karosörünün bir bölümü görülüyor. Bu taksi [illegible] süslenmesi Manila'da ayrı bir sanat dalı. Bu kentte bazı ressamlar özel olarak bu işle uğraşıyor ve bu konuda isim sahibi oluyor.





Filipinler Başkanı Marcos'un Manila sokaklarında görmeye tahammül edemediğini söylediği süslü taksilerden ikisi görülüyor.

DOLMUŞUN VARLIĞI NELERE BAĞLIDIR

Varoluş Koşulları

Dolmuşun varlık nedenlerini iki farklı düzeyde incelemek gerekir. Birincisi ülkesel düzeydir. Bu düzeyde hangi gelişme aşamasındaki ülkelerde dolmuşun ortaya çıktığı ve ne tür mekanizmalarla varlığını sürdürdüğü araştırılacaktır. İkinci düzey ise yerleşme düzeyidir. Bu düzeyde, dolmuş bulunan ülkelerde hangi büyüklükteki yerleşmelerde dolmuşun görüldüğü incelenecektir.

Önce dolmuşun hangi ülkelerde bulunduğunu araştıralım. Bugün, dolmuş olgusu kapitalist sistemin çevresini oluşturan geri kalmış ülkelerde görülmektedir. Bu ülkeler ekonomik ve teknolojik bağımlılık içinde bir kalkınma çabası sürdürmektedirler. Böyle bir kalkınma süreci, hızlı bir kentleşme, geniş gecekondu alanları ve kentte marjinal kesim diye adlandırılan yarı işsiz kitleleri oluşturmuştur. Geri kalmış ülkelerdeki dolmuş olgusu da, bu oluşumla eş zamanlıdır.

Dolmuşun, geri kalmış ülkelerde hızlı kentleşme ile eş zamanlı oluşu, dolmuşun ortaya çıkışının aşağıda sıralanan varsayımlarla açıklanmasına neden olmaktadır.

D.1 : Kapitalist sistemin çevresini oluşturan ülkelerde İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızlı bir kentleşme görülmüştür.

D.2 : Hızla büyüyen kentlerde doğan kent içi yolculuk istemlerini karşılamakta, bu kentlerin kamu ulaşımı örgütleri yetersiz kalmış ya da kent içindeki yeni yolculuk isteklerine uyum yapamamıştır. Kamunun sunduğu taşıma hizmetleri ile kentlilerin istemleri arasında bir açık doğmuştur.

D.3 : Doğan bu açık, tek tek küçük girişimcilerin, toplumda oldukça kolaylaşan otomobil ya da diğer tür bir motorlu araç sahibi olma olanaklarından yararlanarak, işlettikleri dolmuşlarla karşılanmıştır.

Bu açıklamalar, geri kalmış ülkelerde, dolmuş olgusunun ortaya çıkış sürecine uymaktaysa da, dolmuş olgusunun varlık nedenlerini açıklamakta yeterli değildir. Eğer salt bu açıklamayla yetinilirse, dolmuşlarla ilgili politika seçmelerinde önemli yanılgılara düşülebilir. Dolmuşun varlık nedenini tam olarak kavrayabilmek için, gelişmiş ülkelerde otomobil sahipliğinin orta sınıflara inmeye başladığı yıllarda ortaya çıkan tarihsel örneklerini de bugün geri kalmış ülkelerde gözlenen örnekleriyle birlikte değerlendirmek gerekir.

Dolmuşun varlık nedeni sadece sunulan kamu ulaşım hizmetlerindeki açığa dayandırılırsa, gelişmiş ülkelerde dolmuşun ortaya çıkışı açıklanamaz. Geri kalmış ülkelerde eğer kamu ulaşım hizmetlerinin sunusunda (arzında) bir açık bulunmasaydı dolmuş ortaya çıkmayacak mıydı? Ya da bugün iyi bir kamu ulaşım sistemi kurulsaydı dolmuş varlığını sürdürme olanağı bulamaz mıydı? Dolmuşun varlığını, kamu ulaşım sistemindeki sunu açığına dayanarak açıklama benimsenirse, bu sorunun yanıtı dolmuşun ortaya çıkmayacağı ya da ortadan kalkacağı olur. Oysa bu yanıta ters düşen görgül kanıtlar bulunmaktadır. Böyle bir yanıt, geri kalmış ülkelerden birinde, etkin bir kamu ulaşım sistemi kurulduğunda, dolmuşların kalkıp kalmadığı ortaya konarak sınanabilir. Bugün için bu tür örneklere ilişkin bilgimiz yok. Bu nedenle tarihi örneklerden yararlanmak gerekiyor.

ABD'de, 1914'lerde, otomobil üretimi orta gelirli gruplara yönelmeye başladığında, bugün bizim dolmuşlarımızın bir benzeri olan "jitney"lerin hızla yayıldığı görülmüştür. 1915 yılının ortalarında ABD'deki "jitney"lerin sayısı 62,000'e çıkmıştı.[1] Ancak ilginç olan şu ki, aynı dönemlerde ABD kentlerinde tramvaylara dayanan oldukça gelişmiş bir

(1) Ross D. Eckert ve George W. Hilton: "The Jitneys" *Journal of Law and Economics*, cilt XV(2), Ekim 1972, (The University of Chicago Law School) s. 293-315.

kamu ulaşım sistemi vardı. "Jitney"ler işte bu ortam içinde gelişme olanağını buldular. Tramvay şirketleri için çekinilecek bir rakip oldular. Güçlü tramvay şirketleri, "jitney"lerin sunduğu taşıma hizmetleriyle yarışarak, gelişmelerini sınırlayamadı. Tramvay şirketleri, ancak siyasal güçleri sayesinde getirdikleri yasal önlemlerle, bir anlamda zorla, "jitney"lerin ortadan kalkmasını sağladılar.

Öte yandan son yıllarda, petrol bunalımının da etkisiyle özel araba sahipliğinin getirdiği sorunlara çözüm bulmaya çalışan gelişmiş Batı ülkeleri, dolmuşa benzer öneriler üzerinde denemelere girmişlerdir.[2]

Bu kanıtlar ortaya koymaktadır ki dolmuşun varlığı, salt kamu ulaşım hizmetlerinin sunulmasındaki açığa bağlı değildir. Öyle ise bu tür açıklamaları yeterli görenlerin neden yanılgıya düştüklerini göstermek gerekir. Dolmuşun kamu ulaşım hizmetlerinin yeterli olmamasından doğduğunu söyleyenler, açıkça belirtmemekle birlikte şu üç gizli varsayımı benimserler:

V.1: Dolmuşların sunduğu taşıma hizmetinin nitelikleri kamu ulaşım sistemlerince sunulanlar ile aynıdır. Sundukları hizmetler arasında bir kalite farklılaşması yoktur.

V.2: Otobüs, metro, vb. kamu taşıma sistemlerinin sunduğu hizmetin maliyeti, dolmuşun sunduğu hizmetin maliyetinden düşüktür.

V.3: Dolmuşçular etkin bir baskı grubu oluşturamazlar.

Bu üç varsayıma göre, kalitesi dolmuştan farklı olmayan, daha ucuz kamu ulaşım hizmeti yeterli nicelikte sunulabilirse, "dolmuş" yarışamayacak ve ortadan kalkacaktır. Siyasal bir baskı grubu oluşturmayan dolmuşçular da kendi varlıklarını sürdürecek kurumsal önlemlerin uygulanmasını sağlayamayacaklardır.

Oysa bu üç varsayım da gerçeklerle bağdaşmamaktadır. İlerideki bölümlerde görüleceği gibi, dolmuş, hız, hizmet esnekliği ve yolcusuna sağladığı toplumsal saygınlık bakımından diğer kamu ulaşım sistemlerinden farklı bir hizmet üretmektedir.

İkinci varsayım olan, dolmuşun kamu taşın araçlarıyla maliyet bakımın-

(2) Harvey S. Perloff ve Kathleen M. Connell: "Subsidiary Transportation; Its Role in Regional Planning". *Journal of the American Institute of Planners*, cilt 41, No. 3, Mayıs 1975, s. 170-183.

dan yarışamayacağı, ancak yüzeysel olarak doğrudur. Dolmuşçu, her marjinal kesim üyesi gibi, yarı yasal, yarı yasa dışı buluşlardan yararlanarak maliyetini düşürme olanağı aramaktadır. Bir çok halde, sunduğu hizmetin maliyetinin bir kesimini topluma yükleyebilir, maliyeti dışsallaştırır. Tüm bu yollarla maliyette yeterli düşüşü sağlamazsa, dolmuş sahibi daha düşük gelire razı olarak varlığını sürdürür. Dolmuşun hizmet üretiminde maliyeti düşürme yollarının yakından tanınması dolmuşun varlığını sürdürmesini açıklamak için gereklidir.

Bu nedenle, dolmuşun ortaya çıkışının hızla kentleşen ülkelerde, marjinal kesimin ortaya çıkışıyla eşzamanlı olması üzerinde durulacak bir noktadır. Dolmuşun ortaya çıkışma olanak veren yalnızca hızlı kentleşme yüzünden kamu ulaşım hizmetlerinin açık vermesi değil, aynı zamanda da marjinal kesimin oluşmasıdır. Dolmuşçu, bir marjinal kesim üyesi olarak, çok sınırlı parasal olanaklarıyla kendisine bir iş yaratmak istemektedir. Bu nedenle dolmuşun varlığının bir ön koşulu otomobil sahipliğinin oldukça kolaylaşmasıdır. Başka bir deyişle, otomobil edinebilmenin orta sınıflar için olanaklı olduğu dönemlerde, marjinal kesim üyeleri de "dolmuş" işleterek kendilerine iş yaratırlar.

Otomobil sahibi olmanın kolaylaştığı ortamlarda ortaya ilk çıkan dolmuşların taksi-dolmuş niteliğinde oluşu özelliğinden esinlenerek, dolmuşun doğuşuna sunu yönünden bir açıklama getirilebilir. Oto sahipliğinin kolaylaştığı ilk yıllarda taksiler için bir plaka kısıtlaması yoktur. Marjinal kesim üyeleri, taksi arzını hızla artıracaklardır. Taksi sayısının artmasıyla taksi ücretlerinde görülen düşme (her ne kadar taksi kullanmada bir artış olabilirse de) taksicilere yeterli gelir sağlayamayacaktır. Bu durumda taksiciler toplumun daha düşük gelirli gruplarının taksiye binmelerini sağlamayı amaçlayacaklardır. Bu amaçla taksi-dolmuş olarak çalışarak yolcu başına ödenen ücreti düşüreceklerdir. Böylece orta sınıflar taksi-dolmuşa çekilecektir. Bir yandan da örgütlenmeyle yeni taksilerin girişini önleyecek yasal önlemlerin getirilmesine çalışılacaktır.

Dolmuşun varlığına ilişkin kuramsal açıklamalarda yalnızca karşılanmayan istem yönü üstünde durulursa, dolmuşun ortaya çıkış koşulları belirlenmiş olmaz. Dolmuşun ortaya çıkmasına elverişli bir ortam bulunduğu söylenmiş olur. Bu ortam varsa dolmuşun ortaya çıkışını açıklamak için sunu yönü üzerinde de durmak gerekir. Eğer dolmuş sunusuna olanak veren koşullar gerçekleşmediyse, doğan yolculuk istemi (zor da olsa) kamu toplu taşıma sistemleriyle karşılanacak ve bunların geliştirilmesi yönünde siyasal baskılar doğacaktır.

Dolmuş için en elverişli gelişme ortamı, özel araba sahipliğinin çok yaygınlaşmadığı, ancak otomobil ya da benzer bir motorlu araç elde etmenin de çok zor ve pahalı olmadığı bir ortamdır. Örneğin Malezya'da "jeepney"ler, İkinci Dünya Savaşından arda kalan "jeep"lerden yararlanarak gelişti.[3] Türkiye'de ise dolmuşun yaygınlaştığı dönem İkinci Dünya Savaşı sonrasıdır. Bu yıllarda Türkiye'nin oldukça büyük döviz stoku vardır. Dış ödeme olanaklarının elverişli olduğu bu yıllarda Türkiye'ye oldukça ucuz fiyatlarla çok sayıda ABD ürünü otomobil girmiştir.[4]

Türkiye'nin dış ödeme güçlükleri ile karşılaştığı yıllarda ise ülkeye giren otomobil markalarında önemli değişmeler görüldü, daha ucuz Avrupa otomobillerine bir kayma oldu. Benzer bir tercih değişimi dolmuşta çalışan araçlarda da ortaya çıktı. Ankara'da oldukça yaygın olan Skoda dolmuşlar bu dönemden kalmadır. Aynı dönemde ikinci el eski otomobillerin dolmuşa dönüştürülmesinin de çoğaldığı söylenebilir.

Bu çözümleme dolmuşun ucuz araçlardan oluşması gereğini ortaya koymaktadır. Böyle bir sonuca varırken, çıkış noktamızı unutmamalıyız. Sonuç iki varsayımdan doğmakta: Birincisi dolmuşçunun kıt kaynaklı bir marjinal kesim üyesi olması, ikincisi ise maliyet bakımından kamu ulaşım sistemi ile yarışması. Bu iki varsayım da gerçekleşmediği

---

(3) Sigurd Grava: "The Jeepneys of Manila" *Traffic Ouarterly*, Ekim 1972, s. 465, s. 465-483.

(4) İlk 'oto dolmuşun' Türkiye'de kim tarafından hangi tarihte işletilmeye başlandığını saptamak olanağı yok. Ama dolmuş "usulü"nün kurumsallaşması ya da resmen tanınması 1939 yılı içinde İstanbul Belediye Meclisinin kararı ile gerçekleşti. Bu karar Belediyeler Dergisinde şöyle anlatılır: "Eminönü ile Şişli arasında adam başına 12,5 kuruş almak suretile taksi otomobillerin yolcu taşımalarına Belediyece müsaade edilmesi, halk arasında büyük bir memnuniyetle karşılanmıştır. Bu kış günlerinde tramvay ve otobüslerde yer bulamayan halkın maruz kaldığı müşkülat, kısmen olsun bu suretle bertaraf edilmiştir. Zaten kaçak olarak birçok taksiler bu suretle yolcu taşıyorlardı. Şimdi buna resmi bir şekil verilmiştir.

Şoförler Cemiyeti, tespit edilen fiyatların kifayet etmediğinden bahsederek dün Belediyeye müracaat etmiştir. Şoförler, Eminönü-Taksim arasında 12,5 ve Şişli'ye kadar 15 kuruşa yolcu taşımalarını istemişler ve yeni bazı hatların daha ilave edilmesi için bir de liste vermişlerdir. Bu listeye göre, Taksim ile Beşiktaş arasında 10; Karaköy ile Beşiktaş arasında 12,5; Beyazıt-Atik Alipaşa 5; Beyazıt-Şehremini 7,5; Kasımpaşa-Eminönü arasında 10 kuruşa yolcu taşıyacaklarını bildirmişlerdir.

Belediye fiyatın artırılmasını yersiz görmekle beraber, Vali B. Lütfi Kırdar, bu müracaatın bir komisyon tarafından tetkik edilmesini emretmiştir." *Belediyeler Dergisi, Yıl V, sayı 52, Aralık 1939, s.56.*

durumlarda sonuç anlamını yitirecektir. Örneğin yeterli olmayan bir kamu ulaşım sisteminin sunu açığını kapayan bir dolmuş sistemi varsa, ve bunlar örgütlenerek kendilerine tekelci rantlar sağlayabiliyorlarsa, her iki varsayım da gerçekleşmeyecektir. Bir yandan fiyat yarışmasına neden kalmayacak, öte yandan dolmuşçuluk marjinal kesim ötesinde daha büyük sermayesi olanlara da çekici gelebilecektir. O zaman dolmuşun ucuz araç olması koşulu da önemini yitirecektir.

Dolmuşçuluk, kimi hallerde sürekli bir iş olmaktan çok özel oto sahibi olmanın bir yolu olarak ortaya çıkmaktadır. Bir ülkede otomobil sahipliğinin yeni yaygınlaşmaya başladığı dönemlerde, geliri otomobil sahibi olmaya yetmeyen, kişilerin bu tutkularını gerçekleştirmek için dolmuşçuluktan bir yan gelir sağlama mekanizması olarak yararlandıkları görülmektedir. Bu tür dolmuşçular, kendi iş saatleri dışında ve yolcu talebinin doruğa vardığı saatlerde "hususi" plakalı arabalarıyla dolmuşçuluk yaparak yan gelir sağlarlar. İstanbul'da bu tür "taksi-dolmuş"çuluğun yaygın olduğu söylenmektedir.[5] 1914'lerde ABD'deki "jitney"ler deneyiminde de bu grubun oldukça önemli yer tuttuğu bilinmektedir. Böyle bir güdü etkinken dolmuşun varlığını açıklamada, dolmuş maliyetlerini kamu ulaşım sistemi maliyetleriyle karşılaştırmak anlamını yitirir.

Bir toplumda dolmuşun varlık nedenini tartışırken, belki de üzerinde en çok durulması gereken gizil varsayım dolmuşçuların bir baskı grubu oluşturmadığıdır. Bu varsayım gerikalmış ülkelerdeki bugünkü dolmuş olgusunun gerçeklerine ters düşer. Ama 1914'ler ABD'sindeki "jitney" ler için gerçekçi bir varsayımdır. "Jitney"ler, ekonomik olarak kamu ulaşım sistemleriyle yarışamadıklarından değil, toplumda çıkarlarını bozdukları grupların siyasal baskıları sonucu ortadan kalkmışlardı. "Jitney"ler kendi aralarında örgütlenerek etkin bir baskı grubu oluşturamamışlardı. Buna karşılık güçlü ve örgütlü tramvay şirketleri, dolmuşların gelişmesini engelleyecek, varlıklarını sürdürmesine olanak bırakmayacak yasal önlemlerin alınmasında, toplumun güçlü gruplarını yanlarına çekmeyi kolayca başarmışlardı. Tramvay şirketlerinin siyasal gündeme getirdikleri yasal önlemlerin çıkmasını engellemek için "jitney"ler dernekler kurarak örgütlenmeye çalıştılarsa da, bir yandan örgütlenmelerinin geç kalması, öte yandan kendilerini destekleyecek siyasal güçlerle işbirliğine gidememiş olmaları yüzünden başarılı olamadılar.

Oysa bugün geri kalmış ülkelerdeki dolmuşçular varlıklarını 1914'ler

(5) Atilla Alpöge: "Dolmuşlar ve Dolmuş Şoförleri", *Cumhuriyet*, 14-15 Ocak 1975.

ABD'sinden çok farklı bir siyasal güçler dengesi içinde sürdürmektedir. ABD'de "jitney" olgusu, ortaya çıkışından yaklaşık iki yıl sonra kaldırılmıştı. "Jitney"ler bu süre içinde bir baskı grubu haline gelemediler. Oysa geri kalmış ülkelerde yaklaşık 30 yıldan beri dolmuş olgusu vardır. Örgütlenme ve güçlü siyasal ittifaklar kurma olanağını bulmuşlardır. Bu ülkelerde kamu ulaşım sistemi genellikle Belediyelerin elindedir, ya da kamu şirketlerince işletilmektedir. Uzun yıllar boyunca yeterli kamu ulaşım hizmeti üretememişlerdir. Bu yıllar içinde dolmuşlar toplumda bir işlev görmüşler ve güç kazanmışlardır. Bu koşullarda gelişen ve dernekler biçiminde örgütlenen dolmuşçular büyük bir grup oluşturarak varlıklarını koruyacak yeterli siyasal gücü elde etmişlerdir. Kamu ulaşım sistemi özel büyük firmalar elinde değil de belediyenin elinde olduğu için dolmuşçulara karşı bir yarışmaya girmesi siyasal etkilemelerle kolayca denetim altına alınabilmektedir.

Bugün için geri kalmış ülkelerde dolmuşun varlığı, bir ekonomik yarışabilirlik sorunundan çok bir kuvvet ilişkileri sorunudur.

Bu noktada ortaya çıkan soru dolmuşçuların bugünkü siyasal güçlerini ne kadar sürdürebilecekleridir. Türkiye gibi kapitalist sistemin çevresindeki ülkeler artık otomobil ithalatçısı değil otomobil üreticisi durumundadır. Otomobil üretimi çevresinde oluşan çıkar grupları, bu ülkelerde özel otomobil sahipliğini kışkırtmaktalar. Özel oto sahipliği artık yalnız üst sınıfların değil orta sınıfların da tüketim kalıbına katılmakta. Daha önce dolmuş yolcusu olan bu sınıflar özel oto sahiplerine dönüştükçe, dolmuşçular bu sınıflardan sağladıkları desteği kaybedecektir. Orta sınıflar dolmuşçulardan desteklerini çekmekle yetinmeyecek, onlara karşı olan gruplar arasına katılacaktır.[6] Sıkışık trafik koşulları içinde, dolmuşçuların araç sürme alışkanlıkları toplumun bu kesimlerinin en çok yakındığı konular arasında yer alacaktır. Onlar trafik sorunun çoğu kez dolmuşun kaldırılması çözümüne indirgeme eğilimi göstereceklerdir.

Otomobil üreticileri toplumda etkili bir baskı grubudur. Orta sınıfların desteği ile etkinlikleri daha da artacaktır. Ancak bunların baskısının toplumda kökleşmiş olan dolmuş olgusunu ortadan kaldırmaya yeterli olup olamayacağı üzerinde görgül kanıtımız yok. Yalnız şu kadarı söylenebilir. Özel oto sahipliği artışı deneyimini Türkiye'den çok daha önce geçirmiş olan Latin Amerika ülkelerinde "Por Puesto"lar varlıklarını sürdürmekteler.[7]

---

(6) Walter Kudlick: "Carros Por Puesto - The "Jitney" Taxi System of Caracas, Venezuela". *Highway Research Record*, No. 283, 1969, s. 1-10.

(7) Atilla Alpöge: "Dolmuşlar ve Dolmuş Şoförleri" *Cumhuriyet*, 14 Ocak, 1975.

Latin Amerika deneyimi bize şunu göstermekte: Otomobil sahibi olan ailelelerle otomobil sahibi olmayanların, aile başına dolmuşa binme istemi sabit kalmakta. Oto sahipliği ailelerin şehir çevresinde konut sahibi olma eğilimini artırmakta. İki otomobili olmayan bu ailelerin öteki kişilerinin yolculuk istemleri dolmuşla karşılanmakta. Bu nedenle aile başına dolmuş yolculuğu sayıları değişmemekte.

Latin Amerika deneyimi özel oto sahipliğinin artışıyla "dolmuş"un toplumsal işlevlerini kaybetmediğini ortaya koymaktadır.

Özel oto sahipliğinin daha da arttığını düşünelim. Ulaşılacak durumun tipik örnekleri, ABD, Almanya, vb. ileri kapitalist ülkelerdir. Tarihsel koşullar bu ülkelerde dolmuşun yaşamasına olanak vermemiştir. Dolmuş yoktur. Ne var ki özel araba sahipliğinin artışı, doruk saatlerde çözümlenemeyen bir trafik, belirli yaş gruplarına hizmet götürülememesi ve enerji kaynaklarının israfı gibi sorunlar doğurmuştur. Bu ülkelerdeki plancılar kent içi ulaşım sorununun ancak etkin kamu ulaşım sistemlerinin kurulmasıyla çözümleneceğini kabul etmekteler. Böyle etkin bir kamu ulaşım sisteminin kurulmasında karşılaşılan temel sorun, özel arabaların hizmet nitelikleriyle yarışabilecek bir sistem bulmak. Öneriler arasında BART gibi metrolar, monoraylar, vb. yeni teknolojik çözümler yer alırken, dolmuş benzeri küçük araçlara dayanan, yeni örgütlenme biçimi önerileri de yer alıyor. Yarım yüzyıl sonra "jitney"ler bir kamu işletmesi olarak Los Angeles'in merkezine geri döndü. Hamburg'da dolmuş denemeleri yapılmakta.

Bu yeni gelişmeler, özel araba sahipliğinin çok ileri aşamaya ulaştığı ülkelerde bile "dolmuş"lara yer olabileceği kanısını uyandırmaktadır.

Hangi Şehirlerde Ne Tür Dolmuşlar vardır.

Dolmuşun ne türde bir toplumsal yapı içinde doğduğunu inceledikten sonra, şimdi de hangi şehirlerde ne tür dolmuşların bulunduğunu görelim.

Kent içi ulaşım aracı olarak dolmuşun hangi şehirlerde bulunacağına ilişkin ilk varsayım, şöyle konabilir:

KV.1: Bir şehirde kent içi ulaşım aracı olarak dolmuşun bulunması, kentin büyüklüğüne bağlıdır. Belli büyüklükten aşağı kentlerde dolmuş bulunmayacak, belli büyüklükten yukarı kentlerde ise dolmuş mutlaka bulunacaktır.

Bu varsayımı sınamak için Türkiye'de nüfusu 50,000'den büyük şehirlerimizde dolmuş ve otobüsün varlığını ya da yokluğunu gösteren çizelge (2, 1) hazırlandı. Bu çizelgeye bakarak dolmuşun hangi büyüklükteki şehirlerde görüldüğü konusunda bir yargıda bulunmadan önce, bir kuramsal örnek üzerinde durmakta yarar vardır.

Çok küçük bir yerleşme düşünelim. Bu yerleşme içinde bütün ilişkiler yaya olarak kurulabilmektedir. Yerleşmenin büyüdüğünü varsayalım. Şehir büyüdükçe yaya ilişki kurmak zorlaşacak, kent içi yolculuklarda araçlardan yararlanmak gerekecektir. Hangi büyüklükten sonra kent içinde dolmuşun ortaya çıktığını bulmak için, şehrin en uzak noktasından, şehir merkezine yürüme zamanının, kentin büyümesiyle nasıl değiştiğini saptayalım. Hektar başına brüt yoğunluğun 100 kişi olduğu bir şehirde, 5 km/saat hızla yürüyen bir kişi düşünelim. Yerleşmemiz az çok bütün küçük yerleşmelerde olduğu gibi tek merkezli, yağ lekesi biçiminde halka halka büyüyen ve yol ağı radyal bir şehir olsun. Bu basit varsayımları kullanarak, bir şehrin nüfusu (P) ile kentin en dıştaki bir noktasından merkeze dakika olarak yürüme uzaklığı (t) arasında $P = 220\ t^2$ ilişkisi kurulabilir.

Çizelge 2.1. DOLMUŞ BULUNAN KENTLER

	1970 nüfusu	Dolmuş var	Düzenlenmiş dolmuş hattı var	Belediye otobüsü var
	2.367.919			
İstanbul	2.132.407	x	x	
Ankara	1.236.152	x	x	x
	573.358	x	x	x
İzmir	520.832	x	x	x
Adana	347.454	x	x	x
Bursa	275.953	x	x	x
Gaziantep	227.652	x	x	x
Eskişehir	216.373	x	x	x
Konya	200.464	x	x	x
Kayseri	160.985	x	x	x
Diyarbakır	149.566	x	x	x
Samsun	134.061	x	x	x
Sivas	133.979	x	x	x
Erzurum	133.444	-	-	x
Malatya	128.841	x	x	x

Kocaeli	120.694	x	x	x
Mersin	112.982	x	x	x
K.Maraş	110.761	-	-	x
Elazığ	107.364	x	x	x
Sakarya	101.283	x	x	x
Urfa	100.654	-	-	x
Antalya	95.616	x	x	x
Kırıkkale	91.658	x	x	x
Balıkesir	85.004	x	x	x
Denizli	82.372	x	x	x
Trabzon	80.795	x	x	x
İskenderun	79.297	x	x	x
Zonguldak	77.135	x	x	x
Tarsus	74.510	-	-	x
Manisa	72.276	x	x	x
Hatay	66.520	x	x	x
Kütahya	62.222	x	x	x
Erzincan	58.352	x	x	x
Çorum	54.576	-	-	x
Edirne	53.806	x	x	x
Afyon	53.497	x	x	x
Kars	53.338	-	-	x
Isparta	50.905			x
Aydın	50.566	x	x	x
Van	46.751	x	x	x
Mardin	33.740	-	-	-
Ağrı	29.577	-	-	-
Kırklareli	27.431	x	x	x
Çanakkale	27.042	-	-	x
Muş	23.053	-	-	x
Bitlis	20.842	-	-	-

Çizelge 2.2.- KENT BÜYÜKLÜĞÜ VE YÜRÜME ZAMANI İLİŞKİSİ

Kent Nüfusu (P)	En Uzun Yürüme Süresi (t)
22.000	10 dakika
49.500	15 dakika
88.000	20 dakika
137.000	25 dakika
198.000	30 dakika
269.000	35 dakika
352.000	40 dakika

Çizelge 2.2.'nin sonuçları aydınlatıcıdır. Bir kentteki kişilerin 15 dakikadan fazla yürümek istemeyecekleri varsayılırsa, dolmuş olgusunun 50.000'lik bir nüfusun üstündeki şehirlerde ortaya çıkacağı söylenebilir. Gerçekten de İzmir'de yapılan bir araştırma, yaya yolculukların yüzde sekseninden fazlasının 15 dakikanın altında kaldığını göstermiştir.

Çizelge 2.3. - YAYA YOLCULUKLARININ SÜRELERİNİN DAĞILIMI

Yürüme süresi	Yolculuk Yüzdesi
5 dakika	21.6
10 dakika	33.9
15 dakika	25.1
20 dakika	6.9
25 dakika	3.2
30 dakika	9.3
	100.0

Kaynak: TEK-SER İzmir İstikşafi Ulaşım Etüdü, Cilt 3, 6-4.

Çizelge 2.2.'de uzaklıklar kuşuçumu alınmıştır. Gerçekte yürünen yol bunun 1.2 - 1.3 kat olacaktır.

Çizelge 2.2.'nin ilginç bir özelliğine dikkati çekmekte yarar var. En çok yürüme süresi 15 dakikadan 20 dakikaya çıktığında nüfus 50 binden 90 bine yükselmektedir. Başka bir deyişle yürüme uzaklığı yüzde 33 arttığında, nüfus yüzde 80'den fazla artmaktadır. Bu özellik nüfusun yürüme zamanının karesiyle artması nedenine dayanır.

Bu tür bir ilişki geri kalmış ülkelerde kent biçimi hatırlandığında önem kazanır. Geri kalmış ülke kentlerinde gecekondulların şehir çevresindeki en dış halkada oturdukları ve ulaşım giderlerini azaltmak amacıyla yürümeyi yeğledikleri düşünülürse, geliri çok düşük olan bu ülkelerin 150.000 nüfuslu şehirlerinde bile dolmuşun ortaya çıkmayacağı ileri sürülebilir.

Ancak Türkiye'nin gelişme düzeyindeki bir ülke için bu sava kanıt bulunamaz. Dolmuşun şehir içindeki varlığına ilişkin bu açıklamalarımızda temel dinamik olarak nüfus artışı alınmıştır. Kent biçimine ilişkin değişkenler bu dinamikte ancak ufak değişiklikler yapmaktadır. Oysa bu temel dinamiğe yardımcı bir başka dinamikten de söz edilebilir. O da

ülkenin gelir artışıdır. Türkiye'de bugün ulaşılan gelir düzeyinde, kentin çevresinde oturan oldukça düşük gelirli gruplar bile dolmuşa ödeme yapabilmektedir. Bu gözleme dayanarak on yıl öncesine göre dolmuşu doğuran en uzak yürüme süresinin azaldığı ve ülkedeki gelir artışına paralel olarak dolmuşun daha küçük kentlere de indiği söylenebilir.

Nitekim Çizelge 2.1.'e bakınca nüfusu 50.000'den küçük şehirlerde bile dolmuşun kent içi ulaşım için kullanıldığı görülüyor. Bu gözlem bize tek bir varsayıma dayanarak, şehirlerde dolmuşun varlık nedeninin açıklanamayacağını kanıtlamakta. Dolmuşun varlığım açıklarken, büyüklük değişkenine yardımcı olarak bir de kent formunun özelliklerinden yararlanmak gerekmekte.

KV.2: Doğrusal biçimdeki kentlerde, dairesel biçimdeki kentlere göre daha alt nüfus düzeyinde dolmuş ortaya çıkacaktır.

Dairesel biçiml bir kent yerine, bir yol ya da kıyı boyunca uzanan bir kent düşünelim. Bu kentte nüfus ile en uzun yürüme süresi arasındaki ilişki, ikinci derecede bir ifade ile değil, birinci dereceden bir ifade ile kurulur. Nüfusun artışıyla, yürüme zamanımn artışı çok daha hızlıdır ve 15 dakikalık sınır 50.000'den çok daha küçük nüfuslarda aşılır. Bu nedenle de dolmuş çalışmaya başlar.

Dolmuşun oldukça küçük kentlerde görülüşüne, kentlerin işlevine dayanan belli açıklamalar da getirilebilir. Örneğin bir plaj ya da dinlence kentlerinde, kent yakınındaki plaj alanları dolmuşun ortaya çıkmasına neden olabilir.

İncelemenin bu noktasında dolmuşun küçük istemlere uyum yapabilme ve kendiliğinden ortaya çıkabilme özelliğine değinmekte yarar var. Arsa fiyatlarının yüksekliği, vb. nedenlerle, kent merkezinden kopuk bir yerde kuruluveren, büyük bir devlet kuruluşu, üniversite kampusu, ya da oldukça büyük bir konut alanı, dolmuşun ortaya çıkmasına neden olabilir. Bu durumlarda birçok halde dolmuş, belediye otobüslerinden önce hizmet sunmaya başlar.

Belli bir büyüklükten, örneğin 50.000 nüfustan yukarı şehirlerde dolmuşun kent içinde yolcu taşıması dolmuş olgusunun tam olarak yerleştiğini göstermediği ileri sürülebilir. Böyle bir savın iki dayanağı vardır: Birincisi, bu küçük kentlerde dolmuşlar arasında kent içine ve kent dışına hizmet sunma bakımında bir ayrışma, uzmanlaşma doğmamiştir. İkincisi, küçük kentlerde dolmuş bir ya da iki hat üzerinde kalmış ve

kenti tüm olarak saran bir hizmet ağı oluşturamamıştır. Eğer bir kentte bu iki koşulun da gerçekleşmesi isteniyorsa, dolmuşun ancak 150.000 - 200.000 nüfuslu kentlerde bulunduğunu söylemek gerekir.

Söz konusu iki koşulu daha ayrıntılı incelemekte yarar var. İkinci koşul, kent biçimi ile dolmuş ilişkisini araştıran yazıda ele alınacağı için şimdi bunun üzerinde durmayacak, yalnızca birinci koşulun incelenmesiyle yetineceğiz.

Çok küçük yerleşmelerde bile, bu yerleşmenin çevresiyle ilişkisini kuran, kent dışına çalışan dolmuşlar vardır. Bu dolmuşlar kent içine hizmet talebi olduğunda onu da karşılayacaklardır. Bodrum'daki dolmuşlar ya da "jeep"ler örneğinde olduğu gibi, hizmetlerini mevsimlere göre farklılaştırmak eğilimindedirler. Turist akımının yoğun olduğu mevsimlerde, plajlarla kent merkezi arasında yolcu taşırken, turizm mevsimi dışında mandaline taşıması gibi tarımsal işlevlerde çalışırlar.

Küçük kentlerde dolmuşların kent içi ve kent dışı hizmet sunanlar olmak üzere uzmanlaşmamalarına karşın, büyük kentlerde böyle bir ihtisaslaşma neden ortaya çıkmaktadır?

Böyle bir ihtisaslaşmanın küçük kentlerde ortaya çıkmayışının en önemli nedeni yeterli istemin olmayışıdır. Ancak istem belirli bir düzeyi aşınca dolmuşçu kent içi yolcu taşımayla geçinebilir.

Ancak kent içi dolmuş uzmanlaşmasının başka kurumsal nedenleri de vardır. Bir ilde ticari plaka sahibi olan araç sahibinin kent dışında çalışmasına engel hiçbir kayıt ve sınırlama yoktur. Oysa kent içinde yolcu taşınması 1580 sayılı kanuna göre belediyelerin tekelindedir. Bir belediye bu hakkı kullanıyorsa, minibüs ve dolmuşların o şehirde çalışmasına izin vermeyebilir, ya da araçları belirli koşullarla sınırlar. Bir kent belediyesi belirli sayıda dolmuşa izin vermekle, bu dolmuşçulara bir ayrıcalık tanımış olur. Bu ayrıcalıktan yararlanarak çalışması daha kârlı olduğu için de dolmuşçu ya da minibüsçü kent içi taşımacılığında uzmanlaşır. Bu tür düzenlemeler büyük kent belediyelerinde görülmektedir. Küçük kent belediyeleri böyle düzenlemelere gitmemektedir.

Belediyenin kısıtlama uyguladığı kentlerde, kent içi ve kent dışı ulaşım uzmanlaşması kurumsal olarak yaratılır. Ancak bu tür kentlerde bile iki uzmanlaşma grubu arasında kaymalar vardır. Örneğin kent içi yolculuk talebinin düştüğü hafta sonu tatillerinde kimi minibüsler kent dışında iş alırlar, ya da kent dışı minibüsleri, kentte hat hakkı olmayan yerlerde

kaçak olarak çalışırlar. Kent dışından, kent içi çalışmaya geçişin yasal yolları da vardır. Ankara gibi dolmuş ve minibüs hatları üzerinde denetimin örgütlenmiş olduğu, kentte her hatta çalışan minibüs sayısının kesin belirlendiği durumlarda, kent dışı minibüs sistemi, kent içi minibüse geçiş için bir bekleme yeri olur. Kent içinde çalışacak dolmuş sayısının artırılmasına karar verildiğinde, hangi minibüslerin bundan yararlanacağı kent dışı dolmuşlar arasında çekilecek kurayla kararlaştırılır.

Böylece büyük kentlerde kent içi ve kent dışı dolmuşlar arasında bir uzmanlaşma olmakla birlikte, kent dışı dolmuşlardan, kent içi dolmuşlara bir yönlü akımın olduğu ve iki kesim arasında bir anlamda bütünlüğün de bulunduğu söylenebilir.

Kent dışı minibüs sisteminden, kent içi minibüs sistemine akımın tek açıklaması kurumsal yolla oluşturulan rantlar değildir. Başka yapısal nedenler de vardır. Kent içinde çalışan araç sayısına sınırlamanın getirilmediği Mersin gibi bir şehirde, kent dışında ve içinde çahşan minibüsler arasında yenilik ve eskilik bakımından bir farklılaşma doğmuştur. Bir dolmuşçunun kent dışına çahşan minibüsü eskiyince, kent içindeki hatlara çekilmektedir. Göreli olarak uzunca bir yola çıkan yolcu yalda kalma olasılığı yüksek bir araca binmek istemez. Oysa yolcunun kent içinde eski bir araca binerken göze aldığı yolda kalma riski çok azdır. Bu nedenle kent içi ve dışındaki minibüslerde, eskilik ve yenilik farklılaşması doğmaktadır.

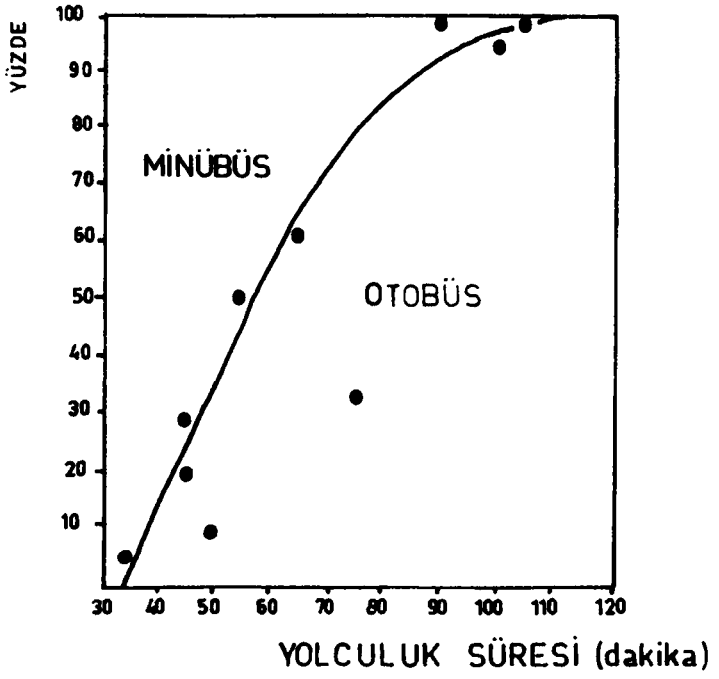
Kent dışına hizmet eden yeni minibüslerin hizmet alanı da sınırsız değildir. Belirli bir uzaklıktan sonra otobüsler hakim duruma geçmektedir. Minibüslerin kent dışı hizmet alanlarının üst sınırını şehirlerarası otobüs sistemi belirler. İzmir'de bu konuda yapılan bir saptamanın sonuçları Çizim 2.1.'de gösterilmiştir. 70 dakikalık yolculuklardan sonra minibüsler etkinliklerini kaybetmektedir. Otobüse karşı yarışabilirliğin kaybı gerek ekonomik olarak, gerekse yolcunun riski açısından doğmaktadır.

Böylece piyasa mekanizmasının koşulları kent çevresinde yolcu taşıma araçlarını üç halka içinde farklılaştırmaktadır.

Kent içinde eski minibüsler, kent çevresinde 70 dakikalık uzaklığa kadar yeni minibüsler, bunun dışında şehirler arası otobüs sistemi. Bu çö-

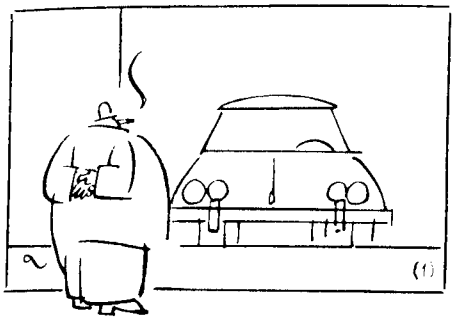
(8) Von Thünen'in tarımsal rant kuramı için bkz., *Von Thunen's Isolated State* Hall, P. ed., Pergamon, 1966.

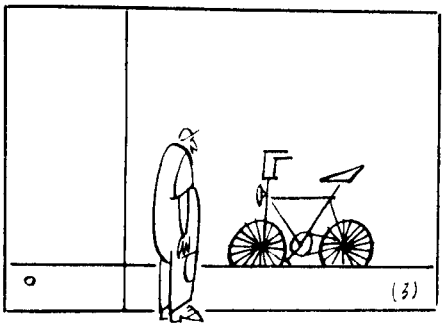
YOLCULUK SÜRESİNE GÖRE OTOBÜS MİNÜBÜS SEFERLERİ AYIRIMI (1969)

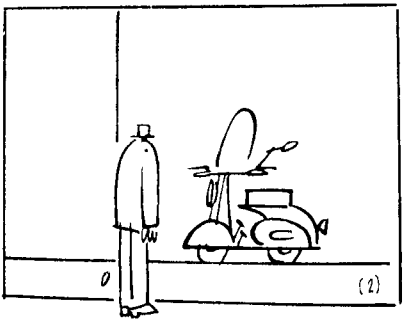


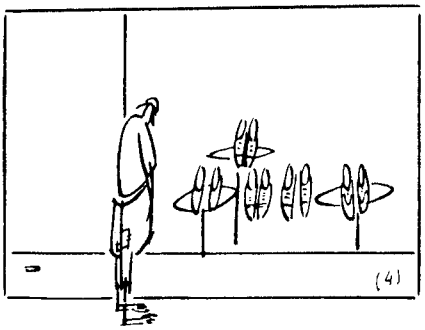
Çizim: 2.1 Kaynak TEK-SER İzmir
İstiksafi Ulaşım Etüdü c. 2, s. 127

zümleme ile dolmuş sisteminin varlığına, Thünen'gil[8] bir yorum da getirilmiş olmaktadır.





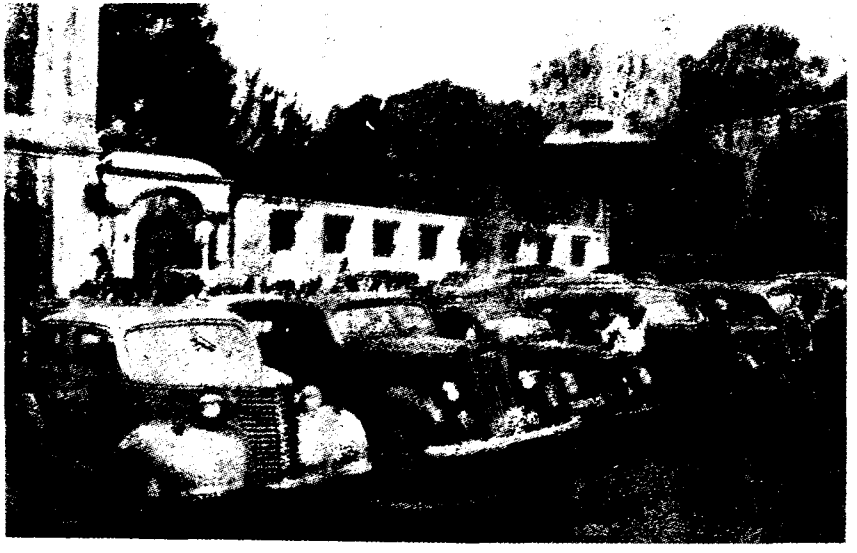




Turan SELÇUK

3. Dolmuş Hatlarının Evrimi

Sayfa 41 : Hürriyet, 6 Mayıs 1975
Milliyet, 17 Eylül 1971



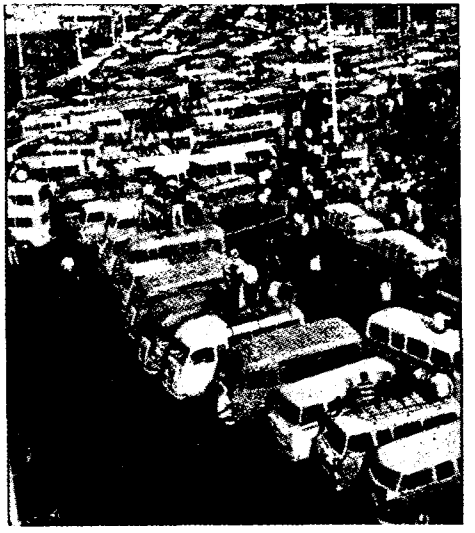
Modelleri 1935 yılına ve daha öncelerine dayanan şehir içinde dolmuş yapan taksilerin sahiplerine yeni dolmuş taksilerin verilmesi için yapılan açık hava sergisinde Mareşal Fevzi Çakmak'ın da yıllarca kullandığı "Chevrolet" markalı otomobil de vardı. (Sol baştaki mavi otomobil). [YALÇIN ÇINAR]

İSTANBUL'DA DOLMUŞ VE TAKSİLERİN TEK TİP OLMASI İSTENDİ

İstanbul'daki otomobilciler esnafı, şoförlerin tek tip araba kullanmaları için girişimde bulunmuştur. Dün bu konuda Topkapı Sarayı önünde bir basın toplantısı düzenleyen İstanbul Otomobilciler Esnaf Derneği Başkanı Kâzım Özeke, şoförlerin kurdukları kooperatif aracılığı ile Amerika'dan 7 kişilik tek tip otomobil ithali için Maliye Bakanlığı'na başvuracaklarını ve ithal lisansı isteyeceklerini söylemiştir. Özeke'nin verdiği bilgiye göre, hükümet, gümrük muaflığı tanıdığı takdirde 80-90 bin liraya malolacak bu otomobiller, ellerinde en eski model araba bulunandan başlayarak şoförlere dağıtılacaktır.

Özeke, şoförlerin ellerinde bulunan ve 1936 modele kadar eski olan arabaların hurda olarak MKE'ye satılacağını ve Halk Bankası'nın, şoförlere taşıt edindirme fonundan ve kooperatifin de gelirlerinden yararlanılarak ithal yoluna gideceklerini sözlerine eklemiştir.

ŞEHİR HABERLERİ



Minibüsler, sur içine giremeyecekler

İl trafik komisyonu, son yaptığı bir toplantıda, minibüslerin şehrin merkez kesimlerinde çalışmalarını genel trafiği aksattığı gerekçesi ile yeni tedbirler almaya karar vermiştir. İlk olarak Topkapı'dan şehir içine giren ve otobüslerle otomobilleri trafik bakımından etkileyen minibüslerin şehir içine sokulmamalarıyla işe başlanacaktır. Uzak ilçelerden gelen bu minibüsler, Topkapı dışında kalacaklar ve sur içine giremeyeceklerdir. Aynı durum Sarıyer-Üsküdar ilçelerinde de uygulanacak, bunlar şehre en yakın merkezlerden hareket ettirilecektir. Böylece şehir trafiğinde bir ferahlığın meydana geleceği umulmaktadır. Minibüslerin nerelerden hareket edeceği ve hangi yönleri takip edecekleri ayrıca ilân edilecektir.

DOLMUŞ HATLARININ EVRİMİ

Dolmuş, zaman içinde değişmeden sürüp giden bir olgu değildir. Şehirler büyüdükçe, dolmuşların sayısı da artar. Önce varolan hatlardaki dolmuşların sayısı çoğalır, ama belli bir sayıya erişildikten sonra bu artış kısıtlanır, buna karşılık yeni hatlar ortaya çıkar. Bu hatlardan kimileri yepyeni geçiş yolları üzerindedir, kimileri de eski hatların bölünmesi ya da aynı geçiş yolu üzerinde birden çok, ayrı dolmuş hattının ortaya çıkışı biçimlerinde oluşur. Bir başka gelişme biçimi de çatallanmış hatların ring seferlerine dönüşmesidir.

Bir dolmuş hattı ilk ortaya çıktığında, ne duraklar, ne fiyatlar, ne de hat üzerinde gidip gelen taşıtların sayısı, tipi bir belirliliğe kavuşmuştur. Zaman geçtikçe, hat bir düzenlilik içine girer, bir yandan hat üzerinde belediye, zabıta, dernek gibi örgütlerin denetimi artarken, hat içinde de kendiliğinden bir iç örgütlenme doğar. Ülkemizde görülmemekle birlikte, hattaki örgütlenmenin tekelleşme düzeyine erişmesiyle nasıl bir dolmuş sisteminin ortaya çıkacağı, dolmuşların geleceği üzerindeki tartışmalar açısından ilginçtir.

Bu bölümde, dolmuş hatlarının neden ve nasıl ortaya çıktığını ve değişen bir olgu olarak dolmuşun hatlar içindeki evrimini ele alıyoruz. Bir dolmuş hattı ne zaman ortaya çıkar? Bu hatta çalışan dolmuşlar nasıl artar? Ne zaman hatta düzenlilik gelir? Ve hattın geleceğini neler belirler?

Bir yeni hattın ortaya çıkışı

Büyük kentlerimiz için, dolmuş hatlarını, kent merkezinde kalan hatlar ve kent çevresine uzananlar olmak üzere iki ana kümeye ayırabiliriz. Kent merkezindeki kimi hatlar, dolmuşun ilk ortaya çıktığı yıllardan kalmadır. Örneğin Ankara'daki Ulus-Bakanlık hattı Ulus merkezi iş bölgesiyle 1930 sonlarında yapılan Bakanlıklar Sitesi'ni birleştiriyordu. Kentin büyüme uzantısı yönünde Ulus-Çankaya ve giderek Aydınlıkevler-Çankaya hatları gelişince, Ulus-Bakanlık hattı bu dolmuşlarla aynı geçiş yolu üzerinde çalışan, ancak yolun merkezi iş bölgesi içindeki kesimine kısıtlı kalan bir hat durumuna düşmüştür. Kentin merkezindeki hatlar genellikle durakları sık ve yolcu indi-bindileri yüksek hatlardır. Aynı geçiş yolu üzerinde birden çok dolmuş hattı bulunabilir ve bu dolmuşlar arasında, alacakları yolcular açısından kesin bir ayrım yoktur. Hatta düzen getirme çabaları arttıkça, önemli ara duraklarda (Ulus ve Kızılay'daki gibi) ayrı hatların dolmuşları için ayrı yolcu alma durakları konulabilir. Benzeri düzenlemeler İstanbul'da, Eminönü, Taksim ve Karaköy'de de görülür.

Bugün, yeni dolmuş hatlarının çoğu, büyük kentlerimizin gelişme biçimine koşut olarak çevreye ve özellikle gecekondu alanlarına hizmet götüren hatlardır. Kentin büyümesi genişleyen halkalar ya da yağ lekesi biçimindeyse, o zaman kent merkezinden çevreye dağılan radyal hatların da genişleme yönünde uzaması doğaldır. Örneğin, başlangıç noktası merkezde olup, beş kilometre şehir dışında son durağı olan bir hattın dolmuşları, bir süre sonra, altı yedi kilometre uzaklıklara da yolcu taşıyacaklardır. Hattın bu ek bölümünde doğan yolculuk istemi önceleri yetersiz olduğundan, eski hattaki dolmuşların ancak bir kaçı bu uzaklığa kadar gidecektir. Hattın ek bölümündeki istem arttıkça, dolmuşların belki tümü yedi kilometre uzaklıktaki yeni son durağa kadar yolcu götürecek, ayrıca hat içindeki toplum yolculuk istemi de artmış olduğundan, dolmuşların sayısı da çoğalacaktır. Bu türde hat evrimleri uzunlamasına (lineer) büyüyen şehirler için de geçerlidir.

Bir dolmuş hattı ne kadar uzayabilir? Şehir genişledikçe hat da alabildiğine uzayabilir mi? Yoksa bir süre sonra birden çok hatta mı bölünür? Ankara'da şehir çevresine doğru 9-10 kilometre uzamış hatlara raslanmaktadır. Bunun yanısıra, çevreye doğru uzanan yollar üzerinde, değişik uzaklıktaki son duraklara giden ayrı hatlar da görülmektedir. Bu görgül bulgulara göre, geçiş yolu uzarken, yalnızca hattaki dolmuşların sayısı artmamakta, bir süre sonra dolmuşlar birden çok hatta bölünmektedir. Ankara'dan verilebilecek bu tür örneklerden biri Kızılay-Dikmen

hattıyla Kızılay-Yıldız Mah. hatlarıdır. Bir başka örnek olarak Ulus-Tuzluçayır, Ulus Natoyolu hatlarını gösterebiliriz.

İstanbul'da ise, Taksim'den Emirgan'a kadar dolmuşlar kıyı boyunca uzanan tek bir geçiş yolu üzerinde işlerler. Ama Taksim'den kalkıp da Beşiktaş'a, Bebek'e ve Emirgan'a giden dolmuşlar ayrı ayrı hatlar oluşturmuşlardır. Bu hatlarda, fiyatlar da ayrı ayrıdır. Yolcu nerede inerse insin hattın ücretini tam olarak ödemek zorundadır.

Geçiş yolunun çokça uzadığı ya da yolculuk isteminin arttığı yollarda ortaya çıkan hat bölünmesine hangi neden gösterilebilir? Aynı yoldan değişik uzaklıklara kadar giden dolmuşlar neden fiyat ayrımı gibi bir mekanizmayla ayrı hatlara bölünürler? Otobüs gibi kamu ulaşım araçları genellikle bunun tersi bir uygulama içindedirler. Örneğin, dolmuşların işleyişi, Boğaziçi'nde "sahil yolu"nu izleyen Taksim-Sarıyer otobüsünden neden başkadır?

Ortaya çıkan dolmuş hattı fiyat ayrımı nedeniyle yolcu en uzak hattın dolmuşuna da binebilir. Ancak ödemek zorunda kalacağı ücret yüzünden ilkin kendine uygun uzaklığa giden hattı arayacaktır. Yolcunun bu davranışı yakın duraklarda indi-bindiyi azaltacak ve dolmuşa hız kazandıracaktır. Hız dolmuşa, bir yandan otobüse göre üstünlük sağlarken, bir yandan da günlük sefer sayısını artıracaktır.

Yukardaki sorulara verilecek ikinci yanıt konut alanlarının merkezden çevreye göre dağılımıyla ilgilidir. Dolmuşun geçiş yolu üzerindeki yerleşmelerin dağılımı kesikliyse ara duraklarda inen yolcuların yerine yeni yolcu bulma olasılığı azalır. O zaman dolmuşçu, her yolcunun son durak ücreti ödemesini sağlama bağlamak istemektedir.

Üçüncü yanıt ise pazarın paylaşılmasına ilişkindir. Dolmuşçular arasında oluşan örgütleşmenin birincil amacı her dolmuşçuya belli bir düzeyin üstünde kazanç garantilemektir. Her hattaki dolmuş sayısının donduruluşu, bir hatta belli sayıdan çok dolmuşun giremeyişi bu nedenledir. Hat uzunluğuna göre ayrım yapma yolculuk pazarının az çok eşit bölüşülmesinin bir yöntemi olabilmektedir.

Bir yeni hattın fiziksel olarak ortaya çıkışının bir başka biçimi de geçiş yolunun dallanmasıdır. (Çizim 3,2). Kent halka halka büyürken, eski radyal yollar arasında ulaşımsız kalan alanlar da genişleyecektir. O zaman, bu ara alanlarda kalan halkın istemini karşılamak için yalnızca hatların uzaması yetmez. Eski radyal yolların dallanması, geçiş yolları-

ÇİZİM : 3.1
BİR DOLMUŞ HATTININ GEÇİRDİĞİ EVRELER.

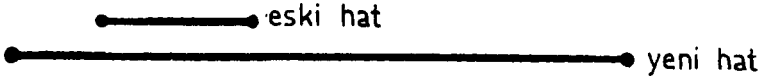
A. KENT MERKEZİNDE İKİ ANA DURAK ARASINDA BİR HATTIN OLUŞMASI



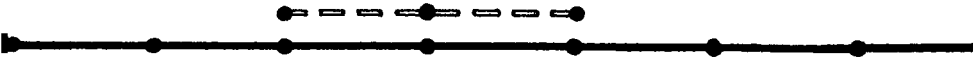
B. KENTİN GELİŞME YÖNÜNDE HATTIN UZAMASI



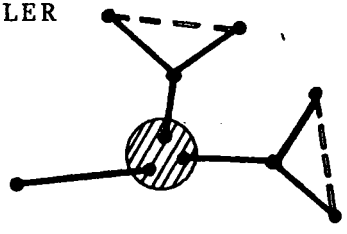
C. İLK VE SON DURAKLARI BELİRLENMİŞ YENİ VE UZUN BİR HATTIN ORTAYA ÇIKIŞI



D. ARA DURAKLARIN BELİRLENMESİ VE ESKİ HATTIN YOLCU KAYBETMESİ



ÇİZİM : 3.2
KENT ÇEVRESİNE UZANAN MİNİBÜS HATLARININ GEÇİRDİĞİ EVRELER



KENT MERKEZİNDEN ÇEVREYE UZANAN KİMİ HATLARIN DALLANMASI VE BİR SÜRE SONRA HATLARIN(RİNG) ORTAYA ÇIKMASI

nın çatallanması beklenecektir. Yeni geçiş yolları üzerinde de yeni hatlar oluşacaktır. Hat oluşumundan önce ne tür bir ulaşım hizmeti gözlemlenmektedir?

Genellikle Ankara'nın çevre yerleşmelerine hizmet götüren minibüslerin resmi denetçisi Belediye'dir. Her hangi bir yerleşmedeki yolculuk isteminin arttığı saptandığında, örneğin bir muhtarlığın dolmuşa gereksinme duyulduğunu belirten başvurusu üzerine Zabıta Müdürlüğü konuyu, çeşitli örgütlerin temsil edildiği bir kurula getirir. Bu kurulun kararı ve Belediye Encümeni'nin de onayıyla yeni bir hat açılır. Ancak hat böyle resmi bir varlığa kavuşmadan önce de bu yerleşmelerde oturan dolmuşçular ve taksiciler, isteğe göre, düzensiz biçimde de olsa yolcu taşırlar. Özel gereksinmelere göre taksiler sabah ve akşam seferleri yapan dolmuşların görülüşü, yeni bir hattın doğacağını haber veren ilk belirtilerdir. Hattın kuruluşu, doğal olarak, düzgün ve olanaklar içindeyse, asfalt bir yolun varlığına da bağlıdır.

Eski hatlar üzerindeki dallar ve çatallanmalar, genellikle bir ucu merkezde, öteki ucu kentin bittiği yerde olan iki yönlü hatlardır. Hat evriminin bir sonraki aşamasında, birbirine koşut uzanan iki hat, uç noktalardan birleşerek bir "ring" oluştururlar. Bu tür hatlarda son durak yoktur; yalnızca bir ilk durak vardır, o da genellikle kentin merkezindedir. Buna bir örnek Konak-Alsancak ile Konak-Güzelyalı hatlarının İzmir'de Konak-Güzelyalı-Alsancak-Konak "ring"ine dönüşmesidir. "Ring" seferleri iki ayrı yönde de olabilir. Önceki hatlardaki dolmuşlar birleşebilirler ya da iki hatta bölünebilirler; hatlardan biri "ring"i saat yönünde izlerken öteki saatin ters yönündedir.

Yeni Bir Hattın Örgütlenerek Düzene Kavuşması

Buraya kadar dolmuş hatlarının evrimini kent mekanındaki morfolojileri açısından ele aldık. Hattın belli bir düzene girmesi, dahası, bir "hat" niteliğine kavuşması, dolmuşçuluğun örgütlenmesine koşut gider. Hattın fiziksel mekandaki morfolojisi ile örgütlenmesi arasında yakın bir bağlantı vardır. Hattaki örgütlenmeler, ilk bakışta, bir çok ayrı ve bağımsız örgütlenmelerden kaynaklanıyormuş izlenimini bırakır. Belediye'ye bağlı Zabıta Müdürlüğü'nün denetimi, Şoförler Derneği'nin ve Minibüsçüler Derneği'nin koyduğu kurallar, hatta çalışan minibüsçüler arasındaki kendi kendini denetim gibi... Oysa birbirinden bağımsız gibi görünen bu örgütlerin ve örgütlenmelerin arasında sürekli bir etkileşim vardır. Buna karşın, bu örgütlerin tümünün aynı amacı güttüklerini söy-

lemek konuyu çokca yalınlaştırmak olur. Belediyeler halkın çıkarını göz önünde tutmak zorunda olduklarından, kimi zaman dolmuşçularla anlaşamadıkları görülür. Şoförler Derneği ile Minibüsçüler Derneği arasında da oldukça çelişkili ayrımlaşmalar vardır. Hattaki iç düzenlemelerin ya da kendiliğinden örgütlenmelerin ise her zaman üst örgütlerin kararına koşut gittiği söylenemez. Bu konuda ayrıntılı bir incelemeye "Dolmuşçuların Örgütlenişi" bölümünde girdiğimizden, burada yalnızca ne gibi düzenlemelerin getirildiğinden söz etmekle yetineceğiz.

Yeni bir hattın düzene sokulmasındaki ilk adım yolculuğun başlangıç ve bitiş noktalarının belirlenmesidir. Yolculuk şehir merkezinde başlıyorsa, burada hat dolmuşlarının kalktığı bir ilk durak yeri saptanır. Hattın öteki ucundaysa, bir son durak vardır. İlk ve son durakların belirlenmesi, her şeyden önce, yolculuk istemini bir kalıba koymaya yarar. Yolcu nerede dolmuş bulabileceğini bilecektir. İkincisi, ilk durakta bekleyen dolmuşun dolması sağlama bağlanacaktır. Dolmuş dolunca kalkan bir araç olduğundan, en azından ilk durakta tümüyle dolabilmesi önemlidir. Geçiş yolu üzerindeki denetimin içinde ara durakların düzenlenmesi de bulunabilir; ancak uygulamada, ara durak denetimi daha zor olmaktadır. Ara durakların görevi dolmuşların bu duraklar dışında duraklamalarını engellemektir. Ne var ki, yolcunun dolmuştan beklentileri arasında istediği yerde inip binebilmek de vardır. Dolmuşçular, yolcuların tersine, belli ara duraklarda yolcu indirmeyi tercih etmelerine karşın boş ya da yarı boş dolmuşlar yolcu gördükleri yerde almak isterler. Bu nedenlerle ara durak denetimi konusunda dolmuşun özellikleriyle denetimcilerin amaçları çelişebilir.

Hat örgütleşmesindeki ikinci denetim türü hatta çalışacak arabaların belirlenmesidir. Bu, arabanın görünür bir yerine hat adının yazılmasıyla olur. Hat adı arabanın üstünde sabit kalabilir, ya da ön cama geçici olarak tutturulan bir yazıyla da gösterilebilir. Hat adı göstermedeki bu ayrı yöntemler dolmuşun hatta bağımlılık ya da çalışmadaki özgürlük derecesini belirler. Hatta çalışan arabaların üzerinde nasıl bir denetim kurulmaktadır? O hata bağlı olmayan başka arabaların yolcu alması engellenmekte midir? Genellikle ilk duraklarda bekleyen "kahya"lar bu görevi üstlenirler. Ayrıca durakta yolcu bekleyen bir hat dolmuşçusu da yabancı bir dolmuşun kuyruğa girmesini engelleyebilir. Eğer bir hatta çalışan dolmuşların sayıca kısıtlanması konusunda kesin bir kararlılık varsa, o hata yabancı bir arabanın yanaşması çok zordur. Böyle bir kararlılığın örgütsel ifadesi ise, her dolmuşun yalnızca bir hata kaydedilmesi ve bir hatta çalışanın istediği gibi hat değiştirmesinin örgütçe ve yasalarca yasaklanmasıdır. Ankara'daki uygulama böyledir. Öte yandan, bir çok

başka kentimizde, örneğin İstanbul'da dolmuşların hatlara göre bölüştürülmesi kesin bir kural değildir. Bu belirsizlik dolmuşçulara, bir yandan yolculuk isteminin doruğa vardığı saatlerde, taksi gibi çalışma özgürlüğü tanırken, bir yandan da ara duraklara sokulan korsan taşıyıcıların (taksi, şehirlerarası otobüs gibi) dolmuşçuluk yapmasına olanak yaratmaktadır.

Dolmuşçuların yolculandan alacakları ücretin saptanması da hat denetimi türlerinden biridir. Ücret ya hat bütünü için tektir; yolcu nerede inerse insin aynı ücreti ödeyecektir, ya da uzaklığa göre artar. Ücretleri saptama yetkisi belediyelere verilmiştir. Ancak yasal yetkinin kimde olduğu uygulamadaki mekanizmayı anlamak bakımından çok önemli değildir. Çünkü ücretin belirli olmasını isteyenler yalnız yolcular değil, aynı zamanda dolmuşçulardır. Fiyat saptaması örgütleşmenin belli bir aşamasında ortaya çıkan bir tür kurumlaşmadır.

Hatlara Göre Taşıtların Standartlaşması

Bir hattın evrimindeki ilginç aşamalardan biri de hatta çalışan dolmuşların morka ve modellerine göre standartlaşmasıdır. Bu konuda en iyi bilinen ayrımlaşma taksi, steyşın dolmuş ve minibüsler arasındadır. Ayrımlaşmanın kökeninde Türkiye'deki dolmuşta çalışabilecek araba sunusu yatar. 1960'ların ortasına kadar Türkiye'de yalnızca ithal otomobil vardı. Özellikle ABD yapısı otomobiller geniş oldukları için dolmuşçuluğa elverişliydi. Ayrıca bu otoların belli türleri üzerinde değişiklikler yapılarak daha çok yolcu taşıyabilmeleri sağlanıyordu.

Türkiye'de motorlu taşıt araçları yapımı başlarken, ilk kez, dolmuşçuluğa elverişli bir araç türü piyasaya çıkıyordu: Minibüs. İlk bakışta minik bir otobüsmüş izlenimini veren bu araç onbir yolcu alıyordu. Motoru küçük olduğundan az yakıt harcıyordu. Boyutları küçük olduğundan kent içi trafiğine uygundu. İşte bu nedenlerle minibüslerin sayısı bütün kentlerde ve kentleri çevre yerleşmelere bağlayan hatlarda hızla arttı. Minibüs kırsal yerleşmeleri kentlere bağlayan önemli bir araç oldu. Daha önce bozuk köy yollarında yürümeye elverişli olan jipin yerini aldı.

Minibüsler ile taksi görünümlü dolmuşlar arasındaki keskin ayırım önce büyük kentlerde ortaya çıkmıştır. Minibüsler üretilmeye başlanmadan önce bu şehirlerde taksi dolmuşlar çalışmaktadır. 1964 yılında Kızılay-Çankaya hattında çahşan minibüsler şehir içi trafiğinden uzaklaştırılırlar. Yerlerini steyşın-dolmuş türü araçlar alır. Minibüsler kent çevresindeki yerleşmelere yolcu taşıyabileceklerdir. Bugün Ankara'da aynı uygulama sürüp gitmektedir.

Minibüslerin şehir içinden uzaklaştırılması hangi gerekçelere dayanıyordu? Minibüslerin görünüşü mü çirkindi? Minibüsler taksi-dolmuşlardan daha mı hantaldılar? Trafiği mi altüst ediyorlardı? Yoksa minibüs şoförleri daha "köylü", daha "tecrübesiz" ve daha görgüsüz müydüler de kent merkezine yakışmıyorlardı? Bu tür soruların yanıtı en iyi görgül bulgulara dayanılarak verilebilir. Minibüsçülerle steyşın-dolmuşçular arasındaki ayrımı "Dolmuşçu Kimdir" bölümünde ele alıyoruz. Burada daha çok ilk sorulara değinelim: Minibüslerin görünüşü mü çirkindi?..

Türkiye'nin bir çok başka kentinde de olduğu gibi 1940'larda Ankara' da dolmuşçuluk işine girişmek isteyenler büyük engellerle karşılaşmışlardı. O zamana kadar yalnızca taksi olarak çalışan ticari araçlar vardı. Dolmuşçuluk "düzensiz" bir işletme türü olarak görülüyordu. Kent yöneticileri için dolmuşçuluk zor kabul edilen bir gelişme oldu. Oysa 1940'larda dolmuşçuluk yapan araçlarla taksicilik yapanlar arasında görünüm bakımından bir ayrılık yoktu. Oysa minibüsler oldukça değişik bir görünümdeydiler ve bu görünüm yöneticiler açısından "başıbozukluk"u simgeliyordu. Ayrıca minibüslerin içinde daha çok sayıda yolcu bulunduğundan bunların durup kalkması daha sık oluyordu. O zamanki kamu taşınım düşünüsünü oluşturmuş bulunan otobüs ve tramvaylardan çok başka bir işletme biçimiydi minibüs. Dolmuş ve minibüslere karşı yürütülen gerekçeleri ve bunların gerçek nedenlerini ortaya çıkarabilmek için o yıllara ilişkin belediye meclisi tutanaklarını ve başka belgeleri incelemek gerekir. Biz bu kitapta bu ayrıntıya giremedik.

Öte yandan, daha köklü bir açıklama ayrı tipte dolmuşların ayrı örgütlere bağlı oldukları gerçeğinden yola çıkarak oluşturulabilir. Denebilir ki, minibüslerle taksi-dolmuşlar arasındaki ayrımlaşmanın kesinlik kazanması, iki ayrı dolmuşçu örgütünün kurulmasıyla kesinlik kazanmıştır. Örgütlerin amacı üyelerin çıkarını korumaktır. Burada temel çıkar yolculuk pazarının paylaşılması üzerinde yoğunlaşmaktadır. Pazarın paylaşılması ise kentteki dolmuş hatlarının paylaşılmasıyla olmaktadır. "Dolmuşun Ekonomisi" bölümünde Ankara'daki minibüslerin steyşın-dolmuşlara göre daha ucuza yolcu taşıyabildiklerini göreceğiz. Bu durumda minibüsler piyasada belirmeden önce kentte dolmuş işletenler kendi hatlarında minibüslerle yarışmak istemeyeceklerdi. Yarışırlarsa zararlı çıkacaklardı. Belli örgütsel kararlarla kendi hatlarındaki egemenliklerini korumaya çalışacaklardı. Minibüslerin kent merkezinden çıkarılmasında böyle bir örgütlülüğün etkisi ağır basmış olabilirdi.

Örgütleşme yoluyla hat içinde marka ve model tekdüzeliği ya da eşdüzeliği yaratma sürecini daha iyi anlayabilmek için, Ankara'da, minibüs

dışı dolmuşlar arasında bile, nasıl bir standartlaşma yaratıldığına bakmak yararlı olur. Dolmuşların hatlara göre marka ve model dağılımlarını inceleyecek olursak Ulus-Siteler hattında büyük çoğunlukla Skoda marka steyşınların, Ulus-Bakanlık hattında ise 1946 modelden eski ABD yapısı otomobillerin işlediğini görürüz.[1] Ulus-İskitler hattında ise oldukça eski ama markaca çeşitli otolar yer almıştır. Her hatta, genellikle ekonomik performansları birbirine yakın taşıtlar bir araya getirilmiştir.

Bir hatta değişik performansta taşıtların çalışması yolcuların paylaşılmasında eşitsizlik yaratacaktır. Örneğin, yolculuk isteminin doruk düzeyde olmadığı, gün ortası saatlerde yolcular daha yeni, daha konforlu taşıtlara binmeyi yeğ tutacaklar, aynı hatta eski ya da koltukları dar arabalar da işliyorsa, bunlar yolcular için çekici olmayacaktır. Gerçekten de Ankara'da, Bahçeli-Dörtyol hattında, 1965-70 yıllarında Skoda marka steyşın dolmuşlar öteki ABD yapısı steyşınlarla birlikte çalışırken Skodacılar haksızlığa uğradıklarını görmüşlerdir.

Bu nedenlerle, bir dolmuş hattının evrimi sırasında, benzer tipte taşıtların bir arada bulunması, dolmuşçular açısından yararlı bir düzenlemedir. Örgütleşme düzeyi arttıkça hatda çahşan araç tipleri üzerindeki denetim sıkılaşmaktadır.

Hangi hatta ne tür dolmuşun işleyeceği kararı ise başka bir ilginç konudur. Hat dolmuşlarının tipiyle hat yolcusunun toplumsal konumu arasında bir ilişki var mıdır? Değişik katmanlardan gelen yolcular değişik dolmuş türleri yeğlerler mi? Örneğin toplumun üst katmanlarından gelen yolcuların minibüse binmeye karşı bir isteksizlikleri var mıdır? Bu soruların ayrıntılı yanıtları "Dolmuş Yolcuları" bölümünde ele alınmakla birlikte, yolcu beğenisinin hattaki taşıt türünün ne olacağı üzerindeki etkinliği çok açıklığa kavuşmamıştır. Ancak Ankara'nın Yukarı Ayrancı semtinde oturan bazı üst ve orta gelirli grupların bugün çalışmakta olan minibüsler yerine steyşın dolmuş işlemesini sağlamak için girişimlerde bulunduğu bilinmektedir.

Hat İçi Dolmuşçular Arasındaki Toplumsal Yakınlık

Bir dolmuş hattının evrim aşamaları içinde dolmuşçular arasındaki toplumsal kümeleşmenin yeri var mıdır? Yukarda yeni hatların doğmasıyla

(1) Ayrıca Ankara dolmuşçuları üzerinde araştırmamız. Aydınlık-Çankaya hattında araçların yüzde 91'inin Chevrolet Marka, Ulus-Keçiören hattında hepsinin Ford marka minibüs olduğunu göstermektedir.

kentin genişlemesi arasındaki koşutluktan söz etmiştik. Hat örgütsel bakımdan oluşmadan önce kimi taksi sahiplerinin semtleriye merkez arasında dolmuşçuluk yaptıklarını belirtmiştik. Oluşma aşasındaki bir hatta ilk çalışmaya başlayan kişi ile bu kişiyi izleyenler arasında bir toplumsal yakınlık var mıdır? Genellikle dolmuşçulukta hemşeri ya da akrabadan ortak edinme gibi kırsal bağları önemli gösteren davranışların bulunduğu söylenir. Ayrıca dolmuşçuların çoğunluğu gecekondu türü yerleşmelerde oturduklarına göre, bu semtlerde görülen kırsal bağlar (yakın köylerden gelenlerin komşu oturması gibi) dolmuş hatlarına da yansımakta mıdır? Burada iki varsayım yapılmaktadır: Birincisi, aynı hatta çalışan dolmuşçular arasında hemşerilik gibi kır kökenli kimi bağların önemini koruduğu; ikincisi, kentte aynı mekanda oturmaktan doğan bazı yakınlıkların bulunduğu. "Dolmuşçu Kimdir" bölümünde daha ayrıntılı incelediğimiz bu ilişkiler her iki varsayımı da kanıtlamamaktadır.

Daha geçerli bir varsayım şöyle ifade edilebilir: Bir hattaki dolmuşçular arasındaki toplumsal yakınlık, hattın evrim süreci içinde ortaya çıkmış ve yalnızca çalışma yerinin aynı oluşuna bağlı bir olgudur. Başka bir deyişle, toplumsal yakınlaşma bir neden değil, hat evriminin sonucudur. Genellikle bir hatta uzun süre çalışmış olanlar, ya da hattın en eskileri, hat içinde düzeni kuran, hat içi normları yaratan kişilerdir. Bu açıdan hattaki ilk dolmuşçular hat içindeki toplumsal düzende etkili olabilirler. Aynı hatta çalışan dolmuşçular arasında başta hiç bir kırsal yakınlık ya da etnik bağ olmasa bile, uzun süre aynı hatta çahşmış olmak bir dayanışma yaratacaktır. Bu dayanışma gerek dolmuş örgütü içinde gerekse günlük yaşamda, başka hat dolmuşçularına karşı kendini belli edecektir.

Öte yandan bu varsayımı da gölgeye düşürecek bilinen gözlemler vardır. Dolmuşçuluk, bir meslek olarak, fabrika işçiliği kadar örgütleşme birikimi sağlayabilen ve savaşım hedeflerini kesinleştiren bir ortam yaratmamaktadır. Dolmuşçuların tümünün aynı hatta, giderek meslekte kalma süreleri uzun değildir. Hat ve iş değiştirmeler sıktır. Bu nedenle dayanışmanın sınırlarını geniş tutmamak daha gerçekçi bir yaklaşımdır. Hat içi dayanışmanın bir kendine özgü örneği Ulus-Bakanlık dolmuşçularıdır. Gerek kendi gerekse araçlarının yaşları yüksek olan bu hattm dolmuşçuları arasında gerek örgüte ve gerekse başka hat dolmuşçularına karşı bir dayanışma doğmuştur. Sayıları az olduğundan etkinlikleri sınırlıdır. Ama uzun yıllar aynı hatta çalışmış olan ve dışa karşı kendilerini savunma zorunda kalan bu grup içinde belli konularda birlik vardır.

Dolmuş Hatlarının Ölümü

Ulus-Bakanlık örneğini saydıktan sonra hatların ölümü konusuna geçişimiz bir rastlantı olmadı. Aynı örnek bir başka olguyu da somutlaştıracaktır. Bir kentin gelişmesi sırasında yeni yeni yerleşmeler, yeni yeni ulaşım eksenleri doğarken kentsel etkinliklerin konumları da değişmeden kalmaz. Bütün bunlar değişimden geçerken bir dolmuş hattının da sonsuza değin canlı kalmayacağı açıktır.

Ancak bir dolmuş hattının evrim süreci içinde güçlü bir örgütlenme düzeyine erişebileceğini de gördük. Zaman içinde güçlü bir örgütlenmeye kavuşmuş hattın ölümü de kolay olmayacaktır. Bugün Ulus-Bakanlık hattı da savaşım vermektedir.

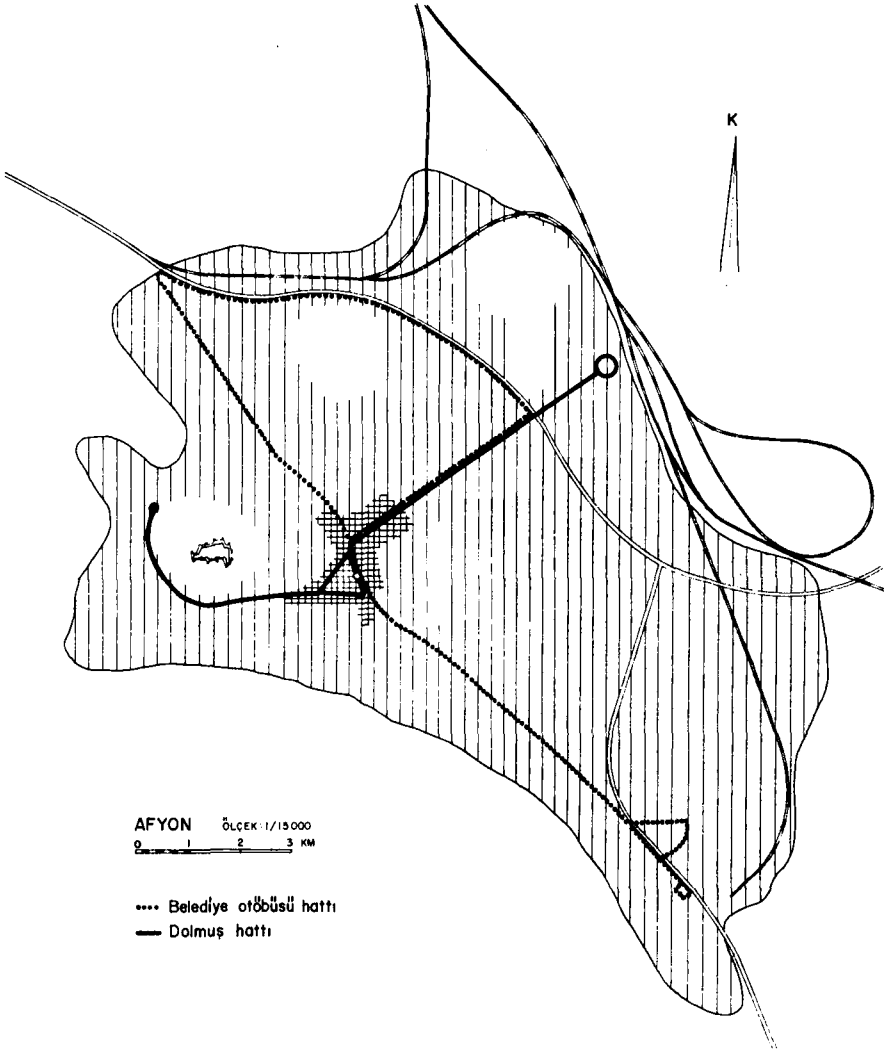
Bu hat bir zamanlar Ankara'nın merkezi iş bölgesinin iki ayrı kesimini birleştirme işlevini yükümleniyordu. Şehirde yerleşme alanlarının genişlemesi ve ulaşım sisteminin yaygınlaşmasıyla uzun bir eksen üzerindeki Çankaya-Aydınlıkevler hattı doğdu. Kısa sürede kentin en güçlü ve dolmuş sayısı bakımından en kalabalık hattı oldu. Ulus-Bakanlık hattı ise, bu eksen üzerindeki iki ara noktayı birleştiren bir kısa hat olarak kaldı. Çankaya-Aydınlık hattı yolcu indi-bindisinin sıklığından kazanç sağlayan bir hat olduğundan, ister istemez Ulus-Bakanlık yolcularına da el koydu. Bu durumda Ulus-Bakanlık hattının sunduğu hizmetin bir özelliği kalmamıştı. Ancak yolculuk isteminin doruğa vardığı saatlerde ek bir araç sunusu getiriyordu.

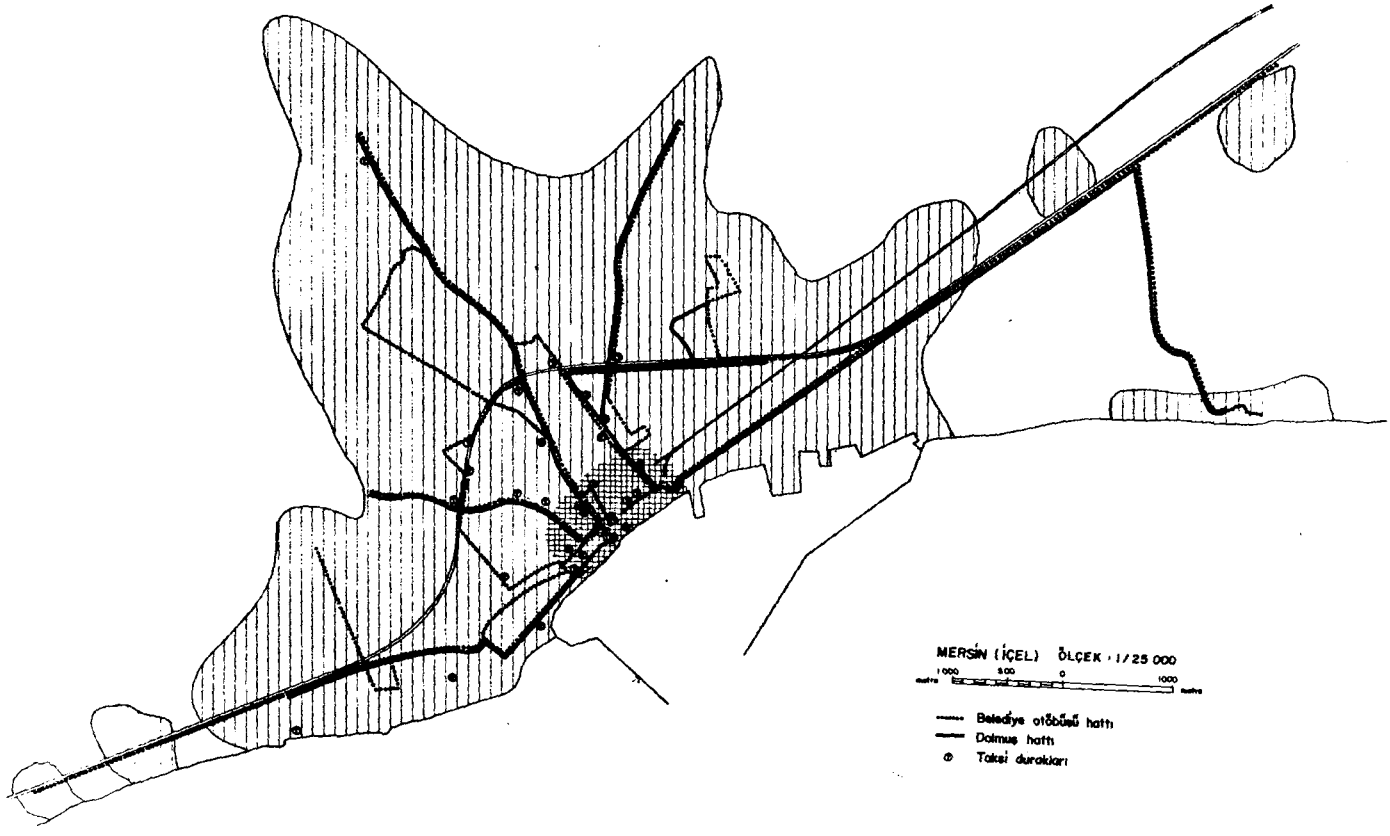
Şimdi bu hat dolmuşçularının isteği ellerindeki eski taşıtları değiştirip başka hatlara geçmektir. Ellerindeki sermaye plaka ve hat ruhsatlarından ibarettir. Onu satacak olurlarsa dolmuşçuluk yapamazlar. Sigorta ve emeklilikleri de yoktur. Yeni bir oto alacak birikimi toplayamamaktadırlar.

Bir hattın ölümünü hazırlayan koşullar neler olabilir? Yukardaki örnekte eski bir hat yeni ve daha uzun bir hattın arasında sıkışmıştır. Bu yeni hat hızlı tramvay ya da metro gibi bir başka sistem de olsaydı sonuç aynı olacaktı. Bir başka koşul olarak resmi kuruluş, eğlence sitesi gibi kimi kentsel kullanışların etkinliklerini durdurması düşünülebilir. Özel oto sahipliğinin artışı nedeniyle dolmuş hattının kalkması uzak olasılıktır; aile içinde her zaman otodan yararlanamayan bir kişi bulunabileceği akla getilirse bu üst ve orta gelir grupları için dolmuşun gereksinme duyulan bir araç olduğu ortaya çıkar. Bu bölümün sonunu oluşturan hattın ölümü konusu "Dolmuşun Geleceği" incelenirken yeniden ele alınacaktır.

4. Dolmuş ve Kent Biçimi

Sayfa 57 : Afyon'da Dolmuş Hatları
Sayfa 58 : Mersin'de Dolmuş Hatları


K
AFYON
ÖLÇEK: 1/15000
0 1 2 3 KM
Belediye otobüsü hattı
Dolmuş hattı


MERSİN (İÇEL) ÖLÇEK : 1/25 000
1000 500 0 1000
Belediye otobüsü hattı
Dolmuş hattı
Taksi durakları

DOLMUŞ VE KENT BİÇİMİ

Bir kentte arazi kullanma biçimleri ile ulaşım olanaklarının karşılıklı olarak birbirlerini belirledikleri bilinen bir ilişkidir. Kentsel planlama çalışmalarında kent biçiminin ve kentsel arazi kullanmanın ulaşım sistemiyle ilişkisi, genellikle iki nokta arasında ulaşım olanağının varlığı ya da yokluğu ve ulaşımın para ya da zaman olarak maliyeti gibi değişkenler kullanılarak kurulur. Bir kentte arazi kullanma biçiminin açıklanması yalnızca bu değişkenler kullanılarak yapılınca, taşıtın cinsinden ve örgütlenme özelliklerinden meydana gelen etkiler, analiz dışında bırakılmış olmaktadır. Böyle bir yöntem, bir kentte, tren, otobüs, troleybüs, dolmuş otomobil gibi çok çeşitli araçlar bir arada hizmet ürettiklerinden, hepsinin tek düze olarak analize katılabilmesi için gereklidir. Yalnız şurası da apaçıktır ki, bir tren ile bir otobüs ya da dolmuş yolculuğunun nitelikleri yalnızca, ücret ve hızla özetlenemez, önemli olan başka özellikler de vardır. Örgütlenmesine ilişkin sıklık, güzergahındaki esneklik, vb. gibi. Bu yazıda kent biçimi ile dolmuşun ilişkisi kurulurken, geleneksel analizde üzerinde durulmayan, dolmuşun örgütlenme biçiminden doğan bu özellikler üzerinde durulacaktır. Yoksa, kent biçimine dolmuştan yansıyan etkileri yakalamak olanağı bulunamaz.

Kent Biçimi Dolmuşu Nasıl Etkiliyor?

Dolmuş ve kent biçimi arasındaki ilişki bu yazıda iki yönlü olarak ele

alınacaktır. Birinci yön belirli bir kent biçiminin, dolmuşun örgütlenmesine olan etkisi, ikinci yön ise dolmuş türü bir ulaşım sisteminin kent biçimine olan yansımalarıdır.

Önce belirli bir kent biçiminin ne tip bir dolmuş-minibüs sisteminin gelişmesine neden olduğunu görelim. Kent biçiminin dolmuş sistemini etkileyen en önemli özelliği. büyüklüğüdür. Kent büyüklüğüne koşut olarak kentlerde dolmuş-minibüs sistemlerinin nasıl bir evrim geçirdiğini bulmak için, Türkiye'de nüfusları elli binden, üç milyonun ötesine kadar uzanan kentlerden örnekler aldık, Afyon, Zonguldak, Mersin, Bursa, Ankara, İstanbul, vb. gibi. Bu örneklerin değerlendirilmesi Türkiye'deki dolmuş-minibüs sistemlerinin dört aşamalı bir büyüme çizelgesi içinde özetlenebileceğini göstermektedir.

Çizim 4.1'de verilen dört aşamalı gelişmenin birinci aşaması 50.000 nüfuslu bir kentte ortaya çıkmaktadır. Bu büyüklükteki kentte önce kentin büyüme yönünde bir dolmuş hattı belirmektedir. Bu hat kentte trafik yoğunluğunun en yüksek olduğu yoldadır. Çoğunlukla da kentte otobüs gibi bir kamu ulaşım sistemi daha kurulmamıştır.

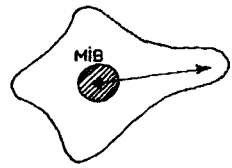
İkinci aşama 100,000-150,000 nüfuslu kentlerde ortaya çıkmaktadır. Kentin büyümesine koşut olarak, kentin çeşitli yönlerine kent merkezinden kalkan dolmuşlar işlemeye başlamıştır. Dolmuş hatları kentin tüm alanını kapsayacak kadar çoğalmıştır. Bu aşamada kent içinde dolmuş tek başına değildir, kurulan belediye otobüsleri ile yarışmaktadır. Dolmuş hatlarında minibüsler, taksi dolmuşlar karışık olarak bir arada bulunmaktadır. Dolmuş hatlarında araç türlerine göre tek düze hale gelme daha gerçekleşmemiştir, ya da ancak bir kaçında vardır. Dolmuş seferleri bir yol üstünde geliş gidiş şeklinde iken, kamu hizmeti gören otobüsler ring seferleri yapmak eğilimi göstermektedirler.

Kent nüfusu 200,000 büyüklüğünü aşınca üçüncü aşamaya ulaşılmaktadır. Bu büyüklükte bir kentte tüm dolmuş hatlarının kent merkezindeki bir meydandan kalkma olanağı kalmaz. Artık bu yer için belediye otobüsleri de yarışmaktadır. Genellikle kent merkezindeki meydan belediye otobüslerine bırakılır. Dolmuş hatların kalkış noktaları, merkezi iş bölgesindeki yan sokakları ya da merkezi iş bölgesinin dış kenarlarına çekilir. Bu durumda kent merkezini kesip geçen hatlar oluşur. Bu hatlar üstünde ring seferleri doğar. Hatlar arasında taşıt tiplerine göre ayrımlaşma, uzmanlaşma eğilimi ortaya çıkar.

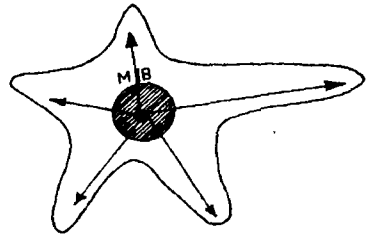
Dördüncü aşamaya nüfusu 1,000,000'nu aşan kentlerde ulaşılır. Bu büyüklükteki bir kent artık tek merkezli değildir. Önemli ikincil merkezler

ÇİZİM 4.1

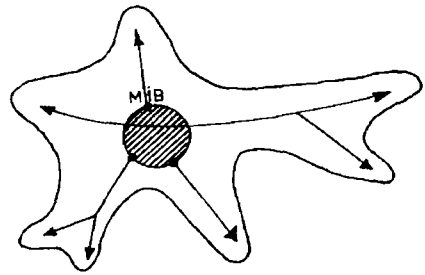
Birinci Aşama
50.000'DEN ÇOK
NÜFUSLU KENTLERDE



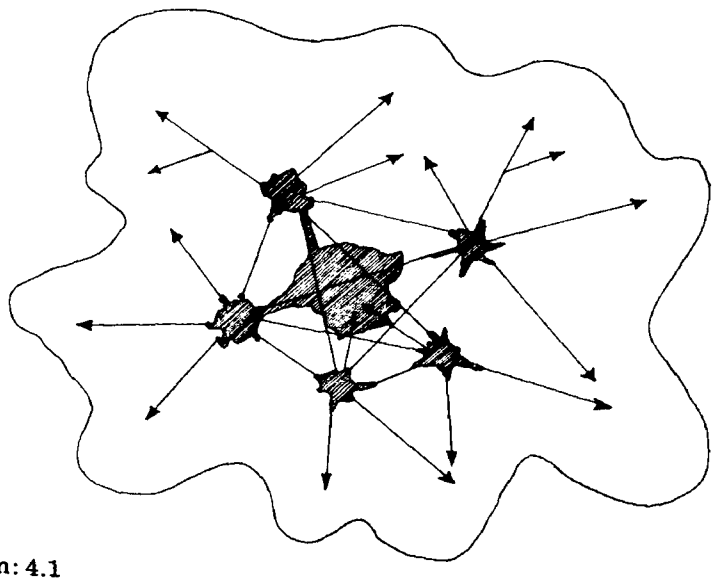
İkinci Aşama
100.000 - 150.000
NÜFUSLU KENTLERDE



Üçüncü Aşama
200.000'DEN ÇOK
NÜFUSLU KENTLERDE



Dördüncü Aşama
1.000.000'DAN ÇOK
NÜFUSLU KENTLERDE



Çizim: 4.1

oluşmuştur. Bu ikincil merkezlerin herbiri dolmuş-minibüs sisteminin başlangıç noktaları olmakta, bu noktalardan kentin çevresine minibüs hatları uzanmaktadır. Bu ikincil merkezlerle, merkezi iş bölgesi arasında genellikle dolmuşlar işlemektedir. Kentin merkezi kesiminde belli bir hata bağlı kalmayan çok sayıda yüzen taksi dolmuşlar yer almaktadır. Kent içindeki ikincil merkezler çoğu kez yolculukta kullanılan araçların değişim noktaları haline gelmiştir. Bu büyüklükte bir kentte ikincil merkezler arasında da ulaşım istemi oldukça yüksektir. Bu trafiğin kent merkezine girmeden istediği yere gidebilmesi gerekir. Bunun için ikincil merkezler arasında da minibüs hatları oluşur. Böylece dolmuş sisteminin kent büyüdükçe, toplam taşımada ekonomi sağlayacak bir ağ oluşturma eğilimi ortaya çıkmaktadır. Ayrıca kent büyümesine koşut olarak dolmuş türlerinin mekansal farklılaşması belirginlik kazanmaktadır.

Çizim 4.1.'de verilen dört aşamalı gelişme modeli, genel eğilimleri göstermektedir. Her kent kendi tarihsel gelişimi içinde bu genel eğilimlere uymayan farklılıklar gösterecektir. Örneğin İzmir nüfus büyüklüğü olarak üçüncü aşamadan dördüncü aşamaya geçmek üzere olan bir kenttir. Bu gelişme aşamasında olmasına karşın dolmuşların çok büyük kesimi Konak meydanından kalkmaktadır. Bunun nedeni 1950'ler sonrasında büyük bir kamulaştırma yapılması ve bu alanın uzun yıllar boş kalmasıdır. Bu boşluk dolmuş ve minibüs hatlarının merkezde kalmasına olanak vermiştir.

Görüldüğü gibi kent büyüklüğü, kent biçimine ilişkin özelliklerden sadece biridir. Dolmuş hatlarının gelişiminin tüm özelliklerini açıklamakta yetersiz kalır. O zaman kent biçiminin geometrik özelliklerini de analize katmak gerekir. Gerçekte kent biçimi deyince ilk akla gelen de bu özelliklerdir. Üç ayrı kent biçiminden söz edilebilir: (a) Doğrusal kent; (b) Bir merkezi kent ve çevresindeki uydu kentler bütünü, (c) Yıldız biçiminde kent. Şimdi bu üç ayrı kent biçiminin dolmuş sisteminin gelişimi üzerine olan etkilerini görelim.

Doğrusal kent biçimi ülkemizde birbirinden oldukça farklı iki anlamda kullanılıyor. Birinci kullanışı doğrusal kent kuramına uygundur. Bir tek ulaşım ekseni etrafında şerit halinde gelişmiş bir kent öngörülmektedir. Bu ulaşım ekseninin bir yanında konut alanları, bunların karşısında ise sanayi alanları yer almaktadır. Emekçilerin iş yerleri yakınındaki konutlarda oturmasına ve yürüyerek işe gitmesine olanak veren, bir konut mülkiyeti ve kullanılması düzeni kurumsallaştırılmıştır. Bu doğrusal şerit üzerinde değişik aralıklarla yer alan bir hizmet merkezleri kademelenmesi vardır. Böyle bir doğrusal kent kavramı, bir kent biçimini içer-

diği kadar kendine özgü bir kurumsallaşmayı da içermektedir. Bu kurumsal düzenin temel öğelerinden biri de hızlı ve yüksek kapasiteli bir kamu ulaşım sistemidir. Kamu ulaşım düzeninin bu kadar geliştiği bir yerde dolmuşun ortaya çıkması için bir neden bulunamaz. Kaldı ki doğrusal kent küçük girişimciliğin yaygın olmadığı bir toplumsal düzenin kentidir. Nitekim bu kentin kuramına uygun işleyebilmesi için konutların sahipliği ve kiralanması da merkezi bir denetimi gerektirmektedir. Bu tür bir toplumsal yapı içinde dolmuş gelişemez.

Doğrusal kentin, ülkemizdeki ikinci kullanılış biçimi oldukça farklıdır. Doğrusal kent bu halde kurumsal içeriğinden soyutlanarak sadece geometrik biçim olarak anlaşılmaktadır. Deniz kıyılarının çekiciliği, kentin dış ilişkilerinin bir eksen üzerinde yoğunlaşması gibi nedenlerle doğrusal biçimde gelişen kentler vardır. Bu kentler üçüncü grup olarak inceleyeceğimiz, yıldızsal kentlerin sadece iki yıldız kolunun gelişmiş bir özel hali olarak düşünülebilir. Bu anlamdaki bir doğrusal kentte dolmuş-minibüs sisteminin oluşmaması için bir neden yoktur. Böyle bir kentte diğer kent biçimlerine göre, daha küçük nüfuslarda, daha büyük yolculuk uzaklıkları doğacağından, bu kentlerde dolmuş daha küçük nüfus eşiklerinde ortaya çıkacaktır. Böyle bir kentte yoğunluk dağılımı tek düze değildir. Merkezden çevreye doğru azalır. Bu ise aynı güzergah üzerinde farklı sayıda araç bulunduran hatların kurulması ile sağlanır. Örneğin başlangıcı kent merkezinde, ama son durağı değişik uzaklıklarda olan hatlar oluşur, İstanbul'daki boğaz hatları gibi. Bu sistemin daha esnek bir seçeneği aynı hat üstünde birden fazla dönüş noktası oluşturulmasıdır.

İkinci tip olarak, bir merkezi yerleşme ve onun çevresindeki uydulardan oluşan bir kentsel bütünü düşünelim. Böyle bir yerleşme düzeni içinde dolmuş ne kadar geçerli bir ulaşım türüdür? Genel olarak böyle bir yerleşme sisteminde, ana kentin merkezinden ya da merkeze yakın bir yerinden başlayan bir hattın, kentle uydu arasındaki duraklarda durmadan uyduya varacağı ve uydu içinde bir ring yapacağı düşünülebilir. Dolmuşlar ya da minibüsler bu tür bir ulaşım sistemi oluşturabilir mi? İlk bakışta bu tür dolmuş hatlarının oluşmaması için bir neden yoktur. Ama bu soru bir kentin (a) oluşumu sırasındaki ve (b) oluştuktan sonraki durumları hesaba katılarak sorulunca farklı yanıtlar ortaya çıkabilir.

Uydu bir kent ya bir girişimciler grubu ya da kâr amacı gütmeyen bir kurum eliyle gerçekleştirilir. Kurulacak uydu kentin gerçekleştirilmesi yavaş bir süreçle oluyorsa, girişimin ilk yıllarında yeterli yolculuk istemi bulunmayacağından kendiliğinden bir dolmuş hattının oluşması beklenemez. Bu uydu kenti gerçekleştiren girişimciler ya da kurum, uy-

du kentte yerleşmeyi başlatabilmek için ilk yıllarda burada yaşayanların ulaştırma giderlerinin bir kesimini yüklenmek zorunda kalacaktır. Uydu kenti gerçekleştiren kurum kendi girişiminin bir parçası olarak ulaşım hizmetini sağlayacaktır. Bu hizmeti sağlamakta kullanacağı araçlar minibüsler olabilir. Ama işletme türü tek tek küçük girişimcilerce işletilen dolmuş değildir. Bu işletmeye yapım şirketinin "servis"leri demek daha doğru olacaktır.

Uydu kent girişimcisinin ulaşım hizmetini sağlamasının tek nedeni, bu hatta dolmuş işletmesinin kendiliğinden doğmaması değildir. Uydu kentlerdeki konutların pazarlama politikası açısından girişimciye yararları vardır. Uydu kent girişimcisinin denetiminde olmayan bir dolmuş hattının oluştuğunu düşünelim. Bu dolmuşlar kent merkezi ile uydu kent arasındaki her noktaya ulaşım hizmeti getirecektir. Bu ise uydu kent girişimcisinin satış politikasına uygun değildir. Ulaşılabilirlik açısından tüm ara noktalar uydu kente göre üstünlük kazanacaktır. Oysa ara noktalarda hiç durmayan, uydu kent girişimcisinin denetimindeki bir ulaşım işletmesi, ulaşılabilirlik açısından uydu kenti tüm ara noktalardan daha üstün hale getirecek, pazarlama gücünü artıracaktır. Bu nedenlerle yapım aşamasında girişimci bir dolmuş hattının oluşmasından çok kendi denetimindeki bir ulaşım işletmesini yeğleyecektir. Nitekim Ankara'da böyle bir girişimi gerçekleştirmeye çalışan ORAN A.Ş. kendisi minibüs işletmiştir. Ama bir uydu kent gerçekleştikten sonra, dolmuştan kaçınması için bir neden yoktur.

Ele alacağımız üçüncü kent biçimi, kentler arası yollar üzerinde uzanan yerleşmelerin oluşturduğu çok kollu yıldızsal kent biçimidir. Bu biçimin, dolmuşun oluşumu için en uygun biçim olduğu söylenebilir. Kent nüfusu merkezden çevreye doğru uzanan yollar üstünde yoğun ve kesiksiz olarak yerleşmiştir, dolmuş kolayca ve ekonomik olarak hizmet sunabilir. Gerçekte bu kent formu küçük girişimlerin yaygın olduğu bir topluma özgüdür. Bu nedenle kent içi ulaşım hizmetlerinin dolmuşlarca karşılanması, toplumsal yapıyla da tutarlıdır.

Kent biçimlerinin birbirinden farklılıkları yalnızca geometrik biçimlerindeki değişikliklerle anlatılamaz. Kent biçimlerini farklılaştıran bir başka özellik kentlerin yoğunluklarıdır. Kentlerde nüfus yoğunluğunun kent merkezinden çevreye doğru azalması genellikle benimsenen bir kuramdır. Kent merkezinden uzaklaştıkça yoğunluğun değişmesini betimleyen değişik matematik fonksiyonların geçerliliği görgül olarak sınanmıştır. Bu yazıdaki tartışmamız için yoğunluğun uzaklıkla azaldığı varsayımıyla tanışıklık yeterlidir. Şimdi bu özelliğin dolmuşun örgütlenmesine etkisini görelim. Bu varsayımın geçerli olması halinde bir hat

üzerindeki yolculuk istemleri uzaklık arttıkça azalacaktır. Bu tür azalan yolculuk istemine dolmuş-minibüs sistemi nasıl uyum yapmaktadır?

Bu uyumu sağlamak otobüs işletmeciliğinde kolaydır. Düşük yoğunluktaki kesimlere ekonomik olmasa da otobüs işletilir. Uzak kesimlere otobüs hizmeti götürmenin pahası fiyatlandırma politikaları ile merkezde ve yoğun kesimlerde yaşayan yolculara ödetilir ya da kamuca karşılanır. Otobüs sistemi tek elden yönetildiğinden böyle bir çözüm işlerlik kazanır. Oysa dolmuşçulukta, her taşıt tek-tek bir girişimcinindir. Bu nedenle bir dolmuşçunun kaybını diğerinin kazancıyla dengelemek olanağı yoktur. Böyle olunca dolmuş ancak dolunca yola çıkmak ister o zaman da ara noktalara ve yoğunluğun azaldığı kesimlere hizmet aksar. Bu nasıl önlenecektir? Kent merkezinden çıkış noktaları ve güzergahları aynı, ancak varış noktaları değişik hatlar oluşturulabilir. Bu hatların herbirinde çalışan araç sayısı uzaklıkla azaltılarak, nüfus yoğunluğundaki azalmaya uyum sağlanabilir. Ara noktalardaki yolcunun en uzak hatları kullanmasını sınırlamak için, tüm yolculardan son durağa gidiyormuş gibi ücret alınır. Bu kanalla yolcuların kendi yörelerine özgü hatları kullanması sağlanabilir.

İkinci ve daha esnek bir başka yöntem daha vardır. Bir yol üstünde tek bir hat bulunur. Bu hatta çalışacak toplam araç sayısı belirlenir. İstem yoğunluğundaki düşüşlere uyum, bu hatta çalışan araçlara değişik noktalardan dönüş olanağı verilerek sağlanır. Eğer hat tek bir fiyat uygulaması için çok uzunsa, her dönüş noktası için ayrı bir fiyat saptanır.

Kent biçiminin, büyüklük, geometri ve yoğunluk özellikleri dışındaki dolmuşun oluşumunu etkileyen özelliklerinden biri de arazi kullanma türleridir. Örneğin yıldızsal biçimdeki bir kentte, iki büyüme eksenini düşünelim. Bu eksenlerin birinde kent merkezinden dışa doğru salt konut mahalleleri yer alırken, ötekinde sanayi kuruluşları yer alsın. Böyle farklı arazi kullanma türlerinin dolmuşun doğuşusundaki etkisi nedir?

Her arazi kullanma türünün doğurduğu bir yolculuk istem yoğunluğu vardır. Dolmuşun doğuşunu bu istem yoğunluğu kadar da bu istemin zaman içindeki dağılımı da etkiler. Yolculuk istemi zaman içinde oldukça eşit olarak yayılıyorsa, dolmuşun ortaya çıkma olasılığı da yükselir. Bu açıdan bir karşılaştırma yapmak için bir küçük sanayi sitesi, örneğin Ankara'daki marangozlar sitesi ile bir büyük dokuma fabrikasını alalım. Marangozlar sitesinde çalışan işçilerin işe geliş gidişleri ile doğan yolculuk istemi dışında, tüm güne dağılmış bir başka yolculuk istemi daha vardır. Bu istem alıcıların ve hatta değişik girdi satıcılarının si-

teye gelmesiyle doğar. Küçük üreticilerin, ürettikleri ürünleri satış için özel dağıtım kanalları yoktur. Genellikle mallarını alıcı ile karşı karşıya gelerek yaparlar. Küçük üreticiliğin bu özelliği, bunların yerleştiği mahallelerde günün hemen hemen her saatinde yolculuk istemi doğmasına neden olur. Öte yandan küçük sanayide iş ilişkileri de çok katı değildir. İşin sıkışık olup olmayışına göre işe başlayış ve bitiş saatleri iş yerlerinde değişiklik gösterir. Doruk saat yolculuk istemleri de zaman içinde büyük sanayiye göre bir yayılma eğilimi taşır.

Öte yandan büyük sanayi kuruluşlarında katı ve kurumsallaşmış iş ilişkileri vardır. İşin başlama ve bitiş saatleri kesindir. Yolculuk istemleri işbaşı ve paydos saatlerine yığılmıştır. Ayrıca büyük sanayi gelişmiş dağıtım kanallarına sahiptir. Tüketici ile doğrudan ilişki kurmaz. Böyle olunca işbaşı ve paydos zamanları dışında ek bir yolculuk istemi doğmaz.

Bu karşılaştırma bize küçük sanayi sitelerinde yolculuk isteminin dolmuşun gelişimini kolaylaştırıcı, büyük sanayi alanlarında ise zorlaştırıcı yapıda olduğunu göstermektedir. Büyük sanayi için uygun olan çözüm fabrikanın "servis" işletmesidir. Bu hem fabrikanın mali olanakları içindedir, hem de büyük sanayideki örgütlü işçi bu kolaylığı toplu sözleşmeler yoluyla sağlayabilir. Bursa Organize Sanayi bölgesine dolmuş değil, servislerin işletilmesi bu açıdan ilginçtir.

Bir çok halde büyük sanayinin bulunduğu kesimlere de dolmuş işlemektedir. Bunun nedeni, büyük sanayinin kendisinden çok çevresine çektiği konut gibi öteki arazi kullanma türleridir. Konut alanları, işe gidiş ve eve dönüşteki doruk saatlerdeki yolculuk istemleri dışında, okul, alışveriş, vb. amaçlarla günün her saatinde belli bir düzeyin altına düşmeyen yolculuk istemleri yaratabilmektedir. Bu nitelikleri yüzünden konut alanları dolmuşların işleyişini kolaylaştırmaktadır.

Kent biçimlerinin bir başka belirleyici özelliği toplumdaki tabakalaşmayı yansıtmasıdır. Bir kent içinde genellikle yüksek, orta ve düşük gelirliler ayrı ayrı mahallelerde oturma eğilimindedir. Konut mahallelerinin toplumsal tabakalaşmadaki yeri, bu mahallelere giden dolmuş ve minibüs hizmetlerini nasıl etkiler? Konut mahallelerindeki toplumsal tabakalaşma farklılaşması yeğlenen araç türünde etkisini göstermektedir. Steyşın dolmuş ve taksi dolmuş ile minibüsler arasında bir statü farklılaşması vardır.Yüksek gelirli konut alanları, kendi mahallelerine taksi dolmuşların işlemesini istemektedir. Bu istek, Türkiye'deki bugünkü kent biçimleri ile tutarlıdır. Yüksek ve orta gelirli kesimlerin yaşadığı alanlar kentlerin merkezinde, düşük gelirli kesimlerin yaşadığı mahalleler kent-

lerin çevresinde yer almaktadır. Taksi dolmuşlar (Ankara örneğinde steyşın dolmuşlar) ancak kısa hatlarda etkin olarak çalışabilmekte uzun hatlarda ekonomik olmamaktadır. Uzak yerlere giden hatlarda minibüslerin üstünlükleri açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle taksi dolmuşların yüksek ve orta gelirlilerin yaşadığı mahallelere çalışmaları, bu araçların ekonomik çalışma uzaklıklarıyla tutarlıdır. Ama yakın gelecekte Türkiye'de artan özel oto sahipliği yüksek ve orta gelirlileri kent merkezinden uzaktaki mahallelerde yaşamaya özendirecektir. Bu uzak mahallelere hizmet götürenler herhalde taksi dolmuşlar değil, minibüsler olacaktır.

Dolmuşun Kent Biçimine Etkileri

Buraya kadar sürdürülen tartışma tek yönlü oldu. Kent biçimine ilişkin özellikleri bağımsız değişken olarak ele alıp, bunların dolmuşun örgütlenmesi üzerindeki etkilerini araştırdık. Şimdi, incelenen ilişkinin yönünü tersine çevirerek dolmuşu bağımsız değişken olarak ele ahp bunun kent biçimine etkisini inceleyeceğiz.

Kent içi ulaşım teknolojisindeki değişikliklerin, kent biçimlerinde yarattığı dönüşümlerin tarihte birçok örneği vardır. 19. yüzyılda demiryolu ulaşımının gelişmesi kent dışında banliyölerin doğuşunu hazırlamıştır. Otomobilin çıkışı ve özel araba sahipliğinin yaygınlaşması yeniden kent biçimlerinin değişmesine neden olmuştur. Kent merkezlerinde yoğunluk düşerek, kent dışına hızlı bir yayılma başlamıştır. Ama bu yayılma demiryolu ile gelen yayılmadan biçim olarak değişiktir. Demiryolu kent merkezinden koparak dışa açılmayı sağlamıştır ama yeni ortaya çıkan yerleşmeler demiryolları boyunca sıralanmış ve istasyonlar etrafındaki kümeler biçimindedir. Oysa özel araba sahipliğinin yaygınlaşması, kent dışına açılmayı belirli noktalarda olmaktan kurtarmış kent dışı mekanın tümüne yaymıştır. Özel araba sahipliği kent biçimini böyle düşük yoğunluklu ve yaygın hale getirirken, kamu ulaşım sistemlerinin ekonomik çalışmasını olanaksızlaştırmış ve pek çok planlama sorunu yaratmıştır. Ulaşım türlerinin kent biçimine etkilerini değişik örnekler üstünde gördükten sonra şimdi sorabiliriz. Geri kalmış ülkelerde ortaya çıkan dolmuş-minibüs sistemi kendine özgü bir kent biçimi yaratmış mıdır?

İlk bakışta dolmuşun geri kalmış ülkelerin kent biçimlerinde, özel araba sahipliğine dayanan gelişmiş ülke kentlerine benzer yönde gelişme eğilimleri doğurduğu söylenebilir. Bu eğilim kentlerin, ulaşımı demiryoluna dayanan kentlerde olduğu gibi istasyonlar çevresinde oluşan birbirin-

den kopuk yerleşmelerle gelişmeyip, kentler arası yollar boyunca kesintisiz olarak uzanmasında görülür. Kentsel yerleşmenin yol boyunca süreklilik göstermesi açısından özel araba sahipliğinin yaygınlaşmasının doğurduğu etkiye benzer. Ama tüm bu benzerlik buraya kadardır. Dolmuş özel araba kadar esnek bir ulaşım hizmeti veremez. Güzergahını yolcunun isteğine tam olarak uyduramaz. Bu bakımdan özel araba sahipliğine dayanan kentinkinden farklı bir biçim yaratır. Dolmuş hatlarından çok kopuk yerleşmeler oluşması zorlaşır. Bu durumda bir dolmuş kentinin biçimi yıldızsal olur. Kuşkusuz kentlerin yıldızsal biçimde gelişmesinin başka nedenleri de vardır. Dolmuş yıldızsal kente yönelimi daha da güçlendirir, kesinleştirir.

Bir kentte dolmuşun, hakim kentiçi ulaşım sistemi haline gelmesi kentin tek merkezli kalma eğilimini güçlendirir. Kent merkezindeki ticaret ve hizmetler etkinliklerinin merkezden koparak ikincil merkezler oluşturması zorlaşır. Kentin merkezinden dışa doğru uzanan dolmuş hatları, kent merkezinin ulaşılabilirliğini en yüksek düzeye çıkarmaktadır. Kentin çevresindeki bir noktadan çevredeki bir başka noktaya dolmuşu kullanarak varabilmek için önce merkeze gelmek, sonra bir başka dolmuşa binerek istenilen yere gitmek gerekir. Bu ise merkezi her yolculukta geçilmesi gereken bir yer yapar.

Koşullar bu olunca çevredeki iki nokta arasındaki fiziksel uzaklık, bunlardan herhangi birinin merkeze olan uzaklığından daha az olsa bile, bu iki nokta arasındaki yolculukta dolmuşun kullanılması nedeniyle zaman uzaklığı olarak merkez bu noktalara birbirinden daha yakın olacaktır. Bu nedenle özel araba sahipliği yaygın olduğu kentlerde ortaya çıkan kent merkezinden kopuk tüketim malları satış odakları (shopping center) oluşamaz.[1] Dolmuş merkezi iş bölgesinin toptan ve perakende ticaret merkezi olarak gücünü korumasına yardım eder.

Dolmuş sisteminin kent büyüklüğüne bağh olarak dört evrimsel aşamadan geçtiği bu bölümün başlangıcında belirtilmiş ve bu aşamalar Çizim 4.1.'de gösterilmiştir. Dolmuşun kentin tek merkezli kalmasına katkısı üçüncü aşamaya kadar olmaktadır. Dördüncü aşamada yıldız biçimindeki kentin dışa uzanan kolları üzerinde ikincil merkezler doğmaktadır. Bu ikincil merkezler de, kent merkezi gibi birer dolmuş değiştirme noktası olmaktadır. Böyle olunca kentin kolları üstündeki bir nokta için en

(1) Kuşkusuz bu satış odaklarının gelişmemiş olması sadece dolmuş olgusuna dayandırılamaz. Ülkedeki üretimin dağıtımın örgütlenme biçimi temel belirleyici etkendir. Dolmuşu bunu tamamlayıcı bir etken olarak düşünmek gerekir.

kolay ulaşılabilir nokta merkez değildir. Kent merkezi ile eş ulaşılabirlikte birden fazla ikincil merkez vardır. Çizelge 4.1.'de dördüncü aşamada gösterilen yarı bağlantıların kurulmasıyla çevredeki iki nokta arasındaki zaman uzaklıkları önemli dereçede azaltılmış olmaktadır. Ama dolmuşların tek tek girişimcilerden oluşan yapısı yolculuğun pahasının azaltılmasına olanak vermemektedir. Kamu tarafından ya da tek elden işletilen bir otobüs sisteminde uygulanan aktarma biletleri aralarında doğrudan bir hat bulunmayan iki nokta arasındaki yolculuğun pahasını azaltabilmektedir. Oysa dolmuşların örgütsel yapısı içinde aktarma biletleri uygulanamaz. Bu halde çevredeki iki nokta arasında dolmuşla yolculuk etmek isteyen bir kişi üç kez dolmuş ücreti ödemek zorunda kalır. O halde dolmuş sisteminin dördüncü aşaması çevre noktaları arasındaki zaman uzaklığının küçülmesini sağlasa bile yolculuk giderlerini azaltamamaktadır. Bu aşamada da dolmuş sistemi bu büyüklükte kaçınılmaz olarak ortaya çıkan ikincil merkezlerin güçlenmesine yardımcı olmaktadır.

Dolmuş hatlarının kent biçimine daha küçük ölçekli etkilerinden de söz edilebilir. Örneğin kent merkezinde ya da yakınındaki bir yerin dolmuş hattının kalkış yeri olarak seçilmesi, çevresinde marjinal kesim faaliyetlerinin toplanmasına neden olur. Bu durak çevresinde oluşmuş bir arazi kullanma biçimi varsa, arazi kullanımında birden önemli değişiklikler doğmaz. Ama kalkış durağı seçilen yer pek çok kişinin gelip geçtiği yerdir. Böyle bir nokta seyyar satıcılar için çok çekicidir. Hemen çevresinde kümelenme eğilimi gösterirler. Bu eğilim kent merkezindeki başlangıç duraklarında yüksek iken, hattın sona erdiği duraklarda yüksek değildir. Ama son durak bir gecekondu mahallesinin merkezi ise ve yolcular buradan tüm mahalleye dağılıyorlarsa, burada da satıcılar toplanabilir.

Dolmuş ve Gecekondu İlişkisi

Dolmuş olgusunun kent biçimine olan kimi etkilerini inceledik. Şimdi, toplumumuzda gecekondunun ve dolmuşun yaygınlaşmasının eş zamanlı olgular olması gözlemine dayanarak şu soruyu sorabiliriz. Gecekondu alanlarının gelişmesine, dolmuşların varlığı ne kadar yardımcı olmuştur?

Geleneksel yer seçimi kuramı, bir kent içindeki değişik toplumsal katların nasıl yerleştiklerini açıklamakta iki sürece dayanır. Birincisi kent toprakları için değişik toplumsal katların yarışacağı ve en çok ödeyebilen grubun bu kesime yerleşeceğidir. İkincisi ise kişilerin kent içinde

yer seçerken, ödeyecekleri kira ile ulaşım giderleri arasında sürekli olarak ikame yapacaklarıdır. Bu iki süreç açısından, özel araba sahipliğinin daha yaygınlaşmadığı geri kalmış ülkelerdeki kent biçimleri değerlendirildiğinde, yüksek gelirli katmanların kent merkezinde, düşük gelirli grupların ise kent çevresinde yer alacağı ortaya çıkar. Özel araba sahipliği yaygınlaşmadığı için, kent merkezlerinde yaşamanın hala toplumsal statüsü yüksektir. Kent merkezi imarlıdır, toprak fiyatları yüksektir. Kent merkezinde de bu pahayı ödeyebilen yüksek gelirliler oturur. Düşük gelirliler ise yüksek ulaştırma giderleri ödemek zorunda kalmalarına karşın kent çevresinde arsa fiyatları düşük olduğu için, çevrede yerleşirler. Düşük gelirli alanlarda oturanlar yüksek ulaşım giderlerini, arsa giderlerine yeğlemişlerdir.

İzmir'de yapılan bir araştırmanın sonuçları bu kuramsal vargıları desteklemektedir. Çizelge (4.1)'de kent merkezine yakın olarak oturan orta gelirlilerin kişi başına doğurduğu araçlı yolculuk sayısının gecekondulardan düşük olduğu görülmektedir. Kent merkezine yakın oturan orta sınıflar kira giderlerini yolculuk giderlerine ikame ederken, çevredeki gecekondululular ters yönde bir ikame yapmaktadır.[2]

ÇİZELGE 4.1.- EV-İŞ YOLCULUKLARINDA KULLANILAN ARAÇLARIN KİRA GRUPLARINA GÖRE DAĞILIMI

Kira Grubu	Yaya	Vapur Tren Otobüs	Dolmuş	Özel Otomobil	Diğer	Toplam
1	25	47	25	–	3	100
2	26	45	22	–	7	100
3	30	41	22	1	6	100
4	34	38	10	7	11	100
5	19	46	12	10	13	100
6	19	33	21	22	5	100

Kaynak: Tekser. İzmir İstikşafi Ulaşım Etüdü, 1970, Cilt 3 C-5.

Bir gecekondu ailesinin yer seçerken toplam yolculuk giderleri, konut

(2) Gerçekte gecekondulu yalnız ulaşım hizmetlerini daha pahalıya satın almamaktadır. Diğer kamu hizmetlerini de daha pahalı almaktadır. Örneğin gelişme anındaki bir gecekondu mahallesinde tenekeyle alınan suya ödenen para, kentin merkezinde suya ödenen paraya göre çok yüksektir. Ama konut giderlerinde sağlanan tasarrufun büyüklüğü, tüm bu yüksek ödemeleri karşılamaktadır.

kirası arasında ince bir karşılaştırma yapmak olanağı yoktur. Gecekonduda çalışanların işlerinin, marjinal kesim diye adlandırılan çalışma yerleri ve nitelikleri çok sık değişen işler olması, ayrıca aileden işe gidenlerin sayısının sık sık değişmesi, gecekondu ailesinin toplam ulaşım giderlerinin dalgalanmasına neden olur. Ama geri kalmış ülke kentlerinde arsa ve konut pazarının ikili yapısı yüzünden kentin gecekondu ve imarlı kesimleri arasında konut giderleri bir sıçrama gösterir. Bu sıçramanın gecekondu ailesinin ulaşım giderleri dalgalanmasına göre çok büyük olması, gecekondu ailesinin ince hesaplamalara girmeden yer seçmesini sağlar.

Bir gecekondulunun yer seçimi çoğu kez eski gecekondu mahallelerinde olmayacaktır. Gecekondunun dolmuşla ilişkisinin kurulması bakımından daha önemli olan yeni açılan gecekondu alanlarına ulaşım hizmetlerinin nasıl götürüldüğüdür. Gecekondu alanlarının oluşumu açısından, ilk aşamada ulaşımın nasıl sağlandığının bilinmesi önemlidir.

İlk bir varsayım olarak, dolmuşun küçük bir araç olduğundan, küçük yolculuk istemlerini karşılamaya uygun olduğu, bu yüzden yeni oluşan bir gecekondu mahallesine hizmet sunacağı ileri sürülebilir. Daha ileri giderek bu dolmuşçunun da kurulan yeni gecekondu mahallesine yerleşmesinin beklenilebileceği söylenebilir. Bu varsayımlar dolmuşu gecekondunun oluşumunu kolaylaştıran bir öğe olarak görmektedir. Bu varsayımların geçerliliğinin sınanması için, bir kent içinde dolmuşların hizmet sunduğu alanlar ile otobüslerin hizmet sunduğu alanların karşılaştırılmasından yararlanılabilir. Eğer dolmuşlar otobüs sisteminin dışında ve ondan daha geniş alanlara hizmet götürüyorsa bu varsayımların geçerli olduğu söylenebilir. Oysa bu kitabın kamu ulaşım sistemi ve dolmuş bölümünde ayrıntılı olarak göreceğimiz gibi gerçek çok farklıdır. Otobüsün hizmet sunduğu alanlar dolmuş ve minibüslerin hizmet sunduğu alanlardan daha büyüktür. Düşük yoğunluklu yeni gecekondu alanlarına otobüsler hizmet sunmakta. Dolmuşlar, minibüsler çok daha karlı eski yoğun gecekondu alanlarına işlemektedir. O halde, şimdi sorabiliriz, gerçek neden beklenene uymamaktadır?

Bu sorunun yanıtı değişik yollarla verilebilir. Bunlardan biri tarihsel yoruma başvurmaktır. Bugün gözlenen dolmuş ve otobüs hatları ağlarının gecekondunun ortaya çıktığı ilk yılların gerçeğini yansıtmadığı söylenebilir. Bugünkü gözlem iki yönden geçmişin gerçeğinden farklıdır. Bugün artık gecekondu bir gerçek olarak kabul edilmiştir. Siyasal bir gücü vardır. Belediyeler gecekondulunun istemlerine duyarlıdır. Oysa daha gecekondu gerçeğinin kabul edilmediği ve belediyelerce engellenmek is-

tendiği dönemlerde, belediyeler bu bölgelere otobüs işletmeyeceklerdir. Öte yandan geçen yıllar içinde dolmuş olgusu da değişmiştir. Artık geçmişteki gibi ticari plaka serbest değildir. Taksiciler, dolmuşçular her iş olanağını değerlendirmek için yarışmamaktadır. Bu iki önemli etkenin bugün çok farklı bir görüntünün ortaya çıkmasına neden olduğu söylenerek, gecekondunun ve dolmuşun geliştiği ilk yıllarda ilişkilerinin yüksek olduğu savı savunulabilir.

Bu sav geçmişteki yeni gecekondu alanlarının ulaşım hizmetini nasıl sağladığını açıklamış olur. Ama günümüzdeki gecekonduların gelişmelerinin ilk aşamasında ulaşım istemlerini nasıl karşıladıklarını açıklamış olmaz. Bunun bir açıklama biçimi, yeni gecekondu alanlarında istem belli bir düzeye ulaşıp belediye otobüsü işlemeye başlayıncaya kadar, gecekonduda oturanların en yakın dolmuş, minibüs ya da otobüs durağına kadar oldukça uzun süreler yürümek zorunda kaldıklarıdır. İkinci bir açıklama biçimi var olan hatlardaki dolmuşların ek bir ücret karşılığı ya da esas hattaki yolcuların yoğunluğunun düşük olduğu çok erken saatlerde yeni alanlara hizmet götürmesidir. Bir başka açıklama da dolmuşçuların gitmediği bu alanlara ticari plaka alamadığı için kaçak olarak hususi plaka ile çalışan dolmuşçuların çalışmasıdır. Gerçekte yeni gecekondu alanları yolculuk istemlerini her üç yolla da karışık olarak gerçekleştirmektedir.

5. Kamu Ulaşım Sistemi ve Dolmuş

Sayfa 75 : *İrfan Soyer, Mikrop*
Sayfa 76 : *Milliyet, 8 Aralık 1977*
Hürriyet
Sayfa 77 : *Günaydın*
Sayfa 78 : *Ankara Dolmuş Minibüs Hatları (1976)*
Sayfa 79 : *Ankara Otobüs Hatları (1976)*
Sayfa 80 : *Cüneyt Elker ve Ark. Mimarlık 76/4*
Sayfa 81 : *Politika, Şubat (1977)*
Sayfa 82 : *Tercüman*
Sayfa 83 : *Tercüman*
Günaydın, 17 Aralık 1978
Cumhuriyet, 14 Ocak 1979
Sayfa 84 : *Milliyet*
Cumhuriyet, 14 Ocak 1977



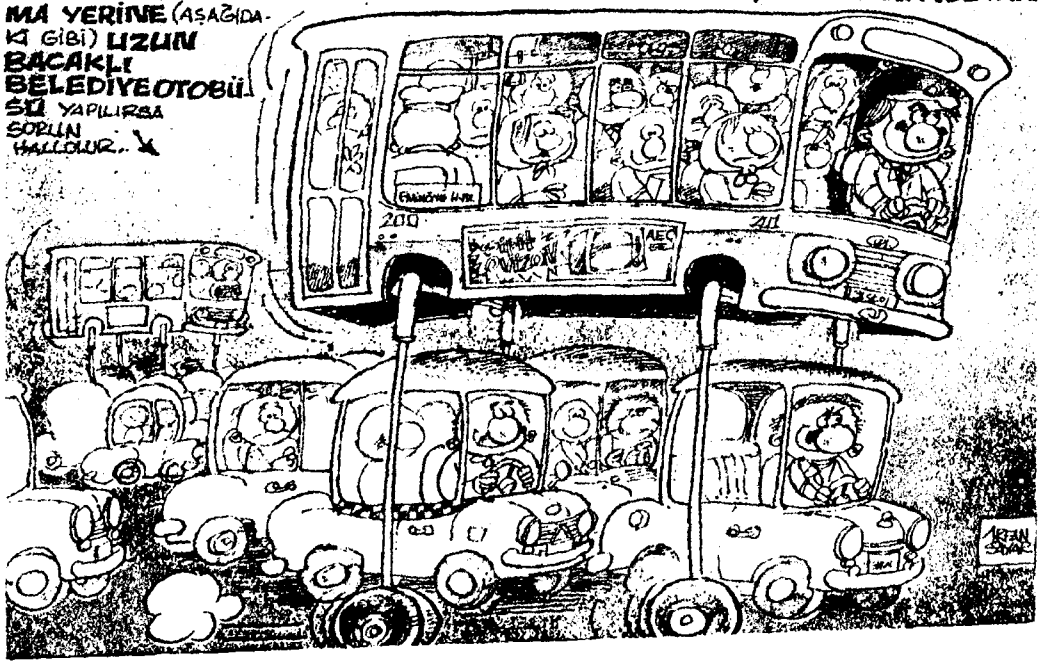
DÜNYANINEN İLERİ ZEKALI GERİSİ

ZİHNİ SİNİR

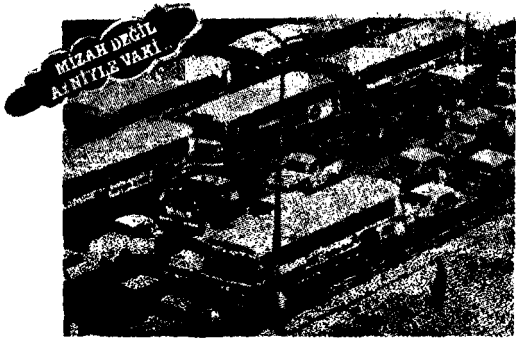
AÇIK K
LARINA
VE SU

İSTANBULDA TRAFİK TIKANIKLIĞINI ÖNLEMEK İÇİN TERCİHLİ YOL YAP.

MA YERİNE (AŞAĞIDAKİ GİBİ) UZUN BACAKLI BELEDİYE OTOBÜSÜ YAPILIRSA SORUN HALLOLUR..







BÜTÜN DURAKLAR «İHTİYARİ» OLDU

Tabii birisi dışında.. O da sigara kuyruğu durağı.. Artık belediye otobüsleri de kuyruğa giriyor..

UMUR BUGAY

ZİNCİRLİKUYU'dan Şişli yönüne dönüyoruz. Otobüsümüz ağzına dek dolu. Yolculardan biri eğilip biletçiye soruyor: "Mecidiyeköy'de duracak mı?" Biletçi başını sallıyor: "Cık! Mecidiyeköy'de durmaz. Ali Sami Yen'de duracağız. Ona göre." Herkes birbirine bakıyor:

— Durak kalktı mı Mecidiyeköy'den?

— Bilmem. Her gün yeni bir icat çıkarıyorlar.

Geçit altında, durağın yüz metre ilerisinde durduk. Şoför atladı hemen. "Olabilir. Sıkıştı adam anlaşılan. Su dökecek" diye düşündük. Biletçi de atladı otobüsten. Aşağıdan telaşla yolculara seslendi: "Otobüsümüz on dakika sigara molası vermiştirl.." Yolcular anlamsız birbirine baktı. Bazıları inip sigara yaktılar. Şoförümüz önde, biletçimiz arkada yolun karşı kaldırımına geçtiler koşarak. Yeni açılan Tekel Satış Mağazası'nın önündeki sigara kuyruğuna girdiler. Ağzımız bir karış açık onları izliyorduk. Yanımdaki bir uyanık arkadaşım dürttü: "Sigara alıyorlaaar. Yürü biz de girelim kuyruğa!" Ayaklarımızı belediye silindiri gibi ezerek ön kapıdan atladılar.

Yolcular homurdanmaya başladı. Yaşlı bir adam, "Haklı adamlar" dedi. "N'apsınlar? Karaborsadan on beşe mi alsınlar?" Çoğu, "Rezalet!" diyordu. "Yuh be yuh! Olur mu kardeşim? Bir şoförün keyfine bu kadar insan bekletilir mi? Nerede görülmüş? Dünyanın neresinde var?"

Sigara kuyruğu on beş dakikayı geçti. Sonunda beşer paket sigaralarıyla önde şoförümüz, arkada biletçimiz kahkahalar atarak geldiler. Kapılar çabucak kapandı. Yolculardan biri bağırdı: "Hop! Hop! Bekleyin. Aşağıda yolcu var!"

Biletci koltuğuna yerleşerek sordu: "Ne yapıyormuş aşağıda?"

— Sigara alıyorlar.

Şoförümüz çok sinirlendi: "Yahu turist mi gezdiriyoruz? Ne işleri var sigara kuyruğunda? Bu resmî bir otobüs. Kimsenin keyfini beklemez!"

Gazladık. Şişli'ye doğru gidiyoruz.

İETT 1975 yılında 343 milyon 319 bin lira zarar etti

İETT İdaresi 1975 yılında otobüs, troleybüs ve tünel işletmesinden 343 milyon 319 bin lira zarar etti. Bu durum Genel Müdürlüğün hesaplarını inceleyen müfettişlerce tespit edildi ve durum Belediye Başkanlığı'na bildirildi.

Zararla birlikte her üç işletmenin yolcu miktarında da bir önceki yıla oranla azalma olduğu anlaşıldı. Müfettişlerce verilen rapora göre, otobüs bölümünün gideri 556 milyon 149 bin lira olmasına karşılık, topladığı hasılat 247 milyon 381 bin lira. Aradaki 308 milyon 947 bin liralık fark bölümde zarar hanesine işlenmiş bulunuyor. Troleybüs bölümünün gideri ise 60 milyon 678 binlira, hasılatı ise 29 milyon 368 bin lira olarak hesaplandı. Bu bölümün de zararı 31 milyon 310 bin liradır. İETT İdaresi'nin son bölümü tünelde ise durum şöyle: Gider bütçesi 7 milyon 540 bin lira, geliri ise 4 milyon 478 bin lira. Zarar durumu 3 milyon 062 bin lira olarak tespit edildi.

Otobüslerde yolcu adedinde hayli azalma kaydedildiği bildirildi. 1975 yılında otobüslerle 204 milyon 179 bin yolcu taşındığını belirten yetkililer 1975 de bu sayının 179 milyon 125 bin kişiye düştüğünü ve 5 milyon 054 bin kişi azaldığını, troleybüste ise aynı sürede 4 milyon 279 bin yolcu azaldığını bildirdiler. İETT'nin çalıştırmakta olduğu otobüs sayısı 666, troleybüs ise 101 tane. 55 otobüs ise parçasızlık ve çeşitli nedenlerle garajda bulunuyor. İETT idaresi yolcu azalmasını vatandaşların daha çok dolmuşa rağbet etmesi ve İstanbul'da özel araçların geçen yıla oranla yüzde 30 artmasına bağlıyorlar.

Ankara Belediyesi şoför bulamadığı için otobüslerin hepsini çalıştıramıyor!..

● Ankara Belediyesi otobüs işletmesinin elinde hurdaya çıkmış 120 otobüs bulunmakta, çalışır durumdaki otobüslerde şoför yokluğundan sefere çıkarılamamaktadır...

Tuğrul SARITAŞ

Hurdaya çıkan 40 otobüsü ne yapacağını bilemeyen Ankara Belediyesi çalışan arabalarına da şoför bulamıyor.

Ankara'lıların ulaşım sorununu çözümlemek için her ay 10 otobüsü sefere soktuklarını söyleyen Vedat Dalokay şoför sıkıntısını bir türlü çözümleyemiyor

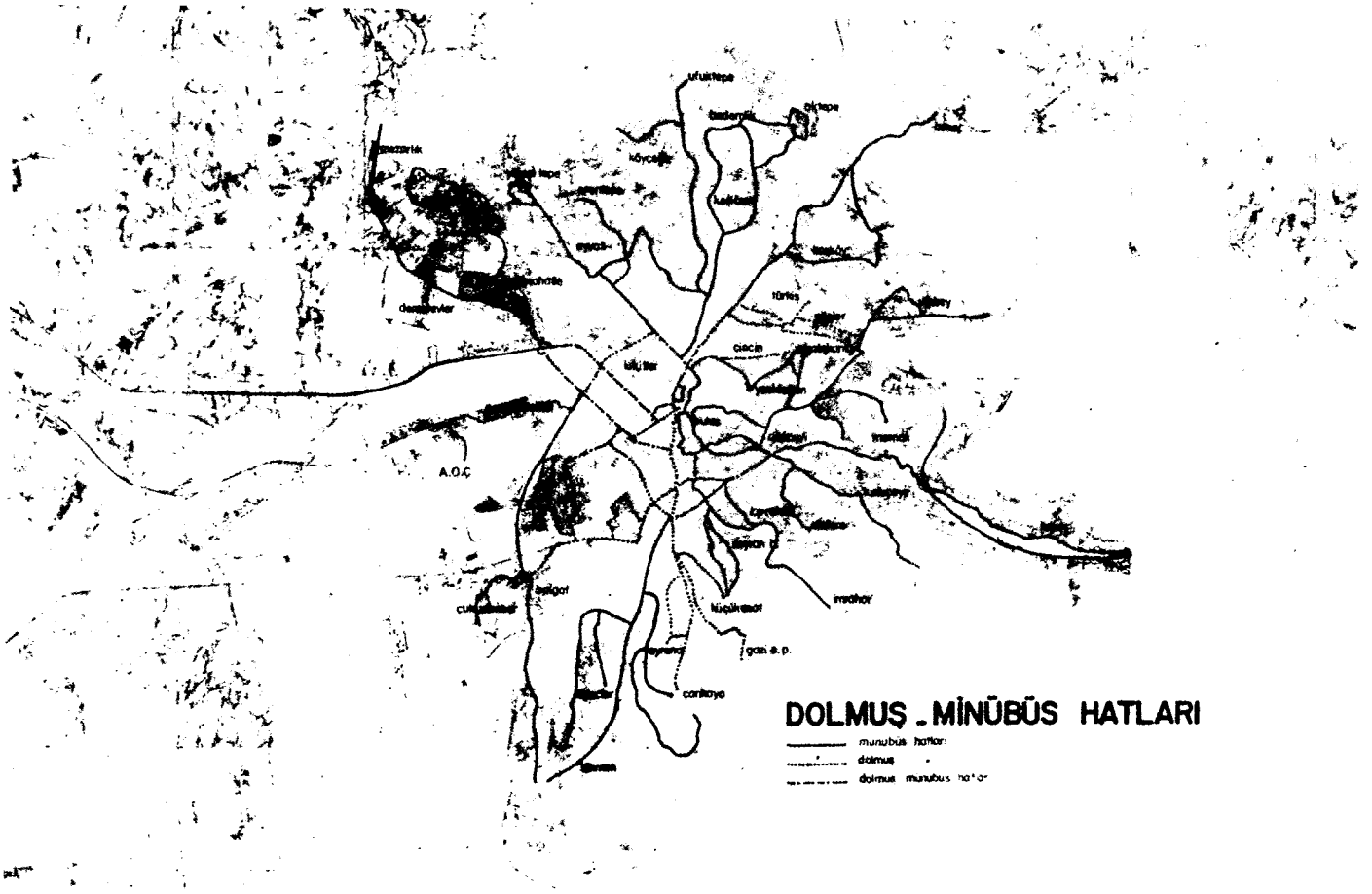
TIR ŞİRKETLERİ ÇALIYOR

Ankara Belediyesi çeşitli sosyal haklar tanıdığı ve tatmin edici ücret ödediği halde bir türlü şoför bulamamaktadır. İhtiyacın giderilmesi için açılan imtihanların sonucu belli olur olmaz kazanan şoförlere uluslararası taşımacılık yapan TIR şirketleri talip olmakta Belediye'den daha iyi imkanlar tanıdığı için şoförler bu şirketleri tercih etmektedir Halen Ankara Belediyesi'nin elinde hurdaya çıkmış, parçası bulunmayan veya şoför bulunmadığı için çalıştırılmıyan 120 kadar otobüs bulunmaktadır..



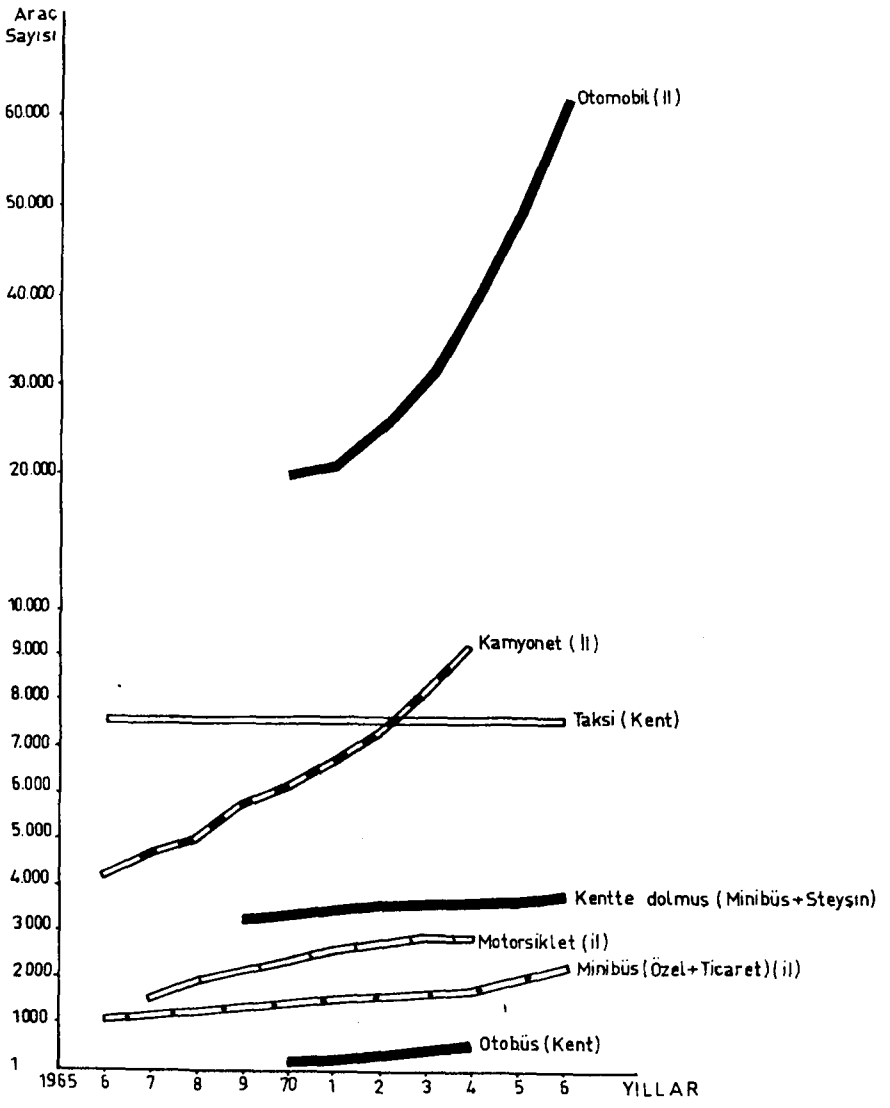
Otobüsler garajda bekliyor

40 otobüsün hurdaya çıkmasından sonra şoför sıkıntısı yüzünden, çalışır durumdaki otobüslerinde bir kısmı sefere çıkamaz hale geldi. Belediye'de çalışan şoförlerin, TIR şirketlerine daha iyi şartlar altında geçmesi ilgilileri kara kara düşündürüyor.


DOLMUŞ - MİNÜBÜS HATLARI
minubüs hatları
dolmuş
dolmuş minubüs hatları

EGO OTOBÜS HATLARI

ANKARA MOTORLU TAŞIT SAYILARI (1965 - 1976)



Kaynak : Cüneyt ELKER, ark. "Kentsel Ulaşım : Ankara ." Mimarlık, 76/4.

İZMİT'IN ULAŞIM SORUNU

İzmit Belediye Başkanı Erol Köse alınan önlemleri açıkladı

İzmit'in kent içi ulaşım sorununu çözmek için yalnız toplu ulaşıma açık bir yol yapmayı planlıyoruz

İZMİT BELEDİYE BAŞKANI EROL KÖSE İLE İZMİT KENT İÇİ ULAŞIM SORUNU KONUSUNDA GÖRÜŞTÜK

Ahmet YAVUZ

Tahsisli yolu açıklar mısınız ?

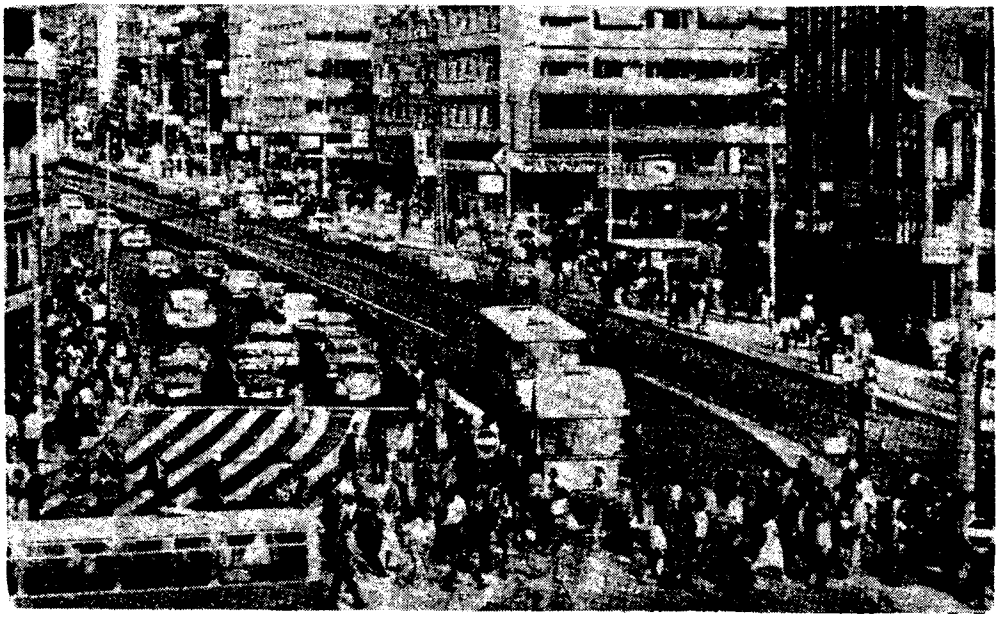
Tahsisli yol, etrafı tahditli, belediyenin toplu taşıma araçlarının dışında hiç bir aracın girmediği, bir seferde çok büyük sayıda insan nakleden, araçları ilebirlikte bir sistem bütünlüğü getiren bir yoldur.

Toplu taşıma özel bir önem verdiğiniz anlaşılıyor. Bunun nedenlerini açıklar mısınız ?

Yol olmayan yerlere yol yapmak önemli ama yalnızca yol getirmek, geniş yol yapmak her zaman sorunlara çözüm getirmez.

1979'A GİRERKEN BAŞKENT

Ankara Belediyesinin biryıl içinde yaptığı en önemli iş:



ANKARA BELEDİYESİ EN ÇOK İLGİYİ OTOBÜS ÖZEL YOLU İLE TOPLADI. ÖZEL YOL LEHTE VE ALEYHTE ÇEŞİTLİ GÖRÜŞLERE YOL AÇARKEN BU YOLDA ÇALIŞAN OTOBÜSLERİN AZLIĞI BEKLENEN YARARI SAĞLAYAMADI...

"OTOBÜS ÖZEL YOLU"

ANKARA BELEDİYE BAŞKANI DİNÇER TERCÜMAN'A AÇIKLADI

"DOLMUŞLAR KADEMELİ OLARAK KALDIRILACAK"

- İlk uygulamava Dikimevi-Bahçelievler arasında başlanıyor. Bu hatta çalışan dolmuşlara minibüs ruhsatı verilecek.
- *ANA BULVARLARDA SADECE "OTOBÜS, TAKSİ, ÖZEL OTO VE RAYLI TAŞIYICILAR" ÇALIŞACAK*
- Şoförlerle tek tek görüşmeler yapan Dinçer "Dolmuş şoförlerini minibüsçü yapacağız. Böylece minibüslerin dondurulmuş olan plaka sayısı da artmış olacaktır" değil.

İLK DEFA



Örnek bir davranış

Tercihli yolları açtığı takdirde CHP'li Belediye Başkanı Kotil'i destekleyeceklerini söyleyen İstanbul Belediye Meclisi AP Grubu Başkan Vekili Gündoğan Ereysun, (Ortada) kararlarını açıklarken görülüyor...

AP'li Belediye Meclis Üyeleri:

"Tercihli yolları açarsa, Kotil'i destekleyeceğiz"

İstanbul Belediyesi AP Meclis Grubu Başkan Vekili Gündağan Ereysun, "Aytekin Kotil, Günaydın Gazetesi'nin önerdiği tercihli yolları açsın, yanında bizi bulacaktır. Bu konuda Kotil'in karşısına çıkacak engelleri en önce biz AP'liler göğüsleyeceğiz. Grup kararı aldık" dedi...

ANKARA ŞOFÖRLER DERNEĞİ BAŞKANI ETÇİ:

"DOLMUŞLARIN KALDIRILMASI İMKANSIZDIR"

● ŞOFÖRLER DERNEĞİ BAŞKANI ETÇİ DOLMUŞLARIN KALDIRILMASINA İLİŞKİN BİR KARARIN BULUNMADIĞINI SÖYLEDİ VE "ŞOFÖRLERİN MAĞDUR EDİLMEMESİ İÇİN HER TÜRLÜ ÇABAYI HARCAYACAĞIZ" DEDİ...

● DERNEK BAŞKANI, DOLMUŞLARIN KALDIRILMASI HALİNDE BEŞ AYLIK SÜRE İÇİN DE 250 ADET MİNİBÜSÜN SAĞLANMASININ DÖVİZ DARBOĞAZI NEDENİYLE İMKANSIZ OLDUĞUNU SAVUNDU...

"Tahsisli yol,,a en çok dolmuş şoförleri sevindi

Başkentin «Tahsisli yol» hattından dolmuşlar kaldırılıyor. Ankara Belediyesinin bu kararı, «Tahsisli yol»un iki üç durağı, Beşevler-Dikimevi arasında çalışan 250 dolmuş sahibi arasında sevinçle karşılandı.

Neden mi?

Şimdi kağıdı kalemi elinize alıp hesaplayın.

Dolmuş sahibi, plakasını 300 bin liraya satacak. Ondan sonra plakasını sattığı arabayı Taşraya satacak. En kötü olasılıkla 200 bin lira...

Bir banka bu durumdaki dolmuş sahiplerine 200 bin lira kredi verecek. Etti mi, en azından 700 bin lira.

Sonra ne olacak?

Ankara Belediyesi bu dolmuş sahiplerine bir başka hatta çalışması için olanak tanıyacak.

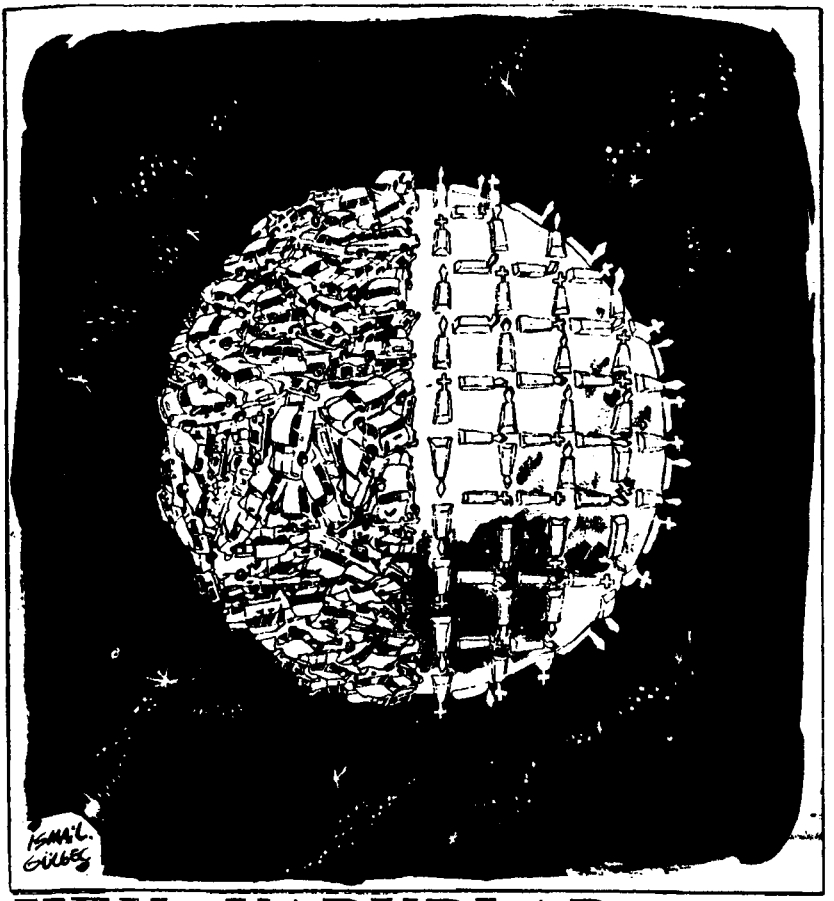
Dolmuş sahibi eline geçen en az 700 bin liranın 500 bin lirasıyla yeni bir araba alsa, yine de elinde 200 bin lira kalacak.

Biraz karışık gibi görünüyorsa da, son derece basit:

Hat değiştirmek 200 bin lira getirecek dolmuş sahibine...

Kimsenin bir dediği yok, yok da, bugünlerde erken emeklilik sözleri dolaşırken memur yurttaşlar bir hesap yapıyorlar: 20 yıl memuriyetin ikramiye olarak karşılığı 200 bin lira.

— 20 yıl devlete hizmet et, eline geçsin 200 bin lira. Keşke dolmuşculuk yapıp, hat değiştirseydik» diyor memur yurttaşlar..



HEY VAPURLAR, TRENLER

AL BİR ARABA SEN DE...

«Hey vapurlar, trenler beni alıp götürün» Gözüm görmesin bu acı görüntüleri, kulağım duymasın bu çığlıkları, ayağım basmasın bu çamurlara, 'ben de bir araba alayım, köşeyi döneyim' mi diyorsunuz siz deli. Haydi araba aldınız, nereye bırakacaksınız, nerden gececeksiniz, hangi yoldan? Bir gün gelecek yollar taşıtla dolup tıkanacakmış, sonra bir çok silindir geçirilecekmiş bu taşıtların üstünden, hepsi dümdüz edilecekmişi Eninde sonunda bu iş böyle bitecekmiş. Böyle yazıyor uzmanlar!

YOLLAR ŞİMDİLİK SİZİN

O zamana dek, siz de yemeyin içmeyin alın bir araba kurulun direksiyona, ortaçağın zırhlı şövalyeleri gibi atılın meydana.. Siz herkesten korkacağınıza herkes sizden korksun! Baudelaire.in çağı geçti, vapurların, trenlerin, otobüslerin sizi alıp götürmesini ne bekleyeceksiniz? Bastınız mı pedala, çevirdiniz mi direksiyonu, bir de depoyu doldurdunuz mu benzinle, tüm yollar sizin!.. Şimdilik sizin! Yarın? Yarını da mı düşüneceğiz. Gün bugün saat bu saat!

Oktay AKBAL

KAMU ULAŞIM SİSTEMİ VE DOLMUŞ

Bugün büyük kentlerimizde yolcu taşımalarının çok büyük bir oranı dolmuşlarla kamu ulaşım araçları arasında payedilmektedir. 1970 yılı verilerine göre[1] Ankara'da taşıtla yapılan toplam yolculukların yüzde 43.3'ü dolmuş ve minibüslerle, yüzde 20,4'ü otobüs ve troleybüslerle yapılmıştır. İstanbul'da 1970 yılında bu oranlar dolmuş ve minibüsler için yüzde 43,3, otobüs ve troleybüsler için ise yüzde 28'di. İstanbul'un bir özelliği olarak kamu ulaşım sistemi içinde denizyolu ve demiryolu taşımalarının da payı yüksektir. (%10).[2]

Bu incelemede, verilerimizin çoğu Ankara örneğine dayandığından kamu ulaşım sistemi olarak otobüs ve troleybüs işletmelerini ele alacağız. Bugüne değin, kamu oyundaki egemen görüş, kamu ulaşım sistemi yeterli hale geldiğinde dolmuşun yerini tümüyle karşılayabileceğidir. Buna göre dolmuş, ilkel ve artık zaman aşımına uğramış bir sistemdir. Modern toplumda kamu ulaşım araçları dolmuşun yerini almalıdır. Dolmuşun varlığı bir azgelişmişlik göstergesidir ve kamu ulaşım sistemindeki yetersizlik nedeniyle dolmuşun varlığı süregitmektedir.

(1) Hakkı Sarp: *Ankara Kenti Ulaşımında Rol Oynayan Çeşitli Ulaşım Sistemleri İçinde Dolmuşun Yeri*, Karayolları Gn. Md. 1970

(2) Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu: *İstanbul Şehirsel Gelişme Projesi Trafik Mühendisliği ve Kontrolü Etüdü.*

Bu bölümdeki amacımız bu tür görüşlerin ne derece geçerli olduğunu sınamak, bu arada dolmuş sistemine yöneltilen haklı ve haksız eleştirileri belli bir çerçeveye oturtmaya çalışmaktır. Ele aldığımız birinci sorunsal, kamu ulaşım sisteminin hangi koşullarda dolmuş sisteminin yerini tümüyle tutabileceği, ikincisi ise bunun hangi örgütsel gelişmelerle olanak kazanacağıdır. Kamu ulaşım sisteminin bir çok bakımlardan üstün olduğunu baştan benimseyen bu yaklaşım kaçınılmaz olarak ayrıca eleştirilecektir.

Şimdi birinci sorunsal üzerine eğilelim. Dolmuş sistemiyle kamu ulaşım sistemi tümüyle birbirlerinin yerini tutabilirler mi? Yoksa bu iki sistem arasında bir bütünleyicilik (complementarity) var mıdır? Dolmuşa çaresizlik nedeniyle mi katlanılmaktadır, yoksa dolmuş sisteminin ulaşıma yerine konulmaz bir katkısı mı vardır? Konuyu üç bakış açısından incelemeyi düşündük. Birincisi yolcu açısından. Örneğin yolcu, dolmuşla otobüs arasında bir seçim yaptığı zaman hangi ölçütleri kullanmaktadır? İkincisi işletmeci açısından. Örneğin bir otobüs işletmecisi, kârh iş yapabilmek için ne tür yolcuları kendine çekecektir? Üçüncüsü ise topluma maliyet açısından. Bu iki sistemden birinin çalışmamasının (ya da ikisinin birden çalışmasının) topluma maliyeti ne olacaktır? Kamu ulaşım sisteminin yetersizliği hangi sınıfın zararınadır, hangisinin yararınadır?

Yolcu Gözüyle Dolmuş ve Kamu Ulaşım Sistemleri

Yolcunun her hangi iki ulaşım türü arasındaki seçimi yolculuk isteminin özelliklerine ve taşıt türleri sunusuna bağımlıdır. Seçim bu iki ayrı etmenin birbirini karşılıklı etkilemesi sonucu ortaya çıkar. Yolculuk istemi taşıt sunusunu değiştirebileceği gibi, taşıt sunusu da yolcu istemini yönlendirir. Bu nedenle yolcunun seçimini yalnızca yolcu istemiyle açıklamaya çalışmak yetersizdir. Öte yandan istem ve sunuyu oluşturan değişkenler ayrı ayrı ele alınsalar bile yine de seçimin belirlenmesinde bir belirsizlik payı kalır. Örneğin yolculuk istemini belirleyen bir değişken olarak "gelir" ele alınıyorsa, gelir düzeyi arttıkça dolmuş seçiminin artacağı biçimindeki bir yargı eksik kalabilir. Aşağıdaki görgül veriler bu eksikliğe ışık tutmaktadır. Taşıt sunusunu belirleyen değişkenler ise yalnızca yolculuk istemi değil, taşıt işletmeciliğinin örgütsel yapısıyla ilgili değişkenlerdir.

Olgu bu denli karmaşıksa, o zaman yolcu gözünde dolmuş ile otobüs sistemlerinin karşılaştırmasını yapmak bize ne kazandıracaktır? Kanımızca amaç hatalı varsayımları sergilemeye çalışmaktır.

1970 yılında yapılmış Ankara Ulaşımı Ev Anketleri'nden elde edilen verilere göre, dolmuş ve minibüs yolcularının gelir dağılımı ile otobüs yolcularının gelir dağılımlarını karşılaştırarak çalışmaya girişelim. Bütün gelir dilimleri için 1970 yılında, Ankara'daki toplam yolculukların (yayalar içinde olmak üzere) yüzde 30'u steyşın dolmuş ve minibüs, yüzde 18'i otobüs ve troleybüslerle yapılmıştır. Dolmuşa binenlerin gelir ortalaması 1886 TL., otobüse binenlerinki ise 1421 TL'dir. Bu ayrım istatistik bakımdan önemli bulunmuştur.[3]

Genelde otobüse binenlerin gelir ortalaması daha düşüktür. Ancak gelir dilimlerine göre araç kullanma yüzdelerine baktığımızda (Çizelge 7.8) daha ilginç sonuçlar elde etmekteyiz. Çizelgeye göre, geliri 1000 TL'ye kadar olan yolcuların yüzde 29'u dolmuş, yüzde 26'sı otobüs yolcusudur. Geliri 2000-3000 TL olanlarda bu oranlar sırasıyla yüzde 38 ve yüzde 16'dır. 4000-5000 TL dilimine gelince, dolmuşa binenlerin oram yüzde 34,6'ya, otobüse binenlerin oranı yüzde 9,6'ya düşmektedir. Buna karşılık özel otoyla yolculuk yapanların oranı artmaktadır (% 25,9).

Çizelgede üç eğilim görülmektedir: 1) Gelir düzeyi arttıkça otobüse binenler azalmaktadır, 2) Yüksek gelir düzeylerinde dolmuş yolculuğu yerini oto yolculuklarına bırakmaktadır. Bu ikisi beklenen eğilimlerdir. 3) En düşük gelir kümesindeki dolmuş yolcuları oranı Ankara ortalamasından düşük değildir. Dolmuş aynı zamanda en düşük gelirlilerin de bindiği bir araçtır. İşte bu noktada gelir değişkeni yetersiz kalmaktadır.[4]

İzmir'de de buna yakın sonuçlar elde edilmiştir.[5] Bu kentte gelir göstergesi olarak ödenen kira alınmıştır. En düşük kira kümesinde dolmuş kullanım oranı en yüksektir (% 25). Otobüs kullanım oram ise ikinci gelir kümesinde yüksek çıkmıştır. Kiralar yüksek düzeye vardığında dolmuş ve otobüs kullanımları yerini otoya bırakmaktadır.[6]

Yolcunun ulaşım türü seçimini etkileyebilecek bir başka değişken de yolculuk amacıdır. Çizelge (5.1) ayrı amaçlar için yapılan yolculuklara göre çeşitli ulaşım türlerinin payını göstermektedir. Bu oranları genel türel dağılımla karşılaştırarak, amaca göre ayrımlaşmaları görmek daha anlamlı olacaktır. (1970 yılında Ankara'daki toplam yolculukların yüz-

(3) Ortalamaların ayrımını veren t değeri 10.48'dir.
(4) Burada belirtilmesi gereken bir nokta şudur: En düşük gelirli kümede en sık yolculuk türü yaya yolculuklarıdır (% 34).
(5) İzmir Nazım Plan Bürosu çalışmaları.
(6) İzmir'de en çok yaya yolculuk dördüncü kira kümesidir. Bunlar merkeze yakın oturan orta gelirlilerdir.

Çizelge 5.1.- Ayrı Amaçlı Yolculukların Ulaşım Türlerine Ayırımı (1970)

ARAÇ TÜRÜ	AMAÇ Çalışma	İş Takibi	Okul	Alış Veriş	Eğlence	Taşıt Değiştirme	Eve Dönüş	Diğer	TOPLAM
Yaya	0,235	0,194	0,641	0,341	0,334	0,070	0,357	0,119	0,306
Özel Oto	0,100	0,214	0,033	0,079	0,106	0,011	0,074	0,059	0,073
Taksi	0,024	0,082	0,006	0,021	0,067	0,003	0,025	0,664	0,095
Dolmuş Minibüs	0,348	0,346	0,124	0,364	0,310	0,586	0,300	0,104	0,298
Otobüs	0,214	0,124	0,185	0,178	0,170	0,301	0,195	0,037	0,186
Tren	0,035	0,006	0,001	0,003	0,003	0,020	0,022	0,003	0,018
Diğer	0,044	0,034	0,010	0,012	0,010	0,009	0,027	0,012	0,024
Toplam	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

Kaynak: İ. Tekeli "Hergün Ankara'da Doğan Yolculuk Miktarı"

de 30'u dolmuş, yüzde 18'i otobüs ve troleybüsle yapılmıştı.) Çalışma amacıyla yapılan yolculuklarda dolmuşun payı yüksektir. (% 35). İş izleme amacıyla, daha çok iş adamlarının yaptığı türde yolculuklarda ise otobüsün payı düşüktür (% 12). Dolmuş kullanma oranının en yüksek olduğu yolculuk amacı ise alışveriştir. (% 36). Bunu eğlence yolculukları (% 31) izlemektedir. Dolmuşa binme oranının en düşük olduğu yolculuklar ise okul yolculuklarıdır (% 12).

1970 Ankara Ulaşımı Ev Anketi'ni düzenleyenler yolculuk amacı olarak "Eve Dönüş" ve "Taşıt Değiştirme" gibi içinde çeşitli amaçlı yolculukları bulunduran bir kümelendirme yapmışlardır. Bu kategorilerin araştırmacıyı şaşırtabilecek yanları olduğu gibi belli yararları da vardır. İki olgu bizim ilgimizi çekmiştir.

"Taşıt Değiştirme" amacıyla yapılan yolculuklarda dolmuşun payı çok yüksektir (% 58). Bu, doğrudan doğruya kentteki yolculuk istem çizgileriyle dolmuş hatlarının üst üste çakışmayışına bağlıdır. Bir çok yolcu gideceği yere varabilmek için taşıt değiştirmek zorunda kalmaktadır. Dolmuş yolcularının yüzde 18'i sonradan bir başka araca daha binmektedir. Bu oran otobüs yolcuları için yüzde 15'tir. Ancak otobüste "aktarma" sistemi geçerliyken dolmuşta böyle bir kolaylık yoktur.

Üzerinde durduğumuz ikinci olgu işe gidişlerde dolmuşun daha çok kullanılması, buna karşılık eve dönüşlerde bu seçimin belirginliğini kaybetmesidir. Sabahları dolmuşa binenlerin daha çok oluşu, işe yetişmek isteyenler için zamanın değer kazanışına bağlanabilir.

Yolculuk amacına koşut giden, ancak her zaman onunla bir sayılamayacak bir başka değişken de gün içinde zamandır. Çizelge (5.2) günün saatlerine göre araç kullanım oranlarını vermektedir. İşe gidiş saatleri genellikle 07-09 arasındadır. Bu yolculukları iki ayrı küme olarak düşünmek daha doğrudur, 07-08 arasındaki yolculuklarda dolmuş ve otobüs kullanma oranları birbirine çok yakınken (sırasıyla % 28 ve % 27), 08-09 arası yolculuklarda dolmuş kullanma yüzde 38, otobüs yolcusu oranı ise yüzde 21'dir. Bu ayrımlaşmaya bakarak ilk saatteki yolcuların ikinci saattekilerden ayrı olduğu görüşü savunulabilir. Ankara'da ilk kümede, işyerleri açılmadan temizlik, vb. işleri gören işçiler, odacılar vardır. İkinci kümede ise memurlar iş adamları.

Akşam 18'den sonraki yolculuklarda ve geceleri dolmuşla yolculukların payı günlük olağan oranların üstüne çıkmaktadır. Öğlen saatlerinde ise dolmuş da, otobüs de payını yaya yolculuklara kaptırmaktadır. Eve dönüş yolculuklarında sabahkine benzer bir ayrım göze çarpmaktadır. 17-18 arasında otobüsün payı yüksekken, 18-19 arasında dolmuşun payı artmaktadır.

Çizelge 5.2.- SAATLERE GÖRE KULLANILAN ARAÇ YÜZDESİNİN FARKLILAŞMASI

Araç Türü / Günün Saatleri	Yaya	Özel Oto	Taksi	Dolmuş Minibüs	Otobüs	Tren	Diğer	Toplam
00-04	24,2	9,6	–	41,6	7,8	1,5	15,3	100,0
04-05	32,3	5,3	–	32,8	9,3	2,1	18,3	100,0
05-06	28,0	3,2	2,7	30,5	10,5	8,5	17,0	100.0
06-07	17,8	3,4	1,3	32,0	21,2	10,2	14,10	100,0
07-08	30,3	5,7	1,4	28,3	27,3	2,25	5,1	100,0
08-09	25,3	9,3	1,9	36,7	21,1	1,6	4,3	100,0
09-12	37,1	7,6	4,4	31,0	17,1	0,4	2,4	100,0
12-14	50,1	7,6	1,3	23,2	14,5	0,8	2,5	100,0
14-17	30,5	8,1	2,9	32,6	21,2	1,1	7,5	100,0
17-18	28,2	7,1	1,0	29,8	23,9	3,4	8,6	100,0
18-19	22,8	8,9	2,2	38,7	21,9	1,7	3,7	100,0
19-20	24,7	9,7	5,0	39,1	14,5	1,9	5,0	100,0
20-24	27,0	11,2	6,9	36,4	15,3	1,0	1,0	100,0

Bilindiği gibi toplam yolculuk istemi gün içinde saatlere göre dalgalanmalar gösterir. Sabah işe gidiş ve akşam eve dönüş saatlerinde dalgalar doruk yüksekliklere varırken öteki saatlerde, özellikle öğleyin en düşük düzeydedirler. Dolmuş ile otobüs arasındaki yolcu paylaşımına bir de bu açıdan bakmakta yarar vardır. Genel istem yüksek olduğunda yolcular nasıl paylaşılmaktadır? Genel istem düşünce, paylaşma oranları nasıl değişmektedir? Elimizdeki verilere göre Ankara'da 09-12 arasında oto-

büsün payı yüzde 17'ye düşerken dolmuşun payı ortalama düzeyin altına inmemektedir (% 31). Bundan çıkaracağımız sonuç şudur: Otobüs daha çok doruk saatlerde yolcu taşıyan bir araçtır. Özellikle doruk saatlerinin erken bölümünde (saat 07-08 ve 17-18 arasında) taşıma payı günlük ortalamanın üstüne çıkmaktadır. Buna karşılık dolmuş geri kalan bütün saatlerde taşıma payını kendi egemenliğinde tutmaktadır. Daha doğrusu Ankara'da dolmuşların otobüslere göre taşıma payı her zaman daha yüksektir. Ancak dolmuş gün boyunca ortalama değere yakın payı kendine çekerken otobüs yalnızca bir kaç saat için ortalama altına düşmemektedir.

1970 yılı Ankara Nazım Plan Ulaşım Ev Anketi verilerinden böylece yararlandıktan sonra şimdi de ODTÜ Şehir Planlama öğrencilerince 1974 yılında yürütülen Ankara Dolmuş Anketi verilerine bakalım. Üzerinde duracağımız ilk konu dolmuş yolcusu ile otobüs yolcusu arasında belirgin bir ayrımlaşmanın bulunup bulunmadığıdır. Dolmuş ve otobüs yolcularının iki ayrı küme oluşturdukları söylenebilir mi? Bu kümeler ayrı toplum katmanlarına mı ilişkindir?

Dolmuş yolcularıyla yapılan görüşmede yüzde 76,3 en çok dolmuşa bindiklerini söylemişlerdir. Yüzde 10,6 genellikle otobüs yolcusu olmalarına karşın anket günü dolmuşa binmişlerdir. Yüzde 4 gibi çok küçük bir oran ise kimi zaman otobüs kimi zaman da dolmuşa bindiğini belirten yolculardır. Bu oranlar bize, dolmuş yolcularının dörtte üçünün her zaman dolmuşa bindiğini göstermektedir. Dolmuş yolcuları belirgin bir küme oluşturmaktadır. Böyle bir kümenin varlığı birkaç nedenden kaynaklanabilir: Şehirde, kimi hatlarda yalnızca otobüs ve kimi hatlarda da yalnızca dolmuş çalışıyorsa, o zaman bu hatları kullanan yolcuların iki ulaşım türü arasında bir seçim hakkı yoktur. Bu bölümün sonunda göreceğimiz gibi Ankara'da dolmuşun işleyip de otobüsün gitmediği bir yöre yok sayılır. Dolmuşlar genellikle otobüs geçiş yolları üzerinde çalışırlar. Arada bir ayrım varsa bu, kimi hatlarda otobüsün daha az sıklıkta görülmesi biçimindedir. Bu nedenle dolmuşla otobüs yolcusunun ayrımlaşmasını bu ulaşım türlerinden birinin bulunmayışına bağlamak çok geçerli değildir.

İkinci bir neden olarak dolmuş ve otobüs sistemlerinin birbiriyle yarışmayan, birbirinden oldukça bağımsız iki ayrı sistem olmaları gösterilebilir. Buna ilişkin olarak Ankara'daki bir özelliği aktaralım: Ankara'da, özellikle kent merkezindeki hatlarda, dolmuş ve otobüs durakları birbirinden ayrılmıştır. İstanbul'daki gibi dolmuşların otobüs duraklarından yolcu alması yasaklanmıştır. Bu durumda yolcunun seçimini önce-

den yapıp duraklardan birinde beklemesi gerekmektedir. Dolmuşa binmeyi tasarlayan bir yolcunun boş bir otobüs görerek düşüncesini değiştirmesi ve otobüs durağına koşması, ya da, otobüs durağında bekleyen bir yolcunun anında dolmuşa binmeye karar vermesi olanaksız değilse bile zorlaştırılmıştır. İl Trafik Komisyonu'nun durak kararı dolmuş ve otobüs yolcularının ayrı kümeler oluşturdukları varsayımından yola çıkan ve ayrıca da bu ayrımı keskinleştiren bir uygulamaya yol açmıştır.

Üçüncü bir neden ise, dolmuş yolcularının otobüs yolcularına göre ayrı bir toplum katmanından geldikleri ve özellikle gelir düzeyi ayrımının etkili bir rol oynadığıdır. Yolcuların toplum katmanlarına göre ayrımlaşması konusunu "Dolmuş Yolcuları Kimlerdir" bölümünde tartışıyoruz. Burada ise gelir konusuna dolaylı bir yöntemle değiniyoruz: Yolcuların dolmuş ve otobüs fiyatlarına duyarlılıkları açısından...

Bu konuda iki görgül kaynaktan yararlanıyoruz. Birincisi, 1970-75 yılları arasında otobüsle taşınan yolcu sayıları (Çizelge 5.3). Otobüs ve dolmuş ücretlerine zam yapılan tarihler belirtildiğinde bu çizelge anlam kazanmaktadır. Eğer yolcuların otobüs ve dolmuş arasındaki seçimi ücretlere karşı duyarlıysa, otobüse zam geldiğinde yolcu sayısında azalma, buna karşılık dolmuşa zam yapıldığında artış beklenecektir. Çizelge'de, otobüse zam yapılan 1972 yılı Eylül'ü ve bunu izleyen aylarda, bir de 1974 yılı Eylül'ü ve onu izleyen aylarda otobüs yolcularında belirgin azalmalar görülmektedir. Buna karşılık, dolmuşa zam yapılmış olan aylarda (Haziran 1970, Ekim 1970, Mayıs 1971, Kasım 1972, Mart 1974) otobüs yolcusu sayılarında, olağan dalgalanmalardan belirgin biçimde ayırdedilebilen artışlar olmamıştır. Çizelge'den çıkarılan birinci sonuç otobüs yolculuk isteminin otobüs ücretlerindeki artışa karşı duyarlı olduğudur.

İkinci sonuç üzerinde konuşmadan önce bir başka kaynağa daha başvurmayı yararlı bulduk. Freeman Fox (1977) çalışmalarında[7] bir türel ayrım modeli uygulanmış ve İstanbul'da dolmuş ve otobüs arasındaki yolcu seçimi belli değişkenlere bağlanmaya çalışılmıştır. Bu iki tür ulaşım arasındaki seçimde taşıma ücreti farkı açıklayıcı bir değişken olarak ortaya çıkmamıştır. Tersine, işe gidiş amacı taşımayan yolculuklarda, dolmuş fiyatı arttıkça daha çok kişinin dolmuşa bineceği anlamını ifade eden bağıntı katsayıları (correlation coefficients) elde edilmiştir. O zaman, ikinci sonucu şöyle özetleyebiliriz: Dolmuş yolculuk

(7) Freeman Fox P. *"Second Bosphorus Crossing"*, May 1977, s. 49

Çizelge 5.3.- OTOBÜS BAŞINA TAŞINAN AYLIK YOLCU SAYILARININ BİLET ZAMLARINA GÖRE DEĞİŞMESİ

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
OCAK	35317	45870	48201	41099	34077	35129
ŞUBAT	31889	38825	43380	38338	30259	30373
MART	38770	46202	49301	44009	(DZ) 47736	36781
NİSAN	37785	45525	45664	43670	46244	36569
MAYIS	37280	(DZ) 47691	44731	44793	47934	37360
HAZİRAN	(DZ) 35096	48799	43957	42968	48088	39229
TEMMUZ	37490	48080	43893	42391	45424	36694
AĞUSTOS	36538	42901	40879	40618	42757	
EYLÜL	39462	48028	(OZ) 39111	43846	(OZ) 35801	OTOBÜS
EKİM	(DZ) 40328	48619	38962	41136	33733	GREVİ
KASIM	40648	48782	(DZ) 38191	40955	35079	35406
ARALIK	42838	48676	43968	40968	35658	

Kaynak: Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü

Not: (DZ) Dolmuşa zam
(OZ) Otobüse zam

istemi, dolmuş ücretlerine karşı duyarlı değildir. Dolmuş ücretleri arttığında otobüs yolcuları artmamaktadır; dolmuş yolcuları da azalmamaktadır. Ne var ki bu sonucun abartılmış biçimi de doğru değildir. Dolmuş fiyatları sonsuza değin artırılsa da dolmuş yolcuları azalmayacak mıdır? İkinci sonucu şöyle düzeltmek daha doğru olacaktır: Dolmuşçular yolcunun neyi verip neyi veremeyeceğini iyi tartmaktadırlar. Bugüne kadarki uygulamada dolmuşçuların getirdikleri zamlar öyle ayarlanmıştır ki dolmuş yolcuları sayısında belirgin bir azalmaya yol açmamıştır.

ODTÜ Anketi Dolmuş Yolcusuyla Görüşme formlarından elde edilen bir başka bulgu da dolmuş çalışmadığında yolcunun işe, alışverişe, vb. nasıl gideceğiydi. Olağan koşullar altında otobüse binmeyen yolcu çaresiz kalınca ne yapacaktı? Bu soruyu yanıtlayanların yüzde 51'i otobüse bineceğini, yüzde 20'si yayan gidebileceğini, yüzde 6'sı yayan ya da otobüsle istediği yere varabileceğini, yüzde 8 ise taksiye bineceğini belirtmiştir. Yukarda, Ankara'daki toplam yolculukların (1970 yılında) yüzde 31'inin yayan yapıldığını görmüştük. Anlaşılan dolmuş yolculuklarının yüzde 20'si de, zorunlu durumlarda yaya gidilebilecek uzaklıktadır. Dolmuş yolcusunun otobüse binmek yerine yürümeyi yeğ tutması ilginçtir. Otobüs bu kişilere çok mu itici gelmektedir?

Yolcuların otobüs yerine dolmuşu seçiş nedenlerini iki ayrı kümede toplayabildik. Verilen yanıtların bir bölümü zaman etmenini önemseyen nedenlerdi, bir bölümü ise yolculuk rahatlığına ilişkindi. Dolmuşu seçenlerin yüzde 42'si "otobüs yavaş" ya da "otobüs bekleniyor"; yüzde 17'si ise "otobüs sıkışık" ya da "otobüs rahatsız" demişlerdi. Zaman ve rahatlık etmenlerinin ikisini birden sayanlar da vardı. Bu tür karışık yanıtları da yukardaki yüzdelere katarsak, dolmuş yolcularının yüzde 49'unun zamana, yüzde 18'inin ise rahatlığa karşı duyarlı olduklarını söyleyebiliriz.

Yukarki yolcu yanıtlarını bir başka soru yardımıyla bir kez daha sınayabilmek için "Dolmuşu seçme nedeni" ile "Dolmuş çalışmasa ne yapar?" sorularını ikili bir çizelgeye döktük. Bu çizelgede de (Çizelge 5.4) zamanı önemseyenlerin yarısından çoğunun yine eninde sonunda otobüse bindiği, rahatlığı seçenlerin ise yürüdükleri ortaya çıktı. Bu sonuçlara göre de dolmuş çalışmadığı zaman yürüyenlerin rahatsız buldukları için otobüse binmekten kaçındıkları anlaşılmaktadır. Yüzdeleri verecek olursak, "otobüs uzak" diyenlerin yüzde 53'ü, "otobüs bekleniyor" diyenlerin yüzde 59'u "otobüs yavaş" diyenlerin yüzde 56'sı yine otobüse binerlerken, "otobüs sıkışık" ifadesini kullananların yüzde 44'ü yine otobüsle yüzde 27'si de yayan gitmekteydi.

Çizelge 5.4- DOLMUŞ YOLCULARININ DOLMUŞU SEÇME NEDENİ İLE DOLMUŞ OLMADIĞINDA HANGİ TAŞIT ARACINI KULLANDIĞI (Sütun yüzdeleri*)

Dolmuş çalışmasa hangi aracı kullanır / Neden dolmuşu seçtiği	Yaya	Otobüs	Taksi	Tanıdığın özel otosu	Servis aracı	Tren	Hiç gidemez	Bisiklet ve Motosiklet	Diğer	Yaya + Otobüs	Otobüs + Taksi	Yaya + Otobüs + Taksi	Yaya + Özel oto	Otobüs + Özel oto	TOPLAM
Başka seçeneği yok	4.4	4.4	4.2		16.7	18.8		10.0	9.8	7.5	7.7				5.1
Otobüs + tren durağı uzak	7.8	6.5	7.0	13.0	16.7	6.3		20.0	12.2	11.4	15.4	28.6	40.0		8.2
Otobüs çok bekleniyor	33.8	37.7	33.4	47.7		25.0		10.0	34.1	41.5	34.4	57.2	80.0	57.2	31.4
Otobüs çok yavaş	42.7	43.3	37.5	30.3	50.0	25.0		60.0	26.8	47.2	57.5	42.9	60.0	42.9	42.3
Otobüs sıkışık rahatsız	36.6	30.7	33.4	30.3	16.7	37.6	100.0	20.0	29.2	35.7	38.2	28.2	20.0	71.5	32.6
Dolmuş taksiden ucuz	3.9	1.1	9.7						7.3	1.9					2.6

(*) Sütun toplamları 100'den yüksek olabilir; yolcunun birden çok neden göstermesine olanak tanınmıştır.

Bu ayrımlaşmanın açıklanmasında yolculuk uzaklığı bir etmen olabilirdi. Yaya gidilecek uzaklıklar için rahatsızlığa katlanmak gereksiz görülmekte, yaya varılamayacak yerler içinse otobüs, her türlü sakıncalarına karşın, kaçınılmaz bir araç olmaktaydı. Bir ulaşım plancısı bu iki tür yolculuk istemini ayrı ayrı ele almak durumundadır. Birinci tür istemi yaratan yolcu potansiyel yolcudur; daha rahat bir tür otobüs sunulduğunda otobüse binecektir. İkinci tür yolcu ise zorunlu yolcudur; bunlara olanak tanımak bir kamu görevidir.

Dolmuş çalışmadığı zaman yolcuların nasıl davranacağı konusunda bize yararlı ipuçları veren bir başka kaynağa daha değinerek tartışmayı bitirelim. Olağan yaşamda dolmuş sisteminin belli bir süre için devreden çıkması sık görülmeyen bir olaydır. Bir toplumbilimcisi için böyle bir olay kolay ele geçmeyen bir laboratuvar koşulu gibidir. 10-11 Kasım 1970 Salı ve Çarşamba günleri Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu yurt çapında bir "kontak kapatma boykotu"na gitmişti.[8] Ankara'da da dolmuş ve taksilerin çalışmadığı bu günlerde Karayolları Genel Müdürlüğünce, taksi-dolmuş yokluğunun Ankara kenti trafiğine etkilerini gözlemlemek amacıyla bir çalışma düzenlendi.[9]

Etüd alanı olarak, Kızılay ve Ulus merkezi iş bölgelerini de saran bir kordon içindeki alan ele alındı ve 11 sayım noktasında gözlemler yapıldı. Bu gözlemleri olağan bir günle karşılaştırabilmek için boykottan bir hafta sonra, yine Salı ve Çarşamba günleri sayım yapıldı.

Etüd alanı içindeki sayım noktalarında saat 08-11 arasında ölçülen bir saatlik doruk hacim değerleri ve oranları Çizelge (5.5)'de gösterilmektedir. Sonuçlar oransal olarak anlamlıdır; aynı araç yol üzerindeki birkaç sayım noktasında birden çok kez sayılmış olabilir. Bu sonuçlara göre boykot gününde dolmuş sayısı 5485'den sıfıra inerken otobüs ve troleybüs sayısı yüzde 4.3'lük bir artışla 1034'ten 1074'e varmıştır. Eldeki otobüs filosu değişmediğine göre, artışın nedeni yollarda trafiğin azalmasıyla bir otobüsün daha çok sefer yapabilmesidir. Ancak bu artış çok küçüktür. Etüdde yolca sayımlarına girilmediğinden ve yalnızca ta-

(8) Boykotun nedenleri ve sonuçlarıyla ilgili tartışmalar için Bkz. Fikri Görçeer, "Şehiriçi Ulaşımda Dolmuşun Yeri, Belediyeler ve Bir Boykotun Ortaya Çıkardığı Gerçek" *İller ve Belediyeler* c. 217, s. 303. 1 Ocak 1971, s. 19-23.

(9) *"İki Günlük Şoför Boykotunun Ankara Kenti Trafiğine Etkileri"*, T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü, Etüd no. V/10, Mayıs 1971.

Çizelge 5.5- 08 - 11 ARASINDA MERKEZE GİREN VE ÇIKAN ARAÇLARIN BİR SAATLİK DORUK HACİM DEĞERLERİ

	Kordon içine giren		Kordon dışına çıkan	
	Olağan gün	Dolmuş boykotu sırasında	Olağan gün	Dolmuş boykotu sırasında
OTO-TAKSİ(sayı	5520	5440	4180	3904
yüzde)	(59.4)	(81.0	(52.1)	(78.0)
DOLMUŞ-	2690	–	2768	–
MİNİBÜS	(29.0)	–	(34.5)	–
OTOBÜS-	542	554	488	520
TROLEYBÜS	(6.0	(8.3)	(6.1)	(10.4)
KAMYON-				
KAMYONET	556	718	590	578
	(6.2)	(10.7)	(7.3)	(11.6)
TOPLAM sayı	9008	6712	8026	5002
P.C.U.(*)	13158	8512	12326	6810

Kaynak: İki günlük Şoför Boykotunun Ankara Kenti Trafiğine Etkileri, TCK Etüd no. V/10, 1971.

(*) P.C.U.: Yolcu aracı birimi (Oto = 1, Dolmuş = 2, Otobüs = 3, Kamyon = 4)

şıt sayımları yapıldığından, belli varsayımlara göre bu sayıları yolcu türünden yazacak olursak[10] şöyle bir görünümle karşılaşıyoruz: Olağan günde, doruk saatte, dolmuşla taşınan yolcuların ancak yüzde 56'sı otobüsle taşınabilmiştir. Geri kalan yolcular ne olmuştur?

Etüd'de belirtildiğine göre, boykot günlerinde, sabah doruk trafiği zaman içine yayılma göstermiştir. Kimi yolcuların, taşıt eksikliğini göz önünde bulundurarak evden erken ya da geç çıkmaları bu yaygınlaşmada etkili olmuştur. Eğer ODTÜ araştırmasının sonuçları doğruysa, o zaman dolmuş yolcularının yüzde 20-30'u yürümüş, yüzde 56'sı otobüse binmiş geri kalanın ise ne yaptığı bilinememiştir.

İşletmeci Açısından Dolmuş ve Kamu Ulaşım Sistemleri

Dolmuş ve kamu ulaşım sistemlerinin karşılaştırmasına araç işletici kişi ya da kuruluşlar açısından bakıldığında işleticinin hangi piyasa koşullarında ve hangi örgütleşme düzeyinde çalıştığını belirlemek gerekir. Önce bu koşullara ilişkin varsayımları sıralayalım. Varsayımlar arasındaki ayrımı açıkça görebilmek için birkaçını kuramsal olarak ortaya koyuyoruz.

Birinci Varsayım'a göre dolmuş ve kamu ulaşım sistemleri birbirine tümüyle bağımlıdır. İki sistemin tek bir sistem oluşturduğunu söylemek daha doğrudur. Bu sistem kendi özeğinden planlanır. Buna ayrı araç türlerinden oluşan, ancak çalışmaları ortak bir eşgüdüme bağlı bir ulaşım sistemi olarak da bakılabilir. Her tür aracın (tramvay, otobüs, dolmuş, vb.) etkinlik alanları belirlenmiştir; taşıt sunusu yolculuk istemi türlerine göre paylaştırılmıştır.

İkinci Varsayım'a göre dolmuş ve kamu ulaşım sistemleri birbirine yarı bağımlıdır. Bağımlılık bir sistemin ötekini örgütsel düzeyde denetlemesi ya da bir sistemin öteki üzerinde siyasal baskı kurması biçimlerinde görülebilir. Örneğin kentlerimizde, otobüs sistemini yöneten belediyelerin dolmuş üzerinde de belli bir denetimi vardır. Buna karşılık dolmuşçular da belediyeye siyasal baskı yapabilmektedir. Ancak her iki örgütün de göreli bağımsızlıkları vardır.

(10) Oto ve taksi başına 2 yolcu, dolmuş ve minibüs başına 8 yolcu, otobüs başına olağan günde 70, boykot gününde 90 kişi varsayılmıştır.

Üçüncü Varsayım'a göre dolmuş ve kamu ulaşım sistemleri birbirinden tümüyle bağımsızdır. İki sistem arasında bir örgütsel bağ yoktur. İki örgüt arasında bir siyasal etkileşmeden de söz edilemez. Bu iki ayrı sistemin kentsel alanda yolculuk istemini nasıl paylaştıklarından aşağıda söz edeceğiz. Ancak dolmuş ve kamu ulaşım sistemlerinin iki ayrı örgüt oluşturması bunların kentsel alandaki etkinliklerinin de kesin sınırlarla ayrıldığı, ya da ayrı türde yolculuk istemlerine karşılık verdikleri anlamına gelmez. Tersine, böyle bir bölüşüm Birinci Varsayım'ın koşullarında daha olanaklıdır.

Dolmuş ve kamu ulaşım sistemlerinin bağımlılık ya da bağımsızlık derecesine göre ortaya çıkan koşulları sistemlerin kendi içlerindeki örgütlenme düzeyine değinerek daha kolayca tartışabiliriz. Örgütlenme düzeyine de ilişkin birkaç varsayım sıralayacak olursak, birinci düzeyde örgütlenmiş sistemde işletme bir tekeldir. "Kamu ulaşım sistemi" adıyla geçen sistem, tanım gereği bir kamu kuruluşu elindedir (merkezi ya da yerel yönetime bağlı). Öte yandan ABD'de örnekleri görüldüğü gibi kentin otobüs sistemi tek bir özel firmanın elinde de olabilir.

İkinci düzeyde örgütlenmiş sistem tek tek özel girişimcilerden oluşmuştur. Örneğin her otobüs ya da dolmuş bir başka kişinin mülkiyetindedir. Ancak bu tek tek kişiler ya kendi aralarında ya da kamu aracılığı ile örgütlenmişlerdir.

Üçüncü düzeyde örgütlenmiş sisteme gerçekte "örgütsüz sistem" adı daha uygundur. Tek tek girişimciler arasında her hangi bir anlaşma yoktur. Ulaşım sistemine özgür yarışma (serbest rekabet) egemendir. Ankara'daki dolmuş sisteminin ise ikinci ile üçüncü düzeyler arasında örgütlenmiş olduğu söylenebilir.

Şimdi ayrı bağımlılık varsayımlarına ve çeşitli örgütlenme düzeylerine göre dolmuş ve kamu ulaşım sistemlerinin ne gibi özellikleri olacağım tartışalım. Bu sistemlerin işleticileri hangi davranışları göstereceklerdir? Giderlerini azaltma yolları ne olacaktır. Sistemler birbiriyle yarışacak mıdır? İşletmeciler nasıl bir fiyat politikası güdeceklerdir?

İlkin Birinci Varsayım'a göre, birinci düzeyde örgütlenmiş bir sistemi ele alalım. Böyle bir sistem, kuramsal olarak, tren, tranvay, otobüs, dolmuş ve taksi gibi çeşitli ulaşım araçlarının tümünü kapsayabilir. Bütün bu araçlar bir tek işletici kuruluşun denetimi altındadır. İşletici, tek bir araç türü çalıştırmayı da seçebilir. Ancak aşağıdaki tartışmalar, birden çok türde araç çalıştırmanın işletme kârlarını artırıcı bir seçme olduğunu ortaya koymaktadır.

İşletme kârlarını artırmanın bir yolu giderleri düşürmektir. Firma giderlerini etkileyen etmenler arasında işgücünün üretkenliği ve birim taşıma başına harcamalar sayılabilir. İşletme ve bakım işlerinde ileri teknoloji ve standartlaşmadan yararlanarak işgücü üretkenliğini artırmak olanaklıdır. Kentin tüm ulaşım sistemini elinde tutan bir büyük kuruluşun işgücü üretkenliğini artırma olanakları daha yüksektir. Büyük kuruluş taşıtlarda standartlaşmaya giderek bakım ve onarım giderlerini önemli ölçüde azaltabilir.

Birim taşıma başına harcamaların (örneğin yolcu-kilometre başına taşıt giderleri) düşürülmesiyle kaçınılmaz olarak kent biçimi, yoğunluk, yolculuk istemi ve seçilen araç türüne yakından bağımlıdır. Yaygın ve az yoğunluklu yerleşmeler belli bir tür yolculuk istemi doğururken, toplu ve yüksek yoğunluklu yerleşmeler bir başka tür yolculuk istemi getirirler. Konuya yabancı okurlar için "yolculuk istemi yoğunluğu" kavramını şöyle açabiliriz:
Yolculuk istemi yoğunluğu belli bir zaman aralığı içinde ve belli bir geçiş yolu üzerinde ölçülür. Örneğin on dakika içinde ve bir kilometrelik bir yol parçası üzerinde kaç yolcu taşıt beklemektedir? Ya da bu süre içinde durakta kaç yolcu birikmektedir? Yoğunluk gün içinde saatlere göre değiştiği gibi durağın kent içindeki konumuna göre de ayrımlaşır. Konut alanlarında yolculuk istemi yoğunluğunun doruğa eriştiği saat sabah işe gidiş saatidir. Kentin merkezi iş bölgesinde ise, istem yoğunluğu, işten dönüş saatinde en yüksek yoğunluğa ulaşır. Bununla birlikte merkezi iş bölgesinde istem yoğunluğu büyük iniş çıkışlar göstermez; günün her saatinde merkezden dışarıya ya da merkezin bir kesiminden ötekine gidip gelmek isteyenler çıkar.

Konut alanlarındaki yolculuk istemi yoğunluğu yerleşme türüne yakından bağımlıdır. Gecekondu gibi kent yüzeyine yayılmış bir, iki katlı evlerden oluşan konut alanlarında yolculuk istemi de yoğun değildir. Her hangi bir taşıt aracı yolcu toplayabilmek için uzun mesafeler gitmek zorundadır. Ya da dolu gidebilmek için çok uzun zaman aralıklarıyla geçecektir. O zaman tartışma şu noktada toplanır: Belli bir yolculuk istem yoğunluğunu karşılamada hangi tür ulaşım aracı yolcu kilometre başına giderleri en aza indirecektir? Otobüs, tranvay gibi büyük araçlar düşük yoğunlukta ve yaygın yolculuk istemini karşılamak için uygun mudur? Yolcu başına giderleri azaltmanın bir yolu aracın doluluk oranını yüksek tutmaktır. Taşınan yolcu sayısı kapasiteye yaklaştıkça yolcu başına gider düşecektir. Büyük araç ise ancak az sayıda sefer yaparak doluluk oranını yüksek tutabilir. Yolculuk istemi yoğunluğu düşük olan yerleşmelerde yolcu ile büyük taşıt işleticisinin çıkarları çatışmaktadır. Büyük aracın uzun zaman aralıklarıyla geçmesi yüzünden yolcu uzun süre durakta bekleyecektir.

Bu nedenlerle gecekondu bölgelerindeki yolculuk istemine küçük taşıtlı bir sistem daha iyi yanıt sağlamaktadır. Küçük taşıt az yolcuyla dolar. Çok daha sık duraktan geçer. Bu sav düşük yoğunluklu banliyö tipi yerleşmeler için de geçerlidir. Gelir düzeyinin yolculuk istem yoğunluğunu artırması beklenirken banliyö tipi yerleşmelerde özel oto sahipliğinin yüksekliği ters yönde bir etki doğuracaktır. Ama yine de özel oto aile içindeki bütün kişilerin işini göremeyeceğine göre bir toplu taşıma sistemine gereksinme vardır. Bu tür yerleşmeler için gelişmiş ülkelerde telefonlu otobüs gibi sistemler önerilmiştir.

Buna karşılık yoğunluğu yüksek konut alanlarında ve merkezi iş bölgelerinde büyük araçlardan yararlanmak firma için yolcu başına giderleri daha da düşürür. Yolculuk istem yoğunluğu arttıkça daha büyük araç birimlerine, örneğin raylı taşıma sistemlerine geçmek uygun olacaktır. Kısacası firma için ayrı yolculuk istemlerine başka başka araç türleriyle karşılık vermek toplam giderleri düşürücü bir yaklaşım olacaktır.[11] Burada firmanın taşıt bileşkesi seçimi ayrı ayrı yolcu istemlerini karşılayacak esnekliği koruma ile taşıt çeşitliliğini sınırlayan standartlaşma amaçlarının kesiştiği bir yerde oluşacaktır. Ortaya çıkan bileşkeye göre firma, kentte, bölgelerin özelliklerine ve her bölgenin doğurduğu ulaşım istemine göre ayrı türde araçlar çalıştıracaktır. Ayrıca, gün içinde saatlere göre değişen istemi karşılamak üzere bir bölgede birden çok araç türü de işletilebilecektir.

Kâr yükseltme çabasının öteki yüzü olan firmaya gelir (başka bir deyişle taşıma ücreti) saptama politikasına gelince, tartışma konumuz olan tekelci firmanın niteliği önem kazanmaktadır. Firmanın niteliği uygulanacak taşıma ücret politikasını belirleyecektir. Tekelci firma bir kamu kuruluşu ise, göz önünde tutmak zorunda olduğu etmenler çoğalacak, özel firma ise tutumunu belirleyen amaçlar daha dar bir çerçevede saptanacaktır. Önce bir kamu kuruluşu olarak tekelci firmayı ele alalım.

Bu kuruluş yerel yönetime de, merkezi hükümete de bağlı olsa, güttüğü amaçları belli siyasal seçimler saptayacaktır. Yerel ve merkezi yönetimlerin çıkarları doğrudan, ya da dolaylı yoldan halkın çıkarlarıyla eş yönlüdür. Yerel ve merkezi yönetimler, demokratik sistemlerde, yeniden seçilebilmek için halkın belli çıkarlarını gözetmeyi amaçlarlar. Tekelci kamu kuruluşu da yolcunun çıkarlarını, elden geldiğince göz önünde tutmak zorundadır. Kentte çok başka sınıflardan ve toplum katmanlarından yolcular bulunduğuna göre, kuruluşun birden çok siyasal yeğleme yapması söz konusu olabilir. Bu yeğleme yerel ve merkezi yönetimin siyasal güç yapısına da yakından bağımlıdır.

(11) Çeşitli ulaşım türlerine göre giderler konusunda bkz. Elker ve ark: "Kentsel Ulaşım: Ankara", *Mimarlık* 77/3, s. 26-41.

Bu tür siyasal seçmelerden bir tanesi kentte yolcu ayrımı gütmeden herkese eşit kolaylıkta ve eşit fiyatta toplu ulaşım hizmeti sağlamaktır.[12] İkinci bir siyasal seçim gelir dağılımım dengeleyici yönde bir ücret ayarlaması yapmaktır. Bu amaçla, alt gelirlilerin oturduğu bölgelerde ulaşım hizmeti düşük, üst gelirlilerin yaşadığı bölgelerde ise yüksek tutulabilir. Bu ayrım yalnızca bölgelere değil, ayrı gelir gruplarının kullandığı taşıt türlerine de uygulanabilir. Örneğin üst gelir gruplarının kullanma alışkanlığında olduğu taşıt türünde bilet ücretleri daha yüksek tutulur.

Üçüncü bir siyasal seçme ise üst gelirlilerin çıkarlarına öncelik tanıyan bir ulaşım politikasıdır. Ulaşım kolaylıkları ve ücretleri öncelikle üst gelirlilerin istekleri göz önünde tutularak belirlenir. Üst gelirlilere telefonlu taksi, otobüs gibi her türlü araç sağlanırken, alt gelirlilerin ulaşım isteklerine yüz çevrilebilir.

Söz konusu tekelci kuruluş bir kamu kurumu değil de bir özel firma ise, bu firmanın amacı kârını en çoğa çıkartmaktadır. Bu amacı gerçekleştirmek için güdeceği yöntemler her hangi bir piyasa ürününü pazarlayan tekelci bir firmanın davranışlarından ayrılamaz. Örneğin yolculuk isteminin yüksek olduğu kent bölgelerinde ulaşımın fiyatı da yüksek tutulacaktır. Belki, gün içinde belli saatlere göre ayrı fiyatlar uygulanacak, işe gidiş ve dönüş saatlerinde daha yüksek bir tarife geçerli olacaktır. Bu tür bir firmanın kâr yükseltme yöntemlerinden biri de hizmet ayrımlaşması yaratmak, ayrı nitelikte gibi gözüken hizmetleri ayrı fiyatlardan sunmaktır. Örneğin üst gelir grupları için daha çekici bir ulaşım türü daha yüksek fiyattan yolcuya sunulacaktır.

Ele alabileceğimiz bir başka varsayımlara bağlı durum, dolmuş ve kamu ulaşım sistemlerinin birbirine yarı bağımlı iki sistem oluşturması ve her iki sistemin de birinci düzeyde örgütleşmiş olmasıdır. Bu koşullarda sistemlerden biri dolmuş taksi gibi küçük taşıtlar işleten bir firma, ötekesi ise otobüs, tramvay gibi büyük taşıtlar çalıştıran bir başka firmadır. Bu iki firma birbiriyle sürekli yarışma içinde olabilir. Firmalar arasında belli konularda anlaşma ya da oligopolcü işbirliği de kurulabilir. Ancak her iki firma kamu kuruluşları da olsa aralarında kesinkes bir eşgüdüm bulunmasını sağlama bağlamaz.

(12) Herkese eşit kolaylık ve eşit fiyatta hizmet sağlama gibi genel bir siyaseti özenle incelemek gerekir. Örneğin ayrı gelir gruplarının aile bütçeleri içinde ulaşım harcamalarının payı farklıdır. Düşük gelirli ailelerin bütçesinde bu pay daha yüksektir. Bu nedenle bu siyasal seçim gelir dengesizliğini artırıcı bir rol oynayabilir.

Firmaların yarı bağımlı olmaları koşulu aralarında kıyasıya bir yarışma bulunması olanağını dışta bırakmaktadır. Bu varsayıma göre firmalar arasında belli konularda işbirliği kurulabilir, ya da pazar (kentteki tüm yolculuk istemi) oligopülcü anlaşmalarla paylaşılabilir. İşbirliği fiyatlar ya da kentsel alanın bölüşülmesi üzerinde kurulabilir. Örneğin firmalardan biri yalnızca küçük araç ve ötekisi büyük araç işletiyorsa, bunların taşıma ücreti ayrımları belli bir oranda tutulabilir; ayrıca kentin belli bölgelerinde yalnızca küçük araçlar işler.

Çeşitli varsayımlar arasındaki ayrımı daha iyi vurgulayabilmek için bir de üçüncü varsayıma göre üçüncü düzeyde örgütleşmiş bir ulaşım sistemini ele alalım. Bu varsayıma göre, dolmuş ve otobüs sistemleri birbirinden tümüyle bağımsız, tek tek araç sahiplerinden oluşmaktadır. Başka bir anlatımla, kentte ve kent dışında herbiri bir otobüs ya da bir dolmuş sahibi küçük girişimciler vardır. Burada iyelik durumunun altının çizilmesinin nedeni, bir kişinin mülkiyetinde birden çok araç bulunduğunda üçüncü düzeyde daha ileri bir örgütleşme aşamasına varılma olanağının artmasıdır. Küçük girişimcilerin kentte ve ve kent dışında bulunduklarının belirtilmesi ise bunların, yolculuk istemine göre, her iki mekan arasında yüzebileceğini belirtmek içindir. Bu varsayımlar altında, kentteki toplu taşıma araçlarının sayısı günün saatlerine, haftanın günlerine göre sürekli değişecektir. İlk aşamada nerede yüksek yolculuk istemi doğmuşsa araçlar oraya yığılacaktır. Belki bu noktalarda her tür araç görülecektir. Yine ilk aşamada, her taşımacı değişik ücretler isteyebilecektir. Günün saatlerine göre de (açık pazar yerlerindeki gibi) bu ücretler değişebilecektir.

Bugün büyük kentlerimizde, yolculuk isteminin doruğa vardığı saatlerde, duraklarda kimi kentler arası otobüslerin görülmesi ve "jet dolmuş" adlı türlerin ortaya çıkması bu varsayımlara zaman zaman yaklaşan koşulların bulunduğunu göstermektedir. Böyle bir sistem kendi içinde dengeye kavuşacak mıdır? İktisat kuramlarından biri olan tam yarışma (perfect competition) varsayımına göre bir süre sonra, ulaşım hizmeti sunusu ile yolculuk istemi birbirine eşitlenecek, girişimciler arasındaki fiyat oynamaları ortadan kalkacaktır. Ancak burada akılda tutulması gereken bir nokta, kentsel ulaşım hizmeti pazarlamanın özellikleriyle kuramsal varsayımlar arasındaki aykırılıklardır.

Kentsel ulaşımda yolculuk istemi türleri ayrımlaşmıştır. Ayrıca sunulan hizmet türleri de çeşitlidir, otobüs, dolmuş gibi... Bu durumda, uzun vade gelişmesi, bağımsız ve bireysel girişimcilerin tek tür bir hizmeti eşit fiyatla sunması biçiminde değil, benzer tür hizmet üreten girişimcilerin

aralarında örgütlenmesi yönündedir. Başka bir deyişle, üçüncü düzeyde örgütlenmiş bir ulaşım sisteminin en olası gelişmesi ikinci düzeyde örgütlenmeye geçmedir. Burada akla gelen bir başka soru örgütlenmenin giderek birinci düzeye varıp varmayacağıdır. Bu konuyu "Dolmuşun Geleceği"nde işliyoruz.

Yukarda ele aldığımız çeşitli varsayımlar üzerinde dururken iki sistemin başka başka örgütleşme düzeylerinde olması olanağı da düşünmeliyiz. Örneğin üçüncü düzeyden örgütlenmiş (ya da örgütsüz) dolmuşçu ve taksicilerle büyük taşıtlar işleten, birinci düzeyde örgütlenmiş (tekelci) bir firma aynı kentte varlıklarını sürdürebilirler mi? Bu durum organize sanayi ile küçük esnaf ve zanaatkarların bir arada yaşayıp yaşayamayacakları sorusuyla benzer niteliktedir. Ayrıca bizi, bugünkü kentlerimizdeki duruma daha da yaklaştıran bir modeldir. Bu soruyu yanıtlarken çeşitli seçenekler akla gelebilir.

Seçeneklerden biri büyük firmanın pazarının küçük girişimcilerininkinden tümüyle ayrı olmasıdır. İkinci seçenek ise pazarların çakışması ancak küçük girişimcilerin büyük firmayla işbirliği yapması aralarında karşılıklı destek ilişkileri varolmasıdır. Örneğin dolmuşçular ve taksiciler gerektiğinde büyük firmaya taşaronluk yapacaklardır. Her iki seçenek de ayrı düzeylerde örgütlenmiş bu iki sistemi bir arada yaşatabilecektir. Bir üçüncü seçenek ise büyük firmanın küçük taşıtlar satın alarak işletmesidir. Bu durumda iki sistem arasında bir yarışma doğacaktır; küçük girişimciler bu yarışma sonunda ortadan kalkabilirler.

Seçeneklerimizi sınırlayan etmenleri göz önünde tutmaksızın modelle gerçek arasındaki bağı kurmak zordur. Dolmuşçuluk ve taksicilik gibi marjinal kesim özellikleri gösteren işlerde üçüncü örgütleşmenin sürüp gitmesini varsaymak gerçekçi değildir. Tek tek girişimcilerin belli bir örgütleşme düzeyine varacaklarını öngörmek daha doğrudur. İkincisi, buraya kadarki savlar dolmuşçuluğun küçük araç işletme özelliği üzerine dayandırılmıştı. Oysa dolmuşçuluk yalnızca küçük araç işletmekle özdeş değildir. "Dolmuş Nedir"de tartışıldığı gibi dolmuşun sunduğu hizmetin daha önemli bir niteliği dolmuşçuluğun marjinal kesim özellikleri taşımasından ileri gelmektedir. Bu nedenle büyük bir firma küçük araç işletse bile "dolmuş"la aynı hizmeti üretemez. Bu tartışmaya iktisadi bir boyut da katarak "Dolmuşun Ekonomisi" bölümünde devam edeceğiz.

Üçüncü ve belki en önemli sınırlayıcı etmen ise büyük firma ile küçük girişimciler arasında çoğu zaman bir politik etkileşimin varolmasıdır. İki

ayrı örgütleşme düzeyindeki iki sistemin bir arada varoluşu yarı bağımlılık koşullarında görülmektedir.

Amacımız kuramsal bir çalışmayı sürdürmek olmadığından bu kısa kesimde birkaç olanaklı durumdan söz etmekle yetindik. Saydığımız varsayımların ilerde ve özellikle "Dolmuşçuluğun Örgütleşmesi" bölümünde bize yardımcı olacağını umudediyoruz.

Sınıfsal açıdan dolmuş ve kamu ulaşım sistemi

Kentteki etkinliklerin tümünün en iyi biçimde yürüyebilmesi için plancının toplum ya da kamu yararı gözetmesi gerektiği söylenilegelmiştir. Kentsel alanda bir kıt kaynak niteliğinde olduğundan bu alanda birçok etkinlik yer yapma yarışı içindedir; konut, ticaret, sanayi, ulaşım, kentsel servisler... Bunlar içinde hangilerine öncelik tanınacaktır? Pazar mekanizması hangilerine nerede öncelik tanır? Toplum ya da kamu yararı güden plancı neye öncelik tanımalıdır?

Başından temel görüşümüzü yinelemekte yarar var: Kent mekanında etkinlik yürüterek çıkar sağlayan ayrı sınıflar vardır. Bu sınıflar, yukarda sıralanan türlü etkinlikler içinde varlıklarını ve eylemlerini sürdürürler. Konut kesiminde de bu sınıfsal ayrımlar yansır. Kentsel hizmetlerden yararlanan ve yararlanamayan konut alanları ya da sınıflar doğar. Sanayi ve ulaşım kesimleri içinde de durum başka değildir. Kentsel bir olguyu açıklarken hangi sınıfın plan kararından ne gibi yararlar elde ettiğini ya da zararlara uğradığını açıkça ortaya koymadan toplum ya da kamu yararı gibi kavramlara bir açıklık getirilemez.

Kentsel olguları incelerken birçok kesimlerin çıkarlarının kısa süreli de olsa birleştiği, ya da tersine kendi içinde tek düze gibi görünen bir kesimin çelişkilerle bölünerek ayrı çıkar grupları oluşturduğu durumlarla karşılaşırız. Kentsel olguları incelemekte ayrıntılara indikçe bu çelişkileri de ele almak zorunluluğu o kadar artar.

Ulaşım, bir kıt kaynak olduğunu söylediğimiz kent alanında önemli ölçüde yer kaplayan kullanışlardan biridir. Özellikle kent özeğinde, ulaşımın etkinliğini sürdürebilmesi için gerekli olan yollar, kavşaklar, duraklar ve terminaller genellikle öteki kullanışlara göre daha çok genişleme gereksinimi doğururlar. Ulaşım altyapısı kamu eliyle sağlanmaktadır. Kamunun parasal olanakları kısıtlıysa ulaşım altyapısı her zaman ticaret, konut gibi piyasaya egemen başka kullanışlarla eşit koşullarda kendine yer açamaz. Özellikle kent özeğinde ticaret çok güçlü bir yer tutucudur. Ticaretin de ulaşım gereksinimi vardır. Ne var ki ticaret, ulaşım uğruna kent merkezindeki konumundan ya da kullanış alanlarından kolay kolay caymaz.

İşte bu nedenleri göz önünde tutarak dolmuş ile kamu ulaşım sistemleri toplum yararı açısından değerlendirilirken alınan ölçütlerden biri de eldeki ulaşım alanının verimli kullanılıp kullanılmadığıdır. Bu ölçütü uygulayan geleneksel yaklaşım şöyledir:[13] Otobüs (x) metrekare yol kaplayarak (n) yolcu taşır, dolmuş ise (y) metrekare yol alanı kaplayarak (m) yolcu taşır. (n) bölü (x), (m) bölü (y)'den küçüktür; bu nedenle otobüs vol alanını daha verimli kullanmaktadır. Dolmuş ise eldeki yol alanını kötü harcamaktadır. Böyle bir verimlilik yaklaşımı otobüsle dolmuşun karşılaştırılması için tek ölçüt olamaz. Kentteki her bölge için de geçerli değildir. Daha çok merkezi iş bölgesi için geçerli olabilir. Ancak bu ifade biçimiyle de yetersizdir. Yukardaki verimlilik ifadesi taşıtların hareketliliğini göz önüne almamaktadır. Örneğin dolmuş (y) metrekarelik alanda (m) yolcu taşır ama ivmesi ve hızı otobüsten daha yüksek olduğundan taşman yolcu sayısı zaman içinde düşünüldüğünde üstünlüğü artabilir. Verimlilik tartışmasına zaman boyutu da katılmalıdır. Örneğin bir izlik yol üzerinde dolmuşla saatte kaç yolcu taşınmaktadır? Bir saat içinde dolmuş otobüse göre daha çok sefer yapabilmekte midir?

Bir başka çok duyulmuş karşılaştırma ölçütü dolmuş ve otobüsün işletme ve bakım giderlerine ilişkindir. Bu da bir anlamda işletme verimliliği ölçütüdür. Genellikle dolmuşun yolcu ve yolcu-kilometre başına işletme ve bakım harcamalarının daha yüksek olduğu söylenir. Bu harcamaların içinde büyük bir pay yabancı petrol şirketleri ve dış kaynaklı otomotiv sanayi eliyle yurt dışına döviz harcaması olarak aktarıldığı ve bu nedenle dolmuşun yurt çıkarlarına ters düştüğü söylenir.

Otomotiv sanayinin tümü, dolmuş olsun, otobüs olsun bugün dışa bağımlıdır. Üstelik "Dolmuşun Ekonomisi" bölümünde dolmuş giderlerinin daha yüksek olduğuna ilişkin bir kanıt bulamadık. Ancak biz yine dolmuş giderlerinin daha yüksek olduğu varsayımını benimsemiş olalım. Ve yolculuk istem yoğunluğunun düşük olduğu bir gecekondu konut bölgesini düşünelim. Böyle bir bölgeye sık otobüs servisi sağlamak (araç tam dolmayacağından) işletme giderlerini artıracaktır. Bugünkü uygulamadaki gibi uzun zaman aralıklarıyla otobüsün gelmesi ise yolcunun ulaşım hizmetini aksatacaktır. Bu mantığa göre, az sıklıkta otobüs işletmek yabancı tekellere daha az döviz aktarılmasını sağlayacak, ancak düşük gelirli halkın tek ulaşım olanağı olan toplu taşıma hizmeti de azaltılmış olacaktır. Dolmuşun yurt çıkarlarına ters düştüğü savı ileri sürülürken kimin ne yarar, kimin ne zarar gördüğü açık seçik ortaya konulmalıdır.

(13)Böyle yaklaşımlar için bkz: Kemal Kutlu: *İstanbul Kitle Ulaşımı Sorunu* İstanbul Ulaşım Kongresi, 8-10 Mayıs 1974.

Öte yandan toplu taşımadan söz ederken bu taşımanın iyeliği konusu üzerinde de durmak zorundayız. Yukarda toplu taşımayı yükümlenen çeşitli girişimci seçenekleri üzerinde durmuştuk. Şimdi hangi tür girişimcinin kimlere ne yarar, ne zarar sağladığı konusunu incelemeye çalışacağız. Toplu taşımanın bir kamu kuruluşu elinde olduğunu varsayalım. Genellikle büyük kuruluşlarda işgücü örgütlü olduğundan işgücüne yapılan harcamalar yüksek bir orana varmaktadır. Bugün ülkemizin büyük kentlerinde görüldüğü gibi kamu ulaşım sistemlerinin yolculardan elde ettiği gelir giderlerine yetişmemektedir. Bütçedeki açığın genel kamu gelirlerine yansıması doğaldır. Kamu ulaşım sisteminin bütçe açığı vermesinden kimin zararlı çıktığı ise kamu gelirlerinin hangi toplum kesiminden toplandığına bağlıdır. Kamu gelirlerinin çoğu varlıklı kesimden geliyorsa, kamu ulaşım olanaklarından yararlanan yoksul kesim bundan kârlı çıkacak ama gelirler daha çok yoksul kesimlerden toplanıyorsa ulaşımın maliyeti bunlara yüklenecektir.

Toplu taşımanın dolmuşçular gibi küçük girişimcilerin elinde bulunduğu durumda ise ulaşımda çalışan işgücü örgütlü değildir. Başkasının dolmuşunda sürücü olarak çalışanlar ile bakım onarım işlerinde çıraklık yapanlar dolmuş giderlerinin düşük olmasında birer araç olmaktadırlar. Başka bir deyişle dolmuşta giderlerin düşük oluşu bu işçilerin sömürülmesiyle gerçekleşmektedir. Dolmuş taşıma ücretinin düşük oluşundan yolcu yarar elde ederken, zararını dolmuş işçileri çekmektedir. Dolmuş ücretlerinin yüksek oluşu ise dolmuş yolcularının zararına işlerken bundan en çok dolmuş sahipleri kârlı çıkmaktadır.

Kentlerde en çok yapılan yolculuklar ev ile işyeri arasında olanlardır. Bu, kent mekanında konutla işyerlerinin birbirlerine göreli olarak uzak düşmesi nedeniyle çalışanın ya da çalıştıranın ödemek zorunda olduğu bir ek maliyettir. Bu ek maliyeti kimin yükümlendiği konusu ise yine kimin yarar kimin zarar gördüğünü belirginliğe kavuşturacaktır. Burada dört ayrı seçenek sıralayabiliriz.

1- Çalıştıran çalışanın ulaşım harcamalarını karşılar.
2- Çalıştıran çalışana tazminat verir. Bu tazminat karşılığında çalışan ulaşım işletmecisine ödeme yapar. Ulaşım işletmecisi kamudur ya da küçük girişimcidir.
3- Çalıştıran tazminat vermez. Çalışan ulaşım harcamalarını kendi aile bütçesinden öder. Ödediği işletmeci kamu ya da küçük girişimcidir.
4- Ulaşım işletmecisi bütün ulaşım harcamalarını kendi karşılar. Bedava taşıt işletir. Böyle bir işletmeci kamu olabilir, o da genel bütçeden ödenek ayırır.

Çizelge 5.6- ANKARA'DA NÜFUS VE KAMU ULAŞIMI GÖSTERGELERİ (1960 = 100)

Yıl	Nüfus (1)		Yıllık Toplam Yolculuk talebi (yıllık taşınan yolcu) (2)		Kamu ulaşım araçları ile gerçekleşen ulaşım (yıllık taşınan yolcu) (3)		Yıllık kamu ulaşımı ile taşınan yolcu, yıllık toplam yolcu talebi (4) (3) : (2)		Kamu ulaşımında çalışan araç sayısı (5)		Kamu ulaşım araçları ile yapılan araç x km (6)	
	Sayı	Gösterge	Sayı	Gösterge	Sayı	Gösterge	Yüzde	Gösterge	Sayı	Gösterge	Sayı	Gösterge
1960	650100	100	165825000	100	72201328	100	43.5	100	154	100	9928000	100
1961	694306	107	185591340	112	70531358	98	38.0	87	148	96	9531000	104
1962	741519	114	207713735	125	75209613	104	36.2	83	154	100	10739000	116
1963	791942	122	232473250	140	78714551	109	33.9	78	154	100	11483000	124
1964	845795	130	260184115	157	73329551	102	28.1	65	142-144	93	11779000	128
1965	905700	139	291450000	176	64209537	89	22.0	51	142-144	93	11226000	121
1966	964570	148	325345635	196	64234367	90	19.7	45	136	88	11190000	121
1967	1027267	158	363183215	219	65308878	90	18.0	41	139	90	10606000	115
1968	1094039	168	405421355	244	67826000	94	16.7	38	168	109	11772000	128
1969	1165152	179	483405000	292	207848000	149	22.3	51	270	175	19872000	215
1970	1236000	190	505180000	304	118290824	164	23.4	54	261	169	21178489	230
1971	1317576	202	535995980	323	130749504	181	24.3	56	234	152	20518486	222
1972	1404536	216	568691645	342	125439635	173	22.1	51	242	157	19962278	216
1973	1497235	230	603381900	363	124937938	173	20.7	48	248	161	19019906	206
1974	1596052	246	640188350	386	122629314	170	19.2	44	255	166	19131136	207
1975	1698542	261	694455000	418	81843212*	(*)			230*	150	15384078*	(*)

(*) Grev dolayısıyla düşük gerçekleşme.

KAYNAK: R. Gökçeli, T. Okyay, "Ankara'da Kamu ve Özel Toplu Taşımacılık Yükünün Çalışanlara Yansıması." Mimarlık, 76/4, s. 80-83.

Birinci ve ikinci seçeneklerde çalışan ulaşım harcamalarını kendi cebinden karşılamadığı için yarar elde etmektedir. Üçüncü ve dördüncü seçeneklerde ise çalıştıran yarar elde etmektedir. Dördüncü seçenekte çalışanlar da yarar elde eder gibi görünüyorlarsa da kamunun ödenek ayırdığı genel bütçenin kaynağı bu yararın ölçüsüdür. Eğer kaynak çalışanlardan alınan vergilerse, o zaman çalışanların bundan yarar elde ettikleri söylenemez. Kamunun sefer başına toplayacağı bilet ücreti yerini vergilendirme almıştır. Kamunun bedava otobüs işletmesinden en çok yolculuk etmeyenler zararlı çıkar. Bunlar da genellikle vergi yükümlülüğü olmayanlardır.

Böyle bir çözümlemede küçük girişimci niteliğindeki dolmuşçunun yararı, zararı nasıl hesaplanacaktır? Büyük şehirlerimizde genellikle belediyelerin elinde ulaşım sistemini karşılayacak yeterlikte araç yoktur.[14] İstemle sunu arasındaki açığı kapatma görevini belediyeler dolmuşçulara aktarmıştır. Ulaşım eksiğinin özel girişimce sağlanması çalışan kişilerin bu girişimcilere gelir aktarmasına neden olur. Ulaşım harcamalarını çalıştıran da karşılasa yine dolmuşçulara gelir aktarılmaktadır.

Bugün kentlerimizdeki durumla yukardaki kuramsal çerçeveyi karşılaştırdığımızda nasıl bir değerlendirme yapabiliriz? Bugün şehirlerimizde kamunun işlettiği otobüs sistemi bedava değildir. Ancak hasılatın giderleri karşılamadığı da bilinmektedir. Zararına çalışan bir işletmeyi kamu parasal olarak desteklemektedir. Bugünkü vergi sistemimize göre kaynağın büyük bir kısmı çalışanlara yüklenmiştir. Kamu ulaşım sistemini kullananlar da çalışanlar olduğuna göre daha önce vergi olarak ödedikleri ulaşım harcamalarına bir de bilet ücreti ödemektedirler.[15]

Özel girişimci bir ulaşımcı için durum farklıdır. Özel girişimcinin elde ettiği hasıla giderlerden az olamaz. Özel girişimcinin başka kaynaktan açığı karşılaması işletmecilik ilkelerine ters düşer. Şehirlerimizde kamu ulaşım sisteminin yetersiz oluşu nedeniyle dolmuşa binen yolcu yüksek ücretler ödeyerek yolculuk yapmaktadır. Dolmuş ücretleri otobüs ücretlerine göre genellikle daha yüksektir. Oysa bu yolcu ödediği vergilerle

(14) Ankara'da 1960-75 yılları arasında nüfus 2.6 katı armışken otobüs ve troleybüs sayısı 1.5 kat artmıştır. Bunun anlamı şudur: Ankara kamu ulaşım sistemi kentin ancak 1966 nüfusuna hizmet edebilmektedir. O günden bugüne eklenen 534.000 kişi kamu ulaşım hizmetinden yoksundur. (Çizelge 5.4)

(15) Büyük belediyelerimizin gelirlerinin yeterli olmadığı, merkezi hükümetten belediyelere gereken pay aktarılmadığı söylenebilir. Kitabın yazıldığı tarihte çok geçerli olan bu sav belediyelerin geliri yüksek olsaydı değişir miydi? Genel vergi sisteminin oturduğu taban değişmedikçe sav aynı kalırdı.

birlikte kamu ulaşım sistemine bir katkıda bulunmaktadır. Dolmuşa bindiği zaman bir yandan parasını ödediği kamu ulaşım sisteminden yararlanamazken, bir yandan da yeni baştan dolmuşçuya ulaşım ücreti ödemiş olmaktadır. Dolmuş yolcusu bundan zararlı çıkarken, dolmuşçu gelir elde etmektedir. Bu da kamu ulaşım sisteminin yeterli olmayışı nedeniyle dolmuşçunun elde ettiği bir yarardır. Eğer kamu işletmesinin bağlı bulunduğu yerel ya da merkezi yönetimin siyasal seçmesi küçük esnaflara gelir aktarımı yapmaksa kamu ulaşım sistemini sürekli yetersiz tutmak böyle bir politikanın stratejisidir. Politik seçme bu denli açık olmayıp kamu hizmetinin "imkansızlıklar nedeniyle" sağlanamadığı söyleniyorsa sonuç yine değişmemektedir.

Yukarda sıraladığımız dört seçenekli ulaşım harcamalarını paylaşım biçimlerini kentlerimiz açısından yeniden gözden geçirelim. Bizim kentlerimizde görülen, daha çok 3. ve 4. seçeneklerin karışımıdır. Eğer 2. seçenekteki gibi işveren ulaşım harcamalarını işçiye ödüyor ve işçi de bunu küçük girişimciye aktarıyorsa bu iki özel girişimci kesimin "işbirliği" yapması anlamındadır.[16] Örneğin bir büyük işyeri çalışanları taşımak için kendi otobüs alacağına bu işi taşaron niteliğindeki dolmuşçulara yaptırması gibi.

Şimdi, kamu ulaşım sistemi ile dolmuşun, kentsel yol ağında, birlikte nasıl çalıştıklarını görelim. Dolmuş sistemi gerçekten kamu ulaşım sisteminin açığını mı kapatmaktadır? Kamunun ulaşamadığı yerlere mi ulaşmaktadır? Şehir merkezinde bu iki sistemin işleyişine ilişkin belli gözlemler yapmıştık. Bu gözlemlerden biri Ankara'da otobüsle yolculukların doruk dışı saatlerde, işe gidiş ve eve dönüş saatlerine oranla çok düştüğüydü. Buna karşılık dolmuşla yolculuk oranı gün içinde az çok değişmez kalıyordu. Toplum yararı açısından iki sistemi ele alırken ise şöyle bir sonuca vardık: Kamu ulaşım işletmecisi ne kadar az zarar ederse, bu zararı karşılayan az gelirli toplum kesimi o kadar yarar elde eder. Bu görüş ile bir önceki gözlemi birleştirdiğimizde, şehir merkezinde, özellikle doruk dışı saatlerde, dolmuşların yolcuların büyük bir oranını kendilerine çekmeleri ve otobüslerin düşük kullanım oranıyla çalışması az gelirlilerin zararınadır. Şöyle ki, otobüs kapasitesi doruk saatlere göre ayarlanmaktadır. Ancak doruk dışı saatlerde yolculuk isteminin düşmesi bu kapasitenin eksik kullanımına yol açmaktadır. Bu da kişi başına yolculuk harcamalarını (işletmeci için giderleri) artırmaktadır. Olguya bir başka boyut daha ekleyebiliriz. Doruk dışı saatlerde yolculuk edenler, genellikle üretime doğrudan katkıda bulunanlar değildir.

(16) Burada hangi özel girişim kesiminin daha yararlı çıktığı açıkça belirtilemediği için "işbirliği" sözcüğü tırnak içine alındı.

Bu kesim daha çok dolmuşa bindiğinden otobüsler eksik kapasiteyle çalışmaktadır. Bu işleyişten doğan kamu ulaşım sistemi açığını ise kapatanlar doruk saatlerde otobüsü kullananlar, başka bir deyişle üretime doğrudan katkıda bulunanlardır. Bu saatlerdeki otobüs yolculukları ise, üstüne üstlük, sıkışık, rahatsız ve yavaştır.

Eldeki verilere göre doruk dışı saatlerde otobüs sistemi dolmuşlardan zarar görmektedir. Doruk dışı saatlerde, kent merkezinde, dolmuşlar işlemese otobüs kullanım oranındaki dalgalanmalar çok daha az olacaktı, otobüs işletmecisinin zararı azalacaktı.

Yolculuk isteminin doruğa eriştiği saatlerde dolmuş, kamu ulaşım sistemi yarışmasından söz edilebilir mi? Bugün büyük şehirlerimizde, yolculuk istemini karşılamak için yalnızca kamu ulaşım sistemi değil, kamu ve dolmuş sistemlerinin ikisinin toplamı da yetersizdir. Dolmuş sisteminin bu eksikliği kendi açısından yararlı görüşü ve bu görüşün nedenleri "Dolmuşçuların Örgütlenişi" adlı bölümde inceleniyor. Burada ortaya konması gereken somut veri şehir merkezinde işleyen dolmuşların sayısının 1965 yılından beri dondurulmuş olmasıdır. Yukarda otobüs sisteminin de ancak 1965 Ankara nüfusuna hizmet edecek düzeyde olduğunu belirtmiştik. İşe gidiş ve eve dönüş saatlerinde uzun dolmuş kuyrukları oluşmaktadır. Daha yüksek gelirli yolcular için taksi ya da jet-dolmuş gibi daha pahalı araç türleri ortaya çıkarken, az gelirli yolcular daha uzun süreler beklemek zorunda bırakılmaktadır. Kötü havalarda bekleme süresi daha da artmaktadır. Trafik tıkanıklığının yüksek olduğu kent bölgelerinde dolmuş yolcuları sıkıntı çekmektedir. Çünkü tıkanıklıktan kaçmak isteyen dolmuşçular, olanak bulduklarında, başka bir yol seçmekte, seçmedikleri yol üzerinde bekleyen yolcular araçsız kalmaktadır. Bu gözlemlere göre, kent merkezinde, özellikle doruk saatlerde, dolmuşçuların kendi çıkarları yönündeki davranışları ile yolcuların çıkarları arasında apaçık bir karşıtlık vardır. Dolmuş sistemi doruk saatlerde kamu ulaşım sisteminin açığını kapatma işlevini yerine getirmemektedir. Doruk dışı saatlerde ise kamu ulaşım sistemiyle yarışmaktadır; bu yarışmadan kamu ulaşım sistemi zararlı çıkmaktadır.

Kent çevresine gelince, yolculuk istem yoğunluğunun düşük olduğu bu bölgelerde, dolmuş türündeki ulaşım sisteminin gerek yolcular gerekse işletmeciler açısından daha uygun olduğu görüşünü yukarda belirttik. O zaman istenen ulaşım planı çözümü kent merkezinde otobüslerin, kent çevresinde ise dolmuşların etkili olmasını öngörecektir. Böyle bir öngörünün doğru olduğunu varsaysak, bugünkü uygulama buna ne denli yaklaşmaktadır? Dolmuşlar kent çevresinde ne kadar etkindir?

Bu soruya bir yanıt bulabilmek amacıyla Ankara kenti çevresindeki konut alanlarına giden dolmuş ve otobüs servislerini inceledik. Gördük ki Ankara çevresindeki 34 otobüs hattından 20'sinde dolmuş işlememekte. Geri kalan 14 hatta dolmuş ve otobüsler birbirine koşut çalışmakta. Bu 14 hattın dışında da dolmuş geçiş yolu gözükmemekte. Gözlemlerimiz bize dolmuşların daha çok kent çevresine hizmet etmekte uygun oldukları ve bu nedenle de oralarda çalıştıkları varsayımının doğru olmadığını göstermekte.

Dolmuşların çalıştığı 14 hat daha çok eski ve yoğun yerleşmelerle kaplı gecekondu mahallelerinden geçiyordu. Bunlar çevre hatlar içinde, yolculuk istem yoğunluğu göreli olarak yüksek olanlardı. Yalnızca otobüslerin çalıştığı 20 hat ise çok uzun ve yoğunluğu düşük yeni yerleşmelere kadar uzanıyordu. Bu gözlemlerden şöyle bir sonuç çıkarıyoruz. Dolmuş sistemi kent çevresinde olmakla birlikte, merkeze yakın ve kârlılığı yüksek hatlarda iş görmek istemektedir. Buna karşılık otobüs sistemi, bir kamu hizmeti yerine getirmekle yükümlü olduğundan, hiç kârlı olmasa da bütün yerleşmelere servis yapmak zorununu yerine getirmektedir. Gerçekte yerine getirilen hizmet en az düzeydedir. Bir yanda otobüs yolcuları saatlerce durakta beklerken öte yanda otobüs işletmecisi en büyük zarara bu hatlarda girmektedir. Kamunun güç sağladığı bir hizmete özel girişim hiç yanaşmamaktadır. Ankara'da çevre yerleşmelere otobüs sisteminin götürdüğü hizmet dolmuş sistemine göre çok daha yaygındır. Bu verilere göre dolmuşun kamu ulaşım sisteminin eksiğini kapatan bir görevi olduğu varsayımı çevre yerleşmeler için de doğru değildir Dolmuş sistemi tüm şehir içinde çok kısıtlı bir bölgede etkinlik göstermektedir. Bu bölgelerin bir kesimi otobüs işletmeciliğinin kârlı olduğu, daha küçük bir kesimi ise otobüs işletmeciliğinin kârlı olmadığı yerlerdir. Buralarda dolmuş otobüsten yolcu kapmaktadır. Dolmuşun kârh olmadığı bölgelerde ise yine daha çok zararla otobüsler hizmet görmektedir. Oysa akılcı bir planlama dolmuş rekabetine karşı kimi hatlarda otobüsü koruma, otobüsün zarar ettiği hatlarda dolmuş sistemini benimseme ve her iki sistemin de zarar edeceği en uzak yerleşmelerde kamuca desteklenmiş dolmuş sisteminden yararlanabilirdi; en uzak yerleşmelerde dolmuşun zararı otobüsten az olacağı için.

Bugünkü durum akla ister istemez belli sorular getirmektedir. Bugün kentlerimizde dolmuş ve otobüs sistemleri birbirine yarı bağımlı olduğuna ve bu bağımlılıkta politik etkilerin rolü küçümsenemeyeceğine göre, kamu ulaşım sisteminin planlanması küçük girişimci niteliğindeki dolmuşçuları zarara sokmayacak biçimde mi yapılmaktadır? Başka bir deyişle kamu eliyle küçük girişimcilere sürekli kaynak aktarımı olanağı mı yaratılmaktadır?

6. Dolmuşun Ekonomisi

Sayfa 115 : Tercüman
Sayfa 116 : Hürriyet, 7 Mart 1976
Sayfa 117 : Hürriyet
Sayfa 118 : Milliyet, 1977
Cumhuriyet, 16 Mayıs 1976

BEDAVA

OTOMARSAN 0 302 MERCEDES-BENZ OTOBÜSÜ

500.000 Liralık Dolmuş Plakalı

2

FORD MİNİBÜSLER: 10 kişilik. Güçlü, güvenli,
süratli, ekonomik.
Şehir içi, kasaba, köy... uzun yol, kısa yol.. her yer için biçilmiş kaftan. Gücünden emin.

Atak. Hızlı. Trafiğin dertlerine dayanıklı
Ve rahat. En uzun yollarda bile, sıkmadan, yorulmadan götürür. Bu yüzden de "gözde"dir.
Aranan minibüstür. Üstelik TERCÜMAN okurlarının
sahibi olacağı Ford minibüsler çifte avantajlı.
Hem teknik özellikleriyle,
hem de hatlı ve dolmuş plâkalı oluşlarıyla
Hangi hatta çalışırsa çalışsın,
günde ortalama 800-900 lira temiz para getiriyor.
Minibüs kazanan okurumuz, yalnız kendinin değil, çoluğunun-çocuğunun geleceğini garantiliyor...

Bu benzersiz imkândan nasıl yararlanacaksınız?

"1 Mercedes otobüs,
Dolmuş plâkalı Ford minibüsler
kampanyamızdan yararlanmak çok kolay. Nasıl mı?
Gazetemizin birinci sayfasında
sol üst köşesinde, her gün kampanyamızın kuponları yayınlanacak.
Bu kuponlardan 45 tanesini
bir zarfa koyarak,

Tercüman sizi zengin ediyor!

«Patrona ayda temiz 12 bin lira verir, bir o kadara yakın da ben alırım»



MİNİBÜS ŞOFÖRÜ SEFER ACIBAYRAM NE DİYOR?

" İyi iş yaparım. Minibüs sahibine günde temiz 400 lira kazandırırım. Bir o kadar da ben alırım. Geceleri çalışmak yok. Patron da ayda 12 bin lira gelire sırtını dayar, geçinir gider.

Şimdi ilk işim kuponları toplayıp katılmaktır. Duamız kabul olur kazanırsam mesele yok.
Bana çıkmasa bile minibüsü kazanan gelsin arabada beni çalıştırsın. Ömür boyu aylık gelir gibi her ay
temiz 12 bin lira vereyim. "

En pahalı minibüs plakası
Taksim Sarıyer, Kadıköy Pendik

Minibüs plakaları 155 bin liraya fırladı

En çok minibüsün çalıştığı hat 300 araç ile
Gaziosmanpaşa Vezneciler arası

Yıldırım ÇAVLI

Hızlı bir gelişme gösteren **"Minibüscülük"** kısıtlama uygulanan şehir içi hatlardaki minibüslerin sadece plakası 155 bin liraya satılmaya başlanmıştır.

İstanbul kenti kırsal alanlara doğru süratli bir yayılma gösterirken, minibüs taşımacılığı gün geçtikçe önem kazanmaya başlamıştır. İstanbul'da mevcut 72 hatta 3244 minibüsün çalışmasına izin verilmiştir. Minibüs sayısında kısıtlamaya gidilmesi üzerine, bu araçların belirli bir hatta çalışma izinleri ve plakaları **"Serbest piyasada"** alınıp satılmaya başlanmıştır. Taksim-Sarıyer ve Kadıköy-Pendik gibi önemli hatlarda plakanın değeri 150-155 bin liraya ulaşmıştır.

Minibüsçüler Derneğinden verilen bilgiye göre **"Serbest piyasada"** değişik türde satışlar yapılmaktadır. **"Plakasız hat"** olarak nitelenen Safra, Topkapı-Güngören, Topkapı-Esenler gibi hatlarda çalışma izinleri 80 bin lira civarında işlem görmektedir. Bu hatlarda minibüslere ve 14 kişi alan mini otobüslere kısıtlamasız plaka verildiği için, ayrıca plaka ücreti alınmamaktadır. Buna karşılık **"Hatsız plaka"** olarak bilinen, İstanbul içinde çalışma izni olan ancak belirli bir hat için özel izni olmayan plakalar 90 bin liradan işlem görmektedir. Bu 90 bin liranın üstüne her hattın verimlilik derecesine göre, 10 bin ilâ 65 bin lira arasında **"Hat hakkı"** konulmaktadır. Böylece minibüslerin kendi değerleri haricinde plaka ve hat hakları 100 bin ilâ 155 bin lira arasında satılmakta ve bu miktarın önemli bir kısmı vergilendirilmemektedir. Trafik Müdürlüğü yetkilileri de **"Alan razı satan razı"** şeklindeki bu işlemler için hiç bir uygulama yapılamadığını belirtmektedirler.

En pahalı hatların Sarıyer, Pendik, Bakkalköy ve Bakırköy olduğu bilinirken, en çok minibüs çalıştıran hattın ise 300 araç ile Gaziosmanpaşa-Vezneciler olduğunu, bunun arkasından da 280 minibüs ile Z.Burnu-Hürriyet Meydanı hattının geldiği öğrenilmiştir. Yapılan tahminlere göre minibüsler İstanbul'da günde ortalama 600 bin kişi taşımaktadırlar. Bu taşımacılığın bir günlük mali portresi 15 milyon lira civarında olmaktadır. Çalışan 3244 minibüste şoför, yedek şoför ve muavinler ile bunların ailelerinin 60 bin kişi civarında olduğu belirtilmektedir. Süratle gelişen minibüsçülük bir çok yan sanayi dalının ve yedek parçacılığın da paralel bir gelişme göstermesine neden olmuştur. Şehircilik uzmanları ise minibüslerin **"Kitle ulaşımına"** elverişli olmadığını ancak dolmuşçuluğa göre ülke ekonomisi için çok daha verimli olduğunu belirtmişlerdir.

MİNİBÜS PLAKALARININ EN PAHALI OLDUĞU HATLAR

Taksim-Sarıyer	**155 bin lira**
Kadıköy-Pendik	**150 bin lira**
Kadıköy-Bakkalköy	**145 bin lira**
Bakırköy-Hürriyet Mey.	**140 bin lira**
Bahçeli-Hürriyet Mey.	**135 bin lira**
Sağmalcılar-Hürriyet Mey.	**125 bin lira**

BAZI ÖNEMLİ HATLARDA ÇALIŞAN MİNİBÜS SAYILARI

Gaziosmanpaşa-Vezneciler	**300 minibüs**
Zeytinburnu-Hürriyet Mey.	**280 minibüs**
Bakırköy-Hürriyet Mey.	**275 minibüs**
Kadıköy hatları (toplam)	**400 minibüs**
Sağmalcılar Hürriyet Mey.	**120 minibüs**
Bahçeli-Hürriyet Mey.	**162 minibüs**
Taksim-Sarıyer	**84 minibüs**
Beşiktaş-Sarıyer	**81 minibüs**
Şişhane-Okmeydanı	**36 minibüs**

Karaborsacının eli oto sahibinin cebinde

Otomobilin var mı derdin var

- Yüzlerce yedek parça mağazası var. Yedek parça bulmak zaman zaman mümkün değil
- Bir tamircinin istediği ücret, diğer tamircinin istediği ücreti tutmuyor
- Göz nuru, el emeği dökerek en iyi tamirciliğin yapıldığı yer: Türkiye

Hürriyet

Yedek parça fiyatları yüzde 300 oranında arttı

- Yabancı ülkelerde hurdaya çıkarılmış araçların parçaları ambalajlanarak kaçak olarak yurda sokuluyor
- **Gündemde bulunan "Yedek Parça Sağlama Ofisi" Kanun teklifinin Meclis' ten geçmesi halinde sorunun çözümleneceği belirtildi...**

Ankara'da kar yağışı dolmuş fiyatlarını etkiliyor

Kadıköy'de dolmuş karaborsası önlenmelidir

Kadıköy'deki Göztepe, Suadiye ve Kazasker dolmuş duraklarında uzun süredir minibüs ve otobüslerin neden olduğu bir «haksız rekabet» oluşmaktadır. Halkın dolmuş kuyruklarında birikmesinden yararlanan kimi açıkgöz kişilerin yarattığı bu «karaborsa»yı kısaca şu biçimde dile getirmek olasıdır:

Bilindiği gibi, Kadıköy Emniyet Amirliği ile Kaymakamlığı'nın yanındaki geniş alanda minibüs ve dolmuşlara ayrılmış bir çok durak vardır. Yalnız, hatları belirlenmiş olan minibüsler bazan kentlerarası otobüslerle birlikte «duraklarını şaşırarak» dolmuş bölgelerinde boy gösterirler. Bu araçların kuyruklarında toplaşan halkı kısa zamanda evlerine ulaştırmasının yararına katılmamak da zordur. Ancak, 5 kişilik dolmuşlar için saptanan ücret tarifelerinin, 15 kişilik minibüsler ve 50 kişilik otobüsler için kullanılmasına izin vermenin adaleti de, tartışılması gereken bir konudur. Örneğin son zamanlarda Kazasker dolmuşlarının tarifesi 325 kuruşa çıkarılmıştır. Bu durağa giren minibüs ya da otobüs, kendisini taksi sanarak 7 kilometrelik yolu bu fiyata gitmek ister. Oysa minübüslere 15 kilometrelik Maltepe için verilen tarife 250, 22 kilometrelik Kartal için ise 300 kuruştur. Bu örnekleri Göztepe, Suadiye ve öteki hatlar için de çoğaltmak olasıdır.

Bu durumda yapılması gereken bizce şu olmalıdır. Minübüs ve otobüslerin taşıyıcılık kapasitesi göz önüne alınarak ve dolmuşların yetersizliği de düşünülerek bu duraklardan yolcu taşınmasına izin verilmesi gerekir. Ancak bir taksinin üç hatta 10 katı yolcu alan bu araçlar için bir özel ücret tarifesi uygulanmalıdır. Örneğin taksinin 325 kuruşa gittiği Kazasker'e gidecek bir minübüs ya da otobüs için saptanan ücret 200 kuruştan fazla olmamalıdır.

İstanbul Belediyesi'nin bu «karaborsayı» önlemek için kendisine düşen görevi kısa zaman da yerine getireceğini umarız.

DOLMUŞUN EKONOMİSİ

Ulaşım araçlarının ekonomik özellikleri incelenirken birim taşıma başına harcamaları karşılaştırmak alışılagelmiş bir yöntemdir. Kent içi yolcu taşımalarında kullanılan birim genellikle yolcu ya da yolcu-kilometredir. Harcamayı oluşturan öğeler ulaşım altyapısı ve taşıtların yatırım giderleri, yakıt, bakım, onarım ve personel gibi işletme giderleridir. Bu harcamalar taşınan yolcu sayısına ve kilometreye bölünerek birim taşıma harcamaları elde edilir. Biz bu bölümde bir kamu ulaşım sistemi olan otobüs ile marjinal kesim özellikleri gösteren dolmuşun birim taşıma harcamalarını karşılaştıracağız. Bugüne kadarki hesaplamaların çoğunun, dolmuşun daha pahalı bir sistem olduğunu kanıtlamaya yöneldiğini göz önünde tutarak bu varsayımın doğruluğunu araştıracağız. Alışılagelmiş yönteme uyarak biz de ilkin iki taşıt sistemini işletmeci açısından ele alacağız. Daha sonra "ülke ekonomisine maliyet" gibi bir kavramı oluşturan öğelere değinerek dolmuşu bu açıdan incelemeye çalışacağız.

Bu bölüme temel olan veriler Dolmuşçu ile Görüşme sırasında sorulan "Aracınızın alım fiyatı neydi?", "Günde kaç liralık benzin yakarsınız?", "Geçen ay bakım ve onarıma ne ödediniz?", "Günlük hasılanız ne kadardır?" gibi sorulara verilen yakıtlardır. Ayrıca EGO ve UKİ gibi kuruluşların çalışmalarından da yararlanılmıştır. Çizelge 6.1'de Ankara'da

işleyen minibüs ve steyşın tipi dolmuşların harcamaları yıllık sayıları verecek biçimde düzenlenmiştir. Çizelge'de sermaye geri ödeme katsayısına göre amortisman gideri, akaryakıt, yağ, bakım ve personel giderleri sıralanmıştır. Bu harcamaların neye göre hesaplandığı ve varsayımların nereden alındığı ilerde daha ayrıntılı olarak verilecektir. Ancak amacımız ilkin genel duruma bir göz atmak ve dolmuş harcamalarıyla otobüs maliyetlerini kabaca karşılaştırmaktır.

Çizelge 6.1'e göre bir minibüsün yıllık gideri (1974 değeriyle) 121 000 TL'dir. Minibüsün yılda 300 gün çalıştığı varsayılırsa günlük gideri 403 TL'dir. Bir steyşın dolmuşun yıllık toplam gideri ise 128 040 TL olup günde 427 TL eder. 2. ve 4. sütunlarda görüldüğü gibi en yüksek harcama oranı akaryakıttadır. Akaryakıtın toplam harcamalar içindeki payı üçte birden biraz daha yüksektir. İkinci sırada gelen personel giderleri ise dörtte bir oranındadır. Bundan sonra sırayla, bakım, onarım, amortisman, vb. giderlerin geldiğini görüyoruz.

Çizelge 6.3'e göre bir belediye otobüsünün yıllık gideri (1975 değerleriyle) 539 120 TL, bir günlük gideri ise 1 797 TL'dir. Otobüste en yüksek harcama oranı personel giderlerindedir. Bizim hesaplarımıza göre yüzde 62,3 oranına varan personel giderlerindeki şişkinliğin gerçekten bu düzeylerde olduğu başka kaynaklarda da belirtilmiştir.[1] Otobüs işletmesi örgütlü ve büyük bir firma olarak sürekli personel çalıştırmak zorundadır. İşletmenin kendi bildirimine göre otobüs başına çalışan kişi sayısı 10'u aşabilmektedir. Sendikalı olan bu personele en az ücret, normal çalışma saatleri ve toplumsal güvence anlaşmaları uygulanmaktadır. Bu açıdan dolmuş sisteminin personel gideriyle otobüsünki arasında büyk bir ayrım vardır.

Otobüs giderlerinde ikinci sırayı amortisman almaktadır. Örgütlü bir büyük firma eskiyen araçların yerine yenisini alabilme olanaklarını hesaba katma durumundadır. Aşağıda göstereceğimiz gibi otobüsün amortisman sorunu, hurda değeri bile çok para eden dolmuşunkinden çok başkadır.

Dolmuş ve otobüsün günlük giderlerini gün içinde taşınan yolcu ve yapılan ortalama kilometre sayısına böldüğümüzde birim taşıma giderlerini elde ederiz. Birim taşıma giderleri bize iki sistemi karşılaştırmak olanağı tanıyacaktır.[2] Çizelge 6.2'de verilen birim taşıma giderlerine göre bir

(1) "Ankara Kentinin Güncel Sorunları" (7), *Mimarlık Haberler*; 41, 1977.

(2) Birim taşımalar bulunurken şu varsayımlardan yola çıkılmıştır: Bir minibüs günde 310, bir steyşın 220 yolcu taşır. Steyşın ve minibüsler günde ortalama 246 kilometre yol yaparlar. Bir minibüsteki yolcu sayısı yüzde 90 doluluk oranıyla 10 kişi, bir steyşındaki yolcu sayısı yüzde 90 doluluk oranıyla 7 kişidir.

minibüste kilometre başına en yüksek gider 1,64; yolcu başına en yüksek gider 1,34; yolcu-kilometre başına ise 0,16 TL'dir. Steyşın giderleri biraz daha yüksek olup kilometre başına 1,74 yolcu başına 1,94 ve yolcu-kilometre başına 0,25'tir. Çizelge 6.3'deki otobüs giderlerine baktığımızda kilometre başına giderin 6,97, yolcu başına giderin 1,10 ve yolcu-kilometre başına giderin ise 0,22 TL olduğunu görürüz. Bu sayılara göre yolcu başına gider otobüste daha düşük, yolcu-kilometre başına gider ise minibüste daha düşüktür. Steyşınla otobüs arasında az bir ayrım vardır.

Buraya kadarki birim taşıma giderleri karşılaştırması dolmuşta iki sürücünün bulunduğu, dolmuşun kasko sigortalı olduğu ve amortisman ücretinin giderlere eklendiği varsayımına göre yapıldı. Oysa daha önce bu varsayımların dolmuşlar için ne denli geçerli olduğunu tartışmak gerekir ve belki de belli gider türlerini toplama katmamak daha gerçekçi olurdu. Önce ek sürücü konusunu ele alalım. "Dolmuşçular" Bölümü'nde belirttiğimiz gibi Ankara'da çalışan dolmuşların yüzde 45'i tek sürücülüdür. Genellikle kendi araçlarında çalışan bu dolmuşçular uzun süre iş başında kalarak personel giderlerini, bir anlamda, içselleştirirler. Bu durumda tek sürücülü, ya da ek sürücüsüz bir dolmuş düşünmek gerçek dışı değildir.

İkinci konu amortismandır. Ankara'daki dolmuşların yüzde 80'e yakını 1965 yılından daha eskidir. Dahası, bu dolmuşların yüzde 27,7'si 1940 yılından eskidir. Ulaşım ekonomisi yazınında bir taşıtın ömrü genellikle 8-10 yıl arasında alınmaktadır. Buna göre Ankara'daki dolmuşların çoğunun yalnızca hurda değeri kalmıştır, bu nedenle amortismam bir gider türü olarak hesaba katmak anlamsız olur. Peki, yalnızca hurda değeri olarak varolan bir aracı kasko sigortaya bağlamak anlamlı mıdır? 1973 yılı verilerine göre kasko sigorta yaptırmış olan minibüslerin oram yüzde 8, taksilerin oranı ise yüzde 21 olarak belirtilmiştir.[3]

Bu verilerin ışığında dolmuş giderleri birer kez de ek sürücüsüz ve sigortasız, amortismansız olarak hesaplanmıştır, (Çizelge 6.2). Bu yeni varsayımlara göre minibüs ve steyşın dolmuşlarda birim taşıma harcamaları hesaplandığında otobüse göre çok daha düşük sayılar elde edilmiştir. Ek sürücüsüz, kasko sigortasız ve amortismansız bir minibüste kilometre başına gider 0,94; yolcu başına gider 0,77 ve yolcu-kilometre başına gider 0,08 TL çıkmıştır. Steyşın dolmuş için ise bu birim harcamalar 0,87, 0,98 ve 0,12 TL'dir.

(3) Hatice Babayiğit, "Taşıtların Sigorta Giderleri". *Ulaştırma Tekniği*, 5, Ulaştırma Koordinasyon İdaresi, 1976.

Yeni birim taşıma harcamaları karşılaştırıldığında minibüsten otobüse göre 2,5 katı daha ucuza çalıştığı, steyşın dolmuşun ise neredeyse iki kez daha düşük bir harcamayla taşımayı gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu sayılar, bugüne değin dolmuşun daha pahalı bir araç türü olduğunu öne süren savlara ters düşmektedir.[4] İlk bakışta şaşırtıcı görülen bu sonuç gerçekte dolmuş ve kamu ulaşım sistemleri arasındaki örgütleşme ayrımından kaynaklanmaktadır. Dolmuş sistemi marjinal kesim özellikleri gösteren zayıf örgütle bir sistemdir. Tek dolmuş iyeliği ve kendi dolmuşunda sürücülük egemendir. Bunun ötesinde emek sömürüsüne dayanır. Sürücüler uzun saatler güç koşullar altında güvencesiz çalışırlar. Dolmuşun bakım ve onarımı da marjinal kesim eliyle yapılır. Bakım ve onarım işlerinde de yaygın emek sömürüsü vardır. Buna karşılık bir kamu ulaşım sistemi olan otobüs büyük ve örgütlü bir işletmenin elindedir. Sürücülerin çalışma saatleri belli bir süreyi aşamaz; o nedenle taşıt başına en az iki sürücü düşer. Otobüsün belli bir zaman çizelgesine göre hareket etmesi ve bilet karşılığı ücret toplaması nedenleriyle denetim ve sayım gibi işleri yürütecek ek işgücüne gereksinme vardır. Otobüsün bakım ve onarım işleri de içselleşmiştir; otobüs işletmesinin kendi çekme araçları, atelyeleri ve bu işlerde çalışan teknisyen ve ustaları vardır. Özetle otobüs işletmesi çok daha üst bir örgütleşme düzeyindedir. Bu düzeyin getirdiği ücretler çizelgesi ise marjinal kesim özellikleri olan dolmuşçulukla yarışamayacak kadar yüksektir.

İşletmeci açısından dolmuş ve otobüs giderleri nasıl hesaplandı?

Bu alt başlığı izleyen bölümcelerde (paragraf) ulaşımın ekonomisiyle ilgilenen okuyucular için amortisman, bakım, onarım gibi giderlerin nasıl hesaplandığını daha ayrıntılı olarak veriyoruz.

Yıllık amortisman gideri bir taşıtın bir yıl içinde, yıpranmasından dolayı yitirdiği değer payını gösterir. Örneğin 8 yıllık ömrü olan bir aracın bu süre sonunda yenisinin alınabilmesi için gereken para yıllık amortisman giderlerinin toplamıdır. Amortisman giderinin hesaplanmasında şu yöntem uygulanmıştır:

Taşıtın anamal (kapital) değeri K, satın alma değeri S, lastiklerinin toplam değeri L ve hurda değeri H ise, K = S – L – H'dir. Anaparayı geri

(4) H. Sarp'ın 1969 verileriyle yaptığı araştırmada her yolcunun bir kilometrelik taşınmasına karşılık otobüs işletmesince 0.30 - 0.35 TL harcama yapılırken dolmuşların taşıma maliyetinin 0.66 TL olduğu belirtilmektedir. (Hakkı Sarp, "Ankara Kenti Ulaşımında Rol Oynayan Çeşitli Ulaşım Sistemleri İçinde Dolmuşun Yeri". T.C.K. Şehir Ulaşım Etüdleri Fen Heyeti Md. Etüd no. 11/2)

ödeme katsayısı f harfiyle gösterildiğine göre[5], yıllık amortisman değeri olan A. K.f'e eşittir. Bu formüllerde kullanılan değerler ise şöyledir:

Hurda değeri, H lastiksiz satın alma değerinin yüzde 20'si, faiz oranı r yüzde 10, aracın ömrü 8 yıl. Buna göre 1974 yılında Ankara'da bir minibüsün yıllık amortisman gider 18 500 TL bulunmuştur.

Dolmuşçuyla Görüşme sonuçları bize Ankara'daki dolmuşların yaşı üzerinde de bilgi vermekteydi. Özellikle, amortisman sorununun dolmuşlar için anlamlı olup olmadığını saptamak amacıyla dolmuşların yaş dökümünü inceledik. Çizelge (6.4)'e göre örneklemeye giren dolmuşların yüzde 78,7'si 1965 model ya da daha eskiydi. 1940 model ya da daha eski olanların oranı ise yüzde 27,7 çıkmıştı. Araçların büyük bir oranı 1961-65 yılları arasında sefere girmişti. Bu dolmuşlar o zamandan bu yana yenilenmediklerinden ve steyşın dolmuşların başka bir otoyla değiştirilme olasılığı yasayla ortadan kaldırıldığından dolmuş taşıt parkında hızlı bir yaşlanma olmuştur. Araçların büyük bir grubunun yaşı 12-17 yıl arasındadır. Bu koşullar altında ulaştırma yazınında kullanılan 8 yıllık taşıt ömrüne dayalı hesaplamaların bir anlamı kalmamaktadır.

Çizelge 6.1- Ankara'da minibüs ve steyşın dolmuş giderleri (1974)

	MİNİBÜS (TL/Yıl)	%	STEYŞIN (TL/Yıl)	%
ALIM FİYATI	126 000		220 000	
HURDA DEĞERİ	24 800		43 200	
YILLIK GİDERLER:				
Amortisman	18 500	15,3	32 300	25,2
Akaryakıt	42 500	35,2	44 000	34,4
Lastik	2 700	2,2	2,700	2,1
Bakım, Onarım	23 700	19,6	17 200	13,4
Personel	31 200	25,8	30 000	23,4
Vergi, Harç	470	0,4	470	0,4
Trafik Sigortası	190	0,1	190	0,1
Kasko Sigorta	1 740	1,4	1 180	0,9
YILLIK GİDERLER TOPLAMI:	121 000	100,0	128 040	100,0

(5) Burada $f = r(1 + r)^n / (1 + r)^n + 1$ olarak kullanılmıştır. r faiz oranı, n ise taşıtın ömrüdür.

Çizelge 6.2- Çeşitli varsayımlara göre dolmuş birim taşıma harcamaları (1974)

	Günlük Gider (TL)	(TL/km	TL/yolcu	TL/yolcu-km
MİNİBÜS				
Ek Sürücülü-Sigortalı Amortismanlı	403	1,64	1,34	0,16
Ek Sürücüsüz-Sigortalı Amortismanlı	3003	1,22	1,00	0,12
Ek Sürücüsüz-Sigortasız Amortismansız	232	0,94	0,77	0,09
STEYŞIN				
Ek Sürücülü-Sigortalı Amortismanlı	427	1,74	1,94	0,25
Ek Sürücüsüz-Sigortalı Amortismanlı	327	1,33	1,49	0,19
Ek Sürücüsüz Sigortasız Amortismansız	215	0,87	0,98	0,12

Bakım ve onarım giderlerinin saptanmasında çeşitli kaynaklara başvurulmuştur. Bunlardan biri de Dolmuşçuyla Görüşme formlarının dökümüdür. Bu dökümler Çizelge (6.1) ve Çizelge (6.2)'de verilmişti.Ankara' daki dolmuşlar için günlük akaryakıt gideri (1974 yılında) 139 TL, aylık bakım ve onarım gideri ise, dolmuşçuların kendi bildirimine göre, 1632 TL çıkmıştır. Görünüşe göre steyşınların günlük akaryakıt giderleriyle minibüsünkiler arasında önemli bir fark yoktur. Ancak minibüslerin daha çok kilometre yol gittikleri ve daha çok yolcu taşıdıkları düşünülürse, kilometre ya da yolcu başına akaryakıt gideri minibüslerde daha düşük bulunacaktır.

Çizelge (6.5) markalarına göre steyşın ve minibüs dolmuşlarda akaryakıt ve bakım, onarım giderlerinin dökümünü vermektedir. Bu dökümde, örneklemeye katılan kimi markaların sayıca azlığı belli sayıları istatistiksel anlamlılıktan yoksun bırakmaktadır. Ancak Skoda marka steyşınların akaryakıt giderinin düşüklüğü ve minibüslerin steyşınlara göre daha yüksek bakım ve onarım gideri olduğu açıkça görülmektedir. Ankara içinde yaşça daha yeni olan minibüslerin daha çok bakım ve onarım harcaması çıkarışı şaşırtıcıdır. Üstelik minibüslerin çoğunluğu yerli kurgu olduğundan bunların yedek parçalarının da daha bol ve ucuz olması beklenirdi. Aracın yaşıyla harcamaları arasındaki ilişki Çizelge (6.4)'de daha açıklıkla görülmektedir. Yorumunu alt bölümceye bırakıyoruz. Ancak "yerli" yedek parça konusunda tekel fiyatlarından sıkıntı çekildiği ya da bu araçların daha "çürük" olduğu minibüsçülerin ağzından duyulan sözler arasındadır.

Gerek akaryakıt ve gerekse bakım, onarım giderlerinin aracın yaşına göre dağılımı ilginç bir eğilim göstermektedir. En yüksek giderler "orta yaş" grubundadır. Çok eski ve çok yeni araçlarda bu giderler göreceli olarak daha düşüktür.[6] "Orta yaş" adı altında toplanan araçlar 5-20 yıllıktır. Bu eğilimin yorumunu şöyle yapabiliriz: Anket yapıldığı sırada çok yeni olan 1973 ve 74 model araçların onarım gereksinimi azdır. Motorlar yeni olduğundan akaryakıt verimliliği yüksektir. Araçlar iki, üç yıl eskiyince giderler artmaktadır. Bunun nedeni toplumumuzdaki oto-insan ilişkileriyle dolmuşçuluğun marjinal kesim özellikleri göstermesinde yatar. Oto iyeliğinin artarak özendirildiği toplumumuzda otolarla sahipleri arasında bir tür tutkulu ilişki doğmuştur. Sahibi otosuna gül gibi bakmak istemektedir.[7] İleri sanayi toplumlarında insanlarla süs köpekleri arasındaki ilişkiye benzemektedir bu. Oto en küçük bir onarıma gereksinme gösterdiğinde sahibinden aşırı ilgi görmekte, onarımcılar ve yedek parçacılar da bu duyarlılıktan doğal olarak yararlanmaktadır.

Marjinal kesimin bir üyesi olan dolmuşçuyla yeni otosu arasında da böyle bir duyarlılık vardır. Bu davranışı daha iyi kavrayabilmek için gelişmiş ülkenin bir büyük kentindeki, örneğin Newyork'taki bir taksinin sürücüsüyle arasındaki ilişkiye bakalım. Oto bir büyük firmanın malıdır. Sürücü otoda çalışan bir işçidir. Hep aynı otoda çalışması da gerekmez.

(6) Bu olgu, taşıtın bakım ve onarım giderinin zamana bağlı olarak sürekli arttığını öne süren olağan görüşe aykırı düşmektedir. (Bkz. Mehmet Tanaçan, "Taşıtların Bakım - Onarım Giderleri" *Ulaştırma Tekniği*, 5, 1976)

(7) Bu konunun Türk yazınında ele alınışına ilginç bir örnek olarak bkz. Adalet Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü.*

Bu nedenle kendisiyle otosu arasında bir yakınlık doğmaz. Bakım, onarım gibi işlerle de firma ilgilidir. Dolmuşçuyla otosu arasındaki ilişki ise bunun tersidir. Dolmuşçu kendi girişimiyle bir araç satınalmış, onu kendi tadınca süslemiştir; artık otonun uğradığı en küçük bir hasar sahibinin yüreğinde bir yara, otonun duyduğu her gereksinim sahibinin kesesinden bol paradır. İşte orta yaş grubundaki dolmuşlarda bakım ve onarım giderinin yüksek çıkması bu olgunun bir göstergesidir.

Çok eski araçlara gelince, bunların artık aşırı özen gösterilecek halleri kalmamıştır. Dolmuşçu aracı işletecek kadar bir harcamaya girişir. Zaten aracını yenileyemeyişi sahibinin gelirinin de düşük olduğunu gösterir. Bu araçların akaryakıt harcamalarının yüksek olmayışı az kilometre yapmalarına bağlanabilir. Bu tür araçlara örnek olarak Ulus-Bakanlık dolmuşlarını gösterebiliriz. Bunlar kısa aralıklı iki durak arasında gidip gelmekte zamanlarının daha çoğunu beklemeyle geçirmektedirler. Yedek parçaları ise ya hurda araçlardan alınmakta ya da küçük işliklerde özel olarak elde üretilmektedir.

Bakım ve onarım giderleri için yararlandığımız öteki kaynaklara da değinelim. Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 1973 yılı "Kara Taşıtları Yolcu ve Yük Taşıma Anketi"nde Türkiye'deki kent içi minibüslerin yıllık harcamaları şöyle verilmiştir: Akaryakıt, 17 700 TL.; yağ, 1 500 TL; bakım ve küçük onarım, 4 200 TL; büyük onarım, 5 600 TL; toplam bakım ve onarım, 11 300 TL.[8] Bu sayılar Ankara dolmuşçularının bildirimlerinden çok daha düşüktür; ancak D.İ.E. anketinin birçok küçük kentte çalışan minibüsü de içine alan ortalama değerler verdiği göz önünde tutulursa Ankara gibi bir büyük kent içinde minibüs harcamalarının daha yüksek oluşu doğaldır.

Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma Koordinasyon İdaresi (UKİ) içinde yapılan çalışmalara göre Otosan Transit marka bir minibüsün kilometre başına (asfalt yolda) bakım onarım gideri 0,16 TL bulunmuştur.[9] Minibüs için bizim Çizelge (6.2) da verdiğimiz değer 0,32 TL'dir. Bu da dolmuş giderlerini hesaplarken giderlerin düşük tutulmadığını göstermektedir. Aynı değer otobüs için Çizelge (6.3) deki sayılara göre 0,45 TL çıkmaktadır. Oysa UKİ çalışmasında yalnızca parça değiştirme bedeli kilometre başına 0,62 TL'dir. Buradan da otobüs giderlerini yüksek tutmadığımız ortaya çıkmaktadır.

(8) D.İ.E., *Kara Taşıtları Yolcu ve Yük Taşıma Anketi*, Yayın no. 788, Tablo 4 ve 9'dan derlenmiştir. Sayılar taşıt başına yıllık değerlere dönüştürülmüştür.

(9) Mehmet Tanaçan, "Taşıtların Bakım - Onarım Giderleri", *Ulaştırma Tekniği*, 5, 1976, UKİ.

Çizelge 6.3- Ankara'da Belediye otobüsü giderleri (1975)

	TL/Yıl	%
ALIM FİYATI	570 000	
HURDA DEĞERİ	11 920	
YILLIK GİDERLER:		
Amortisman	83 170	15,4
Akaryakıt	54 900	10,3
Lastik	16 250	3,0
Bakım, Onarım	34 660	6,4
Yağlama	4 600	0,8
Personel	336 000	62,3
Vergi, Harç	640	0,1
Sigorta	8 900	1,6
YILLIK GİDERLER TOPLAMI:	539 120	100,0
GÜNLÜK GİDER	1 797	
YOLCU BAŞINA GİDER	1,10	
KİLOMETRE BAŞINA GİDER	6,97	
YOLCU-KM BAŞINA GİDER	0,22	

Otobüs için daha çok Ankara EGO Genel Müdürlüğü hesapları temel alınmıştır. Örneğin otobüsün 6 lastiğinin 65 000 kilometrede bir değiştirileceği, 1000 km.'de akaryakıt tüketiminin 280 litre dizel yakıtı olduğu (1974 yılında 2,45 TL/Litre), yağ tüketiminin ise 4 000 km'de bir 20 litre olduğu (11,50 TL/litre) varsayılmıştır. Öteki bakım ve onarım giderleri için, $B = (S - L) \times b/n$ formülü kullanılmıştır. S,L ve n'nin karşılıkları yukarda belirtilmişti. b araştırıcının seçeceği bir orandır. b değeri yüzde 50 seçildiğinde b/n 0,0625'dir. Personel giderlerinde otobüs başına brüt 4000 TL ücretli 7 kişinin çalıştığı varsayılmıştır.[10]

Bütün bu sayılar zamana ve taşıtların modeline göre değişeceği için burada yöntemin kimi öğelerini belirtmekle yetiniyoruz. Bu yaklaşımdan yararlanarak her araştırmacı taşıt giderlerini hesaplayabilir.

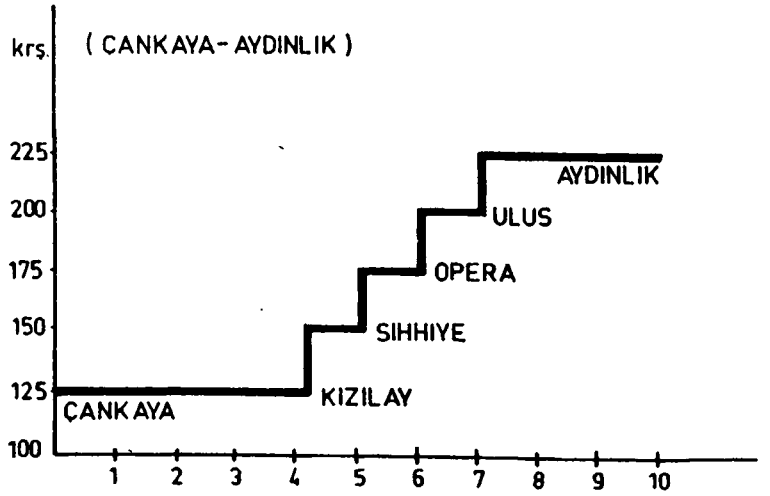
(10) Öteki varsayımlar ise şöyledir: Otobüs yılda 300 gün çalışmaktadır. 1974 yılında günde otobüs başına 1638 yolcu düşmüştür.

Dolmuş ve otobüslerde yolcu ücret tarifeleri

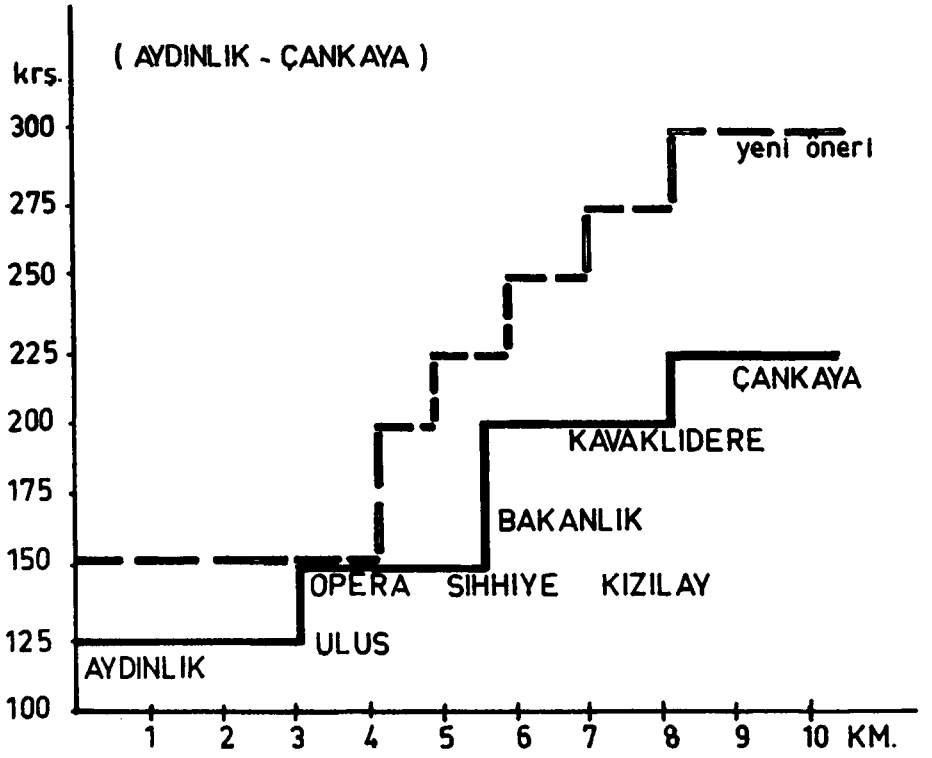
Ulaşım fiyatı incelemelerinde taşıma ücretinin, genellikle uzaklığa doğru orantılı olarak arttığı görülür. Bunun kuramsal bir örneği ücretin uzaklığa göre doğrusal artış gösterdiğidir. Bir başka bilinen ücret artışı biçimi ise kilometre başına birim taşıma ücretinin toplam uzaklık arttıkça düşmesidir; bu, uzaklığa göre eğimi giderek azalan bir eğriyle gösterilir. Gerçek yaşamda taşıma tarifeleri genellikle merdivenlidir. Her uzaklık sınırları arası için belli bir fiyat saptanmıştır.

Amacımız Ankara'da dolmuş ve otobüs yolcu ücret tarifelerine egemen olan ilkeleri saptamak olduğuna göre, çeşitli hatlarda steyşın dolmuş, minibüs ve otobüs taşıma ücretlerinin uzaklığa göre nasıl değiştiğini inceledik. Önce otobüs ücret çizelgelerine baktık. Bu ücretler oldukça belirgin ve alışılagelmiş bir ilkeye göre saptanıyordu: 0-4 kilometrelik yolculuklar için 100 krş., 4-7,5 kilometre arası 125 krş., 7,5-11 km arası 150 krş, 11-15 km arası 175 krş. Bu, uzaklık aralıklarına göre basamak basamak yükselen bir tarifeydi ve uzaklığa göre doğrusal artış gösterdiği biçiminde soyutlanabilirdi. Bu tür yolcu ücret çizelgelerinin daha çok işletme giderlerini yansıttığı söylenebilir. Steyşın dolmuş ve minibüs tarifeleri de bu ilkeye mi uyuyordu?

Steyşın dolmuş yolcu ücret çizelgeleri incelendiğinde çok başka bir görünüm ortaya çıktı. (Çizim 6.1, 6.2). Bu görünümün arkasındaki ilkeler çok daha karmaşık olmalıydı.



Çizim: 6.1 Bir steyşın dolmuş hattında ücretin uzaklığa göre değişmesi



Ankara'daki en büyük dolmuş hatlarından biri olan Aydınlık-Çankaya hattına baktığımızda (Çizim 6.1), her iki uçlara yakın uzaklıklar içinde dolmuş ücretinin hızlı değişmediği, buna karşılık merkeze yakın bölgelerde ücretlerin sık aralıklarla basamaklı olarak arttığı görülüyordu. Örneğin Çankaya'dan Kızılay'a kadarki 4 km.'lik uzaklık 125 krş.'a gidilirken,[11] merkez durakları olan Kızılay, Sıhhiye, Opera ve Ulus'ta, ikişer kilometreden daha kısa uzaklıklar içinde ücret 25'er krş'luk basamaklarla artıyordu. 3 km'lik Ulus-Aydınlık son etabı ise yine tek fiyat, 125 kuruştu.

Böyle bir çizelgeyi oluşturan birinci ilke iniş-biniş olasılığının yüksek olduğu merkezi iş bölgesinde fiyatın daha hızlı artış göstermesidir. Merkezi iş bölgesindeki her önemli durakta ücret bir basamak artmaktadır. Böyle bir çizelge a) Uzun mesafe yolcusunu bir an önce inmeye zorlamayı, b) Merkezi iş bölgesi içindeki iniş-binişlerden daha çok hasıla toplamayı amaçlamaktadır. Bu çizelgenin dolmuş işletme giderlerinden

(11) 8.3.1974'te yürürlüğe giren tarifeye göre.

Çizelge 6.4- Dolmuşlarda yaşa göre akaryakıt ve bakım, onarım gideri (1974)

MODELİ	ORANI	AKARYAKIT (TL/Gün)	BAKIM-ONARIM (TL/Ay)
- 1940	27,7	132	1497
1941 - 50	1,0	100	1316
1951 - 55	5,4	126	757
1956 - 60	9,9	132	1614
1961 - 65	34,7	144	1775
1966 - 70	14,0	155	1761
1971 - 72	2,5	150	3000
1973	2,2	112	1771
1974	2,5	127	1000
TOPLAM	99,9	139	1632

Çizelge 6.5- Dolmuşlarda markalara göre akaryakıt ve bakım, onarım gideri (1974)

CİNSİ	MARKASI	ORANI	AKARYAKIT (TL/Gün)	BAKIM-ONARIM (TL/Ay)
STEYŞIN	FORD	9,9	147	1707
	CHEVROLET	62,3	157	1316
	PHYMOUTH-DODGE	6,8	95	1280
	BAŞKA ABD	1,9	110	446
	SKODA	39,1	84	1722
MİNİBÜS	THAMES-MATADOR	3,1	115	4000
	COMMER	13,9	136	2890
	FORD	71,4	148	2026
	BAŞKA	11,7	96	890
TOPLAM STEYŞIN		100,0	137	1414
TOPLAM MİNİBÜS		100,0	139	2076

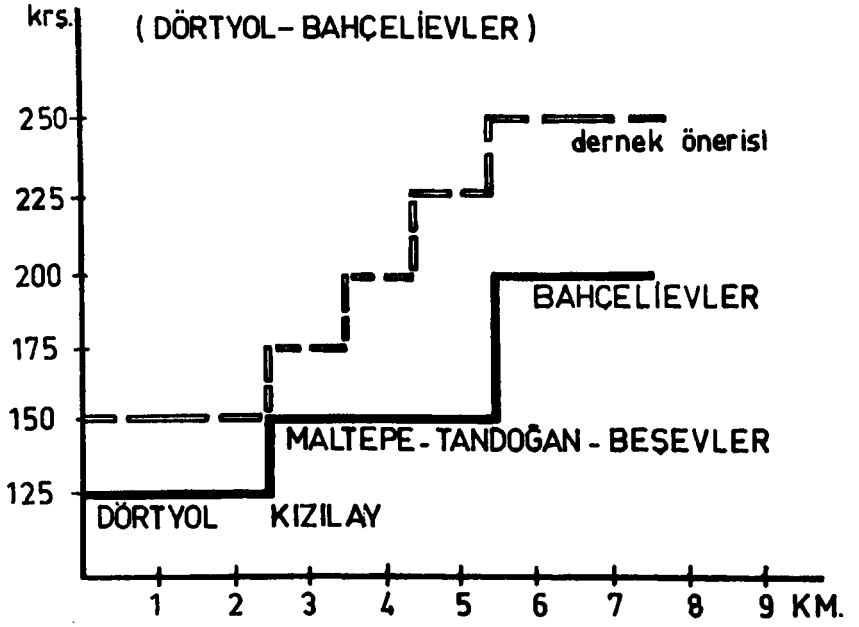
çok yolcu istem düzeyine göre ayarlandığı söylenebilir. Belli bir gidiş yönü üzerinde yolcu istem yoğunluğunun değişmesine göre ücret artışları sıklaşmaktadır. Dernekçe önerilen yeni ücret artışları incelendiğinde bu ilke daha da açıklıkla belirginleşmektedir. (Çizim 6.2). Aydınlık' tan kalkan dolmuşlar için Çankaya yönüne gidiş ücretleri göreceli olarak az basamaklıyken Derneğin önerisinde, özellikle merkezi iş bölgesindeki ücret basamakları sayısı çoğaltılmıştır.

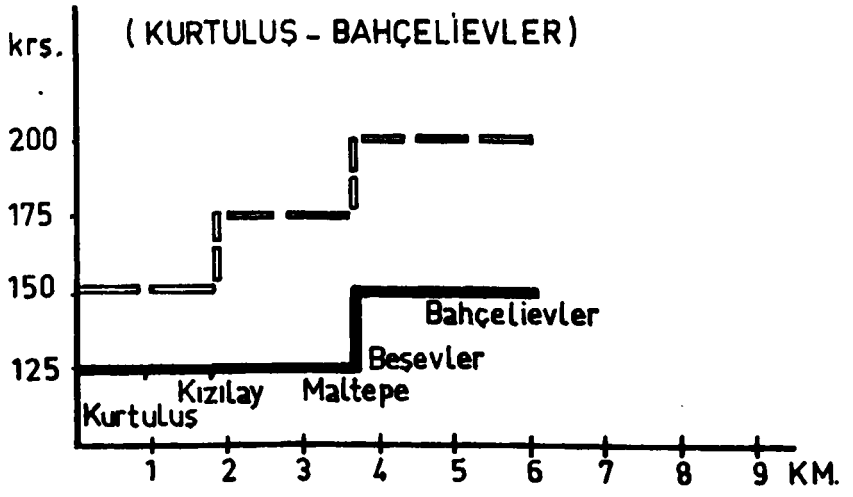
Bir de kentin kendi doğal gelişmesine koşut olarak çizelgenin değişmesi vardır. Kent geliştikçe merkezi iş bölgesinin genellikle belli bir yönde ve ana yollar üzerinde uzadığı bilinmektedir. Uzama yönündeki duraklarda yolculuk istemi arttıkça buralar da merkezi iş bölgesi ücret "rejimi"ne girmektedir. Örneğin Aydınlık-Çankay dolmuş hattında Kavaklıdere bölgesi böyle bir değişime uğramıştır.

Yolcu ücret çizelgesine yön veren ikinci ilke, dolmuşun, hattın uç kesimlerindeki yolcular için daha çekici kılınmasıdır. Uç kesimlerde yolculuk istemi daha az yoğun olduğundan elden geldiğince çok yolcu dolmuşa çekilmek istenmektedir. Örneğin 1974 yılı çizelgesine göre Çankaya-Kızılay ve Ulus-Aydınlık arası (Çizim 6.1) 125 kuruştur. Bu durumda uç kesimlerden binen ya da uç kesimlere kadar giden yolcular desteklenmekte, merkezi iş bölgesi içinde inip binenler kısa yolculuklara daha çok ücret ödemektedirler.

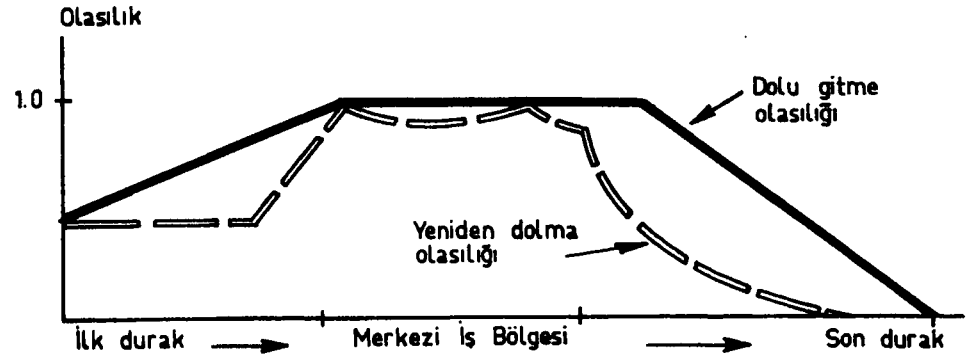
Bu ikinci ilkeyi daha iyi kavrayabilmek için olgunun soyutlandığı Çizim 6.4'e bakalım. Çizimde dolmuşun dolu gitme olasılığı ile dolmuşa yolcu binmesi olasılığı iki ayrı çizgiyle gösterilmektedir. Bu ikisini ayırmamızdan amaç dolmuşun nerelerde az yolcuyla gittiğini, nerelerde "indi-bindi"nin çok olduğunu belirtebilmektir. Çankaya'dan merkeze doğru gelirken dolmuşun dolu olma olasılığı artmakta, merkezi iş bölgesinde dolmuşa yeni yolcu binme olasılığı en yükseğe varmaktadır. Merkezi iş bölgesinden çıkışta ise yolcu binmesi olasılığı hızla azalırken, dolmuşun dolu olma olasılığı da daha az bir eğimle sıfıra yaklaşmaktadır. Biraz önce belirttiğimiz gibi ücret çizelgesi, yeni yolcu binme olasılığının az olduğu kesimlerde bunu artırmaya yöneliktir.

Elimizdeki yolcu ücret çizelgesine göre bir üçüncü ilke de şöyle ortaya çıkmaktadır. Özel bir yolculuk istemi yaratan (okul, hastane gibi) ve genellikle merkezi iş bölgesi sınırında kimi etkinlikler varsa, bu yolcular için dolmuşun çekiciliği artırılmaktadır. Örneğin Bahçeli-Dörtyol hattında (Çizim 6.3) Bahçeli-Maarif Koleji arası 150 krş. iken bu duraktan sonra 200 krş'a yükselmektedir. Ters yöndeki yolculuklar için de Kur-


krs.
(DÖRTYOL– BAHÇELİEVLER)
250
225
200
175
150
125
dernek önerisi
BAHÇELİEVLER
MALTEPE - TANDOĞAN - BEŞEVLER
DÖRTYOL
KIZILAY
1 2 3 4 5 6 7 8 9 KM.


krs.
(KURTULUŞ - BAHÇELİEVLER)
200
175
150
125
Bahçelievler
Beşevler
Kızılay
Maltepe
Kurtuluş
1 2 3 4 5 6 7 8 9 KM.

Çizim: 6.3



Çizim: 6.4 Bir steyşın dolmuşun dolu gitme ve yeniden dolu gelme olasılıkları

tuluş-Beşevler arası 125 krş'tur. Her iki durumda da dolmuş öğrenciler için çekici kılınmak istenmiştir. Ücret olabildiğince düşük tutularak daha çok otobüse binmesi beklenen pasolu yolculardan bir kesimi dolmuşa çekilmek amaçlanmıştır.

Dördüncü ilke ise ücretlerin uzaklığa göre artışıdır. Araştırma yürütüldüğü sırada akaryakıt toplam dolmuş giderlerinin yaklaşık yüzde 35'ini oluşturuyordu. İlerki tarihlerde, akaryakıt fiyatlarının artışıyla bu oran da yükselmiş ve dördüncü ilke ücret çizelgelerinin oluşturulmasında ağırlık kazanmış olabilirdi. O gün için steyşın dolmuşlarda ücret-uzaklık eğrisi dört ayrı ilkenin birlikte uygulanmasıyla ortaya çıkmıştı; başka bir deyişle ayrı ilkeleri yansıtan eğrilerin üstüste bindirilmiş bir biçimiydi. Bu nedenlerle steyşm dolmuşlarda ücret-uzaklık eğrisinin her iki yöndeki yolculuklar için simetrik olması beklenemezdi.

Steyşın dolmuş ücret çizelgesinden yolcuların yakınmaları

Steyşm dolmuş ücret çizelgelerinden çok bunların uygulanışı konusunda yolcular sık sık yakınmada bulunmaktadır. Gerçekte, çizelgenin uygulanışı kendi yapısının bir sonucudur. Çizelgenin yapısı ise bir yanda dolmuşçuları temsil eden Dernekle, karşı yanda halkı temsil etme görevini üstlenen Belediye arasında sürtüşmelere konu olur.

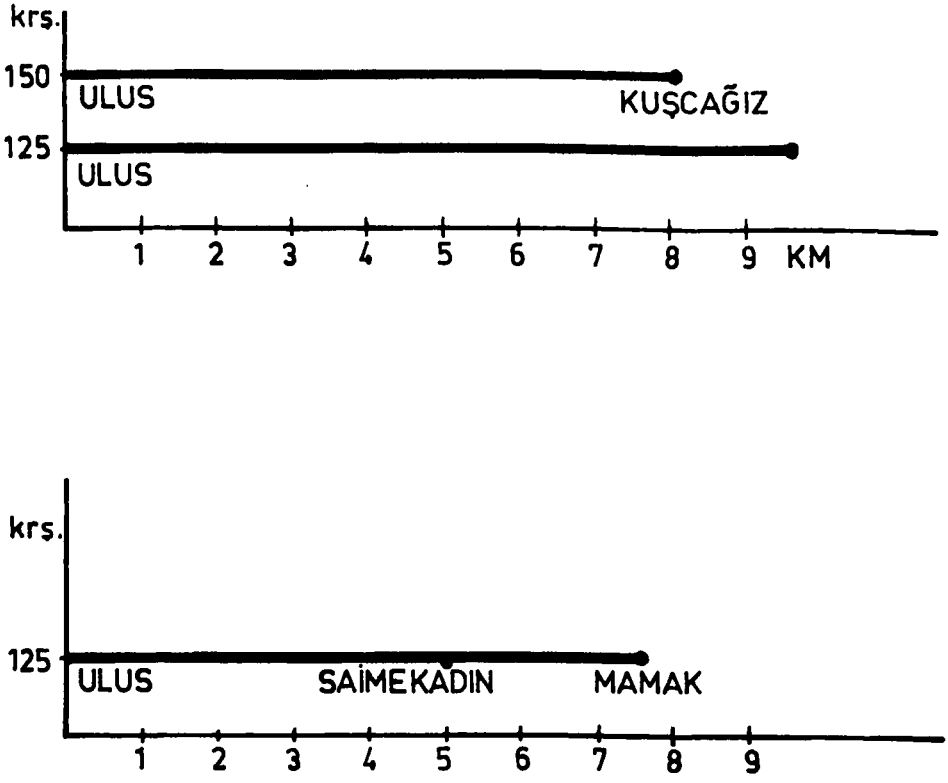
Dolmuşçuların merkezi iş bölgesinde "indi-bindi"yi artırmak istemeleriyle yolcuların istekleri çelişki içindedir. En çok zarar gören yolcular ise hem uzun mesafe gitmek hem de merkezi iş bölgesini bir uçtan öbür uca geçmek zorunda olanlardır. Ücret bakamaklarının dolmuştan indiremediği bu yolculara dolmuşçuların uyguladığı yöntem zoraki indirmedir. Dolmuşçu "Daha ileri gitmiyorum", diyerek en yakın merkezi iş bölgesi durağında yolcularını indirip biraz ilerde aracını yeni baştan doldurmaktadır. Böylece "indi-bindi" zorla artırılmaktadır. Örneğin Çankaya-Aydınlık arasında yolculuk yapmak isteyen bir kişi, özellikle eve gidiş ve eve dönüş saatlerinde, Kızılay, Sıhhiye ve Ulus'ta indirilerek yeniden kuyruğa girmek zorunda bırakılmaktadır. Dolmuşçuyu bu davranışa iten neden Çizim 6.1. ve 6.4'de açıkça görülmektedir. Bakanlık' tan binen bir yolcu için Aydınlık durağına kadar gidiş ücreti 225 kuruştur. Bütün yolcuları Bakanlık'tan Aydınlık'a gitmek isteyen bir dolmuşçu düşünelim. Kızılay, Sıhhiye ve Ulus'ta taşıtını yeni baştan doldurursa adam başına (4 x 125 =) 500 kuruş alacak böylece 275 kuruş daha çok kazanacaktır. Yolcuların zorla indirilmeden gidebilmeleri için Bakanlık-Aydınlık arasının 500 kuruş olarak saptanması gerekecektir. Ancak dolmuşçuların bu tür kazançları yolculuk isteminin yüksek olduğu zamanlarda ortaya çıkar. Böylesine yüksek bir ücret ödeyecek yolcuyu gününgeri kalan saatlerinde bulamazlar. Yolcuların otobüsü seçme olasılığı artabilir.

Bu konuda Dolmuşçularla Görüşme'nin ortaya koyduğu bir gözlemi aktarmakta yarar görüyoruz. Dolmuşçulara "Otobüs ücretlerine göre dolmuşunkiler ne olmalıdır?" sorusu yöneltildiğinde yanıtların dörtte üçünde "Otobüsten 1/4 - 1/3 misli daha fazla olmalı" yanıtıyla karşılaşılmıştır. Eşit olmasını isteyenler yüzde 13 iken otobüsten bir kat daha pahalı olmasını isteyenler ancak yüzde 7 çıkmıştır.[12]

Minibüs yolcu ücret çizelgeleri

Otobüs ve steyşın dolmuşlardan sonra minibüs ücret çizelgelerine ilişkin kimi özellikleri saptamaya çalıştık. İlk gözlemimiz minibüslerde de ücretlerin uzaklığa göre doğrusal bir artış göstermediğiydi. Ücretler hattın ilk durağından son durağma kadar genellikle değişmiyordu. Yolcu yarı yolda da son durakta da inse aynı ücreti ödüyordu (Çizim 6.5). Bu sabit ücretin hattın en uzak noktasına göre ayarlandığını söylemek de doğru olmazdı. Örneğin 6 km'lik Kızılay-Dikmen (Keklikpınarı) hattı 125

(12) Dolmuşçuların yüzde 52,4'ü otobüsten 1/4 kat, yüzde 24,0'ı ise 1/3 kat daha fazla olmasını istemişlerdir.

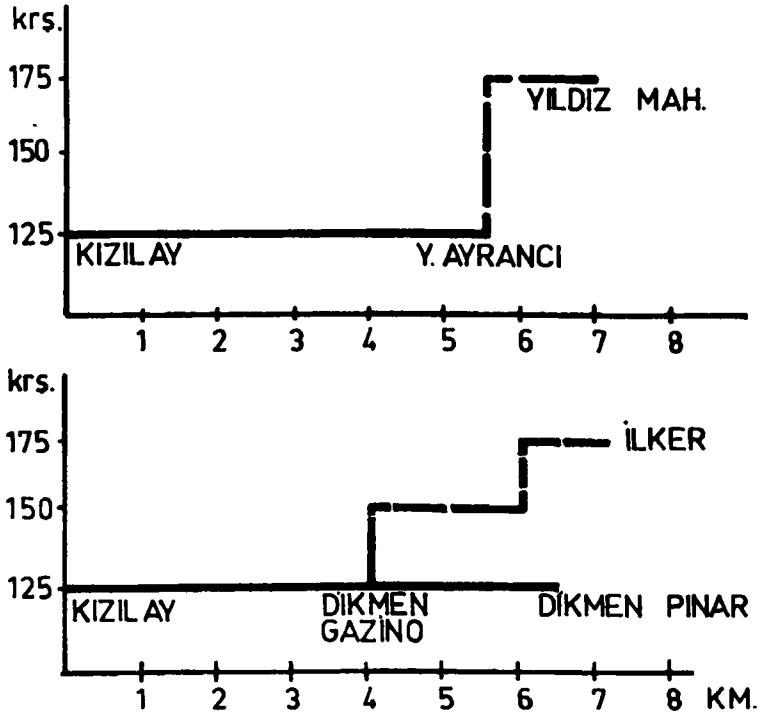


Çizim: 6.5 Minibüs hatlarında uzaklığa göre değişmeyen ücret

kuruşken 9,5 km'lik Ulus-Sanatoryum hattıyla 7,5 km'lik Ulus-Saimekadın-Mamak hattı da 125 kuruştu. Buna karşılık 8 km'lik Ulus-Kuşçağız hattı 150 kuruş olup, 4 km'lik bile yolculuk yapılsa yine aynı ücret ödeniyordu. Böyle bir çizelge, ulaşım giderlerini göz önünde tutmaktan çok hat içindeki yolculuk isteminin dağılımına öncelik veriyordu. Saptanan değişmez ücret yakın yerde inen yolcular için göreceli olarak yüksek, uzak yerde inenler için ise düşüktü. Hattın merkeze yakın kesimlerinde yolculuk isteminin yüksek oluşuna koşut bir ayarlamaydı bu. Gerek nüfus, gerekse yolculuk isteminin azaldığı uzak kesimlerde ise amaç yolcuyu dolmuşa çekmekti. Böylece, bir anlamda uzak yere giden yolcuların ücretinin bir bölümünü yakın yere gidenler ödemekteydi.

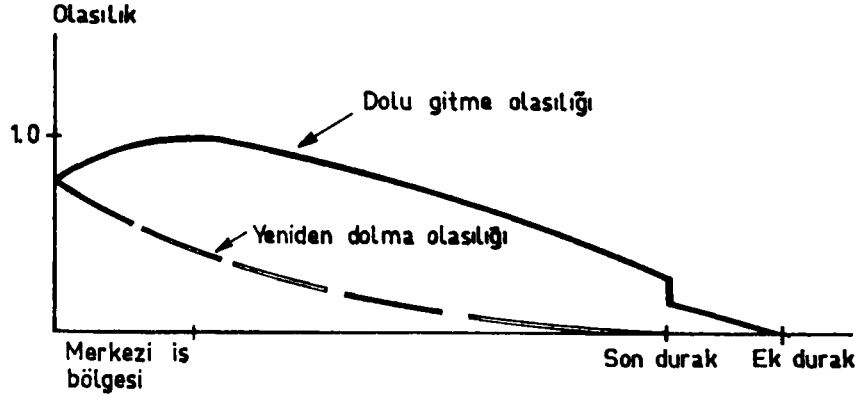
Hat üzerinde minibüs ücretlerinin basamaklı olarak artması şöyle durumlarda ortaya çıkıyordu. Kent çevresinde gecekondular dışa doğru yayılma gösterdikçe minibüs son duraklarının da ötesinde yeni yerleşmeler oluşuyordu. İlkin kimi minibüsler gelişigüzel olarak bu yeni yerleşmelere kadar yollarını uzatıyorlardı. Sonradan, hatta yeni bir son durak resmen eklendiğinde bu durak için yeni bir ücret basamağı saptanıyordu. Eski son durakla yenisi arası ne denli kısa olursa olsun ve kimi zaman yeni son durak eskisiyle aynı uzaklıkta bile olsa bir ücret farkı uygulanıyordu. Burada yolculuk istem düzeyi düşüktü. Önceki ücret, az yolcuyla yeni son durağa giden minibüsçüyü kurtarmıyordu.

Buna örnek olarak Ulus-Tuzluçayır-Natoyolu hattını gösterebiliriz. Ulus-Tuzluçayır 125 kuruşken eklenen yeni son durak Natoyolu'na kadar giden yolcular 150 kuruş ödemektedirler. Benzer biçimde, Ulus-Türközü 125 kuruşken, Bademlidere 150 kuruştur; Ulus-Tepebaşı (Seyranbağları) 125 kuruşken, 1 km. uzaktaki Kuyubaşı 150 kuruştur. Bir başka ilginç örnek de eski Kızılay-Dikmen (Gazino) - Keklikpınarı hattında çatallanan yeni İlker Mahallesi hattıdır (Çizim 6.6). Bu iki hat üzerinde birbiriyle ilk duraktan eşit uzaklıkta iki nokta vardır; biri 125 kuruşken öteki 150 kuruştur. Bu son ilke Kızılay-Aşağı Öveçler hattı(150 kuruş)'ndan çatallanan Yukarı Öveçler hattı (175 kuruş) için geçerlidir.



Çizim: 6.6 Minibüs hatlarında uzaklığa göre ücret

Minibüs ücret çizelgelerine yön veren ilkeleri daha iyi görebilmek için olgunun soyutlandığı Çizim 6.7'ye bakalım. Burada da, yukardaki çizimdeki gibi, minibüsün dolu olması olasılığı ile minibüse yeni yolcu binmesi olasılığı ayrı çizgilerle gösterilmektedir. Minibüsler genellikle ilk durakta dolduktan sonra kalkmaktadır. Merkezi iş bölgesinin dışına doğru uzanan ara duraklarda bekleyen yolcular ise kimi zaman minibüslere, olağan alabilirliğin üstünde binmektedir. Merkezi iş bölgesi dışında ise yeni yolcu binme olasılığı düşerken minibüsün dolu gitme olasılığı da azalmaktadır. Son duraktan sonra ise yalnızca ek ücret karşılığı yeni durağa kadar gitmek isteyenler minibüste kalmaktadır.



Çizim: 6.7 Bir minibüs dolmuşun dolu gitme ve yeniden dolma olasılıkları

Bu soyutlamadan açıkça görüldüğü gibi, minibüslerde, steyşınlara özgü "indi-bindi" artırma kaygısı yoktur. Yolcuların çoğu orta ya da uzun mesafe yolcularıdır.

Ankara'daki dolmuş ve otobüs yolcu ücret çizelgelerinin incelenmesinden çıkarabileceğimiz sonuç otobüs ücretlerinin uzaklığa göre orantılı olarak artması, dolmuşlarda ise hat üzerinde, yolculuk istem yoğunluğunun değişmesine duyarlı bir çizelgenin uygulanmasıdır. Ulaşım ekonomisiyle ilgilenenler açısından çelişkili görünen bir noktayı belirtmemizde yarar var. Belediye otobüslerinde, yakıt, bakım ve lastik giderleri gibi yapılan kilometreyle doğrudan orantılı harcamalar toplam içinde yüzde 20,5'dir. Minibüslerde ise yüzde 57,0'dır. En yüksek gideri değişmeyen işgücü giderlerine ilişkin olan otobüste taşıma uzaklığına önem

verilmesi yanında, yapılan kilometreyle ilgili harcamaları otobüsününkinin üç katına yaklaşan minibüsün taşman kilometreye göre ücret saptamayışı gerçekten ilginçtir. Gerek minibüs ve gerekse steyşın dolmuşlarda, uzaklığa göre marjinal gider fiyatlandırması beklenen bir uygulamayken gerçekte kent içindeki yolculuk istemi kümelendirilmiş ve ayrı istemlerden ayrı ücretler alma yöntemi seçilmiştir. Buna göre, kimi yolcu ötekinin ücretini karşılar duruma gelmektedir. İstem çok olan yerde ücret yüksek, istem az olan yerde ücret de düşüktür.

Dolmuşların gelir ve giderlerinin karşılaştırılması

Ulaşım ekonomisi çözümlemelerinde işletici açısından gelir ve giderleri karşılaştırmak bilinen ve kullanılan bir yöntemdir. Biz de böyle bir çözümlemeye girerken amacımız ortaya çıkan güçlükleri daha iyi açıklayabilmek olacaktır. Görüleceği gibi, dolmuşun gelir ve giderlerini karşılaştırırken hangi varsayımların geçerli olacağına karar vermek kolay değildir.

Dolmuşçuyla Görüşme formlarından elde ettiğimiz bilgilere göre alım fiyatı (1974 yılında) 126 000 lira olan bir minibüse ortalama 42 000 TL peşin para ödenmektedir. En sık karşılaşılan borç ödeme süresi 4 yıl çıktığına göre, bu süre içinde yüzde 20 faiz oranıyla, ödenmeyen borçlar üzerinden toplanan faiz 42 000 TL'dir. Bir anlamda ödenen peşin para da bu faizin karşılığıdır. Bu durumda yıllık geri ödemede ana para 21 000 TL ortalama borç taksidi 10 500 TL olup toplam 31 500 TL'yi bulmaktadır. Yılda 300 gün çalışan bir minibüs için günde 105 TL borç düşmektedir. Bir minibüsçünün ailesiyle birlikte geçinebilmesi için (1974 yılında) günde 100 TL net kazanç elde etmesi gerektiği düşünülürse en az günlük gelir harcamalardan 205 TL daha fazla olmalıdır. Çizelge 6.2'de görülen en az minibüs gideri (232 TL) bu sayıya eklenirse 437 TL eder. Görüşme'lerden elde edilen bilgiye göre, bir dolmuşun günlük geliri 312 TL'dir. Ancak bu tür anketlerde gelirin düşük gösterilmesi oldukça yaygın bir eğilimdir. Bu nedenle bizim bulduğumuz sayının daha sağlıklı olduğu söylenebilir.

Ne var ki böyle bir hesaplamanın gerçekle çok ilişkisi yoktur. Bir minibüsün alım değeri onun makine olarak değerinin çok üstündedir. Ankara'da minibüslerin 500 000 - 1 000 000 lira arasında el değiştirdiğini biliyoruz. Bu durumda dolmuşçunun böyle bir tutarı geri ödemesi olanaklı mıdır? Gelir gider hesabımızı yeniden yaparken alım değerinin 500 000 TL, peşin ödemenin 50 000 TL, geri ödeme süresinin 4 yıl olduğunu düşünelim. Ödenmeyen paranın yıllık faiz tutarı 225 000 TL

eder. Dört eşit taksite bölünen yıllık faiz tutarı 56,250 TL'dir. Buna ana paranın yıllık taksidini de katarsak yılda 168 700, günde 562 TL'yi bulur. Bu parayı ödeyebilmek için ise minibüsçünün günde 900 TL'lık yolcu ücreti toplaması gerekir.

Başka bir varsayıma göre (ki gerekçesi aşağıda açıklanmaktadır) yalnızca faizi geri ödediğini düşünürsek günlük geri ödeme 300 TL olacaktır. Gereken günlük gelir ise brüt 632 TL'dir. Borç faizinin yüzde 20 yerine yüzde 10 oluşu zorunlu geliri 482 TL'ye indirmektedir.

Bu hesaplardan ne gibi sonuçlara varabiliriz? Açıkça görüldüğü gibi, bir dolmuşçunun toplu parası yoksa, dolmuşçuluktan elde ettiği gelirle araç, plaka ve hat değerlerinin toplamını geri ödemesi olanak dışıdır. Yarım ya da bir milyon toplu parası olanlar bunu dolmuşçuluğa mı yatırırlar? Bu da akla gelen bir başka sorudur. O zaman dolmuş işletmeciliğinde gelir-gider hesaplaması hangi varsayımlara göre yapılacaktır?

Özellikle "Dolmuşçular" bölümünde ayrıntılarına indiğimiz araştırmanın sonuçlarına göre dolmuşçuları iki kümeye ayırabiliriz: a) Yıllar önce bir dolmuş edinip uzunca süredir Ankara'da dolmuşçuluk yapanlar; b) Yakın zamanda plaka ve hat sahibi olanlar. Birinci kümedeki dolmuşçular çok önce işe girdiklerinden bunların plaka ve hat rantı geri ödeme sorunları yoktur. Taşıtları yeniyse taşıt amortisman gideri harcamalara eklenebilir. Ancak taşıtları yalnızca hurda değerine bile sahibolsa bu dolmuşçuların ellerinde tuttuğu çok değerli bir pay vardır: Yıldan yıla artan plaka ve hat rantı. Bu dolmuşçular için plaka ve hat rantı emeklilik ödeneğiyle eşdeğer tutulabilir.

İkinci kümedeki dolmuşçuları da iki alt grup olarak düşünebiliriz. İlki Belediye'nin hat kontenjanı artırma kararlarından yararlanarak sıraya ve kuraya göre kent içinde dolmuşçuluk yapma yetkisini kazananlardır. İkinciler ise çalışmakta olan bir dolmuşu herşeyiyle satın alanlardır. Hat kontenjan artışından yararlananlar için plaka ve hat değeri gibi yüksek bir tutarı geri ödeme sorunu yoktur. Kontenjan artışından yararlanmanın parasal yükü bizce bilinmediğinden bu konuda nasıl bir varsayım yürüteceğimizi bilemedik. Eğer her hangi bir parasal yükümlülük yoksa o zaman bu tam anlamıyla bir ikramiyedir.

Çalışan bir dolmuşu sahibinden satın alanlara gelince, tutarın ancak faizinin geri ödenebildiğini gördük. O zaman böyle bir girişimde bulunmanın anlamı nedir? (Böyle girişimde bulunanların varlığı araştırmamızda açıkça ortaya çıkmıştır.) Bu grup için dolmuşçuluk bir geçiş dönemi

uğraşıdır. Bu kişiler bir işten ötekine atlarken dolmuşçuluk yapmaktadır. Dolmuşçu kazancıyla borcun faizini geri öder, bu süre içinde geçimini de sağlar. Aradan belli bir süre geçince plaka ve hat değeri gerek enflasyon ve gerekse kent içi yolculuk isteminin artışı nedeniyle yükselmiştir. Böylece dolmuşçu aracı satarken hem borcunu ödemiş durumdadır, hem de rant artışından elde ettiği gelir başka bir işe geçmek üzere elinde kalacaktır.

Dolmuşlarla otobüslerin işletme ekonomisini karşılaştırmamız bize şu görüşleri kazandırmıştır:

Gerçekçi olduğuna inandığımız belli varsayımlar yapıldığında dolmuşların yolcu ve kilometre başına harcamaları otobüsten daha düşüktür. Bu varsayımlar yapılmasa bile her iki aracın birim taşıma giderleri birbirine çok yakındır. Bu olgu ekonominin tümü ve sınıfsal açıdan değerlendirildiğinde gerek dolmuş sahiplerinin ve gerekse sürücülük yapanların nasıl ezildikleri oldukça açıklıkla önümüze serilmektedir. Egemen sınıflar açısından sorun toplumda işgücüne ödenen ücreti en aza indirmektir. Bu ise emeğin yeniden üretimi ve işe gidiş-geliş harcamalarını en aza indirmekle olanak kazanır. Ulaşım giderlerini en aza indiren bir sistemin varlığını sürdürmesi egemen sınıflar açısından yararlıdır; işlevseldir.

Dolmuşun birim taşıma giderleri açısından otobüsle yarışabilmesi ve belki de onu geçmesi dolmuş sisteminin kendi içindeki emek sömürüsüyle sağlanmaktadır. Dolmuşçular düşük ücretle, tatilsiz, güvencesiz, uzun saatler çalışmaktadır. Uzun yıllardır kentte dolmuşçuluk yapanlar için elde tutulan plaka ve hat rantı bir emeklilik ödeneği, enflasyona karşı bir güvence niteliğindedir. Dolmuşçuluğa yeni girenler ise kısa süreli gelir sağlama, rant artışlarından yararlanma ve paranın değer yitirmesiyle borç yükünün azalması gibi çıkarları göz önünde tutarak bu işe girmektedirler. Ancak dolmuşçuluktan kâr sağlayarak taşıt filosu kurabilenler çok azdır. Dolmuşçuluktan elde edilen artık değer yeni yatırımlara geçmeye, yeni bir örgütlenme düzeyine varmaya olanak tanımamaktadır. Dolmuşçuluk bir küçük girişimci uğraşı olarak varlığını sürdürmektedir.

7. Dolmuş Yolcuları

Sayfa 143 : TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi
Sayfa 144 : Oğuz Aral, Günaydın
Sayfa 145 : Milliyet,
Sayfa 146 : İrfan Sayar, Mikrop




avanak avni
OĞUZ ARAL
OH YAVU, BİR SAAT AYAZDA DİKİLDİKTEN SONRA CANIMI BİR DOLMUŞA ATABİLDİM... HEH..HEE... HEM DE CAM KENARINDA GİDİYORUM...
TOPKAP!!!!
GEEEEL
TÜH! CAM KENARINI KAPTIRACAĞIZ..
SİZ GEÇİN... BEN SİZDEN ÖNCE İNECEĞİM..
NERDE İNECEKSİNİZ?..
ŞEY... TOPKAPIYA 100 METRE KALA İNECEĞİM.
BEN 120 METRE KALA İNECEĞİM... ONUN İÇİN SEN GEÇ...
AA.. 100 METRE Mİ DEDİM... DİLİM SÜRÇTÜ... 140 METRE ÖNCE İNECEĞİM... ÖNCE SEN GEÇ...
HAYIR ÖNCE SEN GEÇECEKSİN
GEÇMİYORUM İŞTE! SEN GEÇECEKSİN... BEN DAHA EVVEL YER KAPTIMDI.



dolmuşa binmek, polis ve kâhyaların bulunmadığı yerde sorun oluyor

Hazım Akçıl adındaki bir okuyucumuz aşağıda okuyacağınız mektubunda bu düzensizliği anlatıyor:

"Dün, sabah saat 8.00'de Aksaray'dan Cağaloğlu'na gitmek istedim. Aksaray'da dolmuş bekleyen yüzlerce kişinin âdeta yolu kesercesine asfalt üzerinde kümelendiğini gördüm. Her boş veya bir iki kişilik boş yeri olan taksiye hücum ettiklerine şahit oldum. Üç arabanın rahatlıkla yan yana geçebileceği yolda sadece bir arabalık boşluk bırakılmakta, kazara bir araba durmaya görsün, trafik derhal tıkanmakta ve arkadan gelen arabalar hemen kuyruk oluşturmakta idi. Halkın arabadan arabaya koşuşmalarını, itişe kakışa mücadele etmekte olduklarını, bu arada boş olup yolcu almayan taksilerin endamlı geçişlerini, keza boş haldeki özel arabaların süzülüşlerini gördüm.

Boş geçip yolcu almayan arabaların arkasından envai türlü serzenişleri, vasıtaya binme arzusunu tahakkuk ettirme çabası içindeki zavallıların yüzlerinde okumamak mümkün değildi.

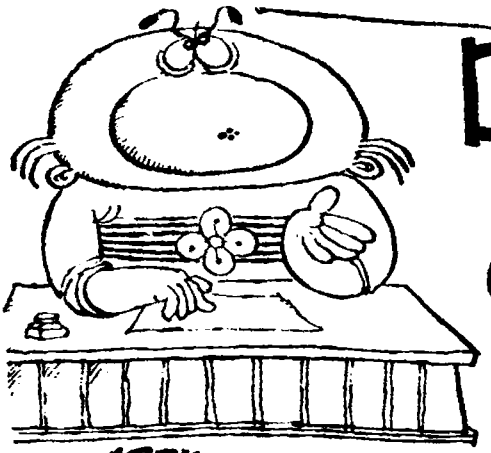
Aksaray'dan vasıtaya binmenin mümkün olamayacağını anladım ve Lâleli'ye doğru yürüdüm. Yenikapı'dan gelip Beyazıt'a dönen geçit köşesinde bir çok arabadan medet umup birkaç arabaya da koşuştuktan sonra buradan da ümidimi keserek daha yukarıda Aksaray caddesinin köşesine kadar çıktım. Aynı manzarayı orada da bir hayli seyrettim ve boş veya boş yeri olan arabalara sayısız seyirtmeden sonra Çemberlitaş diye bindiğim arabadan Beyazıt'da inmek zorunda kaldım. Beyazıt'ta arabası boşalan şoför, bir kişi ile Cağaloğlu'na her nedense gitmedi. Beyazıt'ta da bir zaman araba bekledim. Binemedim. Nihayet yaya olarak hedefime vardım.

Dönüşte Sirkeci Büyükpostahane önünde aynı rezaletle mücadele ederek Aksaray'a dolmuş bulamadım. Birinci kademesi Cağaloğlu, ikinci kademesi Beyazıt üçüncüsünde Aksaray'a gelebildim.

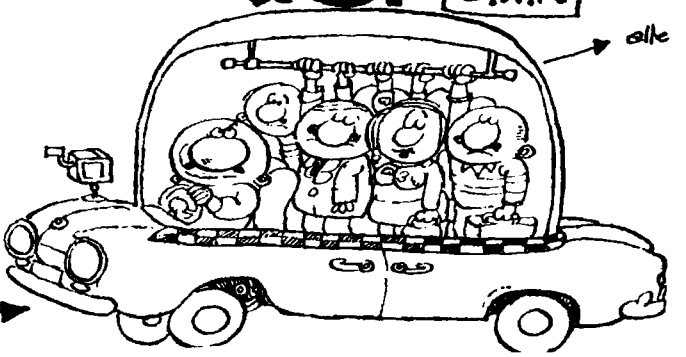
Vatandaşın bu çilesine çare bulmanın mümkün olup olamayacağını düşündüm. Bulamadım. Bu dertlere çareyi bulacak birini tanıyor musunuz? Haber verebilir misiniz diye size yazdım. Cevabınızı bekliyorum."

Dünyanın En İleri Zekalı Gerisi

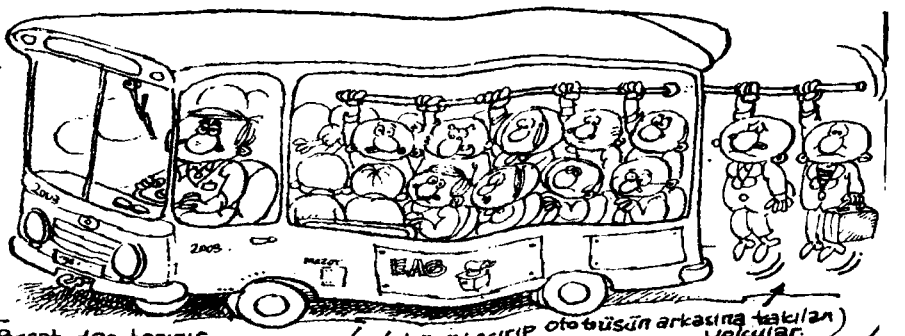
ZİHNİ SİNİR



ARTIK 1979 YILINDA DOLMUŞ TAKSİSİ VE BELEDİYE OTOBÜSLERİNDE YAPILMASI GEREKLİ MODEL DEĞİŞİKLİKLERİ ÜZERİNE PROCELER:



2) TAKILMALI BELEDİYE OTOBÜSLERİ: Belediye otobüslerinde ise elle tutulma demiri otobüsün dışında dolaşıp uzatılarak, şekilde görüldüğü gibi otobüsü kaçıranlara son bir fırsat daha tanınır.



(otobüsü kaçırıp otobüsün arkasına takılan yolcular)

Bu kitabın ana bilgi kaynağını oluşturan dolmuş araştırmamızda iki soru kağıdı uygulaması yapılmıştı. Bunlardan biri "Dolmuşçuyla Görüşme", öteki ise "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme"ydi. Bu bölümde daha çok "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme"yi değerlendirirken, kaçınılmaz olarak öteki anketten de yer yer yararlanacağız. Bu açıdan, önce her iki tür görüşmenin yapıldığı koşulları, örneklemeyi ve ilgili teknik bilgileri sıralamaya çalışalım.

Dolmuşçular ve dolmuş yolcularıyla yapılan görüşmelerde elde edilen bilgileri bize, 1974 yılı yaz stajı döneminde Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir Planlama Bölümü öğrencileri kazandırdılar. Anket dolmuş ve minibüs hatlarının tümünde birden uygulanmadı. Ancak bu hatlar içinde, bizce özellikleri olan hatlardan birer örnek bulunması sağlandı. Örneğin gerek steyşın dolmuşların ve gerekse minibüslerin hizmet ulaştırdığı semtlerin toplumsal ayrımlaşması göz önüne alınarak 17 hat seçildi. Ayrıca, toplumsal katmanlaşma yanısıra Ankara kent gelişmesinin uzandığı her ayrı yönde de bir hattın örneklemeye girmesine özen gösterildi. Bir başka anlatımla, Ankara kenti çevresine doğru uzanan, 360 derecelik bir açı içindeki, hatlardan ayrı yönde birer tanesi örneklemeye sokuldu.

Toplam 314 dolmuş sürücüsüyle yapılan görüşmelerde anket sayıları şöyle saptandı: Genellikle hatta çalışan dolmuş sayısına orantılı olarak örnek seçme ilkesi benimsendi. Örneğin Ankara'mn iki en önemli yol eksenini oluşturan Aydınlık-Çankaya ve Bahçeli-Dörtyol hatlarından sırasıyla 67 ve 47 örnek alındı. En yaşlı dolmuşçuların toplandığı Ulus-Bakanlık hattından 11, küçük bir hat olan Ulus-K.Esat'tan 5 örnek eklendi. Geri kalan 13 hat ise minibüslerin hizmet ettiği bölgelere uzanıyordu; bunların sayısı da her hattaki minibüs adedine orantılı olarak saptandı.
Seçilen bu hatlarda, dolmuşçulardan ayrı olarak, her hat için 50'den az olmamak üzere dolmuş yolcularıyla görüşüldü. Bu görüşmelerin sayısı saptanırken de hattaki dolmuş adedi temel alındı. Buradaki varsayım, dolmuş sayısının yolculuk istemiyle orantılı olduğu ve o nedenle hatlara göre dolmuş yolcularının dağılımının bir göstergesi sayılabileceğiydi. Öğrenciler görüşmeleri dolmuş yolcularının uzunca kuyruklar oluşturdukları sabah işe gidiş ve akşam eve dönüş saatlerinde uyguladılar. Kuyruğun en sonundaki yolcuya giderek oniki soruyu peşpeşe sordular. Bir yolcuyla görüşme bitince yine kuyruktaki en son yolcuya gittiler.

Dolmuş Yolcularıyla Görüşme'de başlıca üç tür bilgi toplamak amaçlanıyordu:

1) Dolmuş yolcuları kimlerdir? Dolmuş yolcularını kamu ulaşım sistemi yolculuklarından ayıran özellikler nelerdir?
2) Dolmuş yolcuları neden dolmuşu seçerler? Dolmuşun hangi özellikleri yolcuyu böyle bir seçime iter?
3) Dolmuşla yolculuk sırasında gerek yolcular arasında ve gerekse sürücüyle yolcu arasında ne gibi ilişkiler doğar?

Görüşme, bir bilgi kaynağı olarak çeşitli sınırlılıklar da taşımaktadır. Bunlar da şöyle sıralanabilir: Görüşme yolcular durakta beklerken yapıldığından soru sayısı az tutulmuş ve kapalı sorular seçilmiştir. Anketin bu niteliği elde edilecek bilgi kapsamını daraltmıştır. Yalnızca dolmuş yolcularıyla görüşüldüğünden başka ulaşım türlerini, örneğin otobüsü seçenler üzerinde bilgi elde etme olanağı olmamıştır. Oysa bir ev anketi bu tür bilgileri de bize verebilecekti. Ancak biz bu eksiğimizi, önceden yapılmış başka anketlerin sonuçlarından yararlanma yoluyla kapatmaya çalıştık.

Görüşmeler öğrencilerin yaz stajını içine alan Temmuz ayında uygulanmıştı. Temmuz'un Ankara'da tatil ayı oluşu nedeniyle olağan trafik gözlemlenememiştir. Okullar kapalıdır. Bu nedenle ev-okul-ev yolculuk-

ları yapan grup örneklemeye girmemiştir. Ev-iş-ev dışındaki yolculukların da azaldığı bir dönemdir. Bu nedenlerle görüşmelerin yapıldığı ay, gün ve saatler örneklemede ev-iş-ev yolculuklarına ağırlık verildiği söylenebilir. Örneklemenin bu yönde eğilimli oluşu yukarda sıraladığımız bilgi türlerinden 2. ve 3.'den çok 1.'leri etkileyecektir. Anket ev-iş-ev yolculuklarında dolmuşa binenlerin özelliklerini saptayacaktır.

Dolmuş yolcularıyla yapılan görüşmelerden 902 güvenilir yanıt kağıdı elde edilmiştir. Biz bu kağıtlardan yararlanarak dolmuş yolcularını, yaş, eğitim, gelir, meslek ve kent içinde oturdukları semtler bakımından kümelere ayırdık, sonra bunları Ankara için yapılmış başka araştırmaların sonuçlarıyla karşılaştırmaya çalıştık.

Yolcuların yaş ve cinsiyet kümelerine göre dağılımı

Görüşülenlerin yüzde 74,7'si erkek, yüzde 25,3'ü kadındır. İncelenen grupta erkekler oranının yüksekliğine neden olarak etkileri birleşen üç etmenden söz edilebilir. Birincisi, ev-iş yolculuğu yapan erkekler daha çoktur. İkincisi, görüşülen kişilerin yaş kümesi içinde erkeklerin oranı daha yüksektir. Üçüncüsü ise, kentte, erkek nüfus başına doğan yolculuk sayısı kadın nüfus başına doğan yolculuktan daha fazladır. Ancak bu gözlemimizi belirttikten sonra söz konusu etmenlerin eğilimi ne nicelikte açıkladığını da araştırmamız gerekir.

Ankara kent nüfusu içinde erkeklerin yüzdesi 54'tür.[1] Dolmuş araştırmasında görüşülen yaş kümesi içindeki erkek nüfus oranı hesabedildiğinde yüzde 55,4 bulunur. Buna göre örnekteki erkek oranı yüksekliğinin yüzde 5'i Ankara kent nüfusunun bileşimiyle açıklanmaktadır.

Birinci etmen olarak saydığımız ev-iş yolculuklarına gelince, bu etki Ankara kentinde çalışan nüfusun cinsiyet dağılımına bakarak ortaya konabilir. 1965 yılında Ankara'da çalışanların tümü nüfusun yüzde 34,2'sini oluşturuyordu. Çalışanların yüzde 90,8'i erkek, yüzde 9,2'si kadındı. Buradaki erkek oranı örneklemeye giren nüfusunkinden daha da yüksektir. Örneklemede ev-iş-ev yolculukları ağır basıyorsa da başka tür yolculuklar buna katılmış olmalıdır.

Üçüncü etmen olan araçlı yolculuklardaki erkek kadın oranları üzerinde yayınlanmış bilgi yoktur. Buna karşılık Ankara Nazım Plan Bürosu'nca yapılmış bir sayımdan yararlanılabilir. Nazım Plan sayımına göre, trafik

(1) Bu sayılar 1970 nüfus sayımından çıkarılmıştır.

yükünün doruğa vardığı saat 8-10 ile 17-19 arasındaki dolmuş yolculuklarının amaca göre dağılımları Çizelge (7.1)'de görülmektedir. Bu sayılardan yararlanarak kabaca bir oranlama yapabiliriz. "Eve dönüş" yolculuklarının yüzde 35,7'si işten eve dönenlerce oluşturulmaktadır. Toplam yolculukların yüzde 71,4'ü ise ev-iş-ev yolculuklarıdır. Bu yolculukları yapanların cinsiyet bileşiminin Ankara kentinde çalışanlarınkine eşit olduğu varsayılabilir. Başka bir deyişle bu yolcuların yüzde 64,9'u erkeklerdir. Saat 17-19 arasına düşen "Eve dönüş" yolculuklarının yüzde 35,7'si dışında kalan yüzde 8,5'inin daha çok alışverişten dönen kadınlarca oluşturulduğu düşünülebilir. "Başka" amaçlı yolcuların cinsiyet dağılımının ise Ankara nüfusu oranlarına uyacağı varsayılabilir. O zaman ev-iş-ev dışındaki yolculukların yüzde 10,8'inde erkekler görülecektir. Bu koşullarda, Nazım Plan Bürosu sayımlarındaki yolcuların cinsiyet dağılımında, yüzde 75,7 erkek, yüzde 24,3 kadın olacaktır.

Çizelge 7.1- Dolmuş yolculuklarının amaca göre dağılımı[2]

AMAÇ	ÇALIŞMAYA GİDİŞ	EVE DÖNÜŞ	BAŞKA	TOPLAM
Yüzde	35,7	44,2	20,1	100,0

Dolaylı bir oranlama yoluyla bulunan bu sayılar bizim anketimizin verdiklerine çok yakındır. Bizim araştırmamızda daha çok doruk saatlerinde dolmuşa binenlerle görüşüldüğü önceden belirtilmişti. Böylelikle "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme"nin doruk saatlerdeki özellikleri ortaya koymaya eğilimli olduğu yönündeki kanımız bir kez daha güçlenmektedir.

Görüşülen dolmuş yolcularının yaş kümelerine göre dağılımını Çizelge 7.2'de sıralıyoruz.

Dolmuş yolcuları arasında 0-14 yaş kümesi örneklemeye girmemiştir. Buna iki neden gösterebiliriz. Birincisi Temmuz ayında okulların kapalı olması, ikincisi görüşmeyi yapanların, sorulara yanıt alabilmek için daha yukarı yaştakileri seçmeleri. 15-19 yaş kümesinin de azlığı birinci nedene bağlanabilir. Özetle "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme" daha çok ergin yaştaki yolcuların özelliklerini ortaya koymaktadır. Dolmuş yolcuları arasında 25-35 yaş arasında olanların oram kent nüfusuna göre daha yüksek çıkmıştır. Buna karşılık daha üst yaştaki yolcuların oram kent

(2) Ankara Nazım Plan Bürosu çalışmaları, 1970.

nüfusuna göre azdır.[3] Bu ayrımlaşmanın bir nedeni kişi başına doğan yolculuk sayısının erginler için, yaş ilerledikçe azalmasıdır.

Çizelge 7.2- Dolmuş yolcularının yaş kümelerine göre dağılımı

Yaş	Dolmuş Yolcusuyla Görüşme	1970 Nüfus Sayımı	1970 Nüfus Sayımı (+15)	1970 Nüfus Sayımı (düzeltilmiş)
0-14	0,0	35,2	–	–
15-19	2,1	11,7	18,1	2,1
20-24	22,8	12,3	19,0	22,6
25-29	24,9	8,2	12,7	15,1
30-34	17,0	6,8	10,5	12,5
35-39	10,4	6,8	10,5	12,5
40-44	8,7	5,4	8,4	10,0
45-49	6,1	3,8	5,8	6,9
50-54	4,2	2,4	3,8	4,5
55-59	2,1	2,4	3,7	4,5
60-64	1,1	1,9	2,9	3,5
65-	0,6	2,9	4,5	5,4

Dolmuş yolcularının toplumsal özellikleri

Burada, yolcunun toplumsal özelliklerini, bağlı olduğu toplumsal katmanı belirleyerek ortaya koymaya çalışacağız. Dolmuşa binmenin anlamı çeşitli taşıtlar arasından birini seçmektir. Herhangi bir tüketim malını türdaşları içinden seçmeyle büyük benzerlik gösterir. Tüketim malı seçimi ise belli bir yaşama "stil"inin göstergesidir. Toplumsal sınıflar ayrımı genellikle temel üretim ilişkilerini kavramak için tek başına ye-

(3) Çizelge 7.2'nin 2. sütununda 1970 Nüfus Sayımı sonuçları veriliyor. Bizim örneklememizde 0-14 yaş kümesi bulunmadığı için, bir karşılaştırma yapabilmek amacıyla Sayım sonuçlarından bu kümeyi düşerek geriye kalan nüfusun dağılımını saptadık (3. sütun). Bu yeni sütunda da 15-19 yaş kümesi yüksek bir orana varıyor ve bu öteki kümelerde oransız bir azalmaya neden oluyordu. Bunu düzeltmek amacıyla da 15-19 yaş kümesi oranının bizim araştırmamızdaki gibi 2,1 olduğunu varsaydık. Geri kalan kümeleri yüzde 97,9 içinde, oransal olarak dağıttık (Sütun 4). Sütun 1 ve 4'ü karşılaştırdığımızda şunları gördük. "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme"de 20-35 yaş kümelerindekiler oldukça fazlaydı. Buna karşılık 35-55 yaş kümelerindekilerin yüzdesi kent nüfusundan daha azdı. 55 yaş üstü için bu ayrılık artıyordu.

terli bir boyutken yaşama biçimi araştırmalarında daha karmaşık ilişkiler işin içine girmekte, ruhbilimsel ve ideolojik boyutlara geçilmektedir.

Ayrı sınıflardan kişiler kimi zaman belirli bir yaşam biçimine uyup kendilerine bir yaşam çevresi oluşturmaktadırlar. Bu olgu, çok boyutlu değişkenlerle belirlenen, sınırları keskin olmayan, yapılaşmamış (amorphous) "katman" kavramıyla daha iyi açıklanabilmektedir. Denebilir ki kişinin içinde bulunduğu toplum katmanıyla yaşama "stil"i arasında bir koşutluk vardır. Binilen taşıt aracı ise bu "stil"i belirleyen davranışlardan biridir.

Görüşmede yolcuya "En çok bindiğiniz vasıta hangisidir?" sorusu yöneltilmiştir. Sorunun yanıtlarını Çizelge 7.3'te özetliyoruz. Dolmuş yol-

Çizelge 7.3- Dolmuş yolcularının en çok bindiği taşıt aracı

Dolmuş	Otobüs	Özel Oto	Taksi	Tren	Dolmuş ve Servis	Dolmuş ve Otobüs	Dolmuş ve Özel oto	Başka
76,3	10,3	2,8	1,9	1,1	0,4	4,0	0,8	2,1

cularının yüzde 76,3'ünün en çok bindiği taşıt aracı yine dolmuştur. Bunlar sürekli dolmuş yolcularıdır. Buna karşılık dolmuşla başka bir taşıt arasında açık seçimi olmayan yolcuların yüzdesi küçüktür. Ayrıca bunlar daha çok otobüse binenlerden de azdır. Başka bir deyişle dolmuş yolcuları taşıt seçimi oldukça kesin olan kişilerdir. Bu gözlemden yola çıkarak taşıt aracı seçimiyle toplumsal katmanlaşma arasında sıkı bir bağın varolduğunu önerebiliriz. Her katmanın ayrı bir araç seçme eğilimi vardır. Görgül bulgular bu varsayımı destekler yöndedir.

Hatlara göre en çok binilen araç yüzdelerinin sıralandığı Çizelge 7.4'deki ayrımlaşma önemlidir. Bu çizelgede en çok sürekli dolmuş yolcusunun görüldüğü hat Ulus-Küçükesat'tır. Bu hat bir orta sınıf semtini merkezi iş bölgesine bağlamaktadır. Tüketicinin kalıplaşmış alışkanlıklarına en duyarlı olan bu yolcular için dolmuş seçimi çok açıktır. Kimi zaman dolmuş kimi zaman otobüse binenlerin oluşturduğu "Dolmuş ve Otobüs" kümesinde kimse yoktur. Bir başka steyşın dolmuş hattı olan Ulus-Bakanlık'da ise sürekli dolmuş yolcusu olanların oranı düşüktür. Bu hat merkezi iş bölgesinin iki kesimini birbirine bağlamaktadır. O nedenle bu hattın yolcularında varış ya da çıkış yerindeki konut bölgelerinin özelliğinden doğması beklenen bir açık seçim görülmez. Bu hattın yolcuları tekdüzeliği olan bir toplumsal katman oluşturmazlar. Merkezi iş bölge-

sini kullanan her katmandan kişi bu hattın yolcusu olabilir. Bu hattaki sürekli dolmuş yolcularının yüzdesi genel ortalamadan düşük olmasına karşın yüzde 69'luk oran, anket sırasında dolmuşa binmekte olan yolcuların çoğunluğunun yine en çok dolmuşa bindiklerini ortaya koymaktadır.[4] Minibüs hatlarına gelince, en düşük oran Kızılay-Dikmen'de görülmektedir. Sürekli dolmuş yolcusu en azken, sürekli otobüs yolcu oranı en yüksek değerine varmıştır. "Dolmuş ve otobüs" kümesi, başka bir deyişle açık seçimi olmayanlar grubu ise yine çok yüksek orandadır.

Kızılay-Dikmen hattındaki bu durumun iki açıklaması yapılabilir. Birincisi bu hatta otobüsle yolculuk koşullarının kötü oluşu (o dönemde otobüslerin eskiliği, doluluğu, vb.) ve görüşmelerin yapıldığı doruk saatlerde minibüslerin otobüs yolcularını da kendine çekmesi, ikincisi ise, Dikmen'in, toplumsal katmanlaşma açısından bir geçiş dönemi yaşamasıdır. Çünkü öteki minibüs hatlarına baktığımızda sürekli minibüs yolcusu olanların oranlarının yüksekliği yine göze çarpmaktadır. Bu hatların uzandığı semtlerde toplumsal katmanlaşmanın daha kalıplaştığı söylenebilir. Ancak bu ileri sürdüklerimiz, yalnızca "sürekli dolmuş yolcusu olma" değişkeniyle kanıtlanamaz, şimdilik bir önerme niteliğindedir.

Ankara kenti nüfusunu çeşitli katmanlara göre ayırıp her birinin içinde dolmuşa binenleri inceleyerek dolmuş yolculuğu ile toplum katmanları arasındaki ilişkiyi kurmak bu çalışmanın kapsamını aşar. Ancak bir kestirme yol izlemek de olanaklar içindedir. Örneğin, toplumdaki katmanlaşmayı belirleyen temel değişkenlere göz atarak dolmuş yolcularının Ankara toplam nüfusuna, istenirse otobüs yolcularına göre konumu araştırılabilir.

Mills toplum katmanlarının "meslek", "sınıf", "toplumsal statü" ve denetim "gücü"nden oluşan dört boyutla belirlendiğini ileri sürer.[5] Bu dört değişken arasında "meslek" ana gelir kaynağını oluşturan ve kişinin sürekli olarak yürüttüğü bir etkinliktir. "Meslek" kişinin sınıfsal konumuyla ilişkilidir, aynı zamanda, belirli ölçüde "denetim gücü"nü de içerir. "Sınıf" ise toplumsal üretim sürecinde, üretim araçlarıyla ilişkisine bağımlı olarak, kişiye toplumsal çalışmada verilen role ve oluşan artık değerden kişinin aldığı paya göre belirlenir. "Toplumsal statü" bir toplumsal olgudur. İki yönlüdür. Bir yanda kişinin kendi istemidir, öte

(4) Bu oranları değerlendirirken Ankara'da dolmuşla taşınan yolcuların otobüsle taşınanlardan daha yüksek olduğunu göz önünde tutmalıyız.

(5) C.W. Mills: *Power Politics and People* Balantine Books, New York, 1963, s. 305-323.

Çizelge 7.4- Hatlara göre en çok binilen taşıt aracı yüzdeleri

HATLAR	DOLMUŞ	OTOBÜS	TREN	TAKSİ	ÖZEL OTO	DOLMUŞ SERVİS	DOLMUŞ OTOBÜS	DOLMUŞ ÖZEL	BAŞKA
1. Aydınlık-Çankaya	82,6	4,7	0,5	2,1	4,7	–	2,1	0,5	2,6
2. Bahçeli-Dörtyol	75,8	12,6	–	3,3	3,7	0,9	0,5	0,9	1,9
3. Ulus-Bakanlık	69,0	3,4	3,4	–	6,9	–	6,9	6,9	3,4
4. Ulus-K.Esat	96,7	3,3	–	–	–	–	–	–	–
5. Kızılay-Ayrancı	60,0	30,0	–	–	3,3	–	3,3	3,3	–
6. Kızılay-Dikmen	50,0	26,7	–	6,7	–	–	13,3	–	3,3
7. Ulus-Abidinpaşa	55,5	12,5	2,5	–	–	–	22,5	–	7,5
8. Ulus-Balgat	93,1	6,9	–	–	–	–	–	–	–
9. Ulus-Çinçin	79,3	10,3	–	3,4	3,4	–	3,4	–	–
10. Ulus-Keçiören	70,3	18,9	–	–	2,7	2,7	2,7	–	2,7
11. Ulus-Mamak	70,9	10,9	7,3	–	–	1,8	5,5	–	3,6
12. Ulus-Seyran	75,0	5,0	–	–	–	–	15,0	–	5,0
13. Ulus-Topraklık	85,7	4,1	2,0	4,1	2,0	–	2,0	–	–
14. Ulus-Siteler	70,2	17,0	2,1	–	2,1	–	6,4	–	2,1
15. Ulus-Karşıyaka	75,7	10,8	2,7	–	2,7	–	5,4	2,7	–
16. Ulus-Etlik	85,3	8,8	–	2,9	–	–	2,9	–	–
17. Kızılay-Yenimahalle	–	–	–	–	–	–	–	–	–

yanda toplumun bu isteme (talebe) verdiği karşılıktır. İstem gösterene bir "prestij" verilir. "Prestij"in verilme nedeni kişinin varlığı, geliri, mesleği, eğitimi ya da "denetim gücü" olabilir. "Denetim gücü" ise kişinin, karşısındakinin direnişine rağmen istediğini yaptırabilme yeteneğidir. Ve bu yetenek kişinin "sınıf", "meslek", "statü" konumları arasındaki karmaşık ilişkilerden kaynaklanır.

Mills'in katmanlaşmayı dört boyuta indirgeyen çözümlemesinde bile durum açık değildir. Gerçekte dört değişkenin her biri birbirini etkiler ve böylece oldukça karmaşık, sınırları belirsiz ve yapılaşmamış bir katman tanımı ortaya çıkar. Söz konusu dört değişkeni doğrudan gözleme olanağı yoktur. Ancak bunların yerini tutanlar (surrogates) gözlenebilir. Gözlenebilenler ise birden çok değişkenle birden ilişkilidirler. Bu nedenlerle, bu araştırmamızda dolmuş yolcularının belli temel gözlemlere göre konumunu saptamakla yetineceğiz. Bunlar meslek, gelir, eğitim durumu, oturduğu ev türü gibi değişkenler olacaktır.

Dolmuş yolcularının mesleği

Dolmuş yolcularının mesleğe göre dağılımını Ankara nüfusunun dağılımıyla karşılaştırabilmek için elimizde 1965 Nüfus Sayımı'ndan başka kaynak yoktu. Sayım sonuçlarını "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme"de kullanılan meslek kümelerine koşut bir düzene sokabilmek için çizelge kümelerini değiştirdik ve Çizelge (7.5) elde ettik.

1965 yılı 15 yaş üstü nüfusunun mesleklere göre dağılımını Görüşme'yle karşılaştırdığımızda, ilk gözümüze çarpan dolmuş yolcuları arasında ev kadınları oranının düşük oluşuydu. Bunun nedenlerini cinsiyete göre dağılımı araştırırken vermiştik. Bunun dışında toplumsal statü açısından daha üst bir konumda olan I. Küme meslek sahipleri daha çok dolmuşa biniyorlardı. Dolmuş yolcuları arasında işçi ve küçük esnaf (II. Küme) oranları ise Ankara ortalamasının çok altındaydı. Öte yandan (Görüşme'nin yapıldığı mevsimi de göz önünde tutarak) öğrencilerin çok sık dolmuşa binecekleri beklenemezdi. Öğrencilerle otobüslerde özel indirim uygulandığından bu grubun otobüsü seçmesi daha olağandı. Dolmuş yolçuları arasında öğrenci oranının Ankara genelinin iki katı oluşu bu grubun çok devinimli oluşuna bağlanabilirdi.

Gerçekten de "En çok binilen araç" ile "meslek"i birlikte veren ikili çizelgede bu durum açıklığa kavuşmaktadır. Öğrenciler otobüs yolcularının yüzde 32,1, dolmuş yolcularının ise yüzde 18,0'ını oluşturmuşlardır. (Çizelge 7.6) Aynı çizelgede işçi, öğrenci ve emeklilerin genellikle

Çizelge 7.5- Dolmuş yolcularının meslek dağılımları (yüzde)

Meslek	Nüfus Sayımı 15 Yaş Üstü	Nüfus Sayımı Düzeltilmiş*	Dolmuş Yolcusuyla Görüşme
I. Serbest, memur teknik yardımcı başka	28,6	39,9	52,9
II. İşçi, küçük esnaf	22,1	30,7	13,7
III. Çalışmadan gelir elde edenler	4,9	6,8	5,0
IV. Öğrenci	9,4	13,1	18,8
V. Evkadını	35,0	9,5	9,5
TOPLAM	100,0	100,0	100,0

(*) Ev kadını oranının "Dolmuş Yolcusuyla Görüşme"nin verdiği eğilimli sonuca göre yüzde 9,5 olduğu varsayımıyla Sayım oranları düzeltildi.

Çizelge 7.6- En çok binilen araç ve meslek ilişkisi

	DOLMUŞ	OTOBÜS	TAKSİ	ÖZEL OTO	TREN
I. Serbest memur teknik yd.	54,5	28,6	68,9	59,0	55,6
II. İşçi, Küçük esnaf	12,8	22,6	12,5	–	44,4
III. Emekli çiftçi	2,7	7,2	–	4,6	–
IV. Öğrenci	18,0	32,1	6,3	22,8	–
V. Ev kadını	10,6	8,3	6,3	13,6	–
VI. Başka	1,4	1,2	6,1	–	–
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

otobüsü yeğlemelerine karşın memur, serbest meslek sahipleri ve teknik yardımcıların dolmuşa daha çok bindikleri görülmüştür. Bu seçimde toplumsal katmanlaşmanın getirdiği öncelikler dışında başka etkiler de sezilmektedir. Yaptıkları işler bakımından zamana çok değer verenler dolmuşu seçmektedirler.

Dolmuş yolcularının hatlara göre meslek ayrımlaşması ise Çizelge (7.7)' de verilmiştir. Ayrımlaşmanın kaynağı hattın uzandığı konut alanlarında yaşayanların ayrı katmanlaşma oranları göstermesidir. Başka bir deyişle bu, Ankara'da mahallelere göre ayrı toplum katmanlarının ağırlıklı oluşunun bir göstergesidir (Aydınlık-Çankaya hattında memur, serbest meslek sahibi ve teknik yardımcı oranı yüzde 55,8 iken Ulus-Balgat hattında bu oranın 25,1 oluşu gibi).

Dolmuş yolcularının gelir ve eğitim düzeyi

Gelir durumunu incelemek için Ankara Nazım Plan Bürosu'nun Mayıs 1970'de yürütmüş olduğu ev anketi sonuçlarından yararlandık. Ancak bu sonuçlarda belli düzeltmeler yapmak zorunluydu. Çizelge (7.8) gelir dilimlerine göre yolculuk aracı kullanım oranlarını sergilemektedir. Gelir düzeyi arttıkça otobüs ve trenle yolculukların payı hızla düşmektedir. Özel oto yolculukları yapanların büyük oranı ise yüksek gelirlidir. Bu beklenen eğilime karşılık dolmuş yolculuklarında başka dağılım göze çarpmaktadır. Dolmuş yolcuları arasında en yüksek oran orta gelir kümesindedir. Örneğin geliri 1000 TL'ye kadar olanlar arasında dolmuş yolcularının payı yüzde 28,7 iken 2001-3000 TL arasında geliri olanlarda bu oran 38,7'dir. 6000 TL düzeyinden sonra bu oran hızla düşmektedir (Bkz. Çizelge 7.8, kolon elemanları). 5000 TL düzeyinden yukarı doğru özel oto yolcuları ağırlık kazanmaktadır. Çizelge'de dolmuşa yakın dağılım gösteren bir başka taşıt aracı da taksidir. Taksi yolcuları arasında her gelir kümesinden kişiler vardır. Ancak doğal olarak en üst gelir kümelerinde taksiye binme oranı dolmuş gibi azalmamaktadır. Aynı bilgiler çizim 7.1'de de özetlenmiştir.

Dolmuş yolcularının eğitim düzeyini saptamak için Ankara ortalamalarıyla karşılaştırdık. Bu yolcular ortaokul, lise ve yüksek eğitimde Ankara ortalamalarının üstündeydi, (Çizelge 7.9). Gerçekte eğitimle gelir, gelirle kentsel alanda yer seçimi arasında yakın ilişkiler olduğu söylenebilir. Yolcuların eğitim durumuna göre başka araçlar seçme eğilimi de doğaldır. Eğitim düzeyi yükseldikçe otobüsle yolculuk payı azalmakta dolmuşla yolculuk payı artmaktadır.

Çizelge 7.7- Hatlara Göre Dolmuş Yolcularının Meslek Ayırımı

	Serbest Meslek Teknik Yrd.	İşçi Esnaf	Emekli Çiftçi Çalışmadan Gelir Sağlayanlar	Öğrenci	Evkadını	Toplam
Aydınlık-Çankaya	55,8	7,6	5,9	22,7	8,1	100,0
Bahçeli-Dörtyol	50,6	9,4	5,7	25,5	8,9	100,0
Ulus-Bakanlık	75,0	12,5	4,2	4,2	4,2	100,0
Ulus-K.Esat	50,0	11,5	7,7	19,2	11,5	100,0
Kızılay-Y.Ayrancı	42,2	7,7	19,2	23,1	7,7	100,0
Kızılay-Dikmen	34,7	30,4	8,6	8,7	17,4	100,0
Ulus-Abidinpaşa	43,1	41,2	–	2,9	11,8	100,0
Ulus-Balgat	25,1	37,5	8,4	4,2	20,8	100,0
Ulus-Çinçinbağları	44,0	8,0	8,0	24,0	16,0	100,0
Ulus-Keçiören	41,3	6,9	3,4	20,7	27,6	100,0
Ulus-Mamak	49,0	25,5	2,1	17,0	6,4	100,0
Ulus-Seyranbağları	44,5	22,2	5,6	16,7	11,1	100,0
Ulus-Topraklık	60,8	17,4	2,2	13,0	6,5	100,0
Ulus-Siteler	48,4	12,1	18,2	18,2	–	100,0
Ulus-Karşıyaka	61,3	16,1	6,4	9,7	3,2	100,0
Ulus-Etlik	67,8	3,2	3,2	16,1	9,7	100,0

Çizelge 7.8- Gelir dilimleri ve yolculuk aracı ayrımlaşması (yüzde)*

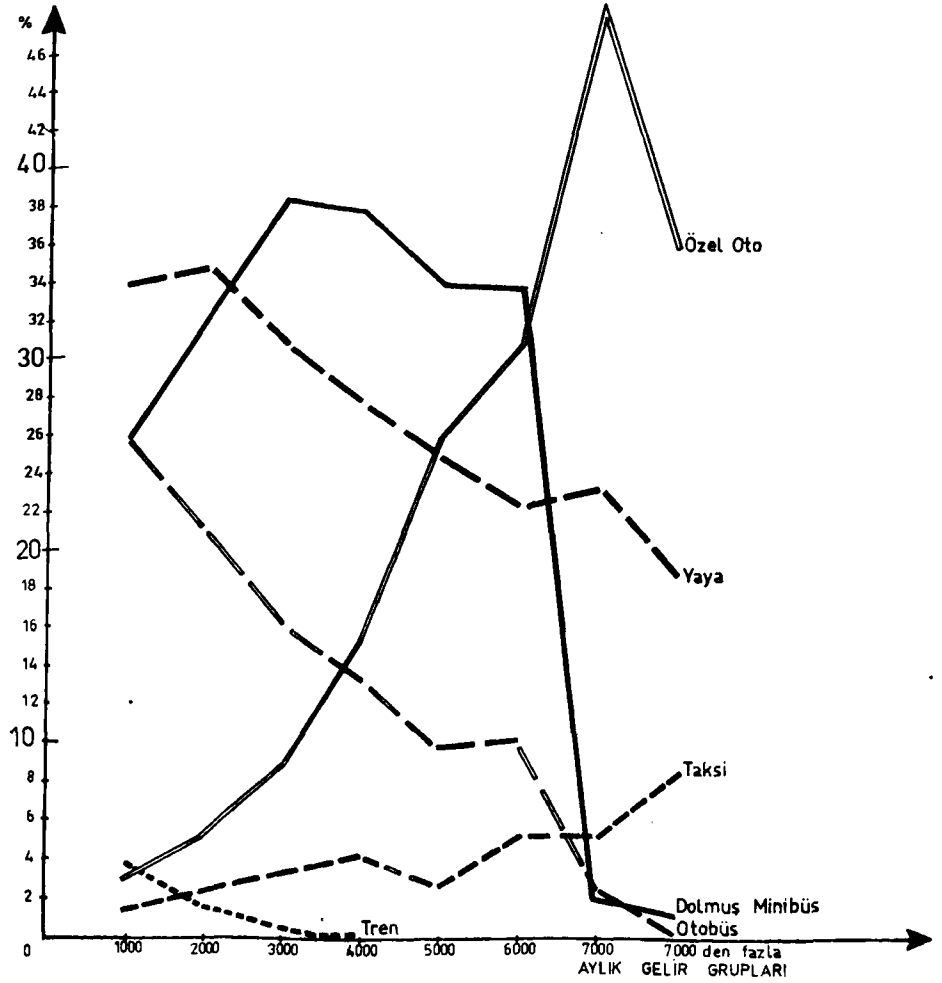
	-1000	1001-	2001-	3001-	4001-	5001-	6001-	7001-	100,0
Yaya	38,2	33,3	15,3	7,3	2,4	1,9	0,6	1,0	100,0
	34,0	*34,6*	*30,6*	*27,8*	*24,7*	*20,1*	*23,1*	*18,5*	
Otobüs	46,0	32,3	13,0	5,2	1,5	1,2	0,1	0,7	100,0
	25,9	*21,2*	*16,3*	*12,8*	*9,6*	*10,0*	*2,7*	*8,6*	
Dolmuş	32,1	31,0	19,2	9,8	3,4	2,5	0,5	1,5	100,0
	28,7	*32,3*	*38,4*	*37,8*	*34,6*	*33,5*	*17,1*	*27,3*	
Taksi	21,4	27,8	21,4	14,0	3,2	4,7	1,9	5,6	100,0
	1,5	*2,3*	*3,4*	*4,2*	*2,6*	*5,0*	*5,4*	*8,2*	
Özel oto	13,6	20,1	17,6	16,0	10,2	9,0	5,5	8,0	100,0
	3,0	*5,2*	*8,7*	*15,3*	*25,9*	*30,2*	*49,9*	*35,6*	
Tren	69,7	25,3	4,4	0,6					100,0
	3,9	*1,6*	*0,5*	*0,1*					
Başka	41,5	33,3	13,2	6,3	3,1	1,0	0,4	1,2	100,0
	3,0	*2,8*	*3,0*	*2,0*	*2,6*	*1,2*	*1,8*	*1,8*	
	100,0	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	

(*) Düz yazıyla verilen sıra toplamı elemanları her yolculuk aracının gelir dilimlerine göre kullanım oranlarını; italikle verilen kolon toplamı elemanları her gelir kümesi için araç kullanım dağılımını göstermekte.

Çizelge 7.9- Dolmuş yolcularının ve dolmuşçuların eğitim durumu (yüzde)

1970 ANKARA	YOLCULAR	DOLMUŞÇULAR
Hiç okumamışlar	18,1	4,9	–
İlkokul	48,2	25,9	78,7
Ortaokul	9,5	18,2	13,7
Meslek Okulu	6,0	6,0	5,1
Lise	7,2	26,0	1,3
Yüksek Okul	10,9	19,0	–

Bu çizelgede 1970 Nüfus Sayımı 15 yaş üstü nüfusun eğitim durumu ve yolcu ile dolmuşçu görüşmelerinden elde edilen sonuçlar karşılaştırılmaktadır.



Kaynak : C.ELKER, ark. "Kentsel ulaşım : Ankara ." Mimarlık, 76/4 . ve
Ankara Nazım Plan Bürosu 1970, EV ANKETLERİ DÜZELTİLMİŞ SONUCLARI

Çizim: 7.1 Ankara'da gelir gruplarının ulaşım türlerini kullanma oranları

Dolmuş yolcularının toplumsal katmanlaşma içindeki konumunu belirlemek amacıyla yararlandığımız son gösterge oturulan konut türü oldu. "Nasıl bir konutta oturuyorsunuz?" sorusuna verilen yanıtlar genellikle gerçek durumdan çok özlemleri yansıtmaktaydı. Seçenekler arasında "Apartman", "Ev", "Gecekondu" vardı. Ankara'da konut türleri saygınlık sırasına sokulacak olsa "Apartman" en başta, "Gecekondu" en sonda geliyor, demek çok yanlış olmazdı. Gecekondu belli bir sınıfsal konumu yansıtıyordu. Bunun bilincinde olan gecekondulular kimi zaman gerçeği gizleyerek "Ev" yanıtı vermişlerdir.[6] (Çizelge 7.10) en çok binilen araç türünün oturulan eve göre ayrımlaşmasını ikili olarak sergilemektedir. Açıkça görülen ayrıma göre dolmuşa binenler arasında "apartman"da oturanların oram daha yüksektir. Örneklemede en çok taksi ve özel otoya binenler arasında "gecekondu"lu çıkmamıştır. Buna karşılık trene binenlerin yüzde 60'ı "gecekondu"ludur.

Çizelge 7.10- En çok binilen araç türü ile oturulan konut türü ilişkisi

	OTOBÜS	DOLMUŞ	TAKSİ	ÖZEL OTO	TREN
APARTMAN	43,8	65,9	76,5	92,0	10,0
EV	17,7	13,5	23,5	8,0	20,0
GECEKONDU	36,5	19,7	–	–	60,0
BAŞKA	2,1	0,9	–	–	10,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Hatlara göre konut türlerinin ayrımlaşması ise bugün Ankara'da semtlere göre nüfusun katmanlaşmasının bir başka göstergesidir (Çizelge 7.11) Minibüs hatlarının çoğunda ve özellikle Ulus-Mamak, Ulus-Balgat ve Ulus-Abidinpaşa hatlarında "gecekondu" yanıtı oranı boldur; belki bu eski gecekondu alanlarında bu statünün benimsenmiş olduğunu gösterir. Öte yandan Ulus-Karşıyaka hattında yüksek oranda "ev" yanıtı alınmıştır. Ulus-Dikmen hattı için de bu geçerlidir. Bu semtlerin halkları konut

(6) Bu eğilimin doğruluğunu saptayabilmek için Ankara Kentinde konutların nesnel olarak nasıl bir dağılım gösterdiğine bakmak gerekir. Bu konuda ayrıntılı stok bilgileri yoktur. Öte yandan Üçüncü Beş Yıllık Plan verilerine göre 271 000 konutun yaklaşık yüzde 55,4'ü gecekondudur. 1955-72 yılları arasında Belediye'den 109 689 konut birimi için alınan ruhsatların yüzde 5'i ev, geri kalanı apartmandır. Çizelge 7.10'da görünen ev sayısı çok yüksek gecekondu sayısı ise azdır. "Ev yanıtlarının bir kesiminin "gecekondu" yerine söylenmiş olması daha doğaldır.

Çizelge 7.11- Hatlara göre yolcuların oturduğu ev türü (yüzde)

HAT	APARTMAN	EV	GECEKONDU	BAŞKA	TOPLAM
1. Aydınlık-Çankaya	77,9	13,7	7,4	1,1	100;0
2. Bahçeli-Dörtyol	79,5	10,7	8,4	1,4	100,0
3. Ulus-Bakanlık	44,8	27,6	17,2	10,3	100,0
4. Ulus-K.Esat	96,7	–	3,3	–	100,0
5. Kızılay-Ayrancı	73,3	13,3	13,3	–	100,0
6. Kızılay-Dikmen	30,0	30,0	40,0	–	100,0
7. Ulus-Abidinpaşa	17,5	7,5	75,0	–	100,0
8. Ulus-Balgat	6,9	17,2	72,4	–	100,0
9. Ulus-Çinçin	55,2	13,8	31,0	–	100,0
10. Ulus-Keçiören	70,3	8,1	21,6	–	100,0
11. Ulus-Mamak	18,2	21,8	60,0	–	100,0
12. Ulus-Seyran	70,0	–	30,0	–	100,0
13. Ulus-Topraklık	65,3	8,2	24,5	2,0	100,0
14. Ulus-Siteler	59,6	10,6	29,8	–	100,0
15. Ulus-Karşıyaka	35,1	48,6	13,5	2,7	100,0
16. Ulus-Etlik	79,4	11,8	8,8	–	100,0
STEYŞIN DOLMUŞ HATLARI (1-4)	77,8	12,3	8,2	1,7	100,0
MİNİBÜS HATLARI (5-16)	47,1	16,2	35,9	0,7	100,0
GENEL TOPLAM	62,9	14,2	21,2	1,2	100,0

türü bildirimine karşı aşırı duyarlı davranmışlardır. Çizelgenin alt bölümündeki steyşın dolmuş ve minibüs ayrımını veren sayılara göre birinciler daha çok apartmanlarda oturan yolcuları taşımakta, ikincilerin yolcuları ise apartman türü ile gecekondular arasında (bizim kestirimlerimize göre) yarı yarıya bölüşülmektedir. Bu göstergeye göre steyşın dolmuşların müşterilerinde bir statü ayrımlaşması vardır.

Dolmuşa neden biniliyor

Görüşmede deşilmek istenen bir başka konu yolcuların neden dolmuşa bindikleri ve onları bu seçime iten nedenlerdi. Bu amaçla görüşmede üç soru soruldu. İlki "Dolmuşu neden seçersiniz?" sözleriyle belirlenen doğrudan bir soruydu. İkincisi dolaylı bir soru olan "Dolmuştan ne gibi şikayetleriniz var?", üçüncüsü ise birincisinin tersi sayılabilecek "Hangi tür dolmuşlara binmek istemezsiniz?" idi. Bu sorularla, yolcuların bir araç türünü seçerken ne gibi özelliklere önem verdiklerini ortaya koymak amaçlanıyordu.

Birinci sorunun dökümü dolmuş ve öteki seçenekler arasındaki ayrımı yolcu gözüyle ortaya koyuyordu. Ankara'da dolmuşa en yakın seçenek otobüs olduğundan bu konu "Dolmuş ve Kamu Ulaşım Sistemi" karşılaştırmasında daha ayrıntılı olarak ele alındı. Burada bir iki çarpıcı sonucu iletmekle yetiniyoruz. Dolmuşu seçen yolcuların yüzde 42,3'ü otobüsün çok yavaş olduğunu belirttiler. Yüzde 31,4 de otobüsün çok beklendiğini söyledi. Özellikle doruk saatlerde, dolmuş duraklarında uzun yolcu kuyrukları oluştuğu düşünülürse, dolmuşun yine de otobüsten daha az beklendiğinin söylenmesi anlamlıdır. Yolcuların yine üçte biri otobüsün çok sıkışık ve rahatsız olmasından yakınmışlardır. Kimi zaman minibüslere kapasitenin çok üstünde yolcu sıkıştırıldığı düşünülürse bu yakınma da ilginçtir. Özetle Ankara'da toplu taşıma araçlarının yetersizliğini açık bir dille ifade etmektedir.

Çizelge 7.12'de yolcuların dolmuşlardan "şikayet"leri belirtilmektedir. Bu çizelge yolcunun cinsiyetine göre ve her iki kümenin toplamı olarak üç ayrı sıra içinde dökümlenmiştir. Genel olarak yolcuların yaklaşık yüzde yetmişi dolmuştan herhangi bir yakınmada bulunmamıştır. Bu değerlendirmenin göreli olduğunu unutmamak gerekir. Bugünkü otobüs sisteminin işleyişini temel alan bir değerlendirme yapılmaktadır. Otobüs sisteminin işleyiş biçimi değişirse bu değerlendirme başka türlü olabilir.

Çizelge 7.12'deki yakınmaların önemli bir bölümü sürücülerin davranışlarından kaynaklanmaktadır. Ancak bu yakınmalar cinsiyete göre belir-

gin bir ayrımlaşma göstermemektedir. Kadınlarla erkeklerin dolmuşu değerlendirmeleri birbirinden çok ayrı değildir. Öte yandan yolcunun eğitim düzeyi arttıkça dolmuştan yakınmalar da artmaktadır. Hiç okumamış yolcuların arasında "şikayetim yok" diyenler yüzde 88,6 iken bu oran yüksek okul bitirenler için yüzde 51,2'dir (Çizelge 7.13).

Bu davranış başlıca iki nedene dayandırılabilir. Bir yandan dolmuş sürücüleri ve onların "keyfi" davranışları göze batmaya başlamakta bir yandan da dolmuşun tüm trafiğe etkisi algılanmaktadır. Eğitim düzeyi arttıkça kişisel değerlendirmeler yanısıra toplumsal ölçütler de ağırlık kazanmaktadır. Sunulan hizmeti kişisel yarar açısından değerlendirme eğilimi azalmaktadır. Örneğin ilkokul bitirenler arasında dolmuştan "Yolcunun istediği yerde durmuyor" gerekçesiyle yakınanların oranı yüksek okul bitirenlere oranla daha çok çıkmıştır.

Bir başka çizelgede de (Çizelge 7,14) dolmuştan yakınmaların steyşın ve minibüs hatlarına göre ayrımlaşması verilmektedir. Steyşın dolmuşlardan yakınma ortalama olarak minibüslere göre biraz daha çoktur. Yakınılan konularda ise kimi ayrımlaşmalar ortaya çıkmıştır. Bunlar bir önceki paragrafta sözünü ettiklerimizle koşut ayrımlaşmalardır. Steyşın yolcularıyla minibüs yolcuları arasındaki katman farkından kaynaklandığı söylenebilir. Örneğin steyşın yolcuları arasında "Keyfi hareket ediyor", "Trafiği bozuyor" gibi genel algılar oranı daha yüksektir. Ayrıca steyşm yolcularının daha çoğunun "Şoförlerden şikayetçiyim" ya da "Zevksiz müzik çalıyor" demesi kendileriyle sürücüler arasındaki toplumsal katman ayrılığını vurgulamaktadır. Buna karşılık minibüs yolcuları "Yolcunun istediği yerde durmuyor" gibi kişisel çıkara dönük aksaklıklara önem vermişlerdir. Minibüsler "Fazla yolcu alıyor" yakınması nesnel bir durumu yansıtmaktadır. Ama minibüs yolcuları arasında "Halka hizmet etmiyor" diyen de çıkmamıştır.

Dolmuş yolcularının dolmuşu seçiş nedenlerini saptamak üzere sorulan dolaylı sorulardan biri de binmek istemediği dolmuş ya da sürücü tipinin varolup olmadığıydı. Bulgular daha öncekilerle tutarlı çıkmıştır. Yolcuların büyük bir çoğunluğunun beğenmediği dolmuş tipi yoktur. Yolcuların yüzde 6'sı belli özellikte sürücüleri tutmadıklarını belirtmişlerdir. Dolmuş türleri arasında beğenilmeyenler ise Skoda ve Matador marka araçlardır. Bu araçlarda oturma düzeninin çok sıkışık olduğu söylenmiştir. Bu değerlendirmede yolcunun cinsiyetine göre bir ayrımlaşma göze çarpmamaktadır. Yalnız, kadınlar arasında güvenilmez şoförü sevmeyenler oram biraz daha yüksektir (Çizelge 7.15).

Çizelge 7,12- Kadın ve erkek yolcuların dolmuştan yakınma konuları (yüzde)

	KADIN	ERKEK	TOPLAM
Şikayetim yok	65,8	69,0	68,2
Şoförlerden şikayetçiyim	7,5	7,7	7,6
Halka hizmet etmiyor	1,3	1,2	1,2
Fazla yolcu alıyor	7,0	5,2	5,7
Zevksiz müzik çalıyor	2,6	1,2	1,6
Sigara yasağına uymuyor	–	0,3	0,2
Gürültülü	–	0,4	0,3
Kirli	0,4	0,4	0,4
Yavaş	0,4	0,4	0,4
Çok bekleniyor	2,6	2,1	2,2
Pahalı	–	1,0	0,8
Keyfi hareket ediyor	5,7	4,2	4,5
Yolcunun istediği yerde durmuyor	2,6	1,5	1,8
Trafiği bozuyor	1,8	2,8	2,5
Fazla hızlı	1,8	1,0	1,2
Direk yolcu almıyor	0,4	1,5	1,2
TOPLAM	100,0	100,0	100,0

Çizelge 7.13- Eğitim düzeyine göre yolcuların dolmuştan yakınmaları (yüzde)

	ŞİKAYETİ OLAN	OLMAYAN	TOPLAM
OKUMAMIŞ	11,4	88,6	100,0
İLKOKUL	22,3	77,7	100,0
ORTAOKUL	27,3	72,7	100,0
MESLEK OKULU	24,1	75,9	100,0
LİSE	37,6	62,4	100,0
YÜKSEK OKUL	48,8	51,2	100,0
TOPLAM	31,8	68,2	100,0

Çizelge 7.14- Steyşın ve minibüs dolmuş hatlarında yolcuların yakınma konuları

(sayı)

	STEYŞIN	MİNİBÜS
ŞİKAYETİM YOK	280	334
ŞOFÖRLERDEN ŞİKAYETÇİYİM	45	24
HALKA HİZMET ETMİYOR	11	–
FAZLA YOLCU ALIYOR	17	34
ZEVKSİZ MÜZİK ÇALIYOR	13	1
SİGARA YASAĞINA UYMUYOR	1	1
GÜRÜLTÜLÜ	2	1
KİRLİ	3	1
YAVAŞ	3	1
ÇOK BEKLENİYOR	12	8
PAHALI	4	3
KEYFİ HAREKET EDİYOR	29	12
YOLCUNUN İSTEDİĞİ YERDE DURMUYOR	4	12
TRAFİĞİ BOZUYOR	20	3
FAZLA HIZLI	10	1
DİREK YOLCU ALMIYOR	10	1
TOPLAM	464	437

Çizelge 7.15- Kadın ve erkek yolcuların sevmedikleri dolmuş türleri

(yüzde)

	KADIN	ERKEK	TOPLAM
SEVMEDİĞİM YOK	63,7	64,7	64,4
GÜVENİLMEZ ŞOFÖR	6,1	1,6	2,8
KABA HAREKET EDENLER	2,6	2,5	2,5
UKALA TİPLER	0,4	0,6	0,6
MİNİBÜSLER	1,8	1,3	1,4
KALABALIK DOLMUŞ	0,4	0,7	0,7
ESKİ ARAÇ	3,1	5,2	4,7
SKODA, MATADOR	15,4	19,0	18,1
STEYŞINLAR	0,9	1,2	1,1
BAŞKA	5,7	3,1	3,8

Beğenilmeyen dolmuş tiplerini hatlara göre dökümlediğimizde ise bir ilginç sonuçla karşılaştık. En yüksek beğenilmeyen dolmuş oranı Ulus-Bakanlık hattında görüldü. Daha önce de belirtildiği gibi bu hatta daha çok yaşlı otolar çahşıyordu. Bu hattın giderek çökmekte oluşu, dolmuşçular açısından ise durumun umut kırıcı görülmesi bir kez de yolcuların sözleriyle kanıtlanıyordu. Yolcular içi eskimiş ve dar olan bu araçları sevmezken dolmuşçuların da bunları değiştirecek olanakları yoktu. Bu hat bir çıkmaz içindeydi.

İlgimizi çeken bir başka konu da dolmuşun küçük oylumu içinde doğan toplumsal ilişkilerdi. Dolmuş içinde gelişen belli toplumsal ilişkiler açısından dolmuşun yolcular için bir çekici yönü var mıydı? Dolmuşun içinde iki tür ilişkinin gelişebileceğini düşündük. Dolmuş yolcularıyla sürücü arasında; yolcuların kendi aralarında. Ülkemizde, otobüs içi gibi daha kalabalık ve büyük oylumlarda bile kimi zaman kişilerin birbirlerine laf attıkları ya da kısa söyleşiler yürüttükleri düşünülürse dolmuş bu tür ilişkilerin gelişmesi için daha uygun bir ortam olabilir miydi? Biz iki ayrı yakınlık düzeyinde ilişki üzerinde bilgi edinmeye çalıştık: Sohbet etme ve göz tanışığı olma. Doğal olarak söyleşi göz tanışığı olmaktan daha ileri bir ilişki düzeyiydi.[7] Dolmuş yolcularıyla sürücüler arasındaki söyleşi ve göz tanışıklığı konularına "Dolmuşçular" bölümünde ayrıntılı olarak değineceğiz.

Dolmuştaki yolcuların kendi aralarındaki söyleşiye gelince, bu konuyu üç çizelge yardımıyla incelemeye çalıştık. Cinsiyete göre, eğitim durumuna göre ve oturduğu ev türüne göre söyleşiye katılanlar ve katılmayanlar... Buradaki varsayımımız "sohbet etme" eğiliminin yolcunun niteliklerine göre ayrımlaşma göstereceğiydi. Genelde dolmuşta "sohbet" ettiklerini söyleyenlerin oranı yüzde 26'yı bulmuştur. Kadınlar belirgin olarak erkeklerden daha az "sohbet" eder görünmüşlerdir (Çizelge 7.16). Toplum baskısının kadınlar üzerinde daha etkin olduğu anlaşılmaktadır. Eğitim düzeyine göre söyleşi eğilimine baktığımızda ise bu düzey yükseldikçe "sohbet"in azaldığı görülmektedir. Yüksek eğitim düzeylerinde anonim ilişki kurma alışkanlığı yerleşmektedir. Bu bulguya koşut olarak yolcunun toplumsal statüsüyle de "sohbet" eğilimi arasında bir ilişki bulduk. Apartmanlarda oturanlarda söyleşi daha azken gecekondulu dolmuş yolcularının birbirleriyle "sohbet"i daha çoktur. (Çizelge 7.17, 7.18). Statü yükseldikçe "sohbet"e katılanlar azalmaktadır.

(7) Burada dolmuş sürücüsüyle göz tanışığı olma araştırılmıştır. Büyük bir kentte yolcuların birbirleriyle göz tanışığı olmaları belki küçük hatlarda olanaklıdır. Ancak yolcular birbirleriyle göz tanışığı olmasalar bile söyleşiye girişebilirler. O nedenle yalnızca dolmuş yolcuları arasındaki "sohbet etme" eğilimini araştırmak anlamlı görülmüştür.

Çizelge 7.17- Yolcuların eğitim düzeyine göre söyleşiye katılmaları (yüzde)

	SOHBET EDEN	ETMEYEN
İLKOKUL	40	60
ORTAOKUL	25	75
MESLEK OKULU	22	78
LİSE	20	80
YÜKSEK OKUL	19	81
TOPLAM	26	74

Çizelge 7.18- Yolcuların oturduğu ev türüne göre söyleşiye katılmaları (yüzde)

	SOHBET EDEN	ETMEYEN
APARTMAN	22	78
LOJMAN	27	73
EV	31	69
GECEKONDU	36	64
TOPLAM	26	74

Çizelge 7.16- Kadın ve erkek yolcuların dolmuşta söyleşiye katılmaları

	KADIN	ERKEK	TOPLAM
SOHBET EDEN	11	31	26
ETMEYEN	89	69	74
	100	100	100

Eğer dolmuş yolcularına ilişkin bulguların kısa özetlenmesi gerekirse, dolmuş yolcularının otobüs yolcularından ayrıldıkları, genellikle otobüs yolcularının daha yüksek gelirli olmakla birlikte yine de orta sınıf üyeleri oldukları söylenebilir. Dolmuş yolcuları da kendi içlerinde steyşın dolmuş ve minibüs yolcuları olarak bir farklılaşma göstermektedir. Bu ayrım her iki tür dolmuşun işlediği mahallelerdeki sınıfsal ayrılıklardan doğmaktadır. Dolmuş ve minibüs yolcuları arasındaki ayrımlar meslek, gelir, eğitim gibi nesnel koşullarda olduğu gibi dolmuşa karşı tutumlarında da görülmektedir.

8. Dolmuşcular Kimlerdir ?

Sayfa 171 : Bedri Koraman, Milliyet, 9 Ağustos 1976
Sayfa 172 , 173, 174 : Samim Kocagöz, Cumhuriyet
Sayfa 175 : Gırgır,
Sayfa 176 : Cumhuriyet,
Sayfa 177 : Milliyet, 14 Ekim 1977


1
2
3
4

CİHAN ŞÖFÖRLERİ

Cihan Şoförü, benim bir hikâyemin adıdır. Bu hikâyenin adı, 1954'te yayınlanan hikâye kitaplarımdan birinin de adı olmuştu. Cihan Şoförü adlı hikâyemde otuz yıl önce —1948'lerde— tanıdığım delikanlı şoför bir Anadolu çocuğunu anlatmıştım. Geçen yıl Macaristan'da yayınlanan bir hikâye antolojisine bu hikâyemi seçmişler, çevirmişler. Trafik kazalarının iyice arttığı şu yıllarda; sözünü ettiğim hikâyeyi ansıdım.

Bana öyle geliyor ki trafik sorunu bizim toplum olarak, kişi olarak makineyi, makineleşmeyi anlayış ve kavrayışımızın temelinde düğümlenmektedir. Motörlü araçlara, hâlâ bindiğimiz eşeğe, beygire; dah dediğimiz zaman yürüyen, çüş dediğimiz zaman duran hayvanlar gözü ile bakmaktayız.

Bu yazımda, hikâyeciliğime sığınarak, deneylerimi sıralayacağım trafik konusunda. Makine, motoru toplumca nasıl anladığımız, bu araçlar karşısındaki ruh halimiz meydana çıksın:

Efendim, dostlar, arkadaşlar, Allahın izniyle otuz yıllık şoförüm. Bu otuz yıllık şoförlüğümde «bilâkis» hiç bir kaza yapmadım. Bir kez açık bir yolda her ne kadar bir öküzün kıçına tanponum tosladıysa da kabahat bende değildi, bal gibi öküzdeydi. Ben, seksenle yol almaktayım, öküzün biri de —ama gerçek öküz— iki yüz metre ötede, aheste beste yolun bir yakasından öte yakasına geçmekte. Hızımı kesmedim, hesapladım, öküz, ben varana dek, yolun öte kıyısına varacak. E.. Öküzlüğü tuttu işte, yolun ortalık yerinde duruverdi. Fren mirenle karışık öküzün arkasına dokunduk. Öküz düştü; sahibi gelene dek de ayağa kalktı. Sopayla üstüme yürüyen öküzün sahibine, «dur hele» dedim. «bak öküzün yürüyor, bir şeycik olmadı...» Kabahat sende, öküzünü ne bırakırsın yola demedim, aşağıdan aldım; sulh olduk. 1948'lerde başladım şoförlüğe. Küçük boy, elden düşme aldığım bir Opel arabam vardı. İlk acemiliğimizi bu arabada gideriyoruz. O zamanlar büyük asfalt yollar kıt. Söke'den kalkıp İzmir'e gideceksin. Kuşadası — Selçuk'tan dolaşmak gerek. Yol dar. Karşıdan bir kamyon göründü mü sokulacak sıçan deliği aramaktayız. Kamyonlar hiç istifini bozmadan dümdüz, yolun ortasından üstünüze geliyor. Bir seferinde, yoldan çıkıp tarlaya girmek zorunda kaldım. Bereket sağım tarlaymış. Kamyon da durdu. Şoför arkadaş, bir cıgara yaktı. Ben, bekliyorum yürüsün de yola çıkabileyim.

Adam cigarasını yaktıktan sonra bir güzel kapıyı açıp indi. Yanıma geldi: «Korktun de mi ağabey?» demez mi? Bir alay, bir matrak geçme benimle. Dayanamadım: «Bak arkadaş, senin şu kamyon kaç tonluk?» diye sordum. Ensesini kaşıyarak, «beş tonluk ama üstünde yedi ton var...» karşılığını verdi. «Haydi var mısın, ben şu yedi tonluk kamyona çıkayım, sen de benim bu bücürü al, şöyle bir toslaşalım!» Şoför arkadaş bir kahkaha bastı: «İyi, taşı gediğine koyulun,

akıllı adammışsın» diyerekten arkasını döndü gitti, bastı gazına. Aradan bir vakit geçti. Yine Söke'den İzmir'e gideceğim. Bizim tarladaki traktör sürücüsü Cihan Şoförü, bir başka adı Berduş, «Dur hele ağabey, senin motor tekliyor, bir düzene sokalım; bujilere bir bakalım» dedi. Berduş işe girişirken aramızda şu konuşma geçti: «Bakıyorum Berduş, kamyondan, taksiden sıkılmışsın, çift sürüyorsun traktörle. Her bir motordan anlıyorsun Ama ben siz kamyonculara çok kızıyorum. Açık yolda hiç sağa kaymıyorlar. adamın üstüne üstü ne geliyorlar...»

/ «Ayıp ettin abi, o kabahat sen de...» / «Nasıl bende olurmuş kabahat?» / «Bak ağabeyciğim. şimdi sen, İzmir'e gidiyorsun ya. Yolda her gördüğün kamyonun beş yüz metre, üç yüz metre, iki yüz metre yaklaşana değin, senin sol tekeri, onun sol tekerine tutacaksın...» / «Aman beni ezdirecek misin yahu?» / «Sen de diğimi yap ağabeyciğim, dönüşünde konuşuruz...» O zamanlar şimdi olduğu gibi yolların ortasında çizgi yok, yollar dar. Ben, çıktım yola. Bizim Cihan Şoförünün dediğini, korka korka uygulamaktayım. Bir kamyon göründü mü, benim kaplumbağanın sol tekerini, onun sol tekerine tutuyorum. Birbirimize yaklaştıkça, o sağa, ben sola kayıyoruz, düdük çalıp, selâmlaşıp geçiyoruz birbirimizle can ciğer. Bayıldım ustam Berduş'un bu dersine. Gerçekten Cihan Şoförü! Döndüğümde sordum bu ne iştir diyerekten: «Elbette abi, sen kamyonu görünce, beş yüz metreden kenara kaçarsan, enayi ace mi, korkak diyerekten üstüne gelirler. Amma ve lâkin, tekeri onun sol tekerine tuttun mu; tamam bu da bizden! diyerekten selâmı basarlar...» E... pes doğrusu, demek işin raconunu kavramaya başladık diye düşündüm. Ne ki bir kez daha düşününce, bu işin psikolojik bir durum olduğunu da anladım. Herkes üstüne gelenden kaçar. Babayiğitlik burada (!).

Aradan yine zaman geçti. Bizim Opel çürük. O sıralar karşımızda komşumuz bir Amerikalı var. Kapısının önünde bir kocaman Osmobil araba. Sekiz silindirli, otomatik vitesli. Bir gün, kapı önünde, «sizin araba eskimiş, benim şu yeni arabayı size satayım» dedi Amerikalı komşum. Gücüm yeter mi, yetmez mi diye düşünürken, açık açık önerisini ileriye sürdü: İki yıl sonra Amerika'ya dönerken, arabamı bana teslim edecekti. Ben de bu arabanın yenisinin tutarı olan iki bin doları, Türk parası karşılığını iki yılda taksitle ödeyecektim. O da Amerika'ya dönünce yenisini alacaktı. Bana bu modeli üç yıl eski araba kalacaktı. Doların karşılığı o zamanlar iki lira kırk kuruştu galiba. Gümrüğü ile bana araba otuz bine gelecekti. Uzatmayalım bu parayı iki yılda taksitle denkleştirdik.

Bakıyorum Amerikalı pek kibar davranıyor, arabayı bana teslim edene dek hiç hırpalamıyor. Sonunda bu lüks arabaya sahip olduk. Araba, araba değil, sanki küheylan! Gaza bas yürüsün, frene bas dursun. Ok gibi fırlıyor. Ustam Cihan Şoförü, çoktan, «abi ben bu çift sürmekten de bıktım. Bir kamyon var, patronu iyi. Erzurum'a doğru bir sefere çıkıyorum...» deyip gitmişti. Yine Söke'den İzmir'e geliyorum. Yollar bir daha düzeldi. Bizim Osmobil kilometre değil, mil gösteriyor. Hesap ettim, elli mil hızla açık yolda gidersem, bu seksen, seksen beş kilometre hız edecek. Bu minval üzere yola koyulmuşum. Selçuk'tan sonra Kozpınar denilen bir köyle, Sazlık adlı bir köyün arası, yirmi kilometre kadar düz bir yoldur. Ben, elli mil üzere yol alırken, arkamdan bir Karayollarının kırmızı kamyoneti yol istedi. Geç, işaretini verdim. Şoför ar-

kadaş, solumdan geçerken düdük çaldı. Döndüm, baktım. Alaylı alaylı bana dilini çıkarıyor; güldü geçti. Bu ne demek ola? diye düşündüm. Eh anladık ne demek istediğini. Anlayıncaya kadar da o bizden beşyüz metre uzaklaşmış oldu. E... bir bastım gaza ki bizim küheylan şahlandı. Üç kilometreye varmadan bana dil çıkaranı yakaladım. Ne ki adam yol vermez, imanına gaza basıyor o da. Bir fırsatını bulup geç tim. Cehennemin fınarında kaldı. Bir de gözüm göstergeye ilişti ki, bizim küheylan tam doksan beş mili göstermekte. Elim ayağim titredi. Hemen gazdan ayağımı çektim. Doksan beş milin kaç kilometre edeceğini hesaplayarak ağır ağır, eski minval üzere yine yola koyuldum. Baktım bizim yarışçı, İzmir'e yaklaşırken yine ensemde. Bıraktım yaklaşsın. Yine küheylana yol verdim. Artık yetişemezdi. Geldik İzmir'in girişi Eşrefpaşa'ya. Trafikçi bizi durdurdu, Kadifekale'ye giden araçlara yol verdi. Bizim Karayolları geldi, yanımda durdu. Eğildim, seslendim kendisine: «Arkadaşım, senin o kamyonet, en çok kaç kilometre yapar?» / «Tam yüz yirmi kilometre yapar.» / «İyi ama bu bizimki de en çok yüz on mil yapar. Bu ne demek bilir misin?» Şoför arkadaş güldü: «Bilirim... bilirim abi... Ama iş kilometrede, milde değil, bilektedir!» / «İyi... bizde var mıymış o bilek?» / «Eyvallah ağabeyciğim, varmış!» Bilek bir yana dostlar, siz bir de bendeki yüreğe bakın (!) O gün bugündür, tövbeler olsun yarışa marışa paydos. Diyebilirim ki o günden sonra araba kullanmasını öğrendim...

Diyeceğim o ki, en okur - yazar kişilerde bile bir tahrik karşısında, bir tepki uyanabilir. Bu bir trafik psikolojisidir. Buna engel olmak, bir irade sorunu oluyor. Herkeste bu irade, bir de eğitim sorunu olarak ortaya çıkar şoförlük ederken. Sözümün başında, bizde toplum olarak makine, motor kavramı yok dedim. Bu fikri bende gerçekten, haklı olarak bir Alman usta uyandırdı: İzmir'de bir zamanlar büyük bir tamir hane vardı. Ustabaşısı bir adamdı. Baktım, hep fren tamir ediliyor. Sordum ustaya. Yarım yamalak İngilizcesiyle bana, «Sizde, no machine mind!» dedi. Hani makine anlayışı, makine zihniyeti yok demek istedi. Sonra ekledi: «Yüz metre ötedeki bir sokağa sapacakken yüz kilometre süratle varıp, carrrttt! diye frene basarsan, fren mi kalır?» Biz hâlâ bu kafadayız. Kanun, nizam, yönetmelik, trafik bize vız geliyor: Bir kez, yukarıdaki örneklerde görüldüğü gibi, serde erkeklik var (!). Erkeklik ne günlere kaldı! Öyle biz, ona buna yol verir miyiz? Cet pilotları bize vız gelir! Hiç olmazsa eskiden erkek Cihan şoförleri vardı. Şimdi herkes Cihan şoförü.

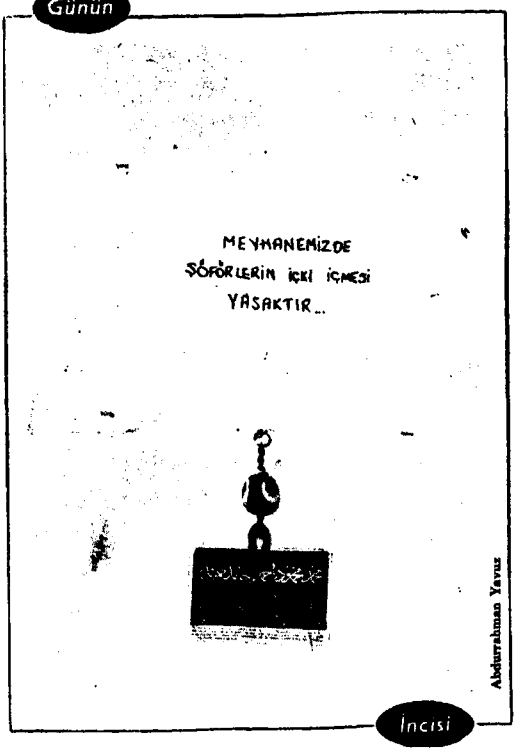
SAMİM KOCAGÖZ

Orhan Gencebay fuarda sahneye çıkıyor!



HEY VAPURLAR, TRENLER

Günün



İncisi

Oktay AKBAL

HER MİNİBÜS BİR ROMAN

'Kahrolası çöpçüler — Aşkımı süpürmüşler'... Bir minibüs teyim. İster istemez dinleyeceksin! Her şarkı bir roman, en acıklı, en acık sacık türden. Avaz avaz bağırıyor hoparlör. Teypteki şarkıların biri bitip biri başlıyor. Artık yeter demek kimin haddine! Şoförün tam arkasındayım, yanındakiyle konuşuyor.

«Bir film benim hayatımı diyor.

Bir kaç kez filmlerde rol oynamış. Kavga sahnelerinde!. En sevdiği rol gangster rolüymüş. Profilden çekilmiş bir resmi asılı tam karşısında. Bir filmden olmalı.

«İşte bu işi de yapıyoruz boş zamanımızda» diyor. Bir kişi iniyor, üç kişi biniyor. Aksaray'a geliyoruz. Yaşlı bir kadın «Oğlum ineceğim» diyor.

«Burda olmaz teyze, daha ileri de»

Ama böyle der demez duruyor. Kısa etekli bir genç kadın elini kaldırmışl

«Buyur abla... Yer acsana arkadaş, sen de şuraya geç» diye emrediyor. Biraz daha sıkışıyoruz. Yaşlı kadın yine inemedi, durauğumuz halde, oysa genç kadın bindi!.. Minibüsler ayrı bir dünya. Yasasız, kuralsız, ya da kendi yasası, kendi kuralı olan... Kendi müziği nasıl varsa öyle. Evet bu minibüslerde çalınan şarkıları hiç bir yerde duyamazsınız. Niye? Minibus dünyası burası da ondan!

(İbrahim Demirel)

DOLMUŞÇULAR KİMLERDİR?

"Dolmuşçu" deyince kentsoylu kafalarda oldukça kalıplaşmış bir imgeler dizisi uyanır: Kente sonradan gelmiş, davranışları açık pazar yerlerindeki esnafı andıran, vara yoğa öfkelenen, öfkelenince "kaba" olan, keyiflendiğinde kalender, ancak güvensizlik yaratacak kadar "keyfi", yolda trafik kurallarına aldırış etmeyen, özel otoların yollarını kesen, gazetelerde adı kadınlı serüvenlere karışan ve de dolmuş ücretini bozuk sunmayan yolculara çok kötü bozulan... Dolmuşçu böyle bir kişilik çizgisiyle bilinir.

Bu bölümde bizim amacımız biraz da dolmuşçunun bu niteliklerinin doğru saptanıp saptanmadığını ortaya çıkarmaktır. Dolmuşçunun toplumsal kökeni, çalışma koşulları, toplumdaki konumu, kendi kendini değerlendirişi nasıldır? Bunları görgül verilere dayanarak incelemeye çalışacağız. Böylelikle dolmuşçunun yalnızca kentsoylularca değil, başka katmanlardan kişilerce değerlendirilişini de göz önünde tutacağız.

Temel verilerimizi "Dolmuş Yolcuları" bölümünde sözünü ettiğimiz araştırmanın "Dolmuşçu ile Görüşme" soru kağıtları oluşturmaktadır. "Yolcu ile Görüşme" sonuçlarından ise yer yer yararlanılacaktır. 56 soruluk "Dolmuşçu ile Görüşme" formunun görüşmeci eliyle doldurulması 20-40 dakika sürdüğünden ve soruların bir kesimi açık uçlu oldu-

ğundan dolmuşçular için uygun bir zaman bulmak gerekiyordu. Görüşme dolmuşçuyla görüşmecinin başbaşa kalabilecekleri bir ortamda, örneğin yolcusuz bir dolmuşun içinde uygulanabilecekti. Bu nedenle yolculuk isteminin düşük olduğu ve dolmuşların kuyrukta uzun süre beklediği saatler en uygunuydu. Ankara için bu saatler öğlen 12-15 arasına düşüyordu. Örneklemede, bu saatlerde iş başında olan dolmuşçuların ağırlıkta oluşu bir eğilimliliğe yol açabilirdi. Örneğin sabah ve akşam saatlerinde iş başında olan dolmuşçular çok başka özellikler gösteren bir grup oluşturuyorlarsa örneklememiz onları dışarda bırakacaktı. Yapılan ön görüşmelerde böyle bir kesin ayrımlaşma saptayamadık. Dolmuşçularla kendi çalışma ortamlarında ve uygun zamanda görüşmenin yararlarını göz önünde tutarak anketleri öğlen saatlerinde uyguladık.

Görüşme sırasında dolmuşçunun özgeçmişinden geleceğe ilişkin isteklerine, kendi çalışma koşullarından taşıtın ekonomik verimliliğine, dernek ve örgüt ilişkilerinden yolcuları değerlendirişine kadar çeşitli konulara değinildi. Görüşmelerden elde edilen sonuçları iletirken şöyle bir sıra izleyeceğiz: İlkin dolmuşçunun dolmuşçuluğa geçmeden önceki yaşamı ve mesleği seçiş nedenleri. Sonra bugünkü durumu, çalışma koşulları ve çalışma yaşamından yakınmaları. Son olarak geleceğe ilişkin tasarıları ve yolcularla ilişkileri. Görüşmeler sırasında sorulup da bu bölümün içinde ele almadığımız dernek, siyasal katılım ve toplumsal güvence konuları "Dolmuşçuların Örgütlenmesi", taşıtların markaları, yaşları, günlük harcamaları gibi konular ise "Dolmuşun Ekonomisi" bölümlerinde yer alıyor.

Özgeçmiş ve dolmuşçuluğa giriş

Kentsoylular gözünde dolmuşçular kente genellikle sonradan gelmiş kişilerdir. Buna bağlı olarak dolmuşçuluk da küçük esnaflık gibi gecekondulu halkın edindiği mesleklerden sayılır. İlk varsayımı sınamak için "Ankara'ya ne zaman yerleştiniz?" sorusu yöneltilmiştir. Çizelge (8.1)' de verilen sonuçlara göre dolmuş sürücülerinin yaklaşık yüzde 45'i son on yıl içinde Ankara'ya yerleşmişler, yüzde 55'i ise on yıldan uzun süredir Ankara'da yaşamaktadırlar. Bu sayıları Ankara nüfusunun genel yapısıyla karşılaştırmak için Ankara Nazım Plan Bürosu'nun göç kestirimlerinden yararlandık.[1] Yaptığımız oranlamaya göre Ankara toplam

(1) Ankara Metropoliten Alan Nazım Plan Bürosu, (1976). *Ankara Kenti Nüfus İşgücü Çalışması.*

Çizelge 8.1- Dolmuşçuların Ankara'ya yerleşme süresi dağılımı

YIL	YÜZDE
0-1	2,1
2-5	20,7
6-10	21,9
11-20	33,0
21-30	12,8
31-	9,5
TOPLAM	100,0

erkek nüfusunun yüzde 30,6'sı 1965-75 yılları arasında Ankara'ya yerleşmişti. Ankara'nın erkek nüfusuna göreli olarak dolmuşçular biraz daha yeni göçetmiş bir küme oluşturuyorlardı.[2]

Karşılaştırmayı yaparken dolmuşçuların dörtte bire yakın bir oranının en az yirmi yıldır Ankara'da yaşamakta olduğu unutulmamalıdır. Bu veriler kentsoylular gözündeki "dolmuşçu" imgesinin her dolmuşçu için doğru olmadığını belirlemektedir.

Kent yaşantısına geçiş kolaylığının bir göstergesinin de baba mesleği olduğu söylenir. Çiftçilik dışında mesleği olan babaların çocukları kent yaşantısına daha kolay uyum yapacaklardır. Burada bizim ilgilendiğimiz konu ise dolmuşçuların ne kadarının çiftçi ailelerinden geldiği, kaçının babasının dolmuşçuluğa yakın bir uğraşısı olduğu ya da en azından kentsel bir etkinlikte bulunduğuydu. Yanıtlar dolmuşçuların yüzde 50' den çoğunun çiftçi ailelerinden geldiğini göstermektedir, (Çizelge 8.2). Babası işçi, küçük esnaf ve zanaatkar olanların toplamı ancak yüzde 14,4'ü bulmaktadır. Yüzde 9,6 ise baba mesleğini şoför olarak belirtmiştir. Çiftçilerden sonra çokluk sırasında ikinciliği baba mesleğini "memur" olarak gösterenler almıştır. Bunlar babalarını tahsildar, assubay, vb. olarak tanıtmışlardır.

(2) 0-5 Yıl içinde Ankara'ya yerleşmiş dolmuşçuların yüzdesi yaklaşık 23, 6-10 yıl önce yerleşmiş olanlar yüzde 22, 11-20 yıl önce yerleşmişler yüzde 33'dü. Buna karşılık Ankara erkek nüfusunun yaklaşık yüzde 18'i 0-5, yüzde 13'ü 6-10 ve yüzde 19'u 11-20 yıl önce Ankara'ya yerleşmişlerdi.

Çizelge 8.2- Dolmuşçuların baba mesleği dağılımı

	YÜZDE
ÇİFTÇİ	50,6
İŞÇİ	3,2
ZANAATKAR	2,6
KÜÇÜK ESNAF	11,8
ŞOFÖR	9,6
MEMUR	12,1
BAŞKA	10,0
	100,0

Dolmuşçuların daha önce hangi işlerde çalıştığı kentteki yaşantının hangi aşamasında dolmuşçuluğa geçildiği konusunda bize ipuçları verecektir. Dolmuşçuluk kırsal alandan kopup gelen herkese açık olan bir meslek midir? Kente göçer göçmez dolmuşçuluğa geçilebilir mi? Dolmuşçuluğa daha çok hangi mesleklerden geçiş vardır? Ve dolmuşçuluk hangi mesleklere göre ileri bir aşama sayılır?

Baba mesleği çiftçi olanların oram yüksek olmakla birlikte dolmuşçuluğa doğrudan çiftçilikten geçenler yüzde 12,7'dir. Çiftçi babanın çiftçi oğlundan doğrudan dolmuşçuluğa başlaması az olanaklıdır.[3] Buna karşılık dolmuşçulukla yakından ilgili taksicilik, otobüscülük, kamyon sürücülüğü, uzun yol şoförlüğü ve "muavin"lik gibi işlerde çalıştıktan sonra dolmuşçuluğa geçenlerin oranı yüzde 44'e varmaktadır. Çiftçilikten dolmuşçuluğa doğrudan geçebilenlerin azlığı bir yanlış kanıya ışık tutmaktadır. Her ehliyet alarak kente gelen dolmuşçu olamamaktadır. Dolmuşçuluğun bugünkü aşamasında mesleğe girebilmek için belli ön koşulları yerine getirmek gerekmektedir. Dolmuşçular sanıldığı gibi trafik kurallarını bilmeyen, eli yeni direksiyon tutmuş acemi sürücüler değildir. Dolmuşçuların önemli bir kesimi daha önce şoförlük ya da muavinlik yapmış kimselerdir.

Dolmuşçuluğa geçmeden önce esnaflık, zanaatkarlık ve işçilik gibi uğraşları deneyenler yüzde 17,8 oramndadır. Bunlar arasında terzilik, yedek parçacılık, tamircilik, marangozluk, sebze ticareti, vb. sayılmıştır. Yüzde 3,2 ise memurluktan dolmuşçuluğa geçmişlerdir. Bu kümelerin dışında kalan "Başka" işlerin yüzde 22,3 gibi şişkin bir orana varması dolmuşçuluğa geçmeden önce çok çeşitli girişimlerin denenmiş olmasına bağlanabilir.

(3)Kırdan gelip doğrudan dolmuşçuluğa geçenler dolmuşçuluk için gerekli sermayeyi büyük olasılıkla toprak satarak elde etmişlerdir.

Çizelge (8.3)'de göze çarpan genel ilke kırsal yaşantıdan dolmuşçuluğa doğrudan geçenlerin az oluşu, buna karşılık daha önce şoförlük, muavinlik ve oto tamirciliği gibi ilgili uğraşlardan geçenlerin çokluğudur. Bugün artık dolmuşçuluk meslekle ilgili deneyim kazanmış olanların girebildiği bir uğraştır.

Çizelge 8.3- Dolmuşçuların daha önceki uğraşları (yüzde)

ÇİFTÇİ	12,7	
İŞÇİ	4,1	
ZANAATKAR	5,1	
KÜÇÜK ESNAF	8,6	
MEMUR	3,2	
ŞOFÖR	20,7	
UZUN YOL ŞOFÖRÜ	9,6	44,0
MUAVİN	13,7	
BAŞKA	22,3	
	100,0	

İki ayrı değişkenin birlikte verildiği çizelge (8.4) dolmuşçuluğa geçiş nedenlerini daha önceki uğraşlara göre ayrımlaştırmayı amaçlamaktadır. "Dolmuşçuluğa hangi nedenle geçtiniz?" sorusuna çok çeşitli yanıtlar alınmıştır. Biz bu yanıtları beş türe ayırmayı düşündük. Başka başka sözlerle ifade edilen yanıtların bu kümelerden birinin kapsamına sokulabildiği kanısına vardık. Bu yanıt kümelerinden "Dolmuşçuluğa

Çizelge 8.4- Önceki uğraşa göre dolmuşçuluğa geçiş nedeni (sayı)

	Heves	Kazançlı	Evde Yatma	İflas	Çaresizlik	Toplam
Çiftçi	14	10			16	40
İşçi	5	5			3	13
Zanaatkar	5	9			2	16
Küçük esnaf	8	6		3	10	27
Memur	3	4			3	10
Şoför	15	20	2		28	65
Uzun Yol Şoförü	3	5	6	1	15	30
Muavin	15	7	3		18	43
Başka	19	17			33	70
TOPLAM	87	83	11	4	128	314
yüzde	(27,7)	(26,4)	(3,5)	(1,3)	(40,8)	(100,0)

heves etme (HEVES)" ve "Daha kazançlı olduğundan dolmuşçuluğa geçme (KAZANÇLI)" mesleğin olumlu yönlerine ağırlık veren yanıtları kapsıyordu. Birinci kümedeki yanıtlar dolmuşçuluğa geçişin öznel yanını yansıtıyordu. Dolmuşçuluk heves duyulan bir uğraş olarak görülmüştü. Geçiş nedeninin nesnel yanı ise kazançlılık ölçütüyle belirleniyordu. Dolmuşçuluk önceki işlere göre daha kazançlı sayılmıştı.

Bu iki kümeye girebilen yanıtların toplamı yüzde 54,1'dir. Öznel ve nesnel olarak nitelendirdiğimiz yanıtların göreli ağırlıkları aşağı yukarı eşittir. Dolmuşçuluğun bir başka olumlu yanı da sürücüye akşamları evde yatma olanağı sağlamasıdır. Özellikle uzun yol şoförleri bundan yararlanmak için dolmuşçuluğa geçtiklerini belirtmişlerdir.

Buna karşılık "Çaresizlik" başlığı altında topladığımız ve oranı yüzde 40,8'e varan yanıtlar dolmuşçuluğun olumsuz yönleri olduğunu ortaya koyar nitelikteydi. Dolmuşçular "Başka çarem yoktu", "Ne yapalım", "İmkansızlık" gibi sözlerle bu duygularını belirtmişlerdi. Bu tür sözcüklerden çıkardığımız anlam dolmuşçuluğun ilk seçim olmadığı, o sırada başka olanak bulunamadığından bu uğraşa girildiğidir. "Çaresizlik" yüzünden dolmuşçuluğa boyun eğilmiştir. İlerde göreceğimiz gibi yüzde 55 başka bir mesleğe geçmek isteğini belirttiğine göre bu yorum gerçekten çok uzak olmasa gerektir.

Dolmuşçuluğa geçiş nedenlerinden biri de "iflas" olup daha çok küçük esnaflar arasında görülmektedir.

Buraya kadarki değerlendirmelerimizi bütünlemek amacıyla "Dolmuşçuluğa ne zaman geçtiniz?" sorusu yöneltilmiştir. Bu soruyla iki konu aydınlatılmak isteniyordu: Dolmuş sürücülüğü yapanların dolmuşçuluk deneyimleri kaç yıllıktır? Dolmuş sürücüleri çok sık iş değiştirirler mi? Başka bir deyişle, dolmuşçular bu meslekte ancak kısa bir süre mi barınabilmektedirler? Eğer elde ettiğimiz yanıtlarda kısa süre önce dolmuşçuluğa geçenlerin oranı yüksekse, o zaman dolmuşçulukta kalma süresi de az olacaktır. Dolmuşçuların çoğu işe yeni giren kişilerden oluşacaktır.

Çizelge (8.5)'e göre dolmuşçuların yüzde 17,1'i son bir yıl içinde bu işe girmişlerdir. Bu oranı Ankara'da dolmuşların sayıca artışıyla karşılaştırmak yararlı olur. Böylelikle yeni işe girenlerin ne kadarının yeni araçlarla birlikte çalışmaya başlayanlar olduğu ortaya çıkabilir. 1972 yılıyla dolmuş araştırmasının yapıldığı 1974 yılları arasında Ankara dolmuş ve minibüslerindeki artış yok denecek kadar azdır.[4]

(4) Dolmuş sayısındaki artış yüzde 0.5 düzeyindedir. Steyşın dolmuşların sayısı 1965'ten beri değişmediğine göre artış ek minibüs kontenjanlarından gelmektedir.

Çizelge 8.5- Dolmuşçuluğa geçme süresi

SÜRE	YÜZDE
0-1 yıl	17,1
2-5 yıl	41,7
6-10 yıl	31,2
10 + yıl	8,9

Her yeni minibüse iki sürücü düştüğü varsayımıyla son bir yıl içinde sürücü sayısındaki artış yalnızca yüzde 1 olurdu. Yukardaki yeni işe girenler oranını tutturabilmek içinse en az yüzde 16 dolmuşçuluğu bırakmış ve yerlerine yenileri geçmiş olmalıdır. Ayrıca son bir hafta içinde işe başlayanların yüzde 4,8 ve son beş ay içinde dolmuşçuluğa geçenlerin de yüzde 4,8 oluşu iş değiştirmenin sıklığını gösterir.

Daha uzun dönemlere baktığımızda yeni işe başlayan dolmuşçular oranı sürekli olarak taşıt sayısındaki artışın üstünde kalmakta, aradaki fark en az yüzde 10 en çok yüzde 20 düzeyinde olmaktadır.[5] Araştırma yürütüldüğü sırada dolmuşçuların yaklaşık beşte biri dolmuşçuluğa yeni başlayan kişilerdi. Buna karşılık yüzde 41,7 2-5 yıldır, yüzde 31,2 ise 6-10 yıldır bu meslekte çalışıyorlardı. On yıldan eski dolmuşçuların oranı yalnızca yüzde 8,9'dur.

Sonuç olarak dolmuşçuların yüzde 60'a yakınının -5 yıldır bu meslekte çalıştıklarını ve en az yüzde 10 oranında da dolmuşçuluğa sürekli giriş çıkışın olduğunu söyleyebiliriz. Böylece dolmuşçuları iki ayrı küme olarak düşünebiliriz: Kısa süreli dolmuşçuluk yapanlar ve uzun yıllar dolmuşçulukta çalışanlar.

Dolmuş hatlarının evrimini tartışırken şöyle bir sav ileri sürmüştük: Bir hattaki dolmuşçular ne kadar uzun bir süre birlikte çalışmışlarsa birbirlerini o denli iyi tanırlar; hattaki eski dolmuşçuların yardımıyla iş düzenini koruyucu bir iç denetim oluşur. "Ne kadar süredir bu hatta çalışıyorsunuz?" sorusunun bu konuya aydınlık getireceği umuluyordu. Ya-

(5) 1972-74 yılları arasında dolmuşçuluğa geçenlerin oranı yüzde 28,8; oysa aynı yıllarda kontenjana eklenen 331 yeni minibüsle birlikte artması gereken sürücüler oranı yüzde 18,4'tür. 1968-71 yılları arasında dolmuşçuluğa geçenler yüzde 30,0'ken bu yıllar arasında trafiğe katılan 200 yeni minibüsün getireceği sürücüler oranı yalnızca 11,1'dir. 6-10 yıl önce işe başlayanlar yüzde 31,2; oysa 1964-68 yılları arasında hizmete giren 438 ek minibüsün getireceği artış yüzde 24,3'tür.

nıtlara göre (Çizelge 8.6). hatta çalışma süresi dolmuşçuluğa geçme sürelerine göre daha kısaydı. Bunun bir anlamı da dolmuşçuluğa girdikten sonra kimi kişilerin hat değiştirdikleriydi. Ancak hat değiştirenlerin araç sahiplerinden çok sürücüler olması daha akla yakındır. Taşıtı belli bir hatta kayıtlı mal sahibinin hat değiştirmesi plaka ve hat ruhsatını satıp bir başka hattın ruhsatını almasıyla olanaklıdır. Oysa sürücüler için bir başka hattaki otoda çalışmak büyük bir sorun doğurmaz. Son bir yıl içinde, görüşme sırasında bulunduğu hatta çalışmaya başlayanlar yüzde 28,5'dir. Bunların 10,6'sı son hafta içinde bu hatta girmişlerdir. (Oysa son bir yıl içinde dolmuşçuluğa girenler yüzde 17,1'di.) Yüzde 28,1 ise altı yıldan daha uzun süre belli bir hatta çalışmaktadırlar. Bu sayılardan şu özeti çıkarabiliriz. Dolmuşçular arasında bir küme sık sık hat değiştirmektedir. İkinci küme ise uzun yıllar tek bir hatta çalışmıştır. Her iki grubun da oranları eşittir. Geri kalanlar arasında en sık görülen (modal) çalışma süresi iki yıldır.

Çizelge 8.6- Hatta çalıştığı süre

SÜRE	YÜZDE
1 Hafta	10,6
0-1 yıl	28,5
2-5 yıl	43,4
6-10 yıl	23,5
10 + yıl	4,6

Dolmuşçuların örgütlenmesi konusunu incelerken yeniden tartışacağımız gibi hattaki eski grup hat içi kuralları belirlemektedir. Zamanla oluşan bu yazılmamış kuralların amacı hattaki iç düzeni kurmaktır. Sürekli hat değiştirenler ise bu kurulu düzene uymak zorundadırlar. Hat içinde uyumsuzluğa neden oldukları söylenenler belki de bu yeniler ya da sürekli değişenler arasındadır.

Dolmuşçuluğa geçişin belli bir süreç gerektirdiğini, dolmuşçuluk yapacakların bir süre, en azından meslekle ilgili bir işte çalıştıklarını yukarda belirtmiştik. Dolmuşçuluğa geçiş sürecini daha iyi anlayabilmek için sorulan iki soruyu daha değerlendirme sırası geldi: "Dolmuşçuluğa kimin yardımıyla geçtiniz?"; "Yatırım için gerekli sermayeyi nereden buldunuz?" Bu soruların yanıtları ikili bir çizelgede sergilenmektedir (Çizelge 8.7). Burada en büyük grup hiç kimseden yardım görmeden ve parayı kendisi bularak dolmuşçuluğa başlayanlardır. Yüzde 47,1 hiç kimseden yardım görmediğini ve yüzde 42,1 de gerekli parayı kendisinin

bulduğunu söylemiştir. Bu grubun büyük oluşu, dolmuşçuluğa geçenlerin, daha önceki uğraşları sırasında gerek mesleğe hazırlık ve gerekse para biriktirme bakımlarından dolmuşçuluğu planladıklarını gösterir. Soru yöneltilirken ortaklık niteliğindeki katkıların yardımdan sayılıp sayılmayacağı açıkça belirtilmemiştir. Ancak bir başka sorunun bize öğrettiğine göre (Çizelge 8.8) tek başına (ortaksız) dolmuşçu olanların oranı yüzde 44,2'dir. Ve bu sayı yine tek başına, yardımsız dolmuşçuluğa başladıklarını söyleyenlerin oranıyla tutarlıdır.

Çizelge 8.7- Dolmuşçuluğa kimin yardımıyla geçtiği

	Para Bulan:					
Yardım Eden:	Kendisi	Akraba	Arkadaş	Başka	Toplam	Yüzde
Hiç kimse	60	23	5	16	104	47,1
Akraba	15	42	3	7	67	30,3
Arkadaş	15	13	6	9	43	19,5
Hemşeri	3	2	1	1	7	3,2
TOPLAM	93	80	15	33	221	
Yüzde	42,1	36,2	6,8	14,9		100,0

İkinci büyük grup akraba yardımıyla ve akraba eliyle para bularak işe başlayanlardır. Bunlar yaklaşık üçte biri oluşturur. Çizelge (8.8)'de akrabadan ortakların oranı yüzde 11,0 olarak belirtilmiştir. Anlaşılan akraba yardımı her zaman ortaklık niteliğinde değildir. Bu tür yardımlar arasında akrabanın, kendi çalıştığı hatta iş bulması, sürücü arayan varsa akrabasını salık vermesi borç bulması, vb. belirtilmiştir. Akraba yardımıyla dolmuşçuluğa başlamayı gecekondu yapımı sırasında ailelerin yardımlaşmasına benzetebiliriz. Burada karşılaştığımız durum E. Kongar'ın İzmir çalışmasındaki[6] sonuçları destekler niteliktedir. İlişki türleri kişi dışılığa (anonimliğe) yönelmiş, aile içi yardımlaşma azalmıştır. Arkadaş ya da hemşeriden yardım alanların oram daha da düşüktür. Hemşeriden yardım alanların oranının yüzde 3,2 olması kırsal alan bağlarının önemsizleştiğini vurgulamaktadır.

Buraya kadarki değerlendirmelerde dolmuşçuluk uğraşını bir bütün olarak ele aldık. Oysa araç sahibi olmakla başkasının otosunda sürücülük yapmak arasında açık bir ayrım vardır. Dolmuş sahibi olmak için sermaye gereklidir. Küçük esnaflık niteliğinde bir iş sayılır. Ama sürücülük sermaye gerektirmez; yalnızca şoförlük yapanlar üretim aracı sahibi değildirler; bu nedenle işçi sayılırlar.

(6) Emre Kongar: *İzmir'de Kentsel Aile.* Türk Sosyal Bilimler Derneği Yayınları Ankara. 1972.

Çizelge 8.8- Dolmuşçulukta taşıt sahipliği (yüzde)

BAŞKASININ ARACINDA SÜRÜCÜ	37,7
ARACIN TEK BAŞINA SAHİBİ	44,2
AİLEDEN BİRİYLE ORTAK	11,0
HEMŞERİDEN BİRİYLE ORTAK	3,6
YABANCIYLA ORTAK	3,6
TOPLAM	100,0

Çizelge(8.8)'de görüldüğü gibi dolmuşçuların yüzde 37,7'si başka birinin aracında sürücülük yapanlardır. Dolmuş sahibi olanlar içinde ise büyük bir oran (% 44,2) arabanın tek sahibidir. Geri kalanlar bir ortakla birlikte araç alanlardır. Ortaklaşmalarda aile içinden ortaklık daha sık (% 11) hemşeri ve yabancılarla ortaklık daha az (ikisi de % 3,6) görülmüştür. Yardımlaşma ve para alma konularında önümüze çıkan olguyla burada bir kez daha karşılaşıyoruz: Ortak seçiminde hemşeriler ile yabancılar arasında açık bir yeğleme yoktur.

Dolmuşçular arasında birden çok aracı olanlar da ilgimizi çekiyordu. Bunu ortaya çıkarabilmek için "Kendinizin ya da patronun kaç arabası var?" sorusu konuldu. 314 görüşmenin yüzde 90'ında "Tek araba" yanıtı alındı. 26 dolmuşçu "iki araba", 3 dolmuşçu "3 araba" ve 2 dolmuşçu da "Dört araba" yanıtlarını verdiler. Çeşitli nedenlerle tek araç sahipliği yönünde eğilimli olacağı beklenen bu sayıların doğruluğunu ölçebilmek için Belediye Zabıta Müdürlüğü'nün kayıtlarına baktık. Burada minibüs sahipleri, kişi adları belirtilerek kayda geçmişti.

Zabıta kayıtlarına göre 1068 minibüsten 1023'ünün (% 96) tek sahibi vardı. Kayıtlardaki tek araç sahipliği oranı daha yüksekti. Belediye kayıtlarında yer almayan steyşın dolmuşlardaki oran belki düşüktü; o nedenle görüşmelerden elde edilen oran daha az çıkmıştı. Ne var ki Belediye kayıtlarında tek başına araç sahibi olanların yüzde 52'si kadındı. Dolmuşçular arasında kadınların yaygın olmadığını bildiğimize göre bu denli çok sayıda kadın adı bulunmasına bir yorum getirmemiz gerekiyordu. Belki bunların bir kaçı hayatta olmayan dolmuş sahiplerinin mirasçılarıydı. Ancak geri kalanların, mülk sahipliğini aile içinde yaymak ve kişi üzerinde biriken mülklerin niceliğini azaltmak amacıyla kadınlar üzerinde yapıtırıldığı öne sürülebilir. Dolmuş sahipleri arasında devlet kesiminde ya da belediyede çalışan memurların bulunduğu bilinmektedir. Örneğin EGO ile yapılan toplu sözleşme görüşmeleri sırasında dolmuş sahibi olan kimi belediye otobüs şoförlerinin konusu ortaya çıkmıştır. Kadınlar üzerine kayıt geçirme bu tür yasal sakıncaları da örtmektedir.

Zabıta kayıtlarında, 104 taşıt üzerinde aile içi ortaklık, 13 taşıtta da yabancıyla ortaklık görülmüştür. Aile içi ortaklıklar oram görüşme sonuçlarına yakındır. Öte yandan çok karmaşık ortaklık bağlarıyla da karşılaşılmıştır. Örneğin aile dışı ortaklardan birinin ayrıca bir başka arabası, öteki ortağın ise üç başka dolmuşu bulunduğu görülmüştür. Bir başka ortaklıkta, ortaklardan birinin üç, ötekinin iki arabası vardır. Çok araç sahipliliğinin açıkça gözlemlendiği bir ortaklıkta ise birinin yedi, öteki ortağın dört arabası sayılmıştır. Dördüncü bir ortaklıkta birinin üzerine beş, ötekine dört dolmuş kayıtlıdır. Birden çok dolmuş sahipliği konusunda bunlardan başka kanıt elde edemedik. Ancak bu belgeler, birden çok taşıt sahipliğinin genellikle karmaşık ortaklık anlaşmalarıyla örtülmeye çalışıldığını ortaya koydu.

Dolmuşçunun toplumsal konumu

Özgeçmişini ve mesleğe girişini inceledikten sonra dolmuşçunun bugünkü yaşantısından kent içindeki toplumsal konumuna geçiyoruz. "Dolmuş Yolcuları" bölümünde açıkladığımız gibi toplumsal katmanlaşmayla statü arasında yakın bir bağ vardır. Biz bu araştırmada, toplumdaki katmanlaşma sonucu, statünün kişiye verilen bir değer olduğu varsayımından yararlandık. Değerlendirmemizi yaparken de, gerek dolmuşçuların kendi yanıtlarını ve gerekse ayrı katmanlardan yolcuların dolmuşçuya bakış açılarını göz önünde tutmaya çalışacağız.

Kent yaşantısında kişinin toplumsal statüsünü belirleyen öğelerden biri de nasıl bir konutta oturduğudur. Oturulan yer ve konut türü kişinin toplumsal statüsünün bir göstergesi olarak benimsenegelmiştir. Kentlerimizde gecekondular ve öteki konutlar ayrımı toplumsal yapıyı iki mekansal kesime bölen bir kümelendirmedir. Bir ön varsayım olarak da dolmuşçuların daha çok gecekondularda oturduklarını ileri sürebiliriz.

Çizelge (8.9) steyşın dolmuşçularla minibüs dolmuşçularının oturdukları ev türünü göstermektedir. Bu sayılar ön varsayımımızı kanıtlayan yönde değildir. Dolmuşçular arasında gecekonduda oturanlar oranı yarıdan biraz yüksektir. Ancak Ankara kentinde, 1970 yılında, konutların

Çizelge 8.9- Dolmuşçuların oturdukları ev türü

STEYŞIN DOLMUŞÇU	% 50
MİNİBÜS DOLMUŞÇU	53,0
TOPLAM	51,0

yaklaşık yüzde 55'i gecekonduydu. Bu nedenle dolmuşçuların Ankara nüfusuna oranla daha çok gecekondularda oturdukları söylenemez. Bu konuda steyşın dolmuşçularla minibüsçüler arasında anlamlı bir ayrım da görülmemektedir.

Bununla birlikte her hangi bir grubun toplumsal konumunu saptamanın daha sağlıklı bir yöntemi, o grubun en çok ilişkide bulunduğu katmanları ölçüt almaktır. Örneğin dolmuşçuların gün içinde sürekli ilişkide bulundukları yolcuları bir ölçüt aldığımızda, bu gruba göre dolmuşçular nasıl bir statüye sahiptir? "Dolmuş Yolcuları" bölümünde gördüğümüz gibi steyşın dolmuş yolcularının yüzde 77,8'i, minibüs yolcularının ise yüzde 47,1'i "apartman"da oturduklarını söylemişlerdi. Buna göre steyşın dolmuşçularıyla yolcuları arasında bir statü ayrımı vardır. Dolmuşçuların daha büyük bir oram gecekonduda oturmaktadır. Buna karşılık minibüs dolmuşçularıyla yolcuları arasında böyle bir ayrımlaşma göze çarpmamaktadır. İki grubun da gecekonduda yaşama oranları eşit sayılabilir.

İkinci toplumsal konum göstergesi olarak eğitim düzeyini ele aldık. Dolmuşçular arasında ortaokul, meslek okulu ya da lise bitirmişlerin oram yüzde 20,1'di. (Çizelge 8.10) Bu oran Ankara kenti 1970 yılı 15 üstü yaş grubunda yüzde 22,7'dir. Orta eğitim oranlarının yakın olmasına karşılık dolmuşçular arasında yüksek okul bitirenle karşılaşılmamıştır. "Ehliyet Nizamnamesi"ndeki koşullar nedeniyle hiç okumamış da yoktur. Oysa Ankara'da yüzde 18,1 oranında hiç okumamış vardı. Dolmuşçular arasındaki en büyük eğitim grubu ilkokul bitirenlerdir.

Çizelge 8.10- Dolmuşçuların eğitim düzeyi (yüzde)

	STEYŞINCI	MİNİBÜSÇÜ	TOPLAM
İLKOKUL	75,0	84,3	78,7
ORTAOKUL	14,8	11,8	13,7
MESLEK OKULU	1,7	0,8	1,3
LİSE	6,8	2,4	5,1
YÜKSEK	–	–	–
BELİRSİZ	1,7	0,8	1,3
TOPLAM	100,0	100,0	100,0

Eğitim düzeyi konusunda steyşın dolmuşçularla minibüsçüler arasında küçük de olsa bir ayrım görülmektedir. Steyşın dolmuşçularda orta eğitimden geçmiş olanlar minibüsçülere göre bir kat daha fazladır.

Yolcuların eğitim düzeyini ölçüt alarak bir karşılaştırma yapacak olursak, bu düzey genellikle dolmuşçuların üzerindedir. Örneğin dolmuş yolcuları arasında orta eğitimden geçmiş olanlar yüzde 40,3'e varmaktadır. Yüzde 19'u da yüksek okul bitirmiştir. Dolmuş yolcularının eğitim bakımından dolmuşçulardan üstün olması dolmuşçunun yolcu gözündeki imgesini etkilemektedir. Anımsanacağı gibi ("Dolmuş Yolcuları" bölümü) dolmuştan ve dolmuşçulardan yakınma eğitim düzeyi ile koşut bir artış gösteriyordu. Eğitim düzeyleri ayrı olduğundan yolcu kendisini dolmuşçudan daha yüksek bir toplumsal konumda görme eğilimindedir.

Toplumumuzda kişilerin belli mesleklere uygun olup olmadığı konusu bir de evlilik, bekarlık ölçütüne vurulagelmiştir. Örneğin şoförlük gibi sorumluluk isteyen bir meslekte evli ve çoluk çocuk babası olanlar yeğ tutulur.[7] Bekar şoförler ise, kimilerine göre, biraz gözüpek sürücülerdir. Dolmuşçuluğun ilk yıllarında dolmuş şoförlerinde belli özellikler aranmıştır. Bunların başında evli olmak, 25 yaşını geçmiş bulunmak gelirdi. "Ahlaken mazbut" olmayanlar da şoförlük yapamazlardı. Eğer toplumumuzda yaygın olan inanca göre evlilik bugün bile güven verici sürücülüğün bir ölçütü sayılıyorsa dolmuşçular arasında evliler oranı yüksek midir?

Görüşmede yöneltilen soruya yanıt olarak dolmuşçuların yüzde 83,4'ü evli olduklarını belirtmişlerdir. Bekar dolmuşçular azınlıkta olduklarına göre gözüpeklerin sayısının da çok olmaması gerekir.

Öte yandan evliler oranının yüksek oluşu dolmuşçular açısından belli kaygılara ışık tutmaktadır. Evlilik belli bir parasal sorumluluğu da birlikte getirir. O nedenle dolmuşçuluğu, para biriktirmek üzere girişilen ve genellikle bekarların yeğ tuttuğu geçici uğraşlardan sayamayız. Böyle bir savın daha çok kesinlik kazanabilmesi için dolmuşçu ailelerinde kadınların bütçeye katkıda bulunup bulunmadıklarına bakmak gerekiyordu. Dolmuşçuların tümüne yakını aile içinde kendilerinden başka gelir sağlayanın bulunmadığını söylemişlerdir. Bu tür bir yanıt dolmuşçuluğun aile geçindirmeye yeterli kazanç sağladığına ilişkin bir ipucudur da aynı zamanda.

(7) Bu ölçüt yalnızca bizim toplumumuza özgü olmasa gerek. Anımsanacağı gibi ilk astronotlar da bu ölçütlere uyan kişiler arasından seçilmişti.

Dolmuşçulukta çalışma koşulları

Dolmuşçulukta çalışma koşulları üstüne çok çelişik varsayımlar yapılmıştır. Bu varsayımlardan kimisi dolmuşçuluğun kolay bir uğraş olduğunu öngörür: Sürücülük keyifli bir iştir, gezmesi boldur; dolmuşçuların çoğu başka işler çevirecek zamanı da bulabilirler gibi. Kimisi de dolmuşçuluğun çok ağır koşullarda yürütüldüğünü varsayar: Sürücülük çok sıkıntılı bir iştir, sürekli geçim zorluğu çekilmektedir, bir avuç dolmuş ağası tüm sürücüleri sömürmektedir gibi.

Bu varsayımlar arasında geçen, dolmuşçuluğun iyelik yapısma ilişkin bilgileri gözden geçirmiştik. Bunlar arasında bir dolmuş aracımn tek başına sahibi olanlar, ortaklar ve başkasının aracında sürücülük yapanların oranları vardı. Birden çok araç sahibi olanları ayrıca saptamaya çalışmıştık. Bu bilgilerin özü dolmuşçulukta bugünkü egemen iyelik yapısının tek oto sahipliği olduğuydu. Şimdi bu grubun çalışma koşullarına değinelim. Kendi otosu olanlar bütün gün bu araçta sürüçülük mü yapmaktadır? Bir taşıta ortalama kaç sürücü düşer? Bir sürücü günde kaç saat çalışır?

Çizelge (8.11) taşıtta çalışan sürücü sayısı ile her sürücünün çalışma süresinin birlikte dökümünü vermektedir. Böyle bir ikili dökümden amaç sürücü sayısının artışıyla sürücü başına çalışma süresinin azalıp azalmadığına bakmaktır.

Çizelge 8.11- Taşıtta çalışan sürücü sayısına göre her sürücünün çalışma süresi

	SÜRÜCÜ SAYISI			YÜZDE	
SAAT:	1	2	3	TOPLAM	YÜZDE
4-5	–	6	1	7	2,3
6-7	2	19	–	21	6,8
8-9	29	75	1	104	34,0
10-11	23	27	–	50	16,2
12-13	54	37	–	91	29,8
14-15	23	4	–	27	8,7
16-17	6	–	–	6	2,0
18 +	2	–	–	2	0,6
TOPLAM	139	168	2	308	
yüzde %	45,0	54,4	0,6		100,0

Aracında tek başına sürücülük yapanlar uzun süre mi çalışmaktadırlar? Sürücü sayısını artırarak aracın çalışma süresi, başka bir deyişle günlük verimliliği artmakta mıdır?

Çizelge (8.11)'in bize verdiği en göze çarpıcı sayı en sık görülen (modal) günlük çalışma süresidir: 8-9 saat. İkinci sıklıkta 12-13 saatlik çalışma süresi gelmektedir. Çizelgede 8-9 saat üstünde çalışanları toplayacak olursak bu oran yüzde 57,3'e varmaktadır. Başka bir deyişle, sürücülerin yarıdan çoğu işçi ve memurlar için olağan sayılan "mesai" süresinin üstünde çalışmaktadırlar. Denebilir ki tek başına dolmuş işletme uğraşına en yakın sayılan küçük esnaflıkta da dükkan sahibi 12-13 saat işyerini açık tutar. Buna karşın 12-13 saati aşan sürelerde sürücülük yapanların oranı dörtte bire yakındır (% 22,4). Tek başına uzun saatler çalışmak, ya kimi dolmuş hatlarında kazancın düşük olduğunun ya da kimi dolmuşçuların çok kısa sürede çok kazanç elde etme isteyişinin bir göstergesi olabilir.

İlerde göreceğimiz gibi, dolmuşçular arasında borçlanma sıktır. Borcu hızlı ödeme çabasıyla, başka bir sürücünün yardımı olmaksızın aracında 14-18 saat çalışanların bulunmasını doğal bir sonuç olarak karşılıyoruz. Dolmuşçunun parasal durumu ne olursa olsun, çoğunluğun olağan "mesai" süresi üstünde çalıştığı gerçeğini bir kez daha vurgulama gereğini duyuyoruz. Dolmuşçu oldukça ağır koşullarda ekmeğini kazanan bir kişi olarak varlığını sürdürmektedir.

Sekiz saatten az çalışanlar ise yüzde 9,1'i oluştururlar. Bunların bir kesimi belki de dolmuşçuluğu bir ek iş olarak yürütmektedirler. Bu sürücülerin aracında genellikle bir ikinci ya da üçüncü kişi çalışmaktadır.

Öte yandan çizelge bize beklenmeyen bir bulgu da vermiştir: Dolmuşta iki sürücü de çalışsa, sürücü başına çalışma süresinin 12-13 saate varabilmesi. Bu bulgu sağlıklı değildir. Çünkü görüşmede sorusunun yöneltiliş biçimi bunu ortaya çıkarmaya elverişli değildir. Sorulardan biri "Kendiniz taşıtta kaç saat çalışırsınız?", öteki ise "Taşıtta çalışan başka kaç sürücü var?" biçimindedir. Bu nedenle sürücülerden biri 12-13 saat çalışıyorsa ötekisi belki 4-7 saat iş başında kalıyordur.

Ankara'daki steyşın ve minibüs dolmuşların yüzde 45'inde tek sürücü, yüzde 54'ünde iki sürücü bulunduğu ortaya çıkmıştır. İkiden çok sürücüsü olan taşıt yüzde 1'dir.

Bir taşıtta ikiden çok sürücü olmayışı dolmuşun ekonomisiyle ilgilidir.

İkiden çok sürücü çalıştığında yeterli kazanç elde edilememektedir. Burada taşıtın çalışabilme süresiyle insanın çalışma süreleri arasındaki ilişkiyi kurmak gerekir. Taşıt günde 18 saat iş yaparken[8] 8-9 saatlik bir çalışma sürücüler için dayanma sınırlarını aşmayan bir süre olmaktadır. Taşıtın iş yapma süresi iki sürücünün olağan çalışma süresinin toplamı kadardır.

Çalışma sürelerini incelemeyi bir başka çizelgenin yardımıyla sürdürüyoruz. Çizelge (8.12) aracın tek sahibi olanlarla, ortaklar ve başkası için sürücülük yapanlar arasındaki ayrımlaşmayı belirlemektedir. Tek başına

Çizelge 8.12- Taşıt sahipliğine göre her sürücünün çalışma süresi

SAAT:	TEK SAHİBİ	ORTAK	BAŞKASI İÇİN SÜRÜCÜ
4-5	3	3	1
6-7	8	7	6
8-9	38	23	43
10-11	22	7	21
12-13	44	14	33
14-15	16	1	10
16-17	3	1	2
18 +	2	–	–
TOPLAM	136	56	116

araç sahibi olanlarda en sık görülen çalışma süresi 12-13 saatken ortaklarda ve başkası için sürücülük yapanlarda bu süre 8-9 saattir. Bu eğilim 13 saatten çok çalışanlarda da görülmektedir. Taşıtın tek sahibi olanlarda 14-18 saat çalışanların oranı yüzde 15,5'ken ortaklarda bu oran çok daha düşüktür. Tek başına araç sahibi olanlar ortaklılara göre daha uzun süre çalışmaktadırlar. Eğer az zamanda çok kazanıp borç faizi ödemek gibi bir zorunluk doğmuşsa iki ortak toplam çalışma süresini paylaşmaktadır. Ek bir sürücüye ücret ödeme yerine işgücü harcamaları sermaye sahipleri arasında içselleşmektedir. Tek başına borçlananlar ise bu yükü yine tek başlarına kaldırma yolunu seçmektedirler.

Yukarda küçük esnaf niteliğindeki sermaye sahiplerinin olağan çalışma süresi üstünde çalışabildiklerini belirtmiştik. Buna göre ücretli durumun-

(8) Gece yarısından sonra yolcu sayısı o kadar azalır ki dolmuşçuların çoğu boş gezmek zorunda kalır.

daki bir sürücünün 8 saat mesai yapması beklenir. Gerçekten de en sık görülen çalışma süresi de budur (Çizelge 8.11). Ne var ki 8-9 saatten daha uzun çalışan sürücülerin toplam oranı yarıyı aşmaktadır. (% 56,9). Dolmuş işçiliği sayılabilecek başkası hesabına sürücülük yapma işi olağan çalışma süresinin üstünde yürütülmektedir. Genellikle kazançtan pay alan sürücü ancak böyle geçimini sağlayabilmektedir.

Bu çizelgelerde çok küçük bir grup oluşturduğu anlaşılan başka iş sahibi dolmuşçular ne gibi uğraşları da birlikte yürütüyorlardı? Bu konuyu aydınlatma amacıyla başkası için sürücülük yapanlara "Patronun mesleği nedir?" sorusu soruldu. Belki taşıta bile binmeyen, yalnızca sürücü çalıştıran dolmuş sahipleri de vardı. Ayrıca bir araç üzerinde ortaklığı bulunan ama dolmuşçuluktan başka işte çalışanlar da bulunabilirdi. Çizelge (8.13)'de dolmuş sahiplerinin yüzde 85'inin şoför olduğu ortaya çıkmıştır. Dolmuş sahipleri ya tek başlarına ya da bir başka sürücünün yardımıyla şoförlük yapmaktadırlar. Geri kalanların mesleklerini ise taşıtla ilgili işler, esnaflık, memurluk gibi kümelere ayırdık. Taşıtla ilgili işler arasında yedek parçacılık, oto komisyonculuğu, tamircilik gibi işler vardı. Dolmuş sahipleri arasında memurların bulunuşu başka kaynaklardan elimize geçen bilgilerle tutarlıdır.

Çizelge 8.13- Dolmuş sahibinin mesleği

ŞOFÖR	118
TAŞITLA İLGİLİ İŞLER	3
ESNAF	4
MEMUR	4
BAŞKA	10
TOPLAM	139

Kişinin esas işi dolmuşçuluk olmakla birlikte, kazanç yetersizliğinden ya da başka nedenlerle bir ek uğraş sürdürmesi olanaklıydı. Dolmuşçuların ne gibi ek uğraşları olduğunu ortaya çıkarmak için görüşmede "Dolmuşçuluktan başka hangi işle uğraşıyorsunuz?" sorusunu yönelttik. Yüzde 95 dolmuşçuluktan başka hiçbir işte çalışmadıklarını söylediler. Sayıları çok az da olsa geri kalanlar arasında işçilik, esnaflık, memurluk ve öğrencilik yapanların bulunuşu ilginçti. Toplam 314 kişiden 3'ü "memlekete gitti"ğini belirtti. Bunlar büyük olasılıkla, yolculuk isteminin azaldığı yaz aylarında tarımsal işlerle uğraşmaya gidenlerdi. "Memlekete gidiyor musunuz?" gibi bir soru özel olarak yöneltilmediğinden bu tür mevsimlik işlerde çalışan dolmuşçuların niceliğini sapta-

mak için yeterli bir veri sayılmazdı. Marjinal kesimin özelliklerinden biri kırsal gelirle kentsel gelirin birleştirilmesi olduğuna göre bu konu önemliydi. Bununla birlikte, dolmuşçular arasında mevsimlik tarım işlerinde çalışanların sayısının çok yüksek olduğunu sanmıyoruz.

Dolmuşçuluk ve ek uğraşlar konusundaki bulguları şöyle özetleyebiliriz: Gerek dolmuş sahipleri ve gerekse başkasının aracında sürücülük yapanlar arasında başka ek uğraşları olanların sayısı çok azdır. Bunun tersi bir bulgu şu görünümü ortaya çıkarabilirdi: Esnaflık, memurluk gibi uğraşıları olan kişilerin bir taşıt aracı alıp bunu bir sürücüye çalıştırmaları; ya da başka uğraşları olan kişilerin yarı zaman sürücülük yapmaları... Her iki örneğin de gerçeğe yakın olduğu anlaşılmıştır. Ancak nicelikleri azdır. Dolmuşçuların çoğunluğu taşıtım tek başına ya da bir ortak yardımıyla, olmazsa bir sürücüyle anlaşarak işleten ve mesleklerini "şoför" olarak belirten kişilerdir. Bu durum dolmuşçuluğun, bir çok marjinal kesim etkinliği gibi yarı günlük uğraşlardan ya da ek zaman görevlerinden sayılmadığını göstermektedir.

Yukarda tek başlarına uzun saatler çalışanların bu davranışına neden olarak borç ödediklerini öne sürmüştük. Bu savın doğruluğunu saptayabilmek için Görüşme'de "Borcunuz var mı? Kaç ayda ödeyeceksiniz (ödediniz)?" sorusunu yönelttik. Soru iki bölümden oluşuyordu: Dolmuşçunun şu anda borcu var mı? Dolmuşçunun borcunu ödeme süresi nedir? Bu süre borç ödemekte olanlara da ödemişlere de sorulmuştu. Amaç genelde, dolmuşçular için borç ödeme süresini saptayabilmekti.

Dolmuşçuların yarısından azı (% 44,3) borçlarını ödemiş olduklarını, geri kalanı da borçlu olduklarını belirtmişlerdir. Borçlu olanların oranı minibüslerde daha yüksek çıkmıştır. (Minibüslerde (% 64,3; steyşınlarda % 53,1) Çizelge (8.14) ise borç ödeme sürelerinin dökümünü vermektedir. Yüzde 35 peşin parayla dolmuş aldığını söylemiştir. Geri kalanlarda şöyle bir borçlanma süresi dağılımı görülmektedir: 2-4 yıllık süre içinde borç ödeyenler en büyük kümeyi oluşturmaktadır (% 72,8). Yüzde 6,4 ise çok kısa süre içinde borç ödeme durumuyla karşı karşıya kalmıştır. En çok bir yıl içinde borcunu ödeyecektir ya da ödemiştir. Sekiz yıldan uzun süreli borç ödemeleriyle karşılaşılmamıştır.

Görüşmeden çıkan sonuçlara göre dolmuşçuların bu meslekte bulundukları süre genellikle 2-5 yıldı. Borç süresi de neredeyse bunun tümünü kapsayabilmektedir. Ancak bir dolmuşun plaka ve hat değeriyle birlikte tüm sermayesini geri ödeme gibi bir durum söz konusu değildir. Bir grup dolmuşçu vardır ki bunlar kısa sürede borçlarının faizini geri öde-

Çizelge 8.14- Dolmuşçuların borç ödeme süreleri (yüzde)

Peşin	35,0
1-6 ay	1,3
7-12 ay	2,9
13-24 ay	14,3
25-36 ay	20,0
37-48 ay	12,8
49-60 ay	8,3
61-72 ay	1,9
73-84 ay	1,6
85-98 ay	1,9
	100,0

yip başka bir işe geçmeyi amaçlarlar. Başka işe geçmeden önce de aracı satacakları için ana sermaye ödenmiş olur. Ayrıca, bu süre içinde plaka ve hat değerlerinde bir artış olmuşsa bu da dolmuşçunun kârıdır. Bir başka grup dolmuşçu ise borcunu ödemiş olup dolmuşçulukta yaşam boyu kalmaya razı kişilerden oluşur. Bu dolmuşçular için emeklilik ödeneği otolarının plaka ve hat değerine eşittir.

Küçük esnaf gibi kendi işlerinde çalışanların iş başında geçen zamanlarıyla dinlenme zamanları konusunda türlü görüşler ortaya çıkmıştır. Örneğin dükkanının kapısında oturup bir yandan müşteri beklerken bir yandan da komşularıyla söyleşen küçük esnafın geçirdiği bu zaman çalışma süresine mi sayılacaktır, dinlenme süresine mi? Buna benzer bir durumdaki dolmuşçunun yolcu beklerken araçtan indiği ve öteki dolmuşçularla söyleştiği süre çalışma süresi içinde midir? Yolculuk isteminin gün içinde tek düze olmadığı, kimi zaman çok sık kimi zaman da seyrek yolcunun çıkageldiği dolmuşçuluk, dükkancılık gibi uğraşlarda sabah işe başlama ile akşam işi bitirme arasında geçen ve çok uzun gibi görünen süre gerçekte o denli yorucu mudur?

Sürenin yoruculuk düzeyi, herşeyden önce, iş sahibinin kendi değerlendirmesiyle ölçülmelidir. Görüşme'de bu konuyla ilgili bir soru sorulmuştur: "Çalışırken canı sıkılıyor mu? Eğlencesini nasıl buluyor?" Dolmuşçuların büyük kesimi (% 60) işi aksatmayan ve işin ayrılmaz parçası olan oyalanmalarla can sıkıntısını giderdiklerini belirtmişlerdir; başka dolmuşçularla söyleşiye katılanlar, radyo, pikap, teyp çalanlar, "etrafı seyir" edenler gibi. (Çizelge 8.15) Canları sıkılınca işe ara verenlerin çoğu da altlarında bir taşıt aracı bulunuşundan yararlanmaktadır. Türlü yanıtların bir araya getirildiği "Başka" kümesinde "Arabayı bir kenara

Çizelge 8.15- Dolmuşçular canları sıkılınca ne yapıyorlar (yüzde)

DOLMUŞÇULARLA SOHBET	25,5
MÜZİK ÇALMA	29,9
ETRAFI SEYRETME	5,1
BAŞKA	36,3
CEVAPSIZ	3,2
	100,0

çeker manzara seyrederim", "Arabayı kırlık yere çekerim", gibi anlatımlar vardı. Bunların dışındakiler her kişinin canı sıkılınca yapacağı işler arasındaydı.

Gün içindeki çalışmaya dolmuşçunun kendi isteğince ara vermesi ya da kaçınılmaz beklemeler dışında bir de zorunlu olarak işten alıkonulma sorunları vardır. Kendi dolmuşunu işleten dolmuşçu, otosu bozulunca zorunlu olarak onarımla uğraşacaktır. Onarımı kendisi yapmasa bile işin başında duracaktır. Özellikle Ankara'daki steyşın dolmuşların yaş ortalamasının 15 yıl olduğu düşünülürse onarım nedeniyle işin durduğu günler az değildir. Başkasının dolmuşunda sürücülük yapanlar ise onarımla uğraşma zorunluğu olmayabilir. Ancak taşıt bozukken sürücü de işsiz kalacaktır. Ve bu işsiz günler için sürücünün bir sigortası yoktur. Bilindiği gibi örgütlü bir işyerinde her hangi bir üretim aracı işe yaramaz duruma girdiğinde işçinin ücreti kesilmez. Oysa dolmuşçuluk böyle bir örgütleşme düzeyine varmamıştır.

Bununla birlikte aracın bozuk olduğu ya da bakıma girdiği günlerde dolmuşçuların başka işte çahşıp çalışmadıklarını bir de kendilerine sormak yararlı olacaktı. Bu amaçla "Araba arızalıyken ne iş yaparsınız?" sorusunu yönelttik. Yüzde 77 çalışmadıklarını söylerken yüzde 16,6'da otonun başında beklediklerini belirttiler; oto başında bekleyenler de çalışmayanlar grubuna katılıyordu. Yüzde 3,8 gibi küçük bir grup kendi hatlarında başka bir dolmuşta, yüzde 2,2 de çeşitli başka işlerde çalıştıklarını söylediler. Böylece varsayımlarımız doğrulanmış oluyordu. Dolmuşçuların yaklaşık yüzde 95'i araç bozukken para kazanamıyorlardı. Dolmuş sahipleri için bu durum "iş rizikosu" denilen çekinceler arasıdaydı. Başkasının otosunda sürücülük yapanlar içinse düpedüz bir güvencesizlikti. Bozukluğun onarımı uzun sürdüğünde sürücü de uzun süre kazanç elde edemiyordu.

Yukarda dolmuşçunun iş başında kaldığı süreyi çalışma ve dinlenme arasında nasıl bölüştürdüğünü araştırmıştık. Ve dolmuşçunun çoğu za-

man iş başından ayrılmadan can sıkıntısını giderdiğini belirtmiştik. Örgütleşme süreci tam oluşmamış uğraşlarda tatil zamanları da kesinkes belirlenmemiştir. Fabrika işçiliği, memurluk gibi uğraşlarda çalışma ve tatil zamanları kuruluşça saptanır. Kendi işini yürütenlerde daha esnek bir zaman bölüştürmesi görülmekle birlikte bu kişilerin iş ilişkisi kurduğu kuruluşların belli gün ve saatlerde çalışmamaları nedeniyle tatiller yine bu süreler içine düşürülür. Örneğin Pazar günü neredeyse herkes için resmi bir tatil gününe dönüşmüştür. Dolmuşçuluğun örgütleşme düzeyinde böyle önceden programlanmış tatil gün ya da saatleri var mıdır? Dolmuşçunun dinlencesi resmi tatillerle eş zamanlı mıdır?

Dolmuşçuların yüzde 51,9'u Pazar günleri tatil yapmaktadır (Çizelge 8.16). Haftada iki gün tatili olan ise yalnızca yüzde 3,9'dur. Öğlen tatili verdiklerini söyleyenler yüzde 35'i aşmamıştır. "Öğlen tatili" gerçekte belirlemesi zor bir kavramdır. Öğle saatlerinde birçok hatta yolculuk isteminin düştüğü, dolmuşların uzun süre kuyrukta beklediği düşünülürse sürücülerin büyük bir kesimi öğlen tatili yerine geçebilecek bir süreyi kendilerine ayırabilmiş olmalıdır; kimisi yolcu gelene dek ayaküstü birşeyler yiyerek, kimisi doyumevine, kebapçıya giderek... Ancak kurumsal anlamda "tatil" belli saatler arasında herkesin birden işi bırakması biçiminde olacaktır. Dörtte bire yakın bir grup ise hiç tatil yapmadıklarını söylemişlerdir. Yüzde 8,6 canı isteyince dinlenmeye zaman ayırmaktadır.

Çizelge 8.16- Dolmuşçunun tatil zamanları (yüzde)

HİÇ TATİLİ YOK	23,5
ÖĞLENLERİ	12,1
PAZARLARI	29,0
ÖĞLENLERİ VE PAZARLARI	22,9
HAFTADA İKİ GÜN	2,9
ÖĞLENLERİ VE HAFTADA İKİ GÜN	1,0
CANI İSTEYİNCE	8,6
	100,0

Dolmuşçuluk ister istemez kentsel etkinliklere bağımlıdır. Örneğin iş ve alışverişin durduğu pazar günleri dolmuşçular için de iş hacmi azalmaktadır. Dolmuşçuların yarısının Pazar günleri çalışmayışları bu nedene bağlanabilir. Pazar günü yolculukları daha çok gezi, eğlence ve konuk gitme nedenleriyle doğmaktadır. Cumartesi günleri ise yoğun alışveriş yapılır. Cumartesi ayrıca işçilerin çalışmalarını sürdürdüğü gündür. Bu nedenle dolmuşçular arasında iki gün tatili olan çok azdır. Öğlen tatilinin ortaya çıkış nedeni de kent içi yolculukların o saatlerde azalması, yaya yolculukların önem kazanmasıdır.

Çalışma koşullarını incelerken dolmuşçunun günlük yaşantısını oluşturan yolcular, yollar, trafikteki başka araçlar, başka dolmuşçular ve trafik memurları üzerinde neler düşündüğünü öğrenmek istedik. Bugüne kadar genellikle dolmuşçulardan başka herkesin dolmuşçular üzerinde ne düşündüğü basına, yayın araçlarına yansımıştı. Buna karşılık dolmuşçu neler düşünüyordu? Dolmuşçuların görüşlerini ortaya çıkaracağını umudettiğimiz soruları seçerken başkalarının dolmuşçular üzerindeki önyargılarını da aklımızda tutuyorduk.

"Yolda en çok kimden şikayetçisiniz?" sorusunu kapalı olarak sorduk ve yanıt seçenekleri arasına şunları koyduk: "Öteki dolmuşçular", "Özel otolar", "Taksiler, "Yolcular", "Trafik polisleri", "Otobüsler". Yolculardan yakınma nedenleri ayrı bir soru olarak değerlendirildi. Çizelge (8.17) sergilenen yakınma oranlarına göre en çok trafik polislerinden yakınılmıştı (% 48,4). Trafik polisinden yakınma nedenleri arasında haksız yere ceza yazma (% 22,6), "farklı muamele yapma" (% 17,2), küfür etme (% 8,6) gibi davranışlar geliyordu. "Farklı muamele" sözcüklerinden anlaşılan trafik memurlarının özel otolara karşı dolmuşçulardan daha iyi davranmaları, özel otolara daha çok hoşgörü göstermeleri, kusurlarına daha çok göz yummalarıydı.

Çizelge 8.17- Dolmuşçunun trafikten yakınmaları (yüzde)

	ŞİKAYETÇİ OLAN	OLMAYAN
TRAFİK POLİSİ	48,4	51,6
ÖZEL OTOLAR	35,7	64,3
OTOBÜSLER	17,8	82,2
YOL DURUMU	17,2	82,2
ÖTEKİ DOLMUŞÇULAR	10,2	89,8
TAKSİLER	4,8	95,2

Yakınma sıralamasında ikinci yüksek oran özel otolardı. Özel otolardan yakınan yüzde 35,7 bu otoları sürenlerin "araba kullanmayı bilmedikleri"ni ileri sürüyordu. Yukarda dolmuşçuların bir kesiminin dolmuşçulukta ve çoğunun da sürücülükte eski olduğunu görmüştük. Dolmuşçu özel oto sürücüsüyle kendini karşılaştırdığında özel otoluyu küçümser bir tutum takınmaktadır. Bu tutum ne denli gerçekçidir? 1974'lerde her hafta 60 kadar özel otonun trafiğe girdiği Ankara kentinde bu sayıya yakın yeni ehliyetli sürücü de yollara düşmekteydi. Bu koşullarda özel oto sürücülerinin ortalama deneyim yaşı azalırken dolmuşçularla aralarındaki ustalık ayrımlaşması artıyordu. Bu ayrımlaşma yeni ehli-

yetlilerin daha kötü sürücüler olmasından kaynaklanmıyordu. Her kentin kendi koşullarına göre oluşmuş ve eski sürücülerin alışkın olduğu belli yazılmamış kurallar vardı; bu kuralları toy sürücülerin öğrenivermesi beklenmezdi. Yeni şoförlerle eskiler arasındaki ayrımı artıran temel de buydu.

İşin ilginç yanı özel otoların en çok yakındıkları araç türünün de dolmuş olmasıdır. Kentlerimizde özel oto bugün otobüs kadar dolmuşla yarışabilecek bir ulaşım aracı değildir. Öyleyse bu karşılıklı düşmanlık nedendir? Bu iki araç türü her ne kadar yolcu taşıma bakımından yarışma içinde değillerse de kent içi yollardan yararlanma bakımından bir paylaşım sorunuyla karşı karşıyadırlar. Çoğu zaman bir kıt kaynak olan kentsel yol alanında öncelik dolmuşlarda mı olacaktır, özel otolarda mı? Dolmuş ile özel oto benzer amaçlarla yol almaya çalışsalardı belki bu paylaşma sorunu daha ılımlı olacaktı. Oysa bu iki tür aracın yolda giderken güttükleri amaçlar birbirine ters düşmektedir. Özel oto gezintiye çıkmışken dolmuş hızla yolcu götürüp getirmek ister. Özel oto işe yetişmek üzere hızını artırmaya çalışırken dolmuşçu yolcu indirip bindirmek için sık sık duraklar.

Ancak toplumumuzda daha çok söz duyuranlar özel otolulardır. Bu nedenle doğru bir yargıya varmanın yolu dolmuşçulara da kulak vermektir. Görüşme'den şu ortaya çıkmıştır: Nasıl özel otolular dolmuşlardan yakınıyorlarsa dolmuşçular da en az onlar kadar özel otolardan "şikayetçi"dirler.

Küçük bir dolmuşçu grubu da (% 17,8) otobüslerden yakınmıştır. Nedenler "Yol ortasından gitme", "Durak olmayan yerden yolcu alma", gibi davranışlara bağlanmıştır. Durak olmayan yerden yolcu alışın gidiş gelişe mi engel olduğu, yoksa dolmuş yolcularını mı topladığı açıkça belli olmamıştır. Dolmuşla otobüs arasında, yoldan yolcu toplama bakımından gerçek bir yarışma var mıdır, bu da anlaşılamamıştır. O nedenle "Belediye otobüsüne göre göre kalkış zamanınızı ayarlar mısınız?" biçiminde bir soru yöneltilmiştir. Dolmuşçuların yüzde 91,4'ünün yanıtı "Hayır"dır. Bu tartışma daha ayrıntılı olarak "Dolmuş ve Kamu Ulaşım Sistemi" başlığı altında yürütülmüştü. Bugünkü otobüs sisteminin işleyiş biçimi bir veri alındığında bu iki ulaşım türü arasında açık bir yarışma görülmemektedir. Ama sistemlerden biri nitelik değiştirirse, koşullar başka olabilir.

Çizelge (8.18)'de yolculardan yakınan dolmuşçuların oranı yüzde 17,2' dir. Başka dolmuşçulardan yakınma oranının düşük oluşu ise (% 10,2)

dolmuşçular arasında az çok bir uyumun varolduğunun belirtisidir. Varsayıldığının tersine dolmuşçuluk hiç de "anarşi" içinde gözükmemektedir. Dolmuşçular arasındaki uyumun bir başka belirtisi de "Dolmuşçular birbirlerinin hakkını korur mu?" sorusundan çıkmıştır. Yüzde 83,7 bu soruya "Evet" demiştir. Bugün Ankara'da dolmuşçuluk kendi içinde belli bir örgütleşme düzeyine erişmiştir. Bu örgütleşmenin kimi öğeleri belki bizce tam bilinmeyen kurallardan oluşmaktadır. Ama bir düzen kurulmuştur.

Çizelge 8.18- Dolmuşçunun yolcudan yakınmaları (yüzde)

	ŞİKAYETÇİ OLAN	OLMAYAN
OLMADIK YERDE İNME	56,7	43,3
KAPI VURMA	60,5	39,5
BOZUK PARA BULUNDURMAMA	32,2	67,8

En az "şikayet"i taksicilerin toplamış olması ise beklenen bir sonuç değildir. Kentiçi ulaşımda taksi, birçok ölçüte göre dolmuştan daha üstün olduğuna ancak her iki seçenek de birbirinden çok uzak olmadığına göre taksi ile dolmuş arasında bir yarışmanın varolması doğal görünürdü. Oysa görüşmelerde taksilerden yakınanların oranı yüzde 5'e bile varmamıştır. Yolculuk isteminin doruğa vardığı saatlerde taksilerin dolmuş durağına yanaşarak "jet dolmuş" seferleri düzenleyivermeleri ve dolmuş yolcularını kapmalarına dolmuşçular ses çıkaramazlar mı? Anlaşılan yolculuk istemi o denli yüksektir ki dolmuşçulara da taksicilere de yeterli "ekmek" çıkmakta ve bir paylaşma sorunu doğmamaktadır.[9]

Ankara'da dolmuş ve taksiler iki ayrı sistem oluşturmaktadır. İki sistemin birleştiği zamanlarda ise yolculuk istemi çok yüksektir. İki sistemin gerektiğinde birleşmesi her hangi bir sistemin gelirlerinde azalmaya neden olmamaktadır.

(9) Bu gözlem dolmuşların taksilerden daha kesin göstergelerle ayrıldığı Ankara kenti için yapılmıştır. İstanbul gibi bir kentteki durum bilinmemektedir. Ankara'daki "düzen"i ayarlayan kent merkezindeki steyşınlar ile tüm kentteki taksi sayısını saptayan Şoförler Derneği'dir. (Bkz. Dolmuşçuların Örgütlenmesi)

Dolmuşçularla yolcuların ilişkisi

Dolmuş yolcularına kitabımızda başlı başına bir bölüm ayırmış ve orada dolmuş içi ilişkilere değinmiştik. Bu bölümde ise dolmuşçuların yolcular üzerindeki düşüncelerine de yer vereceğiz. Elimizdeki verilerden biri "Yolculardan ne gibi şikayetleriniz var?" sorusunun yanıtları. Çeşitli yanıtları üç ana yakınma konusu kapsamında birleştirdik: "Olmadık yerde inme", "Kapı vurma", "Bozuk para bulundurmama". Dolmuşçuların yüzde 56,7'sinin yakındığı "Olmadık yerde inme" dolmuşun önemli bir özelliğiyle yakından ilgiliydi. Dolmuş sunduğu hizmet bakımından taksiyle otobüs arasında bir yerdeydi. Belli duraklarda durması onu otobüse benzetirken yolcunun istediği yerde durması onu taksiye yaklaştırıyordu. Yolcular dolmuşun taksiye benzemesinden yanaydılar. Oysa dolmuşçular çok sık duraklamak istemiyorlardı. Daha doğrusu dolmuşçu dolmuş boşken yolcu toplamak üzere durmaktan hoşlanırken dolmuş doluyken hızlı yol almak amacındaydı. Bu yakınma konusu dolmuşçular, yolcular ve trafik polisleri arasındaki bir anlaşmazlığı belgeliyordu.

Otobüs gibi toplu taşıma için yapılmış araçların kapıları sık sık kapanıp açılmak üzere tasarımlanmış olup genellikle sürücü komutasındadır. Oysa dolmuş kapıları herhangi bir otonun kapısmdan ayrı değildir; sık sık açılıp kapanmak üzere tasarımlanmamıştır. Ne steyşınların ne de minibüslerin kapıları yeni görevlerine uygun biçimde değiştirilmemiştir. Bu kapıları yolcunun kendisi açıp kapadığından ve kimi otonun kapısı yavaşça, kimisininki güçlü bir çekişle örtülebildiğinden harcanacak güç konusunda sık sık yanılgıya düşmek doğal karşılanmalıdır. Dolmuşçuların yüzde 60'ının "kapı vuran" yolculardan yakınmaları da doğaldır.

Üçüncü yakınma konusu olan bozuk para sıkıntısı yalnızca dolmuşa özgü birşey değildir. Paranın alım gücünün giderek azaldığı ülkelerde tüketici için madeni para yükte ağır pahada hafif bir maddeye dönüşmüştür. Tüketici sokağa çıkarken yanına az sayıda madeni para almaktadır. Sorun kamu ulaşım araçları için abonman biletleriyle çözümlenmiştir. Dolmuşçuluğun bugünkü örgütlenme düzeyinde böyle toplu bilet uygulamasına olanak yoktur. Öte yandan bir dolmuşçunun günlük cirosu sınırlı olduğundan bozabileceği paranın niceliği de kısıtlıdır. Bozuk para sıkıntısının bir yandan ülke ekonomisine bir yandan da dolmuşçuluğun örgütlenme düzeyine bağımlı olduğu açıktır.

Bunların dışında az sayıda dolmuşçu birkaç yolcu kusuru daha sıralamıştır; Dolmuş içinde "sigara içme", "şoförü küçük görme", "dolmuşa

sarhoş binme", "sıra kaytarma" gibi. Dolmuşçuyu küçük görme gibi bir davranışın olasılığını "Dolmuş Yolcuları" bölümünde ortaya çıkarmıştık. Yolcunun toplumsal statüsü arttıkça dolmuşçudan yakınmaları da çoğalıyordu. Dolmuşçunun kendi ağzından küçük görüldüğünü duymak yolcu ile dolmuşçu arasındaki toplumsal ayrımlaşmayı bir kez daha gözümüzün önüne seren ve bu ayrım nedeniyle dolmuşçunun eziklik duyabildiğini bize anımsatan bir ipucudur.

Dolmuşçu ile yolcu arasındaki toplumsal ayrımlaşma bu iki grup arasında ne denli bir kopukluk yaratıyordu? Gözlemlerimize göre dolmuşçularla yolcular en azından ara sıra birbirleriyle söyleşiyorlardı. Gerçekten de dolmuşçulara "Yolcularla sohbet eder misiniz?" sorusunu yönelttiğimizde yüzde 47,9 "evet" yanıtı verdiler. Burada "sohbet"ten ne anlaşıldığını yorumlama dolmuşçunun kendine kalmıştı. Yolculara yönelttiğimiz "Dolmuşçularla sohbet eder misiniz?" sorusunun yanıtları ise yalnızca yüzde 26,0 düzeyinde "Evet"ti. Eğer yüzdeler arasındaki bu ayrım anlamlı görülüyorsa[10] o zaman kimi dolmuşçular kendi başlarına "sohbet" etmişler ya da yolcular kimi konuşmayı "sohbet"ten saymamışlardır. Dolmuşçuların gözünde yolcuyla konuşmak önemsenen bir olayken, yolcuların gözünde birçok konuşma anımsanan türden değildir. Çünkü "sohbet", okumuşların anlayışına göre, birbiriyle yakın dilden konuşan, birbirini doyurucu biçimde yanıtlayabilen kişilerin karşılıklı söyleşisidir.

İki sayının karşılaştırılmasıyla ortaya çıkan böyle bir savı temellendirebilmek için verileri daha ayrıntıda değerlendirmek gerekirdi. Örneğin hatlara göre "sohbet" eden dolmuşçuların ve yolcuların oranlarında belirgin ayrımlaşmalar görülüyor muydu? Eğer minibüs hatlarında dolmuşçularla "sohbet" ettiğini söyleyen yolcuların oranı daha yüksekse o zaman bu davranış dolmuşçularla yolcular arasındaki statü yakınlaşmasına bağlanabilirdi.

Çizelge (8.19)'da yolcuların sohbet etme oranlarıyla dolmuşçuların sohbet etme yüzdelerini ayrı kolonlarda gösterdik. Bu çizelgenin ortaya koyduğu eğilim şöyleydi: Minibüs hatlarında yolcuların sohbet etme oranları artıyor, buna karşılık dolmuşçuların yolcularla söyleşiye katılma oranları düşüyordu. Örneğin Ulus-Balgat hattında yolcuların yüzde

(10) Bu ayrımı açıklayan şu sayısal gerekçe ileri sürülebilir: Dolmuşta 7-11 yolcuya bir sürücü düşmektedir. Bu nedenle dolmuşçunun bir yolcuyla sohbet etme olasılığı yolcunun dolmuşçuyla söyleşmesine göre daha yüksektir. Ancak sorularda "dün", "geçen hafta" gibi zaman belirtilmediğinden uzun sürede olasılıklar eşit sayılabilir.

34,5'i "Dolmuşçuyla sohbet ederim" derken dolmuşçuların yolcularla oranı yüzde 18,2'ye iniyordu. Ulus-K.Esat gibi bir steyşın hattında ise tümüyle ters oranlar gözlemleniyordu. Dolmuşçuların yüzde 60'ı söyleşiye katılırken yolcuların ancak yüzde 13'ü "sohbet" ettiğini söylüyordu. Anımsanacağı gibi en az gecekondulu yolcu yine bu hattaydı.

Çizelge 8.19- Hatlara göre dolmuşta sohbet edenler (yüzde)

	YOLCU;	DOLMUŞÇU
1. Aydınlık-Çankaya	29,1	58,2
2. Bahçeli-Dörtyol	18,6	39,1
3. Ulus-Bakanlık	41,4	81,8
4. Ulus-K.Esat	13,3	60,0
5. Kızılay-Y.Ayrancı	13,3	40,0
6. Kızılay-Dikmen	23,3	54,5
7. Ulus-Abidinpaşa	20,0	40,0
8. Ulus-Balgat	34,5	18,2
9. Ulus-Çinçin	34,5	50,0
10. Ulus-Keçiören	40,5	50,0
11. Ulus-Mamak	32,7	26,3
12. Ulus-Seyran	5,0	30,0
13. Ulus-Topraklık	32,7	50,0
14. Ulus-Siteler	23,4	60,0
15. Ulus-Karşıyaka	27,0	72,7
16. Ulus-Etlik	38,2	45,5
ORTALAMA	26,0	47,9

(*) Dolmuşçuyla sohbet ettiğini söyleyen yolcu oranları verilmektedir.

Bu sayılara bakarak bir önceki savı geliştirme olanağı elde etmiş bulunuyoruz. Kişiler genellikle daha üst toplum katmanlarından başka kişilerle sohbet ettikleri söyleme eğilimi göstermekte, belki de bundan kıvanç duymaktadırlar. Kişinin kendine göre daha alt katmandan gelen biriyle sohbet etmesi ise en azından anımsanmayan bir olay niteliğindedir. Dolmuşçular kendilerinden yukarı düzeydeki yolcularla daha çok sohbet ederlerken kendileriyle eş ya da daha düşük toplum katmanından gelen yolcularla (örneğin kimi minibüs hatlarındaki yolcularla) sohbet etmeye yakın gözükmemişlerdir. Aynı eğilim yolcular açısından baktığımızda da ortaya çıkmaktadır.

Öte yandan Bahçeli-Dörtyol hattı bu genellemenin dışında kalmaktadır. Anlaşılan bu hattaki yolcular da dolmuşçular da konuşkan değillerdir. Ulus-Bakanlık hattındaki eski model dolmuşlarda ise yaşlı dolmuşçularla yolcular birbirleriyle bol bol sohbet eder gözükmüşlerdir.

Dolmuşçularla yolcular arasındaki ilişkiyi saptamak amacıyla sorduğumuz bir başka soru şuydu: "Yolcularla göz tanışıklığınız var mıdır?" Kuşkusuz göz tanışıklığı söyleşiden çok daha uzak bir ilişki türüydü. Ama dolmuşun toplumsal özelliklerinden birini ortaya çıkaracağını sanıyorduk. Kent merkezinden geçen ya da kalabalık bir duraktan yolcu alan otobüs sürücüsünün yolcuları tanıması olanaklı değildi. Buna karşılık daha az sayıda yolcuyu otosuna olan daha küçük bir oylum içinde onlarla bir araya gelen ve en azından onlardan para toplayan bir dolmuşçunun yolcularla göz tanışığı olması olağandı. Ayrıca dolmuşçuyla, yolcusu arasındaki göz tanışıklığı kentin güvensiz ortamı içinde, bir güvence olma niteliği taşımaktadır. Bu tanışıklık ne düzeydeydi. Bir dolmuşa her gün yaklaşık 300 kişi biniyordu. Bunlar genellikle aynı kişiler miydi? Yoksa akılda tutulamayacak kadar değişken bir yolcu kitlesi mi vardı?

Çizelge (8.20)'de görülen sayılar belli hatlarda çalışan dolmuşçuların yolcularla iyice göz tanışığı olduğunu ortaya koymaktadır. Üç minibüs hattında sürücülerin yüzde 91'i, bir hatta da yüzde 100'ü yolcularla göz tanışı olduklarını söylemişlerdir. Yolcuları tanıdıklarını belirten dolmuşçuların ortalamasını düşüren Aydınlık-Çankaya ve Bahçeli-Dörtyol hatlarıdır. Her iki hat da merkezden geçmektedir, her ikisinde de çok sayıda yolcu indi bindisi olmaktadır. Bu nedenle dolmuşçuların yolcuları tanıma olasılığı azalmaktadır. Buna karşılık bir ucu merkezde, öte ucu belli bir konut alanında olan dolmuş hatlarında tanıma oranı artmaktadır. Bu arada değerlendirme yaparken dolmuşçuların yanıtlama eğilimini de göz önünde tutmalıyız. Dolmuşçular belki de olduğundan daha çok yolcuları tanıyor gözükme eğilimindedirler. Çizelge (8.20)'ye baktığımızda dolmuşçularla göz tanışı olan yolcuların oranının yarı yarıya daha düşük olduğunu görüyoruz. Oysa Ankara'da dolmuşçuların sayısı yolculara göre çok daha kısıtlıdır. Çok kişinin gördüğü az sayıda dolmuşçuların tanınma olasılığının daha yüksek olması beklenirdi. Oysa dolmuşçuların ortalama yüzde 65,6'sı yolcularla göz tamşığı olduğunu söylerken yolcuların yüzde 39,0'ı "Dolmuşçularla göz aşinalığınız var mı?" sorusunu olumlu yanıtlamıştır. Bu değerlendirmede dolmuşçularla yolcular arasındaki toplumsal katman ayrımlaşmasını önemli bir değişken olarak aldığımızda şöyle bir yoruma varabiliriz: Yolcu için dolmuşçuyu tanıyor gözükmenin belli bir önemi yoktur. Çoğu zaman

dolmuşçu yolcunun ilgisini bile çekmez. Yolcu, günlük yaşamda karşılaştığı birçok kişi arasında dolmuşçuyu tanımaya özen göstermeyebilir. Oysa yolcu dolmuşçunun müşterisidir. Günlük yaşam içinde kurduğu sınırlı ilişkilerden biridir. Ayrıca yolcu dolmuşçuya göre daha üst bir toplum katmanından geliyorsa onu tanımaya özen gösterir. Minibüs hatlarında bu ilişki tersine de işleyebilmektedir. Minibüs hatlarında yolcuların daha büyük bir oranı dolmuşlarla göz tanışı çıkmıştır.

Çizelge 8.20- Hatlara göre göz tanışı olanlar (yüzde)

	Yolcuyu Tanıyan Dolmuşçu	Dolmuşçuyu Tanıyan Yolcu
1. Aydınlık-Çankaya	56,7	45,8
2. Bahçeli-Dörtyol	51,6	26,5
3. Ulus-Bakanlık	81,8	48,3
4. Ulus-K.Esat	70,0	16,7
5. Kızılay-Y. Ayrancı	50,0	23,3
6. Kızılay-Dikmen	90,9	40,0
7. Ulus-Abidinpaşa	80,0	47,5
8. Ulus-Balgat	63,6	34,5
9. Ulus-Çinçin	50,0	48,3
10. Ulus-Keçiören	75,0	43,2
11. Ulus-Mamak	52,6	41,8
12. Ulus-Seyran	100,0	45,0
13. Ulus-Topraklık	81,3	53,1
14. Ulus-Siteler	60,0	40,4
15. Ulus-Karşıyaka	90,9	48,6
16. Ulus-Etlik	90,9	44,1
ORTALAMA	65,6	39,0

Dolmuşçuların geleceğe ilişkin istekleri

Dolmuşçuların bugünkü çalışma koşullarını, toplum içindeki konumlarını saptamayı denedikten sonra geleceğe ilişkin isteklerini incelemeye çalıştık. Dolmuşçular şimdiki işlerinde kalmak istiyorlar mıydı? Dolmuşçuluğu yakın zamanda bırakacaklar mıydı? Neden bırakmak istiyorlardı? Ne gibi yeni işler arıyorlardı? Araştırmamızın bu kesiminde elde edeceğimiz sonuçlar dolmuşun ve dolmuşçuluğun geleceğine ilişkin görüşler geliştirmemize yardımcı olacaktı. Önce, meslek dışına çıkmadan, dolmuşçuların başka bir işe geçip geçmeme isteklerini soruştur-

duk. Örneğin dolmuş hatları arasında kazanç ya da çalışma kolaylıkları açısından ayrımlar bulunduğu varsayımından yola çıkarak "Başka hatta çalışmak ister misiniz?" sorusunu yönelttik. Belirtilen hattın neden daha çekici olduğunu saptayabilmek için de ardından başka hatta çalışmak istemesinin nedenini sorduk.

Hat değiştirmek isteyenler yüzde 24,7'ydi. Ancak bu ortalama değerden çok hatlara göre hat değiştirmek isteyenlerin ayrımlaşmasına göz atmak ilginçti. Kimi hatlarda ayrılmak isteyenler oranı çok düşük, kimilerinde ise çok yüksekti.

Ayrılmak isteyenlerin düşük oranda görüldüğü hatlar dolmuşçularca sevilen hatlar olarak belirlenmiştir (Çizelge 8.21'de * im'li hatlar). En sevilen hatlar sırasıyla Ulus-Abidinpaşa, Bahçeli-Dörtyol, Ulus-Küçükesat, Ulus-Seyranbağları, Ulus-Siteler-Ulus-Keçiören ve Ulus-Etlik'tir. Değiştirmek isteyenlerin yüksek oranda görüldüğü hatlar ise Ulus-Mamak, Ulus-Yenimahalle, Ulus-Topraklık ve Ulus-Bakanlık çıkmıştır. Bir yanda Ulus-Abidinpaşa hattında dolmuşçuların hiçbiri değiştirmeden yana değilken, Ulus-Mamak hattında yüzde 78,9 değiştirmek istemişlerdir. Bu hatların iticilikleri ve çekicilikleri nerden kaynaklanmaktadır?

Çizelge 8.21- Başka hatta çalışmak isteyenlerin hatlara göre dökümü

Şimdiki Hat	Değiştirmek İsteyen (yüzde)	Sevilen Hatlar	Yolcu Kuyruğu (metre)
1. Aydınlık-Çankaya	22,4		
2. Bahçeli-Dörtyol	4,8	*	
3. Ulus-Bakanlık	54,5		
4. Ulus-K.Esat	10,0	*	
5. Kızılay-Ayrancı	20,0		20-40
6. Kızılay-Dikmen	27,3		30-40
7. Ulus-Abidinpaşa	0	*	40-50
8. Ulus-Balgat	36,4		10-20
9. Ulus-Çinçin	30,0		0
10. Ulus-Keçiören	16,7	*	75-100
11. Ulus-Mamak	78,9		50-70
12. Ulus-Seyran	10,0	*	80-100
13. Ulus-Topraklık	56,3		0
14. Ulus-Siteler	12,5	*	80-100
15. Ulus-Karşıyaka	27,3		50-250
16. Ulus-Etlik	16,7	*	100-150
ORTALAMA	24,7		

Hat değiştirmeden yana olan 78 dolmuşçudan 62'si başka hatlarda kazancın daha iyi olduğunu belirtmişlerdir. Çizelge (8.21)'in son kolonu dolmuşçuların bu değerlendirmesini açıklayan ilginç bir veri sergilemektedir. Bu kolonda Belediye Zabıtası'nca saptanan yolcu kuyruklarının uzunlukları vardır. Dolmuşçuların sevdikleri hatlar genellikle doruk saatlerde yolcu kuyruklarının uzun olduğu hatlardır. Bu hatlarda minibüs sayısı yolculuk istemine göre azdır. O nedenle minibüs başına düşen kazanç yüksektir. Kimi hatlarda ise yolcu kuyrukları görülmediği halde değiştirmek isteyenler azdır (Örneğin Ulus-Çinçinbağları hattı). Bu hatlarda minibüs sayıları da çok azdır.

Hat değiştirmek isteyen 10 dolmuşçu da müşterilerin öteki hatlarda daha iyi olduğunu, 5 dolmuşçu da oturdukları yere giden bir hat üzerinde çalışmak istediklerini belirtmişlerdir.

Başka bir hata geçmek isteyenlerin daha çok kazançlılık etmenine ağırlık verdikleri anlaşılmaktadır. Hatlar arasındaki ayrım daha çok yolculuk isteminin niceliğine göre yapılmaktadır. Bununla birlikte hat boyundaki kentsel etkinliklerin çeşitliliği, yolculuk isteminin günün saatlerine göre inişli çıkışlı, ya da tek düze olması gibi özellikler de önem kazanmaktadır. Bir hat üzerinde etkinliklerin çeşitliliği çoksa doğan yolculuklar da amaçlara göre çeşitlilik gösterecektir. Böyle bir hatta gün içindeki yolculuk istemi iniş çıkışları az olacaktır. Örneğin Ulus-Siteler hattında konut alanlarının yanısıra küçük sanayi de vardır. İşe gidiş ve eve dönüş saatlerinde daha çok işçiler ve iş sahipleri dolmuşa binerlerken günün öteki saatlerinde de dolmuşları tüketiciler doldurmaktadır.

Ulus-Bakanlık hattının istenmeyişi daha özel bir nedene bağlıdır. Ankara'nın tarihsel hatlarından biri olan Ulus-Bakanlık sonradan gelişen daha uzun hatların ortasında kalmış ve yolcularını başka hatlar çalmıştır (Bkz. "Dolmuş Hatlarının Evrimi").

Hat değiştirmekle birlikte meslek içinde kalmak isteyenleri böylece saptadıktan sonra dolmuşçuluk mesleğini bırakmak isteyenleri ele aldık. "İşinizi değiştirmek ister misiniz?" sorusuna "Evet" karşılığı verenler yüzde 55'i buluyordu. Birçok kişi dolmuşçuluğa özlem duymuş ve bu mesleği seçenlerin yarıdan çoğu dolmuşçuluğun olumlu yönlerini belirtmişlerdi. O zaman neden bu denli büyük bir oran başka bir işe geçmekten yanaydı?

İş değiştirmek isteğinin nedenlerini, dolmuşçuların yanıtlarına göre şu temel etmenlere bağladık: Dolmuşçuluğun çok yorucu olması, güven-

cesizlik, daha çok kazanç elde etme gereksinimi, şoförlükten tümüyle kurtulma isteği, taksiciliğe geçme hevesi. Bunlar içinde en büyük grup (% 32,5) dolmuşçuluğu çok yorucu bulanlardı. Dolmuşçuların yarıdan çoğunun 8-9 saatten daha uzun süre çalıştıklarını ve dörtte bire yakınının Pazar günlerini de kapsamak üzere hiç tatil yapmadıklarını anımsarsak bu yakınmanın yersiz olmadığını anlarız.

Dolmuşçuların yüzde 29'unun daha çok kazanmak için iş değiştirmek ereğini güttükleri görülüyordu. Başka bir deyişle dolmuşçuların yaklaşık üçte biri için içinde bulundukları uğraş yeterince kârlı değildi. Bu görüşü yolcularınkiyle karşılaştırmak ilginç olurdu. Dolmuşçuluğa uzaktan bakanların hangi oranı dolmuşçuluğu kazançlı bir iş olarak görüyordu? Ayrıca yolcunun ayrı bir toplum katmanından gelişi görüşünü nasıl etkiliyordu?

Yolcuyla görüşme sırasında "Dolmuşçuluk sizce kazançlı bir iş midir?" sorusu yöneltildi. Yolcuların yalnızca yüzde 9,3'ü dolmuşçuluğu "Az Kazançlı" olarak nitelendirdi. "Çok kazançlı" olarak görenler yüzde 32,9'du. Geri kalanlar dolmuşçuluğa "Orta kazançta" bir iş olarak bakıyorlardı. Yolcuların yanıtlarını, dolmuşçuluktan elde edilen kazancın toplumda değerlendirilmesi olarak alırsak, yeterince kazanç elde edemediklerini söyleyen dolmuşçular, gerçekte orta kazançlı sayılan bir işten daha iyisini istemekteydiler. O zaman bu dolmuşçular nasıl bir iş istiyorlardı?. İş değiştirmek isteyen dolmuşçular arasında en yeğ tutulan meslek memurluk oldu (% 39,0). Onu tüccarlık (% 27,5) izledi. Bunlar dışında yüzde 7 taksicilik, yüzde 5 küçük esnaflık yapmak, yüzde 2,5 de uzun yol şoförlüğüne geçmek isteğini belirttiler. Geri kalan yüzde 19 ise çeşitli uğraşlar sıraladılar.

Böyle bir sıralamada önde gelen memurluk ve tüccarlık daha çok toplumsal statüde yükselme sağlayan mesleklerdi. Birinci iş değiştirme nedeni olarak belirtilen daha çok kazanç elde etme belki tüccarlık için geçerliydi ama memurluğun dolmuşçuluktan daha kârlı gözükmesi bizce çelişkiliydi. Memurluğun güvence sorununa çözüm getirdiğini söylemek belki daha gerçekçiydi. Dolmuşçunun iş değiştirme nedeniyle geçmek istediği meslek arasında tam bir uyum yoktu. Ya kazanç önde gelmeliydi, ya da güvence. Bu tutarsızlığın nedeni dolmuşçunun yeterli bilgiden yoksun oluşu muydu?

Böyle bir savı daha temellendirebilmek için yeniden Yolcuyla Görüşme'ye döndük. Görüşme'de "Şu mesleklerden hangisini tercih ederdiniz?" sorusu yöneltilmiş ve şöyle bir sıralama yolcunun seçimine sunulmuştu:

İşçi, küçük memur, küçük esnaf, dolmuşçu. Verilen yanıtları yolcunun kendi mesleği ile birlikte döktüğümüzde şöyle bir görünüm ortaya çıktı. Memurların yüzde 44,1'i işçiliği, yüzde 21,1'i küçük esnaflığı, yüzde 15,4'ü dolmuşçuluğu geçiyorlardı. Memurlar arasında yine kendi mesleklerini seçenler yüzde 0,9'du.[11] Öteki uğraşlardan yolcuları da katarsak yolcuların genel tutumu şöyle bir sıra izliyordu: 1) İşçilik, 2) Küçük esnaflık, 3) Küçük memurluk, 4) Dolmuşçuluk, 5) Kendi mesleği. Kısacası işçilik hep birinci seçim olmuştu.

Yolcuların yeğleme sırası böyleyken dolmuşçuların girmek istedikleri yeni meslekler arasında işçiliği hiç belirtmeyişleri önemlidir. İşçilik birçok mesleklerden daha kazançlı olsa da dolmuşçuların gözünde bir toplumsal tırmanma aracı olarak görülmemiştir. Dolmuşçular toplumsal statü kazancını parasal kazanca yeğ tutar gözükmüşlerdir. Memurların yeni meslek seçimleri arasında işçilik birinci sırayı alırken dolmuşçuların memurluğu seçmesi toplumsal statü kazancı yanısıra güvence gereksiniminin de bir belirtisidir.

Meslek yeğlemesinde parasal kazanç etmeninin yanısıra statü kazancı da önemli bir yer tutuyorsa dolmuşçuluk toplumdaki statü basamakları arasında nerede durmaktadır? Dolmuşçuluk alt basamaklarla üst basamaklar arasında bir ara geçiş olarak kullanılıyorsa hangi mesleklerin arasında yer alır? Bunu saptayabilmek için dolmuşçunun önceki mesleği ile geçmek istediği yeni mesleğin dökümünü birlikte yaptık. Bu ikili çizelgede (Çizelge 8.22) her sıradaki yüzdelerin toplamı 100'e varmaktadır. Başka bir deyişle, her önceki mesleğin gelecekteki mesleklere göre dağılımı verilmektedir. Örneğin dolmuşçuluktan önce şoför olanların yüzde 43,1'i yine dolmuşçu olarak kalmak isterken yüzde 4,6'sı taksici, yüzde 15,4'ü memur, yüzde 21,5'i tüccar olmak istediklerini belirtmişlerdir. Böylece çeşitli mesleklerden dolmuşçuluğa geçenlerin daha çok hangi yeni uğraşları yeğledikleri ortaya çıkmıştır.

Çizelge içindeki yüzdeleri genel toplamdaki yeni meslek seçimleriyle (Bkz. Çizelge 8.22 son satır) karşılaştırdığımızda önceki mesleklere göre ayrımlaşmalar görülmektedir. Örneğin dolmuşçulukta en çok kalmak isteyenler yine eski mesleği şoför olanlardır. Bu grubun ikinci seçimi tüccarlıktır. Eski uzun yol şoförleri arasında da en çok istenen yeni uğraş tüccarlık olmuştur. Buna karşılık muavinlikten gelenler daha çok memurluğa geçmek istemişlerdir. Eski muavinler arasında taksiciliğe he-

(11) Öteki mesleklerden yolculara gelince, serbest meslek sahiplerinden yüzde 44,4'ü işçiliği, yüzde 23,3'ü küçük esnaflığı, yüzde 11'1'i dolmuşçuluğu ve yüzde 4,4'ü kendi mesleklerini seçmişlerdi.

ves edenlerin oranı da yüksektir. Muavinlerin yanısıra memurluğu çok açık bir biçimde belirtmiş olanlar eski çiftçilerdir. Daha önce küçük esnaflık deneyiminden geçenler ise tüccar olmak istemişlerdir. Eski işçilerin yeğlemesi ise "Başka" başlığı altında toplanan çeşitli serbest uğraşları içermektedir. Eski zanaatkarlar da ya dolmuşçulukta kalmayı ya da "Başka" uğraşlara geçmeyi yeğlemişlerdir. Dolmuşçuluktan önce memurlukta bulunanlara gelince, örneklememize düşen 10 eski memurdan 4'ü dolmuşçulukta kalmak, 3'ü yeniden memur olmak, 3'ü de "Başka" uğraşlardan birine geçme dileğini belirtmiştir.

Çizelge 8.22- Dolmuşçunun önceki uğraşı ile geçmek istediği iş

ÖNCEKİ UĞRAŞI:	GEÇMEK İSTEDİĞİ YENİ İŞ:						
	Yine Dolmuşçu	Taksici	Memur	Tüccar	K.Esnaf	Uzun Yol Şoförü	Başka
Şoför	43,1	4,6	15,4	21,5	3,1	1,5	10,8
Uzun Yol Şoförü	36,7	3,3	20,0	23,3	3,3	–	13,3
Muavin	39,5	11,6	34,9	4,7	2,3	–	7,0
K. Esnaf	25,9	–	18,5	40,7	7,4	3,7	3,7
İşçi	38,5	–	15,4	7,7	7,7	–	30,8
Memur	40,0	–	30,0	–	–	–	30,0
Çiftçi	32,5	7,5	40,0	3,5	2,5	2,5	7,5
Zanaatkar	31,3	–	18,8	6,3	–	6,3	37,5
TOPLAM	36,4	4,5	24,8	17,5	3,2	1,6	12,1

Bu çizelgeden elde ettiğimiz genel bulgu şöyle özetlenebilir: Dolmuşçuların geçmek istedikleri yeni meslekler arasında küçük esnaflık (uzun yol sürücülüğünden sonra) en düşük ilgiyi toplamıştır (% 3,2). Bu dolmuşçuluğun kendisinin küçük esnaflık sayılmasından kaynaklanabilir. Dolmuşçular, eğer değiştireceklerse küçük esnaflıktan daha iyi bir meslek aramaktadırlar. Daha önce şoförlük ve küçük esnaflık yapmış olanlar dolmuşçuluktan sonra tüccarlığa geçişi bir toplumsal ilerleme olarak görmektedirler. Eski meslekleri, şoförlük ve küçük esnaflıktan daha alt bir statü basamağında sayılan, muavin ve çiftçi olanlar ise en çok memurluğa girmek istemişlerdir.



Dolmuşçuların çalışma koşullarından söz ederken işe başlama ile iş bitirme saatleri arasındaki boş zamanların başka dolmuşçularla söyleşi, müzik dinleme gibi oyalanmalarla geçtiğini belirtmiştik. Bu boş zamanlar, yalnızca oyalanma değil, ilerisi için tasarlanan yeni uğraşlar konusunda bilgi toplama için de kullanılmış olamaz mıydı? Dolmuşçu altında bir devingen araç bulunması nedeniyle daha çok bilgi toplama olanağı kazanmış olamaz mıydı? Yolcuları tanıma, daha çok yer gezme ve sürekli devingen olma bilgi kaynaklarını zenginleştirmez miydi? Başka bir anlatımla, dolmuşçuluk ilerisi için bilgi derlemek bakımından işe yarar bir uğraş sayılmaz mıydı?

Dolmuşçuların eski ve yeni mesleklerini gösteren çizelge bize yeni uğraşların, genellikle eskisine bağımlı olarak seçildiği izlenimini vermiştir. Dolmuşçuların girmek istedikleri uğraşlar eskisine göreli olarak daha üstün saydıklarıdır. Yeni meslekler dolmuşçuya yeni bir toplumsal statü kazandırmalıdır. Devingenliğin sağladığı bir yarar varsa o da yeni meslek içinde nerede ve nasıl bir iş ya da konu seçeceğine ilişkin olanakların bilinmesinde olmalıdır. Örneğin nerede dükkan açacağı, ne satacağı, nereye memur gireceği konularını araştırabilmelidir. Dolmuşçuluğu bırakanlarla görüşme yapılmadığından bu konuda daha çok şeyler söylemek olanaklı değildir.

hatalı sollama
eve gözyaşı yollama

geç be kardeşim
zırlama

acele giden
ecele gider

Gürkal Aykal
Ömür Biter Yol Bitmez

geçme beni
üzerim seni

ben böyle giderim
öğren de gel arkadaş

hızlı yaşa
geç öl istersen

geç geldi desinler
geçmiş olsun demesinler

kapılma rüzgarıma
sende aldanırsın

demirde pas yolda as
gücenme arkadaş sen de bas

9. Dolmuşcuların Örgütlenmesi

Sayfa 215 : Milliyet
Sayfa 216 : Milliyet
Sayfa 217 : Ankara Umum Otomobilciler ve Şöforler Derneği Bildirisi, 7 Kasım 1977
Sayfa 218 : Hürriyet, 14 Aralık 1976
Cumhuriyet, Eylül 1977
Sayfa 219 : Günaydın
Sayfa 220 : Günaydın
Sayfa 221 : Milliyet
Tercüman, 17 Aralık 1979
Tercüman, 20 Ocak 1979



BUGÜN İSTANBUL CADDELERİNDE KAMU HİZMETİ GÖREN YILLANMIŞ DOLMUŞ OTOMOBİLLERİNİ BATI ÜLKELERİNDE OTOMOBİL MEZARLIKLARINDA BİLE GÖRMEK OLANAKSIZ.



İstanbul'da halkın büyük bölümünü çoktan trafikten çıkması gereken eski dolmuşlar taşıyor. (UĞUR SANER)

İstanbul'da 2500 «Korsan sürücü» var

GÜNGÖR GÖNÜLTAŞ

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu trafik mühendislerinin yaptıkları araştırmalara göre İstanbul'da çalışan dolmuşların büyük çoğunluğu eski, fazla sürat esnasında emniyetli değillerdir.

Bu konuda hazırlanan raporda ortalama yaşlarının on senenin üzerinde olduğu, en eskilerinin ise 20 yılı aşkın bulundukları kaydedilmekte ve şöyle denilmektedir:

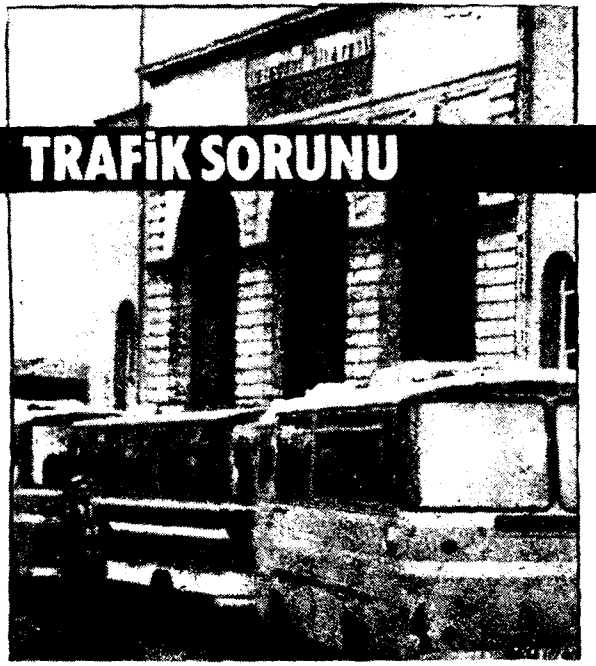
"İvme ve fren sistemi bakımından bu araçların performansı bugünkü standartlara göre zayıftır. Senelerce az para sarfedilerek ve küçük sayıda orijinal yedek parça kullanılarak yapılan şüpheli bakımdan dolayı bu araçlar fazla sürat esnasında tamamen emniyetli değillerdir. Herhangi bir süratle dahi tehlike ihtimal dahilindedir. Bu araçlara altı ayda bir mecburi yaptan muayene esaslı ve dürüst olsa bunların çoğunun hurdaya ayrılacağı düşünülmektedir. İstanbul'da *hurda taşıt oranının normalin* çok altında olduğu dikkati çekici bir hususdur."

«HİZMETTEN ALIKONULMALI»

Raporda, trafiğe elverişsiz bu gibi taşıtların hemen hizmetten alıkonulmaları istenmekte ve bunların daha fazla yolcu taşıma kapasitesi olan taşıtlarla değiştirilmesi önerilmektedir.



Dolmuş yapan özel plakalı araçlar giderek artıyor ve şehrin trafik sorununa yeni bir yük getiriyor.



Halk otobüsü işleticileri, ruhsatsız çalışan minibüsler için önlem istediler

İstanbul'da halk otobüsü işleticileri, ruhsatsız minibüs işletenlerin haksız rekabet yapıp, halk otobüslerinin çalışmalarına engel olduklarını öne sürmüşler, Valilik'ten önlem istemişlerdir. Halk otobüsü işleticileri dün İstanbul Valiliği önünde toplanarak bu amaçla hazırladıkları dilekçeyi Vali'ye vermişlerdir. İstanbul Vali Yardımcısı Burhan Ergun ise, "Halk otobüsü işleticilerinin mağdur edilmemesi ve halkın rahatsız edilmemesi için" Trafik Müdürlüğü'nün yoğun çaba harcayacağını bildirmiştir. Fotoğrafta Valilik önünde toplanan halk otobüsü işleticileri görülüyor.
(FOTOĞRAF: İLHAN BAŞTAN)

İstanbul'da yüzlerce taşıt aracı sahte plakayla dolaşıyor



İstanbul sokaklarında plakasız dolaşan taşıtlardan biri...

- Bazı minibüsler plakasız, bazıları da tek plaka ile dolaşıyorlar
- Trafik yetkilileri, personel yetersizliğinden tatil günleri kontrol olanaklarının güçleştiğini söylüyor

NAMIK KOÇAK

İSTANBUL'da yüzlerce taşıt aracının sahte plaka ile dolaştığını belirten trafik yetkilileri, genel bir plaka değişikliği yapılması halinde birçok sahtekârlığın ortaya çıkacağını ileri sürmüşlerdir. Sahte plaka ile dolaşan taşıtların büyük bir çoğunluğunu minibüsler oluşturmaktadır.

Çalıştığı minibüsteki ön ve arka plakaların kaybolduğunu bildiren taşıt aracı sahibi, Trafik Şube Müdürlüğüne başvurarak iki tane yeni plâka almaktadır. Aldığı plakaları minibüse takan taşıt aracı sahibi eski plakaları da başka bir minibüste kullanmaktadır. Yolda plakasını aldığınız Magirus marka bir minibüs, trafikte Ford marka olarak kayıtlı çıkabilmektedir.

Özellikle tatil günlerinde ibir çok minibüste tek plâka bulunmaktadır. İddiaya göre bazı minibüs sürücüleri, plâkalardan birini başka bir minibüse vermektedir. Yolda trafik polisi çevirirse plakanın daha önce ekip tarafından söküldüğü söylenmektedir.

A N K A R A
UMUM OTOMOBİLCİLER VE ŞOFÖRLER DERNEĞİ
G. M. KEMAL BULVARI NO : 17/6
TEL : 17 24 97 - 11 42 03
BİLDİRİ NO : 12

7/Kasım/1977

ÇOK ÖNEMLİDİR DİKKATLE OKUYUNUZ

MUHTEREM ARKADAŞLARIMIZ :

Son günlerde geçirdiğimiz ve Mesleğimizi ilgilendiren önemli olaylar; Dolmuş ve Taksi Hizmetlerinizde, bütün uyarılarımıza rağmen, düzensiz ve keyfi çalışma sisteminizin her gün artarak devam etmesi, Derneğiniz, dolayısiyle Yönetim Kurulunuz olarak bizleri, zaman, zaman halli çok zor sorunlarla karşı karşıya getirmektedir.

Mevcut Taksi ve Dolmuşlarınız ile, Ulaşım Hizmetlerine Fevkalade cevap vermek kabil iken, çalışmalarınızdaki düzensizlik, Dolmuşların Yolcularını güzergâhlarına götürmemesi istendiği yere kadar yolcu almaması, Canı istediğinde çalışıp istemediğinde çalışmaması, Taksici Arkadaşlarımızın belirli mahalleri adeta paselleyip ve bu mıntıka dışına yolcu almama, veya hakettiği ücretin çok fazlasını talep gibi, Esnaflıkla bağdaşmayan tutumla hizmetten kaçınmalar, Hususi ve Yabancı plâkalı otoların her geçen gün artmasına sebebiyet veren en belirli etken olarak ortadadır.

SON GÜNLERDE ARALIKSIZ DEVAM EDEN HUSUSİ VE YABANCI PLAKALI OTOLARLA YAPTIĞIMIZ MÜCADELEDE YAKLAŞIK 1000 ARAÇ FAALİYETTEN MEN ETTİRİLMİŞ OLUP, MÜCADELEMİZ ARALIKSIZ SÜRDÜRÜLMEKTEDİR.

Her şeye rağmen, sizler yinede istenilen hizmeti yerine getirmekten kaçınır şekilde çalışmalarınızı sürdürmektesiniz. BU ÇALIŞMA SİSTEMİNİZİN DEVAMI İLERİDE TELAFİSİ İMKANSIZ SAKINCALARI YENİDEN ORTAYA ÇIKARACAKTIR.

MUHTEREM ARKADAŞLARIMIZ :

Halen Derneğe kayıtlı olarak, 43.500 Üye mevcudumuz görülmekle beraber 1479 sayılı BAĞ-KUR Yasa'sı çıkığından bu güne çeşitli İş Yerlerinde Sigortalı olanlar, BAĞ-KUR'a kayıt mecburiyeti nedeniyle kendiliklerinden Dernekten kayıtlarını sildirmişlerdir. Çalışmaya devam edenlerin bir kısmı, başka işlerle iştigâl ettikleri sizlerce tesbit edilerek bizlere bildirildiğinden, bu tür kişilerinde kayıtları silinmiştir. Dernek olarak Sizlerinde tesbit ettiği, Memur veya iktisadi Devlet Teşekküllerinde çalışanlarında kayıtları silinmeye devam edilmektedir.

BU TATBİKATTAN GÜDÜLEN AMAÇ GERÇEK ŞOFÖR ESNAFINI YANİ 507 SAYILI YASANIN 2'nci MADDESİ KAPSAMINA TAM UYANLARI SAPTAMAK BU SURETLE ZUHUR EDECEK TÜM OLANAKLARDAN GERÇEK ŞOFÖR ESNAFININ YARARLANDIRILMASINI SAĞLAMAKTIR.

Önümüzdeki YEREL SEÇİMLER Sonunda ve gelen Kış'ta, her Kış aylarında olduğu gibi, Yeniden ilgili Mercilerce PLAKA TAHDİDİNİN KALDIRILMASI Hususunda, hepinizin her zaman bildiği ve yaşadığı gibi BASKILAR ARTACAKTIR. İLGİLİ ÇEVRELERDEN EDİNDİĞİMİZ BİLGİLERE BU HUSUSU DOĞRULAR YÖNDE GELİŞMEKTEDİR Bu nedenler dikkate alınarak, Bizlerde şimdiden hazırlık amacı ile çalışmalarımızı yoğunlaştırarak DERNEĞE KAYITLI FAKAT MAL SAHİBİ OLMAYAN, TAKSİDE - DOLMUŞDA MİNÜBÜSTE ŞOFÖR OLARAK ÇALIŞAN 507 SAYILI YASANIN 2'nci MADDESİNDE ANILAN GEÇİMİNİ SADECE ŞOFÖRLÜKLE TEMİN EDENLERİN DURUMLARINI TEK TEK TESBİT ETMEYE VE BU SURETLE BAĞ-KUR HİZMETLERİNDEN EN İYİ ŞEKİLDE İSTİFADENİZİ SAĞLAMAK, ARTACAK TAŞIT ALIM VERGİSİNDEN MUAF TUTULMANIZI TEMİN ETMEK VE İLERİDE PLAKA TAHDİDİNİN KALDIRILMASI VE PLAKA VERİLMESİ DÜŞÜNÜLDÜĞÜ TAKDİRDE, BÜTÜN BU OLANAKLARDAN İSTİFADE EDECEK GERÇEK ŞOFÖR ESNAFINI TESBİT ETMEK AMACINA YÖNELİK HAZIRLIK ÇALIŞMALARIMIZA BAŞLAMIŞ BULUNMAKTAYIZ.

ÖNEMLE İŞARET ETMEK İSTERİZKİ, ŞU ANDA PLAKA TAHDİDİ KALDIRILACAKTIR DİYE BİR KONU MEVCUT DEĞİLDİR. O TAKDİRDE HER TÜRLÜ YASAL MÜCADELEMİZ GEÇMİŞTEKİ GİBİ ELBETTE YAPILACAKTIR. ANCAK ANLAYIŞLI BİR İDARE KARŞISINA HAZIRLIKLI VE BİLİNÇLİ OLARAK ÇIKMANIN BİZLERE SAĞLAYACAĞI YARARLAR, AÇISINDAN BU ÇALIŞMALARA GEREK DUYULMUŞTUR.

BU BİLDİRİYİ ALDIĞINIZ ANDA, HALEN DERNEĞE KAYITLI OLAN, MAL SAHİBİ OLMAYAN SADECE ŞOFÖR OLARAK ÇALIŞAN ÜYELERİMİZ HİÇ VAKİT GEÇİRMEDEN EN SON OTURDUKLARI EV ADRESLERİNİ HAVİ İKAMETGAH İLMÜHABERİ, NÜFUS ÖRNEĞİ VE İKİ ADET VESİKALIK FOTOĞRAF VE EHLİYETNAMELERİ İLE BİRLİKTE, EMNİYET SARAYI KARŞISINDAKİ DERNEK ŞUBEMİZE MÜRACAAT ETMELERİNİ ÖNEMLE HATIRLATIRIZ. ÇALIŞMALAR CUMARTESİ VE PAZAR GÜNLERİDE DEVAM EDECEKTİR. BU SURETLE EN KISA SÜREDE TESBİT VE TAHKİKAT İŞLEMLERİ TAMAMLANACAKTIR.

DERNEK İŞLERİNİN AKSAMAMASI BAKIMINDAN MÜRACAATLARIN ÖZELLİKLE CUMARTESİ VE PAZAR GÜNLERİ YAPILMASI HUSUSUNU RİCA EDERİZ

SONUÇ

43.500 görünen Üye sayımız, yukarıdada bahsettiğimiz nedenlerin yanı sıra Yurt dışında bulunan üyelerimiz, Mesleği terk ettiği halde Derneğe bilgi vermeyenlerle, ölüm ve daha birçok sebeplerle hali hazırda 30.000 civarında bulunmaktadır.

Amacımız bu mevcut üyeler içerisindede hakiki şoförü tesbit etmek, ve onların sorunlarını halledebilmek yönünde çalışmalar, araştırmalar yapmak ve hazırlıklı olmak mecburiyeti ortaya çıkmıştır.

Bu nedenle Derneğe gelidiğinizde vereceğiniz bilgilerin kesinlikle çok doğru olması üzerinde hassasiyetle durmanızı önemle rica ediyoruz. Aksi halde yapılacak araştırmaların çok uzun zamana ihtiyaç göstereceği kaçınılmazdır. Buda sizlere yapılacak hizmeti aksatmaktan öte bir fayda sağlamayacaktır.

BU KONUYA GEREKEN ÖNEMİ VERECEĞİNİZ İNANCI İÇERİSİNDE, HEPİNİZE İŞLERİNİZDE BAŞARI YUVALARINIZDA SAĞLIK VE MUTLULUK DİLERİZ.

SAYGILARIMIZLA

GENEL SEKRETER — İHSAN EMEK

BAŞKAN — İBRAHİM KILIÇ

Okuduktan Sonra Atmayıp Başka Şoför Arkadaşlara Verin.

Kâhyaların para alması yasaklanacak, onların yerine Belediye memurları makbuz karşılığı ücret alacak

● İmar ve Planlama Müdürlüğünde şehrin nerelerinde otopark yapılabileceği tespit edilip, bunlara ait planlar hazırlanıyor...

Belediye kâhyalık yapacak

İstanbul Manzaraları

Yalçın PEKŞEN

BÜKEMEDİĞİN ELİ...

İstanbul Belediye Başkanı Aytekin Kotil, geçenlerde yaptığı bir basın toplantısında *«Belediye'ye en küçük bir kira ücreti ödemeyen Harem otoparkından günde 20 bin, Kadıköy Evlendirme Memurluğunun önündeki otoparktan ise yine günde 7 bin lira gelir elde edildiğini»* açıkladı.

Otopark ve Dolmuş Durak Yerleri Yöneticileri Esnaf Derneği (herhalde dünyada bizden başka hiçbir ülkede böyle bir kuruluş yoktur.) Belediye Başkanı ile bir protokol imzaladı. *«Bükemediğin eli öpeceksin»* örneği Belediye bu değnekçileri yasallaştırdı. Şimdi aynı *«haraç»*'a toplanacak, *«...»* hiç olmazsa yarısını Belediye'ye verecekler.

Aytekin Kotil, toplantıda bulunan dernek üyelerine daha sonra şunları söyledi: *«Oto sahipleri ile, halkla sürtüşmeyeceksiniz. Sizlerden şikâyet edilmesin. Uyum içinde çalışmalısınız.»* Başkan Kotil, İstanbul halkına hitaben de şöyle konuştu: *«Kahyaları tarife dışı para ödemeyin. Şikâyetiniz olursa yetkililere yapın.»*

Bu sözler iyi güzel de, Aytekin Kotil'in sözünü ettiği yetkililer acaba kimlerdir? Böyle *«yetkililer»* varsa, bugüne kadar İstanbul'un köşe bucağını, cadde ve sokaklarını *«haraç kapısı»* durumuna getirenlerle neden uğraş madılar? Eğer başa çıkılamadıysa, bundan sonra bu iş nasıl yapılacak?

Ankara Belediyesi motorlu araçlarla at arabalarından işgal vergisi alacak

Yılda 100 milyon liranın üzerinde gelir bekleniyor

Ankara Belediyesi yeni gelir kaynakları elde etmek için, Belediye hudutları içinde bulunan motorlu araçlar ve at arabalarından işgal resmi alacaktır.

5237 sayılı Belediye gelirleri yasasının 28/2. maddesinin motorlu taşıt sahiplerinden işgal resmi alınmasına izin verdiğini belirten Belediye yetkilileri, bugün için işgal resminin almanın zorunlu hale geldiğini ileri sürmüşlerdir. Uygulamaya geçildiği zaman işgal resminin Ankara Belediyesine yılda 100 milyon liranın üzerinde gelir sağlaması beklenmektedir.

"Gelirimizi artırmaya mecburuz"

Yetkililer Belediye gelirlerini arttırılması için birçok çalışma yapıldığını, belirterek, "Ankara'lılara yeni hizmetler götürebilmek için belediye gelirlerinin arttırılması bir zorunluk haline gelmiştir. Gelir arttırmak Ankara halkını ve Belediye'sini siyasal iktidarın kadrolarında bulunan kişi, gurup ve partilerin kaprisleri baskıların dan kurtulmak için gerekmektedir" demişlerdir.

Uygulama nasıl yapılacak

Yasaya göre Belediye, sınırları içinde çalışan veya bulunan araçlardan, işgal ettikleri her metrekare başına günde 25 kuruş işgal resmi alınacaktır. İşgal resimlerinin toplanmasında il trafik komisyonu ile işbirliği yapılacaktır. Araçlar yıllık kontrolları yapılırken işgal resimlerinide ödeyeceklerdir. Ödeme yapan her aracın camına bir kokart takılacak, kokartı olmayan araçlar Belediye Zabıtası ve traifik ekipleri tarafından yakalanarak haklarında kovuşturma yapılacaktır.

İşgal vergisi tarifesi

Cinsi	Alanı	Yıllık tutarı
Özel Oto	12 m^2	1080 TL.
Özel Oto	16 m^2	1440 TL.
Dolmuşlar	20 m^2	1800 TL.
Minibüsler	30 m^2	2700 TL.
Otobüs	48 m^2	4320 TL.
Otobüs	72 m^2	6480 TL.
Kamyonet	32 m^2	2880 TL.
Kamyon	48 m^2	4320 TL.
Taksi	12 m^2	7200 TL.
At Arabası (Tek Atlı)	4 m^2	360 TL.
At Arabası (Çift Atlı)	6 m^2	540 TL.



park yeri bulmak çok zor

Yeni alınan kararla araçları olanların masrafları biraz daha artacak. Ankara Belediyesi'nin amacı daha iyi hizmet olduğu için yeni gelir kaynakları yaratmaya çalışıyor

Dolmuş şoförleri karşı çıktı

Büyük bir mali kriz içinde olan Ankara Belediye'si yetkilileri, yeni gelir temin etmek için dolmuşlardan vergi almayı kararlaştırdı. Bu kararı duyan dolmuş Şoförleri, "Böyle bir şeyin imkansız olduğunu kazançlarının zaten yetersiz olduğunu, bu durumda büyük bir geçim sıkıntısının içine düşeceklerini"belirttiler..

Parasızlığa çare arayan

Belediye,dolmuşlardan vergi almaya karar verdi

● Belediye'nin "Vergi alınması" yolundaki kararına karşı çıkan dolmuş şoförleri "Kazandığımız para kendimize yetmiyor, birde Vergi verirsek hiç yetmez" demişlerdir.

Parasızlık içinde kıvranan Ankara Belediyesi dolmuşlardan alacağı yeni vergi ile, 12,5 milyon lira gelir sağlıyacaktır.

Otopark sorununu çözemiyen Belediye gelir temini için başka kaynaklar aramaya başlamış, ilk olarak dolmuşlardan yılda 5 bin ile 10 bin lira arasında vergi almaya karar vermiştir.

"HALKIN BELEDİYEYE KATKISI AZ"

Belediye uzmanları şehrin her türlü Belediye hizmetlerinden yararlanan halkın bunun karşılığı olarak çok az vergi ödediğini, hizmetin yürütülmesi için yeni kaynaklar bulmanın şart olduğunu belirterek "Belediye yaptığı hizmetler karşılığında bir ücret almayınca bunun zararı yine halka olmaktadır. Esasen bir yasası olmadığı için Belediye görevlerini yapamaz duruma getirilmek istenmektedir. Gelir sağlıyan dolmuşlardan alınacak bu vergiler yılda 12, 5 milyon kazanç temin edilecektir." demişlerdir.

Ankara Belediye'si gelir temin etmek için çalışmalara devam etmektedir. Kesin hesaplar yapıldıkça yeni gelir kaynakları uygulamaya konulacaktır.

Şoförler ne diyor ?



Mustafa ÇALIŞKAN

(6 yıllık şoför) : Desenize Trafik Polislerinden sonra bir de Belediye Başkanı Vedat bey çıktı karşımıza, Nasıl öderiz biz bu parayı kardeşim.



Mehmet HASDEMİR

(20 yıllık şoför) : Dışardan bakıldığında bu iş kârlı gibi gözüküyor ama bir de bize sorun. Böyle bir vergi vermek bizim aç kalmamızı sağlar



Şemsi BAYGİNER

(20 yıllık şoför) : Dışardan bakıldığında bu iş kârlı gibi gözüküyor ama bir de bize sorun. Böyle bir vergi vermek bizim aç kalmamızdan başka yarar sağlamaz.



Hikmet KAPLAN

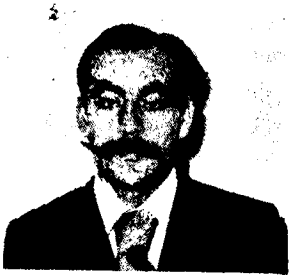
(17 yıllık şoför) : Allah bize, biz Belediye'ye ! Para olmazsa Belediye neyimizi alacak? En olmazsa arabamıza el koyar olur biter bu iş...

DAHA ÖNCE İKİ DEFA ERTELENEN KONGRE 28 OCAK'TA YAPILACAK

ŞOFÖRLER DERNEĞİ KONGRESİ İÇİN GRUPLAR BİRLEŞİYOR



FİKRET ETÇİ..



BAŞKAN ADAYLARINDAN ALİ DEMİRALP..

BAŞKAN ADAYLARINDAN ALİ DEMİRALP'İN "MUHALEFETİ KIRMAK İÇİN ENGELLEME YAPILIYOR" İDDİASI



ALİ UZUN

Uzun: "Yeni hükümet ve belediye şoför esnafının yanında yer alınca yöneticiler görevden kaçtılar„

● Ankara umum otomobilciler ve şoförler derneğinin kongresi yaklaşırken, muhalefet grupları yöneticileri eleştirdi

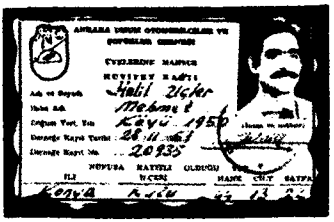
39.222 Şoförden ancak 3.900 kişiye "Üye Kartı" verildi

Şoförler Kongresi yine ertelendi

DERNEK BAŞKANI FİKRET ETÇİ: "KONGRE ŞUBAT AYININ SONUNDA OLUR" DEDİ

ANKARA BÜROSU

Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği kongresi, üye kayıt defterinde adı görülen 39.222 kişiden, şimdiye kadar ancak 3.900 şoföre üye kartı verilebildiği için bir kere daha ertelenmiştir. Dernek Başkanı Fikret Etçi "Kongre Şubat sonunu bulur" demiştir.



ANKARA ŞOFÖRLER DERNEĞİNİN YUKARIDA GÖRÜLEN ÜYE KARTLARI DAĞITILIYOR. ANCAK KART VERİLENLERİN SAYISI YÜZDE 10'U GEÇMEDİ..

BAŞKAN ADAYI DERVİŞ GÜNDAY: "ŞOFÖR ESNAFININ BAŞ BELASI OLAN KORSAN TAKSİYİ KALDIRACAĞIZ"



DERVİŞ GÜNDAY..

DOLMUŞÇULARIN ÖRGÜTLENMESİ

Örgütler ve Marjinal Kesim

Kitabımızın ilk bölümünde "dolmuş"un ne olduğu tartışılırken marjinal kesimle ilişkisi de belirtilmişti. Dolmuşçuluğun marjinal kesim kapsamına giren kentsel işler arasında sayılabileceği söylenmişti. Bu bölümde, marjinal kesimdeki örgütlenmeye ilişkin genel varsayımları sıraladıktan sonra Ankara dolmuşçuları için bunların geçerliliğini sınamaya çalışacağız. Ankara'da dolmuşçuların nasıl örgütlendiklerini bu genel çerçeve içinde değerlendirmeyi deneyeceğiz.

Bugüne kadarki çalışmalarda[1] marjinal kesimin iki temel niteliği ortaya konulmuştu. Birincisi marjinal kesimin "örgütsüz" oluşu, ikincisi ise marjinal kesim üyeliğine girişin koşullara bağlı ya da sınırlandırılmış olmayışıydı. Oysa marjinal kesim içindeki dinamiklerin kaçınılmaz bir göstergesi olarak, zamanla kimi iş dallarında bu özelliklerin ortadan kalktığı gözlemlenmektedir. Özellikle 1964 yılından sonra, yasaların sağladığı olanaklardan da yararlanarak[2] belli iş dallarında dernekler kurulmuş ve bu dernekler marjinal kesimin ilk zamanlarına özgü niteliklerini değiştirmişlerdir.

Esnaf ve küçük sanatkar dernekleri küçük marjinal kesim girişimcilerini bir araya getiren ve çıkarlarını koruyan örgütlerdir. İşlevlerinden en

(1) İlhan Tekeli. *Bağımlı Kentleşme*, 1977.
(2) Örneğin 507 sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Kanunu.

önemlisi her küçük girişimcinin yeterli düzeyde gelir elde etmesini sağlamaktır. Bunun başlıca yolu ise ilgili işe yeni girişimcilerin katılmasını engellemektir. 1964 yılında çıkarılan 507 sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Kanunu, bir belediyenin sınırları içinde, belirli bir iş dalında, ancak tek bir derneğin kurulabileceğini öngörmüş ve bu iş dalında çalışmak isteyenlerin bu derneğe kayıtlı olması zorunluluğunu getirmiştir. Bu dernekler, örgütlü marjinal kesim girişimcilerine, aynı dalda çok sayıda girişimci bulunmasını engelleme olanağı tanımıştır.

Ne var ki, zamanla, gerek kentsel nüfusun gerekse tüketici istem düzeyinin artışıyla, sayıları sınırlı olan bu girişimcilerin kârları da yükselmiş, dernek üyelerinin gelirleri, bir anlamda, "tekelci rant"lara dönüşmüştür. Derneklerin üyelerine yüksek düzeyde kâr güvencesi vermesi yalnızca üye sayısını dondurmakla gerçekleşmemekte, dernekler siyasal yoldan kentteki mal fiyatlarının saptanmasında da etkin olmaktadırlar.[3]

Derneklerin siyasal süreçte çok etkin bir yeri vardır. Dernek üyeleri ve başkanları siyasal partilerin il ve ilçe örgütlerinde önemli görevler alabilmektedir. Dernek yöneticilerinin siyasal sürece katılmaları, bir yandan dernek içinde yönetici olma olanağını artırırken bir yandan da parti desteği ile üyelerin çıkarlarını savunma kolaylığı getirmektedir. Siyasal partiler açısından ise derneklerin desteğini kazanmak gerek etkin bir yandaş topluluğunu elde etmek ve gerekse oy toplamak açısından önemlidir. Bu karşılıklı çıkar ilişkileri sonucunda partilerin yerel örgütleriyle Esnaf ve Küçük Sanatkar Dernekleri arasında sıkı bir içiçelik doğmaktadır. Ve bu yoldan, söz konusu dernekler belediye meclislerinden çıkacak kararları kolayca etkileyebilmektedir.[4]

(3) Bu dernekler belediye sınırları içinde etkinliklerini sürdürmelerine ve kentlinin yaşantısını doğrudan etkileyecek işlerle uğraşmalarına karşın, belediyelerin dernekler üzerinde doğrudan hiçbir denetim yetkisi yoktur. Bu yetkiler Ticaret Bakanlığı'nda toplanmıştır. Bu durumda dernekler belediyeye karşı bağımsız sayılırlar. Belediyenin denetimi ancak dolaylı yollarla olmaktadır.

(4) Belediye meclisi üyeleri nisbi temsil yoluyla seçilirler. O nedenle ildeki siyasal partilerin güçleri bu meclise yansır. Buna karşılık mecliste alınan kararlar ve bu kararlar alınırken kimlerin ne yönde oy kullandığı kamuoyuna yansımaz. Meclis üyeleri seçimle iş başına gelmelerine karşın kamu oyu baskısından uzaktırlar. Daha çok ildeki parti yönetiminin baskısını duyarlar. Meclislerin bu yapısıyla, küçük girişimcilerin büyük halk kesimlerine karşı yüksek rantlar oluşturma olasılığı doğar. Encümen ise ya belediye başkanının ya da ildeki siyasal parti örgütünün seçimiyle bu göreve gelmiştir. İl siyasal yaşamının dengesi genellikle bu organa yansır. Kamu baskısına en az açık olan organdır. Bkz. *Toplumcu Belediye*, (1976), s. 43.

Marjinal kesimin örgütlenmesi sonucu doğan bu dernekler genellikle tek bir amaca yöneliktir: Üyelere belli bir düzeyin üstünde kâr güvencesi sağlama. Gerçi bu örgütlerin toplumsal güvenlik, sağlık ve sosyal yardım konularında da birkaç yan girişimi bulunabilir. Ancak bunlar, genellikle, yıllık kongre raporlarını süsleyen maddeler olarak kalırlar. Doğrudan doğruya mesleğe ilişkin birçok konuda da derneklerin etkinliği sınırlıdır. Bu sınırları belirleyen ise dernek içindeki birlik ve dernek dışındaki güçlerin etkinliğidir.

İçteki birlik dernek yönetimiyle özdeşleşmiş gruplarla karşıt grupların göreli gücüyle orantılıdır. Bu tür derneklerde, iç dinamikler sonucu, bir grup üyenin ayrılarak yeni bir dernek kurması görülen bir olgudur. Bu tür olgular üç ana sürece bağlanabilir.

a) Pazarların ayrı oluşu gibi nedenlerle çıkarları derneğin öteki üyeleriyle çatışanların yeni bir dernek kurması, b) İl düzeyinde bir örgüt olan Esnaf ve Sanatkarlar Derneği Birliği'nin yönetimini ellerinde tutanların kendi denetimlerindeki alt örgütlerin sayısını artırmak istemeleri, c) Derneğin yönetimini ellerine geçiremeyen ve yönetimi ellerinde tutanlardan ayrı bir partiye bağlı üyelerin ayrılarak yeni bir dernek kurma eğiliminde olmaları.

Ulusal siyasa düzeyinde de, yer yer bu derneklerin gücünü ezen, en azından bu örgütlerin çıkarlarıyla yarışan gruplar vardır. Gerçi dernekler kendi üst kuruluşları olan konfederasyonlar yoluyla seslerini duyurmaya çalışırlar, ancak ulusal düzeyde çok çeşitli siyasal dengelerin göz önünde tutulduğu da unutulmamalıdır. Bu dengeler ortamında, Esnaf ve Küçük Sanatkar Federasyonu ve Konfederasyonlarının sınırlı bir ağırlığı vardır.

Bu koşullar altında, derneğin etkinliklerini bir amaç üzerinde yoğunlaştırması, gerek içteki birliğin sağlanması ve gerekse örgüt gücünün dağılmaması bakımlarından önem kazanmaktadır. Şimdi bir örnek olarak "Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği"ni ele alalım.

Dernek Ankara'da 1927 yılında kuruluyor. O sıralarda kentte çok az sayıda motorlu taşıt ve sürücü bulunmaktadır. Resmi otolar, özel otolar ve taksilerin yanısıra 1930'larda kentte dolmuşların (kaptı kaçtıların) da çalışmaya başladığını biliyoruz.[5] İlk kez 1942 yılında Dernek dolmuş-

(5)Ernest Mamboury: *Ankara Guide Touristique.* 1933. s. 18

ları belli bir sisteme bağlamak istiyor. Belediye ise o günlerde, dolmuşun bir sistem olarak yerleşmesini sakıncalı bulmaktadır; bu isteğe karşı çıkıyor. Dört yıl sonra dolmuşların üç ana hat üzerinde dizge kurduğunu görüyoruz: Ulus-Bakanlıklar, Ulus-Cebeci, Cebeci-Sıhhiye. Bu hatlar kentte en yoğun yolculuk istemlerinin doğduğu geçiş yollarıdır. Bir kesim taksici de dolmuşçuluğa geçer.

3 Nisan 1930 tarih ve 1580 no.lu Belediyeler Yasası'na göre bir belediye kent içi yolcu taşımaları görevini kendisi yeterli biçimde sağlayamadığı durumlarda bu işi "emaneten" bir firmaya devredebilmekte, ya da tekel oluşturmama koşuluyla tek tek özel girişimcilere bırakabilmektedir.[6]

1959 yılında, Belediye'nin ruhsatına bağlı 330 minibüsün Aydınlık-Çankaya ve Bahçeli-Dörtyol arasında sefer yaptığını görüyoruz. Bu arada dolmuş hatlarının sayısı da artmıştır. Ancak, kentsoyluların oturduğu bölgeleri birbirine bağlayan bu hatların dışında, bir de yeni gelişen gecekondu semtlerini kent merkezine bağlama sorunu doğmuştur. Belediye önce otobüs kiralama yöntemine başvurur. Bundan yüreklenen bir girişimci ise Ulus-Mamak arasında bir dolmuş dizgesi geliştirmek ister.

Dolmuşçular örgütünün bölünmesi, ayrımlaşması

1961 yılında dolmuşçuların örgütlenmesinde yeni bir aşamaya yol açan ilginç bir gelişme görülür. Minibüsler, trafiği aksattıkları gerekçesiyle kent merkezindeki yollardan yasaklanırlar. Ve o yıl "asri" dolmuş adı verilen ve steyşın türü Amerikan otolarından dönüştürülme dolmuş araçları ortaya çıkar. 1961'de 18, 1963'de 105 ve 1964'de 330 tane olan steyşın dolmuşlar önce Bahçeli-Dörtyol, sonra da Aydınlık-Çankaya hattındaki minibüslerin yerini alırlar. Minibüsler ise kent çevresine doğru uzanan ve daha çok gecekondu alanlarına hizmet eden hatlara geçerler.

Böylece, o güne kadar Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği'ne bağlı olan dolmuşçular dışında, gerek hizmet ettikleri kent bölgeleri ve gerekse sürdükleri taşıt türü bakımlarından ayrı bir grup doğar. Çevre bölgelere sefer yapan ve minibüs süren dolmuşçular Ankara Minibüsçüler Esnafı Derneği'ni kurarlar. Steyşın türü dolmuşlarla kent merkezindeki hatları ellerine geçirenler eski derneğe bağlı kalırlar. Marjinal kesim özellikleri gösteren meslek dalları arasına katmış olduğumuz dolmuşçular da genel gelişme çizgisine uyan biçimde iki ayrı meslek örgütüne bölünürler.

(6) Yasalara göre kent içi ulaşımının hangi örgütlerin sorumluluğunda olduğunu bu bölümü izleyen bir ekte ayrıntılı olarak veriyoruz.

Buna benzer bir örnek Manav, Balıkçı ve Çiçekçi Esnafı Derneği'nden ayrılan çiçekçilerin Çiçekçi Esnafı Derneği'ni kurmasıdır.[7] Bu kitabın yazıldığı tarihlerde telefonlu taksicileri de ayrılarak başka bir dernek kurma eğilimi doğmuştu. Bilindiği gibi, Ankara'da telefonlu taksi durakları daha çok üst gelir gruplarının oturduğu bölgelerde yoğunlaşmıştır. Bu taksiciler iletişim açısından daha ileri bir teknoloji aşamasındadırlar. İlerki yıllarda bu dizgenin daha yaygınlaşması ve örgütleşmesi, giderek telsizli taksilerin ortaya çıkması gelişmiş ülkelerde izlenen olgulardandır.

Dolmuş örgütlerinin çoğalması yalnızca pazarın ve üretim araçlarının ayrımlaşması açısından değil belediye ile ilişkilerin de başka olması nedenleriyle ilerde, özellikle kent içi ulaşımın iyeliği konusunda önemli sorunlar doğurmuştur. Bir ön gözlem olarak şu söylenebilir: Başından beri Belediye ile Minibüsçüler Esnafı Derneği arasındaki ilişkiler karşılıklı bir karar verme ortamında gelişirken, Otomobilciler ve Şoförler Derneği ile Belediye arasındaki ilişkiler çok daha sürtüşmeli olmuştur. Bu bölümün başında marjinal kesim örgütlerinin özelliklerinden söz ederken, en temel amacın örgüt üyelerine belirli bir gelir sağlamak ve bunun için mesleğe girişi sınırlamak olduğunu belirtmiştik. Şimdi dolmuş derneklerinde bu mekanizmanın nasıl işlediğine bakalım.

Tekelci rantların oluşması

Tekelci rantların oluşmasının bir ön koşulu artan bir nüfusun gereksinmelerini sınırlı sayıda meslek üyesiyle karşılamayı sürdürmektedir. Bu amaç Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği ile Minibüsçüler Esnafı Derneği'nde, örgütü birlik içinde tutan en temel öğedir. Öte yandan Belediye artan nüfusun gereksinmelerini en iyi biçimde karşılamak ve halka ucuz hizmet sunmak amacında olduğunu öne sürmektedir. Bu nedenle bu dernekler ile Belediye arasında da amaç uyuşmazlığının bulunması doğaldır. Bu iki dernek içinde Minibüsçüler Esnafı Derneği'nin Belediye ile ilişkileri daha sık ve uyumlu olagelmiştir.

Uyuma yardımcı olan en önemli uygulama hatlarda çalışacak minibüs sayılarının Belediye temsilcisinin başkanlığındaki bir kurulda karara bağlanması, gereksinmeye göre sayıların artırılmasıdır. Bilindiği gibi Ankara Belediyesi sınırları içinde ruhsatsız minibüs çalıştırılması yasaktır.

(7) *Bağımlı Kentleşme*, İlhan Tekeli, Mimarlar Odası, Ankara, 1976.

1961 yılında yayınlanan[8] ve Belediye'nin yetkilerini temel alan[9] Minibüs Yönetmeliği'ne göre, onbir hatta çalışmak üzere toplam 315 minibüse ruhsat verilmiş ve her hatta kaç minibüsün bulunacağı ayrıca belirlenmiştir. Sonradan, sırasıyla 1965, 1966, 1967, 1968, 1972, 1975 yıllarında kontenjan gereksinmeye göre artırılarak ruhsatlı minibüslerin sayısı 1127'ye çıkarılmıştır.[10]

Minibüs sayısındaki kontenjan artışı her hattaki yolculuk isteminin artışına bağlı olmalıdır. Bu istem artışı mahalle muhtarlarından ya da doğrudan halktan gelen dilekçelerle Belediye'ye yansıtılabilir. Bugün, minibüsleri denetleme göreviyle yükümlü Belediye Zabıtası yolcu kuyruklarına bakarak da istem artışını saptamaktadır. Yönetmelik'e göre hatlarda çalışacak minibüs sayılarının saptandığı kurulda şu kuruluşların temsilcileri bulunmaktadır:

Otobüs İşletmesi (EGO), İl Trafik Müdürlüğü, Fen İşleri Müdürlüğü, Minibüsçüler Esnafı Derneği, Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği. Belediye Zabıta Müdürlüğü'nün de katıldığı kurul oy çokluğu ile karar çıkarmakta ve oyların eşitliği durumunda Belediye temsilcisinin oyu iki sayılmaktadır. Bu kararlar Belediye Encümeni'nin onayından geçerler.

Karar sürecinde katkıda bulunan temsilcilere baktığımızda Belediye'nin göreli ağırlığı göze çarpmakla birlikte kararlar büyük ölçüde kurul içi koalisyonlara bağımlı olmaktadır. Ayrıca Belediye Encümeni'nin de parti il örgütü ile ilişkilerini ve bu yoldan etkilenebileceklerini de göz önüne almalıyız.

Kitabımızın bir önceki bölümünde dolmuşçular için çok kârlı ve az kârlı olan hatları belirtmiştik. (Çizelge 8.21). Çok kârlı hatlarda genellikle yolcu kuyrukları daha uzun oluyordu. Kimi zaman bu kuyrukların uzunluğu 150 metreye bile varıyordu. Bu göstergeye göre yolculuk istemiyle taşıt sunusu arasında tam bir uyum yoktu. Uyumsuzluk iki sakıncaya neden oluyordu. Birincisi, minibüsçüler arasında yaratılan eşitsizlikti. Çünkü her kontenjan artırılışında, Belediye Encümeni'nce dilekçe veren minibüsçüler arasında kura çekiliyor ve kimin hangi hatta çalışa-

(8) 5.12.1961 tarih ve 10975 sayılı Resmi Gazete.

(9) 5.5.1961 tarih ve 5/1102 sayılı Karayolları Trafik Tüzüğü'nün 11. maddesinde belirtilen, minibüslerin belediye sınırları içinde yolcu taşımaları konusu, 1580 sayılı yasanın 19. maddesinin 3666 sayılı yasayla değiştirilmiş 5. bendinde, belediyelerin yetkilerine dayanarak, bu kuruluşların iznine bağlı kılınmıştır.

(10) 1965'de 423, 1966'da 500, 1967'de 550, 1968'de 750, 1972'de 1068, 1975'de 1127.

cağı bir şans oyununa kalıyordu. Minibüsçü kârlı bir hatta düşmüşse yüzüne şans gülmüş demekti. Az kârlı hatta düşen ise yazgısına boyun eğiyordu. Uyumsuzluğun ikinci sakıncası ise yolcular arasında yaratılan ayrıcalıktı. Yolcu istemine göre minibüs sayısının az olduğu hatlarda yolcular uzun kuyruklarda bekliyor, sıkıntı çekiyordu. Özellikle kötü hava koşullarında kuyruklar dayanılmaz bir hal alıyordu. Bir önceki bölümde tartışmanın bize göstermek istediği birşey vardı. Minibüs sayılarının saptanmasında en önemli ölçüt belki de yolcu istemi değildi. Karar mekanizmasında başka ölçütler işin içine giriyordu.

Gerçekten de Belediye sınırları içinde minibüslerin sayısını denetleyen yalnızca kurul ve Encümen kararları değildir. Ankara ilinin tümünü kapsayan bir ticari plaka kısıtlaması geçerlidir. Bu kısıtlama Ankara ili içindeki bütün Belediyeleri de içine alarak toplam taksi, dolmuş ve minibüslerin sayısına bir sınır koymaktadır. Bu kısıtlama yetkisini İl Trafik Komisyonu kullanmaktadır. İl içindeki toplam minibüslerin sayısı belli olduğuna göre, ikinci bir sınırlama getiren merkez belediyenin, örneğin Ankara Belediyesi'nin rolü ne olmaktadır? İl içindeki en yüksek yolculuk istemi il merkezindedir. Bu durumda il içinde çalışma ruhsatı alıp da merkez belediyeden kontenjana giremeyen minibüsler önce çevre ilçelerde çalışmaktadır. Merkez belediye sınırları dışı, bir anlamda, büyük kent kapısının önündeki bekleme yeridir.

Büyük kent içinde minibüs çalıştırabilmek için biri il öteki belediye olmak üzere iki sınır kapısının konulmuş olması belli sakıncalar da getirmiştir. İl içindeki araç sayısının değişmediğini, buna karşılık merkez belediye kontenjanının artırıldığını düşünelim. O zaman il içindeki taşıtlar merkeze gelecek ve çevre belediyelere hizmet götürenler azalacaktır. Bundan sıkıntı çekecek olan çevre belediyeler halkıdır. Öte yandan, merkez belediyenin kontenjanı değişmezken ildeki sayısının artırılması çevre ilçelerdeki taşıt işleticilerinin kârını azaltacaktır. Çevre ilçelerde ya da çevre belediyelerde çalışan ticari araçlarının sayısını yolculuk istemine göre dengelemek konusunda Ankara ili içindeki belediyelerin işbirliği yaptığına ilişkin elimizde belge yoktur. İkili sınırlamanın üçüncü ve belki de en etkin sakıncası şudur: Belediye'nin gerekli gördüğü sayı İl Trafik Komisyonu'nun öngördüğünde daha çok ise, başka bir deyişle il içindeki toplam dolmuşlar merkez belediyenin gereksinmesinden de az ise o zaman Belediye'nin yasal yetkisi olan kent içi toplu taşınımı düzenleme İl Trafik Komisyonunca kısıtlanmış olmaktadır. İlerde Ankara'daki steyşın dolmuşların plaka sayısının nasıl kısıtlandığını daha ayrıntılı incelediğimizde, Belediye'nin yetkisine bu yoldan el koyma işlevinin kime ne yarar ve kime ne zarar getirdiğini birçok boyutlarıyla ele alacağız.

Ankara kentinde minibüs dolmuşların çalışması Belediye'nin ruhsatına bağlıyken steyşın dolmuşlar, Belediye'ye bu yetkiyi sağlayan 1580 sayılı yasanın 19. maddesi kapsamı içinde tutulmamıştır. Steyşın dolmuşların sayısını saptayan Belediye değil İl Trafik Komisyonu'dur. Burada iki çelişki ortaya çıkmaktadır. İki ayrı tür taşıt olarak ayrımlaştırılan minibüs dolmuş ve steyşın dolmuşların söz konusu yasada belirtilen işlevler açısından ayrılıklarını bulmak çok zordur. Her iki tür dolmuş da Belediye'nin kamu taşınım hizmetini yasalara göre devretmiş olduğu taşıtlardır. Yasa bütün bu tür taşıtların denetimini belediyelere bırakmışken Ankara'da steyşın türü dolmuşların sayısım saptama yetkisi İl Trafik Komisyonu'nda kalmıştır. İkincisi, İl TrafikKomisyonu il ölçeğinde karar veren bir kuruluşken, kent içindeki taşıtları kısıtlama yetkisini de elde etmiş olmaktadır. Yalnız Ankara Belediyesi'nin değil il içindeki bütün belediyelerin adına işlem yapmaktadır.[11]

Ankara İl Trafik Komisyonu ilk kez 1966 yılında taksi, dolmuş ve minibüslerin sayısını sınırlandırmıştı. Giderek bu sınırlama 1975 yılına değin uzatıldı. Biraz sonra öyküsünü anlatacağımız olaylardan sonra da bu kısıtlama 1980 yılına kadar geçerli kılındı. Olay 1976 yılı yazında steyşın dolmuşçuların polisle çatışmasına ve çok sayıda şoförün yaralanmasına neden oldu. İl Trafik Komisyonu 1966 yılında koyduğu sınırlamayı ve taksi, steyşın dolmuş plaka sayısını 1980 yılına değin geçerli kılarken bu on beş yıllık süre içinde Ankara kentinin yalnızca nüfusu yüzde yüz artıyordu.

Olayın patlak vermesi İçişleri Bakanı Oğuzhan Asiltürk'ün "Başka Ankara, İstanbul olmak üzere büyük şehirlerde taksi ve dolmuşlar için uygulanan plaka tahdidinin kaldırılacağını" (Milliyet 31 Mayıs 1976) söylediği tarihlere rastlıyordu. Bakan, plaka kısıtlamasının trafik sıkışıklığına bir çözüm getirmek için konulduğunu, ama uygulamanm bu amaca yönelmediğini, Ankara'da bir minibüsün 1 milyon liraya almabileceğine ilişkin Bakanlığa yapılan şikayetleri değerlendirdiğini belirtiyordu. O sıralarda, İstanbul Trafik Müdür Yardımcısı Muvaffak Çetiner ise taksi plakasındaki kısıtlamanın kaldırılmasının trafiği etkilemeyeceğini, ayrıca taksicilikte kazancın azalmasıyla plaka "tahdidi"nin kendi kendine ayarlanacağı görüşünü savunuyordu. (Cumhuriyet, 1 Haziran 1976). Ga-

(11) İl Trafik Komisyonu'nda Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'nun uygun göreceği iki temsilci, Belediye'nin ise tek temsilcisi vardır. Bu kişilerden başka trafik eğitimiyle ilgili derneklerden, emniyet, milli eğitim, bayındırlık, imar ve iskan, milli savunma, il teknik tarım md. örgütleriyle teknik üniversiteden birer temsilci de bulunur.

zetecilerin görüştüğü kimi şoförler taksilerin çoğalmasıyla vatandaşın rahata kavuşacağına inandıklarını, vatandaşın istediği zaman taksi bulabileceğini ve yaz kış sıkıntısı çekmeyeceğini söylüyorlar ancak bazı meslektaşların buna karşı çıkabileceğini çünkü kazancın bölüneceğine inandıklarını da ekliyorlardı.

Öte yandan Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Dernekleri hukuk müşaviri Turhal Özel "Böyle bir uygulama cinayet olur... Plaka tahdidinin kalktığı gün İstanbul'da yer bulunmayacaktır. Kimse yerinden oynayamaz. Sürekli akaryakıt sıkıntısı çeken bir ülke düşünün... Taksi plakalarının serbest kalması halinde akaryakıt sarfiyatının meydana getireceği döviz kaybı ne olacaktır?" diyordu. İzmir Şoförler Derneği Başkanı Seyfi Özgizler, "tahdit"in kaldırılmasıyla trafik kazalarının önüne geçilmez bir durum alacağını öne sürüyor ve "On yıl içinde araba sayısı bütün illerde büyük bir hızla artmıştır. Trafik büsbütün sıkışık durumdadır. Bu durumda böyle bir karar çıkarmak son derece hatalıdır." deyip kanımızca temel konuyu şöyle açıklıyordu: "Esnaf zaten geçim sıkıntısı çektiğinden plaka tahdidinin kaldırılmasıyla bu kesimden hayatını kazanan vatandaşlar çok mağdur duruma düşecektir."

Bu arada ilginç bir yorum da Makina Mühendisleri Odası'ndan çıkıyordu: Plaka tahdidi tartışmaları, plaka spekülatörleri ile oto-montaj firmaları arasındaki çıkar çatışmasından doğmuştur. Otomontajcısı firmalar büyük bir pazar sıkıntısı içinde olduklarından, tahdit kalkınca daha çok satış yaparak stoklarını eritebileceklerdir. Öte yandan tahdidin kaldırılmasıyla plaka spekülasyonu kalkacak, bu yolla haksız kazançlar önlenecektir. Yine de, büyük kentlerde artacak araç sayısı ulaşım sorununu içinden çıkılmaz bir düzeye itecektir. En iyisi dolmuşu kaldırmak ve metro, otobüs ile kitle taşımacılığına yönelmektir.

Bir süre sonra İçişleri Bakanlığı'nın kararı uygulaması halinde eylemlere girişileceğine ilişkin ilk açıklamalar basında belirmeye başladı. İstanbul Şoförler Esnafı Derneği Başkanı Mesut Özeke[12] İstanbullu şoförlerce engelleme kampanyasının düzenlendiğini bildiriyordu. Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Genel Başkanı Hüsamettin Tiyenşan 22 Temmuz'da bir basın toplantısı düzenleyerek Türkiye çapında "boykota gideceklerini" açıklıyordu. Bakan'ın otomotiv sanayicilerinin çıkarcılık görevini de yüklendiğini öne süren genel başkan valilere ve il trafik komisyonlarına baskı yapıldığını, on iki ilde plaka tahdidini kaldırmak isteğinin bu meslekte çalışan üyelerin "toplu infiallerine ve şikayetlerine" neden olduğunu söylüyordu.

(12)İstanbul Milletvekili Kâzım Özeke'nin kardeşi, 1971'den önce İstanbul Kahyalar Derneği başkanı idi.

23 Temmuz sabahı "erken saatlerden itibaren Ankara'daki bütün dolmuş ve taksi şoförleri İçişleri Bakanlığı önünde toplandılar. Otomobillerini İçişleri Bakanlığı çevresindeki kavşaklara çekerek yolları kapatan şoförler öteki araçların da geçişini engellediler... Bu arada şoförlerin ellerinde bulunan 'Yollar kârdan değil arabadan dolacak', 'Şoförleri de mi anarşiye itiyorsunuz?', 'Plaka bizim geçim kaynağımız' gibi pankartlar dikkati çekti." (Politika, 24 Temmuz 1976). Yolu trafiğe açmak isteyen kalabalık bir polis grubuyla şoförler arasında zaman zaman çatışma da çıktı. 14 Şoför göz altına alındı ancak ifadeleri saptandıktan sonra salıverildiler.

Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği direnişi kendilerinin örgütlemediğini bildirdi. Ancak "İçişleri Bakanı'nın bu katı tutumu devam ederse Dernek büyük çapta bir direnişe geçecek"ti. Olaydan sonra İçel milletvekili Süleyman Şimşek ve on bir arkadaşı "Plaka tahdinin kaldırılması" konusunda bir meclis araştırması açılmasını istediler. CHP Millet Meclisi Grup Başkan Vekili Hasan Esat Işık ise "Dolmuş taksi şoförleri, şehrin huzur ve asayişinde önemli etkendirler. Onları korumak lazımdır. Onların sayıları çok artarsa ailelerini geçindiremeyecek hale gelirler, huzursuzluk ve kargaşa doğar" dedi. Ankara Belediye Başkanı Vedat Dalokay ise "Konu tamamen politik çıkarlara dayanmaktadır. İçişleri Bakanlığını ilgilendirmez. Belediye'yi ilgilendiren bir konudur." sözlerini söyledi. Dalokay'a göre "Konu AP ve MSP'liler tarafından seçimlerde kullanılmak için malzeme teşkil ettirilmek istenmektedir."

İl Trafik Komisyonu'nun 1.12.1980 tarihine kadar geçerli olacak plaka kısıtlama kararı kitabımız yazıldığında yürürlükteydi. Bu karara göre, Ankara'daki 14 steyşın dolmuş hattında 2700 araca izin veriliyordu. Ancak bu araçların çoğunun yaşı 10-15 yıl olduğundan günde yaklaşık 700 otonun bakım ya da tamir nedeniyle çalışma dışı kalması olağandı. Ayrıca 1969 tarihli bir başka karara göre hurdaya ayrılan steyşın dolmuşların yerine yenisi konulamıyordu. Bu durumda steyşın dolmuşların sayısı kendiliğinden azalmaya bırakılıyordu.

Kent içi yolculuk istemi açısından İl Trafik Komisyonu kararı ne derece haklıydı? Ankara Belediyesi uzman danışmanlarınca hazırlanan rapora göre[13] yolculuk istemi trafikteki dolmuş ve minibüs sayısına göre çok yüksekti. Örneğin 1975 yılı sonuna doğru, steyşın dolmuş ve minibüsler

(13) Ankara Belediyesi, *Başkanlık Uzmanları Çalışma Raporu*, 1976, s. 76-87.

1969 yılına görece günde yaklaşık 232 000 kişi daha çok taşımışlar, iş hacimleri yüzde 23 artmıştı. Trafikteki 3000 dolmuş bu işi üstlendiğine göre, her aracın günde taşıdığı yolcu sayısı 1969 yılına göre 75 kişi daha fazlaydı. Bu uzmanların görüşüne göre, 450'si steyşın dolmuş ve 450'si minibüs olmak üzere 900 yeni dolmuş sefere konulmalı ve 250 000 kişilik ek taşıma kapasitesi yaratılmalıydı.

Uzmanlar böylesine bir artışı öngörürlerken, halkın kuyruklarda bekleyişi ve çektiği taşıt sıkıntısı bu gereksinmeyi belgelerken ve Belediye Başkanı bu önlemleri almaktan yanayken nasıl olmuştu da İl Trafik Komisyonu İçişleri Bakanı'nın bile görüşlerine ters düşen bir karar almıştı?

Kitabımızın bu bölümüne başlarken esnaf ve sanatkar derneklerinin ana amacının üyelerinin gelirini artırmak ve bu geliri "tekelci rant"lara dönüştürmek olduğunu ileri sürmüştük. Gerek Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği ve gerekse öteki büyük kentlerdeki derneklerin üst örgütleri yardımıyla verdikleri savaşım bu modeli dolmuşçu esnafı için de doğrulamaktadır. Derneklerin bu konudaki kararlılığını Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği'nin 23 Şubat 1975 Genel Kurul Raporu'ndan bir alıntıyla belgeleyelim.

"Şu anda Anadol, Murat ve Renault Otomobillerinin Fabrika üretimleri yılda 50 bine yaklaşmış durumdadır. Bu otomobiller de çoğunlukla şehrimizde piyasaya arzedilmektedir.

Hal böyle iken, devamlı artan özel oto sahipliğinin Taksi ve Dolmuş müşterisini önemli ölçüde azalttığı bir vakıadır. Çünkü dün taksi ve dolmuşa binen vatandaşlarımız bugün kendi özel otosu ile işine veya eğlenceye gitmektedir.

Taksi ve dolmuş adedi aynen muhafaza edilirken, müşteri adedinde önemli ölçüde azalma olmaktadır.

Yönetim Kurulumuz olarak yukarda kısaca arzına çalıştığımız hususların bilinci içerisinde Plaka tahdidinin taşıdığı önemi müdrik olarak konuya her zaman sizlerden aldığımız güç ve destekle Plaka tahdidinin kaldırılmasına karşı çıkılmış ve muaffak olunmuştur... Plaka Tahdidinin kaldırılması demek bir anda 40 bin şoförü, aile efradı ile birlikte mütalaa edilecek olursa en az 150 bin kişiyi açlığa mahkum etmek sefalete itmek demektir.

Bu açıdan hareketle, burada vereceğimiz birlik ve beraberlik kararı herşeyde olduğu gibi plaka tahdidi konusunda da şoförün haklı davasında yenilmezliğini bir kere daha ispatlayacaktır... Bu inançla yeni seçilecek arkadaşlara şimdiden başarılar diliyoruz."[14]

1976 Yılı Dernek'in bu konuda savaşım açtığı ilk yıl değildi. Nisan 1973'de de o günlerin İl Trafik Müdürü Mehmet Oğuz İl Trafik Komisyonu toplantısında kısıtlamanın kaldırılmasını önermiş, bunun üzerine Dernek hükümet yetkilileri ile ilişki kurmuş, konunun Cumhuriyet Senatosu'nda görüşülmesi sağlanmıştı. Dernek başkentte bulunmasından yararlanarak ya da üst örgütlerin desteğiyle her zaman yüce meclislerde sesini duyurabilmişti. 1973'de Ankara Senatörü Yiğit Köker Senatodaki konuşmasında yerli oto sanayicilerini suçlayarak plaka kısıtlaması ile ilgili kararın kaldırılması yönündeki çalışmaların durdurulmasını istemişti. 1976 yazında milletvekillerinin dolmuşçuları destekleyen girişim ve açıklamalarından birkaç örneği yukarda verdik.

Derneklerin ülkesel politika düzeyindeki etkinlikleri yalnızca parlamenterlerle ilişki kurmak biçiminde olmamıştır. Parlamento içinde doğrudan meslek temsilcileri de vardır. Örneğin Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Genel Başkanı Hüsamettin Tiyenşan uzun süredir İstanbul (AP) milletvekilidir. 1976 yılında Yedek Parça Sağlama Ofisi Yasası önerisini getirenlerden İstanbul milletvekili Kazım Özeke İstanbul'un en eski dolmuşçularındandı. Özeke kırk yıl önce Cağaoğlu-Taksim hattında çalışmaktaydı.

Burada belirtmemiz gereken bir nokta dolmuşçuların ülkesel politika düzeyindeki etkinliklerinin tek bir partiye bağımlı olmayışıdır. Dolmuşçuları kimi zaman Adalet Partisi, kimi zaman da Cumhuriyet Halk Partisi yükümlenmiştir. Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği Başkanı AP'li iken 1976 olaylarında CHP devreye sokulmuştur. Çünkü bu kez, plaka kısıtlamasının kaldırılmasını isteyen bir CHP'li Belediye Başkanına karşı savaşım verilmekteydi. Ve bu Belediye Başkanı üzerinde baskı kurabilmenin en etkin yolu aynı partinin genel merkezinden geçiyordu. Yerel politika düzeyinde etkinliğini sürdüremeyeceğini gören Dernek doğrudan partinin merkez örgütünü kazanarak Belediye Başkanı'na baskı yapma yolunu tutmuştur. Buna benzer başka bir konudaki örneği ilerde göreceğiz.

(14) Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, 23 Şubat 1975 *Genel Kurul Raporu*, s. 11, 12.

Dolmuşçuların örgütlenme konusunu sunarken, ülkesel düzeyde, esnaf ve sanatkar dernekleriyle çıkar çatışması olan güçlerden de söz etmiştik. Örneğin plaka kısıtlaması konusunda dernekler ve kimi meslek odaları dolmuşçularla oto üreticileri arasında bir çıkar çatışmasının varolduğunu vurguluyorlardı.

Gerçekte oto üreticileriyle dolmuşçular arasında bir çıkar çatışması var mıdır? Oto pazarını genişletmek isteyen oto üreticileriyle oto pazarını bir anlamda kısıtlayan dolmuşçu örgütleri arasında bir çıkar çatışmasının olabileceği akılsal olarak doğrudur. Üstelik yalnızca oto üreticileri değil, daha çok mal satmak isteyen oto bayi esnafı da dolmuşçu esnafıyla çıkar çatışmasına düşmüş olabilir. Halktan yana meslek odaları da tekelci firmalara karşı savaşımlarında dolmuşçuları destekleme yolunu seçmişlerdir. Biz burada dolmuşçularla söz konusu tekelci firmaların ilişkisine ışık tutan bir belgeyi okurlarımıza sunmak istiyoruz. Bu belgeyi sunmaktan amacımız akılsal yoldan kolay ve doğru gözüken çözümlemelerin her zaman görgül verilerle desteklenmediğini göstermek.

Belgenin ilk bölümü Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği' nin 12 no.lu bildirisi. Bildiride şöyle deniyor:

"Belediye hizmetlerinin yeterince ulaşamadığı ve her geçen gün büyüyen kentimizde ulaşıma büyük katkısı olan dolmuşlarımızın hemen hemen tamamını Amerika yapısı otomobiller teşkil etmektedir. Ancak uzun yıllardır çalışan ve amme hizmeti gören Dolmuşlarımız yedek parça sorunu ve diğer sebeplerle yürütülemez hale gelmekte. Esnafımız mağdur olduğu gibi ulaşımda da büyük aksaklıklar zuhur etmektedir. Bu nedenle, hem yabancı firma ve karaborsacıların baskısından kurtulmak, hem de Dolmuşçu esnafımızın çalışmalarının devamlılığını sağlamak amacı ile Yönetim Kurulumuz olarak, RENAULT steyşınların DOLMUŞ SİSTEMİNDE kullanılır hale getirilmesini temin ile... Renault steyşınlara plaka aktarılmasını amaçlayan 9 Eylül 1975 tarihli RENAULT YETKİLİ SATIŞ FİRMASI MAİS nezdindeki müracaatımıza üzülerek ifade edelim ki, örneği aynen Bildirimizin arkasında çıkarılan cevabi yazıyı almış bulunmaktayız.

Ancak ümidimizi yitirmiş değiliz, bu yöndeki çalışmalarımız devam etmektedir." 27 Nisan 1976 tarihli "cevabi yazı"da özetle Renault 12 Station-Wagon'un dolmuşa çevrilmesi konusundaki "teklif ve telkin"e Fransa Renault Etüd Bürosunun olumsuz yanıt verdiği belirtilerek, bu "red" edişin üç nedeni sıralanmaktadır.[15]

(15) "a) Tarafınızdan istenilen asgari ölçülerin (boyutlar) temin edilememesi. b) Koltukları arkaya doğru yöneltme zorunluluğu ki, bu da konforsuzluk yaratır, c) koltukların yakıt deposu üzerine konulması ki, bu da arabanın emniyetini bozar..."

Bu belgeden çıkan bir sonuç, oto üreticisi firmanın bir müşteri olarak dolmuşçuya çok yüz vermediğidir. Dolmuşçular pazarı bu firmayı şimdilik ilgilendirmemektedir. Özel oto sahibi olmak isteyenlerin yarattığı pazar firmaya yeter gözükmektedir. Ve bu nedenlerle eldeki belge, oto üreticilerinin çok satış yapmak için dolmuş plakalarındaki kısıtlamayı kaldırmak istedikleri savını desteklememektedir. Belgenin bize sağladığı ikinci bilgi Dernek'in kentte bir dolmuş sıkıntısı olduğunu yadsımayışıdır.

Belgeden bir üçüncü ama dolaylı sonuç daha çıkartabiliriz. Oto üreten firmanın müşterisi öncelikle özel oto sahibi olmak isteyenlerdir. Her ne kadar Dernek bildirisinde, "Özel oto sahiplerinin artışı dolmuş müşterisini azaltıyor" deniyorsa da, dolmuşların azhğı ve toplu ulaşım sıkıntısı da özel oto sahibi olmayı özendiren bir etkendir. Dolmuş müşterisinin azaldığı gerekçesiyle dolmuş sayısını dondurmak, ya da giderek azaltmak ulaşım sorununu bir kısır döngüye sokmakta ve özel otoyu özendirici koşullar büsbütün gelişmektedir. Bu durumda dolmuşçuların oto üreticilerine karşı savaşım vermedikleri, tersine oto üreticilerinin istedikleri koşulları yarattıkları da kolayca ileri sürülebilecek bir savdır.

Plaka kısıtlamasına karşı çıkan bir başka grup ise özel oto plakasıyla gizli olarak taksicilik ve dolmuşçuluk yapanlardır. "Korsan taksi" ve "korsan dolmuş" adıyla da anılan bu açıkgözlere taksi ve dolmuşçular "seferberlik" ilan etmişlerdir. Müşteri aldığı görülen "korsan taksi"leri ticari plakalı taksiler kent sokaklarında kovalamaktadır. Bu konuda Dernek'in görüşleri ve girişimleri Genel Kurul Raporu'nda şöyle belirtilmiştir:

"Gerek sizlerden gelen devamlı şikayetler ve gerekse Dernek olarak yaptığımız kovuşturmalarla, hususi oto ve yabancı plakalı otolarla faaliyet göstererek ekmeğimize ortak olma çabasını sürdüren çıkarcılarla, Trafik Şube Müdürlüğümüzün de yardımları ile devamlı mücadele edilmiş ve çalışmalarına mani olunmuştur. ... Herşeye rağmen hususi ve yabancı plakalı otolar konusunda Derneğe yeterince yardımcı olunmamıştır... Hususi oto ve yabancı plaka ile çalıştığını tespit ettiğiniz arkadaşa, her kim olursa olsun kesinlikle müsamaha etmemeniz gerektiğine inanıyoruz... İlerde telafisi imkansız bir durum arzedecek olan hususi ve yabancı plakalı otolarla mücadelede, Derneğimizle el birliği içinde çalışacağınıza inanıyoruz."[16]

(16)Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, 23 Şubat 1975 *Genel Kurul Raporu*, s. 18.

Yukardaki örneklerle Dernek'in üyelerine plaka rantı sağlama konusunda gösterdiği iç ve dış etkinlikleri açıklamaya çalıştık. Plaka kısıtlaması yoluyla bir dolmuş plakasının fiyatı aracın ederini aşmaktadır. Plaka fiyatları dolmuşun bağlı olduğu hatta göre değişmektedir. 1976 yılında İstanbul'da en yüksek plaka fiyatının 155 bin lira ile Taksim-Sarıyer hattında görüldüğü basma yansımıştı.[17] Kadıköy-Pendik (150 bin lira), Kadıköy-Bakkalköy (145 bin lira) hatları da en yüksek rant sağlıyordu. Minibüsçüler Esnafı Derneği'nin verdiği bilgiye göre bu fiyatlar hat ve plakanın "serbest piyasa"daki değerini yansıtıyordu. Plaka kısıtlaması olmayan hatlarda ise bu değer iyice düşüyordu. Örneğin Topkapı-Esenler gibi bir hatta plaka değeri 80 bin lira çevresinde oluşmuştu. Kimi minibüslerin ise herhangi bir hatta çalışma izni yoktu. Bunlar kent içinde "yüzen" minibüslerdi ve plaka değerleri yaklaşık 90 bin liraydı.

Ankara'da da bir minibüsün araç olarak ederi 150 bin lirayken hat ve plaka rantıyla birlikte satışı 700 bin lirayı aşabiliyordu. Hatlara göre minibüs plaka değerlerinin 150-550 bin lira arasında değiştiği saptanmıştı. (Çizelge 9.15) Belediye Zabıtası'nca verilen ve resmi olmayan bilgilere göre minibüs satış fiyatları noter senedinde 40 bin lira çevresinde gözükürken gerçek alış veriş yarım ile bir milyon lira arasında oynuyordu. Değişik hatlarda çalışan minibüsçüler arasında eşitliği sağlamak amacıyla Ankara Belediye Zabıtası bir ara şöyle bir öneri geliştirmişti. Birkaç yılda bir hatlar arasında kurayla "rotasyon" yapılacaktı. Örneğin her iki yılda bir hangi minibüsün hangi hatta çalışacağı kurayla yeniden saptanacaktı. Böylece hatlar arasındaki hava parası ayrımı ortadan kalkacaktı. Böyle bir öneriyi Minibüsçüler Esnafı Derneği geri çevirmiştir.

Hat ve Plaka rantı, dolmuşçuların elinde, sürekli değeri artan bir güvence öğesidir. Otonun kendisi hurdaya bile çıksa, alındığı yıla göre plakanın değeri yükselmiştir. Borçlu olarak işe başlayan bir dolmuş sahibi çalışarak borcunu ödediği zaman plakasının değeri de zaman içinde artmıştır. Bu nedenle dolmuşçu yalnızca borcunun faizini bile geri ödesi yine kârlı çıkacaktır. Bu mekanizma kısa süreli dolmuşçuluk yapmak isteyenlere geçici bir iş sağlarken uzun yıllar dolmuşçuluğa emek verenler için de bir emeklilik ödeneği olmaktadır.

Dolmuş tarifeleri nasıl ayarlanıyor?

Yerel yönetimlerin yüksek rantların oluşmasına karşı kullanabileceği tek araç tarife ayarlamalarıdır. Ancak tarife ayarlamayı tek yönlü bir

(17) *Hürriyet*, 7 Mart 1976, İstanbul eki.

araç saymak da yanlıştır. Çünkü tarife kavramının kendisi rantın doğuşunu garantileyen ve niceliğini belirleyen bir maniveladır. Tarifeler belediyelerin organlarında saptandığına ve bu organlarda yerel girişimcilerin büyük ağırlığı olduğuna göre buna şaşmamak gerekir.[18]

Önce bir varsayım yapalım. Diyelim ki belediye tarifeyi ortadan kaldırdı. Tarifenin yokluğu rant oluşmasını engelleyecek midir? Tarifenin varlığını isteyenlerden biri de esnaf dernekleridir. Belediye tarifesi olmasa başka bir tarife varlığını sürdürecektir. Çünkü tarifenin amacı meslektaşlar arasında geliri bir ölçüde eşitlemektir. Ne kimse düşük fiyata çok sayıda müşteriyi kendine çekmeli, ne de yüksek fiyatla aşırı kâr elde etmelidir. Buna karşılık, kişi başına düşen rantın belli bir düzeyin altına düşmemesi de önemlidir. İşte bu nedenlerle esnaf dernekleri belediyelerin denetleme işlevini kendi örgütsel çıkarları yönünde kullanabilmektedirler. Kendi örgütlerindeki birleştirici gücün eksik olduğu yerde belediyenin denetim işlevinden yararlanmaktadırlar. Başka bir deyişle, tarifenin varlığı belediyeden çok esnafın kendi istediği bir denetimdir.

Ne var ki belediye çok çeşitli çıkar gruplarının temsil edildiği bir örgüttür. Ayrı esnaf derneklerinin birbiriyle çelişen istekleri olabileceği gibi halkın çıkarlarının da oy almak isteyenlerce savunulması söz konusudur. Bu nedenle belediyenin tarifeler yoluyla denetleyiciliği bir yandan esnaf derneğinin isteğine koşut giderken, bir yandan başka derneklerin de isteklerini dengeleyici, bir yandan da halktan yana bir uygulama için tarifeleri düşük tutucu bir işlev üstlenmektedir. Tarife saptamada ortaya çıkan örgüt içi ve örgüt dışı ilişkileri ve sürtüşmeleri bir örnekle göstermeye çalışalım.

26 Şubat 1974 günü uygulaması başlatılan yüzde 73'lük akaryakıt satış fiyatı nedeniyle Dernek Belediye'ye bir dilekçe vererek dolmuş tarifelerinde yüzde 100'lük bir artış ister. 1 Mart'da toplanan Belediye Encümeni dolmuş ücretlerine 50 kuruş zam yapma kararı alır. Kararı inceleyen Dernek Yönetim Kurulu "zammı esas itibariyle kısıtlı bulmakla beraber", şoförlerin de "bir manada vatandaş (olduğu) açısından hareketle, dar gelirli vatandaşlarımız düşünülerek verilen zam dolmuşlar için yeterli"[19] görülür.

(18) *Toplumcu Belediye*, Ankara Belediyesi Başkanlık Uzmanları, 1977, Bölüm 3.2.

(19) Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, 23 Şubat 1975 *Genel Kurul Raporu*, s. 13-15.

Dernek Yönetim Kurulu bu sırada ortaya çıkan ilginç bir olaya şu sözlerle değinmektedir: "Her zaman esnafımız arasında BÖLÜCÜLÜK YAPMAYI itiyat haline getiren ve sizler tarafından yakınen bilinen bazı kişilerin; Belediyecek verilen zammın çok olduğu, Esnafın kişilerin; Belediyece verilen zammın çok olduğu, Esnafın müşteri bulmakta zorluk çektiği, Belediye Başkanına bizzat müracaat ederek bu durumun hallini istediklerini, ayrıca halkın sızlanma içinde olduğunu bu sebeple... yeniden indirme yapılacağını indirmemiz sonucu..."[20] 6 Mart'ta Belediye Başkanlığında bir toplantı yapılır. Başkan 150 kuruş olan yerlerin 125 ve 175 kuruş olan tarifenin 150 kuruşa indirileceğini "kesinlikle" söyler. 7 Mart'ta ise Yönetim Kurulu yeni bir dilekçeyi Belediye Başkanı'na sunar ve Encümen 1 Mart tarihli kararı geçerli kılar.

Bu kısa öykü Dernek ile Belediye arasındaki pazarlığa ve bir anlamda da işbirliğine örnektir. Öyküde, Dernek üyeleri arasında birliğin sağlanamadığı durumlarda Belediye'nin "bölücülük yapanlar" adıyla geçen kişileri Dernek'e karşı kullanışı, buna karşılık Dernek'in de Belediye ile işbirliği yaparak üyeler arasında tekdüzelik yaratmaya çalışması görülmektedir.

Dernek-üye ve Dernek-Belediye ilişkilerini gösteren bir örnekten sonra şimdi de parti genel merkezlerinin devreye sokuluşunu içeren bir örnek ele alalım. Vedat Dalokay Ankara Belediye Başkanı olarak göreve başladığında Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği ile ilişkileri iyidir. Gün gelir bir Encümen kararıyla taksilerin ön koltukları arkasına bir cep ve bu cebin içine de tarife konulması istenir. İşte o zaman Dernek-Belediye dostluğu sona erer, Dernek Belediye'yi kınayan bildiriler yayınlamaya başlar. Dernek'in "tutarsız ve yersiz" olarak nitelediği Encümen kararına karşı eyleme geçilir. Dört taksi şoförü tarife ceplerinin kaldırılması için Danıştay'a dava açarlar. Bu arada Dernek Başkanlığı Başba-

(20) Adı geçen Genel Kurul Raporu'nda bu olayı Yönetim Kurulu şu sözlerle kınamaktadır: "... Belediye kapılarında toplu halde ve bazı çıkarcıların sözlerine kapılıp gelen bir kısım eşrafımız 50 kuruş zammın çok olduğunu söylerse, daima menfaatleri için türlü politik oyunları kendilerine maske yapıp sizleri müdafaa etme yerine bölme çabası içinde bulunanlar yetkili oldukları makamda dahi sizleri müdafaa etmezse bazı arkadaşlarımız Derneğe bizzat gelip veya telefon ederek zam çok derse, kimse arabalarımıza binmiyor diye sızlanmalar olursa, işte bu kabil tutumları en ince ayrıntılarına kadar bilen Belediye Yetkilileri bizleri bu hususları belgelerle ispatlarsa, Şoför Esnafının Birlik ve Beraberlik içinde olmadığım tespit ederlerse, Haklarımızı savunmada birçok güçlüklerin karşımıza çıkacağı aşikar değil midir."

kan Bülent Ecevit'i ziyaret ederek, kendisine bir Kıbrıs "şild"i sundukları toplantıda Dernek'in dert ve sorunlarını da anlatırlar. Üç milletvekilinin de bulunduğu bu ziyarette Ecevit'ten taksi tarife cepleriyle ilgilenmesi istenir. Başbakan'ın, kendi partisinden olan Belediye başkanı ile görüşmesinden sonra şu karar çıkar: Cepler portatif olacak, gereğinde takıp çıkarılabilecektir.

Plaka kısıtlaması konusunda olduğu gibi, oldukça önemsiz bir sorun gibi görünen bir tarife cebi için bile yerel yönetime karşı partinin merkez örgütü harekete geçirilmiştir. Doğrudan Başbakan'm bu işle ilgilenmesi sağlanmıştır. Ve işin ilginci, o tarihte Dernek başkanı muhalefet partisindendir.

Dolmuşlarda hizmet niteliği düzenlemesi

Nasıl ki Belediye'nin esnaflar üzerindeki denetimine, fiyatların yanısıra, malların satış biçimine ilişkin düzenlemeler de giriyorsa, dolmuşların hizmet niteliği üzerinde de Belediye'nin bir denetimi vardır. Açık pazar yerlerinin belirlenmesi gibi dolmuş hatları ve son durakları Belediyece saptanır. Bu denetim Belediye Zabıtası'nın elindedir. Belediye İktisat Müdürlüğü de yetkilidir. Düzenlemelere ilişkin kararlar Belediye temsilcisinin başkanlığındaki bir komisyonda alınır ve Encümence onaylanır. Fiyatlar gibi bu düzenlemeler minibüsler için de steyşınlar için de geçerlidir. Düzenlemeleri şöyle sıralayabiliriz:

(a) Dolmuş geçiş yollarının, (b) son durak ve dönüş yerlerinin ve (c) dolmuş kalkış aralıklarının belirlenmesi. (d) Ana ve ara durak yerlerinin gösterilmesi. (e) Dolmuş içinde sigara içilmemesi ya da müzik çalınmaması türünden yasaklar.

Dolmuş geçiş yollarının önceden belirlenmesinden amaç yolcuların nereden taşıt bulabileceklerini bilmeleridir. Ayrıca yolcuların üzerinde yoğunlaştığı belirli bir geçiş yolunun varlığı dolmuşçular için de yararlıdır. Son duraklar ise dolmuşa en erken nereden binilebileceğini ve en son nereye kadar dolmuşla gidilebileceğini gösterir. Dolmuşçular için de bir kalkış durağı yerinin ayrılması, aracı yolcuyla doldurduktan sonra kalkış ve kent içinde duracak yer sağlamak bakımlarından istenen bir düzenlemedir. Yolcu için her zaman dolmuş bulabileceği bir durağın varlığı ve kötü hava koşullarına karşı bu durağın korunmalı olması dolmuşun çekiciliğini artırabilir. Gerçekten de Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, kendi bütçesinden "pergole" adı verilen kapalı dolmuş durakları yaptırmıştır.

Öte yandan dolmuşçuların her zaman uymak istemedikleri düzenlemeler de vardır. Kent dışına doğru uzanan dolmuş geçiş yollarında son durağa kadar gitme kuralının çiğnendiği görülür. Araç içinde az sayıda yolcu kalmışsa dolmuşçu son durağa kadar bu yolcuları taşımak istemez. Bir an önce geri dönüş yaparak yolcuların daha yoğun olduğu kent merkezine yakın yerlerde dolaşmak ister. Son durağa kadar gitme beklentisiyle dolmuşa binen yolcuyu koruma Belediye'ye kalmıştır.

Minibüs Yönetmeliği'ne göre EGO otobüslerinin çalışma saatleri içinde araç dolsun dolmasın minibüsün duraktan kalkmış olması gerekmektedir. Kalkış aralığı 15 dakika olarak saptanmıştır. Dolmuşun, "dolunca kalkan" bir taşıt olma özelliğine ters düşen bu kuralın amacı yolcuları çok bekletmemek, ilk duraktan yarı boş kalkan minibüse ara duraklardan yolcuların binebilmesini sağlamaktır.

Ankara'da ara durakların önemsenmesi 1971 yılının 12 Mart'ından sonraya rastlar. Dolmuşların olmadık yerde durarak trafiği aksatmalarına engel olmak amacıyla çıkarılan kurallara göre ara durak dışında yolcu indirip bindirme yasaklanmıştır. Ara duraklardan daha çok yolcular yakınmışlardır. Yolcuların isteği her diledikleri yerde dolmuşa inip binebilmektir.

Minibüs Yönetmeliği'nin 13. maddesine göre "Minibüslerin EGO duraklarını işgal etmeleri, buradan yolcu almaları... Şoförlerin bağırmak suretiyle minibüs içinde ve dışında yolcu çağırmaları, minibüs içinde pikap çalmaları, minibüs içerisinde sigara içilmesi, muavin ve çığırtkan bulundurulması yasaktır." Ayrıca minibüslerin ücret tarifelerini okunaklı ve görünür bir şekilde taşıt içinde bulundurmaları zorunludur. Bir yıl içinde beş kez aynı suçtan ceza alan minibüslerin ruhsatı iptal edilir.

Belediyelerin getirdiği kurallara uyulması konusunda dernekler üyelerini uyarmaktan öte birşey yapamazlar. Başka bir deyişle, bir örgüt olarak derneklerin bu konulardaki etkinliği çok kısıtlıdır. Kimi düzenlemeler dolmuşçuların özgürlüğünü kısıtlar niteliktedir. Örneğin ilk duraktan yolcu doldurmak ve yolda az durmak dolmuşçuların istediği bir çalışma biçimidir. Yine az yolcu ile son durağa kadar gitme zorunluluğu da zaman zaman kalkmalıdır. Bunun dışında dolmuşçular gereksiz yere bir ara durakta tüm yolcuları indirmek isterler. Bunun bir örneği Kızılay' dan geçen dolmuşlardır. Nedenini "Dolmuşun İktisadı" bölümünde daha ayrıntılı olarak incelediğimiz bu davranışın ana amacı eldeki tarife düzeni içinde daha çok hasıla elde etmektir.

Bunların ötesinde kamu yararı uğruna sigara içme ve müzik çalma özgürlüklerini de kısıtlayan Yönetmelik bu konularda her zaman söz geçirememektedir.

Derneğin üyelerine başka mesleksel yardımları

Dolmuşçuların en büyük sorunlarından biri de yedek parça sıkıntısıdır. Steyşın dolmuşlar Amerikan yapımı ve modelleri de oldukça eski olduklarından yedek parça sıkıntısı dolmuşçunun karabasanlarından biridir. Yedek parça ya bulunmaz, ya da sürekli karaborsadadır. Steyşın dolmuş yedek parçalarının kimisi (yeni otolara da uyanlar) ithal, kimi hurdaya çıkan araçlardan sökülme, kimi de özel imalattır. Dolmuşçular kullanılmış parçaların da ithal edilmiş gibi yeni fiyatına satıldığından yakınmışlardır. Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği yöneticilerine göre yedek parça sıkıntısının nedeni çok çeşitli marka ve modelin çalışmakta oluşudur. Ankara'da 30 çeşit marka ve 150 değişik özellikte araç tipi vardır. Yöneticilere göre Dernek yedek parça ithali için ön çalışmalar yapmış, ancak isteklerin tümünü karşılayabilecek yatırımın milyarlara varacağı anlaşılmıştır. Dernek'e göre, karaborsa kaçınılmaz bir olgudur."

"Hangi parti olursa olsun daima programında en geniş bir biçimde karaborsa konusuna yer verdiği halde soruna çözüm bulamamış, kesinlikle ifade edebiliriz ki, karaborsa ile mücadelede hükümetlerimiz dahi başarısız kalmıştır."[21] Karaborsa sorununa tümden değilse bile yardımcı ve parçacı çözümler aranmış, Dernek bir ara lastik dağıtımı yapmış, örneğin 400 TL'lik lastiği 230 TL'ye satmıştır. Ancak kent içindeki lastik bayileri Dernek'e karşı çıkarak bayi fiyatından aşağıya satmamaları için Dernek'e uyarıda bulunmuşlar, sonra da Dernek'in elindeki lastikleri kesmeye kadar işi vardırmışlardır.

Minibüslerin yedek parça sorununa gelince, ilk başta daha kolay çözümlenebilir gözükmüştür. Minibüslerde marka çeşitliliği daha azdır ve 1972 yılından beri minibüsler ülke içinde monte edilmektedir. Bu nedenle yedek parçanın bulunması değil fiyatı bir sorundur. Minibüsçüler Esnafı Derneği 1968 yılında bir yedek parça kooperatifi kurmayı dener. Her minibüsçü üye olmak için 1000 lira öder ve yaklaşık bir milyon lira para toplanır. Bu sermaye ile, hükümete ithal izni almak için dilekçe verilir. Ne var ki İstanbul, Bursa ve İzmir'deki ithalatçılar buna karşı çıkacak-

(21) Ankara Şoförler ve Umum Otomobilciler Derneği *Genel Kurul Raporu*, 23 Şubat 1975, s. 20.

lardır. Hükümete baskı yaparak, ithalat işine girmesi için gereken perminin Dernek'e verilmesini engellerler. Bunun üzerine Dernek dördüncü el yedek parça satıcısı olmaya boyun eğer. Konuştuğumuz Dernek yöneticilerine göre, birinci el ithalatçı büyük kentlerdeki firma ya da firmalardır. İkinci el ithalatçı genellikle ilk firma sahibinin yakın akrabası ("amcasının oğlu"), üçüncü el ise Ankara baş bayiidir. Bu koşullarda kooperatif minibüsçüye büyük bir yarar sağlayamamıştır. Minibüsçü kimi zaman yedek parçayı, kooperatif dışında daha ucuza bulabilmiştir. Bunun dışında Minibüsçüler Derneği bir lastik firmasının Ankara acentalığını almışlar ve (1974 yılında) lastiği 410 liraya satmışlardır.

Her iki esnaf derneği de, yedek parça konusunda, baş edemediği bir politik güçle karşı karşıya gelmiştir. Yedek parça konusunda egemen güçleri oluşturan büyük liman kentlerindeki ithalatçı firmalardır. Birçok ayrı mekanın ithalatçılığını yüklenmiş büyük tekeller vardır. Dernek yöneticilerinin de açıkça belirttiği gibi hiçbir hükümet bu gücü kırma konusunda ödün bile verememiştir. Bu koşullarda egemen güçlere karşı başarı kazanma olanağı o kadar azdır ki, dernekler yedek parça çıkmazını kaçınılmaz bir sorun olarak benimsemeye boyun eğmişler ya da dördüncü el satıcılığa razı olmuşlardır...

Bu arada, verdiğimiz örneklerde, Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği'nin yerel bir politik güç oluşturan lastik bayileriyle sürtüşmeye düştüğünü görüyoruz. Gerek parasal ve gerekse politik dayanaklar bakımından minibüsçülerin örgütünden daha güçlü olan Şoförler Derneği'nin lastik bayileriyle başa çıkamamış olması ilginçtir. Kuşkusuz yerel politik güçlerin çatışması ve esnaf örgütleri üzerinde yapılması gereken daha nice araştırma konuları vardır.

Meslekle ilgili örgütlenmeleri sıralarken Şoförler Derneği'nin bir benzinliği ve bir de servis istasyonunun bulunduğunu belirtmeliyiz. Benzinlikte akaryakıt satışı daha ucuz fiyattan değildir, ancak grevlerden ve akaryakıt sıkıntılarından etkilenmediği söylenmektedir. Ancak Dernek Yönetim Kurulu benzinliğin gereken ilgiyi görmediğinden yakınmıştır.

Öte yandan, yürüttüğümüz Anket'te dolmuşçulara "Hep aynı istasyondan mı benzin alıyorsunuz?" sorusunu yönelttiğimizde yüzde 92 "Evet" karşılığını vermiştir. Anlaşılan dolmuşçuların sürekli alış veriş ettiği bir benzinci vardır ancak bu Dernek'in benzinliği değildir. Kurtuluş'daki Dernek benzinliği ya kimi hatlara uzak düştüğünden ya da ötekilere göre bir üstünlük (kredili satış gibi) sağlamadığından bütün dolmuşçuların uğradığı bir yer olmamaktadır. Kredili satış ve ucuz bakım gibi hizmet-

lerin gelişmesi için bir basamak daha üst düzeyde örgütlenmeye gerek vardır. Dernek bu örgütlenme aşamasında değildir.[22]

Dernek'in başka meslek içi yardımları arasında kentte yeni durak yerleri ayırmak, durakları genişletmek ve İl Trafik Komisyonu'nda kararları Dernek çıkarları yönünde etkilemek de sayılabilir. Dernek, Karayolları Taşıt Muayene İstasyonu amir ve memurlarıyla ilişki kurarak dört aylık "fenni muayene"lerde "esnafa anlayış gösterilmesi" istenmiştir. Derneğin Trafik örgütleriyle ilişkilerine gelince, "Zaman zaman aksamasına rağmen, genellikle olumlu yönde gelişme kaydettiği" söylenmiştir. Karşılıklı dert ve istekleri dile getirmek amacıyla esnafın ve trafik amirleriyle memurlarının bulunduğu toplantılar yapılmıştır. Şoförlerin trafik memurlarına ilişkin yakınmaları ele alınmıştır.[23] Dernek'in trafikle ilgili davalara bakan bir de hukuk müşavirliği vardır. Yönetim Kurulu, üyelere ilişkin birçok dava ve işlemin karşılıksız izlendiğini ileri sürmektedir.

Derneğin üyelere toplumsal yardımı

Dernek ve toplumsal yardımlaşma denince akla ilkin Bağ-Kur üyeliği gelir. 1479 sayılı Bağ-Kur Yasası herhangi bir işverene "hizmet akdi" ile bağlı olmaksızın çalışanları kapsar. "Millet Meclisi görüşmelerinde bir öneri veren Kastamonu Milletvekili Hasan Tosyalı, şoförlerin de bu yasa kapsamına alınmalarını istemiş, fakat Millet Meclisi bu görüşe katılmayarak öneriyi reddetmiştir."[24] Ancak daha sonra, Bağ-Kur Genel Müdürlüğü 5.12.1973 tarih ve 73/438 sayılı kararla şoförlerin tümünün Bağ-Kur'a girebileceğini onaylamıştır.

506 sayılı yasanın 2. ve 77. maddeleri gereğince, bir başkasının aracında aylık, haftalık ya da gündelik ücretle ya da yüzde (kâra katılma) ile çalışan şoförlerin Sosyal Sigortalar Kurumu'nda sigortalı olmaları gerekmektedir. 73/438 sayılı Bağ-Kur kararı ise kendi aracında çalışan şoförlerle başkasının aracında işçi olarak çalışanlar arasında hiçbir ayrım

(22) Buna karşılık Dernek'in yaptırdığı ve yolda kalan dolmuşları toplayan çekici araç çok yararlı olmuştur.

(23) "Şoförlere her türlü menfi hareketleri yaptırabilecek - normal, emniyetli, huzurlu çalışmalarını bozacak bu etkene rağmen yaşam savaşı veren, beşikten mezara kadar herkesin sadık bir takipçisi olan fedakar şoförü anlamak istemeyen trafik teşkilatı mensupları vardır." (Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, 23 Şubat 1975 Genel Kurul Raporu, s. 29. Bu sayfadaki öteki alıntılar için de aynı kaynağa bakınız.)

(24) Teoman Pekindağ, *"Şoförler ve Bağ-Kur"*, *Cumhuriyet*.

yapmamıştır. Bu karara göre, başkasının aracında işçi olarak çalışanlar da aracı kiralamış gibi işlem göreceklerdir. Bağ-Kur kapsamına girebilmek için kendi aracına sahip olma koşulu aranmayacaktır.

Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği'nin bu konudaki tutumu ne olmuştur?

Aşağıda daha ayrıntılı olarak tartışacağımız gibi, Dernek oto sahipleriyle başkasının aracında şoförlük yapanları aynı örgüt çatısı altında toplamaya çalışmaktadır. Dernek üyeleri arasında oto sahipleri de vardır, yalnızca şoför olanlar da. Bu nedenle, oto sahibi olsun olmasın tüm şoförlerin Bağ-Kur kapsamına girmesi gerektiği aynı zamanda Dernek görüşüdür. Bağ-Kur I. Genel Kurul'unda konuşan Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu İzmir Temsilcisi Seyfi Özgizler duygularını şöyle dile getirmiştir: "Bugün ben ve benim mensubum olan Türkiye'de 500 000 şoför, Bağ-Kur'u meydana getiren arkadaşlarımıza ebediyete kadar medyun ve sonsuz şükranlarını arzetmek için beni canlı telgraf olarak huzurunuza göndermiş bulunmaktadır. Bana inanınız, hayatta hiçbir garantisi olmayan insanları doğduğu günden ebedi istirahatgahına kadar götüren şerefli Türk şoförleri de sosyal güvenliğe kavuşmuş bulunmaktadır."

Gerek şoförlerin de Bağ-Kur kapsamına alınması ve gerekse Bağ-Kur yasasında kimi değişiklikler yapılması konusunda Derneklerin ve Federasyon'un etkili olduğu anlaşılmaktadır. O zaman akla şöyle bir soru geliyor: Dernek içinde yalnızca sürücülük yapanların durumunu ele alan çıkmamış mıdır?

Bağ-Kur Yönetim Kurulu'nda bir üye başkasının taşıt aracında şoförlük edenlerin ücret sistemleri ne olursa olsun bağımlı olarak çalıştıklarını, bu nedenle Bağ-Kur'a bağlanamayacakları savını ileri sürmüştür.[25] Sosyal Sigortalar Kurumu ise konuya sahip çıkmamıştır. Ancak Çalışma Bakanlığı'nm tepkisi üzerine Bağ-Kur Genel Müdürlüğü Nisan 1974'de bir genelge yayınlayarak kimsenin kendi iradesi dışında Bağ-Kur'a yazılamayacağını ve daha çok derneklerin bu işin üstüne düştüklerini belirtmiştir. Ne var ki, işçi-şoförlerin büyük bir çoğunluğu bu yazışmaları izleyememiştir. Uzun yıllar bu şoförler haklarını koruyamamış ve Bağ-Kur'dan ayrılmak isteyenlerin önüne türlü zorluklar sürülmüştür.

Bağ-Kur Yasası'nın 24. maddesine göre, esnafın kendi adına çalıştığı, (a) vergi kaydı, (b) meslek kuruluşuna üyelik ile saptanır. Bilindiği gibi dolmuşçuluk yapabilmek için oto sahibi olsun, şoför olsun Dernek'e

(25) Teoman Pekindağ, *"Şoförler ve Bağ-Kur"*, *Cumhuriyet*.

kaydolma koşulu vardır. Bağ-Kur kaydını sildirebilmek için Dernek üyeliğinden ayrılmak isteyenler de olmuşsa da bu olanak dışı görülmüştür. Sürücülerin ayrı bir Dernek kurmaları olasılığı ise bu bölümün başındaki kuramsal çerçeve içinde olanaklıdır. Ancak bunun gerçekleşip gerçekleşmeyeceği konusunda birşey söyleyebilecek bilgiden yoksunuz. Dolmuş şoförleri arasında büyük bir kesimin bu işi geçici olarak yapması, dolmuşçulukta daha uzun süre kalanların kendi aracına sahibolmaları şoförlerin kendi aralarında yeterli örgütlenmeyi sağlayamadıkları izlenimini bizde bırakmaktadır.

Bağ-Kur ve Sosyal Sigortalar seçenekleri üzerinde bu denli uzun durmamızın nedeni açıklığa henüz kavuşmadı. Yalnızca sürücülük yapanlar için SSK yerine Bağ-Kur'a bağlı olmanın sakıncaları neler? Dernek niçin herkesi birden Bağ-Kur'a bağlamak istemekte?

Bir işverene "hizmet akdiyle" bağlı olarak çalışan bir şoför, SSK'ya bağlanırsa ücretinin yüzde 12'sini, işveren ise bu ücret üzerinde yüzde 15'i Kurum'a yatırmak zorundadır. Buna karşılık sigortalı, hastalık, iş kazası gibi sigortalardan yararlanmakta, eş ve çocuklarına baktırabilmekte ve eşinin analığı durumunda Sigorta'dan yardım görmektedir. Bağ-Kur'a üye olduğunda ise şoförün kendisi yüzde 13 prim ödeyecektir. Karşılığında elde ettiği ise yaşlılık, malullük ve ölüm gibi uzun vade sigorta haklarıdır. Uzun dönemde SSK ile Bağ-Kur'un sağladığı yararlar birbirinden çok başka değildir. Ancak kısa dönemde, SSK hastalık, kaza ve aile bakımı konularında kesin üstünlüğe sahiptir. Ayrıca araç arıza yaptığında işverenin sigortaya ödediği prim kesilmemektedir. Kaldı ki Bağ-Kur üyelerinin kendileri işveren olarak benimsediklerinden sürücü, bir işverene bağlı olsa da kendi primini yalnızca kendisi ödemek durumundadır. "Dolmuşçular Kimlerdir" adlı bölümde dolmuşçuların kendi ağzından sunduğumuz güvencesizlik sorununa Bağ-Kur bir çözüm değildir. Buna karşılık SSK araç sahiplerine bir yükümlülük getirmektedir. İşte bu nedenle, araç sahiplerinin ağırlığını koyduğu Dernek, üyelerinin Bağ-Kur kapsamına girmesini savunmuştur.

İşveren durumunda olan oto sahipleri kendilerine bağlı olarak çalışan şoförleri de Bağ-Kur'a sokmakla kendi paylarına düşen sigorta priminden kurtulacaklar, toplumsal güvenceden yoksun sürücüler, hasta da olsalar işe ara vermeden, canlarını dişlerine takarak çalışacaklardır. Ayrıca SSK'ya bağlanmakla şoförlerin "işçi" statüsüne geçtikleri resmen saptanacak, işveren ücretlerden kesilen gelir vergisi ve damga resmini de devlete ödemek zorunda kalacaktır. Sigortasız işçi çalıştırmak, gelir vergisi kaçırmak gibi yöntemler ise tıpkı plaka rantı gibi dolmuşçuluğun varlığını sürdürmesini sağlayan öğelerdir.

1974 yazında dolmuşçularla görüşülürken şoförlerin Bağ-Kur'a girmesini öngören kararnamenin üstünden sekiz ay geçmişti. Bu süre içinde dolmuşçuların yüzde 50.3'ü Bağ-Kur'a üye olmuştu. Tek başına araç sahibi olanlarda Bağ-Kur üyeliği yüzde 66.4 iken başkasının otosunda sürücülük yapanlarda üyelik oranı yüzde 31.1'di. Öte yandan dolmuşçular arasında SSK'ya bağlı olanların oranı yüzde 15'di. Başkasının aracında sürücü olarak çalışanlarda ise bu oran yüzde 12.6 idi. Bu oranlar dolmuşçuların güvenceden yoksunluğunu sayılarla kanıtlıyordu.

SSK'ya bağlı olmayışın eksiğini doldurmak üzere Dernek Dışkapı'da bir sağlık merkezi açmıştır. Yönetim Kurulu'na göre "Yetenekli Hekim Kadrosu ile çok faydalı olan bu tesis kendi malı(mız) olduğu halde... beklenen ilgiden uzaktır. Diğer Devlet ve Özel Hastanelerde uzun kuyruklar halinde sıra beklenirken, kendi sağlık merkeziniz her türlü sağlık hizmetleriniz için sizleri beklemektedir."[26]

Bu hizmetler için sağlık merkezinde ödenen ücretler konusunda bilgi toplamadık. Ancak küçük bir sağlık merkezinin SSK'nın olanaklarıyla yarışamayacağı açıktır. Bedava ilaç, gerektiğinde sürekli bakım, uzman doktorlar, büyük hastane olanakları... Bunların hiçbiri bir sağlık merkeziyle sağlanamayacaktır.

Öteki toplumsal yardımlar arasında konut kooperatifi kurma yolunda da Dernek'in küçük bir girişimi olmuş, Balgat'tan 1750 metrekarelik bir arsada konut yaptırılmak istenmiş ancak Dernek yöneticilerine göre kimse sandığa kaydolmamıştır.

Bunlardan başka, Dernek'in, çalışamayacak durumdaki şoförlerin çocuklarını yılda bir giydirmek, hapishanedeki meslektaşlara hediye götürmek ve 1974 yılında Deniz Kuvvetleri Donanma Vakfı'na 100 000 lira bağışta bulunmak gibi etkinlikleri olduğu belirtilmiştir.

Daha çok Dernek yöneticilerinin sözlerine, raporlarına ve görüşlerine yer vererek anlattığımız örgüt etkinliklerinden sonra bir de üyelerin kendi açılarından Dernek'i nasıl değerlendirdiklerini görelim. Anket sonuçlarına göre dolmuşçuların yüzde 83.1'i bir meslek derneğine üyedir. Dolmuşçuluk yapabilmek için kesinlikle bir derneğe üye olmak ve ayrıca ehliyet alabilmek için Şoförler Derneği'ne kaydolmak gerektiğine göre yüzde 16.9 ya kaçak olarak kısa süreli çalışmaktadırlar ya da soruyu yanlış anlamışlardır.

(26) Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, 23 Şubat 1975, *Genel Kurul Raporu.*

Üyelerin meslek örgütündeki siyasal katılım derecesini ölçmek için Genel Kurul'a katılıp katılmadıklarını sorduk. Yüzde 57.6 katıldığını söyledi. Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği yöneticileri kongreye en az 6-7 bin kişinin geldiğini belirtiyordu.[27] Ancak bu yöneticilere göre bu nicelik bilinçli bir katılım anlamına gelmezdi. Bir Dernek Yöneticisi Dernek tabanını şu sözlerle betimliyordu: "Çalışma Raporu'nu kimse okumaz", "Bilinçli bir topluluk değildir", "Derneğin ne olduğunu bile bilmezler", "Dolmuşçu kendi kendinin farkında değildir."

Üyelerin bilinçli olup olmadığı üzerindeki tartışmayı sonraya bırakarak Anket'in bir başka sorusuna geçelim. Bilindiği gibi örgütün içindeki iletişim ve etkinlik ağları iyi gelişmese, başka bir deyişle örgütün iç yapısı tam oluşmasa bile "başkan"ın önemi büyüktür. Ayrıca örgütün iç yapısındaki gevşeklik "başkan"ın önemini büsbütün artırır. Kişiler her türlü iş için doğrudan "Başkan"la ilişki kurmak, belki de yüzyüze görüşmek gereğini duyarlar. Bu nedenle dolmuşçulara "Başkan'ı tanır mısınız?" sorusunu yönelttik. Yüzde 70 evet, yüzde 30 da hayır yanıtını verdi. "Evet" diyenler arasında Başkan'ın "can ciğer arkadaşı" olduğunu söyleyenler de örneklemeye girmişti. Başkan'ın bu denli iyi tanınmasına yardım eden bir etmen de aynı yöneticilerin uzun yıllar iş başında kalışıdır.

"Bilinçsiz" olduğu ileri sürülen dolmuşçulara "Dernekten neler beklediklerini" sorduğumuzda şu yanıtları aldık. En büyük sıklıkla belirtilen iki istek geneldi: "Haklarımızı korusun", "Vazifelerini yapsın"', yüzde 28'in belirttiği bu istekler, çok genel olsalar bile, Dernek'in hakları korumadığı ve görevlerini yapmadığı anlamını taşıyabilirdi. Daha somut istekler ise sıklık sırasına göre şöyleydi: "Yedek parça sorununu çözsün", "Hatlar arasındaki eşitsizliği kaldırsın", "Yardım sandığı kursun", "Trafik polisine karşı korusun", "Polisin ceza ve baskısı hafiflesin", "Durak yerleri ayarlansın", "Hapiste olanlara yardım etsin", "Eski arabaları alıp yerine yenilerini versin", "Tamir atelyesi kursun"

Sıralanan istekler genellikle Dernek genel kurullarında da dile getiriliyordu. Bu dilekler sık sık genel kurul raporlarını dolduran maddeler oluyorsa da bu konularda Dernek'in etken olabildiği söylenemezdi. Yedek parça sorununda Dernek'in karşısına büyük liman kentlerindeki ithalatçı firmalar çıkmıştı. Lastik konusunda Dernek yerel bayilere söz geçi-

(27) Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği'nin 20 000'i aşkın üyesi vardır. Minibüsçüler Esnafı Derneğinde ise yaklaşık 5000 kaydolmuş üye görülmektedir.

rememişti. Bağ-Kur ya da güvence konusunda araç sahipleri ağırlığını koymuştu. Hatlar arasındaki eşitsizliğin giderilmesine ise rantı yüksek olan hatlardaki üyeler karşı çıkmışlardı.

Bu bölümün başında genel betimlemesini yaptığımız esnaf derneklerine dolmuşçu örgütleri bir örnek olmuştur. Bu derneklerin amacı bir konu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Üyelere belli düzeyde gelir sağlamak. Bu gelirin büyük bir oram tekelci rant adını verdiğimiz ve dolmuşçulukta plaka ve hat değerlerinin oluşturduğu paradır. Bu konu dışında derneklerin etkenliği çok sınırlıdır. Çünkü etkinliklerin sayısı arttıkça bunlar çevresinde birlik sağlamak zorlaşmaktadır. Oysa yalnızca amaç konusunda bile derneklerin üyeler arasında birlik sağlamada zorluk çektiği görülmektedir.

Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği oto sahipleriyle sürücüleri bir arada aynı örgüt içinde barındırmaktadır.[28] Ancak bugüne kadarki uygulamalarda daha çok oto sahiplerinin haklarının savunulduğu görülmüştür. Plaka kısıtlamasına sahip çıkmak, Bağ-Kur'a bağlanmayı savunmak, daha çok aracı olanların çıkarını gözeten tutumlardır. Ancak araç sahipleri arasında da çıkarı gözetilemeyenler vardır: Hat değeri düşük olan dolmuşçular, siyasal gücü az küçük hatlardaki dolmuşçular gibi.

Özel sorunu olan hatlardan biri de Ulus-Bakanlık'tır; yıllanmış otolar ve bunları yenileriyle değiştirerek başka hatta geçmek isteyen ihtiyar sahipleri. Bu kişiler örgüt içinde, Çankaya-Aydınlık ve Bahçeli-Dörtyol gibi büyük ve güçlü hatların yanında siyasal bakımdan cılız kaldıklarından seslerini duyuramamaktadırlar. Buna karşılık kongrelerde büyük hatlar muhalefet blokları oluşturabilmekte ve ağırlıklarını koymaktadırlar.

Güçlü muhalefet gruplarının oluşmasına karşın aynı kişiler uzun yıllar dernek seçimlerini kazanagelmişlerdir. Dernekler kendi üst örgütleri ve meslekten milletvekilleri yoluyla ülkesel siyasa düzeyinde de etkili olabilmektedir.

Ancak bu etkinin de sınırları bellidir, örneğin egemen ticaret burjuvazisinin çıkarlarıyla çatışmamak. Bu sınırlar kimi zaman yerel siyasa dengeleriyle daha da daralmaktadır. Dernek bayilik, tamir atelyesi kurma

(28) Bunlardan 11 000'i oto sahibi 9 000'i yalnızca şofördür. Minibüsçüler Esnafı Derneğinde ise yalnızca mal sahipleri kayıtlıdır.

işlerine de girmemektedir. Dernek üyeleri arasında, özellikle taksicilik yapanlar içinde yedek parça satıcılarının, oto bayilerinin ve tamircilerin bulunduğu söylenmektedir. Dernek bunların baskısından bağımsız karar alamamaktadır.

Özetle dolmuş örgütleri savunmaya dönük (defensive) türdedir. Bu türü aşarak başka bir örgütlenme düzeyine kavuşamamaktadırlar. Üyeleri denetleme güçleri de çok azdır. Örneğin daha ileri düzeydeki bir dolmuş örgütü dolmuşçuluktan gelen tüm hasılanın örgüt içinde bölüşümünü denetleyebilirdi. Bu da halk sektörü türünde bir örgütleşmeye dönüşebilirdi. Dolmuş örgütleri, bugün bu aşamanın kat kat gerisindedir.

Dolmuşçuların kendi aralarındaki anlaşmaları

Marjinal kesim özellikleri arasında, dernek dışında da meslekdaşlar arasında belli anlaşmaların varolması sayılabilir. Bu anlaşmaların bir kesimi dernek kurulmadan önce de vardır. Dernek kurulsa bile meslekdaşlar arasındaki birçok yazısız anlaşma bu formel örgütün denetim alanı dışında kalır. Dolmuşçular arasında da bu tür iç anlaşmalara rastlıyoruz.

Bunlardan biri ilk durak düzeninin korunmasıdır. Durağa ilk varan dolmuş durakta bekleyen yolcuları ilk alacaktır. Bu araç dolmadan bir başkası yolcu alamayacaktır. Durağa çok sayıda araç birden vardıklarında bunlar tıpkı yolcular gibi kuyruğa gireceklerdir. Durakta bu düzeni sağlamak üzere bir durak temsilcisi bulunmaktadır. Kimi zaman o hatta sözü geçen, saygınlık kazanmış biri temsilciliğe seçilmektedir. Anlaşmazlık çıkaran dolmuşçular ilkin hattaki öteki dolmuşçular yardımıyla olmazsa derneğe bildirilerek doğru yola yöneltilir. Durak temsilcileri dolmuşçularca seçildiği gibi kimi zaman dernekçe de atanmaktadır.

Durak temsilciliği görevini üstlenenler arasında bir de değnekçiler vardır. Bunlar ayrı bir örgütè, Kâhyalar Derneği'ne bağlıdırlar.[29] Bir ara (Kasım 1973 ile Mart 1974 arası) Belediye Zabıtası, Minibüsçüler Esnafı Derneği'ne özel kıyafetli olmak koşuluyla değnekçi seçme hakkını vermiştir. Ancak Valilik "Devlet kendi düzenini kendisi daha iyi korur" gerekçesiyle Dernek'in bu hakkını elinden almıştır. Bu değnekçiler sigortalı olarak çalışmakta ve yevmiyelerini dernekten almaktaydılar. Bu uygulama ile dolmuşçuluğun Dernek çerçevesinde bir basamakçı daha örgütlenmesi engellenmiştir. Bugün, yukarda belirtildiği gibi "gayri resmi" hat temsilcileri vardır. Bunlar yevmiyelerini hat şoförlerinden almaktadırlar.

(29) Bu dernek Mart 1971'den sonra kapatılmıştır.

Hat düzenini sağlayan bir başka iç anlaşma hatta yabancı dolmuşçuların çalışmasını engelleme amacı gütmektedir. Bu derneklerin de öngördüğü bir denetimdir. Uygulamada hat şoförleri başka hattan gelerek kaçamak çalışan dolmuşçulara karşı hoşgörü tanımamaktadırlar.

Bunların dışında, geçiş yolu üzerinde birbirinden yolcu kapmama, aracı bozulana yardım etme, trafik kazalarında dolmuşçulara yandaş olma, trafik polisiyle başı belaya gireni savunma gibi birçok yazılmamış anlaşma da vardır. Bu tür kurallaşmış anlaşmaları ortaya çıkarabilmek amacıyla Anket'de "Dolmuşçular birbirinin hakkını koruyor mu?", "Dolmuşçular arasmda usulsüzlük yapan var mı?" sorularını yönelttik.

Dolmuşçuların yalnızca yüzde 17.3'ü "hak koruma" olmadığını belirttiler. Yüzde 62.2 dolmuşçuların birbirinin hakkını koruduğunu, yüzde 14.1 daha somut olarak "Yolcuları sırayla aldıkları"nı, yüzde 6.4 "Başka hatlardan gelenlerin karışmasını engelledikleri"ni söylediler. İkinci soruya ise yüzde 39.3 hat içinde usulsüzlük yapanların varolduğunu, yüzde 1.3 hızlı araba sürenler bulunduğunu, yüzde 1.9 birbirinden yolcu kapanlar olduğunu, ifade ettiler. Yüzde 57.5 ise "hatta usulsüzlük yapanın bulunmadığı" karşılığını veriyordu.

Hatlara göre belli özellikleri ortaya çıkarabilmek için yaptığımız döküm ise şu sonuçları verdi. En çok "usulsüzlük yapan" oranı yüzde 62.7 ile Çankaya-Aydınlık hattında idi. Öteki en büyük hat olan ve Ankara'nın ikinci büyük bulvarı üzerinde yolcu taşıyan Bahçeli-Dörtyol hattmda ise "usulsüzlük" oranı ortalamaya göre daha yüksekti (% 56.2). En az "usulsüzlük" ise daha çok küçük ve az araçlı hatlarda (örneğin Ulus-Küçükesat, Kızılay-Yenimahalle) ve bir de kârlı hatlarda (örneğin Ulus-Keçiören, Ulus-Karşıyaka, Ulus-Topraklık) görülüyordu.

Bu sonuçlara bakarak ve kitabın öteki bölümlerindeki sonuçlardan da yararlanarak, bir hat içinde içdüzenin kurallarını yerleştirenlerin o hatta uzun süre çalışanlar olduğunu söyleyebiliriz. Bu kişiler birbirlerini de çok iyi tanımaktadırlar. Hattaki oto sayısı arttıkça yeni işe girenlerin de oranı artmakta ve hattın iç düzeni bozulmaktadır. Hat küçük kaldıkça iç düzenin korunması daha kolaydır. Buna karşılık, eğer geçim sıkıntısı başgöstermişse, hatta elde edilen gelir düşüyorsa, o zaman hat küçük bile olsa "usulsüzlük" çoğalmaktadır. Gelir değişkeninin etkisi büyük hatlar için de geçerlidir. Çok aracın bulunduğu hatlarda eğer tüm çalışanların kazancı yeterliyse düzensizlik az görülmektedir. Buna göre hat içi düzensizliği etkileyen birinci değişken hattın kârlılığı, ikinci değişken ise hattaki taşıt sayısı ya da eski dolmuşçuların etkenliğidir. Hattaki düzenliliğin artışı kârlılık ve hat içindeki eski dolmuşçuların sayısıyla doğru orantılıdır.



18 Aralık 1981 Cuma

Hicrî 1402 Rumî 1397
Safer 21 Aralık 5

Ankara'da halk otobüsü işletilecek

● Minibüsçüler Derneği'nin işleteceği otobüslerden 30'u 25 aralıkta hizmete girecek

ANKARA, UBA

Ankara'da ilk kez "halk otobüsü" uygulamasının 25 aralıkta başlayacağı öğrenilmiştir. Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürü Necmi Özler, "halk otobüsü" projesi ile toplu taşımacılık alanında sorunların büyük ölçüde ortadan kalkacağını söylemiş, şu bilgileri vermiştir:

"Halk otobüsü uygulaması için belirlenen süre içinde belediyeye müracaat olmaması üzerine konuyu Minibüsçüler Derneği'ne ilettik. Dernek, teklifimizi olumlu karşıladı. Görüşlerini daha sonra bildirdiler ve otobüs satın alarak halk otobüsü hizmeti için işletebileceklerini söylediler. Otobüs sahibi özel kişilere de tekrar bir çağrı yapıp halk otobüsü projesine katılmalarını isteyeceğiz."

Minibüsçüler Derneği Başkanı Ali Sezgin de yaptığı açıklamada, dernek olarak 106 yeni otobüs aldıklarını belirterek şöyle konuştu:

"106 yeni otobüs aldık, bunlardan 30'unu belediye hizmetlerini yürütebilecek hale getirmek amacıyla yeniden düzenledik. Şimdi boyaları yapılıyor. 25 aralıktan itibaren kademeli olarak bu otobüsleri Ankara halkının hizmetine sunacağız."

9. Dolmuşcuların Örgütlenmesi

Ekler

Ek 1 : Dolmuş ve Taksi Plakalarının Kısıtlanmasının Ankara'daki Sonuçları

Ek 2 : Ankara İl Trafik Komisyonunun Plaka Kısıtlaması Kararının Yasara Aykırılığı Üzerine Bir Not

Sayfa 255 : Milliyet, 31 Mayıs 1976
Günaydın, 1975
Sayfa 256 : Politika, 22 Temmuz 1976
Milliyet
Günaydın
Sayfa 257 : Günaydın
Sayfa 258 : Cumhuriyet, 1 Haziran 1976
Günaydın
Politika
Sayfa 259 : Günaydın
Sayfa 260 : Milliyet, 13 Haziran 1976
Sayfa 261 : Politika
Sayfa 262 : Günaydın
Sayfa 263 : Politika, Ergin Ergönültaş

● *Bakan, «Plâka tahdidi trafik sıkışıklığı için kondu, ama uygulama bu amaca yönelmedi» dedi*

ASİLTÜRK: «PLAKA TAHDİDİ ÖNÜMÜZDEKİ AY KALDIRILACAK»

İçişleri Bakanı, plâka tahdidi nedeniyle Ankara'da bir minibüsün bir milyon liraya malolduğunu, haksız kazançlara yol açıldığını» ileri sürdü

ANKARA, AYTEKİN YILDIZ bildiriyor

İÇİŞLERİ Bakanı Oğuzhan Asiltürk, "Başta Ankara, İstanbul olmak üzere büyük şehirlerde taksi ve dolmuşlar için uygulanan plâka tahdidinin kaldırılacağını" açıklamıştır.

İçişleri Bakanı Asiltürk, "Plâka tahdidi yüzünden Ankara'da bir minibüsün 1 milyon liraya mal olduğu, her hangi bir taksi plâkası alabilmek için peşin 115 - *120 bin lira ödendiği*, arabaların bu fiyatlarla kolaylıkla alıcı buldukları yolunda Bakanlığa yapılan şikâyetleri değerlendirdiğini ve plâka tahdidini kaldırmaya karar verdiğini" açıklamıştır.

Teknik komisyon plâkanın sınırlı kaldırılmasını benimsedi

Ankara'da 1500 araca ticari plaka verilecek

Teknik Komisyon en çok sıkıntıyı Gecekondu bölgelerinde yaşayan halkın çektiğini düşünerek bu bölgelere sefer yapacak 750 minibüs, 450 dolmuş ve 300 taksiye plâka verilmesini kararlaştırdı.

Bir süre önce toplanan İl Trafik Komisyonu tarafından seçilen uzman heyetin çalışmalarını büyük ölçüde tamamladığı ve Ankara'da 1500 ticari plaka verilmesinin benimsendiği öğrenilmiştir.

Ankara'da plaka konusunun bir çözüme bağlanması için yapılan toplantılarda, nüfus artışı ve kent teki dağılım gözönüne alınarak plaka kısıtlamasının kaldırılması, fakat her yıl yapılacak teknik çalışmalarla ne kadar araca ticari plaka verilmesi gerektiğinin de tesbit edilmesi is tenmiştir.

Öğrenildiğine göre, ulaşımda en büyük sıkıntıyı gecekondu bölgelerinde, oturan halkın çektiği düşünülerek 750 minibüs 450 dolmuş, 300 taksi plakası verilmesi kararlaştırılmıştır.

17 Ağustos'ta yapılacak İl Trafik Komisyonu'nda bu rapor benimsendiği takdirde, Ankara içinde bu yıl için saptanan 1500 araca ticari plakanın verilmesine başlanacaktır..

Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanı
İçişleri Bakanının kararını eleştirdi

Tiyanşan:"Plâka tahdidinin kaldırılması yolundaki karar değiştirilmezse Türkiye çapında boykota gidilecek,,

Plaka tahditinin kaldırılmak istenmesi tepki ile karşılandı



Başkan Kılıç "Ankara'da belirli saatların dışında sayı tantidli dolmuş duraklarında çok sayıda dolmuş uzun süre yolcu beklemektedir."dedi.

BaşkanKılıç:"Ankara'nın trafik sorunu masa başında çözümlenemez"

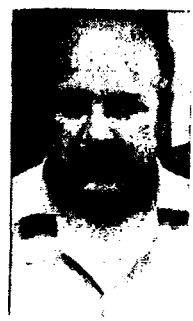
ŞOFÖRLER NE DİYOR?



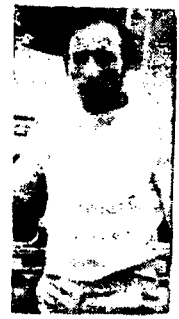
Adem Hafipoğlu: "Arabamı yakarak olayı protesto edeceğim"



Kadir Tetik: "Plakanın değeri bizim emekliliğimizin güvencesidir"



Nihat Uysal: "Doğacak olaylardan İçişleri Bakanı sorumlu olacaktır"



Abdullah Tombuloğlu: "Bizimle değil milyonlar vuranlarla uğraşsınlar"

Plaka tahdidinin kalkması ihtimali, şoförleri endişelendirdi

Yıllardır plaka borcunu ödemeye çalışanlar var

Coşkun ARAL

Bundan bir süre önce, İçişleri Bakanı Oğuzhan Asiltürk'ün, dolmuş ve taksi plakalarındaki tahdidin kaldırılacağı yolunda yaptığı açıklama, İstanbul'daki dolmuş ve taksi şoförleri tarafından tepkiyle karşılanmıştır.

Bu konuda görüşlerine başvurduğumuz taksi ve dolmuş şoförleri, geçimlerini sağlayabilmek için otomobil fiyatına yakın bir fiyata plaka satın aldıklarını ve bu plakaların kendileri için bir sigorta olduğunu belirterek, plaka tahdidinin kaldırılmasına karşı çıkmışlardır. Bazı şoförler, bugün fiyatı 65-80 bin lira arasında değişen plakalarını bin bir güçlükle aldıklarını ve yıllardır çalıştıkları halde plaka borçlarını ödeyemediklerini söylemişlerdir.

DÖRT ŞOFÖR, DÖRT GÖRÜŞ



"Plaka komisyoncuları önce önlense ya"

MURAT YALÇINKAYA(27)-" Ben, borç harç 90 bin liraya bir otomobil oldim. Senelerce çalışıp bunu ödeyece ğim. Plaka tahdidi kalkarsa elimde hiç bir şey kalmaz. Devlet bunu yapacağına plaka ticareti ile uğraşan komisyoncuları temizlesin. Herifler milyona para demiyor."



"Devlet önce yol yapsın"

AHMET KOL:(24)"Taksi plakalarının tahdidi kaldırılırsa biz şoförler ölüme mahkûm oluruz. Bütün varımız yoğumuz plakadır. Ayrıca herkes plaka sahibi olabilirse şehir trafiğine en az 10 bin taksi daha girer. O zaman kaldırımlar dahi arabalarla dolar. Devlet önce yol yapsın."

Plâka tahdidini kaldırma kararı genellikle olumlu karşılanıyor

VATANDAŞ RAHAT EDER

Tahdidin kaldırılmasına, taksi plâkası almak isteyen bir vatandaşın Danıştay'da açmış olduğu davanın neden olduğunu bildiren bazı yetkililer, «Vilâyetin almış olduğunu kararın bugün için geçerliliği kalmamıştır. Esasen bu karar Anayasaya da aykırı düşmektedir» demişlerdir.

Öte yandan görüştüğümüz bazı şoförler, «Taksilerin çoğalması ile vatandaşın rahata kavuşacağına inanıyoruz. Ancak bazı meslekdaşlarımız bu kararın kaldırılmasına karşı çıkabilirler. Bu da kasancın bölüneceğine inandırıcı gelmektedir. Taksilerin çoğalması ile vatandaş istediği yere istediği zaman taksi bulabilecek ve yaz - kış rahat edecektir» demişlerdir.

CİNAYET OLUR..

Öte yandan, Şoförler ve Otomobiliciler Esnaf Dernekleri Hukuk Müşaviri Turhan Ögel, böyle bir uygulamanın şiddetle karşısına çıkılacağını söylemiştir. Ögel, bu konunun ele alınmasının altında, yerli montaj sanayiinin büyük etkisi olduğuna değinmiş, «Böyle bir uygulama cinayet olur. Bugün 10 milyonluk Londra'da 8 bin taksi bulunmaktadır. Plâka tahdidinin kalktığı gün İstanbul'da yer bulunmıyacaktır. Kimse yerinden oynayamaz. Sürekli akaryakıt sıkıntısı çeken bir ülke düşünün ve o ülkede plâka tahdidi kaldırılmakta, taksi ve dolmuş taşımacılığı serbest bırakılmaktadır. Dondurulmuş taksi plâkalarının serbest kalması halinde akaryakıt sarfiyatının meydana getireceği döviz kaybı ne olacaktır? İlgililer plâka tahdidini kaldıracakları yerde, lâstik, yedek parça karaborsacılığını önlemeğe çalışsınlar» demiştir. Ögel, konunun daha geniş olduğunu, bunun ancak Ankara'da bulunan başkanları tarafından açıklanabileceğini söylemiştir.

Ankara'daki esnaf ve sanatkârlar dernekleri plaka tahdidinin kaldırılmasına karşı çıkıyorlar



Desteklıyeceğiz

Şoför esnafının arkasında sadece Ankara'da 130 derneğin bulunduğunu söyleyen esnaf dernekleri Başkanı Ali Paşa Aksu.

«İl trafik komisyonu Belediyenin haklarını gasp ediyor»

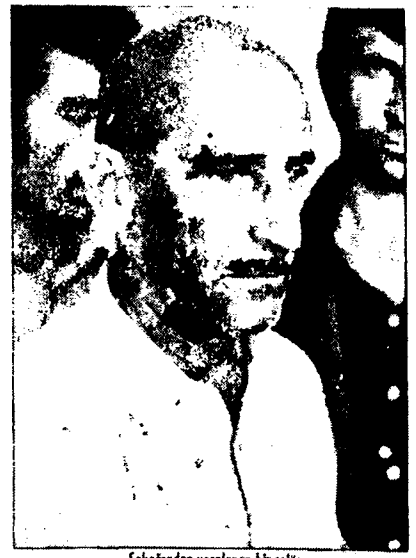
Dalokay: "Plâka sınırlamasını kaldırma yetkisi belediyenindir,,

Makine Mühendisleri Odasının açıklaması

«Plâka tartışmasını otomontaj firmaları ve plâka spekülatörleri yaratıyor»

GÜNAYDIN ANKAR

Şoförler dün direniş yapınca Ankara halkı yollarda kaldı



Şakağından yaralanan bir şoför

Taşıtları fiskanın kararını protesto amacı ile kontak kapatan şoförler arasında bazı tartışmalar oldu. Fotoğrafta tartışmalarda yaralanan bir şoför görülmektedir.



Alkol kontrolu yapılıyor

Trafik ekipleri araçlarla birlikte sürücüleri de kontrolden geçiriler. Kontrolde sarhoşluk alkollü araç, kullanılıp kullanılmadığının tespit edilmesine çalışıldı.

Kontak kapatan şoförlerden 21 tanesi tutuklandı

olaylar sırasında bazı şoförler yaralandı



Olan yine vatandaşa oldu

Taksi ve otobüs şoförlerinin plaka sahtekarlığı [illegible] yüzünden daha şehir içi ilgi ilgisiz uğrada ve yurttaşlar işlerine gitmek için vasıtasız [illegible] kalmışlardır olan vatandaşa oldu.



Trafikten men edilen arabalar

Gece yapılan trafik kontrollerinde [illegible] çalışmaları sırasında [illegible] edilen park yerlerinde aracın bırakılacak yer bulunamayınca ekipler tarafından sahiplerine [illegible] bırakılmıştır.



Minibüsler de çalışmadı

[illegible] şoförlerinin dün [illegible] görüldü. [illegible] bir trafiğe çıkmadı. Fotoğraf çok [illegible]



DÜŞÜNENLERİN FORUMU

15,6 MİLYON NÜFUSA 58 BİN TAHDİTLİ ARAÇ YETERSİZ...

GEVGİLİLİ — "Plaka sınırlamasının beklenen sonuçları veremediği yargısı nerelerden ortaya çıkmaktadır, Sayın Şenel?"

ŞENEL — "Plaka kısıtlaması konusunda daha açık bir kanaata ulaşabilmek için, bazı gerçekleri teker teker ele almak yararlı olacaktır:

1. Öncelikle, plâka sınırlamasının ne derece metodik bir araştırma ve incelemenin sonucuna göre alındığı araştırılabilir. Zira,

★ Genellikle tahditli sayıdaki taşıtlar, ihtiyaca karşılık verememektedir. Plâka sınırlamasını uygulayan 12 ildeki toplam nüfus 15 milyon 633 bin kişiyi aştığı halde, bu illerde tahditli araç toplamı 58.065'tir.

★ Nüfus artışı devam ettiği halde plaka tahdidi nedeniyle taşıt sayısının aynı kalmasının doğurduğu boşluk, korsan taksi çalışmalarına yol açmaktadır. Bunun nedeni, özel plâkalı araç sayısının kısıtlanmayışıdır. Özellikle üç büyük kentteki durum bu açıdan son derece açıktır. İstanbul'da 1970/1975 arasında nüfus artışı 840.576 kişiyi bulurken, tahditli plâka sayısı 988 adet azalmıştır. Buna karşılık, özel plâka sayısındaki artış 70.884'ü bulmaktadır. Aynı beş yıllık dönemde Ankara'da nüfus 529.748 kişi arttığı halde, tahditli plâka sayısı 490 ve özel plâka sayısı ise 33.227 adet artmıştır. Yine aynı yıllarda 232.291 kişilik nüfus artışı görülen İzmir'de tahditli plâka sayısı 137 adet büyürken, özel plâkalardaki artış 19.443'ü bulmuştur.

En büyük illerdeki nüfus artışı ile tahditli plâkalı araçların arasında, rahat taşımaya olanak verecek oransal bir büyüme görülmemektedir.

★ Büyük illerde özel arabaların korsan taksi ya da dolmuş olarak çalıştırılması, önemli bir vergi kaybına da yol açmaktadır.

2. 67 ili bulunan Türkiye'de plâka kısıtlamasını uygulayan 12 il, bu uygulamanın tüm illere oranının %17,9 olduğunu göstermektedir. Bunun sonucu olarak da, tahdit, çeşitli iller şoförleri arasında ancak azınlıkta olan bir grubun menfaatine hizmet etmektedir.

Tahdit kararı tüm şoför esnafının yararına olan bir karar olmamakta, daha azınlıkta olan bir grubun menfaatine hizmet etmektedir. Ayrıca, bu araçların mülkiyet durumları da dikkate alınır ve birden ziyade araca sahip kişilerin bulunduğu düşünülür ya da her şoförün sürdüğü aracın sahibi olmadığı gerçeği hatırlanacak olursa, plaka tahdidi nedeniyle işletmeciliğin ıstırabı'de toplanmaya gittiğini düşünmek de kabildir.

3. Tahdidin durumu, minibüslerde daha açık biçimde ortaya çıkmaktadır. 1975 sonunda tahdide tâbi minibüs sayısı 13.418 iken, tahditsiz minibüs sayısı 21.219'dur. Başka bir deyişle, tahdidin mülhuz faydalarından ancak üçte bir oranındaki minibüsler yararlanabilmektedir.

4. Uygulanmakta olan tahdit yeni bir ticaret alanı ve konusu yaratmıştır: Plaka ticareti... Öylesine ki, çoğu zaman bir araç edinebilen kimse, araca verdiğinden daha fazla ücreti ticarî plâka için vermek durumunda kalmaktadır. Bilindiği kadariyle, 100-130 bin lira kadar olmaktadır bu... Basına yansıyan haberler, 200-250 bin lira dolayında yenisinin alınabilmesi mümkün yaşlı bir minibüse bir milyon lira, esas değeri 40 bin lira olan bir araca, ticarî plakası nedeniyle 140 ilâ 150 bin lira fiyat biçildiğini ortaya koymuş bulunmaktadır.

5. Konulan tahdit, ekonomik ömrünü doldurmuş pek çok aracın hâlâ trafiğe sokulması gibi bir zorunluk yaratmıştır. Bu nedenle de yedek parçasından başlayarak yakıt israfına varıncaya kadar çok çeşitli sakıntılara düşüldüğü ve meseleler çıkarıldığı görülmektedir.

Ayrıca, eldeki plâkaya arzulanan ücreti bulunciaya kadar sahibi hurda vasıtasını elden çıkarmamakta, bu da taksi ya da dolmuş sıkıntısına neden olmaktadır.

6. Bugün yürürlükte bulunan mevzuat ve uygulama biçimi ile ticarî plaka satışının kesinlikle önlenebileceği tezini ortaya koyabilmek güçtür. Bir an için ticarî plaka satışının önlenmesinin başarılabildiği düşünülse de, bu sefer yeni plaka alma sırasının satışı ya da plaka alım sırasının devri ticareti söz konusu olacaktır."

AP yanlısı Şoförler Derneği destekliyor

PLAKA TARTIŞMASININ ARDINDA AP-MSP ÇEKİŞMESİ YATIYOR

● *MSP, otomobil sahiplerinin çıkarlarını savunan AP yanlısı Şoförler Derneğine karşı çıkarak; otomobilsiz şoförlerin, korsan taksi sahiplerinin ve Anadolu'dan büyük kentlere gelmek isteyen araç sahiplerinin desteğini kazanmaya çalışıyor.*

ANKARA *(Politika)*- Son günlerde çeşitli tartışmalara yol açan, dolmuş ve taksi plaka sayısının sınırlandırılması konusunun ardında AP - MSP çekişmesinin yattığı ortaya çıktı. Bu konuda bilgi aldığımız şoförler ve yetkililer, MSP'nin plaka sınırlamasına karşı bir tutum takınmasının asıl nedeninin, AP'nin Şoförler Derneği içindeki durumunu sarsmak ve bu derneği yöneten kliğe muhalif olan geniş şoför kitlesinin desteğini kazanmak olduğunu söylediler

Bilindiği gibi, MSP'li İçişleri Bakanı Oğuzhan Asiltürk "Plaka tahdidinin" kaldırılacağını açıklamış, bunun üzerine Şoförler Derneği tarafından Asiltürk'e karşı çeşitli protesto gösterileri düzenlenmişti. Dernek, plaka sınırlamasının kaldırılmasına tüm şoför kitlesinin karşı olduğu izlenimini yaratmak için özel bir çaba harcamıştı. Yaptığımız araştırmalar aslında durumun böyle olmadığını ortaya koyuyor.

ŞOFORLER DERNEĞİ KİMİ TEMSİL EDİYOR ?

Şoförler Derneği öteden beri AP yanlısı bir kliğin yönetiminde bulunuyor. Bu kliğin, otomobil sahibi olan şöförlerin çıkarlarını savunduğu bilinmekte. Otomobil sahibi olmayan geniş şoför kitlesinin ise Dernek'te sözü geçmiyor ve geçmemesi için her şey yapılıyor.

Otomobil sahibi olmayan şöförlerle yaptığımız konuşmalar, bu kitlenin aslında plaka sınırlandırılmasının kaldırılmasına karşı olmadığını ortaya koydu. Başkalarının arabalarında çalışan emekçi şoförler, "korsan" taksi çalıştıranlar ve taşrada araba sahibi olup da büyük kentlerde çalışmak isteyenler, aslında, plaka sınırlandırılmasının kaldırılmasını istemekteler. MSP, plaka sınırlandırılmasına karşı çıkmakla, bu geniş kitlenin desteğini kazanmaya ve AP'nin Şoförler Derneği içindeki gücünü sarsmaya çalışıyor.

40 Bin şoförü ilgilendiren tahdit konusu yeni bir safhaya girdi

Plaka tahdidinin kaldırılması erteleniyor!

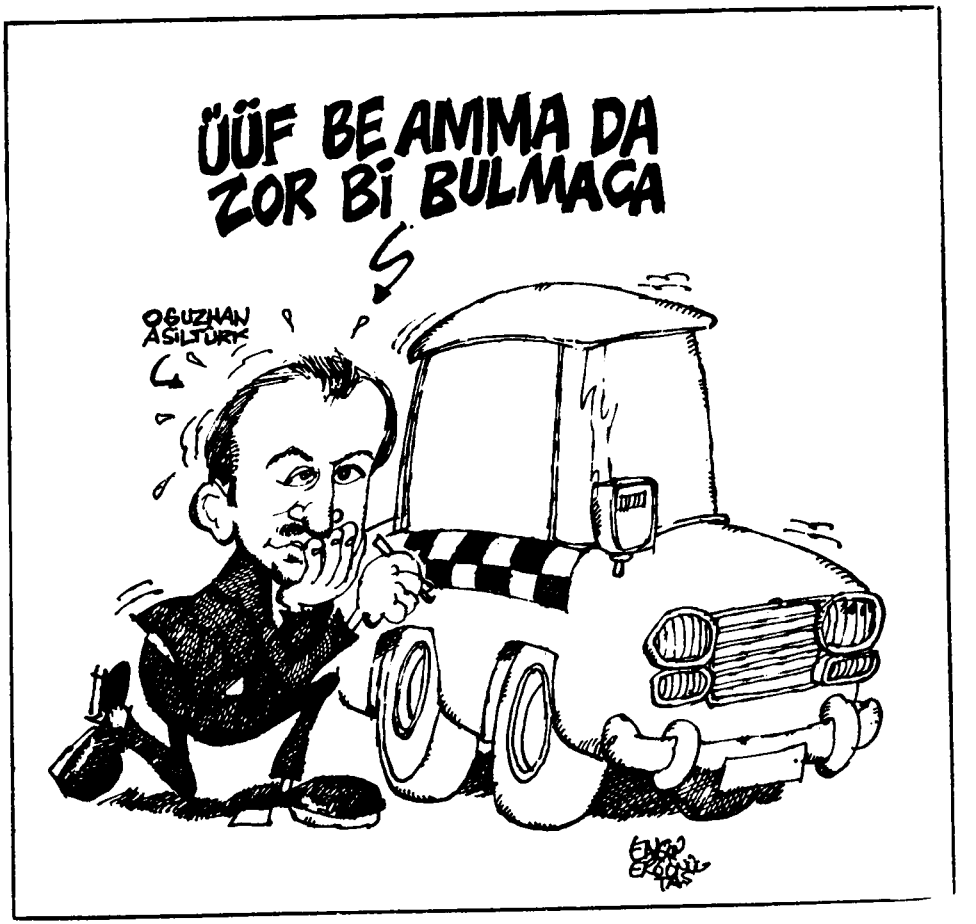
Ankara Valisi Yalçın: "Plaka konusunda kararı komisyon alır"

PLAKA DAĞITIM YETKISINI ALMAK IÇIN BELEDIYE DANIŞTAYA BAŞVURDU!..

ŞOFÖR KURULUŞLARININ YETKİLİLERİ KONUNUN İSTİSMAR EDİLDİĞİNİ VE İLMİ ARAŞTIRMA YAPILMASI HALİNDE KENDİLERİNİN HAKLI OLDUKLARININ ANLAŞILACAĞINI SÖYLEDİLER..

İl Trafik komisyonu kararını açıkladı:

Ankara ilçelerinde plaka tahdidi kaldırılacak!..


ÜÜF BE AMMA DA
ZOR Bİ BULMACA
OĞUZHAN
ASILTÜRK

EGO grevinde 4. gün



EGO işçilerinin sürdürdüğü grev nedeni ile dolmuş kuyrukları her geçen gün biraz daha uzamaya başlamıştır. Dün bir de memurların paydos saatinde yağmur başlayınca ulaşım tam anlamı ile felce uğramış, dolmuş kuyrukları iç içe daireler meydana getirerek adeta lahana katmeri manzarasına bürünmüştür. (FOTO:Bökmen BAYKARA)

Ankara'da dolmuş kuyrukları "Lahana katmeri,, ne döndü

- **Dün memurların "paydos" saatinde başlayan yağmur yüzünden ulaşım felçe uğradı**



İŞTE dairesinden çıkan memurlar sıralanmışlar dolmuş kuyruğuna bekliyorlar., ama kimbilir sıra ne zaman kendilerine gelecek. (FOTO:HÜRRİYET)

ANKARA, (Hürriyet)-EGO işçilerinin sürdürdükleri grev nedeniyle Başkent halkı iyiden iyiye sıkıntıya düşmeye başlamış, akşamüzerinden çıkan Ankara'lılar evlerine biran evvel gidebilmek için hemen duraklara koşup bir iki kişinin önünde yer almayı kâr saymışlardır.

HALK YOLLARA DÖKÜLDÜ

Belediye otobüslerinin grev nedeniyle sefere çıkmamaları önceleri Ankara'lıları pek zor duruma düşürmemiş, halk işyerlerine yürüyerek gitmeye başlamıştır. Ancak, havanın yağmur getirmesiyle, durum değişmiş, yaya olarak istedikleri yere gidemeyeceklerini anlayan halk bu defa dolmuş duraklarını doldurmaya başlamıştır.

Bugüne kadar, bu kadar uzun kuyrukların pek görülmediği Ankara'da sabah ve akşam üzerleri şehrin görünümü bir hayli değişmiş, uzun kuyruklar, yer darlığı çekilen yerlerde "Lahana katmeri" gibi iç içe sıralar meydana getirmişlerdir.

SİVİL ARAÇLAR

İstedikleri yere saatlerce sonra gitme zorunda kalan Başkent'lilerin yardımına yer, yer trafik polisleri yetişmeye başlamış, yoldan geçen özel otoları ve şehirler arası otobüsleri çevirerek kuyrukların boyunu biraz olsun kısaltmaya çalışmışlardır

DOLMUŞ VE TAKSİ PLAKALARININ KISITLANMASININ.... ANKARA'DAKİ SONUÇLARI

Ankara'da dolmuş ve taksi plakalarının sayısındaki kısıtlama kararının 1975 yılındaki sonuçlarını değerlendirmek için yapılan bu çalışmada Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ve Sofretu firmasının 1969 yılındaki çalışmalarına verilen katsayılarından yararlanılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğünce yapılan çalışmanın kestirimine göre 1969 yılında, Ankara'da, normal bir günde 1,443,000 yolculuk istemi doğmaktadır. Bu kestirime göre kişi başına yolculuk istemi 1.22'dir. Sofretu çalışmasının kestirimlerine göre ise bir günde 1,270,000 yolculuk istemi doğmaktadır ve kişi başına yolculuk istemi 1.07'dir. Kişi başına araçlı yolculuk isteminin kent büyüdükçe artacağı açıktır. Nitekim Sofretu firmasının çalışmasında kişi başına yolculuk isteminin 1975'de 1.12, 1980' de 1.15 ve 1985'te 1.18 olacağı kabul edilmiştir. Bizim çalışmamızda Karayolları Genel Müdürlüğü araştırmasında bulunan 1.22 değerinin 1975 yılında ve önümüzdeki beş yılda da geçerli olacağı varsayılacaktır. Yıllık yolculuk istemi, ortalama günlük istemin 335 ile çarpılmasıyla bulunacaktır. Böyle bir düzeltme bayram ve dinlence günlerinin etkisini kabaca göz önünde tutmak için yapılmaktadır. Bu varsayımlara göre saptanan Ankara'da yıllara göre yolculuk istemi gelişmesi çizelge (9.I.1)' de verilmiştir.

Çizelge (9.I.1)'e göre önümüzdeki beş yıl içinde yaklaşık olarak her yıl günlük yolculuk istemine 150,000 yolculuk eklenecektir. Her yıl Ankara'nın kentiçi taşıma kapasitesi bu kadar artırılmalıdır.

Çizelge 9.I.1- Ankara'da Yolculuk İstemi Gelişimi

	Nüfus	Günlük Ortalama Yolculuk İstemi	Yıllık Yolculuk İstemi
1960	1,183,000	1,443,000	483,000,000
1970	1,236,000	1,508,000	505,000,000
1975	1,699,000	2,073,000	694,000,000
1976	1,810,000	2,208,000	740,000,000
1977	1,929,000	2,353,000	788,000,000
1978	2,055,000	2,507,000	840,000,000
1979	2,190,000	2,672,000	895,000,000
1980	2,334,000	2,847,000	954,000,000

Ankara'da Yolcu Taşımasının Türler Arası Dağılımı

1969 yılında yapılan Karayolları Genel Müdürlüğü araştırması ve Sofretu araştırmasına göre Ankara'da yolcu taşımasının türler arası dağılımı Çizelge (9.I.2)'de verilmiştir.

Çizelge 9.I.2, ANKARA'DA YOLCU TAŞIMASININ TÜRLER ARASI DAĞILIMI

	T.C.K.G.M. Araştırması					Sofretu Araştırması	
	Motorlu taşıt sayısı	Taşıt %	Yolcu sayısı	Araç başına yolcu	Yolcu %	Yolcu sayısı	Yolcu %
Belediye oto. ve troleybüsleri	252	0.74	294,000	1168	20.4	345,800	27.2
Kamu ve özel kurumların oto.	300	0.86	48,000	160	3.3	27,200	2.1
Dolmuş, steyşın	1,750	5	435,000	248	30.4	360,700	28.4
Taksiler	7,500	21.1	300,000	40	21.0	173,400	13.6
Minibüsler	750	2.1	186,000	248	12.9	186,200	14.7
Özel ve Kamu otomobilleri	25,000	70.3	150.000	6	10.0	134,400	10.6
Banliyö tren	–	–	29,600	–	2.0	42,500	3.3
TOPLAM	35,552	100.00	1,443,000		100.0	1,270,200	100.0

Çizelge (9.I.2) Ankara kentinde 1969 yılındaki kent içi yolcu taşıma hizmetlerinin yapısını göstermekle birlikte 1975 yılındaki duruma da ışık tutmaktadır. Çizelgenin ilginç yapısal verilerinden biri kamu ve özel kurumların elindeki otobüslerin sayısıdır. Bu kurumların elinde EGO' nun elinde bulunandan fazla otobüs vardır. Ama bu otobüsler, EGO otobüslerinin taşıdığının onda biri kadar yolcu taşımaktadır. Bunların büyük kesiminin kamu kuruluşları elinde toplandığı düşünülürse, kamu kaynaklarının kent içi taşımanın örgütlenmesinde etkin kullanılmadığı ortaya çıkar.

İkinci ilginç nokta 1969'daki sayılarla bile özel ve kamu kesim otomobillerinin kent trafiğinde doğurduğu yüktür. Araçların yüzde 70'i otomobildir ama yolcuların ancak yüzde 10'unu taşımaktadır. Oysa araç sayısının yüzde 7'sini oluşturan dolmuş ve minibüsler yolcuların yüzde 42'sini taşımaktadır.

1975'de yolcu taşınmının araçlara göre dağılımının ne yönde değiştiğini saptamak için, her tür taşıt aracının ve taşıdığı yolcu sayısının artışının ne olduğunu birer birer inceleyelim.

Önce EGO'nun gelişimini saptayalım: EGO 1974 yılında 50 tane yeni otobüs almış taşıt sayısını 415'e çıkarmıştır. Bu araçların ancak 261 tanesi sürekli olarak çalıştırılabilmiştir. Faydalanma oranı 0.62 gibi küçük bir değer vermektedir. Bu oldukça küçük bir değerdir. 1969 yılında EGO elinde 356 araç olmasına karşın Çizelge 9.I.2'ye göre ancak 252 aracı hizmete sokabilmiştir.Faydalanma oranı yüzde 76'dır.Faydalanma oranında araç parkının eskimesi ve belki de başka nedenlerle yüzde 76'dan yüzde 62'ye düşüş araç parkındaki önemli artışa karşın hizmetteki araç sayısında ancak 9 araçlık artışın nedeni olmuştur. 1969 yılında 105,000,000 yolcu taşıyan EGO, 1974 yılında 121,000,000 yolcu taşımıştır. Sürekli çalışan araç sayısında 9 dolaylarında bir artışa karşın taşınan yolcu sayısında yüzde 15 dolaylarında bir artış olması ilginçtir. Araç başına taşınan yolcuda bir artış olmuştur. Başka bir deyişle EGO araçları artık daha sıkışıktır, ya da yolcular durakta daha çok beklemektedir.

1975 yılında uzun süren bir grev olduğundan EGO istatistiklerinden bizim amacımız için yararlanma olanağı sınırlıdır. 1969-1974 yılları arasında şehir nüfusu yüzde 37 artmıştır. EGO'nun taşıdığı yolcudaki artış ise yüzde 15'tir. Bu iki artış yüzdesinin karşılaştırılması açıkça belirtilmektedir ki, toplam taşınan yolcu içinde EGO'nun payı düşmektedir. Eğer 1975 yılında da 1974 yılındaki kadar yolcu taşındığı düşünülürse, EGO'nun yolcu taşımadaki payı yüzde 17.5 bulunur. Bu yüzde 1969'da her iki çalışmada da yapılan kestirimilerden daha azdır.

Kamu ve özel kurumların otobüslerin artışı için ayrıca bilgi toplanmasına çalışılmamıştır. Yüzde 3 dolaylarında olan yolcu taşıma payını sürdükleri kabul edilmiştir. Taşınan toplam yolcu içindeki payları küçüktür. Oldukça kaba hesaplama yöntemimiz içinde bu kadar küçük değişmeleri hassas olarak saptamak olanağı yoktur.

Taksiler ve steyşın dolmuşlara (ticari dolmuşlar) ilişkin, 31.10.1975'teki kayıtlar ilginçtir. Taksi sayısı 7471, ticari dolmuş sayısı 1974'tür. 1969 yılından bu yana artış göstermemiştir. Plaka kısıtlaması olduğu için taksi sayısı 1965'ten bu yana değişmemiştir. Dolmuş sayısı da aynı nedenle 1970'lerden bu yana artmamıştır.

İl Trafik Komisyonunun 24 Kasım 1975 tarihinde radyoda yayınlanan kararlarına göre taksi ve dolmuş sayısı kısıtlaması beş yıl daha uzatılmıştır. Eğer beş yıl bu karar uygulanırsa 1965'ten 1980'e kadar 15 yıl Ankara'daki taksi sayısı sabit kalacaktır. 1965 yılında Ankara nüfusu 905.000 idi. 1980'de ise 2,300,000 olacaktır. Kent nüfusunun 2.5 kez artmasına karşın taksi ve dolmuş sayısının aynı kalması düşünülemez. Plaka kısıtlamasının bu ölçüye vardırılması kentte taksi kıtlığı yaratacaktır. Taksiler, plaka kısıtlaması yüzünden yüksek rantlar elde edecektir. Daha 1975 yılında bile sabah ve akşam saatlerinde taksi bulmak bir sorun olmaya başlamıştır. Bu kıtlık özellikle kötü hava koşullarında kendini iyice duyurmaktadır. 1975 yılında taksi plakalarında görülen 60,000 TL'lık rant bu kıtlığın ve plaka sınırlamasının doğal sonucudur. Eğer her taksi 1969'daki gibi günde ortalama 40 kişi ve ticari dolmuşlar 248 kişi taşısaydı, dolmuşların ve taksilerin 1975'te taşıdığı yolcu miktarı 1969'daki düzeyde kalacaktı. Bu ise dolmuşların 1975 yılında tüm yolcu miktarının yüzde 20.9'unu, taksilerin ise yüzde 14.5'unu taşımasını gerektirecekti. Bu, iki araç türünün taşıdığı yolcu sayısının yüzde 50 dolaylarından yüzde 35 dolaylarına düşmesi demektir. Gerçekte ise bu iki aracın taşıdığı yolcu payında bir düşme olmamıştır, ya da çok azdır. Her araç günde taşıdığı ortalama yolcu sayısını artırarak, toplam yolcu taşımadaki payalarının düşmesini azaltmışlardır. Her aracın taşıdığı yolcu sayısının ne olduğu üzerinde elimizde kesin bilgi yoktur. Daha sonraki bölümlerde bu konuda bir kestirim yapılacaktır. Her aracın taşıdığı ortalama yolcu sayısındaki bu artışlar, kârlılığını artırmaktadır. Bu ise plaka rantı şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Araç sahiplerinin kârı artarken bunun pahasını ödeyen dolmuş kuyruklarında bekleyen halk olmaktadır. Şoförler Derneğinin, İl Trafik Komisyonunda trafik sıkışıklığını bahane ederek, kolayca plaka sınırlamasını beş yıl daha uzattığı anlaşılmaktadır.

Çizelge 9.I.3- Hatlara göre dolmuş sayılarındaki artışlar

	1961	1965	1966	1967	1968	1972	1975
1. Abidin Paşa	38	38	43	46	54	72	72
2. Akdere		25	40	40	50	66	66
3. Topraklık	78	78	77	94	108	83	68
4. Türközü			14	94	108	24	24
5. Seyranbağları		14	18	28	42	56	66
6. Mamak	47	47	48	48	66	85	85
7. Sanatoryum		6	8	10	14	34	38
8. Siteler	27	27	33	40	46	73	75
9. Gazi Mah. Çiftlik	15	15	20	20	24	27	27
10. Kayaş			15	18	22	35	34
11. Altmışevler		14	18	20	26	29	26
12. Çinçinbağları		6	6	10	14	13	13
13. Aktepe					20	40	42
14. Keçiören	26	26	26	30	32	50	66
15. İncirli	14	14	16	20	26	39	42
16. Etlik-Ayvalı	14	14	14	5 20	26	57	65
17. Balgat-Cevizlidere		15	15	16	20	22	24
18. Balgat-Çukurambar					4	8	8
19. Yenimah.-Karşıyaka	30	30	30	34	42	69	69
20. Bahçelerüstü					10	10	8
21. Dikmen-İlker-K.pınar	8	13	10	12	20	35	40
22. Y.Ayrancı-Yıldızevler		6	10	14	20	29	40
23. Öveçler			6	6	6	17	17
24. Balgat-Akpınar-Karapınar							5
25. Etimesgut		14	10	10	14	23	23
26. Hasköy-Yeşilöz-Solfasol			5	14	24	39	44
27. TLV. arkası-Şentepe						38	39
TOPLAM	315	420	500	550	750	1067	1127
Aydınlıkevler*	18	18	13				
Bakanlık-Ortadoğu*				10			
Yenimah.-Bakanlık*				16			

* Yukarıda verilen 27 hat dışında toplama katılmış minibüs sayıları.

Minibüslerin durumu da küçük değişikliklerle taksilerin ve dolmuşlarınki gibidir. Ankara'da 1969 yılında 750 minibüs vardı. Çizelge 9.I.3'de görüldüğü gibi 1975 yılına kadar 375 minibüs eklenerek minibüs sayısı 1127'ye yükselmiştir. 1969 yılındaki minibüs başına günde 250 kişi taşıma oranı değişmediği varsayımına göre; eklenen 375 minibüs günde 94,000 kişilik yeni taşıma kapasitesi yaratmıştır. Bu kabule göre minibüsle günde toplam taşman yolcu sayısı 280,000 olacaktır. Bu ise 1975 yılındaki yolcu sayısının yüzde 13.5'u olacaktır. Bu saptama toplam yolculuk içindeki minibüsün payının 1969'daki düzeyinde kalması demektir.

Oysa minibüs sayısı 1969'dan 1972'ye kadar hızlı bir artış göstermiş, 1972 ile 1975 yılları arasında artış yalnızca 25 olmuştur. Bu demektir ki 1972 yılına kadar minibüsler toplam yolculuk içindeki paylarını artırmışlardır. Büyük olasılıkla 1975 yılma kadar da bu paylarını minibüs başına daha çok yolcu taşıyarak korumuşlardır.

Eğer 1972 yılındaki dağılım normal kabul edilirse 1972 yılından 1975 yılına kadar artan 366 bin yolcu talebinde minibüsün payını korumak için 51 bin kişilik kapasite yaratılması, başka bir deyişle 220 yeni minibüsün trafiğe sokulması gerekirdi. Oysa bu yıllar arasında sadece 25 yeni minibüs devreye sokulmuştur. Bu durumda 1127 minibüs sokulmayan 195 minibüsün de payını taşıyacaktır. Minibüs başına taşınan yolcu sayısı yüzde 20 kadar artmıştır.

Minibüslerin taşıdığı yolcu sayısındaki artış özellikle sabah ve akşam doruklarında, yolcuların bekleme süreleri artırılarak sağlanmaktadır. Çizelge (9.I.4)'de Belediye Zabıtası tarafından saptanan minibüs kuyruğu uzunlukları verilmiştir. 200 metreye ulaşan kuyruklar oluşmaktadır. Halkın kaybettiği bu zamandan çıkar sağlayanlar minibüs sahipleri olmaktadır. Minibüslerde son üç yıl içinde yeterince artış sağlanmayışı minibüs plakalarında çok yüksek rantlar oluşturmaktadır. Bir minibüs araç olarak 150,000 TL'ye satılmaktadır. Bir dolmuş hattında çalışan minibüsün satış değeri ise 700,000 TL'yi aşabilmektedir. Hatlara göre minibüs plakasında doğan rant 150,000 ile 550,000 TL arasında değişmektedir. Bakınız Çizelge (9.I.5).

1969-1975 döneminde, hem EGO araçlarında hem taksi dolmuş ve minibüs sayısında hemen hemen hiç artış bulunmamasına karşın özel otomobil sayısı çok hızlı bir artış göstermiştir. 31.10.1975'teki özel otomobil sayısı 56,600'dür. 1969'daki araç başına günlük ortalama yolcu taşıma oranı (6) kabul edilirse, 340,000 yolcu taşıyacaktır. 1975 yılı yolcu akımının yaklaşık olarak % 16.4'ünü taşıyacaktır. Ankara'da yol-

Çizelge 9.1.4- 1975 YILINDA MİNİBÜS DURAKLARINDA BEKLEYENLER SAYISI

Hattın Adı	Kontenjanı	Doruk Saatlerde Duraklarda bekleyen yolcu sayısı ve kuyruk uzunluğu	Hatta sokulması gereken minibüs sayısı
1. Abidinpaşa	72	100 kişi 40 - 50 m.	28 + 72 = 100
2. Akdere	66	40-60 kişi 30 - 40 m.	15 + 66 = 81
3. Topraklık	68	Bu hata verilen minibüslerin yeterli olduğu görülmüştür.	= 68
4. Türközü	24	20 - 30 kişi 30 - 50 m.	10 + 24 = 34
5. Seyranbağları	66	40 - 50 kişi 80 - 100 m.	34 + 66 = 100
6. Mamak	85	40 - 50 kişi 50 - 70 m.	15 + 85 = 100
7. Sanatoryum	38	50 - 100 kişi 100 m.	32 + 38 = 70
8. Siteler	75	60 - 100 kişi 80 - 100 m.	25 + 75 = 100
9. Gazi Mah. Çiftlik	27	10 - 15 kişi 20 m.	5 + 27 = 32
10. Kayaş	35 - 1 münhal	20 - 25 kişi 20 - 30 m.	10 + 35 = 45
11. Altmışevler	26	5-10 kişi 5-10 m	5 + 26 = 31
12. Çinçinbağları	13	Bu hat minibüslerinin yeterli olduğu görülmüştür	= 13
13. Aktepe	42	25 - 50 kişi 20 - 100 m.	26 + 42 = 68
14. Keçiören	66	75 - 150 kişi 75 - 100 m.	34 + 66 = 100
15. İncirli	42	20 - 60 kişi 40 - 100 m.	8 + 42 = 50
16. Etlik Ayvalı	65	50 - 75 kişi 100 - 150 m.	25 + 65 = 90
17. Balgat Cevizlidere	24	60 - 100 kişi 40 - 50 m.	16 + 24 = 40
18. Balgat Çukurambar	8	10 - 15 kişi 10 - 20 m.	3 + 8 = 11
19. Yenimah.-Karşıyaka	69	40 - 200 kişi 50 - 250 m.	31 + 69 = 100
20. Bahçelerüstü	8	Bu hata verilen 8 minibüsün yeterli olduğu görülmüştür	= 8
21. Dikmen-İlker.-K.pınarı	40	40 - 80 kişi 30 - 40 m.	26 + 40 = 66
22. Y.ayrancı-Yıldızevler	40	40 - 80 kişi 20 - 40 m.	25 + 40 = 65
23. Öveçler	17	30-100 kişi 25-50 m.	10 + 17 = 27
24. Balgat-Akpınar-Karapınar	5	10-20 kişi 5 - 10 m.	3 + 5 = 8
25. Etimesgut	23	Bu hata verilen 23 minibüsün yeterli olduğu görülmüştür.	= 23
26. Hasköy-Yeşilöz-Solfasol	44	40 - 100 kişi 20 - 50 m.	26 + 44 = 70
27. TLV arkası-Yeşiltepe	39	60 - 200 kişi 30 - 100 m.	21 + 39 = 60
HATLAR TOPLAMI	1127		433 + 1127 = 1560

Bu çizelgedeki bilgiler 1975 yılı kış aylarında Ankara Belediye Zabıtasınca saptanmıştır.

Varolan minibüs	1127
Gereksinme duyulan	433
	1560

Çizelge 9.I.5- Bir hatta çalışan minibüsün satış değeri

Hattın Adı	Minibüsün Satış Değeri		
1. Abidinpaşa	300,000 TL	–	600,000 TL
2. Akdere	300,000 TL	–	500,000 TL
3. Topraklık	300,000 TL	–	500,000 TL
4. Türközü	300,000 TL	–	500,000 TL
5. Seyranbağları	500,000 TL	–	700,000 TL
6. Mamak	300,000 TL	–	500,000 TL
7. Sanatoryum	300,000 TL	–	500,000 TL
8. Siteler	500,000 TL	–	600,000 TL
9. Gazi Mah. Çiftlik	400,000 TL	–	500,000 TL
10. Kayaş	300,000 TL	–	500,000 TL
11. Altmışevler	300,000 TL	–	500,000 TL
12. Çinçinbağları	300,000 TL	–	500,000 TL
13. Aktepe	300,000 TL	–	500,000 TL
14. Keçiören	400,000 TL	–	500,000 TL
15. İncirli	300,000 TL	–	500,000 TL
16. Etlik-Ayvalı	400,000 TL	–	500,000 TL
17. Balgat-Cevizlidere	400,000 TL	–	600,000 TL
18. Balgat-Çukurambar	300,000 TL	–	500,000 TL
19. Yenimahalle-Karşıyaka	400,000 TL	–	600,000 TL
20. Bahçelerüstü	250,000 TL	–	400,000 TL
21. Dikmen	400,000 TL	–	600,000 TL
22. Yukarı Ayrancı	400,000 TL	–	600,000 TL
23. Öveçler	300,000 TL	–	500,000 TL
24. Balgat-Akpınar-Karapınar	300,000 TL	–	500,000 TL
25. Etimesgut	250,000 TL	–	400,000 TL
26. Hasköy	400,000 TL	–	600,000 TL
27. Şentepe	300,000 TL	–	500,000 TL

Bu çizelgedeki bilgiler 1975 yılında Ankara Belediye Zabıtasınca toplanmıştır.

cu taşıyan araçların, 1969'daki günlük ortalama yolcu taşıma oranları ile başka bir deyişle 1969'daki sıkışıklık ve kuyrukta bekleme düzeyinde hizmet sunulursa, 1975 yılı trafiğin ancak yüzde 88.8'ini taşıyabileceklerdir. (EGO %17.5, dolmuş ve taksi % 30.4, minibüs %13,5, özel otomobil % 16.4, treni %3.0, Resmi otobüs % 3.0) geriye kalan yüzde 11.2'lik kesim dolmuş, taksi ve minibüslerin daha çok çalışmasıyla taşınacaktır. Plaka kısıtlaması yüzünden bu tip taşıma aracı yaklaşık olarak 232,000 fazla yolcu taşıyarak her araç yaklaşık olarak iş hacmini yüzde 23 artırmıştır. Bir an için özel araç sahipliğinin artışının taksi kullanma isteminin sabit kalmasına neden olduğu düşünülürse bu 232,000 fazla yolcu 3000 dolmuş ve minibüs tarafından emilecektir. Yaklaşık olarak her dolmuş ve minibüsün 1969 düzeyine göre 75 yolcu daha fazla taşıyacağı, günlük gelirlerinin ise 100 TL artacağı söylenebilir.

Eğer EGO araçlarında artış yapılamazsa dolmuş ve minibüslerde kuyrukla bekleme düzeyini 1969 seviyesine indirmek için 1975 yılında yaklaşık olarak 900 dolmuş-minibüsü sefere sokmak gerekecektir.

Ankara Belediyesinin Önerileri

Ankara Belediyesi bu saptamalara dayanarak 1975 yılında taksi sayılarının 500, dolmuş ve minibüs sayılarının 450'şer artırılmasını İl Trafik Komisyonuna önermiştir. Bu öneriyle Ankara'da günde 270,000 kişilik ek taşıma kapasitesi yaratılmak istenmiştir. Sayıları artırılacak minibüslerin hatlara dağılımının Çizelge 9.I.3'deki gibi olması öngörülmüştür. Çizelge 3'deki minibüs sayısı artış önerileri, Belediye Zabıtasınca, bu çalışmadan bağımsız olarak, salt gözleme dayanarak saptanmıştır. Belediye Zabıtaşınca elde edilen toplam minibüs sayısı artış önerisi, bu çalışmada elde edilene çok yakındır. Her iki çalışmanın sonuçları birbirini destekler yöndedir.
Belediyenin bu önerileri, dolmuş ve minibüsçülerin etkinliğinin çok yüksek olduğu İl Trafik Komisyonunca uygun bulunmamıştır.

ANKARA İL TRAFİK KOMİSYONUNUN PLAKA KISITLAMASI KARARININ YASALARA AYKIRILIĞI ÜZERİNE BİR NOT

GİRİŞ

Ankara İl Trafik Komisyonu 1966 yılında ilk defa 1966/1088 sayılı kararı ile taksi, dolmuş ve minibüslerin plaka sayısını "tahdit" etmişti. Bu sınırlama daha sonra 1970 yılında 1970/13 ve 1970/42 sayılı kararlarla 1.12.1975 tarihine kadar uzatılmıştı. Aynı kısıtlama İl Trafik Komisyonunun 21.11.1975 gün ve 1975/227 sayılı kararı ile 1.12.1980 tarihine kadar yine uzatılmıştır.

Kentte 15 yıla ulaşan bir süre için plaka kısıtlamasının kent içi ulaşım açısından sakıncaları Ek.I.'de belirtilmişti. Burada kararın ulaşım ekonomisi yönünden sakıncaları üzerinde durulmayarak söz konusu kararı sadece yasal yetkiler açısından inceliyoruz.

Plaka kısıtlaması kararının yasalara uygunluğunu sınayabilmek için önce, ülkemizde ulaşım ve trafik hizmetlerinin görülmesine ilişkin yasal çerçevenin çok yönlü bir incelemesini yapıp, söz konusu kararı bu çerçeveye göre değerlendireceğiz.

Yasal Çerçeve

Ülkemizde gerek kentler arası gerekse kent içi ulaşım hizmetlerinin düzenlenmesine ilişkin yasalar çok sayıda kuruma görev vermektedir. Değişik tür görevlerin yasalarca yetkili kanunlar arasında nasıl dağıtıldığı ya da yasalarca nasıl bir iş bölümü öngörüldüğü iyice bilinmeden yapılacak uygulamalarda kolayca yetkiler aşılabilir. Bu nedenle yasaları iyice incelemek ve öngörülen iş bölümünü açıkça ortaya koymak gerekir.

Ülkemizde ve Ankara'da kentler arası ve kentiçi ulaşım hizmetlerinin ve trafiğin düzenlenmesine ilişkin yasalar ve yönetmelikler şunlardır;

Belediyeye ilişkin yasa ve yönetmelikler

- 3 Nisan 1930 tarih ve 1580 no.lu Belediyeler Kanunu,
- 1 Temmuz 1948 tarih ve 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu,
- 16 Nisan 1340 tarih ve 486 sayılı, 15 Mayıs 1930 tarih ve 1608 sayılı, 5 Aralık 1960 tarih ve 151 sayılı "Umum Belediyeye Müteallik Ahkamı Cezaiye Hakkındaki Kanunlar,

- 16 Aralık 1942 tarih ve 4325 sayılı Ankara Elektrik ve Havagazı ve Adana Elektrik Müesseselerininİdare ve İşletmeleri Hakkında Kanun,
- Ankara Belediyesi Zabıta Talimatnamesi,
- Ankara Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü Yönetmeliği.

Esnaf Derneklerine İlişkin Yasa

- 17 Temmuz 1964 tarih ve 507 sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Kanunu.

Merkezi Yönetimlerin üzerine aldığı görevlere ilişkin yasalara

- 11 Şubat 1950 tarih ve 5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkındaki Kanun,
- 21 Mayıs 1953 tarih ve 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu,
- 22 Mayıs 1957 tarih ve 6973 sayılı Sanayi Vekaleti Kuruluş ve Vazifeleri Hakkındaki Kanun,
- 27 Haziran 1945 tarih ve 4770 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun.
- 10 Ağustos 1957 tarih ve 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu,
- 9 Temmuz 1956 tarih ve 6785 sayılı İmar Kanunu,
- 17 Nisan 1961 tarih ve 6/1102 sayılı Karayolları Trafik Nizamnamesi.

Bu yasaların düzenlediği hizmetler üç grupta toplanabilir. Birinci tür hizmetler, alt yapının ya da yolların yapılması ile bu yollar üzerindeki trafikle ilgili işaretlemenin ve ışıklandırmanın sağlanmasına ilişkin yapım hizmetleridir. İkinci tür hizmetler ise yollar üzerindeki trafiğin düzenlemesine ilişkin kuralların konulması, bu kurallara uyulmasının denetimi ve zorlanmasıdır. Kısaca trafik zabıtası hizmetleridir. Üçüncü tür hizmetler ise yollar üzerinde yolcu ve yük taşıma hizmetlerinin görülmesine ve kamu yararına düzenlenmesine ilişkin hizmetlerdir. Kısaca ulaştırma ekonomisine ilişkin hizmetler olarak adlandırılabilir.

Yine yasalarımız öngördüğü iş bölümünü, söz konusu üç tür hizmetin kentler içinde ve kentler dışında çok değişik nitelikler kazanması yüzünden kent içinde ve dışında olmasına göre de farklılaştırmıştır.

Böylece aşağıdaki çizelgede özetlenen altılı sınıflama ortaya çıkmıştır. Yasalarımız bu altı sınıf içindeki her bir görevden belirli bir kurumu sorumlu tutmaktadır.

Çizelge 9.II.1- Yasalar arası iş bölümü

	Altyapı yapım hizmetleri	Trafik Zabıtası hizmetleri	Ulaştırma Ekonomisi hizmetleri
Kentler arası ya da yada kent dışı ulaşım	Karayolları Gn. Md.	Emniyet Genel Md. (İl Trafik Kom.)	Ulaştırma Bakanlığı
Kent içi ulaşımı	Belediye	İl Trafik Zabıtası İl Trafik Kom.	Belediye

Bu çizelgedeki iş bölümünü uygulamada gözönünde tutmak, herhangi bir karardaki yetki aşımlarını ortaya çıkarmak için çok yararlı olacaktır.

İl Trafik Komisyonunun plaka sınırlamalarına ilişkin kararını incelemeden önce, buna ışık tutmak açısından, kentlerarası ulaşım sorunu ile ilgili bir kararı örnek olarak ele alalım.

Ülkemiz karayollarında kamyon taşımacılığının hızla gelişmesiyle devlet yolları ağındaki bir yolun kapasitesinin, bu trafiği taşımakta yetersiz hale geldiğini, trafik akımını aksattığını ve çok sayıda kazaya neden olduğunu düşünelim. Yine bilmiş olalım ki, ülke ekonomisi açısından demiryolları ile taşıma yapılması, karayolları ile taşımadan daha yararlıdır. Çizelgedeki kurumlar arası iş bölümünü gözönünde tutarak, yukarıda verilen sorunun çözümü konusunda hangi konularda, hangi kurumların, ne tür kararlar verme yetkisine sahip olduklarını araştıralım.

Bu sorunun çözülmesi amacıyla değişik türde kararlar verilebilir. Birinci tür kararlar, devlet yol ağının geliştirilmesine ilişkindir. Yapım hizmetlerine ilişkin bu kararın verilmesi ve uygulanması görevi 5539 sayılı yasaya göre Karayolları Genel Müdürlüğü'nündür.

İkinci tür kararlar ise, malların ve yolcuların kamyonlarla taşınmasını azaltarak, mal ve yolcu ulaşımını demiryollarına kaydırmaktır. Bu kararlar ülke düzeyindeki ekonomik seçmelere ilişkindir ve 4770 sayılı kanunun birinci maddesinin 'c' fıkrasına ve onyedinci maddesine göre Ulaştırma Bakanlığınca verilirler. Bakanlığın bu konudaki yetkilerinin kamyon işletmek isteyen bir kişinin bu girişim hakkını tümüyle kaldıracak düzeye ulaşıp ulaşamayacağı ayrı bir tartışma konusudur.

Eğer soruna birinci ve ikinci türdeki temel kararlarla kesin bir çözüm getirilemiyorsa, trafik güvenliğini artırıcı, üçüncü tür düzenleme kararları verilerek kısa erimli çözümler araştırılabilir. 6/1102 sayılı Karayolları Trafik Tüzüğü'nün 9. maddesine göre Trafik Komisyonu yollarda sürat, park, geçiş, vb. sınırlamaları koyarak trafiğin düzenli akışını sağlamaya çalışır. Birinci ve ikinci tür kararlar alınmadığı için sorun tam olarak çözümlenmese bile, bu sınırlar içinde trafik düzenlenmeye uğraşılacaktır.

İl Trafik Komisyonu'nun yasal yetkileri bu sınırlar içinde kalmaktadır. Ancak İl Trafik Komisyonu'nun sorunu daha temelden çözmek için kamyonlara plaka, trafik ruhsatnamesi ve çalışma karnesi vermemek kararını alma yetkisi yoktur. Bu tür bir karar verirse yetkisini aşmış olur. Giderek durum bir yetki "gasbı" halini alabilir. İl Trafik Komisyonu' na bu yetkinin verilmeyişi iki nedene bağlanabilir. Birincisi bir ildeki sınırlamanın tüm ulusal sistemdeki uygulamada bir anlamı olmayacaktır. Eğer tüm illerde bu yolda karar aldırılıp uygulama etkinliği sağlanmış olsa bile ulaştırma ekonomisini ilgilendiren bir karar bu konuda uzman olmayan komisyonlarca alınmış olacaktır. Bu durum ülke çıkarları açısından sakıncalıdır.

Bu nedenle kanun koyucu, 6085 sayılı Trafik Kanunu'nda trafiğe çıkacak araçların "kayıt" ve "tesciline" ilişkin 18, 19, 20, 21, 22. maddelerinde "muayene" ve "imtihan komisyonları" ile trafik şube ve bürolarına sadece araçların teknik niteliklerine, sürücünün sağlık koşullarına ve bilgisine ilişkin denetim yetkisi vermiştir. Denetim koşullarını yerine getirenlere gerekli izinler verilecektir. Söz konusu kurum ve kurallar bu gerekçeler dışındaki nedenlerle izin vermezlerse yetkilerini aşmış olurlar. Şimdiye kadar kamyon taşımacılığına ilişkin kararlarda yasaların öngördüğü işbölümüne uyulmuş, bu işbölümünü aşarak yetki "gasp"ı eğilimi ortaya çıkmamıştır.

İl Trafik Komisyonu kararının yasal çerçeve içindeki yeri

Kentlerarası ulaşım hizmetleri ve trafik düzenlemesine ilişkin yukardaki örnekte yasalarımızın kurumlar arasında nasıl bir iş bölümü öngördüğünü açıkladıktan sonra İl Trafik Komisyonunun 21.11.1975 gün ve 19756227 sayılı kararını inceleyelim. Bu kararla 5 yıl süre ile Ankara' daki taksi, dolmuş ve minibüs sayısına "plaka tahdidi" yoluyla sınırlama getirilmektedir. İl Trafik Komisyonu, bu kararıyla, yasaların öngördüğü iş bölümünün dışına çıkarak bir yetki aşımında bulunmuş mudur?

Yasalarda kentiçi ulaşım ve trafik hizmetlerinin görülmesinde de kurumlar arasında açık bir işbölümü öngörülmüştür.

Yapım hizmetleri ve ulaşım ekonomisi Belediyece, zabıta hizmetleri İl Trafik Zabıtasınca yerine getirilecektir. Önce böyle bir iş bölümünün varlığını, yasa maddelerine dayanarak kanıtlayalım.

1953 yılında yasalaşan 6085 sayılı Trafik Kanunu'nda, Trafik Zabıtası' na ve Karayolları Genel Müdürlüğü'ne verilen görevler sayılmasına karşın, Belediye'nin görevinden ayrıca söz edilmeyişi, belediyelerin rolünün ikinci plana itilmesi yüzünden değildir. Kentiçi ulaşımı ve trafiği konusunda 1580 sayılı kanunla belediyelere verilen geniş görevler ve yetkiler vardır. Bu yasal görevler kanunda yeni baştan sayılmamıştır. Ancak, Trafik Kanununun 76. maddesi belediyelere düşen kimi görevleri kaldırmıştır.

Trafik Kanunu çıktıktan sonra belediyelerin sorumluluğunda kalan görevleri 1580 sayılı kanunun ilgili maddeleri ile Trafik Kanununun 76. maddesini birlikte yorumlayarak bulmaya çalışalım. 1580 sayılı Kanunun 15. maddesinin 9. ve 10. fıkraları kentiçi trafiğinin düzenlenmesinde belediyelerin görevlerini saymaktadır.

9. fıkra: "Belediye sınırı dahilindeki deniz, göl ve nehirlerde belde sınırı dahilinde münhasır olmak üzere, seyrisefer eden istimbot, motorbot ve her nevi kayık, mavuna ve salapurya gibi denizdeki ufak nakliye vasıtalarıyla hususi sandal ve kayıklar ve karada belediye sınırı dahilinde umuma mahsus mahallerde seyrisefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ve otobüs, otomobil ve emsali şimendiferden maada nakliye vasıtalarının sağlamlığına, temizliğine dikkat ederek bunların azami haddi istiabisini ve tahammül derecelerini ve sınıflarını ve numaralarını tayin ve işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini murakabe ve ücret tarifelerine riayetlerini temin edecek tedbirler ittihaz etmek ve icabında bunları bizzat temin ve idare eylemek ve mevzu kanunlar mucibince selahiyettar dairelerden verilen vesikalara müsteniden işlemlerini ruhsata bağlamak.

(Deniz vasıtalarının haddi istiabisini ve sağlamlığını tayinde mahalli liman dairesiyle ticaret müdürlüklerinin mütalaası alınır).

Beldeler veya beldelerle köyler arasında seyrisefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ile otobüs ve kamyonların sağlamlığına, temizliğine dikkat ederek bunların azami haddi istiabisi ve tahammül derecelerini tespit ve sınıflarını, numaralarını tayin ve işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini murakabe etmek ve bu vesait sahiplerinin daimi ikametgahlarının mensup olduğu belediye idaresine aittir."

10. fıkra: "Umuma ait yerlerde gelip geçmeye, nakliye vasıtalarının işletmesine engel olacak, geçenlere zarar veya rahatsızlık verecek veya kaza çıkaracak ve beldenin umumi temizliğini bozacak şeyleri kaldırmak nakliye vasıtalarının nev'i ve cinsine göre belde dahilinde azami ve asgari süratini ve işleyeceği ve işlemeyeceği, duracağı, yavaş gideceği yerleri tayin ve seyrisefer tarifelerini tanzim ve ilan ve umumi intizamı temin etmek, beynelmilel otomobil seyriseferlerinin talimatnamei mahsusuna tevfikan belediye sınırı dahilinde seyriseferlerine muktazi işaretlerin vaz'ı ile bu otomobille şoförlerin haiz olmaları lazım gelen evsafı tetkik etmek."

Karayolları trafik kanununun diğer kanunlardaki hangi maddeleri yürürlükten kaldırıldığına ilişkin 76. maddesi aynen şöyledir:

"İdarei Umumiyei Vilayet Kanununun 80., 1580 sayılı Belediye Kanununun 15., 5237 sayılı Ulaştırma Bakanlığı görevleri ve kuruluşları hakkındaki kanunun 17. maddelerindeki kara nakil vasıtalarına belediyelerce numara ve plaka verilmesi belediye ve hususi idarelerce resim ve harç ve vergi alınması, gidip gelme güvenliğinin düzenlenmesi, nakil vasıtaları niteliklerinin düzenlenip denetlenmesi hakkındaki hükümler ile bu kanunlarda ve diğer kanunlardaki karayolları trafiğiyle ilgili bilcümle hükümler ve 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 18. maddesi kaldırılmıştır."

76. maddenin yorumu çok açıktır. Belediye Kanununun 15. maddesi çok geniş kapsamlı bir maddedir. 70'den fazla fıkra içinde tüm belediye görevleri sayılmıştır. Bunlar içinde trafikle ilişkili olarak sadece (1) Kara nakil vasıtalarına belediyece numara ve plaka verilmesi, (2) Belediyece harç ve vergi alınması, (3) Gidiş-geliş güvenliğinin düzenlenmesi, (4) Karayolu nakil vasıtalarının niteliklerinin düzenlenmesi görevleri Belediye üzerinden alınmaktadır. Belediye üzerinden alınan görevlerin kapsamı çok sınırlıdır. 1580 sayılı kanun..ı 15. maddesinin yukarıda aktarılan 9. ve 10. fıkralarında sayılan görevleri bile tüm olarak kapsamamaktadır.

9. fıkrada verilen görevlerden karayolu taşıtlarına ilişkin olanlar dışındaki tüm belediye görevleri yürürlüktedir. Bunun dışında, ulaşım ekonomisine ilişkin görevler olan "ücret tarifelerine riayetlerini temin etmek ve icabında bunları bizzat temin ve idare eylemek" belediyenin görevleri olarak kalmıştır.

Belediye üzerinde bu görevin bırakılmış olmasının nedenlerini iyice irdelemek konumuz bakımından çok önemlidir. Kent halkının gündelik alış-

verişlerinde, örgütlü satıcılara karşı korunması Belediye'nin geleneksel görevidir. Nasıl kentte temel gıda maddelerinin birinde darlık yaratıldığında ya da bu daldaki esnaf belirli bir fiyatı zorlamak istediğinde tanzim satışları yaparak kentlinin bu konudaki gereksinimini sağlama yetkisi belediyelerde ise, kentiçi ulaşımında da aynı tür görevler (yukarıdaki alıntıda belirtildiği gibi) belediyenindir.

Kent içinde yaşayanların ulaşım gereksiniminin yeterli düzeyde karşılanması görevi belediyenindir. Bu görevin kaldırılması ya da bu konudaki yetkililerin İl Trafik Komisyonu'na aktarılması söz konusu olamaz. Kent içinde hangi tür araçlarla ve hangi fiyat düzeyinde ulaşımın sağlanacağı kararları, başka bir deyişle, kentiçi ulaşım ekonomisine ilişkin kararların verilmesi trafik zabıtasının değil belediyenin görevidir.

Bu ayırım o kadar açıktır ki "Umuru Belediyeye Müteallik Ahkamı Cezaiye Hakkındaki 1608 Sayılı Kanunun" bazı maddelerini değiştiren 5 Aralık 1960 gün ve 151 sayılı kanunundaki ek madde 1'de "Belediyelerce tanzim edilmiş olan çeşitli nakil vasıtalarına ait ücret tarifelerine riayet etmeyenler, hakkında belediye encümenlerince 1608 sayılı kanuna göre ceza verildikten başka bir aya kadar meslek ve sanattan men cezası da verilir ve bu gibilerin ehliyeti alınmak üzere keyfiyet trafik teşkilatına bildirilir" denilmektedir. Böylece kanun koyucu kentin ulaştırma ekonomisine ilişkin kararlarda tek yetkilinin Belediye olduğunu Karayolları Trafik Kanunundan daha sonra çıkan bu yasa ile de yeniden belirtmiş olmaktadır.

Karayolları Trafik Kanunu çıktıktan sonra Belediye Kanununun 15. maddesinin 10. fıkrasındaki görevlerin bir bölümü de Belediye üzerinde kalmıştır. Belediye sınırları içinde trafik işaretlerinin, ışıklarının konulması gibi yapımla ilgili görevler, Belediyelerin sorumluluğundadır. Yapım görevlerinin Belediye üzerinde kalması konusunda bir görüş ayrılığı olmadığı için bu yazıda üzerinde durulmayacaktır.

10. fıkradaki yolun trafiğe açık kalmasını sağlayacak zorlayıcı önlemleri alma görevi Trafik Zabıtası'na geçmiş olmakla birlikte, yol üstündeki engellerin, özellikle temizlik gerekçesiyle kaldırılmasında Belediye'nin yetkileri sürmektedir.

6085 sayılı Trafik Kanunu Belediyenin kentiçi yolcu taşıma konusundaki tekelci haklarına ilişkin Belediye Kanununun 19. maddesine hiç değinmemektedir. 3666 sayılı kanunla değişik 19. maddenin 5. fıkrası şöyledir: "Belediye hudutları dahilinde muayyen mıntıkalar arasında

yolcu nakil vasıtası olarak otobüs, minibüs, otokar, tünel, troley, finiküler işletmek ve mezbahalarda kesilen etleri (Belediye Meclisince tayin ve Dahiliye Vekaletince tasdik edilecek ücret mukabilinde) satış yerlerine nakletmek münhasıran belediyelerin hakkıdır.

Bunların, belediyelerin de iştirak edecekleri şirketler vasıtasıyla yapılması ve işletilmesi ve icara verilmesi veyahut imtiyazın devri icra vekilleri kararına bağlıdır. Belediyeler dilerse inhisarı tazammum etmemek şartıyla bunların işletilmesine ruhsat dahi verebilirler.

Hususi mahiyette elektrik tesisatı gibi işlem yapılmasına ve umuma ait suların ihtiyaçtan fazlasının hususi istihsalatta kullanılmasına ve beldenin muayyen mevkileri arasında yük başına ücret alan nakil vasıtalarının işletilmesine, inhisar tazammum etmemek üzere, ruhsat vermek de belediyelere aittir."

Belediye kanununun bu maddesinin yorumu üstünde özellikle durmak gerekir. Bu maddeye göre kent içinde toplu ulaşım araçları ile yolcu taşınmasına ilişkin Belediye yetkileri 15. maddedeki düzenleyici yetkilerin ötesine geçmektedir. Bu konularda Belediyeye tekel hakkı verilmiştir.

Kanun, bu tekel hakkının hangi konularda verildiğini iki türlü tanımlamıştır. Birinci tanımlama işlevsel tanımlamadır. Belirli yerler arasında belirli bir ücret tarifesine göre toplu olarak yolcu taşımak (yolcu başına alınan ücretle) belediyenin tekelindedir. Kanunda bu işlevsel tanımın yanısıra bu tanıma uygun araçlar sayılarak "tadadi" bir tanım daha yapılmıştır; otobüs, minibüs, otokar, tünel, troley, finiküler gibi. Ana tanım işlevsel olandır. İsmen sayımla sadece örnek gösterilmektedir. Çünkü araç türleri teknolojiye bağlı olarak değişecektir. Yeni isimle yeni tür bir aracın ortaya çıkmasının belediyenin bu tekel hakkını ortadan kaldırması düşünülemez. Eğer belediye bu tekel yetkisini kendisi kullanmıyorsa bakanlar kurulu kararıyla bir şirkete aktarabileceği gibi, tekelleşmemek koşuluyla ruhsat vererek özel küçük girişimcilere bırakabilir.

Bu açıklamalar ışığında dolmuş ve minibüslerle yolcu taşımanın belediye ile ilişkilerini ve buna bağlı olarak İl Trafik Komisyonu'nun plaka kısıtlama kararını inceleyelim. Bugün, bu konudaki uygulama yasaların öngördüğü düzene tümüyle aykırı biçimde gelişmiştir. Steyşın dolmuşlar belediyenin verdiği ruhsatlara bağlı değilken, başka bir deyişle 1580 sayılı kanunun 19. maddesi kapsamı içinde düşünülmezken, minibüsler bu kapsam içine girmekte ve belediyeden ruhsat alarak kendilerine devredilen hak karşılığını ödemektedirler. Oysa her iki araç türü de belirli

hatlarda belli ücret tarifelerine göre çalışmakta, 19. maddedeki işlevsel tanıma uymaktadır. Bunun en açık kanıtı her iki tür taşıtın belediye otobüs sisteminin bir başka seçeneği olarak çalışmasıdır.
Aralarında işlevsel bir ayrılık yoktur. Her ikisi de belediyenin ruhsatına bağlı olarak 19. madde kapsamı içinde çalışmalıdır.

Bu açıklamadan sonra, plaka kısıtlaması getirme yetkisinin yasalara göre İl Trafik Komisyonu'na ait olup olamayacağını görelim.

İl Trafik Komisyonu'nun plaka kısıtlaması il içinde geçerlidir. Bir ilde birden çok belediye vardır. Normal olarak İl Trafik Komisyonu'nun kısıtlama kararının herhangi bir özel belediyeye etkisinden söz edilemez. Böyle olunca Ankara örneğinde olduğu gibi, Ankara kentinin trafik sorunlarını çözmek için alınan plaka kısıtlaması kararı, Ankara kentinden çok il içindeki öteki kentleri etkilemektedir. Ankara kentinde çalışmak ildeki öteki kentlerde çalışmaktan daha kârlı olduğu için Ankara ilinde öteki belediyelerin ticari araçları Ankara belediye sınırları içinde çalışmayı yeğleyecektir. Böylece İl Trafik Komisyonu'nun kararı yalnız Ankara Belediyesinin değil, öteki belediyelerin de toplu ulaşım hizmetlerini görmesinde dolmuş, minibüs ve taksilerden yararlanma hakkını ellerinden almış olmaktadır. Plaka kısıtlama kararı alan İl Trafik Komisyonu Belediyelerin 1580 sayılı kanunun 15. maddesince verilen olanaklardan yararlanmasını sınırlamakta, bu belediyeleri kentin toplu ulaşım hizmetlerini görmekte yalnızca otobüs kullanmaya zorlamaktadır.

Böyle bir zorlamanın 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda bir dayanağı yoktur. İl Trafik Komisyonu yasal yetkisini aşmış; üstelik belediyelerin yetkilerini "gasp" etmiş olmaktadır.

Ankara ili içindeki başka belediyeler için söz konusu olan bu yetkiye zorla el koyma durumu, kısıtlamanın zaman süresi uzadıkça Ankara Belediyesini de etkilemektedir. Ankara'nın hızla artan yolculuk istemini karşılamakta belediyeye tek yol kalmaktadır. Belediye otobüslerini artırmak. Görünüşte trafik sıkışıklığı gerekçesi ile alınan plaka kısıtlaması kararı gerçekte, belediyenin sorumluluğunda olan ulaşım ekonomisine ilişkin bir karar niteliği kazanmaktadır. Belediye yeterli kaynakları olmaması nedeniyle yeterli sayıda otobüs alamazsa, kararın sıkıntısını kent halkı çekecektir. Kent halkının ulaştırma hizmetlerinin ne ölçüde karşılanacağı kararını verme yetkisi ise yasalarımıza göre açıkça belediyenindir. Yukarda incelediğimiz kentlerarası kamyon ulaşımı konusunda neden İl Trafik Komisyonu'na kısıtlama yetkisi verilmemişse aynı nedenlerle Karayolları Trafik Yasası'nda kentiçi ulaşım araçlarının sayısını kısıtlama yetkisi de İl Trafik Komisyonu'na verilmemiştir.

Belediye Kanununun 19. maddesinin 5. fıkrasının yorumu plaka kısıtlaması konusunda başka sakıncaların da olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Belediyelerin yetkilerinin anlatım biçimi çok ilginçtir: Belediye tekel hakkını kendi kullanabilir ve başka her türlü aracı yasaklayabilir. Bu tekelci yetkisini yine tekelci bir şirkete, bakanlar kurulu kararıyla aktarabilir. Ama tek tek girişimcilere belediye bu hakkı ruhsatla vermeye başladığında bu ruhsatların tekelci nitelik kazanmasına yasa izin vermemektedir. Bu nedenle plaka sayısının kısıtlanmasının yasaya aykırı olduğu söylenebilir. Bu yorum göstermektedir ki, yasada bu tür bir kısıtlama yetkisi, değil İl Trafik Komisyonu, belediyeler için bile söz konusu değildir.

Kentiçi ulaşımın düzenlenmesinde yasaların kurumlar arasında nasıl bir işbölümünü öngördüğünü inceledikten ve özellikle İl Trafik Komisyonu'nun ve belediyenin yetki sınırlarını belirledikten sonra, iki örnek üzerinde, Belediyelerin yetkilerinin nasıl aşıldığını görelim:

Örnek 1: Steyşın dolmuşların belediyeye ruhsat harcı ödememelerinin yasalara aykırılığı

Steyşın dolmuşların belediyeye ruhsat harcı ödememelerinin gerekçesi, Karayolları Trafik Tüzüğü'nün otomobil ve minibüs tanımına dayandırılmaktadır. Tüzüğün 2. maddesinin 9. fıkrasına göre: "Otomobil yapılışı itibariyle şoföründen başka, oturmaları şartıyla en çok yedi yolcu alabilen insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıtlardır." Bunlardan taksimetre ya da tarifeyle yolcu taşıyanlara "Taksi-Otomobil", adam başına ücretle yolcu taşıyanlara "Dolmuş-Otomobil", bunların dışında kalan ve 237 sayılı Taşıt Kanununa bağlı olmayanlara da "Hususi-Otomobil" denir. "Şoförün oturduğu sıra dahil, 2 sıradan fazla oturma yeri bulunan otomobiller taksi-otomobil olarak kulanılamazlar." 11. fıkraya göre ise: "Minibüs (küçük otobüs) şoföründen başka 8 ila 10 yolcunun oturabileceği Otomobilden farklı ve insan taşımak için imal edilmiş olan ve bu maksatla kullanılan motorlu taşıttır."

Karayolları Trafik Tüzüğündeki bu iki tanım steyşın dolmuşların, Belediye Kanununun 19. madde kapsamı dışında, minibüslerin ise içinde düşünülmesine dayanak olarak ileri sürülmektedir.
Bu tanımların 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndan gelen dayanakları yoktur. O halde bu tanımlar 1580 sayılı Belediye Kanununun 19. maddesinin işlemesini engelleyici bir nitelik kazanamazlar. Eğer bir tüzük maddesi uygulamada bir kanun maddesinin işlerliğini engelleyecek nitelik kazanıyorsa ya yanlış uygulanmaktadır, ya da yasalara aykırıdır. Yürürlükten kaldırılması gerekir.

Denilebilir ki, yukarıda verilen tanımlarda araç cinslerini taşıyabileceği yolcu kapasitesine göre sınıflandırmanın teknolojik nedenleri vardır ve bu büyüklüklerde araçların yapılarında değişiklik olmakta, bunların denetlenme ve bakım özellikleri, büyüklüğü dolayısıyla trafik akımına etkileri değişmektedir. Bu nedenle trafik tüzüğünde bu tür bir sınıflama anlamlıdır. Bu açıklamanın yasaya ters düşen tarafı yoktur. Yasaya ters düşen belirli bir amaçla geliştirilen bir tanımın başka bir amaçla geliştirilen bir yasanın hükmünü bağlamak için kullanılmasıdır.

1580 sayılı kanunun 19. maddesinin 5. fıkrası açısından yedi kişilik "adam başına ücretle yolcu taşıyan", "dolmuş otomobil" ile sekiz kişilik minibüs arasında hiçbir fark yoktur. Her ikisi de belirli noktalar arasında önceden belirtilen bir tarifeye göre ücretle yolcu taşımaktadır. Bu nedenle bu tanımlar 19. maddenin uygulanmasında değil, sadece trafik yasasımn uygulanmasında kullanılırsa hukuksal açıdan bir sorun kalmaz. Ama bugünkü gibi 19. maddenin uygulanmasında işletiliyorsa açıkça Belediye Yasası "ihlal" edilmiş olur.

Örnek 2: İl Trafik Komisyonunun Plaka kısıtlama kararının yasalara aykırılığı

Trafik ve ulaşım ekonomisine ilişkin kararların yasalarımıza göre ilişkilerinin nasıl kurulması gerektiğini gördükten sonra, şimdi de bizi doğrudan doğruya ilgilendiren, 21.11.1975 tarih ve 1975/227 sayılı İl Trafik Komisyonu'nun plaka kısıtlaması kararının yasalarımıza neden aykırı olduğunu ayrıntıları ile inceleyelim.

Karar alt komisyonun görüşüne dayanmaktadır. Alt komisyon görüşü aynen şöyledir:

"1970/13 ve buna ek olan 1970/42 sayılı İl Trafik Komisyonu kararlarının,

1. Ankara'da mevcut taksi ve dolmuş sayılarının ihtiyaçtan fazla olması,
2. Ankara kenti içerisinde mevcut yol ve park yerlerinin devamlı trafikte olan taşıtların artmasına imkan vermemesi,
3. Belediye otobüsleri ve dolmuşlarla halkın taşımacılığının günlük ortalama saatlere göre normalin çok üstünde sağlandığı,
4. 12,000 civarında taksi ve dolmuş ile minibüs aracının gerek park yerleri yoksunluğu, gerek yol kapasitesini etkilediği ve artışının yol ve trafik kapasitesinin dışına çıkmasına sebep teşkil edeceği,
5. Bugüne kadar Ankara halkının ulaşım konusunda ne Ankara Valiliğine ne Ankara Belediye Başkanlığına ne de ilgili ünitelere bir talebi olmadığı ve yapılan gözlemlerde taksi adedinin ihtiyaca rahat cevap verdiği,

6. Yapılan tetkik ve sayımlardan anlaşılacağı üzere, Ankara'da bilhassa pik saatlerde taksi ve dolmuşların trafik üzerinde menfi olarak nazım rol oynadığı,
7. Tahdidin kaldırılması halinde kentimizde şoför ve taksi gücünün hızla artarak kontrol sorunlarının da artmasına sebep olacağı,
8. Bugün kentimizin başlıca sorunları arasında bulunan hafif ve yan sanayii sorununun, plaka tahdidinin kaldırılması halinde büsbütün artacağı sebepleriyle,

eski kararların aynen muhafaza ve süresinin 1.12.1975'ten itibaren geçerli olmak üzere 5(beş) yıl uzatılması uygun görülmüştür."

İl Trafik Komisyonu'nun karar gerekçesi üç yönden geçersizdir. Birincisi, karar gerekçesi diye sayılan nedenlerin kent ulaşım ekonomisine ilişkin nedenler olmasındandır. Yukarıda sayılan 1, 3, 5, 8 no.lu gerekçeler bu türdür. Bu gerekçelerden yararlanarak kentiçi yolcu ulaşımına ilişkin kararlar vermek, daha önce ayrıntılarıyla incelendiği gibi, Belediyenin yetkisindedir. Bu gerekçelere dayanmasıyla, İl Trafik Komisyonu yetkilerini aşmış olmaktadır. 8 no.lu gerekçeyle bu yetki aşışı yalnızca ulaşım ekonomisi konusunda değil, kent ekonomisine ilişkin karar almaya kadar vardırılmıştır.

İkinci tür gerekçe trafik tıkanıklığıyla araç sayısı arasında ilişki kurmaktadır. 2, 4, 6 no.lu gerekçelerde olduğu gibi. Kamyon taşımacılığı örneğinde açıkça gösterildiği gibi İl Trafik Komisyonu bu tür gerekçelere dayanarak trafikle ilgili düzenlemelere gidebilir ama bu düzenlemede miktar kısıtlama yetkisinden yararlanma hakkı İl Trafik Komisyonu'na verilmemiştir.

Üçüncüsü ise, 2, 4 ve 6 no.lu gerekçelerin ya ulaşım planlamasına ilişkin bilimsel kavramlarla tutarsızlığı ya da gerçeklere uygun olmamasıdır. Ayrıca yasaklama kararının beş yıl süre ile alınmasının da Ankara gibi çok hızlı büyüyen bir kentte tutarlı bir gerekçesini bulmak olanağı yoktur. Niye bir yıl değil de beş yıl? Buna ilişkin en ufak bir gerekçe kararda belirtilmemiştir.

Yukarıda sayılan nedenlerle İl Trafik Komisyonu kararı yasalarımıza aykırıdır ve yürürlükten kaldırılması gerekir.

Bu kararın görünüşte de olsa bir yasal dayanağı yok mudur? İl Trafik Komisyonu kararında Karayolları trafik tüzüğünün 67. maddesinin (K) bendi yasal dayanak gösterilmiştir. Bu maddenin (K) bendi trafik tüzüğüne 27.3.1967 tarihinde eklenmiştir ve aynen şöyledir:

"Yol ve trafik durumunun icap ve şartlarına göre belediye sınırları içinde taksi veya dolmuş olarak çalışacak otomobillerle minibüslerin ve hayvanla çekilen arabaların, bu araçların çalışma şekli ve şartları, arazi taşıtları ile arazi durumuna göre nerelerde ücretle yolcu taşınabileceği vilayet trafik komisyonlarınca tespit ve ilan olunur.

Ancak, vilayet trafik komisyonları minibüslerin miktarı ile ilgili hususlar hakkında mahalli belediyelerin mütalaalarını almak suretiyle karar verirler."

Bu maddenin içeriğinin incelenmesine girmeden önce, tüzüğe bu maddenin ne zaman konulduğuna bakmakta yarar vardır. Yazının girişinde belirtildiği gibi ilk kısıtlama kararı 1966 yılında alınmıştır. İlk karar alındığında bu kararın yasal dayanağı yoktu.

İl Trafik Komisyonu kısıtlama kararı verdikten ve belirli bir süre uyguladıktan sonra, trafik tüzüğüne 67. maddenin (K) bendi eklenmiştir. Hazırlanan trafik tüzüğünün ilk metni bu bakımdan yasaya uygun iken, eklenen bu madde ile yasaya aykırı hale gelmiştir.

67. maddenin (K) fıkrasının ikinci fıkrasına konulan, "minibüslerin miktarı ile ilgili hususlar hakkında mahalli belediyelerin mütalaalarını almak suretiyle karar verirler" sözlerine dayanılarak sayı kısıtlaması getirilmektedir.

67. maddenin yasalara uygunluğu çeşitli bakımlardan eleştirilebilir. Trafik tüzüğündeki kısıtlamalar ne gerekçe ile getirilmektedir. Denilebilir ki araçların sayısının artması trafik sıkışıklığı yaratmaktadır.

Bu nedenlere dayanarak plaka kısıtlama yetkisi tüzüğe konulmuştur. Bu halde ortaya çıkan yasal tutarsızlıklar şunlardır:

1. Eğer trafik sıkışıklığı gerekçesiyle İl Trafik Komisyonu na plaka kısıtlama yetkisi veriliyor ise bu yetkinin belirli tür araçlarla sınırlanmış olmaması tüm araçları kapsaması gerekir; örneğin son yıllarda artan özel otomobiller gibi.

2. Plaka kısıtlama yetkisinin 6085 sayılı karayolları trafik kanununda hiçbir dayanağı yoktur. 6085 sayılı yasanın plaka vermeye ilişkin 19. maddesi böyle bir kısıtlamaya olanak vermemektedir. Kişiler belirli teknik, yasal ve sağlık koşullarını yerine getirirse bunlara plaka vermek zorunludur. Eğer bu konuda bir kısıtlama yetkisi söz konusu olsaydı tüm araçlar için söz konusu olurdu.

3. Kentiçi ulaşım ekonomisine dayanan gerekçelerle kısıtlama yetkisi Trafik Tüzüğünün 67. maddesi (K) bendine konulmuş ise, daha önceki, bölümlerde açıkça belirtildiği gibi Belediye yasasının 19. maddesi bir tüzük hükmüyle işlemez hale getirilmiş olmaktadır. Bu durum ise açıkça anayasaya aykırıdır.

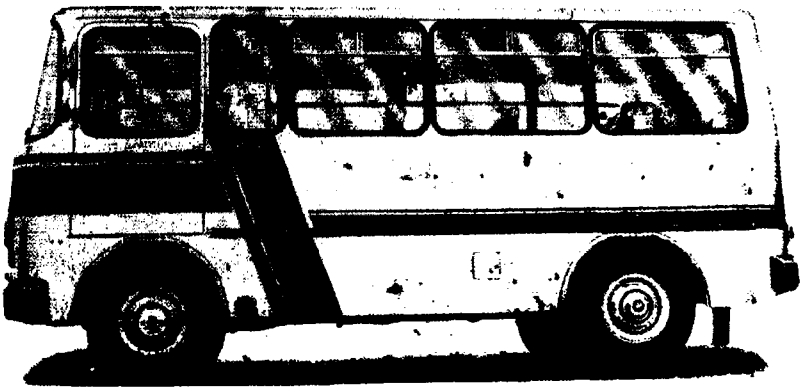
Yukarıda sayılan nedenlerle, İl Trafik Komisyonunun plaka kısıtlama kararını dayandırdığı karayolları trafik tüzüğünün 67. maddesinin (K) bendi yasalara aykırıdır. İptali gerekir. Yine aynı nedenle İl Trafik Komisyonunun 21.11.1975 tarih ve 1975/227 sayılı kararı iptal edilmelidir.

Son Gelişmeler

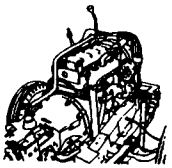
1973-1977 döneminde steyşın dolmuşlardan ruhsat harcının alınması ve İl Trafik Komisyonunun plaka kısıtlama kararının kaldırılması konusunda Ankara Belediyesinin girişimleri olmuştur. Bu girişimler dolmuşçuların örgütlenmesi bölümünde gördüğümüz siyasal etkileşme mekanizmasıyla kolaylıkla önlenmiştir. Girişimlerden biri Ankara'daki steyşın dolmuşlardan belediyenin ruhsat harcı almasını amaçlıyordu. Belediyenin ruhsat harcı alabilmesi için bir yönetmelik hazırlaması ve bunu Belediye Meclisinden geçirdikten sonra uygulaması gerekirdi. Belediyenin bu konuda hazırladığı yönetmelik, esnafların hakim olduğu meclis gündemine alınmadığı için uygulanmadı. Dolmuşçular bu engellemeyi sessizce başardılar. İkinci girişim plaka kısıtlama kararının bir ölçüde gevşetilmesini amaçlıyordu. Önce Belediyenin daha sonra da İçişleri Bakanının bu konudaki çabalarının nasıl sonuçsuz bırakıldığını örgütlenme bölümünde görmüştük. Her iki örnek de dolmuşçuların örgütlenmeleri sonucu yasalarda olmayan hakları nasıl alabildiklerini ve koruyabildiklerini göstermesi yönünden öğretici.

İH International

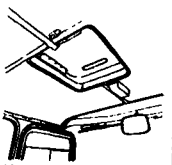
DİZEL MİNİBÜS "10 kişilik şehir içi müsaadeli" ve MİDİBÜSLERİ "14 kişilik" SATIŞA SUNULMUŞTUR



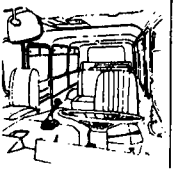
Özellikleri



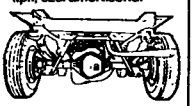
Motor: 2480 dev/dk., 78 HP veren, uzun ömürlü ve emsallerine göre km. yakıt maliyeti en az olan, denenmiş, yedek parçası bol, İH D - 239 in-line dizel motoru.



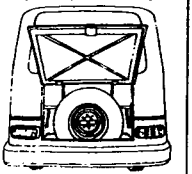
Havalandırma tertibatlı, sürgülü yan camlar, görüş açıklığı yüksek yekpare öncam ve kalorifer tertibatlı.



Suspansiyon: Sarsıntıyı asgariye indiren, yolcu tipli, özel amortisörlü.



Akıs: Viraj emniyetli, taşıma kapasitesi takviyeli.



Gizli Kapalı Stepne: Yer kaybı sorununu ortadan kaldıran, dış bölmede bulunan, kapalı stepne yeri.

SATIŞ MERKEZLERİMİZ:

Genel Müdürlük (Merkez)
Büyükdere Cad. 4. Levent - İstanbul
Tel: 84 99 00 - 84 49 99 (4) Hat

Marmara Bölge Müdürlüğü
Büyükdere Cad. 4. Levent - İstanbul
Tel: 84 77 31 - 84 49 99 (4) Hat

Orta Anadolu Bölge Müdürlüğü
Atatürk Orman Çiftliği karşısı Ankara
Tel: 16 63 14 - 15 59 31 - 15 59 39

Güney Anadolu Bölge Müdürlüğü
Çayırlar yolu 3 nolu blm. ADANA
Tel: 32 403 - 39 662 - 20 663

ve TÜM YETKİLİ SATICILARIMIZDA

ADI MİNİBÜS İÇİ OTOBÜS

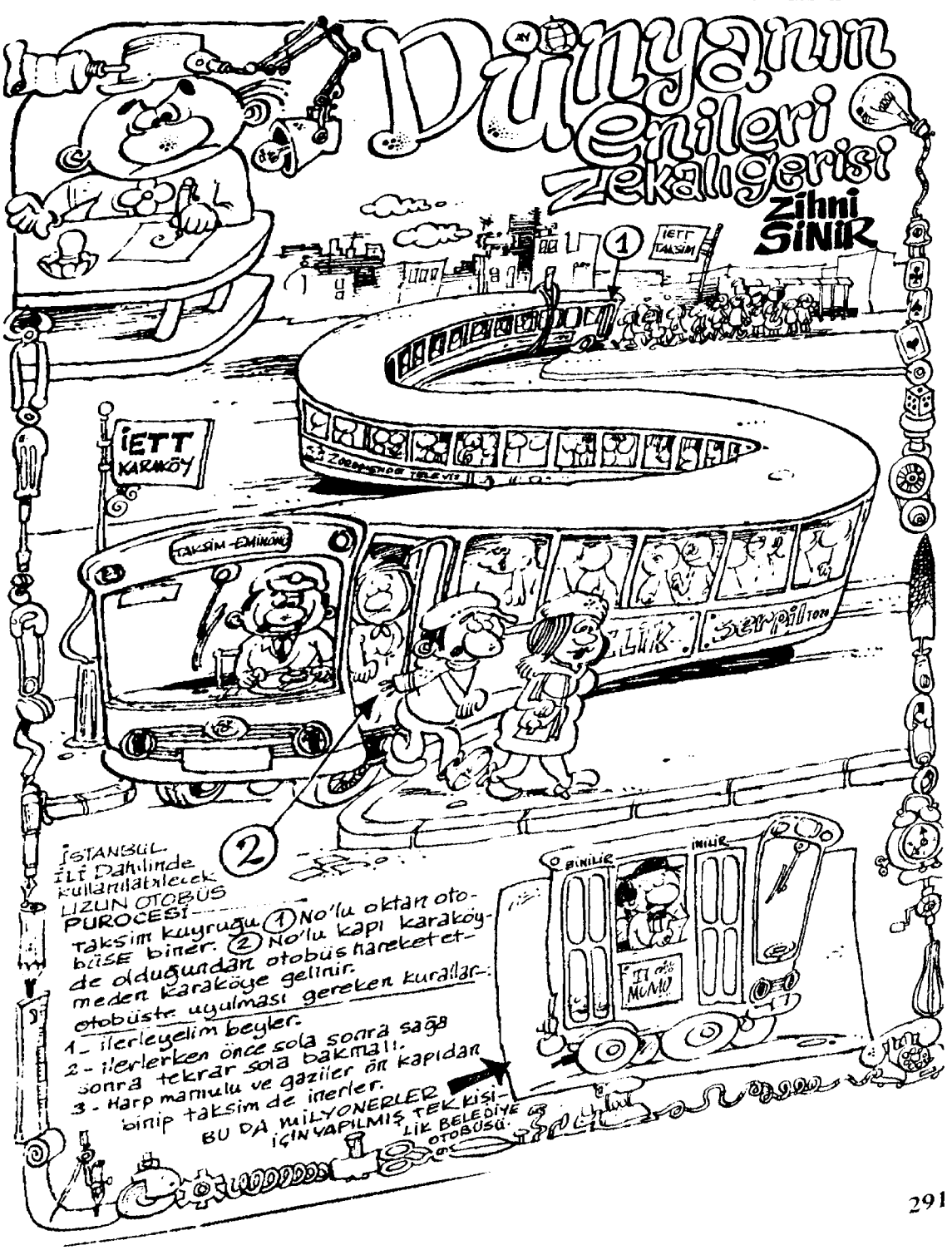
TÜRKİYE GENEL DİSTRİBÜTÖRÜ

TÜRK OTOMOTİV ENDÜSTRİLERİ A.Ş.
TOE ve İMAT Otobüs Yapı-montaj Kuruluşu
(OYAK) şirketi

İH

10. Dolmuşun Geleceği

Sayfa 291 : İrfan Soyer, Yavuz Aran-Gırgır
Sayfa 292 : Milliyet
Sayfa 293 : Milliyet
Hürriyet, 9 Ekim 1976
Sayfa 294 : Tan Oral, Politika


Dünyanın Enileri
Zekâ İşleri
Zihni SİNİR
İETT KARAKÖY
TAKSİM-EMİNÖNÜ
İETT TAKSİM
İSTANBUL İLÇE DAHİLİNDE KULLANILABİLECEK UZUN OTOBÜS PROJESİ
Taksim kuyruğu ① No'lu oktan otobüse biner. ② No'lu kapı karaköyde olduğundan otobüs hareket etmeden karaköye gelinir.
otobüste uygulması gereken kurallar.
1- ilerleyelim beyler.
2- ilerlerken önce sola sonra sağa sonra tekrar sola bakmalı.
3- Harp malulu ve gaziler ön kapıdan binip taksim de inerler.
BU DA MİLYONERLER İÇİN YAPILMIŞ TEK KİŞİLİK BELEDİYE OTOBÜSÜ.
BİNİLİR
İNİLİR
MOMO

● İtalya bu düzeye 1962'de ulaşmıştı

1985'te yurt içi oto sayısı 3,7 milyonu aşacak

BOĞAZİÇİ Üniversitesi öğretim üyelerince yapılan bir araştırmaya göre "1980 yılında Türkiye'nin 1.341.440 binek otomobili, 36 bin otobüs, 74 bin minibüs, 179.800 kamyon, 133.400 kamyonet ve 254 bin 294 traktör talebi olacaktır."

Boğaziçi Üniversitesi öğretim üyelerinden, Emre Gönensay, Alper Orhun ve Sibel Tanberk tarafından yapılan araştırmada 1977 yılı ile ilgili talep miktarları ise şöyle sıralanmaktadır:

Binek otomobil 742.895, otobüs 28.400, minibüs 54.300, kamyon 139.200, kamyonet 102 bin ve traktör 200 bin.

Araştırmada yıllara göre araç parklarında beklenen gelişmeler şu şekilde yer almaktadır:

★ 1976 yılında 609 bin olan binek otomobili sayısı 1985 yılında 3.700.000 olacaktır. Bu sayıya, Japonya 1969'da, İtalya 1962'de, İspanya 1970'lerde, Yugoslavya bugünlerde erişmişlerdir. Otomobil talebindeki gelişme, GSMH ve nüfus artışından etkilenmektedir.

Halen çok düşük olan otomobil sayısının 1985'de 3.700.000'e ulaşmasına bugünkü karayolu yapısı engel olamayacaktır.

★ Otobüs, minibüs, kamyon ve kamyonet taleplerindeki gelişmeyi GSMH ve ulaştırma kesimindeki gelir düzeyinin belirleyeceği öngörülmektedir. Bu arada 1970 yılında 16 binden oluşan otobüs parkı 1975'de 24.300'e yükselmiştir. Bu sayının 1985'de 53 bin 100 olması beklenmektedir.

Minibüs park sayısı da yıllara göre 1975'de 43 bin 500, 1980'de 74 bin, 1985'de 118 bin 800 olarak bulunmuştur.

MİNİBÜS OTOBÜSE TERCİH EDİLİYOR

Araştırmaya göre otobüs parkının ağır bir tempoyla büyümesine karşılık minibüs parkı daha hızla büyümektedir. Bunun nedenlerinin başında küçük sermayeli müteşebbislerin otobüs yerine minibüs alım finansmanını kolaylıkla karşılayabilmeleri bulunmaktadır.

Bundan dolayı kısa mesafeli yolcu taşımalarında minibüs çeşitli bölgelerde otobüsün yerini almıştır.

Kamyon parkı 1975 yılı için 116.800, 1980 yılı için 179.800 ve 1985 yılı için 273 bin olarak saptanmıştır.

Kamyonette ise 1975 yılında 84.800 olan park genişliği 1980'de 133.400, 1985'de 204.800 olacaktır.

TRAKTÖRDEKİ DURUM

"Traktör talebinin, devletçe güdülen tarım politikaları ve tarımsal geliri etkileyen faktörlerin zaman içinde değişiklik göstermeleri bakımından, tahmini güç bir konu olduğu" belirtilen araştırmada, "Traktör talebini etkileyici unsur olarak finansman yönünden hektar başına verim, ihtiyaç yönünden ise ekilebilen alanın sınırı ölçü" olarak ele alınmıştır.

Türkiye'de ekilebilen alan ilk yıllarda az, daha sonraki yıllarda hızla artmış, son yıllarda ise 24.5 milyon hektar dolaylarında sabit kalmıştır. Buna göre 1972'de 130 bin olan traktör sayısı 1975'de 167 bine yükselmiştir. Bu sayının 1985'de 362 bini aşması beklenmektedir.

Telefonlu dolmuş İngiltere'de moda

Britanya adalarında sağdan direksiyonlu minibüs dolmuşlar, şimdi günlük ulaştırmanın ana unsuru

TÜRK zekâsının ve yaratıcılığının geliştirdiği DOLMUŞ şehir ulaştırmasında büyük bir devrim oldu. Şimdi bu sistem bütün dünyada uygulanmaya başlıyor. Tarifeli otobüsle taksi arasında minibüs veya otomobil dolmuşlar gerçekten modern büyük şehir halkının ihtiyaçlarını daha iyi karşılıyorlar. Bir otobüsü kaçırınca tarifeli zamanını beklemek veya tek başına taksi tutup yüksek ücret ödemek ortasında büyük kolaylıklar getiriyor dolmuşlar. Şimdi de İngiltere'de "Dolmuş" tan esinlenilerek modern bir dolmuş sistemi daha doğmuş: "Telefonlu Minibüs Dolmuş" sistemi geliştirildi. "DIAL - A - RIDE" veya kısacası "Telefonlu Dolmuş" denilen Ford şirketi tarafından geliştirilen bu sistem şimdi İngiltere'de muayyen bölgelerde başarı ile denenmekte. Çok geçmeden Amerika'da ve Avrupa'nın başka yerlerinde de uygulanacak.

Bu sistemle dolmuş minibüsler muayyen bölgelerde yolculara hizmet ediyorlar. Artık otobüs beklemek veya fazla ücret vererek taksi beklemek zorunluğu ortadan kalkıyor. Isteyen bu minibüs dolmuşları yolda durdurup bindirir dolmuşlar gibi binliyor ve muayyen bir hat üzerinde istediği noktada iniyor. Asıl önemlisi yolcu evinden telefon edip dolmuşun kapısının önüne gelmesini sağlıyor. Bir telsiz merkezi bu siparişleri hareket halindeki minibüslere telsizle ulaştırıyor ve onlar da istenilen adrese gidiyorlar. Bir seçenek de dolmuşu önceden siparis etmek. Örneğin, her sabah muayyen saatte kapısında olmasını ve çocuğunu okula götürmesini sağlamak.



Evden telefonla minibüs istenebileceği gibi, böyle yollardaki telefonlardan da istenebiliyor ve dolmuş biraz sonra önünüze geliyor.





Ya evden ya da muayyen noktalardaki özel telefonlardan yapılan çağrılar bu merkeze geliyor. Merkez telsizle sefer halindeki olan dolmuş mi olan dolmuş minibüsleri istenilen noktaya veya eve gönderiyor.

Hava otobüsü teklif edildi

Şehir trafiğini düzeltmek için Haliç Tersanesi Müdürü Ali Can'ın önerisi ilginç bulundu

GÜN geçtikçe içinden çıkılmaz bir hal alan İstanbul'daki trafik sıkışıklığının yılda milyonlarca zarara yol açmaya başlaması üzerine Haliç Tersanesi Müdürü Yüksek Mühendis Ali Can Topkapı ile Şişli arasında "Hava otobüs yolu" kurulması için bir proje hazırlamıştır.

İstanbul'un trafik sorunu için yeni bir fikir

TAN ORAL

DOLMUŞUN GELECEĞİ

Yöneticiler ve ulaşım plancıları arasında, dolmuşu istenmeyen ve geçici bir ulaşım türü olarak görme eğilimi yaygındır. Kamu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesiyle dolmuşun kalkmasının sağlanabileceğine inanılmaktadır. Dolmuşu geçici görme eğiliminin yaygınlığı dolmuşun geleceğinin ne olacağı sorusunun açıkça tartışılmasını gerektiriyor. Bu sorunun yanıtı bu kitabın ikinci bölümünde, dolmuşun varlığının nelere bağlı olduğu tartışılırken kısmen verilmişti. Ama bu yanıt daha çok geçmişte olanlara dayanıyordu. Bu bölümde ise gelecekteki değişmeler içinde dolmuşun yeri tartışılacak.

Dolmuşun geleceğine ilişkin iki temel soru sorulabilir: Birincisi, gelecekte dolmuş olacak mıdır? İkincisi ise dolmuş olacaksa, bu dolmuşun nitelikleri nasıl değişecektir? Bugünkü dolmuş, artık 1940'ların dolmuşu değildir; bir değişme geçirmiştir. Gelecekte de bu değişme sürecektir.

Dolmuşun geleceğini tartışmak için önce kaç yıllık bir zamandan söz edildiğini açıklığa kavuşturmak gerekir. Bu yazıda söz konusu olan gelecek birkaç yıllık bir kısa erim ya da beş ile yedi yıllık bir orta erim değildir. Bu süreler içinde dolmuş olgusu bugünkü yapısı ile varlığını koruyacaktır. Söz konusu gelecek, önemli değişmelerin gözlenebileceği on-beş-yirmi yıllık dönemi kapsamaktadır.

Böyle uzun süreli bir dönem içinde neler olabileceğini tam olarak kestirmek olanağı yoktur. Ancak değişme yönleriyle ilgili eğilimler ortaya konabilir. Bunun için soruna üç farklı düzeyde yaklaşılacaktır. Önce dünya ekonomisindeki değişikliklerin ve teknolojik ilerlemenin kentiçi ulaşımın örgütlenmesine ve dolmuşa etkisi tartışılacaktır. İkinci düzeydeki tartışma ülke ekonomisindeki ve siyasal yapıdaki değişikliklerin dolmuş olgusuna yansıması üzerinde olacaktır. Son olarak dolmuş örgütlenmesinin kendi dinamiği içinde oluşan değişmeleri kestirmeye çalışacağız.

Dünya ekonomisinde enerji bunalımı ve kentiçi ulaşım teknolojisinde beklenen gelişmeler

İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızla artan ucuz petrol üretimi, dünya ekonomisinin enerji kaynaklarında önemli değişiklikler yapmıştı. Temel enerji kaynağı kömür olmaktan çıkmış, petrol haline gelmişti. Ayrıca ucuz enerji üretimi, enerji savurganlığını artırmıştı. 1970'li yıllara gelindiğinde petrol üreticisi geri kalmış ülkeler OPEC içinde anlaşarak bilinçli bir fiyat politikası uygulamaya başladılar. 1974 yılında yapılan saptamalara göre varolan petrol kullanma alışkanlığının sürmesi halinde toplam petrol yatakları 23 yıl içinde tükenecektir.[1] Petrol üreticisi ülkeler bu tarihsel fırsattan yararlanarak gelişmelerini sağlamak için petrol fiyatlarını 1973'te dört kat artırdılar. Böylece petrol bunalımı doğdu. Bu olay bütün dünyada daha bilinçli bir enerji kullanımı sorununu gündeme getirdi. Dünyanın sanayileşmiş kesimi olan ABD, Batı Avrupa ve Japonya'nın petrol ithal eden ülkeler olması, yeni teknolojiler geliştirilerek sorunun çözümlenmesine olanak verdi.

Yeni teknolojilerin geliştirilmesi konusunda birbirini bütünleyen iki yön ortaya çıktı. Bunlardan birincisi enerji tüketimini azaltıcı buluşların geliştirilmesiydi. Kuşkusuz ucuz enerji fiyatları, enerji tüketiminde savurganlık denilebilecek teknolojilerin gelişmesine neden olmuştu. Yeni fiyatlara uygun teknolojilerin geliştirilmesini gerektiriyordu.[2] Ama sorunun temel çözümü enerji tüketiminin kısılmasından geçmeyecekti. Toplumların gelişmesi için daha çok enerji kullanılmalıydı. Enerji kullanma-

(1) Hans H. Landsberg: "Low-Cost, Abundant Energy: Paradise Lost?", *Science*, 19 Nisan 1974, c. 184, n. 4134, s. 247-253.

(2) Bugün Suudi Arabistan'da bir varil petrolün çıkarım harcamaları 30 sent, satış fiyatı ise 13-14 dolardır. 1980'lerde bu fiyatın 20 dolara yaklaşması, yirminci yüzyılın sonuna doğru hızla artarak 100 dolara çıkması beklenmektedir. Selman R. Kınacı: "Geleceğin Enerjisi Nasıl Yaratılacak?" *Milliyet*, 26 Ekim 1978.

yan bir toplum geri kalan bir toplumdu. O zaman ikinci ve temel araştırma yönü kendiliğinden ortaya çıkıyordu: Yeni ve ucuz enerji üretimi yollarının bulunması. Eğer ikinci yöndeki araştırmalar başarıya ulaşabilirse, birinci yöndeki buluşların çoğu önemini yitirecekti. Ama her iki tür buluşun da kentiçi ulaşımının yeniden örgütlenmesinde çok önemli etkileri olacaktı.

1970 yılında ABD'de üretilen enerjinin ancak yüzde 50'si yararlı enerjiye dönüştürülebiliyor, geri kalanı boşa harcanıyordu. Toplam üretilen enerjinin yüzde 36'sı sanayide, yüzde 27'si ulaştırmada, yüzde 27'si konutların ve öteki binaların ısıtılması için kullanılıyordu. Bu üç kesimin her birinin enerjiden yararlanma oranları çok farklıydı. Sanayi kesimi kullandığı enerjinin yüzde 75'ini yararlı işe çevirebiliyordu. Oysa ulaştırma kesimi kullandığı enerjinin ancak yüzde 24'ünü yararlı işe dönüştürebiliyordu. Bu verimlilik azlığı genelde ulaşım sektörünün teknolojik yapısı kadar, ABD'de ulaşım sektörünün karayolu taşımacılığına ve özel oto iyeliğine dayanmasından kaynaklanıyordu. 1973 yılında petrol bunalımı başladığında ABD'de petrol tüketiminin yüzde 40'ı otolarda tüketiliyordu ve büyük Amerikan arabalarının enerjiden yararlanma verimliliği yüzde 20'den azdı.[3]

1977'ler Türkiyesindeki durum 1970'ler ABD'sinden çok başka değildir. Toplam tüketilen enerjinin yüzde 19'u ulaştırma kesimindedir. Toplam petrolün yüzde 39'u ulaşım kesiminde harcanmaktadır. Ulaşım sektörünün enerjiden yararlanma verimliliği yüzde 20-25 arasındadır. Türkiye, enerjisini yalnızca ulaştırma kesiminde değil, sanayi kesiminde de çok düşük bir verimle (yüzde 45-50) kullanmaktadır.[4]

Bu veriler, enerji kullanma verimliliğini artırmak için en önemli araştırma alanının enerji kayıpları az teknolojilerin geliştirilmesi olduğunu ortaya koyuyor. Ayrıca ulaştırmanın bu konuda en kaygı duyulacak kesim olduğu ortaya çıkıyor. Yapılabileceklerin bir kesimi bugünkü teknoloji içinde gerçekleştirilebilirken, bir kesimi için yeni teknolojiler gerekiyor. İlk akla gelenler özel otolara daha çok kişinin binmesinin sağlanması (car pooling), daha küçük arabaların özendirilmesi, bisikletin canlandırılması, kamu ulaşımının toplam ulaşım içindeki payının artırılması.[5]

(3)Wolf Hafele: "Energy Choices that Europe Faces: A European View of Energy", *Science*, 19 Nisan 1974, c. 18, s. 4134, s. 361.
(4)DPT, Beş Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu: *Genel Enerji*, Haziran 1977, s. 211-212.
(5)Harvey S. Perloff, Kathleen M. Connell: *Journal of the American Institute of Planners*, c. 41, n. 3, Mayıs 1975, s. 170-183.

Aşağıdaki çizelgede her ulaşım türünün enerji kullanma verimliliği gösterilmiştir. Çizelge (10.1)'de raylı sistemlerin, ve toplu ulaşımın üstünlüğü açıktır. Beklenileceği gibi enerji bunalımı sonrasında, kamu ulaşım sistemlerine ilgi artmıştır. Ama bunalım bu konuda çok köklü dönüşümleri zorlayacak düzeye ulaşmamış ve kentiçi ulaşım alışkanlıkları ABD' de olduğu gibi Türkiye'de de büyük değişikliklere uğramamıştır.

Çizelge 10.1- Ulaştırma Sistemlerinin Enerji Kullanma Verimliliği

	Yük Taşıma kcal/ton-km	Gösterge
Demiryolu (dizel)	161	1.0
Karayolu (kamyon)	393	2.4
Denizyolu	125	0.8
Boru hattı	210	1.3
	Yolcu Taşıma	
	kcal/ton-km	**Gösterge**
Demiryolu (dizel)	107	1.0
Karayolu (otobüs)	130	1.2
Karayolu (otomobil)	308	2.9
Uçak	786	7.3

Kaynak: Genel Enerji, Ö.İ.K.R., D.P.T., s. 213-214

Enerji bunalımının uzun dönem içinde çözümü aranmış, çabalar daha çok yeni enerji kaynaklarının geliştirilmesinde yoğunlaşmıştır. Bu gelişmeler de kısa ve uzun erimli olmak üzere ikiye ayrılabilir. Petrol fiyatlarının yükselmesi, önce işletilmesi iktisadi olmayan kimi kaynakları işletilebilir duruma getirmiştir. Petrole göre 15 kez daha çok yatağı olduğu bilinen kömür yeniden önemli bir enerji kaynağı olarak görülmeye başlanmıştır. Asfaltit gibi bitümlü kaynaklardan yararlanma ekonomik olmuştur. Bunlar kısa erimli değişikliklerdir. Uzun erimde geliştirilmesine çalışılan enerji yolları şunlardır: (1) Çekirdek parçalanması (nuclear fission), (2) Çekirdek birleşmesi (nuclear fusion), (3) Güneş enerjisi ve (4) Yer kürenin ısısından yararlanma. Bunlar arasında belli enerji türlerinden bugün bile yararlanılmaktadır. 20 yıllık bir dönem içinde bu enerji yollarının etkin olarak kullanılacağı ve dünya ekonomisinin o dönemde gereksindiği enerjiyi fosil enerji kaynaklarına bağlı olmaksızın sağlayabileceğini varsaysak bile enerji bunalımının tümüyle çözümlendiğinden söz etmek zor olur. Bu yargı özellikle ulaşım hizmetlerinin enerji gereksinmesi düşünüldüğünde geçerli olacaktır. Çünkü yeni enerji kaynaklarının bugünkü teknoloji içinde, akaryakıtlar gibi içten patlarlı

motorlar aracılığıyla doğrudan taşıtlarda kullanılma olanağı yoktur. Yeni enerji türlerinin, akaryakıtın verdiği esneklikte taşıt araçlarında kullanılması için yeni teknolojik buluşlara gereksinme vardır. Böyle bir teknoloji, kaçınılmaz olarak denetimi belli odaklarda toplanmış büyük ölçekli ulaşım örgütlenmeleri getirecektir.

İlk akla gelen gelişme alanı elektrik enerjisinden yararlanmaktadır. Bugünkü batarya ile çalışan arabalar,, batarya değiştirmeden 50 mil gidebiliyorlar. Gece bataryasını dolduran bir araba sahibi bugün bile kentiçi ulaşımda bu olanaktan yararlanabilir. ABD posta kurumu bu yolda denemelere girmeye başlamıştır bile. Elektrikli arabaların enerji kullanmadaki verimi, bugünkü teknolojiyle bile, petrole dayanan araçların verimliliğinden yüksektir.[6]

Daha uzun dönemde başka olanaklar da ortaya çıkabilir. Çekirdek enerjisini kimyasal enerjiye dönüştürecek reaksiyonlar bilinmektedir. Örneğin metan, su ile 49 kcal/mol enerji alarak hidrojen ve karbon monoksite dönüştürülebilmekte ve bu soğutulan gaz karışımı istenilen yere götürülerek orada geriye dönen reaksiyonla bağlanan enerji açığa çıkartılabilmektedir. Benzer biçimde çekirdek ya da başka kaynaklardan elde edilen ısı ile karbon metan ya da metanole çevrildiğinde karbona bağlı kimyasal enerji iki kez artırılabilmektedir. Bunlar ulaştırmada iyice odaklanmış örgütlenmelere bağlı olmayan taşıma türlerinin ortaya çıkmasına olanak verebilecektir.[7]

Önümüzdeki yıllarda taşıma türlerinin gelişimini etkileyen tek önemli etmen enerji sorunu olmayacaktır. Dünyada çevre sorunlarına karşı bilinçlenme gün geçtikçe artmaktadır. Ulaştırma, kentlerde hava kirlenmesinin en önemli kaynaklarından biridir. Enerji kaynaklarının seçiminde ve geliştirilecek teknolojilerde çevre sorunları da gözönünde tutulacaktır.

Bu sınırlamalar içinde uzmanlarca[8] önümüzdeki yirmi yıllık dönemde öngörülen kentiçi ulaşımı gelişmeleri şöyle özetlenebilir:

(6) Allen L. Hammond: "İndividual Self Sufficiency in Energy" *Science*, 19 Nisan 1974, c. 184, n. 4134, s. 281-282.
(7) Wolf Hafele: *A.g.m.*, s. 364.
(8) Larry Bell: "Mass Transit and Appropriate Technology" *The Futurist*, Haziran 1978, s. 169-171. ve Brian Richards: *New Movement in Cities*, Studio Vista Reinhold Book Corporation, New York, 1969.

1. Önümüzdeki yıllarda da yolculuk istemi artışını sürdürecektir. Bu yargıda, bir yandan elektronik haberleşme sistemlerinin gelişmesinin, iş ilişkilerindeki yüzyüze gelmek gereksinmesini tümüyle ortadan kaldıramayacağı, öte yandan gelecekte bollaşacak boş zamanların yolculuk istemini artıracağı inancı etkendir.

2. Kamu ulaşım sistemlerinin önemi artacaktır. Önümüzdeki yıllarda bir yandan enerji sorunu, öte yandan trafik ve çevre sorunları kentlerde özel otoların yasaklanmasına ve akaryakıtın karne ile dağıtılmasına yol açabilir.
   Yeni enerji kaynakları kamu ulaşım sistemlerine daha uygundur ve ulaşımda az sayıda odaktan denetlenmeyi gerektirmektedir. Ayrıca değişik enerji kaynakları arasındaki ayrımlar ya da genel olarak enerjiyi özenle kullanma kaygısı kamu ulaşım sistemlerinde ücretsiz taşımayı daha ekonomik hale getirebilir. Devletin yorumuna ilişkin gelişmelerle ulaşım hizmetleri de devletin bugün ücretsiz olarak sağladığı hizmetlerin yanına yeni biri olarak eklenebilir.

3. Kamu ulaşım sistemlerinin öneminin artması yerleşme yapısında kamu ulaşım sisteminin daha etkin çalışmasına olanak sağlayacak dönüşümleri başlatacaktır. Yerleşme yapısı kamu ulaşımı koridorları üzerinde yoğunluğu artıracak biçimde bir dönüşüm geçirecektir. Bu ise kamu ulaşım sistemlerinin daha verimli olmasını sağlayacaktır.

4. Banliyö yerleşmelerini kent merkezlerine bağlayan raylı sistemlerin gelişimi hızlanacaktır. Bu gelişim hem yeni enerji kaynaklarının niteliklerinden hem de hızlı ulaşımın ancak bu yolla sağlanabilmesinden doğacaktır.

5. Kent içinde otobüs sistemine karşı metro ve hafif raylı sistemlerin gelişimi hızlanacaktır. Otobüsler göreli olarak küçük kentlerde ve değişen güzergahlı toplu taşıma istemleri (charter) için önemlerini koruyacaktır. Çok düşük yoğunluklu alanlarda, ayrıca yaşlılar ve sakatlar gibi özel gruplar için merkezi bir denetimle işletilen telefonla otobüs çağırma sistemleri (dial-a-bus) gelişecektir.

6. Kentin merkezi iş alanları için, otomobiller kadar geleneksel kamu ulaşım araçları da önemini kaybedecektir. Bu yörelerdeki çok yüksek yolculuk istemini karşılayacak yeni ulaşım türleri doğacaktır. Bu yeni türlerden biri hızı saatte 20 mile kadar çıkabilen hareketli yollar olacaktır. İkincisi ise otomatik kılavuz yollu araçtır (Automated Fixed Guideway Transit). Bu sistem bilgisayarlarla yönlendirilecektir. Çağırma üzerine gelecek sürücüsü olmayan araçlar, trafiğin yoğun olduğu saatlerde katarlar oluşturarak işleyecektir.

7. Sistem içinde kalacak otomobiller de, batarya ile çalışan küçük araçlara dönüşecek, araç sahipliğinden çok araç kiralanması yaygınlaşacak böylece kamu ulaşım sistemiyle bütünleşerek çalışması kolaylaşacaktır.

Burada sıralanan beklentiler, gelecekte neyin gerçekleşeceğinden çok, bugün enerji kıtlığıyla karşılaştığımızda geleceğe bakış açısının nasıl değiştiğini göstermesi bakımından ilginçtir. Enerji sorunu karşısında alınan önlemler yalnızca burada sıralananlar değildir. Daha başka çabalar da vardır. Örneğin yapılan araştırmalarla bugün bilinen petrol alanlarının genişletilmesine çalışılmaktadır. Bu konuda da başarılar sağlanmaktadır. Bilinen petrol yataklarının artışı, burada beklenen değişimlerin ertelenmesine neden olacaktır.

Enerji bunalımının kentsel ulaşıma getirmesi beklenen değişmelerin gerçekleşmesi bakımından sanayileşmiş merkez ülkeleriyle sanayileşmemiş çevre ülkeleri ayrı konumlardadır. Dolmuşun Türkiye'de gelecekteki durumunun ne olacağını tartışırken, Türkiye'nin bir çevre ülkesi olduğunu hatırdan çıkarmamak gerekecektir. Söz konusu gelişmeler önce merkezdeki ülkelerde ortaya çıkacak sonra çevreye yayılacaktır. Bu yayılma süreci içinde de kimi değişmelere uğrayacaktır. Nitekim dolmuşun kendisi çevrede ortaya çıkan bir buluştur, merkez ülkelerinde bugün için dolmuş yoktur. Kentiçi ulaşım istemlerinin karşılanmasını ellerindeki olanaklarla çözümleyen çevre ülkelerinde dolmuş saygınlık kazanmıştır.

Öngörülen gelişmeler, büyük ölçekli kapital yatırımlarını ve çok merkezileşmiş büyük örgütlenmeleri gerektirmektedir. Bu tür çözümler için merkezdeki ülkelerin, yatırım olanakları ve örgütlenme biçimleri yönünden, nesnel koşulları çevre ülkelerine göre çok daha uygundur. Çevre ülkelerin bu konudaki tek üstünlüğü kent biçimlerinin özel oto sahipliğine göre dönüşüm geçirmemiş ve yüksek yoğunluklu olmasıdır. Sözkonusu olan teknolojilerin tek tek küçük girişimciliğe dayanan dolmuş işletmeciliği ile bağdaşması olanağı sınırlıdır. Bu bağdaşmanın sağlanabilmesi için dolmuşun örgütlenmesinde de önemli değişiklikler geçirmesi gerekir. Örneğin, öngörülen ulaştırma sistemi içinde telefonla çağrılan küçük otobüsler, dolmuşun en kolay uyum göstereceği türdür. Ama bunun için bile dolmuşçuların tek tek girişimci olmaktan çıkıp bir üst örgüt içinde bir araya gelmeleri gerekecektir. Belirli yörelerdeki elektrikli küçük araçların kiralanması önerisi için de benzer uyumlardan söz edilebilir. Bütün bu uyumlar sağlansa bile önerilen sistem içinde dolmuşun yeri sınırlı olacaktır, çünkü dolmuşun uyum yapabileceği alanlar tüm sistemde ancak marjinal öneme sahiptir. Önerilen sistemin esas öğeleri dolmuşun uyum yapamayacağı türden olanlardır.

Bir kez yeni teknoloji geliştirilip merkez ülkelerinde uygulamaya konuldu mu, dış satım yoluyla çevre ülkelerinde de uygulanması için baskılar doğacaktır. Merkez ülkelerinde gelişen bu yeni teknolojinin ekonomik kârlılığı biraz da bu yolla artacaktır. Çevre ülkelerin nesnel koşulları bu yeni teknolojiyi kentlerin her kesimine yaygınlaştırmalarına olanak vermeyecektir. Bu teknolojiler kentlerin ancak belirli kesiminde uygulanabilecek kentsel ulaşımda ikili yapı sürecektir. İşte kendi evrimleşmesi içinde dolmuşa kalacak olan alan budur. Pahalı yakıtla da olsa sürücülerinin ağır koşullarda çalışmalarıyla da olsa yine işlev görecektir.

Türkiye'deki İktisadi ve Siyasal Gelişmelerin Dolmuş Üzerindeki Etkileri

Türkiye'de kentiçi ulaşımın örgütlenme biçimini dış etkenler ve gelişen teknoloji koşullandırırken, bu sınırlamalar içinde nasıl gelişeceği ülke içi siyasal ve iktisadi güçlerce belirlenecektir. Önümüzdeki yıllarda, çok kaba çizgilerle söyleyecek olursak, Türkiye bir çevre ülkesi olarak ekonomik gelişmesini sürdürecek, kentleşme daha da artacak, bu nedene bağlı olarak kentiçi ulaşım istemleri yükselecek, siyasal bilinçlenmesi artan kent emekçileri kentiçi ulaşımın geliştirilmesi yönünde siyasal ağırlıklarını duyuracaktır.

Türkiye, gelişen ekonomisi ve dünyada kamu ulaşımının öncelik kazanması eğilimleri karşısında kaynaklarının eskisinden daha büyük kesimlerini kamu ulaşımına ayıracaktır. Ama kamu ulaşımına ayrılan bu kaynaklar tüm ulaşım istemlerini karşılamakta yetersiz kalacaktır. İşte bu açık dolmuşun varlığını koruması için en önemli nesnel dayanak olacaktır. Ama dolmuş olgusu çevresinde oluşan ve örgütlenen baskı gruplarının yalnızca kamu ulaşım sisteminden arta kalan işlevleri görmeyle yetinmeyecekleri açıktır. Daha önceki bölümlerde gördüğümüz gibi Türkiye'de küçük girişimciler arasında oldukça yüksek bir siyasal dayanışma vardır ve bunlar arasında kendi çıkarlarını koruyabilmektedirler. Gerçekten de dolmuşçular bugün plaka kısıtlaması yoluyla kent çalışanlarının çıkarlarına karşın rant oluşturabilmekte ve varlıklarını sürdürmektedirler. Ayrıca kentlerin kenar, marjinal alanlarında değil en çok kâr elde edebildikleri merkez alanlarında çalışmaktadırlar. Dolmuş yolcuları ve otobüs yolcuları arasında toplumsal katmanlaşma açısından yaratılan ayırım dolmuşun, kamu ulaşımı ile aynı alanlarda çalışmasını toplumsal bir istem biçimine sokmaktadır.

Toplumda kamu ulaşım sisteminin geliştirilmesi yönündeki eğilimler örgütlenmiş bir dirençle karşılaşacaktır. Bu direncin aşılması kamu ulaşım

sisteminin geliştirilmesini isteyen güçlerin bu konuda savaşım verme güçleriyle örgütlenme düzeylerine bağlı olacaktır. Örneğin sendikaların bu konuda siyasal ağırlıklarından yararlanması çok şeyi değiştirecektir. Ancak amacı yalnızca dolmuşun varlığını sürdürmek olan bir örgütlenmiş gücün savaşım güdüsü çok daha yüksektir. Ayrıca yarıştığı kamu ulaşım sisteminin Türkiye'de tekelci yapıdaki özel kesim elinde olmayıp devlet elinde olması, dolmuşçuların savaşımını kolaylaştırıcı bir başka etmendir.

Bu koşullar altında, kamu ulaşım sisteminin gelişmesi dolmuşun yaşamasına olanak verecek biçimde olacaktır. Kentlerin belirli kesimlerinde dolmuşun çalışmasını yasaklayıcı ve bu kesimleri kamu ulaşım sistemine bırakacak köktenci kararların verilmesi varolan siyasal düzen içinde çok zordur. Böyle olunca, dolmuşun kentin marjinal kesimlerine yöneltilmesi, kent merkezlerinde yeni gelişen teknolojilerden yararlanarak dolmuştan daha verimli bir ulaşım hizmetinin yaratılmasıyla olanaklıdır. Bu etkenliğin artması oranında ve zaman içinde dolmuşlar, ulaşım planlaması açısından ekonomik kullanılış alanları olan kentin çevre alanlarına yöneltilebilecektir.

Dolmuş, iç dinamikleri sonucu ne tür bir değişim geçirecektir.

Dolmuş olgusu Türkiye'de 40 yıla varan bir yaşam içinde değişim geçirmiştir. Bu değişimin belirli yönleri olduğunu daha önceki bölümlerde gözlemiştik. Dolmuşta yatay bir kurumsallaşma ve örgütlenme olmuştur. Düşey bir örgütlenme ortaya çıkmamıştır. Birden çok dolmuşu olanlarm sayısı çok azdır. Dolmuş işletmeciliğinde tekelleşme olmamıştır. Bu eğilimin süreceği söylenebilir. Bugünlerde dolmuşçuların içinde bulunduğu koşullar belki de dolmuşun yaşam öyküsü içindeki en kârlı yılları olacaktır. Önümüzdeki yıllar içinde dolmuşun değişik yönlerden baskı altında kalacağı çıkarsanabilir.

İlkin kamu ulaşım sistemlerinde olacak gelişmeler dolmuşların etkinlik alanlarını sınırlayacaktır. Dolmuşçuların örgütlenmesindeki gelişmeler, dolmuş ekonomisinde çok önemli payı olan ucuz emek kullanılması olanaklarını azaltacaktır. Bu gelişmeler altında dolmuşun tekelleşmiş büyük işletmeler elinde toplanması beklenemez.

Dolmuşun bugünkü ekonomikliğini azaltıcı bu tür eğilimlerin tersine bu sistemin ekonomisini artıran eğilimleri de gözleme olanağı vardır. Bunlardan birincisi, kentlere yeni dolmuşların girişini sınırlamaktır. Örgütlü bir direnişin bunu gerçekleştirebileceği kolayca söylenebilir. Ge-

lişmiş batı ülke kentlerinde, örneğin New York'ta, taksiciler çok uzun süreden beri yeni araçların girmesini engelleyebilmişlerdir. Türkiye'de de bu başarılabilir. Bu koşullar altında kamu ulaşım sisteminin payı yükselse bile artan kent nüfusları yüzünden dolmuşların taşıdığı toplam yolcu sayısında uzun süre düşme olmayacaktır. Dolmuş ekonomisi istem yönünden büyük sorunlarla karşılaşmayacaktır.

Dolmuş ekonomisine yardımcı olan ikinci eğilim, dolmuş araçlarındaki değişmedir. Türkiye'de otomotiv sanayiinin gelişmesiyle dolmuşçulukta kullanılan araçlarda bir standartlaşma ve bir büyüme eğilimi oluşmuştur. Minibüs ve midibüse geçiş böyle ortaya çıkmıştır. Bu tür araçlara yönelmeyi zorunlu kılan bir başka olgu da, enerji kıtlığı yönünden otomotiv sanayiinin küçük otomobil üretimine yönelmiş olmasıdır. Bu küçük araçların taksicilikte kullanılması uygunsa da dolmuşa dönüştürülmesi zordur. O zaman dolmuşçular daha başka amaçlarla üretilmiş araçlara yönelecektir.

Dolmuşun yatay örgütlenmesinin de dönüşüm geçireceği düşünülebilir. Bu dönüşüm, dolmuşun etkilendiği siyasal ve ekonomik baskının düzeyine sıkı sıkıya bağımlıdır. Dolmuşların bugünkü yatay örgütlenme biçimi siyasal baskılara karşı oldukça esnek bir savunma olanağı vermektedir. Bu tür baskılara karşı yeni bir örgütlenme gereksinmesi doğmayacaktır. Ama kamu ulaşım sistemleri kent içinde bir gelişme göstererek, dolmuşun çalışma alanlarını piyasa mekanizması içinde sınırlamaya başladığında dolmuşçular, varlıklarını sürdürmek için, yeni örgütlenmelere gitmek zorunda kalabilirler. Gerek daha ekonomik, gerekse kamu ulaşım sistemi alışkanlıklarına daha uygun taşıma hizmeti üretebilmeleri için dolmuşçuluğun tek tek girişimcilerden oluşan örgütsel yapısı yetersiz kalacaktır. Dolmuşçuların kooperatifleşme, çok ortaklı halk girişimciliği, vb. örgütlenmelere gitmeleri gerekebilecektir; ancak ve ancak başka düzeyde bir örgütlenmeyle yarışabilir hizmet üretebileceklerdir.

Dünyadaki teknolojik gelişmelerin ve bu gelişmelerin Türkiye üzerine yansımasının değerlendirilmesi bizi şu sonuca götürdü. Yirmi yıllık bir dönem içinde belli dönüşümler geçirse ve öneminde bir azalma olsa da dolmuş varlığını koruyacaktır. Bu sonuç tüm çok uzun dönemli çözümlemelerde olduğu gibi, gelecekte ulaşılabilecek seçeneklerden yalnızca birini oluşturuyor. Bu sonuca ulaşılması burada söz konusu bile edilmeyen çok sayıda koşulun ve varsayımın gerçekleşmesine bağlı. Bu varsayımların önemli bir bölümü Türkiye'nin ekonomik ve siyasal düzeninin büyük değişmeler geçirmeyeceğine ilişkin. Kuşkusuz bu varsayımların değişmesi bizi çok başka bir gelecek seçeneğine götürecektir. Burada yapılan çözümlemenin bu sınırını unutmamak gerekir.

TARIK'IN ANISINA

Tarık Okyay'ı ODTÜ'de tanıdım. Önce öğrencim, sonra dostum, daha sonra da en yakın çalışma arkadaşlarımdan biri oldu. Böylece Tarık'ı yakından tanımak ayrıcalığına sahip oldum.

Tarık'ın Üniversitemize öğrenci olarak geldiği günden, onu kaybettiğimiz düne kadar, hergün onun çok yönlü kişiliğinin bir başka yönünü, ya da bir değerini tanıdım. Her olay Tarık'ın kişiliğini bizim kavrayışımızda yeniden kuruyordu.

Tarık kısa süren yaşamında, kendisini geleceğe çok yönlü olarak hazırlamak fırsatlarını yaratmıştı. Robert Kolej'de inşaat mühendisliğiyle başlayan yüksek eğitimi, adım adım dönüşerek, önce toplum bilimlerine daha sonra da felsefi düşüncenin derinliklerine kadar açıldı. Mühendisliğin matematiğinin getirdiği "düşünce disiplinini" kaybetmeden diyalektiğin yaratıcılığına ulaştı.

Tüm bu bilimsel gelişme içinde, kendisini sanat etkinliklerinden hiç koparmadı. Sanat etkinliklerinin bilinçli bir izleyicisi olmakla yetinmemişti. Onun ötesinde sanat etkinliklerinin üretimine, tiyatrodan-sinemaya uzanan bir yelpaze içinde katılmıştı.

Tarık'ın hem bilimsel çalışmalarında hem sanat etkinliklerindeki ayırıcı özelliği, onun toplumsal duyarlılığı ve halkına duyduğu sevgiydi. İster daha bir mühendislik öğrencisiyken, Hakkari'de Zap Suyu üstünde asma köprü inşaatına katılırken olsun, ister İstanbul Boğaz Köprüsü tartışmalarında açıkça vaziyet alırken olsun, ister elinde teybi dolmuş şoförleriyle konuşurken olsun, hep halkına duyduğu sevgi ön plandaydı.

Tarık'ın halkı için özveride bulunmaya hazır kişiliği, onun bilim anlayışının niteliğini de belirliyordu. Tarık için önemli olan bilim dünyasının modalarını izleyerek, kendi toplumunun dışındaki ölçütlere göre başarılar sağlamak değildi.

O zor yolu seçenlerdendi.

Türkiye gerçeğinden hareket eden, kendi toplumuna yabancılaşmamış bir bilim arayışı içindeydi. Böyle bir bilimin ancak, eylemle birlikte, eylem içinde kurulabileceğine inanıyordu.

Üniversitemiz, Tarık Okyay'ın eylem içindeki kişiliğini, yönetimin, belli yöndeki siyasal amaçları gerçekleştirmek için tepeden inme atamalar-

la karıştığı günlerde daha yakından tanıma olanağı buldu. Öğretim Üyeleri Derneği Dergisi'nin bu mücadele dönemindeki sayılarını çıkardı, Üniversite Konseyi'nde etkin çalışmalar yaptı.

Eylem içinde olmak pek çok örnekte görüldüğü gibi, onu çevresinden soyutlamıyordu. Tersine onu çevresine daha yakınlaştırıyordu. Tarık'ın bunu başarmasını sağlayan onun insan sevgisiydi. Onun hoşgörülü insancıl bir kişiliği vardı. Etkilenmeye ve dolayısıyla sürekli olarak insan sevgisiyle dolu değişmeye açık bir kişilik, onu, aydın olmanın ötesine geçirmiş, bir bilgelik kazandırmıştı.

Tarık'ın hoşgörülü, iyi insan ilişkileri içinde olması onu inançlarından ödün veren bir kişi haline getirmiyordu. Bu yumuşak görünüşün altında, inançlarından ödün vermeyen, bunlar için özveride bulunmaktan kaçınmayan savaşımcı yılmaz bir kişilik vardı.

Tarık'ın bu kişiliğini dostları, son sekiz yılda yakalandığı amansız hastalığa karşı verdiği savaşımda, daha yakından tanıdılar. Hastalığının adım adım ilerleyen seyrine karşın, yaşamdan ve halkının sorunlarından kopmadı. Daha dün, telefonda, katılacağı Şehircilik Kongresi'nde vereceği bildiriyi tartıştık. Ankara Metro yapımının geciktirilmesini yargıladık. Yalnız bunlar mı? Yapmak istediği filmler, basılmakta olan kitabının kapağına konulacak resimler...

Tarık hastalığına karşı savaşımını sürdürürken insan olma onurunun savaşını verdi.

Kısa vadeli çıkarları korumanın hüner sayıldığı, insan onurunu korumak için verilen savaşımları, bir tür saflık sayan değer yargılarının hakim olduğu bir toplumda, Tarık'ın kısa yaşamında verdiği derslere çok ihtiyaç vardır.

Dün Tarık'ın aramızdan ayrılmasıyla;
Türkiye halkı özverili bir evladını,
Türkiye Üniversiteleri, üniversitenin onurunu koruyabilen bir üyesini,
Türk bilim dünyası, özgün katkılar yapabilecek bir bilim adamını,
Yakın dostları da sevgili TARIK'ı kaybetmiş oldu.

Tarık Okyay'ın anısı önünde saygıyla eğilirim.

İLHAN TEKELİ
28 Ekim, 1981



Dolmuşun birim taşıma giderleri açısından otobüsle yarışabilmesi ve belki de onu geçmesi dolmuş sisteminin kendi içindeki emek sömürüsüyle sağlanmaktadır. Dolmuşçular düşük ücretle, tatilsiz, güvencesiz, uzun saatler çalışmaktadır. Uzun yıllardır kentte dolmuşçuluk yapanlar için elde tutulan plaka ve hat rantı bir emeklilik ödeneği, enflasyona karşı bir güvence niteliğindedir. Dolmuşçuluğa yeni girenler ise kısa süreli gelir sağlama, rant artışlarından yararlanma ve paranın değer yitirmesiyle borç yükünün azalması gibi çıkarları göz önünde tutarak bu işe girmektedirler. Ancak dolmuşçuluktan kâr sağlayarak taşıt filosu kurabilenler çok azdır. Dolmuşçuluktan elde edilen artık değer yeni yatırımlara geçmeye, yeni bir örgütlenme düzeyine varmaya olanak tanımamaktadır. Dolmuşçuluk bir küçük girişimci uğraşı olarak varlığını sürdürmektedir.

Resim : SÖBÜTAY ÖZER

Fotoğraf : İBRAHİM DEMİREL

Kapak Düzeni : SUHA ÖZKAN / YILMAZ AYSAN

ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği - Ankara