

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI		KARAR
		NO	2009/6-1
		TARİH	10.09.2009
		KOD	

İLGİ:.....2009/6.....SAYILI GÜNDEM

UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK.....Başkanlığında10/09/2009... gün ve saat ...14.00...’da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

İLGİ : a) 09.09.2009 tarih ve 7543 sayılı İ.E.T.T. İşletmeleri Genel Müdürlüğü yazısı.

b) Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü’nün 10.09.2009 tarih ve TN:2006725 Br:1843 sayılı yazısı ve eki rapor.

TEKLİF: İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Otobüs İhtiyacına Yönelik Talebi.

TOPLU ULAŞIM HİZMETLERİ MÜDÜRLÜĞÜ RAPORU:

İlgi (b) Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü raporunda;

“İstanbul’da ki ulaşım ve trafik sorununun çözümünde, toplu ulaşımın payının büyük olduğu bilinmektedir. Toplu ulaşımın teşvik edilmesi ve vatandaşların toplu ulaşım araçları ile seyahat etmelerini sağlamak için; toplu ulaşım araçlarının sayı, kalite, güvenlik, hız ve konfor seviyesinin artırılması gerekmektedir. Bunun için yeni toplu ulaşım araçlarını konforlu ve engellilerin de rahatlıkla kullanabileceği seviyeye getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Dünyadaki diğer metropoliten kentler de olduğu gibi İstanbul’da da kent nüfusu ve özellikle yolculuk taleplerinin artması sürecinin kabul görmüş çözümü ‘Toplu Taşıma’nın teşvikidir. Teknolojik gelişmeler ve yeni yaklaşımlar toplu taşıma sistemi alternatifleri konusunda kent yöneticilerine çeşitlilik sunmakta, örneğin lastik tekerlekli sistemlerin yerine raylı sistemlerin değerlendirilebilmesine rağmen; lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri hala önemli bir alternatif olarak varlıklarını sürdürmektedir.

Gelişmiş ülkelerde yolcu hareketliliği-sayısının arttığı ve büyük bir kısmının toplu ulaşım ile sağlandığı bilinmektedir. Tablo 1.’de İstanbul’da yolculukların türlere göre dağılımı görülmektedir.

Tablo:1 Araçlarla Yapılan Yolculuk Sayıları

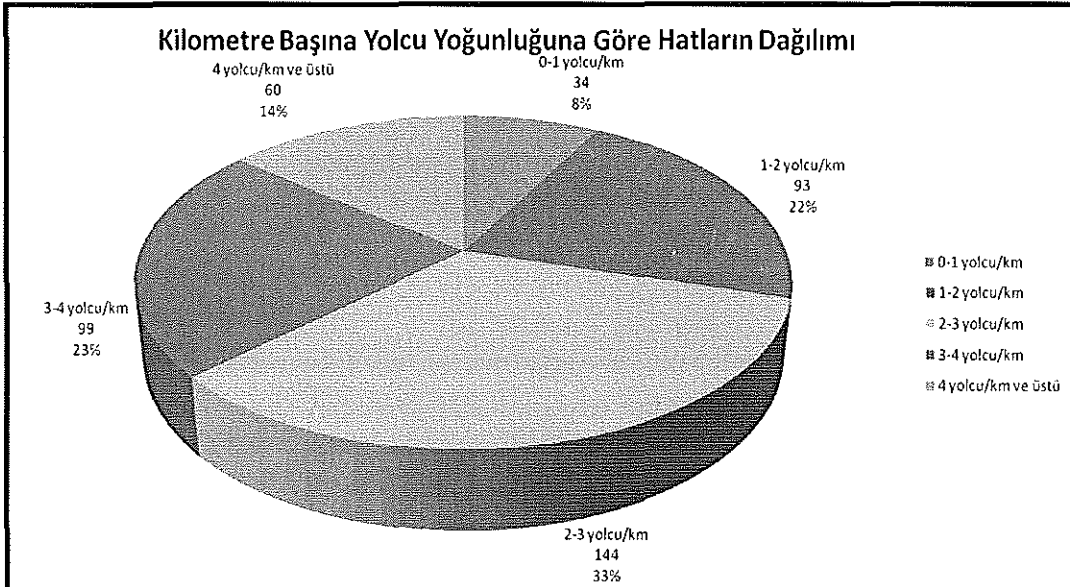
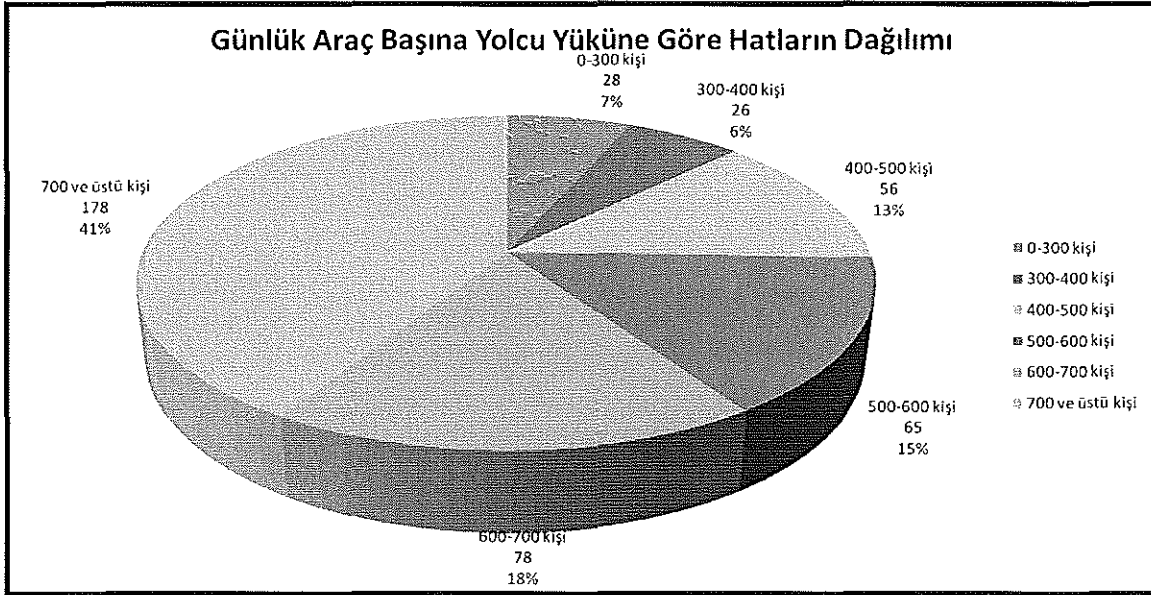
ARAÇ TÜRÜ	2008 (KİŞİ/GÜN)	%
RAYLI-BANLIYO	1.270.010	12.6
METRO/LRT	1.029.254	11.3
TCDD	240.056	1.9
KARAYOLU (Özel Oto Hariç)	8.416.000	83.4
İETT	2.200.000	22.4
HALK OTO	1.016.000	10.3
MİNİBÜS	1.800.000	18.3
TAKSİ - DOLMUŞ	1.400.000	14.2
SERVİS	2.000.000	20.4
DENİZYOLU	410.000	4
İDO	309.331	3.1
TDİ		
ÖZEL TEKNE	100.669	1
ÖZEL OTO	2.650.000	21
TOPLAM	12.746.010	100

~13.000.000 olan toplam yolculuk sayısının %21'inin trafiğe getirdiği büyük yüke karşı taşıdığı yolcu sayısı (1,4 kişi/araç) düşük özel araçlar tarafından gerçekleştirildiği Tablo 1.'de görülmektedir. Sürekli artan sayıda özel otolara karşı; özel oto sayısının 330'da 1'i sayıda olan (İETT + ÖHO: 4923 adet) otobüsler ise toplam yolculuğun % 32,7'sini karşılamaktadırlar. (Tablo 1.)

1987 ve 2006 yılı İstanbul Metropolitan alan ulaşım planı verileri incelendiğinde; toplu taşıma içinde otobüs taşımacılığı oranının %11 gibi (1987'de %35,2 iken 2006 yılında %24) büyük bir düşüş gösterirken, İstanbul trafiğine büyük bir yük getiren özel araç kullanımının ise yaklaşık %7 oranında (1987'de %19,3 iken 2006 yılında ise %26,3) arttığı görülmüştür. Bu durum otobüs sayısı ve sisteminin; şehrin gelişimi ve hareketliliğin artışına paralel artmayarak, yetersiz kalması, konforsuz, plansız ve düzensiz taşımacılık sonucu oluşmuştur.

Yıldız Teknik Üniversitesi Ulaştırma Uygulama Araştırma Merkezince yapılan "İETT Hatlarının Etüt Ve Rehabilitasyon Projesi" 'nde İETT hatlarının %11,5 inin konfor açısından kabul edilemeyecek doluluk oranına sahip olduğu tespit edilmiştir.

2008 yılı İETT Hatları araç doluluk oranları incelendiğinde hatların %41'inin araç başı günde 700 kişi ve üzeri yolcu taşıdığı yani araç doluluk oranının %80 üzerinde olan hat sayısının 178 olduğu görülmektedir. Bunun hatların km bazlı taşıdığı yolcu ile karşılaştırılmasında optimal-konforlu taşımacılığın 4 kişi/km olduğu baz alındığında; %80 üzeri dolulukla çalışan ve 4 kişi/km yoğunlukla yolcu taşıyan konfor açısından kabul edilemez hat sayısının 59 olduğu görülmektedir. Bunun da toplam hat sayısına oranı %13 olarak ortaya çıkmaktadır.



Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Batella Enstitüsünün ayakta yolcu yoğunluğu önerisine göre; 2-3 yolcu/m2 konforlu taşıma, 5 yolcu/m2 konforsuz taşıma, 8-10 yolcu/m2 kabul edilmeyecek taşıma olarak sınıflandırılmıştır. Indiana Üniversitesinin bu konudaki çalışmasında ise; konforlu hizmet için ayaktaki yolcu başına 0,5 m2, kabul edilebilir taşıma için ayaktaki yolcu başına 0,35 m2, toleranssız taşıma için ise ayaktaki yolcu başına 0,2 m2 yer ayrılması uygun görülmüştür. Dünyadaki birçok uygulamada minimum değerlerin altına düşüldüğü ve konforsuz bir toplu taşıma hizmeti verildiği görülmektedir. [1]

İlgi yazıda "Son yıllarda megakent İstanbul'un özelliği gereği artan nüfus yoğunluğu paralelinde yeni yerleşim merkezlerinin(siteler – iş merkezleri vb.) oluşması ile toplu taşımacılıkta talepler yoğun şekilde artmıştır. Geçmiş yıllardaki sefer sayıları incelendiğinde, bugün çıkan servis sayısında artışlar yapılmış olmasına rağmen, toplu taşımacılık karşılanamadığı" belirtilmektedir.

- Yukarıdaki verilerden ortaya çıktığı gibi İETT ve Halk Otobüsleri ile taşımacılıkta araç yetersizliği;
- Sunulan hizmetin (konfor, sıklık, güvenilirlik v.b.) yetersizliğine,
 - Hizmet hızının ve kalitesinin düşmesine, sebep olmaktadır.

Bilindiği üzere İstanbul Büyükşehir Belediyesi toplu taşımada raylı sistemlere tercih ve yatırım portföyünde bulundurmasına ve etap etap 2023 yılına kadar kentte 618 km raylı sistem öngörülmesine rağmen yatırımların zaman alacağı aşikardır. Dolayısıyla İstanbul'da hareketliliğin her geçen gün arttığı dikkate alınırsa ihtiyaçları karşılamak veya raylı sistemlerin işletmeye alınana kadar lastik tekerlekli toplu taşımadan kaçınılamayacağı bir gerçektir. Bu nedenle, raylı sistemlerin yoğun kullanıldığı dünya metropollerinde dahi otobüs işletmeciliği (taşımacılığı) geliştirilmeye devam etmektedir.

İ.B.B.'de raylı sistem yapım programına uygun olarak taşımacılıktaki açığı otobüsle karşılamak zorundadır. Bu zorunluluk İstanbul'da mevcuda ilaveten yeni otobüs ihtiyacını gündeme getirmiştir.

Yukarıda belirtildiği gibi yerel idarenin yatırım bütçesini %53 Raylı sistem ve ulaşım alt yapı çalışmalarına ayrılmasına rağmen Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı "Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Kent içi Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporunda" büyük kentlerin hemen hepsinde özel sektörün sahip olduğu otobüs ve minibüslerle, ayrıca deniz kıyısında bulunan büyük kentlerimizde işletmelere ait motorlarıyla yolcu taşımaları yapılmaktadır. İstanbul için özel sektörün taşımadaki payı %47'dir. Bu önemli payına karşılık taşımacılar arasında trafik güvenliğini azaltan, trafiği olumsuz etkileyen, kentliyi rahatsız eden, hizmet düzeyi düşük bir rekabet bulunmaktadır. Bir an önce, kamu taşımacılığı yapan özel sektörün, başta kurumsallaşmaları yönünde olmak üzere disiplin altına alınarak sektörün dinamik gücünden daha fazla yararlanılmasına çalışılmalıdır." belirtildiği gibi özel sektörün gücünden şehir içi ulaşımında yeterince faydalanılmadığından verimli sonuç elde edilememektedir.

Minibüs ve dolmuşlar; ulaşım sektöründeki rolleri gereği, kullanılan toplu taşın sistemini tamamlayıcı özellikte olması gerekirken, günümüzde çağdaş ve konforlu toplu taşımaya alternatif olma çabasındadırlar. Geçmişte yetersiz toplu taşım sunumu sonucunda ortaya çıkan, kamu ulaşım sisteminin açığını kapatma işlevini yerine getiren ve küçük girişimci tarafından gerçekleştirilen ara toplu taşımın bir türü olan minibüs dolmuşlar da zaman içinde bu işlevlerinden uzaklaşmışlar, kent merkezi ve yoğun konut alanlarında otobüs sistemi ile yarışır duruma gelmişlerdir. Kentlerimizde yer alan orta ve düşük gelir gruplarının yaşamlarını kolaylaştıran bir çözüm olarak gelişen bu sistem de, kendiliğinden ortaya çıkan çözümlerin çoğunda olduğu gibi bazı sorunlar da beraberinde oluşmaktadır. Minibüs sistemlerinde yolcu bindirme ve indirmede bir disiplin kurulamadığı için kent içi trafiğin akışı aksamakta, zaman tarifesinde keyfilik söz konusu olmakta, işleticiler talebin düşük olduğu hatlarda çalışmaya karşı direnç göstermekte, çıkar çatışması nedeniyle minibüs işletmeciliğinde rasyonel bir işletme modeli geliştirilememektedir. Dolayısıyla bu araçlarında toplu ulaşım sistemi içinde entegre olabilecek daha yüksek kapasiteli araçlara dönüştürülmesi zorunluluk arz etmektedir.

[1] Kocabaş N., "Metrobüs Sistemlerinin Ülkemizde Uygulanabilirliğinin Araştırılması ve Antalya Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Haziran 2007

Avcılar – Söğütöğüşme arasında hizmete alınan metrobüs hattında çalışan (Avcılar – Topkapı) yaklaşık 1300 minibüs ile Edirnekapı – Sultançiftliği hattında yapılan raylı sistem hattında yapılan raylı sistem çalışması nedeniyle 700 minibüsün çalışma alanları (güzergâhları) değiştirilmiş veya İstanbul'un diğer bölgelerindeki hatlara dağıtılmıştır. Ancak bu düzenlemelerden bazı minibüs esnafının rahatsız olduğu görülmüştür (Bu düzenlemelerle ilgili 25 dava açılmıştır). İlgili mevzuat çerçevesinde bu minibüslerin otobüse dönüşümüne imkan verilerek hem esnafın mağduriyeti önlenebilecek hem de daha konforlu bir taşımacılık sağlanacaktır.

Bunun için İstanbul trafiğinde yaşanan sıkışıklığı önüne geçilip toplu taşımanın cazip hale getirilmesi. Konforlu, emniyetli ve hızlı ulaşımın sağlanması için son teknoloji ile üretilmiş, alçak tabanlı, özürllülerinde rahatlıkla kullanabileceği, çevre kirliliğine sebep olmayan (doğalgazlı Euro4 veya Euro5 motorlu) vs. özellikli araçlarla taşımacılığın daha cazip hale getirilerek toplu ulaşımın artırılması gerekliliği konusu tüm kurumlar tarafından kabul edilmektedir.

İlgi yazıda "İstanbul İl Sınırları dâhilinde daha rahat ve konforlu toplu taşıma hizmeti sunabilmek için yapılan gözlemlerde filomuza en az 730 adet otobüs ilave edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır" denilmektedir.

Yukarıda belirtilen tespitler, İETT'nin İlgi yazıdaki talebi ve minibüslerin otobüse dönüşümünün artık zorunluluk arz etmesi dolayısıyla İstanbul Genelinde ilk etapta 1500 adet araca ihtiyaç olduğu görülmektedir. Ancak araç, personel, bakım ve diğer yıpranma giderleri toplam olarak hesaplandığında, 1500 adet otobüs için yaklaşık olarak 700.000.000 TL'nin üzerinde bir yatırıma ihtiyaç olduğu görülmektedir. Belediye-İETT bütçesi ile bu yatırımın kısa vadede yapılması bütçeye ciddi bir yük getirecektir. Devlet Planlama Teşkilatı raporunda da belirtildiği gibi; Özel Sektörün dinamik gücünden kentin toplu ulaşımında yararlanılması, Belediye-İETT bütçesine getireceği mali külfeti de ortadan kaldıracaktır.

İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ekteki tabloda yer aldığı şekilde, mevcut ve yeni oluşturulacak hatlarda çalışmak üzere ihale yoluyla 1500 adet otobüsün İstanbul'da toplu taşımaya katılması" teklif edilmektedir.

UKOME'NİN KARARI:

İstanbul'da ki ulaşım ve trafik sorununun çözümünde, toplu ulaşımın payının büyük olduğu bilinmektedir. Toplu ulaşımın teşvik edilmesi ve vatandaşların toplu ulaşım araçları ile seyahat etmelerini sağlamak için; toplu ulaşım araçlarının sayı, kalite, güvenlik, hız ve konfor seviyesinin artırılması gerekmektedir. Bunun için yeni toplu ulaşım araçlarını konforlu ve engellilerin de rahatlıkla kullanabileceği seviyeye getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Dünyadaki diğer metropoliten kentler de olduğu gibi İstanbul'da da kent nüfusu ve özellikle yolculuk taleplerinin artması sürecinin kabul görmüş çözümü 'Toplu Taşıma'nın teşvikidir. Teknolojik gelişmeler ve yeni yaklaşımlar toplu taşıma sistemi alternatifleri konusunda kent yöneticilerine çeşitlilik sunmakta, örneğin lastik tekerlekli sistemlerin yerine raylı sistemlerin değerlendirilebilmesine rağmen; lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri hala önemli bir alternatif olarak varlıklarını sürdürmektedir.

Gelişmiş ülkelerde yolcu hareketliliği-sayısının arttığı ve büyük bir kısmınınsa toplu ulaşım ile sağlandığı bilinmektedir. Tablo 1.'de İstanbul'da yolculukların türlere göre dağılımı görülmektedir.

Tablo:1 Araçlarla Yapılan Yolculuk Sayıları

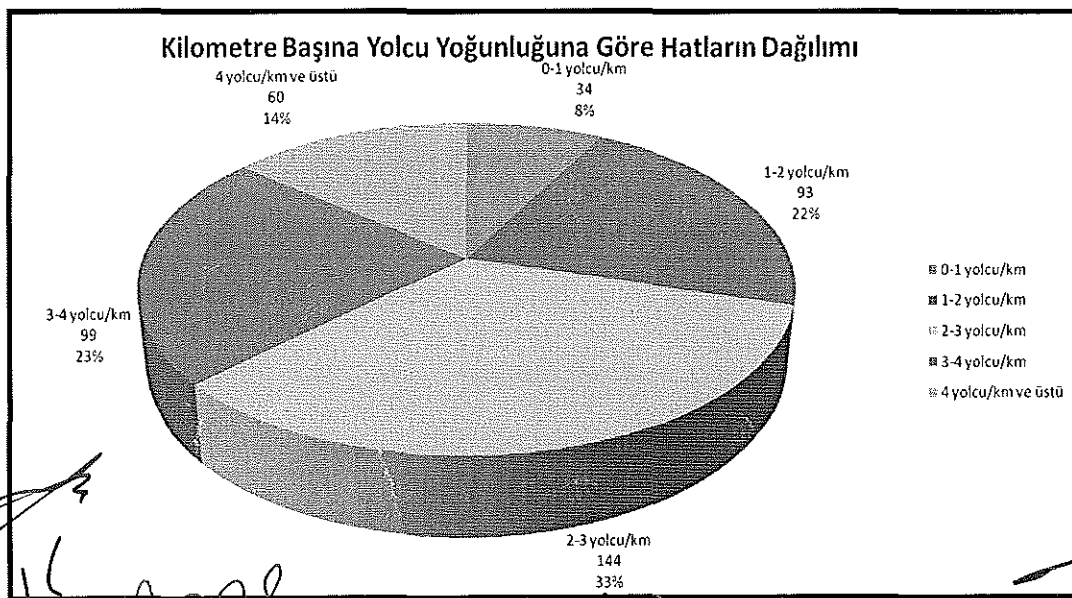
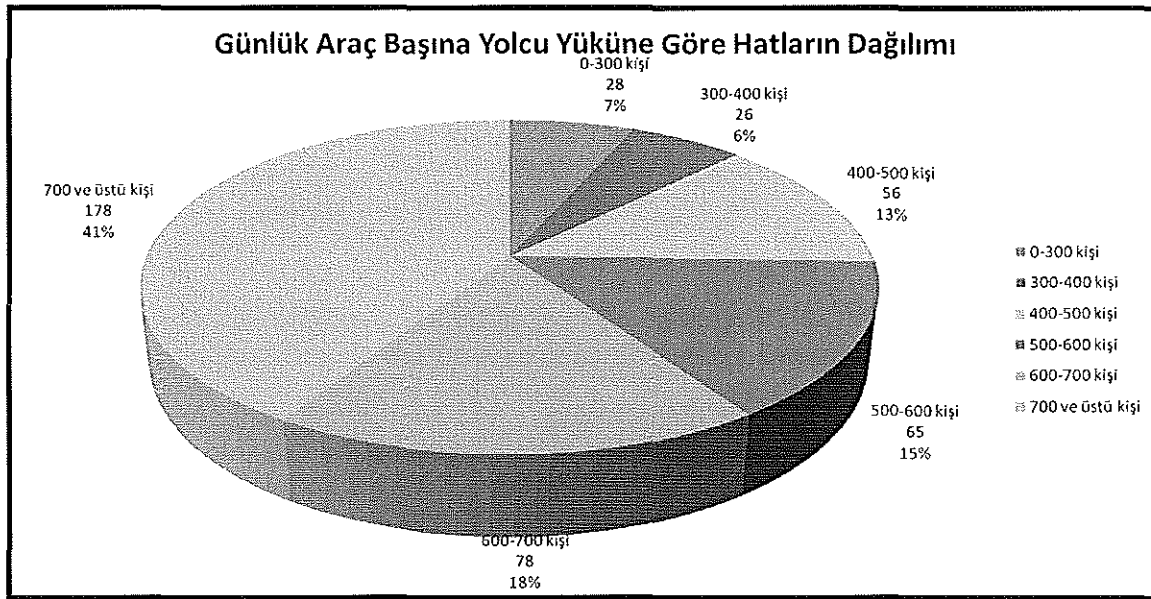
ARAÇ TÜRÜ	2008 (KİŞİ/GÜN)	%
RAYLI-BANLIYO	1.270.010	12.6
METRO/LRT	1.029.254	11.3
TCDD	240.056	1.9
KARAYOLU (Özel Oto Hariç)	8.416.000	83.4
İETT	2.200.000	22.4
HALK OTO	1.016.000	10.3
MİNİBÜS	1.800.000	18.3
TAKSİ - DOLMUŞ	1.400.000	14.2
SERVİS	2.000.000	20.4
DENİZYOLU	410.000	4
İDO	309.331	3.1
TDİ		
ÖZEL TEKNE	100.669	1
ÖZEL OTO	2.650.000	21
TOPLAM	12.746.010	100

~13.000.000 olan toplam yolculuk sayısının %21'inin trafiğe getirdiği büyük yüke karşın taşıdığı yolcu sayısı (1,4 kişi/araç) düşük özel araçlar tarafından gerçekleştirildiği Tablo 1.'de görülmektedir. Sürekli artan sayıda özel otolara karşın; özel oto sayısının 330'da 1'i sayıda olan (İETT + ÖHO: 4923 adet) otobüsler ise toplam yolculuğun % 32,7'sini karşılamaktadırlar. (Tablo 1.)

1987 ve 2006 yılı İstanbul Metropolitan alan ulaşım planı verileri incelendiğinde; toplu taşıma içinde otobüs taşımacılığı oranının %11 gibi (1987'de %35,2 iken 2006 yılında %24) büyük bir düşüş gösterirken, İstanbul trafiğine büyük bir yük getiren özel araç kullanımının ise yaklaşık %7 oranında (1987'de %19,3 iken 2006 yılında ise %26,3) arttığı görülmüştür. Bu durum otobüs sayısı ve sisteminin; şehrin gelişimi ve hareketliliğin artışına paralel artmayarak, yetersiz kalması, konforsuz, plansız ve düzensiz taşımacılık sonucu oluşmuştur.

Yıldız Teknik Üniversitesi Ulaştırma Uygulama Araştırma Merkezince yapılan "İETT Hatlarının Etüt Ve Rehabilitasyon Projesi" 'nde İETT hatlarının %11,5 inin konfor açısından kabul edilemeyecek doluluk oranına sahip olduğu tespit edilmiştir.

2008 yılı İETT Hatları araç doluluk oranları incelendiğinde hatların %41'inin araç başı günde 700 kişi ve üzeri yolcu taşıdığı yani araç doluluk oranının %80 üzerinde olan hat sayısının 178 olduğu görülmektedir. Bunun hatların km bazlı taşıdığı yolcu ile karşılaştırılmasında optimal-konforlu taşımacılığın 4 kişi/km olduğu baz alındığında; %80 üzeri dolulukla çalışan ve 4 kişi/km yoğunlukla yolcu taşıyan konfor açısından kabul edilemez hat sayısının 59 olduğu görülmektedir. Bunun da toplam hat sayısına oranı %13 olarak ortaya çıkmaktadır.



Batella Enstitüsünün ayakta yolcu yoğunluğu önerisine göre; 2-3 yolcu/m2 konforlu taşıma, 5 yolcu/m2 konforsuz taşıma, 8-10 yolcu/m2 kabul edilmeyecek taşıma olarak sınıflandırılmıştır. Indiana Üniversitesinin bu konudaki çalışmasında ise; konforlu hizmet için ayaktaki yolcu başına 0,5 m2, kabul edilebilir taşıma için ayaktaki yolcu başına 0,35 m2, toleranssız taşıma için ise ayaktaki yolcu başına 0,2 m2 yer ayrılması uygun görülmüştür. Dünyadaki birçok uygulamada minimum değerlerin altına düşüldüğü ve konforsuz bir toplu taşıma hizmeti verildiği görülmektedir. [1]

İlgi yazıda “Son yıllarda megakent İstanbul’un özelliği gereği artan nüfus yoğunluğu paralelinde yeni yerleşim merkezlerinin(siteler – iş merkezleri vb.) oluşması ile toplu taşımacılıkta talepler yoğun şekilde artmıştır. Geçmiş yıllardaki sefer sayıları incelendiğinde, bugün çıkan servis sayısında artışlar yapılmış olmasına rağmen, toplu taşımacılık karşılanamadığı” belirtilmektedir.

Yukarıdaki verilerden ortaya çıktığı gibi İETT ve Halk Otobüsleri ile taşımacılıkta araç yetersizliği;

- Sunulan hizmetin (konfor, sıklık, güvenilirlik v.b.) yetersizliğine,
- Hizmet hızının ve kalitesinin düşmesine, sebep olmaktadır.

Bilindiği üzere İstanbul Büyükşehir Belediyesi toplu taşımada raylı sistemlere tercih ve yatırım portföyünde bulundurmasına ve etap etap 2023 yılına kadar kentte 618 km raylı sistem öngörülmesine rağmen yatırımların zaman alacağı aşikardır. Dolayısıyla İstanbul’da hareketliliğin her geçen gün arttığı dikkate alınırsa ihtiyaçları karşılamak veya raylı sistemlerin işletmeye alınana kadar lastik tekerlekli toplu taşımadan kaçınılamayacağı bir gerçektir. Bu nedenle, raylı sistemlerin yoğun kullanıldığı dünya metropollerinde dahi otobüs işletmeciliği (taşımacılığı) geliştirilmeye devam etmektedir.

İ.B.B.’de raylı sistem yapım programına uygun olarak taşımacılıktaki açığı otobüsle karşılamak zorundadır. Bu zorunluluk İstanbul’da mevcuda ilaveten yeni otobüs ihtiyacını gündeme getirmiştir.

Yukarıda belirtildiği gibi yerel idarenin yatırım bütçesini %53 Raylı sistem ve ulaşım alt yapı çalışmalarına ayrılmasına rağmen Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı “Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007–2013) Kent içi Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporunda” büyük kentlerin hemen hepsinde özel sektörün sahip olduğu otobüs ve minibüslerle, ayrıca deniz kıyısında bulunan büyük kentlerimizde işletmelere ait motorlarıyla yolcu taşınması yapılmaktadır. İstanbul için özel sektörün taşımadaki payı %47’dir. Bu önemli payına karşılık taşımacılar arasında trafik güvenliğini azaltan, trafiği olumsuz etkileyen, kentliyi rahatsız eden, hizmet düzeyi düşük bir rekabet bulunmaktadır. Bir an önce, kamu taşımacılığı yapan özel sektörün, başta kurumsallaşmaları yönünde olmak üzere disiplin altına alınarak sektörün dinamik gücünden daha fazla yararlanılmasına çalışılmalıdır.” belirtildiği gibi özel sektörün gücünden şehir içi ulaşımında yeterince faydalanılmadığından verimli sonuç elde edilememektedir.

Minibüs ve dolmuşlar; ulaşım sektöründeki rolleri gereği, kullanılan toplu taşın sistemini tamamlayıcı özellikte olması gerekirken, günümüzde çağdaş ve konforlu toplu taşımaya alternatif olma çabasındadırlar. Geçmişte yetersiz toplu taşım sunumu sonucunda ortaya çıkan, kamu ulaşım sisteminin açığını kapatma işlevini yerine getiren ve küçük girişimci tarafından gerçekleştirilen ara toplu taşımın bir türü olan minibüs dolmuşlar da zaman içinde bu işlevlerinden uzaklaşmışlar, kent merkezi ve yoğun konut alanlarında otobüs sistemi ile yarışır duruma gelmişlerdir. Kentlerimizde yer alan orta ve düşük gelir gruplarının yaşamlarını kolaylaştıran bir çözüm olarak gelişen bu sistem de, kendiliğinden ortaya çıkan çözümlerin çoğunda olduğu gibi bazı sorunlar da beraberinde oluşmaktadır. Minibüs sistemlerinde yolcu bindirme ve indirmede bir disiplin kurulamadığı için kent içi trafiğin akışı aksamakta, zaman tarifesinde keyfilik söz konusu olmakta, işleticiler talebin düşük olduğu hatlarda çalışmaya karşı direnç göstermekte, çıkar çatışması nedeniyle minibüs işletmeciliğinde rasyonel bir işletme modeli geliştirilememektedir. Dolayısıyla bu araçlarında toplu ulaşım sistemi içinde entegre olabilecek daha yüksek kapasiteli araçlara dönüştürülmesi zorunluluk arz etmektedir.

[1] Kocabaş N., “Metrobüs Sistemlerinin Ülkemizde Uygulanabilirliğinin Araştırılması ve Antalya Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Haziran 2007

Avcılar – Söğütöçesme arasında hizmete alınan metrobüs hattında çalışan (Avcılar – Topkapı) yaklaşık 1300 minibüs ile Edirnekapı – Sultançiftliği hattında yapılan raylı sistem hattında yapılan raylı sistem çalışması nedeniyle 700 minibüsün çalışma alanları (güzergâhları) değiştirilmiş veya İstanbul’un diğer bölgelerindeki hatlara dağıtılmıştır. Ancak bu düzenlemeden bazı minibüs esnafının rahatsız olduğu görülmüştür (Bu düzenlemelerle ilgili 25 dava açılmıştır). İlgili mevzuat çerçevesinde bu minibüslerin otobüse dönüşümüne imkan verilerek hem esnafın mağduriyeti önlenebilecek hem de daha konforlu bir taşımacılık sağlanacaktır.

Bunun için İstanbul trafiğinde yaşanan sıkışıklığı önüne geçilip toplu taşımının cazip hale getirilmesi. Konforlu, emniyetli ve hızlı ulaşımın sağlanması için son teknoloji ile üretilmiş, alçak tabanlı, özürllülerinde rahatlıkla kullanılabileceği, çevre kirliliğine sebep olmayan (doğalgazlı Euro4 veya Euro5 motorlu) vs. özellikli

araçlarla taşımacılığın daha cazip hale getirilerek toplu ulaşımın artırılması gerekliliği konusu tüm kurumlar tarafından kabul edilmektedir.

İlgi yazıda "İstanbul İl Sınırları dâhilinde daha rahat ve konforlu toplu taşıma hizmeti sunabilmek için yapılan gözlemlerde filomuza en az 730 adet otobüs ilave edilmesine ihtiyaç duyulmaktadır" denilmektedir.

Yukarıda belirtilen tespitler, İETT'nin İlgi yazıdaki talebi ve minibüslerin otobüse dönüşümünün artık zorunluluk arz etmesi dolayısıyla İstanbul Genelinde ilk etapta 1500 adet araca ihtiyaç olduğu görülmektedir. Ancak araç ve personel giderleri toplam olarak hesaplandığında, 1500 adet otobüs için yaklaşık olarak 800.000.000 TL'nin üzerinde bir yatırıma ihtiyaç olduğu görülmektedir. Belediye-İETT bütçesi ile bu yatırımın yapılması bütçeye ciddi bir yük getirecektir. Devlet Planlama Teşkilatı raporunda da belirtildiği gibi; Özel Sektörün dinamik gücünden kentin toplu ulaşımında yararlanılması, Belediye-İETT bütçesine getireceği mali külfeti de ortadan kaldıracaktır.

İ.E.T.T. Genel Müdürlüğünün ilgi(a) yazısında belirtilen ihtiyaç ve eki tabloda belirtilen hatlar İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından Ulaşım Ana Planı tesbit ve hedefleri doğrultusunda bölgesel ulaşım sistemi, trafik sirkülasyonu, mevcut ve planlanan toplu ulaşım sistemleri ve hatları göz önünde bulundurularak incelenmiş, bu bilgiler ışığında İstanbul'un son yıllardaki nüfus artışı ve yolculuk hareketleri de analiz edilerek dünyadaki diğer metropollerle karşılaştırmalı sentezleri yapılmıştır.

Bütün bu analiz ve sentez çalışmaları sonucu ortaya çıkan otobüslerin (Otobüslerin Teknik Özellikleri: **12 metre Otobüslerde** en fazla 37 (otuz yedi), en az 21 (yirmi bir) adet, **9 metre Otobüslerde** en fazla 35 (otuz beş) adet, **Çift Katlı Otobüslerde** en fazla 75 (yetmiş beş), en az 60 (Altmış) adet, **Körüklü Otobüslerde** en az 50 (elli) adet oturma yeri bulunması ve ayakta yolcu taşıma kapasitesi faydalı alanda 4 kişi/m2 olması) teminine yönelik yukarıda sunulan ayrıntılı raporda belirtilen ihtiyacın karşılanması için İstanbul genelinde ihale yoluyla ekli tabloda yer aldığı şekilde yeni hatlar ihdas edilmesine ve bu hatlar ile yine ekli tabloda yer alan mevcut hatlar için 1500 adet otobüsün İstanbul'da toplu taşımaya katılmasına, UKOME'nin hat ve güzergâh değişiklik hakkı mahfuz kalması kaydıyla karar verilmiştir.

Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	Üye Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU Genel Sekreter Yrd.	Üye Dursun BAY CIOĞLU Ulaşım Daire Başkanı	Üye Oktay BULDUK İst.Emn.Mdl. Tem.	Üye Cahit ÜNSAL 1. Ordu Kom.Loş.Bşk.Tem
Üye Geliş SİLAK İst. Jan.Kom.Tem	Üye Yaruz GÜÇİM Sahil Gıy.Kom.	Üye Ali KARAAŞLAN İzmirlik Mds	Üye Abdurrahman UCAK Fen İşleri Bşk	Üye Hikmet ERKUT TCK Gen Mdl.Tem.
Üye Zahit DAVAS Denizcilik. Mds.Tem.	Üye H. HANINCE DHMI Gen.Mdl.Tem.	Üye Metin AKBAŞ TCDD 1.Bölge.Mdl	Üye Erdar SAHİN İst. Ulaş.Böl..Mdl.	Üye M. İyâ ERDEM DLH Gen. Mdl.Tem.
Üye Mümin KAŞVECI İETT Gen.Mdl.Tem.	Üye Hasan ÜSTÜNBAĞ İDO San.ve Tic.A.Ş.Gn.Mdl.	Üye Ali İhsan YIGUN İst. Ulaş.A.Ş.Gn.Md.Yrd.	Üye Bedir ÇİFTÇİ Ulaşım Koprü.Md.V.	Üye Ali ARSLAN Toplu Ulaş.Hiz.Md.

* minibüs dönüşümü ile ulaştırılacak hatlara verilecek otobüslerin
* yerinden çekilerek minibüslerin noter kanalı ile tespit edilmesi.

ANADOLU İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ

TAKVİYE ARAÇ PROGRAMI

İSTANBUL METROBİS HATTI KİMLİK BİLGİLERİ														
SIRA NO	GRUP NO	HATTIN ADI	MEVCUT			PLANLANAN			TOPLAM YOLCULUK 2008 YILI ORTALAMA	AYLIK ÇALIŞAN OTOMOBİL ADEDI	ARAÇ BAŞINA GÜNLÜK YOLCULUK	HATTIN KM GİDİŞ-DÖNÜŞ	2008 YILI TOPLAM GÜNCÜLEŞİMLERİN AYLIK ORTALAMA	KM BAŞINA YOLCULUK
			İRT	ÖHO	TOPLAM	İRT	ÖHO	TOPLAM						
1	1. GRUP	1A ALTINZADE-ÜSKÜDAR	3	3	3	1	5	6	269,291	206	1,306	8	40,319	6,7
2		1B ALTINZADE-ÜSKÜDAR (İNDİRİMLİ RING)	4	4	4	2	6	8	81,658	102	797	9	18,743	4,4
3		11L ÜSKÜDAR-BÜĞÜRLÜ MAH.	6	6	6	2	6	8	120,958	137	882	19,1	29,744	4,1
4		11M ALTINZADE M. KEMAL MAH.	6	6	6	2	5	7	58,567	146	401	22	30,886	1,9
5		11ST ALTINZADE-SEYİPANTEPE	5	5	5	3	5	8	48,756	111	438	19	23,544	2,1
6		11U ÜSKÜDAR-ÇİNALAN MAH.	3	3	3	1	5	6	53,208	81	656	26	22,187	2,4
7		13B KADIKÖY-YENİBEİR	4	4	4	1	5	6	50,090	80	629	34	20,246	2,5
8		13K KADIKÖY-BİSTÖZ	11	11	11	3	11	14	221,454	248	770	60	96,942	2,3
9		15Y ÜSKÜDAR-YENİMAH. (RING)	5	5	5	2	5	7	78,088	127	617	25	36,820	2,1
10		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-BİRLİK MAH.				2	5	7	145,138			18		
11		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-TÜRKİYEYOLU				0	2	5	103,588			34		
12		YENİ METROBİS-ALTINZADE-T. ÖSTÜ				0	2	4	103,588			34		
13		YENİ METROBİS-ALTINZADE-FERİAT MAH.				8	2	6	141,146			14		
TOPLAM			47	0	47	25	0	73	1,475,710	98			319,440	4,6
1	2. GRUP	98 ALTINZADE-Ş. BAĞIRBAŞI MAH.	4	4	4	2	5	7	62,300	127	489	35	28,661	2,2
2		11C ÜSKÜDAR- EĞİTİM MAH.	4	4	4	2	5	7	77,605	83	934	64	17,322	4,5
3		11G YENİBEİR-ÖMERİYE	3	3	3	2	4	6	36,057	91	395	39,5	26,339	1,4
4		11P ALTINZADE-Ş. BAĞIRBAŞI MAH.	6	6	6	3	5	8	66,571	151	442	36,4	32,591	2,0
5		11SM YETİMLER KAHR. ALTINZADE	2	2	2	2	3	5	15,948	47	337	58,5	12,147	1,3
6		131 S.BEYLÜKMAHİYE	10	10	10	5	6	11	132,076	249	530	63,4	76,572	1,7
7		14E5 KADIKÖY-Ş. BAĞIRBAŞI	7	7	7	2	8	17	167,967	194	864	43,3	37,511	4,5
8		14K5 KADIKÖY-Ç.ÖZET S.BEYLÜ					12	19	198,000			48,5		
9		19D ÖMERİYE- ÜST. İSTİFANCI	10	10	10	5	5	15	289,434	279	1,038	35	75,282	3,8
10		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-YENİBEİR				2	5	5	195,000			44		
11		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR S.BEYLÜ (PETROL YOLCULUĞU)				2	5	7	198,000			45		
12		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-SULTANBEYLÜ				0	2	6	162,691			66		
TOPLAM			46	20	66	31	25	61	1,491,648	117			386,425	5,2
1	3. GRUP	PH KADIKÖY- FENERBAHÇE (İNDİRİMLİ RING)	1	1	1	1	3	4	21,950	28	778	10	4,175	5,3
2		PH2 KADIKÖY- FENERBAHÇE (İNDİRİMLİ RING)	2	2	2	1	3	4	34,701	43	814	10	7,966	4,4
3		GZ KADIKÖY- ÖZTEPE (RING)	3	3	3	2	3	5	35,114	47	742	11	7,020	5,0
4		BE KADIKÖY-Ş. BAĞIRBAŞI	12	12	12	6	8	14	158,358	192	825	22	39,686	4,0
5		14B KADIKÖY-TOPELMAH	13	13	13	9	5	14	177,038	266	666	56	87,159	2,0
6		19B KADIKÖY-BAĞIRBAŞI MAH.	8	8	8	5	5	10	120,143	178	675	38	64,123	1,9
7		21K KADIKÖY- KURFAL MAH.	9	9	9	6	5	11	127,445	196	649	43	71,546	1,8
8		13A KARTAL-JILAL K.S.BEYLÜ	4	4	4	2	4	6	33,036	84	392	24	22,079	1,5
9		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-TERSAHNE				0	2	5	7	262,449	210		47	
10		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-G. YALI				0	2	5	7	96,300	210	58		
11		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-KAYAPINAR				0	2	5	7	117,737	210	70		
12		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-ÜZÜNCAYIR				0	2	5	7	303,446	210	48		
13		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-ZİHNET EVLER				0	2	5	7	176,746	210	25		
14		YENİ METROBİS-ÜZÜNCAYIR-FERİAT PAZARI				0	2	5	7	113,463	210	32		
TOPLAM			52	0	52	44	0	66	1,177,926	110			303,754	5,9
1	4. GRUP	2 ÜSKÜDAR-İSTİFANCI				2	6	8			951			4,3
2		4 KADIKÖY-İSTİFANCI (RING)				5	5	6			1,209			6,6
3		9UD ÜSKÜDAR-DUDULLU-Ş. BAĞIRBAŞI MAH.				10	8	18			884			4,6
4		11L ÜSKÜDAR-BÜĞÜRLÜ MAHALLESİ				3	4	7			882			4,1
5		14B KADIKÖY-BİRLİK MAH. SİRKAS KONTROLU				6	11	5	23		1,190			4,3
TOPLAM			145	28	165	126	42	231	74				329,619	5,2
GENEL TOPLAM									399					

Handwritten signatures and notes:

Top right: *25.28*

Middle right: *9.10.2008*

Bottom right: *14.10.2008*

İSTANBUL İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ

TAKVİYE ARAC PROGRAMI

TAKVİYE ARAC PROGRAMI																
SIRA NO	GRUP NO	HATTIN ADI	MEVCUT				PLANLANAN				TOPLAM YOLCULAR ORTALAMA 2008	AYLIK CALIŞAN OTO ADESL	ARAC BAŞINA YOLCULUK	BATTIN KM GİDİŞ-DÖNÜŞ	2008 YILI TOPLAM GERÇEKLEŞTİ KM AYLIK ORTALAMA	KM BAŞINA YOLCULUK
			İRTT	ÖRO	6 TOPLAM	İRTT	ÖRO	İHALE	6 TOPLAM							
1		CHANGIR MAJAVILAR - BAKIRKÖY	4	4	8	2	4	5	11	96,757	121	801	43.3	35,367	2.7	2.5
2		CHANGIR MAJAVILAR OYDOĞAN	7	6	13	3	6	9	18	191,526	225	860	70.4	77,160	2.9	2.9
3		YEŞİLKENT - AYCILAR METROBÜSÜ (NİNDİ)	4	2	6	1	2	5	8	79,392	98	807	22.8	27,106	1.4	1.4
4		KUBAÇ AYCILAR METROBÜSÜ	2	2	4	1	2	4	5	22,063	51	437	30.3	15,484	1.0	1.0
5	1 GRUP	ESENKENT-BAĞÇEŞİR-BAKIRKÖY	3	2	5	2	2	3	7	45,451	104	435	63	44,165	4.0	4.0
6		HALIHALI - AKSARAY	5	6	11	3	6	5	14	142,866	142	1,007	38	35,450	2.5	2.5
7		BAĞÇEŞİR 4 ETAP - MECİDİYEKÖY	5	5	10	3	5	5	10	102,636	129	794	52	40,886	2.9	2.9
8		BAĞÇEŞİR 4 ETAP - EMINÖNE	6	6	12	3	6	6	15	146,699	168	872	61	49,958	3.2	3.2
9		BAĞÇEŞİR 4 ETAP - BAKIRKÖY	8	4	12	2	4	9	15	204,504	211	970	45.3	62,972	1.0	1.0
10		İSPARTAKULE-İRENYURT - AYCILAR METROBÜSÜ			0	2		5	7	63,000	210	300	54	81,000	1.0	1.0
11		İSPARTAKULE-BAKIRKÖY			0	2		6	8	81,000	270	300	81	81,000	2.2	2.2
TOPLAM			44	38	74	24	38	62	116	1,177,895	178	1,006	35	43,340	4.1	4.1
1	2 GRUP	YENİBOSNA - YENİKAPI	5	7	12	3	7	2	12	178,921	178	1,006	35	43,340	1.0	1.0
2		HADIMKÖY - AYCILAR METROBÜSÜ	6	4	10	2	4	9	15	38,765	87	447	64	39,767	2.0	2.0
3		BOĞAZKÖY MEHMET AKİ İNÖNÜ	5	5	10	2	5	6	10	101,735	132	769	39.5	50,047	1.9	1.9
4		BOĞAZKÖY MEHMET AKİ İNÖNÜ	5	5	10	2	5	5	10	51,559	82	627	36.4	26,600	3.1	3.1
5		BOĞAZKÖY MEHMET AKİ İNÖNÜ	5	7	12	2	7	10	19	179,229	169	1,059	58.5	57,595	2.6	2.6
6		BOĞAZKÖY MEHMET AKİ İNÖNÜ	8	5	13	2	5	12	19	148,734	196	757	63.4	71,471	2.1	2.1
7		BAĞÇEŞİR - AYCILAR	5	5	10	2	5	7	9	71,502	90	798	43.3	27,579	3.0	3.0
8		SAHİNTİPESİ - AYCILAR	8	8	16	2	8	9	11	119,859	183	656	48.5	57,480	2.3	2.3
9		ALİ İNÖNÜ - AYCILAR	5	5	10	2	5	8	10	103,452	144	720	35	33,951	2.4	2.4
10		GUVERCİTLİPE - Y. B. METRO	7	7	14	2	7	9	11	111,860	167	671	39	48,281	2.3	2.3
TOPLAM			59	23	82	21	23	77	121	1,105,615	160	550	62.7	70,816	1.2	1.2
1	3 GRUP	BAĞÇEŞİR 4 ETAP - MECİDİYEKÖY	6	6	12	3	6	9	12	87,708	236	890	63	72,008	2.9	2.9
2		BAĞÇEŞİR 4 ETAP - BAKIRKÖY	9	9	18	3	9	9	18	210,333	213	896	51	94,133	2.0	2.0
3		BAĞÇEŞİR 4 ETAP - EMINÖNE	9	6	15	3	6	6	15	190,725	232	922	38.3	50,547	4.2	4.2
4		ATEŞLİ - EMINÖNE	8	9	17	4	9	4	17	213,863	145	858	28.9	41,592	3.0	3.0
5		BEYLİKÜZÜ - AYCILAR METROBÜSÜ	4	4	8	2	4	4	10	124,723	175	1,290	55.4	56,369	4.0	4.0
6		BEYLİKÜZÜ - BAKIRKÖY	5	5	10	2	5	5	16	225,625	175	1,290	55.4	56,369	2.0	2.0
7		MANİSA EVLERİ - AKSARAY	5	5	10	2	5	5	7	76,413	110	694	72.9	31,393	2.2	2.2
8		MANİSA EVLERİ - AYCILAR METROBÜSÜ	3	4	7	2	4	2	8	74,499	103	721	33.5	36,548	2.2	2.2
9		MANİSA EVLERİ - BAKIRKÖY	3	3	6	2	3	5	7	87,706	98	892	60	39,798	1.0	1.0
10		KAYMAKÇI - YENİBOSNA METRO			0	2	2	7	9	81,000	270	300	81	81,000	2.4	2.4
TOPLAM			52	28	80	25	28	61	114	1,372,595			900	574,203	2.4	2.4
1	4 GRUP	ATEŞLİ - BAKIRKÖY				3	2	5	10				1,032		4.2	4.2
2		HALIHALI - BAKIRKÖY				3	4	5	12				985		4.5	4.5
3		KONUTBİRLİK - BAKIRKÖY				4	3	4	11				819		4.3	4.3
4		YÜZÜL MAH. BAKIRKÖY				2	3	2	7				881		6.0	6.0
5		EDİRNEKAPI - BEŞİRTAŞ				3	5	3	11				913		6.6	6.6
6		KOCAMUSTAFAPAŞA - EMINÖNE				3	5	3	10				815		6.6	6.6
7		KOCAMUSTAFAPAŞA - BEYAZIT				4	7	5	16				1,051		5.9	5.9
8		KOCAMUSTAFAPAŞA - TAKSİM				2	6	3	11				742		4.6	4.6
9		YILDIZ TASYA - EMINÖNE				4	5	3	12				999		2.4	2.4
10		ZEYİTLİ - EMINÖNE				4	5	5	14				1,024		2.3	2.3
11	GAZİEMİNEK - EMINÖNE				4	5	5	15								
TOPLAM			155	81	236	64	84	241	476	1,372,595				574,203	2.4	2.4
GENEL TOPLAM										3,656,105				1,562,861	2.3	2.3

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

BEYOĞLU İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ

TAKVİYE ARACI PROGRAMI

SIRA NO	GRUP NO	HAT NO	HATLIN ADI	MEVCUT				PLANLANAN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
				LETT	ÖHO	ÖTOPLAM	LETT	ÖHO	HALE	ÖTOPLAM	TOPLAM	YOLCULUK	ORTA YIL	YOLCULUK	ORTA YIL																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
1	1.GRUP	25Y	SARİYER-YUNUSÖRE	1	1	1	1	1	1	2	24,890	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	31	794	8	5,521	

2528
 2529
 2530
 2531
 2532
 2533
 2534
 2535
 2536
 2537
 2538
 2539
 2540
 2541
 2542
 2543
 2544
 2545
 2546
 2547
 2548
 2549
 2550
 2551
 2552
 2553
 2554
 2555
 2556
 2557
 2558
 2559
 2560
 2561
 2562
 2563
 2564
 2565
 2566
 2567
 2568
 2569
 2570
 2571
 2572
 2573
 2574
 2575
 2576
 2577
 2578
 2579
 2580
 2581
 2582
 2583
 2584
 2585
 2586
 2587
 2588
 2589
 2590
 2591
 2592
 2593
 2594
 2595
 2596
 2597
 2598
 2599
 2600
 2601
 2602
 2603
 2604
 2605
 2606
 2607
 2608
 2609
 2610
 2611
 2612
 2613
 2614
 2615
 2616
 2617
 2618
 2619
 2620
 2621
 2622
 2623
 2624
 2625
 2626
 2627
 2628
 2629
 2630
 2631
 2632
 2633
 2634
 2635
 2636
 2637
 2638
 2639
 2640
 2641
 2642
 2643
 2644
 2645
 2646
 2647
 2648
 2649
 2650
 2651
 2652
 2653
 2654
 2655
 2656
 2657
 2658
 2659
 2660
 2661
 2662
 2663
 2664
 2665
 2666
 2667
 2668
 2669
 2670
 2671
 2672
 2673
 2674
 2675
 2676
 2677
 2678
 2679
 2680
 2681
 2682
 2683
 2684
 2685
 2686
 2687
 2688
 2689
 2690
 2691
 2692
 2693
 2694
 2695
 2696
 2697
 2698
 2699
 2700
 2701
 2702
 2703
 2704
 2705
 2706
 2707
 2708
 2709
 2710
 2711
 2712
 2713
 2714
 2715
 2716
 2717
 2718
 2719
 2720
 2721
 2722
 2723
 2724
 2725
 2726
 2727
 2728
 2729
 2730
 2731
 2732
 2733
 2734
 2735
 2736
 2737
 2738
 2739
 2740
 2741
 2742
 2743
 2744
 2745
 2746
 2747
 2748
 2749
 2750
 2751
 2752
 2753
 2754
 2755
 2756
 2757
 2758
 2759
 2760
 2761
 2762
 2763
 2764
 2765
 2766
 2767
 2768
 2769
 2770
 2771
 2772
 2773
 2774
 2775
 2776
 2777
 2778
 2779
 2780
 2781
 2782
 2783
 2784
 2785
 2786
 2787
 2788
 2789
 2790
 2791
 2792
 2793
 2794
 2795
 2796
 2797
 2798
 2799
 2800
 2801
 2802
 2803
 2804
 2805
 2806
 2807
 2808
 2809
 2810
 2811
 2812
 2813
 2814
 2815
 2816
 2817
 2818
 2819
 2820
 2821
 2822
 2823
 2824
 2825
 2826
 2827
 2828
 2829
 2830
 2831
 2832
 2833
 2834
 2835
 2836
 2837
 2838
 2839
 2840
 2841
 2842
 2843
 2844
 2845
 2846
 2847
 2848
 2849
 2850
 2851
 2852
 2853
 2854
 2855
 2856
 2857
 2858
 2859
 2860
 2861
 2862
 2863
 2864
 2865
 2866
 2867
 2868
 2869
 2870
 2871
 2872
 2873
 2874
 2875
 2876
 2877
 2878
 2879
 2880
 2881
 2882
 2883
 2884
 2885
 2886
 2887
 2888
 2889
 2890
 2891
 2892
 2893
 2894
 2895
 2896
 2897
 2898
 2899
 2900
 2901
 2902
 2903
 2904
 2905
 2906
 2907
 2908
 2909
 2910
 2911
 2912
 2913
 2914
 2915
 2916
 2917
 2918
 2919
 2920
 2921
 2922
 2923
 2924
 2925
 2926
 2927
 2928
 2929
 2930
 2931
 2932
 2933
 2934
 2935
 2936
 2937
 2938
 2939
 2940
 2941
 2942
 2943
 2944
 2945
 2946
 2947
 2948
 2949
 2950
 2951
 2952
 2953
 2954
 2955
 2956
 2957
 2958
 2959
 2960
 2961
 2962
 2963
 2964
 2965
 2966
 2967
 2968
 2969
 2970
 2971
 2972
 2973
 2974
 2975
 2976
 2977
 2978
 2979
 2980
 2981
 2982

MINİBÜS DÖNÜŞÜMÜ İLE OLUŞTURULACAK HATLAR

SIRA NO	HAT ADI	TOPLAM ARAÇ SAYISI
1	BAKIRKÖY - SOĞANLI	10
2	BAKIRKÖY - BAĞCILAR - KEMALPAŞA	25
3	SEFAKÖY-HALKALI-ONURKENT	9
4	KULELİ-GİYYOOP	8
5	KULELİ - RADAR - TGRT	7
6	CEVATPAŞA-EYÜP	12
7	EDİRNEKAPI-CEVATPAŞA	15
8	CEVATPAŞA-KOCATEPE-EDİRNEKAPI	13
9	GAZİ MAH.-KÜÇÜKKÖY-BAYRAMPAŞA-TOPKAPI	15
10	SANKO - HADIMKÖY	10
11	VEZNECİLER - TOPKAPI - ARNAVUTKÖY-BELDELER	25
12	GAZİ MAH.-EDİRNEKAPI	10
13	CEBECİ MAH.-EDİRNEKAPI	5
14	NUR SİTESİ-EDİRNEKAPI	5
15	BAKIRKÖY - KULELİ - İSTOÇ	14
16	YENİKAPI - TOPKAPI - ESENLER - KARABAYIR	20
17	TOPKAPI-ESENLER-TABYA	15
18	TOPKAPI-ESENLER-ATILANLI-YÜZYIL	10
19	TOPKAPI-AYAZMA-BAĞCILAR	6
20	TOPKAPI-GÜNGÖREN-BAĞCILAR-OTOCENTER-42 EVLER	15
21	100. YIL MAH.-BAĞCILAR-HASTANE-MERTER - ZEYİNBURNU	12
22	İSTOÇ - EVREN MAH.-BAĞCILAR HASTANE	6
23	BAKIRKÖY İDO İSKELE - İNCİRLİ-KOCASINAN	6
24	BAKIRKÖY İDO İSKELE -İNCİRLİ-BARBAROS	8
25	BAKIRKÖY İDO İSKELE -İNCİRLİ-YENİMAHALLE	9
26	BAKIRKÖY İDO İSKELE -İNCİRLİ-EVREN MAH.-İSTOÇ	7
27	BAKIRKÖY İDO İSKELE -İNCİRLİ-BAĞLAR MAH.	5
28	BAKIRKÖY-ŞİRİNEVLER-İKİTELLİ KÖYÜ	25
29	BAKIRKÖY-ŞİRİNEVLER-EVREN MAH.	20
30	YEŞİLPINAR - AKSARAY - YENİKAPI	15
31	AKSARAY-ALİBEYKÖY-ATATÜRK CD.-İHL-KARAYOLLARI	15
32	BAĞCILAR-HABİPLER - ARNAVUTKÖY	15
33	SANKO - PAŞACAYIRI-BAĞCILAR HASTANE - BAĞCILAR	10
34	KULELİ-ZEYNEBİYYE-DEPREM KONUTLARI	7
35	KULELİ-MASKO-AYMAKOOP-ONURKENT	8
36	TAHTAKALE-ŞAHİNTEPE - BAŞAKŞEHİR	6
37	TAHTAKALE- YÜZYIL - OTOGAR	10
38	MERTER - ÇINÇIN DERESİ - KARABAYIR-GİYYOOP	18
39	BAKIRKÖY İDO İSKELESİ-TAVUKÇU DERESİ-OTOCENTER - GİYYOOP	20
40	GOP-ARNAVUTKÖY-BELDELER	27
41	SEFAKÖY - KAYABAŞI - BAYRAMTEPE	5
42	SEFAKÖY - BOĞAZKÖY	10
43	KADIKÖY - PENDİK	50
44	GEBZE - HAREM	70
45	ÜSKÜDAR - ATAŞEHİR - FERHATPAŞA	15
46	ÜSKÜDAR - ATAŞEHİR	10
47	ATAŞEHİR - ALTBOSTANCI	10
48	KADIKÖY - ÜMRANIYE - ALEMDAĞ	20
49	ÜSKÜDAR - ÜMRANIYE	20
50	ÜSKÜDAR - ALEMDAĞ	15
51	BAĞCILAR-GÜNGÖREN-TAKSİM	25
52	GÜNEŞLİ - EMİNÖNÜ	20
53	MALTEPE - GÜLSUYU	5
54	SEYRANTEPE - EDİRNEKAPI - TOPKAPI	15
55	YEŞİLPINAR - ŞİŞLİ	15
56	GAZİOSMANPAŞA - MECİDİYEKÖY	14
57	YAHYA KEMAL-GÜLTEPE-BEŞİKTAŞ	10
58	ŞİŞHANE - OKMEYDANI - ŞİŞLİ	7
59	ŞİŞHANE-PIYALEPAŞA BULVARI-ŞİŞLİ	6
		840

25 28
me
J.
4
B