

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**YEREL YÖNETİMLERDE TOPLU TAŞIMANIN**

**YERİ, EDİRNE ÖRNEĞİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**ERDAL UYGUN**

**İSTANBUL, 2012**

**T.C.**

**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**YEREL YÖNETİMLERDE TOPLU TAŞIMANIN  
YERİ, EDİRNE ÖRNEĞİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**ERDAL UYGUN**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Pelin ALPKÖKİN**

**İSTANBUL, 2012**

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

Tezin Adı : Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Yeri, Edirne  
Örneği  
Öğrencinin Adı Soyadı : Erdal UYGUN  
Tez Savunma Tarihi :10.09.2012

Bu tezin Yüksek Lisans Tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Yrd. Doç. Dr. Tunç BOZBURA  
Enstitü Müdür Vekili

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI  
Program Koordinatörü

Bu tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans Tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

**Tez Sınav Jürisi Üyeleri:** **İmzalar**

Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN (Tez Danışmanı) : .....

Yrd.Doç. Nilgün CAMKESEN : .....

Doç. Dr. Murat ERGÜN : .....

## TEŞEKKÜR

Yerel yönetimlerde kentiçi ulaşım alanında yetişmiş personel eksikliğini giderme konusunda çabalarından dolayı Türkiye Belediyeler Birliği Yönetimine, Prof. Dr. Mustafa ILICALI' ya ve Yrd. Doç Nilgün CAMKESEN' ne, tez danışmanım Yrd. Doç. Pelin ALPKÖKİN' e katkıları ve tez hazırlık sürecinde kaynak, konferans, bildiri destekleri için şükranlarımı sunarım.

Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri görevine atanmamda ve bu programa katılmamda tensiplerinden dolayı Edirne Belediye Başkanı Sayın Hamdi SEDEFÇİ' ye, tez hazırlık aşamasında katkılarından dolayı Şoförler ve Otomobilciler Odası Edirne Şubesi Başkanı ile Edirne kentiçi toplu taşıma kooperatifleri başkanlarına, Edirne Belediyesi Yazışmaları ile Ulaşım Hizmetleri personeline, Belediyeler Toplu Ulaşım Araştırma Sorularına cevap vererek tez çalışmasına en büyük katkıyı veren 70 İl Belediye yöneticilerine, İdari Yargıda görölmekte olan dava örnekleri konusunda arşivinden yararlandığım Sevban Hukuk Bürosuna teşekkür ederim.

Yüksek Lisans eğitimi ve tez hazırlık sürecinde fedakarlıklarından dolayı eşim ve birlikte daha az vakit geçirdiğim kızlarım Dilhan ve Yaren'e de sabırlarından dolayı sevgiyle teşekkür ederim.

Edirne-2012

Erdal UYGUN



## ÖZET

YEREL YÖNETİMLERDE TOPLU TAŞIMANIN YERİ,

EDİRNE ÖRNEĞİ

UYGUN Erdal

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Pelin ALPKÖKİN

Eylül 2012, 346 sayfa

Kentleşmenin ve kentlerde nüfus artışının sonucunda toplu taşımanın ortaya çıkışı 17.yy kadar uzanmaktadır. Ülkemizde, 19.yy başta kentlerin nüfus artışına paralel gelişen belediye kuruluş süreçleri ve kentiçi ulaşım yöntemlerine yönelik arayışlar da beraberinde gelmiştir. Başta İstanbul olmak üzere İzmir ve Cumhuriyet'in kuruluşu sonrasında Ankara ve Bursa gibi kentlerde de kentiçi ulaşımın sağlanması amacıyla toplu taşıma hizmetleri vermeye başlanmıştır.

Ne var ki belediyeleri de etkisi altına alan, 1950'li yıllar sonrasında gelişen uluslararası ve ulusal ulaşım politikaları sonucunda toplu taşıma hizmetini sürdürmekte kullanılan model ve taşımacılıkta değişim yaşanmıştır. Yeni dönemde lastik tekerlekli ulaşım araçlarının öne çıktığı ve sonrasında da kamu kesimi dışında ki taşımacılığın etkin olduğu bir süreç başlamıştır.

Günümüz Türkiye' sinde neredeyse tüm kentlerimizde toplu taşıma hizmeti yürütülmektedir. Ancak, kent nüfuslarına göre incelendiğinde küçük ve orta ölçekli illerde ara toplu taşıma türlerinin ve özel halk otobüs işletmeciliğinin öne çıktığı, kamunun görevini çeşitli yöntemlerle devrettiği görülmektedir.

Tez çalışmasına konu Edirne İlinde de elektrikli tramvay işletilmesine ilişkin 1907-1908 yıllarına ait resmi kayıtlar bulunmaktadır. Edirne'de kentiçi toplu taşımacılık faytonlardan başka, ilk olarak 1940'lı yıllarda belediye tarafından lastik tekerlekli araçlarla başlamıştır. 1960'lara gelindiğinde ara toplu taşıma türlerinden Minibüs İşletmeciliği başlamış ve 2000'li yıllara kadar belediye toplu taşıma hizmeti ile birlikte yürütülmüş, ne var ki 2002 yılında belediye doğrudan toplu taşıma hizmetinden çekilerek yerini diğer bir işletme türü sayılan Özel Halk Otobüs İşletmeciliğine bırakmıştır. Nihayetinde de 2010 yılına gelindiğinde toplu taşıma yalnızca Minibüs-Midibüs İşletmeciliği haline gelmiştir.

Bu durum Edirne'ye özgü bir durum olmaktan daha çok, küçük ve orta ölçekli il belediyelerinin toplu taşıma karakterini yansıtmaktadır. Hal böyle olunca kamu hizmeti olarak tanımlanan toplu taşıma hizmetinin, kamu hizmeti gereği gibi yerine getirilmesinde yaşanan sorunların; başta da hukuki, ekonomik, finansal, teknik ve çevresel olarak incelenmesi ve çözümlerin bulunması gerekmektedir.

Kent yaşamının vazgeçilmez bir unsuru olarak kentiçi ulaşımın mevcut yapısı; türel dağılımı, kalitesi ve konforu; hizmetin sürekliliği, güvenilirliği ve araçların hareket sürelerinin belli olması; hizmetin içtenlikle gerçekleştirilmesi; ekonomikliği, fiyatın uygun olması, ödemenin kolay gerçekleştirilebilmesi gibi özellikleri gerektiren kaliteli bir toplu taşıma, ancak bu özellikleriyle sürdürülebilir olacaktır.

Toplu taşıma araçlarının satın alınması ve işletme sürecinde ihtiyaç duyulan girdilerin üzerinde ki vergi yükü, trafik sıkışıklığın sonucunda ortaya çıkan yüksek işletme maliyetleri, hat ve araç optimizasyonundan uzak parçalı yapı, yerel yönetimlerin ara toplu taşıma aktörleri üzerine yükledikleri ruhsat v.b harç yükleri; toplu taşıma araç sürücülerinin eğitimsizliğinin sonucu araçların ekonomik ömrünü erken yitirmesi; yerel yönetimlerde seçimler sonrasında gelen politika değişiklikleri gibi belirgin sorunlar kamu dışındaki işletmecilerin önündeki en büyük sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Ara- toplu taşıma - “para-transit” - “intermediate public transport” - türlerinin entegrasyonu ve toplu taşımanın optimizasyonu, şüphesiz ki kamu otoritesini zorunlu kılmaktadır. Yerel yönetimler yasalarında bu otoritenin tesisine ilişkin hükümler bulunmakla birlikte, bir toplu taşıma yasasına ihtiyaç duyulmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Toplu Taşıma, Kentiçi Ulaşım, Edirne'de Ulaşım, Ara-Toplu Taşıma

## ABSTRACT

# EVALUATION OF PUBLIC TRANSPORT ROLES AND RESPONSIBILITIES OF LOCAL GOVERNMENTS WITH SPECIAL REFERENCE TO THE CASE OF EDİRNE

UYGUN Erdal

Urban Systems & Transportation Management

Thesis Adviser: Ass. Prof. Dr. Pelin ALPKÖKİN

September 2012, 346 Pages

As a result of urbanisation and increase of population in cities, the development of public transportation goes back to the 17<sup>th</sup> century. In Turkey, in the 19<sup>th</sup> century a parallel development of local government establishment was observed together with the severe population increase and the need for better transportation. Initially İstanbul, than İzmir and after the foundation of the Republic in cities like Ankara and Bursa the public transportation operation was initiated.

But, after the 1950s the developments on international and national transportation policies which also affected local government policies resulted in a change of the transport modes and actors of public transport services. Over the past three decades, the rapid technological development of highway transportation, the personal transportation gained more interest than the public transportation.

In today's Turkey, almost in all the cities, public transportation services are provided. However in many small and medium sized cities, intermediate public transportation and the privately owned bus operation constitute the main form of public transportation.

In the city of Edirne which is the scope of this thesis, there are some records from 1907-1908 to introduce an electrical tramway system. In Edirne, urban public transportation is initiated by the local government in the 1940s in the form of highway public transportation. In the 1960s minibus operation which is a type of intermediate public transportation was initiated and this together with the public transportation

operated by the local government formed the public transport network until the 2000s. But in 2002 the local government stopped being involved in providing public transportation operation and left this to Private Public Transportation Sector which is known as another public transportation model. Finally by the year 2010 the public transportation became only Minibus- Midibus operation.

This situation is not limited to Edirne and in fact, reflects the public transportation structure in many small and medium sized municipalities. Many problems have occurred due to less involvement of public sector in providing public transportation such as legal, economical, financial, technical and environmental problems that need to be resolved.

As an indispensable component of urban life, urban transport sustainability can only be maintained by city-wide distribution of network, quality, economy and comfort, continuity, reliability and appropriate pricing, easy and intelligent payment systems

The involvement of private sector in public transport sector faces a number of problems such as purchase of vehicles, tax, operation costs, not well organized routes, registration fees, early completion of economic life of vehicles due to bad driving manners for intermediate public transport and, political inconsistency.

The integration of intermediate public transportation and all other forms of public transportation, certainly requires government authority. Although there are rules to establish this authority under the Turkish law, a public transportation law is urgently needed.

**Key Words:** Public Transportation, Urban Transportation, Transportation in Edirne, Intermediate Public Transportation

# İÇİNDEKİLER

TABLolar.....	xii
ŞEKİLLER.....	xiv
KISALTMALAR.....	xviii
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
1.1 AMAÇ VE KAPSAM.....	4
1.2 KAYNAK BİLGİSİ.....	5
<b>2. TÜRKİYE’ DE YEREL</b>	
<b>YÖNETİMLERİN KURULUŞU.....</b>	<b>7</b>
2.1 YEREL YÖNETİM NEDİR? .....	7
2.1.1 Ülkemizde Yerel Yönetimlerin Ortaya Çıkışı.....	8
2.1.2 Anayasa’ da Yerel Yönetimler.....	9
2.1.3 Yerel Yönetimlere İlişkin Kanunlar.....	10
2.1.4 Kalkınma Planlarında Yerel Yönetimler.....	11
<b>3. KENTİÇİ ULAŞIM VE TOPLU TAŞIMANIN ORTAYA</b>	
<b>ÇIKIŞI, GELİŞİMİ VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ.....</b>	<b>12</b>
3.1 KAVRAM OLARAK TOPLU TAŞIMA .....	12
3.2 TOPLU TAŞIMANIN BAŞLANGICI .....	14
3.3 ÜLKEMİZDE TOPLU TAŞIMANIN ORTAYA ÇIKIŞ.....	16
3.3.1 Kayıklar.....	17
3.3.2 Arabalar.....	19
3.3.3 Vapurlar.....	21
3.4 GÜNÜMÜZDE TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİ.....	22
3.4.1 Raylı Sistemler.....	29
3.4.1.1 Tramvay.....	33
3.4.1.2 Hafif Metro.....	40
3.4.1.3 Metro.....	42
3.4.1.4 Finiküler.....	43
3.4.1.5 Teleferik.....	46
3.4.1.6 Banliyö Trenleri.....	47
3.4.2 Lastik Tekerlekli Türler.....	50
3.4.2.1 Belediye- Özel Halk Otobüs İşletmeciliği.....	52
3.4.2.2 Ara Toplu Taşıma (Para –Transit) Türleri.....	63

3.5	TOPLU TAŞIMA SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İLİŞKİSİ.....	74
4.	ÜLKEMİZDE TOPLU TAŞIMANIN	
	İÇİNDE BULUNDUĞU DURUMU.....	83
4.1	İL BELEDİYELERİ TOPLU TAŞIMA ANKETİ.....	84
4.1.1	Anket Çalışmasında İzlenen Yöntem.....	84
4.1.2	İl Belediyeleri Toplu Taşıma Profili.....	86
4.1.2.1	Büyükşehirler.....	86
4.1.2.2	Orta Ölçekli İl Belediyeler.....	100
4.1.2.3	Küçük Ölçekli İl Belediyeleri.....	109
4.1.2.4	İl Belediyeleri Genel Değerlendirme.....	123
4.2	TOPLU TAŞIMANIN SORUNLARI.....	127
4.2.1	İDARİ SORUNLAR.....	127
4.2.2	TEKNİK SORUNLAR.....	128
4.2.2.1	Hat Sorunları.....	128
4.2.2.2	Güzergah Düzenlemelerinde Karşılaşılan Sorunlar .....	128
4.2.2.3	Araç Tiplerinden Kaynaklanan Sorunlar.....	128
4.2.2.4	Güzergah Sorunları.....	129
4.2.2.5	Denetim Sorunları.....	129
4.2.3	HUKUKİ SORUNLAR .....	129
4.3	BELEDİYELERİN YARGIYA KONU OLMUŞ DÜZENLEMELERİ.....	131
5.	EDİRNE’DE TOPLU TAŞIMANIN GEÇMİŞİ,	
	BUGÜNÜ.....	139
5.1	EDİRNE’YE GENEL BAKIŞ.....	139
5.1.1	Tarihi.....	139
5.1.2	Demografik Özellikleri.....	141
5.1.3	Sosyo-Ekonomik durumu.....	144
5.1.4	Kentleşme ve Ulaşım.....	147
5.2	EDİRNE’ DE TOPLU TAŞIMANIN GEÇMİŞİ .....	149
5.2.1	Kentiçi Tramvay Çalışması .....	150
5.2.2	Athı Faytonlar .....	150
5.2.3	Toplu Taşıma Hizmetinde Belediye .....	153
5.2.3.1	Taşımacılık Başlangıcı .....	153
5.2.3.2	Yıllara Göre Toplu Taşıma Hatlarının Gelişimi .....	156
5.2.3.3	Yıllara Göre Taşıma Ücret Tarifeleri .....	57

5.2.4	Özel Halk Otobüsleri (2002-2010).....	159
5.2.4.1	Hatlar ve İhale Bedelleri .....	159
5.2.4.2	Yolcu Taşıma Ücret Tarifeleri ve Yıllık Ruhsat Bedelleri .....	160
5.2.4.3	Yıllık Taşdıkları Yolcu Sayıları.....	160
5.2.4.4	Özel Halk Otobüsü Taşımacılığının Sonaermesi.....	160
5.2.5	Minibüs-Midibüs Taşımacılığı (1960-2012).....	161
5.2.5.1	Taşımacılığın Başlangıcı.....	161
5.2.5.2	Kooperatifler Halinde Örgütlenme ve Yıllara Göre Hatları Gelişimi.....	161
5.2.5.3	İl Trafik Komisyon Kararlarıyla Yapılan Düzenlemeler.....	162
5.2.5.4	Araç Sayıları ve Büyüklükleri.....	163
5.2.5.5	Taşıma Ücret Tarifeleri, Ruhsat Bedelleri ve Devir Ücretleri.....	164
5.3	EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMA GÜZERGAHLARI VE TAŞIMA SİSTEMİNE İLİŞKİN PLANLAMA ÇALIŞMALARI.....	165
5.3.1	İTÜ Tarafından Yapılan Plan (2004).....	165
5.3.2	Palye AŞ tarafından Yapılan Plan (2010).....	167
5.3.3	2009 Yılı Verileriyle Yolculuk Sayımları (2009).....	169
5.3.4	Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet (Anketi 2010).....	169
5.4	EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMADA BUGÜNKÜ DURUM.....	172
5.4.1	Havuz sistemi Kuruluş Çalışmaları.....	173
5.4.2	Araç Modernizasyonu.....	175
5.4.3	Elektronik Ücret Toplama Sisteminin Uygulamaya Konulması .....	176
5.4.4	Toplu Taşıma Duraklarında Fiziki İyileştirme Çalışmaları .....	180
5.4.5	Toplu Taşımada Denetim .....	180
5.4.6	Edirne'de Toplu Taşımanın Sürdürülebilirliği .....	180
6.	KÜÇÜK ÖLÇEKLİ İLLER İÇİN TOPLU TAŞIMADA GENEL ÖNERİLER .....	185
6.1	BELEDİYELERCE YAPILACAK ÇALIŞMALAR .....	191
6.1.1	İdari Düzenlemeler .....	193
6.1.2	Teknik Düzenlemeler.....	194
6.1.3	Mali Düzenlemeler.....	195
6.1.4	Diğer Düzenlemeler.....	195

<b>6.2</b>	<b>TOPLU TAŞIMACILARCA YAPILACAKLAR .....</b>	<b>198</b>
<b>6.3</b>	<b>MERKEZİ HÜKÜMET TARAFINDAN YAPILACAK DÜZENLEMELER .....</b>	<b>196</b>
<b>6.3.1</b>	<b>İdari ve Hukuksal Destekler.....</b>	<b>197</b>
<b>6.3.2</b>	<b>Mali Destekler.....</b>	<b>198</b>
<b>6.3.3</b>	<b>Finansal Destekler.....</b>	<b>198</b>
<b>7.</b>	<b>SONUÇ .....</b>	<b>199</b>
	<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>202</b>
	<b>EKLER .....</b>	<b>214</b>
	<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>328</b>



## TABLolar

Tablo 3.1:	Toplu Taşıtların Temel Özellikleri.....	25
Tablo 3.2:	Ulaşım Sistemlerinin Teknolojik Özellikleri.....	27
Tablo 3.3:	Toplutaşım Sistemlerinin Bazı Özellikleri.....	28
Tablo 3.4:	Bazı Ulaşım Sistemleri İçin Emisyon Düzeyleri.....	77
Tablo 3.5:	Sürdürülebilir Ulaşımın Amaçları.....	81
Tablo 4.1:	İllerde Raylı Sistem Bilgileri.....	88
Tablo 4.2:	Büyükşehir Belediyeleri Belediye Otobüs Taşımacılığında Durum.....	89
Tablo 4.3:	Büyükşehir Belediyeleri Özel Halk Otobüs Taşımacılığında Durum.....	91
Tablo 4.4:	Büyükşehir Belediyeleri Minibüs Taşımacılığında Durum.....	94
Tablo 4.5:	Büyükşehir Belediyeleri Dolmuş Taşımacılığında Durum.....	96
Tablo 4.6:	İl Belediyeleri Koltuk Kapasitesi Türel Dağılımı.....	98
Tablo 4.7:	Orta Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüs Taşımacılığında Durum.....	100
Tablo 4.8:	Orta Ölçekli İl Belediyeleri Özel Halk Otobüs Taşımacılığında Durum.....	102
Tablo 4.9:	Orta Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs Taşımacılığında Durum.....	105
Tablo 4.10:	Orta Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Taşımacılığında Durum.....	106
Tablo 4.11:	Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüs Taşımacılığında Durum.....	110
Tablo 4.12:	Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Özel Halk Otobüs Taşımacılığında Durum.....	113
Tablo 4.13:	Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs Taşımacılığında Durum...	116
Tablo 4.14:	Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Taşımacılığında Durum...	120
Tablo 4.15:	Tüm İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türel Durumu.....	124
Tablo 4.16:	Tüm İl Belediyelerinde Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılım.....	124

Tablo 4.17: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Sayıları.....	132
Tablo 4.18: Davaların Konusuna Göre Dağılımı.....	133
Tablo 5.1: TR21 Trakya Bölge Nüfusu (1965 – 2009).....	143
Tablo 5.2: Edirne İl Merkezi Nüfusunun Gelişimi.....	143
Tablo 5.3: Yıllar İçerisinde Hatların Gelişimi.....	157
Tablo 5.4: 1959 Yılı Otobüs İşletmesi Tarifesi.....	157
Tablo 5.5: Edirne Belediyesine Bağlı Otobüs İşletmesi 1970 Yılı Yolcu Tarifesi.....	158
Tablo 5.6: Belediye Otobüsleriyle Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı.....	158
Tablo 5.7: Sürücü Davranışlarına İlişkin Alınan Cevaplar.....	171
Tablo 5.8: Araçlara İlişkin Alınan Cevaplar.....	172
Tablo 5.9: Beklentilere İlişkin Alınan Cevaplar.....	172
Tablo 5.10: Hatlara Göre Elektronik Ücret Toplama Biniş Sayıları.....	177

## ŞEKİLLER

Şekil 3.1: Ulaşım Türlerinin Kapasite Aralıkları.....	27
Şekil 3.2: İstanbul'da İlk Atlı Tramvay (Tophane 31 Temmuz 1871).....	35
Şekil 3.3: İstanbul'da Elektrikli Tramvay.....	36
Şekil 3.4: Atlı Tramvay – İzmir 1921.....	39
Şekil 3.5: İzmir Elektrikli Tramvay – 1950'ler.....	40
Şekil 3.6: İstanbul Raylı Sistemler Haritası.....	43
Şekil 3.7: Ankara Raylı Sistem Hatları.....	44
Şekil 3.8: İzmir Metrosu.....	44
Şekil 3.9: İstanbul Tünel.....	45
Şekil 3.10: İZBAN.....	49
Şekil 3.11: İstanbul' da Metrobüs Örneği.....	52
Şekil 3.12: İETT'nin saklı 'T'si; Trolleybüs.....	57
Şekil 3.13: Ankara'da İlk Otobüsler.....	58
Şekil 3.14: İzmir ESHOT Otobüs Örnekleri.....	62
Şekil 3.15: Ülkemizde İlk Dolmuşlar.....	66
Şekil 3.16: Sürdürülebilir Ulaşımın Kapsamı.....	80
Şekil 4.1: Büyükşehirlerde Raylı Sistem Durumu.....	86
Şekil 4.2: Büyükşehirlerde Raylı Sistem.....	87
Şekil 4.3: Büyükşehirlerde Belediye Otobüs Sayıları Dağılımı.....	89
Şekil 4.4: Otobüsü Olan Büyükşehirlerin Oranı.....	90
Şekil 4.5: Büyükşehirlerde Otobüslerin Büyüklükleri.....	90
Şekil 4.6: Büyükşehirlerde Özel Halk Otobüs Sayılarının Dağılımı.....	91
Şekil 4.7: Özel Halk Otobüsü Olan Büyükşehirlerin Oranı.....	92
Şekil 4.8: Büyükşehirlerde Özel Halk Otobüslerinin Büyüklükleri.....	92
Şekil 4.9: Büyükşehirlerde Minibüs-Midibüs Sayıları.....	93

Şekil 4.10: Minibüs-Midibüs Olan Büyükşehirlerin Oranı.....	94
Şekil 4.11: Büyükşehirlerde Dolmuş Sayıları.....	95
Şekil 4.12: Dolmuş Olan Büyükşehirlerin Oranı.....	95
Şekil 4.13: Büyükşehir Belediyeleri Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılım.....	98
Şekil 4.14: Büyük Şehirlerde Toplu Taşıma Türleri.....	99
Şekil 4.15: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüs Sayılarının Dağılımı..	101
Şekil 4.16: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüsü Olan İllerin Oranı.....	101
Şekil 4.17: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüslerin Büyüklükleri.....	102
Şekil 4.18: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Özel Halk Otobüsleri Sayılarının Dağılımı.....	103
Şekil 4.19: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Özel Halk Otobüsü Olan İllerin Oranı.....	103
Şekil 4.20: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Özel Halk Otobüslerinin Büyüklükleri.....	104
Şekil 4.21: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs-Midibüs Sayıları.....	105
Şekil 4.22: Minibüs-Midibüs Olan Orta Ölçekli İl Belediyelerin Oranı.....	106
Şekil 4.23: Dolmuş Olan Orta Ölçekli İl Belediyelerin Oranı.....	107
Şekil 4.24: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Sayıları.....	107
Şekil 4.25: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı...	108
Şekil 4.26: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Toplu Ttaşım Türleri.....	108
Şekil 4.27: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüsü Olan İllerin Oranı.....	109
Şekil 4.28: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüs Sayılarının Dağılımı.....	111
Şekil 4.29: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüslerin Büyüklükleri.....	112
Şekil 4.30: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Özel Halk Otobüsleri Sayılarının Dağılımı.....	114
Şekil 4.31: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde ÖHO Olan İllerin Oranı.....	115
Şekil 4.32: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde Özel Halk Otobüslerinin	

Büyükükükleri.....	115
Şekil 4.33: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs-Midibüs Sayıları.....	117
Şekil 4.34: Minibüs-Midibüs Olan Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Oranı.....	118
Şekil 4.35: Dolmuş Olan Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Oranı.....	118
Şekil 4.36: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Sayıları.....	119
Şekil 4.37: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı.....	121
Şekil 4.38: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Toplutaşıma Türleri.....	122
Şekil 4.39: Tüm İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türel Durumu.....	124
Şekil 4.40: Tüm İl Belediyelerinde Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı.....	125
Şekil 4.41: Koltuk Kapasitelerinin Ölçeğe Göre Belediyelere Dağılımı.....	125
Şekil 4.42: İl Belediyeleri Toplutaşıma Türleri.....	126
Şekil 4.43: Davaların Mahkeme Türüne Göre Dağılımı.....	132
Şekil 4.44: Davacıların Dağılımı.....	133
Şekil 4.45: Davaların Konusuna Göre Dağılımı.....	134
Şekil 4.46: Mahkeme Kararlarının Dağılımı.....	135
Şekil 4.47: Davaların Kabul Nedenlerinin Dağılımı.....	136
Şekil 4.48: Davaların Red Nedenlerini Dağılımı.....	136
Şekil 4.49: Davaların Kısmi Kabul Nedenleri.....	137
Şekil 4.50: Davaların Kısmi Red Nedenleri.....	137
Şekil 4.51: Danıştay Kararlarının Dağılımı.....	138
Şekil 5.1: Edirne İl Nüfusunun Gelişim Grafiği.....	144
Şekil 5.2: Türkiye Nüfusunun Gelişim Grafiği.....	144
Şekil 5.3: Edirne Kent Merkezinde Kentleşmenin Gelişimi (MS 2.yy- 2003)....	151
Şekil 5.4: Edirne Kent Merkezi Toplu Taşıma Hatları.....	152
Şekil 5.5: Edirne'de Yolcu Arabası.....	152

Şekil 5.6:	Belediye Otobüs Ana Durak, Yıl 1995.....	156
Şekil 5.7:	Edirne Belediyesi Özel Halk Otobüsü.....	157
Şekil 5.8:	Minibüs Taşımacılığı Başlangıcı.....	162
Şekil 5.9:	Minibüsler Üzerinde Bulunan Hak Mahrumiyet Durumu.....	163
Şekil 5.10:	Minibüs-Midibüs Model Yaşları.....	164
Şekil 5.11:	Minibüs-Midibüs Model Yaşları Oranı.....	164
Şekil 5.12:	Ulaşım Modelinin Genel Akış Çizelgesi.....	167
Şekil 5.13:	Yeni Belirlenen Toplu Taşıma Hatları.....	174
Şekil 5.14:	Toplu Taşıma Hatları Günlük Kartlı Biniş Sayısı.....	178
Şekil 5.15:	Toplu Taşıma Hatları Aylık Kartlı Biniş Sayısı.....	178
Şekil 5.16:	Toplu Taşıma Hatları Yıllık Kartlı Biniş Sayısı.....	178
Şekil 5.17:	Günlük Kartlı Binişin Toplu Taşıma Hatlara Göre Dağılımı.....	179
Şekil 5.18:	Aylık Kartlı Binişin Toplu Taşıma Hatlara Göre Dağılımı.....	179
Şekil 5.19:	Yıllık Kartlı Binişin Toplu Taşıma Hatlara Göre Dağılımı.....	179
Şekil 5.20:	Anlık Takip Sisteminde Toplu Taşıma Araçlarının Konumlarını Gösterir Harita.....	184
Şekil 6.1:	Belediyelerce Yapılacak Çalışmalar.....	192
Şekil 6.2:	Toplu Taşıma Sistem Kuruluş Süreci.....	193
Şekil 6.3:	Merkezi Hükümet Destekleri.....	197

## KISALTMALAR

ABB	: Ankara Büyükşehir Belediyesi
a.b.m	: Adı geçen makale
a.g.b	: Adı geçen bildiri
a.g.e	: Adı geçen eser
a.g.k	: Adı geçen kaynak
a.g.r	: Adı geçen rapor
a.g.t	: Adı geçen tez
ADKS	: Adrese Dayalı Kayıt Sistemi
BBB	: Bursa Büyükşehir Belediyesi
BK	: Belediye Kanunu
Bkz.	: Bakınız
BO	: Belediye Otobüsü
BŞB	: Büyükşehir Belediyeleri
BŞBK	: Büyükşehir Belediye Kanunu
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EB	: Edirne Belediyesi
EGO	: Ankara Büyükşehir Belediyesi Elektrik Gaz Otobüs İdaresi
ESHOT	: İzmir Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Trolleybüs Genel Müdürlüğü
ETTP	: Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporu
ETUS	: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi
EÜTS	: Elektronik Ücret Toplama Sistemi
İB	: İl Belediyesi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	: İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İZBAN	: İzmir Banliyö Taşımacılığı A.Ş.
İZBB	: İzmir Büyükşehir Belediyesi
KÖİLB	: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri
OÖİLB	: Orta Ölçekli İl Belediyeleri
ÖHO	: Özel Halk Otobüsü
ÖİK	: Özel İhtisas Komisyonu
ÖZİDA	: Özürümler İdaresi Başkanlığı
RG	: Resmi Gazete
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TÖHOB	: Tüm Halk Otobüsleri Birliği Derneği

# 1. GİRİŞ

Günümüz kentlerinde ortaya çıkan sorunların başında kuşkusuz kentiçi ulaşım ve beraberinde getirdiği sorunlardır. Bu sorunların en başında gelenleri ulaşım da artan süre ve maliyetleri, çevre ve gürültü kirliliği, sosyal eşitlik şeklinde özetleyebiliriz. Bu da 1987 yılından itibaren Brundland Raporu ile hayatımıza giren sürdürülebilirlik tanım ve hedeflerinin ulaşım ayağının oluşturulmasında karşılaşılan sorunları oluşturmaktadır.

Kentiçi ulaşım sosyal ve ekonomik aktivitelerin kaçınılmaz bir unsurudur, ancak kendi başına bir amaç değil, türevsel bir taleptir. Dolayısıyla kentsel yaşamın devamlılığı için ulaşım olmazsa olmazlardandır. Sürdürülebilir kent hedefleri içerisinde ise geniş tanımı ile sürdürülebilir ulaşım / hareketlilik en önemli boyutu oluşturmaktadır.

Ayrıca ulaşım sektörünün politik ve sosyal içeriğinin çok yoğun olması da toplu taşıma politikalarının başarılı olması için gerekli politik, sosyal istikrar ve benimseme / onay hususlarını da beraberinde getirmiştir.

Bir kente ait mobilite (hareketlilik katsayısı), bir günde kişi başına düşen ortalama yolculuk sayısıdır. Bu kat sayı Avrupa kentleri için birinin üzerinde olup Birleşik Amerika'da daha da büyüktür. (Londra-1,80, Franfurk-1968; 1,60, Stocholm-1970: 0,80, Atina-1962: 1,24, B.Amerika kentlerinde: 2,00-2,50 arasındadır). 1980'li yıllarda, İstanbul'da yapılan bir araştırmada 0,62 ve bir başka araştırmada 1,08 bulunmuştur. Ankara için 1,20 olduğu öne sürülmektedir. Kayseri için 0,73'tür.<sup>1</sup> Ankara'da 1980 yılında 1,06 olduğuna ilişkin tespitler de bulunmaktadır.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Kutlu K., Yayla N. ve Gedizlioğlu E. 1981, s 38

<sup>2</sup> Arıoğlu E, Anadolu K. ve Candoğan A. 1979, s 5



Günümüz Türkiye’inde mobilite 1 Kişi/Gün üstünde seyretmektedir. Başta İstanbul’da kişi başına düşen günlük yolculuk oranı 1,74; motorlu araçlarla yapılan yolculuklar için de 0,88’dir.<sup>3</sup> Kocaeli’ de bu rakam 1,55<sup>4</sup>, Eskişehir ilinde motorlu araçlarla yapılan kişi başına yolculuk miktarı 0,66’ dır dır. Yaya yolculukları ile birlikte bu oran 1,32’dir.<sup>5</sup> Mersin’de ortalama yolculuk üretim katsayısı, yaya yolculuklar dahil, bütün yolculuklarda (kişi başına günlük ortama yolculuk sayısı) ortalama 1,28 olarak tespit edilmiştir. Söz konusu etüdün yapıldığı dönem öncesinde yapılmış olan ulaşım etütlerinde toplam yolculuk üretim katsayısının (yaya dahil), İzmir’de 1,23 (1990), Adana’da 1,46 (1991), Bursa’da 1,12 (1991), Kayseri’de 1,85 (1991), Trabzon’da 1,58 (1993), Balıkesir’de 1,62 (1993) ve Gaziantep’te 1,12 olduğu belirtilmiştir. Mersin’deki araçlı yolculuk üretim katsayısı ise (yaya yolculuklar hariç), 0.79 olduğu, bu katsayının İzmir’de 0.88, Adana’da 0.86, Bursa’da 0.56, Kayseri’de 0.52, Trabzon’da 0.82, Balıkesir’de 0.79 ve Gaziantep’te 0.44 olduğu belirtilmiştir.<sup>6</sup> Edirne de ise motorlu araçla yolculuk 0,61 (2004) olarak hesaplanmıştır.<sup>7</sup>

Bir yandan sosyal ve ekonomik gelişmenin getirdiği mobilitadaki bu artış, öte yandan bireysel oto sahipliğinde meydana gelen gelen artışlar, diğer yandan da yetersiz karayolu ve toplu taşıma ulaşım altyapı yatırımları, meydana getirilen yerel hava kirliliğinden dolayı halkın sağlığına verilen zarar, küresel düzeyde egzoz gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik tartışma ve arayışlar; petrolde dışa bağımlılık ulaşım sorunu çözümü adına geniş kapsamlı yaklaşımları getirmiştir.

---

<sup>3</sup> İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı 2011, s 19

<sup>4</sup> Kocaman, B., Çelebi, A., Demirel, A., 2011, Kocaeli toplu ulaşım sisteminin iyileştirilmesi süreci ve yüksek kapasiteli toplu ulaşım planlaması, 2. Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, s 217

<sup>5</sup> Karacasu, M., 2006. Eskişehir kentiçi ulaşımında trafik türlerine göre dağılımın belirlenmesi ve ulaşım sorunlarına çözüm önerileri, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 10-3, ss 409-412 <http://edergi.sdu.edu.tr/index.php/fbed/article/viewFile/1040/1172>

<sup>6</sup> Zorlu, F, 2009. Mersin’de kentsel ulaşım planlamasına yönelik değerlendirmeler, ss 120-121 [http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/187a23c3ee681ef\\_ek.pdf](http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/187a23c3ee681ef_ek.pdf)

<sup>7</sup> Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması., İ. T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi , 2004, s 38

Ulaşım yatırımlarının çok büyük bütçe gerektirmesi, yerel yönetimlerin birçok durumda yatırım ve işletme maliyetlerini karşılayacak yeterli bütçelerinin olmaması, finansal olarak çeşitli çözüm yolları arayışına gidilmesi gereğini doğurmuştur.

Bu durum büyük kentlerde olduğu gibi ölçeği farklı olsa da orta ve küçük ölçeli kentlerde de sıkça görülen bir durum halini almıştır. Özellikle ara toplu taşıma türleri ile toplu taşıma ön plana çıkmıştır.

Ara toplu taşıma<sup>8</sup> sistemi (para-transit), otomobilin bireysel kullanımı ile otobüs ve raylı taşımın sabit güzergah ve zaman tarifeli işletmeciliği arasında kalan, genellikle düşük kapasiteli taşıtlar ve esnek çalışma düzeni ile tanımlanan toplu taşıma türlerine verilen genel isimdir. Gelişmekte olan ülkelerde çeşitli adlar altında ara toplu taşıma türleri işletilirken, ülkemizde dolmuş ve minibüs adı altında uzun süredir kullanılan sistemler bu kapsam içinde değerlendirilmektedir (Atak 2011, s.8).

Türkiye’de ara toplu taşıma türleri dolmuş ve minibüs olarak ortaya çıkmıştır. Dolmuş taşımacılığı, 1929 yılında başlayan ve tüm dünyada etkili olan ekonomik kriz döneminde taksi ücretlerinin paylaşılarak ulaşımın daha ucuza getirilmesi düşüncesiyle ortaya çıkmış bir taşıma türüdür.

1930’lu yıllarda başlayan taksi dolmuş taşımacılığı, 1960’lı yıllarda minibüs taşımacılığına dönüşerek hızla gelişmiş ve başta İstanbul olmak üzere kentlerimizde yerel yönetimlerin hizmet açığını kapatmakta bir model olarak desteklemiştir. Kentleşme ve gecekondulaşma eğiliminin artmasıyla beraber taksi dolmuşların yerine biraz daha büyük kapasiteli araçlara bırakmasıyla doğan minibüs taşımacılığı, 1960’lı

---

<sup>8</sup>Ara toplu taşıma: para-transit, intermediate public transport

yıllarda hızla yaygınlaşmıştır. Bu gelişme karşısında ilk kez 1970 yılında İl Trafik Komisyon Kararı ile minibüslerin hat, güzergah ve sayılarında kısıtlamaya ve plaka sınırlamasına gidilmiştir (Orhon 1996).

Belediyeler, kendi toplu taşıma sistemlerinin yanı sıra ara toplu taşıma modellerinin de gelişimine olanak vermiş, hatta desteklemişlerdir. Bir kamu hizmeti olarak benimsenen kentiçi ulaşımda, kamu kaynaklarının yetersizliği sonucu ara toplu taşıma yöntemleri geçtiğimiz 50 yıl boyunca güçlenerek, kökleşmiştir.

Ancak günümüzde yukarıda belirttiğimiz sebeplerden dolayı daha köklü toplu taşıma politikalarına ihtiyaç duyulduğundan, mevcut dolmuş ve minibüs taşımacılığı ile ilgili bazı sorunlar yaşanmaktadır. Örneğin kente getirilen yeni bir raylı sistem ile entegrasyonda sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunlar, gerek uygulama gerekse de mevzuattan doğan hukuki sorunlardır.

## **1.1 AMAÇ VE KAPSAM**

“Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Yeri, Edirne Örneği” başlıklı bu çalışma ile özellikle küçük ve orta ölçekli kentlerimizdeki mevcut ve gelecek toplu taşıma uygulamalarının, politikalarının sürdürülebilir ulaşım hedefleri doğrultusunda nasıl geliştirebileceği konusunun değerlendirilmesi; buna yönelik hukuki, politik ve planlama kapsamında çözüm önerilerinin sunulması amaçlanmaktadır. Ele aldığımız ve değerlendirdiğimiz örneğimiz ise Edirne kentidir. Bu kapsamda aşağıdaki şu sorulara cevap aranacaktır:

Lastik tekerlekli toplu taşıma türlerinin ülkemizde mevcut durumu nedir? Ölçeklerine göre kentlerde toplu taşımada türel yapı, işletmecilik şekli ve araç sayıları nasıldır? Otobüs türü taşımacılıkta hakim işletmecilik şekli nedir? Kamu hizmeti arasında sayılan toplu taşıma hizmeti, yasalarla belediyelere görev, yetki ve ayrıcalık olarak verilmiş olmasına rağmen; birçok kentte özel halk otobüsü işletmeciliği adı altında bu

hizmet özel sektör eliyle yürütülmektedir. Özel halk otobüs işletmeciliği hangi kentte ve ağırlıkta yürütülmektedir? Toplu taşıma sektörü içerisinde (araç sayısı ve koltuk kapasitesi açısından) payı nedir?

Ara toplu taşıma (para-transit) türlerinden dolmuş -minibüs taşımacılığı ne durumdadır? Özellikle idari açıdan ilişkili mevzuat kapsamı nasıldır? Kentiçi ulaşımı içinde bulunduğu sorunlarından çıkarabilmek ve sürdürülebilir hale getirmek için Ara toplu taşımanın modernizasyonu, optimizasyonu nasıl yapılmalıdır?

Toplu taşıma hizmeti kim; hangi yaklaşım ve ulaşım türleri ile hangi teknolojik düzeyde yerine getirmelidir? Toplu taşıma seçenekleri birbirleriyle nasıl bütünleştirilmelidir? İşletmeciliğini kim (kamu, özel, kamu-özel) yapmalıdır?

Bu sorulara cevaplar bulma amacıyla hazırlanan “Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Yeri, Edirne Örneği”, konulu tez yedi bölüm olarak düzenlenmiştir.

## **1.2 KAYNAK BİLGİSİ**

Bu tez çalışmasında, literatür taramasına 1970li yıllardan günümüze kadar ulusal düzeyde yapılmış konferans, sempozyum v.b toplantılara sunulan bildiriler; çeşitli dergi ve yayınlarda yer alan makale, bildiriler, kitap haline getirilmiş toplu taşımaya ilişkin çalışmalar; Beşyıllık Kalkınma Planları ve Ön İhtisas Komisyon Raporları dahil edilmiştir.

Resmi Gazeteler; özellikle başta İstanbul olmak üzere örnek alınan Edirne kentinin ulaşım planları incelenmiş, Edirne'nin kentsel gelişim ve toplu taşımanın gelişimine ilişkin bilgiler, kurumlar arşiv ve kayıtlarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Belediye tarafından yaptırılan Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Proje Raporları (2004 ve 2010) ve Şehiriçi Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi (2010), Edirne İl Trafik

Komisyon Kararları (1976-2011), Belediye Meclis kararları (1946-2012) ile Edirne yerel gazetelerine ait arşivlerden (1934-2012) yararlanılmıştır.

İl belediyelerinin günümüz toplu taşıma modellerine ilişkin bir anket çalışması yapılmıştır. Büyükşehirlerin yanı sıra küçük ve orta ölçekli iller olmak üzere 70 adet il belediyesi ile yapılan anketler ile toplu ulaşımın yapısı ve ara toplu taşıma oranları belirlenmiştir. Anket, özellikle toplu taşımada kullanılan türlerin dağılımı, araç sayıları, koltuk kapasiteleri hakkında bilgiler içermektedir.

Mahalli idarelere, kendi kuruluş yasalarında ulaşım hizmetleri ile ilgili görevler, yetki ve imtiyazlar verilmiştir. 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu ve ilgili yönetmeliklerinde de kentiçi ulaşım ile ilgili düzenlemelere yer verilmiştir. Bu yasal düzenlemelerin birlikte uygulanmasından dolayı da idari yargıya konu çeşitli sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu çalışma kapsamında çeşitli idari mahkeme kararları da incelenmiştir.

## **2. TÜRKiYE' DE YEREL YÖNETİMLERİN KURULUŞU**

Günümüz Türkiye'sinde yerel yönetim sistemi il özel idaresi, belediye ve köy olmak üzere üç kademelidir. Ancak bu üç kademe arasında tüzel olarak herhangi bir hiyerarşik ilişki bulunmadığı gibi eşgüdüm amaçlı ilişki de bulunmamaktadır. Bunların birbirleri arasındaki ilişkisizlik, genel yönetimin taşra kuruluşları olan ilçe (kaymakamlık) ve il (valilik) kanalları ile giderilmektedir. (Yerel Yönetimler ÖİK Raporu 2001)

Ne var ki, hiyerarşik düzenden uzak ve koordinasyonsuz yönetilen yerleşim birimleri, plansız kentleşmenin ortaya çıkmasında etkili olmuşlardır. Özellikle göç alan kentlerde belde belediyeleri ve belediye dışı yönetsel yapılar nedeniyle parçalı imar uygulamaları ile doğal su rezerv alanları tahrip edilmiş ve gecekondulaşma hız kazanmıştır.

2004 yılında yürürlüğe konulan Büyükşehir Belediye Kanunu ile özellikle de İstanbul ve Kocaeli Büyükşehir Belediye sınırlarının Vilayet (İl) sınırlarını kapsayacak hale getirilmesi ve belde belediyelerinin kaldırılması ile yönetimde birlik hedeflenmiştir.

Üç ayrı yerel yönetim kuruluşunu düzenleyen kanunlarda ulaşım ve toplu taşımaya ilişkin görevlerin incelenmesinden önce, yerel yönetimlerin kavramsal tanımı ve ülkemizde ortaya çıkış süreci incelenecektir.

### **2.1 YEREL YÖNETİM NEDİR?**

Yerel yönetimler, ulusal sınırlar içerisindeki değişik büyüklüklerdeki topluluklarda yaşayan insanların, ortak ve yerel nitelikteki gereksinimlerini karşılamak amacıyla kurulan ve hukuk düzeni içerisinde oluşturulmuş olan anayasal kuruluşlardır.

Yerel Yönetim, yerel topluluk üyelerinin ortak ihtiyaçlarını karşılamak, ekonomik, sosyal ve kültürel zenginliğine ve refahına ilişkin yerel hizmetleri görmek üzere kurulan; bu hizmetleri,

genel yetki ile kendi sorumluluğu altında ve yerel topluluğun yararları doğrultusunda yerine getiren; hiçbir ayırım gözetmeden insanı yerel demokrasinin temeli kabul eden; işleyişinde açıklığı, şeffaflığı insan haklarını, çoğulcu ve katılımcı demokrasi ilkelerini yaşama geçiren, yetkilerin yerel topluluğa en yakın yönetim birimince kullanıldığı, kamu tüzel kişiliğine sahip, özerk ve demokratik bir yönetimdir (İnci 2007, s 40).

### **2.1.1 Ülkemizde Yerel Yönetimlerin Ortaya Çıkışı**

Dünyadaki gelişmeler, şehirlerdeki değişen yapı, ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar, dünyanın diğer ülkelerindeki şehirlerde olan gelişmeleri takip etme ihtiyacı, salgın hastalıklar, çıkan yangınlar, şehirlerdeki düzensiz yapılaşma, modern belediye teşkilâtının kurulmasını zorunlu hale getirmiştir (Yolalıcı 2002, s 739).

İmparatorluk sürecinde modern manada bir yerel yönetim geleneği ve yapılaşmasının olmadığını, özellikle her alanda olduğu biçimde sadece Tanzimat'ın ilanı ile bazı yeniliklerin gözlendiğini söyleyebiliriz. İmparatorluk yıllarında yerel hizmetleri görmek vakıflar, loncalar ve kadılık oluşumlarının işlevleri içinde mütalaa edilmiştir. Modern yerel yönetim yani belediye teşkilatı ilk olarak başkent İstanbul'da kurulmuş sonra ülke geneline yayılmaya başlanmıştır (Es 2008, s 29).

Müşterek menfaatler ve karşılaşılan ihtiyaçlar karşısında şehir ve kasabada yerleşen halkın, yaşadıkları beldelerine dolayısıyla kendilerine ait hususları; hükümetin kanunla tayin ettiği hudut ve selahiyet dairesinde seçtikleri vekilleri vasıtasıyla yürütmesi demek olan belediye (Ergin 1995, s 29), şehirleşen, zenginleşen yerleşmelerin doğurup geliştirdiği bir teşkilattır. Türkiye tarihinde modern anlamda belediye teşkilatının oluşturulmaya çalışılması Tanzimat Döneminde devletin öncülüğünde yürütülen bürokratik reformlar ile mümkün olmuştur (Bozkurt 2007; Ortaylı 1992).

Osmanlı'dan miras aldığımız belediyeler, Tanzimat döneminde oluşturulan yerel yönetim birimleridir. Tanzimat'a kadar belediye hizmetleri bir kurumsal yapı olmaksızın yürütülürken, 1854 yılında İstanbul'da Şehremaneti'nin kuruluşuyla

örgütsel bir yapıya kavuşmuş, batılı anlamda ilk belediye örgütü ise 1857 yılında Altıncı Daire-i Belediye'nin kuruluşuyla ortaya çıkmıştır. Osmanlı belediyelerine ilişkin asıl yasal düzenlemeler ise I.Meşrutiyet döneminde yapılmıştır. Bu dönemde toplanan ilk Osmanlı parlamentosunda öncelikli olarak Dersaadet Belediye Kanunu ve Vilayet Belediye Kanunu isimli iki yasa çıkarılmıştır. Dönemin yerel gereksinmelerinin karşılanmasına yönelik işlevsel bir kurumsal yapının oluşturulması tartışmalarının yapıldığı bu görüşmeler sonrasında ortaya çıkan yasalar, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da etkisini sürdürmüştür (Altan 2009, s 294).

İstanbul'da ilk modern belediye yönetiminin kurulması, Kırım Savaşı sırasında müttefik devletlerin etkisiyle olmuştur. Savaşın başkentte yol açtığı karışıklık ve hareket ilk belediyenin kurulmasında iyi bir neden olmuştur. İstanbul Şehremaneti 16 Haziran 1854 yılında kurulmuştur. Şehremaneti'nin başında merkezi yönetim tarafından atanan şehremini ve yine Babı-ı Ali'nin seçimi ve padişahın onayı ile göreve gelen bir şehremaneti meclisi bulunmaktaydı. Taşrada modern belediye örgütlenmesi ise 1864 tarihli İdare-i Vilayet Nizamnamesi ile başlamıştır.

Kanuna göre belediye organları seçimle oluşan ve şehrin nüfusuna göre 6-12 kişilik bir belediye meclisi ile meclis üyeleri arasından hükümetçe atanan belediye başkanından oluşmuştur (Es 2008, ss 33-34).

### **2.1.2 Anayasa' da Yerel Yönetimler**

1961 ve 1982 yıllarında kabul edilen Türkiye Cumhuriyeti Anayasalarında yerel yönetimler üç başlık altında tanımlanmıştır. Bunlar köyler, belediyeler ve il özel idareleridir. Yerel yönetimlerin kanunla kurulmaları, karar organlarının seçimle belirlenmesi; tüzel kişilikleri, kendi bütçelerin ve gelirleri olması; yerinden yönetim ilkesi gibi özellikleriyle de merkezi yönetimden ayrılması sağlanmıştır (EK 1).

### **2.1.3 Yerel Yönetimlere İlişkin Kanunlar**



Mahalli İdareler (yerel yönetimler) 2000'li yıllar öncesinde; il özel idaresi 1913, köy 1924, belediye ise 1930 tarihli yasalar ile yönetilmektedir. Ancak, zaman içinde her üç yasada da önemli değişiklikler yapılmış ve yasalar günün gereklerine uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Üç yerel yönetim türü arasında ağırlık önceleri il özel idarelerindeyken, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası denge belediyelerden yana dönmeye başlamıştır. Kırdan kente göç, köy muhtarlığının önemini azaltarak belediyeleri öne çıkarırken, il özel idarelerinin yetki ve görevleri büyük ölçüde merkezi yönetimce üstlenilmiştir. Belediye sistemine 1984 yılında büyükşehir belediyesi modeli eklenmiştir.<sup>9</sup>

Yerel yönetim sistemimiz, çeşitli zamanlarda köktenci biçimde yeniden düzenlenmek istenmiş; ancak bu çabalar sonuca varmamıştır. Her üç yerel yönetim türünde de değişik zamanlarda parçacı yaklaşımlarla değişiklikler yapılmış; bu müdahaleler ile sistemde önemli kimi değişiklikler meydana getirilmiştir.

Nihayet 10.7.2004 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 22.2.2005 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 13.7.2005 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5393 sayılı Belediye Kanunu ile yerel yönetimlerin kuruluş ve görevleri ile yetkileri yeniden düzenlenmiştir.

#### **2.1.4 Kalkınma Planlarında Yerel Yönetimler**

Yerel yönetim sistemi yıllar içerisinde Kalkınma Planlarında da ele alınmıştır. Bu planlara yönelik hazırlanan Özel İhtisas Komisyon Raporlarında yerel yönetimler

---

<sup>9</sup> Yerelleşme-Şehirleşme ÖİK Raporu, 2007

hakkında ortaya konulan düşünceler, siyasi yaşamımızın son 50 yıllık gelişimine-değişimine paralel olarak (1963-2013) şekillenmiştir. Yerel yönetimlerin görev ve yetki aktarımı yapılarak güçlendirilmesi, görevleri ile orantılı gelir kaynaklarına kavuşturulmaları, demokratikleşme ihtiyacını karşılayacak düzenlemeler ile yetki ve sorumlulukların arttırılması ilkelerini benimsenmiştir.

### **3. KENTİÇİ ULAŞIM VE TOPLU TAŞIMANIN ORTAYA ÇIKIŞI, GELİŞİMİ VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ**

Kentiçi ulaşım kentsel yaşantının kaçınılmaz bir unsurudur, ancak kendi başına bir amaç değil, türevsel bir taleptir bir geçiş, işlevidir.

Kentsel ulaşım ihtiyacı kentsel yerleşmelerin doğuşuyla ortaya çıkmıştır. Ancak, antik dönem ve ortaçağ kentlerinde yolculukların yaklaşık tamamı yaya yolculuğu olarak gerçekleşiyor, çok az bir oranda da hayvanların çektiği araçlarla ya da hayvan sırtında yapılan bireysel yolculuklar görülüyordu<sup>10</sup>.

Kentsel ulaştırma ihtiyacı, sanayi devriminden sonra nüfusun kitlesel olarak kentlere yığılması ve konut işyeri ayrımının ortaya çıkmasıyla başlar (Çelik 2009, s 705).

#### **3.1 KAVRAM OLARAK TOPLU TAŞIMA**

Toplu taşıma, "bir kent halkının ulaşım gereksinimlerinin özel taşıt, dolmuş ve küçük binit ya da altulaşım gibi kısa sürede çok insan taşımaya elverişli büyük taşıma araçlarıyla karşılanmasını içeren ulaşım dizgesi"dir. İngilizce ifadesi "public transportation" şeklindedir.<sup>11</sup>

Bilimsel olarak toplu taşıma, belirli ve sabit bir güzergahı olan, fiyatı bilinen, zaman tarifesi olan, kullanmak isteyen herkesin yararlanabileceği, kentiçi yolcu taşımacılığında kullanılan sistemlerin adıdır. Toplu taşıma sistemlerinin temel amacı,

---

<sup>10</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1991

<sup>11</sup> <http://www.tdkterim.gov.tr/?kelime=toplu+ta%FE%FDma&kategori=terim&hng=md>

bir kamu hizmeti olarak, insanların kent içinde bir noktadan diğer noktaya en ekonomik şekilde taşınmasını sağlamaktır (İlıcılı, Camkesen ve Kızıldaş 2011, s 300).

Toplu ulaşım, her ferde açık, daha önce belirlenmiş bir ücret karşılığı, belirli bir güzergâhta, belirli bir zaman tarifesine göre, belirli duraklarda duran, koridordaki diğer araçlarla birlikte veya diğer araçlardan ayrılmış olarak işletilen sistemler olarak tanımlanır (Atak 2011, s 4).

Toplu taşımacılık politikası, hem aynı şehirde ve hem de şehrin şehrsel bölgesinde pek çok yerleşme noktasında beraber yaşayan insanların; günlük barınma, çalışma, eğitim, dinlenme, donatımlarından yararlanma ve haberleşme fonksiyonlarının karşılanmasında yardımcı olmayı amaçlayan bir politikadır (Göçer 1979, s 319) .

Toplutaşım, trafiği yoğun bölgeler arasında düşünülen ve bu bölgeler arasında sosyal ve ekonomik olarak yapılabilir olan bir sistemdir (Alaybeyoğlu 1979, s 555).

Toplu taşıma sistemi; kent içinde ve kent ile banliyöleri arasında insanların zaman ve mekan içinde toplu olarak yer değiştirmelerine olanak sağlayacak öğeler, bunların özellikleri ve aralarındaki ilişkiler kümesidir diye tanımlanabilir (Saatçioğlu 1978, s 161).

Toplu taşıma sistemlerini bireysel taşıma sistemlerinden ayıran belli başlı faktörler bu sistemlerin belli bir hareket ve ücret tarifesine göre işletilmesi, hizmet maliyetinin ucuzluğu ve taşıma kapasitelerinin yüksekliğidir ( Aydemir 1979, s 641).

Ulaşım hizmetleri, insanların vazgeçemedikleri önemli bir hizmettir. Gelişen şehirleşme ve artan nüfus, insanların evlerinden uzak yerlerdeki iş ve okullarına ancak ulaşım vasıtasıyla gitmelerine yol açmıştır. Herkesin kendi ulaşım vasıtasını

sağlayamama durumu ise, toplu taşıma vasıtalarını ihtiyaç haline getirmiştir. Özellikle, üniversitelerin şehir dışında yapılanmaları, üniversite öğrencilerinin toplu taşıma hizmeti sunan minibüs, otobüs ya da tramvaylardan faydalanmalarını zorunlu kılmaktadır (Çatı 2003, s 121).

Günümüzde kavram olarak toplu taşıma türleri literatürde çeşitli sınıflandırmalara ayrılmaktadır. Tekerlek türü, kullanılan yolun türü ve yapısı, hareketi sağlayan itici gücün çeşidi; kapasitesi, işletim hızı, yatırım maliyeti; ayrımda kullanılan başlıca ölçütlerdendir.

Kentlerde kullanılan ya da sözü edilen toplu taşıma sistemlerini; lastik tekerlekli, raylı, deniz ve hava toplu taşıma sistemleri olarak dört ana başlıkta gruplandırmak mümkündür. Lastik tekerlekli sistemler; ara toplu taşıma ve otobüs sistemi olarak iki gruba, raylı toplu taşıma sistemleri ise tramvay, hafif raylı sistem, metro, banliyö ve monoray sistemi olarak beş gruba ayrılmaktadır. Ayrıca teknolojinin ilerlemesiyle başka ara sistemler ya da yeni sistemler ortaya çıkmaktadır (Atak 2011, s 8).

### **3.2 TOPLU TAŞIMANIN BAŞLANGICI**

Onyedinci yüzyıl sonlarında konut ve işyeri mekanlarının farklılaşması sonucunda kentsel yaşantıda yeni bir boyut ve ihtiyaç ortaya çıktı. Endüstri devrimiyle birlikte büyüyen, kalabalıklaşan kentlerdeki işyeri-konut yolculuk talebi de hızla arttı. Endüstride çalışan dar gelirli kesimlerin işyeri-konut yolculuklarına cevap vermek üzere ilk toplu taşıma işletmeleri bu dönemde ortaya çıktı. Atlar tarafından çekilen ve 10-20 yolcu taşıyan omnibüslerle başlayan toplu taşıma işletmeciliği hızlı bir gelişme göstererek kent mekanı ve kent yaşantısıyla yoğun bir etkileşimle günümüze ulaşmıştır.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu, 1991

Omnibüs, atlar tarafından çekilen ve toplu taşımacılık amacıyla kullanılan büyük arabalara verilen isimdir. İlk omnibüs Fransa'nın Nantes şehrinde 1825'te Stanislas Baudry isimli müteşebbis tarafından kullanılmıştır. Şehrin biraz dışında hamamı olan Baudry müşterilerin gelmediğini görünce şehir merkezinden hamama kadar bedava omnibüs servisi koymuştur ( Engin 2012, s 67).

Kullanılan taşıt "Omnibüs" adında bir at arabasıdır. Omnibüs Lâtincede "halk için" anlamına gelmektedir. Fransa'da büyük ilgi gören bu sistem hızla Avrupa ve ABD'deki kentlerde de gelişmeye başlamıştır (Öğüt ve Tanış 2007, s 5).

Coşkun'a göre ise: Dünyada ilk kent içi toplu taşıma sistemi 1827 senesinde New York' da işletmeye açılan "Omnibüs" adı verilen, atla çekilen yaklaşık 18 kişilik arabalardan oluşan sistemdir. Daha sonra bu sistem Amerika'nın diğer şehirlerine ve Avrupa'ya yayılmıştır (Coşkun 1978, s 333) (Şekil B.1).

Tramvayla ilk yolcu taşımacılığı 1832'de Amerika Birleşik Devletleri'nde, New York ile Haarlem arasında gerçekleştirildi. Ancak bu tecrübe fazla başarılı olmadı. Esas olarak tramvay, bir Fransız mühendis olan Laubat tarafından yine New York'ta hizmete sokuldu (Engin 2012, s 343).

Omnibüslerden sonra atlı tramvaylar ve buharlı trenler ilk raylı toplu taşıma türleri olarak kentlere hizmet vermeye başlamıştır.<sup>13</sup> Hemen kısa bir süre sonra 1832 yılında yine New York'ta ilk raylı sistem, birinci kuşak hafif raylı sistem olarak tanımlanabilecek atlı tramvaylar işletmeye konulmuştur. Omnibüs' den daha hızlı olan atlı tramvay hızla dünyaya yayıldı (Şekil B.2).

---

<sup>13</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu, 1991

İkinci kuşak hafif raylı sistem olarak tanımlanabilecek halatla çekilen tramvaylar ilk olarak 1873 yılında San Francisco’ da işletmeye konulmuştur (Şekil B.5). En kötü hava şartlarında dahi yüksek eğimlere tırmanma özelliğine sahip olan sistemde halatlara güç, önceleri buharlı, daha sonra ise elektrikli makinelerden sağlanmıştır (Coşkun a.g.b, s 333).

Raylı sistemlerdeki bu gelişmelere paralel olarak omnibüslerde hayvan gücü yerine buhar gücü, kablolu çekiş denenmiş ve daha sonra içten patlı motorlar ve elektrik enerjisi kullanılarak bugünkü otobüs ve trolleybüse ulaşılmıştır (Şekil B.3 ve B.4).

Raylı toplu taşıma sistemlerinin kentsel ulaşımında yeraltında uygulamalarının ilki, 1863 yılında Londra’ da 6 km. uzunlukta bir hat üzerinde gerçekleştirildi. Elektrikli lokomotifler kullanılarak çalışan sistemlerin ilki yine İngiltere’de 1890 yılında Thames nehrinin altından geçen bir hat ile gerçekleştirildi. ( İlker ve Bakıoğlu 2001, s 239)

### **3.3 ÜLKEMİZDE TOPLU TAŞIMANIN ORTAYA ÇIKIŞI**

18. yüzyıla kadar yaya ulaşımına dayalı olarak gelişen kentlerimizde, ağırlıklı İstanbul ve İzmir’de ilk toplu taşıma işletmeleri çevre yerleşmelerle kent arasında sağlanan kayıkçılık biçiminde görülmüş ve daha sonra yabancı girişimcilere sağlanan imtiyazlarla ilk demiryolu, tramvay, tünel ve vapur işletmeleri görülmüştür.<sup>14</sup>

Osmanlı Devletinde ulaşım konvansiyonel anlamda insan ve hayvan gücüne dayalı olarak sağlanmıştır. 18. yüzyıldan itibaren farklı ulaşım araçları kullanılmaya başlanmıştır (Şimşek 2010, s 136).

#### **3.3.1 Kayıklar**

---

<sup>14</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1995, s 2

1565 tarihli bir belgeden İstanbul ile Üsküdar arasında ilk düzenli kayık seferlerinin yapılmaya başlandığı anlaşılmaktadır. Üsküdar'a tahsis edilen hassa peremesi sadece iki tanedir; bunun yanında özel pereme ve kayıkların bulunduğu kuşkusuzdur. Nitekim daha 16. yüzyılda kayıkla dolmuşçuluk yapıldığı anlaşılmaktadır. İskelelerin tamirini 16. yüzyılda itibaren devlet yapmakta, kayık seferlerinin ise mümkün olduğu kadar denetim altında tutmaya çalışmaktadır (Kılınçaslan 1981, s 8).

İstanbul'da kent içi ulaşımda başlıca iki farklı ulaşım biçimi vardı. Birincisi deniz ulaşımı, diğeri kara ulaşımı idi. Bizans döneminde kentin başlıca ulaşım aracı olan kayıklar, İstanbul'un fethinden sonra çeşitlenmiş; insan ve eşya taşıyan bu araçlar fonksiyonel ihtiyaçlara göre şekillenmiştir. İlk buharlı geminin gelişine (1850'lerin başına) kadar 400 yıl boyunca, Avrupa ile Asya arasında deniz ulaşımı, kürekli ya da yelkenli gemiler ve kayıklarla sağlanmıştır (Şimşek 2010,s 137).

Marmara Denizi, Haliç ve Boğaziçi sahillerine yayılmış olan İstanbul'un semtleri arasında irtibatı temin etmek için çeşitli usuller kullanılmıştır. İskeleler arasında işleyen deniz vasıtaları olarak kullanılan belli başlı araçlar pereme, kayık ve mavnalardır. Peremeler 17. yüzyıl başlarında hakim vasıta olarak dikkati çekmekteydiler. Kayık 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul sahillerinde daha fazla görünmeye başlanmıştır (Engin a.g.e, s 153).

Kayıkları umumi (yolcu taşımacılığında kullanılan), hususi ve ticari kayıklar olarak üç sınıfta ayırmak en kolay yol olarak görülmektedir. Tarih boyunca yolcu taşımacılığında kullanılan kayıklar ise kayık (dar anlamıyla), pereme, piyade, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, piyadenin küçük ve büyük cinsleri ve yağlı kayık olarak sıralanabilir (Ertuğ 2001, s 179-180).

19. yüzyılın ilk çeyrek yıllarına kadar İstanbul esas olarak bir yaya kenti olarak kalmış ve gelişmesi bu ölçüler içinde olmuştur. Bu arada Karaköy ve Haliç çevresi ile



Boğaz'da yer alan küçük ve birbirinden kopuk yerleşimler arasında ulaşım kayıklar ve hayvanla çekilen arabalarla sağlanmıştır.<sup>15</sup>

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul'un genelinde olduğu gibi Boğaziçi'nde de kent içi ulaşım büyük ölçüde yaya olarak veya kayıklarla gerçekleştiriliyordu (Engin a.g.e, 173). Kayıklar bir esnaf örgütlenmesi içinde iskelelere bağlı olarak yük ve yolcu taşıyordu. İki ile oniki kürekli olabilen kayıklar belli iskeleler arasında dolmuş esasına göre ve saptanmış bir ücretle çalışıyordu. İstanbul'da ilk kamu ulaşım sistemini bu kayıklar oluşturuyordu ( Tekeli 2009, s 22).

Kayıkçıların yolcu taşıma sırasında uymaları gereken bir takım kurallar konmuş ve bunlar her devirde geçerli olmuştur. Buna göre; hava şartlarına uygun kayıklarla ve güvenli bir şekilde yolcu taşınacaktır. Yolculardan fazla ücret alınmayacaktır. Yolcular hiçbir surette rahatsız edilmeyecektir. Kayığa haddinden fazla yolcu alınmayacak ve yolcular karışık oturtulmayacaktır. Yolcu alımında nöbet usulü uygulanacaktır (Engin a.g.e, s 155).

1587 tarihinde ise eskiden beri yolcu başına yarımşar akça ücret alan Üsküdar kayıkçı ve peremecilerin sefer zamanlarında aldıkları ikişer üçer akçayı sefer bittiği halde almaya devam ettikleri anlaşıldığından fazla ücret almamaları için denetimleri gerekmiştir.

Kayıkçıların ve peremecilerin tayin olunan hatları dışında başka yerlerde veya başkalarına ait iskelelerden yolcu ve eşya almaları yasaktır. XIX. asırda da her kayığın belli bir iskelesi olmakla birlikte kayıkçı başına veya vekiline haber vermek şartıyla yer değiştirebilmektedir (Ertuğ a.g.e, s 48).

---

<sup>15</sup> Toplu Taşıma Sistemi Komisyon Raporu 2002, s 72

İstanbul’ da yıllara göre iskeleler ve çalışan kayıkçılara ait sayılardan anlaşıldığı üzere 1800’ lü yıllara gelindiğinde 6500 kayıkçı bulunmaktadır (Tablo A.1).

Kayıkçıların genel olarak yolcu taşınmasında uymak zorunda oldukları kurallar şöyle sıralanabilir.

- a) *Hava şartlarına uygun kayıklarla ve güvenli şekilde yolcu taşınması,*
- b) *Yolcudan fazla ücret talep olunmaması,*
- c) *Yolcuların herhangi bir şekilde rahatsız edilmemeleri,*
- d) *Yolcuların karışık oturtulmamaları,*
- e) *Kayığa haddinden fazla yolcu alınmaması,*
- f) *Yolcu alımında nöbet usulüne uyulması.*

Kayıkçıların tarihi süreç içinde en çok ihlal ettiği kuralı, tespit olunandan daha fazla ücret talebi ve fazla yolcu alma oluşturmaktadır. Doğal olarak kayıkçıların ve diğer esnafın geçimlerinin güçlenmesi ile tespit olunan ücretten fazla fiyatlar isteyip hatta bu yüzden yolcularla tartıştıkları görülmektedir (Ertuğ a.g.e, s 44) (Tablo A.2).

### **3.3.2 Arabalar**

İstanbul’da kullanılan bir diğer ulaşım aracı arabalardır. İstanbul’da kullanılan hayvan koşulu ilk araba, iki öküzün çektiği koçu idi (Şahin 2005, s7). Ancak asıl ulaşım araçları at arabalarıdır. At arabaları da kayıklar gibi özelliklerine göre çeşitli adlar almıştır. Lale Devri’nde çok süslü arabalar yapılmaya başlanmış; görsel açıdan daha güzel, renkleri ve süslemeleri daha zengin bir araba tipi olan katipodası toplum hayatına girmiştir. 19.yüzyılın son çeyreğinde Avrupa’dan ithal arabalar kullanılmaya başlanmıştır. İthal edilen arabalar, iki yanı açık, üstü arkadan körüklü iki kişilik faytonlardır. Yine bu yıllarda dört kişilik olan, karşılıklı iki kanepeli ve ön ile arkadan iki körüklü, üstü kapanan landonlar ve her yanı ahşap yapım ola, kapalı, yan pencereleri camlı, kupalar toplum hayatına girmiştir. Ayrıca, koçuya göre daha kısa boylu ve daha alçak, perdeli bir araba tipi olan talikalar, burjuva sınıfının Viyana’dan, Paris’ten ithal ederek kullandıkları, karoserli kabriyoleler trafiğe çıkmaya başlamıştır (Gülersoy 1993).

İstanbul şehiriçi ulaşımında araba kullanılmasının yaygınlaşması, batılılaşma süreci ile paralel bir görünüm arz etmektedir. Arabanın toplum içinde kendine yer bulması ise Sultan Abdülmecid devrinde olmuştur. Çünkü Tanzimat Fermanı ile başlayan hukuki, ekonomik ve sosyal gelişmeler yanında Kırım Savaşı sebebiyle İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransızların hayat tarzlarının Osmanlı toplumuna yansması birçok yeniliklerin ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Dolayısı ile bu sürecin tabii bir sonucu olarak Avrupa tarzı bir alışkanlık olan araba İstanbul'da yaygınlaşmaya başlamıştır. Araba ile ilgili bu yeni tüketim kalıpları İstanbul'da ikili bir araba pazarı oluşturmuştur. Bir tarafta koçu, katip odası, talika gibi, her birinin kökeninde batıdan gelen teknolojiler bulunsa da Osmanlı şartlarında yeniden üretilmiş arabalar bulunmaktadır. İkinci tarafta ise, bir bölümü doğudan ithal edilen, bir bölümü İstanbul'da yapılan fayton, kupa, landau, paşorol gibi benimsenen batı modelleri vardır (Engin a.g.e, s 89).

Araba kullanımının artması üzerine II. Mahmut döneminde (1826) bir İhtisap Ağalığı Nizamnamesi yayınlanmıştır; bu Nizamname ile yolcu taşımacılığına bir düzen getirilmek istenmiştir. Avrupa'dan gelen ve 1825'e kadar sadece hükümdarlar tarafından kullanılmasına izin verilen faytonları bu tarihten sonra saray ileri gelenlerinin ve devlet erkânının da kullanmasına izin verilmiştir (İpşirli 1991).

Anadolu'da ise; 150 sene evveline gelinceye kadar Konya'da sığır koşulu taşıt araçları revaçtadır. Zamanla bunların yerini sürat bakımından at koşulu araçlar almıştır. O devirlerde etrafı kapalı oda gibi olup, adına "Landon" denilen arabalar yavaş yavaş gözükmeye başlamıştır. Bu arabalar zamanla piyasada çoğalarak Cumhuriyetin kuruluşundan 1960 yıllara kadar hükümranlığını sürdüren "körüklü arabalara" yerlerini terk etmişlerdir (Doğan M.S., 2012).

### **3.3.3 Vapurlar**

İstanbul'un biçimlenmesinde araba da etkili olmasına rağmen esas belirleyici olan kitle taşıma sisteminin kurulmasıdır. Bu açıdan İstanbul'un tarihinde üç dönüm noktası görülmektedir. Bunlardan birincisi 1850'li yılların ortalarında itibaren düzenli kent içi

vapur işletmesinin başlamasıdır. İkincisi 1870'li yıllarda tramvay, tünel, banliyö trenleri gibi raylı taşıma sisteminin kurulmasıdır. Üçüncüsü ise 1914'de geniş bir elektrikli tramvay sisteminin işletilmeye başlamasıdır (Tekeli a.g.e, s 23).

19. yüzyılın hemen başlarında buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması ile beraber, deniz ulaşımı sürat kazanmıştır. Bu gelişmelerden sonra ülkemize de 1827'de İngilizler tarafından ilk defa olarak buharlı gemi getirilmiştir. Bu gemi İkinci Mahmut tarafından satın alınmıştır. Bilahare 1829'da İngiltere 'den bir vapur daha satın alınmıştır. Bu suretle Türk deniz gücüne buharlı gemiler katılmıştır (Engin a.g.e, s 173).

1837'de Boğaziçi'nde İngiliz ve Rus vapurları görülmeye başlanmıştır. Bunlar başlangıçta gemi çekmek için gelmişlerse de giderek çoğalmışlar, engel olma çabalarına rağmen yolcu taşımaya başlamışlardır (Ekinci 2006, s 107).

Bu vapurların çalışmasına engel olunamayacağı anlaşılınca, devrin deniz ulaşımından sorumlu olan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, Hümapervaz adlı bir vapurla boğazda yolcu taşımacılığına girişmiştir. Hazine-i Hassa vapurlarının düzenli seferler yapmaya başlamasıyla, kayıklarla saatler süren yolculuk yarı yarıya kısalmıştır. Özellikle yaz aylarında mesirelere, ayazmalara, çayırlara sefa yapmaya gitmek isteyen halk, kayıklar yerine artık vapurları tercih etmeye başlamıştır. Halkın vapurlara gösterdiği ilgi karşısında Devlet eliyle 1851 yılında denizde yolcu taşıma amaçlı bir şirket kurulmuştur. Şirketi Hayriye'nin başlattığı vapur taşımaları kentteki toplu taşımanın başlangıcı sayılabilir.<sup>16</sup>

Şirketi Hayriye, Osmanlı Devleti'nde kurulan ilk anonim şirkettir. 1850 yılında Abdülmecit'in ve devlet yöneticilerinin girişimleriyle, Boğaziçi'nin Rumeli ve

---

<sup>16</sup> Toplu Taşıma Sistemi Komisyon Raporu 2002, s 72

Anadolu sahilleri ile Adalar bölgesinde vapurla ulaşım hizmetleri vermek üzere kurulmuştur. İlk kentiçi toplu taşıma şirkettir.

Taşıma hizmetlerinin karşılanması amacıyla, 1851 yılında Şirket-i Hayriye ile İstanbul Boğazı'nda vapur seferleri başlamış, şehir içi taşımacılığında kullanılan atlı arabalar İstanbul'a getirilmiştir. Bu gelişmeler İstanbul'da belediye örgüt ve hizmetlerine yönelik gereksinimi artırmıştır (Altan 2009, s 297).

Vapurlarda emniyet ve konforun sağlanması için yapılanlara örnek olmak üzere 29 Ekim 1888 (23 Safer 1306) tarihinde şirketin imtiyaz hakkının uzatılması dolayısıyla düzenlenen nizamnamenin yolcuların rahatlığı ve vapurların düzeniyle ilgili maddeler yer almaktadır (Ertuğ a.g.e, ss 263-264)(Ek 3).

Bu nizamname ile yolcuların güvenliği, konforundan ayrıca, kamaraların temiz tutulması, havalandırılması, temiz olmayan eşyaların alınmaması, tuvaletlerin temizliği, uygun fiyatla yiyecek ve içecek satılması, yanıcı maddelerin vapurlara alınmaması gibi maddeler de yer almaktadır

### **3.4 GÜNÜMÜZDE TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİ**

Sanayi devrimi ile birlikte kentlerde çalışma ve yaşam alanlarının birbirinden farklılaşması ve mekanda konutlarla iş yerlerinin birbirinden uzaklaşması sonucunda ortaya çıkan kentiçi ulaşım ihtiyacının karşılanması için farklı ulaşım biçimleri gelişmiştir. Getirilen çözümlerin karayolu ya da demiryolu altyapısını kullanması, araç büyüklükleri, sefer sıklıkları, hızları, durak aralıkları, çevresel etkileri, kendilerine ayrılmış güzergahları olması gibi teknik özellikleri ulaşım türlerinin tercih edilmesinde kullanılan ölçütler olmuştur. Günümüzde bu özelliklerin belirlediği kapasite ve maliyetler ise ulaşım türlerinin kıyaslanmasında en önemli unsur olmaktadır (Öğüt ve Evren 2006).

Kentsel ulaşımda farklı talep düzeylerinde farklı ulaşım türlerinin bir plan içinde kullanımı ile ekonomik bir sistem oluşturulabilmektedir. Oysaki  lkemiz kentlerindeki türel dağılım rasyonel bir plan sonucu ortaya çıkmamış; toplu taşım sistemlerinin ve kamu girişimlerinin yetersizliği sebebiyle dolmuş, minibüs gibi ara-toplu taşım türleri ve halk otobüsü gibi bireysel toplu taşım girişimleri türel dağılımı belirlemiş ve bu girişimciler ulaşımda en büyük payı almıştır.<sup>17</sup>

Kentsel bir kamu hizmeti olan kentiçi ulaşım işletmeciliğinde özel işletmecilerin payı ve etkinliği arttıka kamunun rasyonel karar alma ve uygulama yeteneği azalmaktadır. Serbest pazar koşullarına doğru kayan kentsel ulaşım işletmesinde alınan kararlarda sistemin maliyet etkinliği ve verimliliği değil; hızla artan talebin baskısına acil ancak kalıcı olmayan oz mler getirilmesi çabaları ve baskı gruplarının yönlendirmeleri etkili olmaktadır. Kentlerimizde otobüs, banliyö treni ve vapur gibi kamu toplu ulaşım araçlarının yanı sıra halk otobüsü, minibüs, dolmuş, taksi gibi özel girişim işletmeleri de bulunmaktadır. Bu çok türlü yapı içinde etkin bir ücret, zaman ve güzergah koordinasyonu sağlanamamakta, sonuçta sistemin verimliliği düşmekte ve alt-sistemler birbirleriyle yarışır/çelişir hale gelmektedir.<sup>18</sup>

Toplu taşım araçları temelde iki ana grupta toplanabilir. Bunlar hızlı toplu taşım sistemleri ve otobüs sistemleridir (Saatçioğlu 1978, s 162).

 ğ t'e göre: kentiçi toplu taşım sistemleri iki ana başlık altında toplanabilir. Bunlar:

- I.** Lastik tekerlekli sistemler
- II.** Kılavuzlanmış sistemlerdir.

---

<sup>17</sup> Yerel Yönetimler  İK Raporu 2001

<sup>18</sup> Kentiçi Ulaşım  İK Raporu 1991

Bu ayrımın dışında kentiçi deniz ulaştırması ve havai hatlar da toplu taşıma sistemleri içinde yer alsalar bile, taşıdıkları yolcu sayısı ve yaygınlıkları göz önüne alındığında son derece zayıf kalmaktadırlar. Lastik tekerlekli sistemleri, ara toplu taşıma ve otobüs-trolleybüs taşıması olarak ikiye ayrılmaktadır. Ara toplu taşıma sistemleri özellikle gelişmekte olan ülkelerde yaygın bir toplu taşıma şeklidir. Kılavuzlanmış sistemler genel olarak, tramvay, hafif raylı (LRT), metro ve banliyö sistemleri olarak dörde ayrılmaktadırlar (Öğüt 1999).

Lastik tekerlekli taşıtlar taşıma kapasiteleri bakımından kılavuzlu sistemler olarak tanımlanan raylı sistemlerden daha düşük kapasitede olmakla birlikte, yatırım maliyetleri açısından büyük bir üstünlüğe sahip bulunmaktadır. Bu üstünlük nedeniyle tercih edilen lastik tekerlekli toplu taşıma türleri, işletildikleri hatlarda talebi karşılayamaz duruma gelmeleri halinde yerlerini kaçınılmaz olarak raylı sistemlere bırakmalıdırlar. Ayrıca çevre dostu olmaları nedeniyle raylı sistemler kentsel ulaşımın önemli öğeleridir ( Öğüt ve Evren 2006).

Toplu taşımacılıkta şu tür araçlar kullanılmaktadır. Bu toplu taşıma araçlarının temel özellikleri Tablo 3,1’de incelenmiştir.

- I.** Büs’ler (Otobüs, trolleybüs, midibüs, minibüs v.b.)
- II.** Raylı taşıtlar [ tramvaylar = Şehir içi sistemlere bağlı,  
Metro = Şehir içi sistemlere bağlı değil,  
Demir yolu = Şehrin banliyö ve şehrsel bölgesi ölçümünde] (Göçer a.g.b, 324).

Kentsel toplu taşıma türleri, kapasitelerine göre 3 ana başlık altında toplanabilir:

#### **I. Düşük Kapasiteli Türler: Ara Toplu Taşıma**

- a.** Taksi
- b.** Telefonla taşıt çağırma
- c.** Minibüs, dolmuş

#### **II. Orta Kapasiteli Türler: Yüzeysel Taşıma**

- a.** Otobüs

- b. Trolleybüs
- c. Tramvay

### III. Yüksek Kapasiteli Türler: Hızlı Taşıma

- a. Hızlı otobüs sistemleri
- b. Hafif raylı sistemler
- c. Metro
- d. Banliyö trenleri (Öğüt ve Tanış 2007, s7).

**Tablo 3. 1: Toplu Taşıtların Temel Özellikleri**

Büs'ler	Raylı taşıtlar
Alt yapı yatırımları azdır. Raylı taşıtlara göre daha az taşıma kapasiteleri vardır. Körüklü otobüslerde bu kapasite biraz daha artırılabilir.	Çok sayıda sefer yaptırılabilir.
Kent-içi ulaşımında diğer taşıtlara bağlıdır. Tercihli izler ve yollar sistemiyle bu bağımlılık azaltılabilmektedir.	Yüksek taşıma güçleri vardır.

*Kaynak: Göçer, O. 1979. Toplu taşımacılık genel sorunları ve erişme alanları ile kapasite hesap ilkeleri, 2. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 325*

Karayoluna dayalı lastik tekerlekli sistemler araç büyüklükleri ve işletme özelliklerine bağlı olarak;

- I. *Kentlerimizde minibüs dolmuş ve bazı özel halk otobüs işletmelerinde görülen, en alt kapasitede ve en pahalı toplu taşıma hizmeti veren “ara-toplutaşıma” (para-transit) işletmeciliği,*
- II. *Karışık trafikte “kentiçi toplutaşıma otobüsler” ile yapılan işletmecilik,*
- III. *Diğer trafik içinde otobüslere getirilen fiziksel ve işletme özellikleri ve ayrıcalıklarıyla tanımlanan “otobüs yolları ve şeritleri”,*
- IV. *Otobüs öncelikli uygulamalarda yeni bir aşama olarak ortaya çıkan ve karayolu altyapısı üzerinde raylı sistem özellikleri ile*



*tasarlanan ve işletilen “metrobüs” (Bus Rapid Transit) işletmeciliği olarak gruplandırabilmektedir. (Öncü 2009)*

Ulaşım türlerinin taşıma kapasiteleri değerlendirildiğinde otomobillerle bir şeritte saatte tek yönde 1.500 kişi, ara-toplutaşım aracı olarak adlandırılan minibüs ve midibüslerle 2.000-3.000 kişi, standart kent içi otobüslerle 3.000-6.000 kişi, tahsisli otobüs yollarında otobüslerle 6.000-12.000 kişi, metrobüs sistemiyle 7.000- 35.000 kişi, hafif raylı sistemlerle 12.000-30.000 kişi, banliyö ve metro sistemleriyle 30.000-60.000 arasında yolcu taşınabilmektedir<sup>19</sup> (Şekil 3.1).

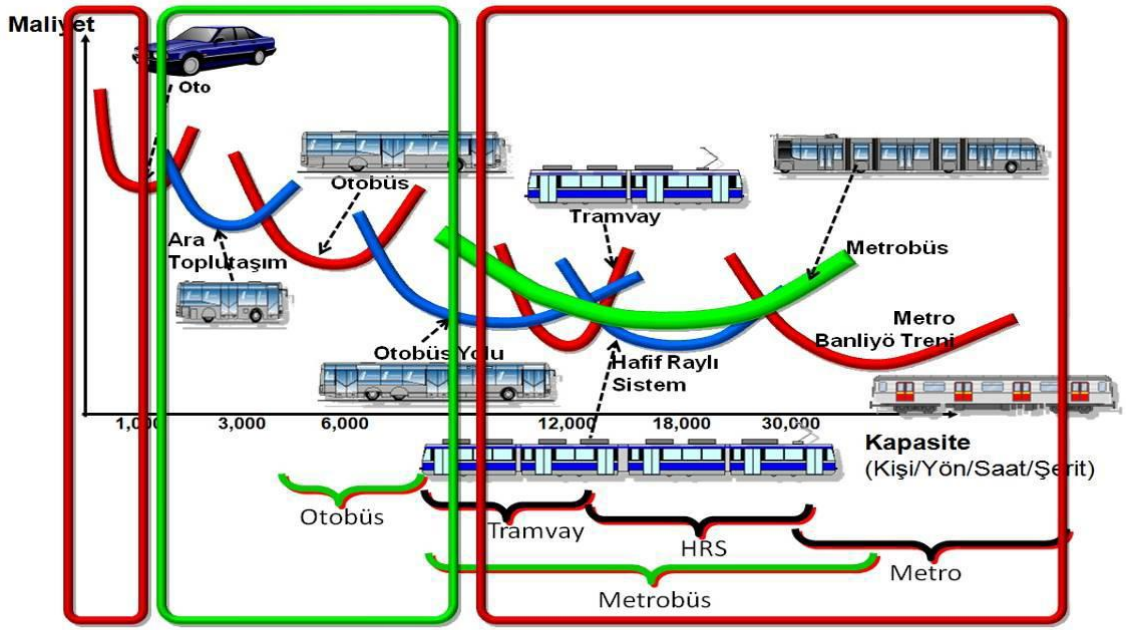
Dünyada son yıllarda hızla gelişen ve yaygınlaşan, ülkemizde ve Avrupa ülkelerinde Metrobüs olarak adlandırılan (BRT) uygulamalarda lastik tekerlekli taşımacılıkta bir yönde saatte 48 bin yolcu taşıma düzeylerine ulaşılmış olması, yüksek talep düzeylerinde raylı sistemlere kıyasla daha düşük maliyetli bir seçeneği ortaya çıkarmış bulunmaktadır (Öncü 2009) (Şekil 3.11).

Toplu taşıma araçlarının bir çok ölçüte göre tasniflenmesi konusunda Tablo 3.2 ve 3.3 hazırlanmıştır (Ayrıca Bkz Tablo A.3, Tablo A.4 ve Tablo A.5 ).

### **Şekil 3.1: Ulaşım Türlerinin Kapasite Aralıkları**

---

<sup>19</sup> Malatya Kent içi Ulaşım ve Trafik Planı Rapor-2 2010, s 8



Kaynak: Malatya Kent içi Ulaşım ve Trafik Planı Rapor-2 2010, s 8

**Tablo 3.2: Ulaşım Sistemlerinin Teknolojik Özellikleri**

	Taşıt Kapasitesi (Yolcu)	Taşıtlar Arası Süre (Saniye)	İz başına taşıt kapasitesi (taşıt/saat)	İz başına yolcu kapasitesi (Yolcu/saat)	En üst yolcu taşıma sınırı (yolcu/saat)
<b>Otomobil</b>	4	3	1.200	1.600	4.800
<b>Dolmuş</b>	7	10	360	2.142	2.520
<b>Minibüs</b>	11	12	300	2.805	3.300
<b>Otobüs</b>	80	30	120	6.400	9.600
<b>Tramvay</b>	300	45	80	16.000	24.000
<b>Metro</b>	1.000	90	40	27.000	40.000
<b>Tren</b>	2.000	120	30	40.000	60.000

Kaynak: Elker, C., 1978. Kentsel ulaşım sistemlerinin özellikleri bir karşılaştırma, 1.Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, s:390

**Tablo 3.3: Toplutaşım Sistemlerinin Bazı Özellikleri**

	<b>Taşıt Genişliği (m)</b>	<b>Taşıt Uzunluğu (m)</b>	<b>Mak. Dizi Uzunluğu (m)</b>	<b>Mak. Taşıt Yolcu Kap.</b>	<b>Her Yolcu İçin Ortalama Alan (m2)</b>	<b>Sefer Arası Min. Süre (Dakika)</b>	<b>Tek Yönde Mak. Saatlik Kap. (Yolcu)</b>	<b>Duraklar Arası Ortalama Mesafe (m)</b>	<b>Mak. Hız Km./ Saat</b>	<b>Ortalama Hız Km./ Saat</b>
<b>Otobüs- Trolleybüs</b>	2,50	12	12	100	0,25	1,00	5.000	350	50	12
<b>Ekspres Otobüs</b>	5,50	12	12	100	0,25	1,00	6.000	500	50	20
<b>Tramvay</b>	2,30	10	24	200	0,25	1,20	8.000	400	50	12
<b>Ekspres Tramvay</b>	2,65	12	48	450	0,25	1,25	18.000	600	80	24
<b>Metro</b>	2,80	16	96	1.200	0,20	2,00	30.000	1.000	80	32

*Kaynak:* Alaybeyoğlu, Y., 1979. Kent imar planı hazırlama aşamasında, kentsel ulaşım ve toplutaşım planlama çalışmaları ile toplutaşım türü seçim kriterlerinin ve konu ile ilgili diğer sorunların bir örnek yardımı ile anlatımı, 2. *Toplu Taşım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 58

### 3.4.1 Raylı Sistemler

Kentsel ulaşım konusundaki köklü önlemler raylı sistemlere dayanmaktadır. (Evren 1979, s 519) Raylı sistemler, bazı özel taşıtların dışında tramvay, hafif metro, diesel, buharlı ve elektrikli trenleri kapsamaktadır (Erol 1981, s 3) .

Demiryolu 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren insanların hizmetine girmiş ve ulaşım getirdiği olağanüstü kolaylık ve sürat dolayısı ile kısa sürede benimsenerek yaygınlaşmaya başlamıştır. Avrupa ülkelerinde başlayan bu gelişmeler diğer dünya devletlerinin de ilgisini çekmiş, bu çerçevede Osmanlı Devleti de konu ile yakından ilgilenmeye başlamıştır (Engin a.g.e, s 219).

1869 yılını İstanbul'un şehiriçi ulaşımında bir dönüm noktası saymak gerekmektedir. Çünkü bu tarihte kısaca 3T olarak vasıflandırabileceğimiz şehiriçi kara ulaşımının üç önemli unsuru için imtiyaz verilmiş ve bunların mukaveleleri de aynı yıl imzalanmıştır. Bu 3T'lerden birincisi Tren, ikincisi Tramvay, üçüncüsü ise Tünel'dir.

3T'den Tren, Rumeli demiryollarının şehir içi banliyö kısmını oluşturacak şekilde 1871'de Sirkeci-Küçükçekmece arasında hizmete girmiştir. İkinci T Olarak nitelendirdiğimiz Tramvay, 1869-1972 yılları arasında gerçekleşen inşaat çalışmaları sonucu Unkapanı-Ortaköy, Eminönü-Topkapı, Aksaray-Davutpaşa gibi semtler arasında hizmete sokulmuştur. Üçüncü T ise tünel'dir. Türkiye'nin ilk metrosu olan Tünel aynı zamanda Dünyanın da ilk metroları arasında yer almaktadır (Engin a.g.e, s 367) .

Kentiçi raylı sistemleri iki sınıfta toplayarak tanımlamak mümkündür:

- I. Hafif Raylı Sistemler (Light Rail Transit)
- II. Ağır Raylı Sistemler (Heavy Rail Transit)

Hafif raylı sistemlerde, taşıtlar, kent içi yollarda diğer trafikten ayrılmış veya ayrılmamış olarak hareket etmekte, zaman zaman yer düzeyinin altına inebilmektedir. Taşıtlar 1100-1400 kg/metre uzunluğu geçmeyen hafif taşıtlardır. Taşıtlar en fazla üç araçtan oluşabilmektedir. Tramvay, hafif raylı sistemlerden sayılmaktadır.

Ağır Raylı sistemlerde ise, taşıtlar diğer trafikten tamamen ayrı özel yollarda ve güzergahlarda işlemektedir. Taşıtlar genellikle 13,5 m' den uzun, 2,5- 3,0 m genişliğinde ve 1200-1800 kg/metre uzunluk ağırlığındadır. Hızları hafif raylı sistemlere göre daha fazladır. Dolayısı ile alt yapı özellikleri değişiktir. Özellikle raylar daha ağırdır. (Genellikle 40-60 kg/m arasındadır) Ağır raylı sistemlerin en önemli özelliklerinden biri de tren işletmeciliğinin söz konusu olmasıdır. Metro ve banliyö sistemleri ağır raylı sistemlere örnek gösterilebilir (Coşkun a.g.b, s 333).

Raylı sistemler; hızlı bir ulaşım ve yüksek kaliteli hizmet sunmaktadır. Bunun yanında çok yüksek maliyetleri, uzun yapım süreleri ve sınırlı erişim alanları ile kentsel nüfusun sadece belli bir bölümüne hizmet verebilmektedir (Atak a.g.t, s 1).

Klasik öğretilerde raylı sistemler, saatte bir yönde 10–12 bin yolcu düzeylerinde tramvaylar etkin olarak uygulanabilmekte, talep düzeyleri 18–20 bin düzeylerine ulaştığında Hafif Raylı Sistemler öne çıkmakta, talepler 30 bin yolcu düzeylerini aştığında söz konusu koridorun özelliklerine göre metro veya banliyö demiryolu kaçınılmaz seçenekler olmaktadır (Öncü 2009).

Son dönemde raylı sistem kavramı değişmiş, daha doğru deyişimiyle genişlemiş ve esnek bir yapıya kavuşmuştur. Bu gelişim tramvay ve metro arasındaki kapasite yelpazesini dolduran hızlı tramvay, hafif metro, yarı metro, ön metro kavramlarıyla tanımlanan yeni raylı sistemlere dayanmaktadır.

Bu yeni sistemler, gerektiğinde diğ er trafikle birlikte kent caddelerini paylaşan, koşullara göre değişik biçimlerde ayrılmış yollardan veya tünellerden yararlanan, talebe göre kapasitenin arttırılmasını, dolayısıyla yatırımın aşamalı biçimde gerçekleştirilmesini sağlayan, bu özellikleriyle de kentsel raylı sistemlere geniş olanaklar kazandıran sistemlerdir. Tramvayla metro arasındaki bu sistemler, metro aşamasıyla sonlanma özelliğine de sahip bulunmaktadır. Teknik olarak, raylı sistemlerin etkinliği kılavuzlanmış olma niteliklerine ek olarak kendilerine özel yola sahip olmaları ölçüsünde artar. Diğ er trafikle iç iç e olan cadde tramvayı otobüs kapasitesi sınırından 7.000 yolcu/saat/yön kapasitesine kadar hizmet sunabilirken, metrolar 40.000 yolcu/saat/yön'den 80.000 yolcu/saat/yön'e kadar varan kapasitelerle hizmet verebilmektedir.

Başka bir anlatımla, tramvay ve metro raylı sistem yelpazesinin iki ucunda bulunmaktadır. Örneğ in, 15.000 yolcu/saat/yön değerindeki bir talep tramvay için büyük, metro için küçüktür. Bu durumda, tramvay sorunla başa çıkmamıza yeterli olmamakta, metro pahalı bir çözüm olmaktadır. Bu yüzden geliş en talebe paralel olarak kapasiteyi de arttırabilmek üzere tramvayla metro arasındaki kapasite boşluğunu dolduracak yeni raylı sistem türlerinin geliştirilmesi ç abaları sürdürülmektedir. Hızlı tramvay, ön metro, hafif metro türleri belirtilen geliş melerin sonucudur. Bu türler kentsel raylı sistemlerde yeni bir çağ aş an uygulamalardır (Öğüt ve Evren 2006) .

Şehir iç i raylı ulaşım türlerinin sınıflandırılması için kapasite en tutarlı ölçüttür. Kapasite kavramı, şehir iç i ulaşım türlerini birbirinden ayıran faktörlerin sentezi niteliğindedir. Kapasite ölçütüne göre yapılacak bir sınıflandırmada; bir yönde bir saatte,

- I.** *50.000 ve daha fazla yolcu taşıyan raylı ulaşım türü bölgesel tren,*
- II.** *30.000 ile 50.000 yolcu taşıyan raylı ulaşım türü metro,*
- III.** *15.000 ile 30.000 yolcu taşıyan raylı ulaşım türü hafif raylı sistem,*
- IV.** *10.000 ile 15.000 yolcu taşıyan raylı ulaşım türü tramvay olarak adlandırılabilir (Evren 1996; Toprak 1999).*

Yakın geçmişte, toplu taşıma türlerinden özellikle metro, hafif raylı sistem ve tramvay gibi raylı ve sabit bir koridora yatırım gerektiren sistemler ön plana çıkmış, pek çok kentte, özel araba trafiğinin yarattığı kentsel sorunların çözümü için kentsel raylı sistemlere yatırım yapılmıştır. Raylı sistemler kapasite, hız, konfor ve araba trafiğinden bağımsız olmaları gibi işletim özellikleri açısından; otobüslerin yanında “yeni bir ulaşım türü” olarak daha olumlu bir imaj’a sahip olduklarından ve sabit bir koridorda yüksek kapasitede ulaşım hizmeti vermenin kent üzerindeki kalıcı etkileri açısından ulaşım plancıları tarafından özel arabayla rekabette otobüsten daha etkili bir alternatif olarak görülmektedir (Babalık 1998).

VIII. Plan döneminde ülkemizde Eskişehir Tramvayı, Bursa Hafif Raylı Sistem, İstanbul Yenibosna - Havaalanı Hafif Metro ve Eminönü - Kabataş Tramvay Hattı projeleri işletmeye alınmıştır.<sup>20</sup> Bu kavramsal açılımlar ve gelişim trendi kendisini ülkemiz toplu taşıma sürecinde de göstermiş ve Kalkınma Planlarında verilmesi gereken önemi kazanmıştır.

Kalkınma Planında raylı sistemlere öncelik verilmesinin yanı sıra planlamada ölçek konusunda ilkeler getirilmeye çalışılmaktadır: Raylı sistem projeleri, alternatif toplu taşıma sistemlerinin yetersiz kaldığı, sistemin işletmeye açılması öngörülen yıl için doruk saat yolculuk talebinin tek yönde asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşmesi beklenen koridorlarda planlanacaktır.<sup>21</sup>

İstanbul’ daki raylı sistemlerin (Metro, Hafif Metro) bir bölümünün yapımını İETT işletmesini Ulaşım A.Ş. üstlenmiştir. Ankara’da EGO, İzmir’de İzmir Metro A.Ş,

---

<sup>20</sup> 9. Kalkınma Planı 2007-2013, s 37

<sup>21</sup> 9.Kalkınma Planı 2007-2013, s 81

Kayseri’de Kayseri Ulaşım A.Ş., Samsun’da SAMULAŞ, Gaziantep’te Büyükşehir Belediyesi, Antalya’da ANTRAY, Adana’da Büyükşehir Belediyesi., Konya’da Büyükşehir Belediyesi, Eskişehir’de ESTRAM, Bursa’da BURULAŞ ülkemizde raylı sistemlerin kuruluş ve işletmeciliğini üstlenmektedir.

### **3.4.1.1 Tramvay**

Demiryolu teknolojisinin önce kentler arası, giderek bölgesel ve kentsel taşımalarda kullanımı batı ülkelerinde 1830 yıllarında başlanmıştır. Bir yandan merkeze kadar ulaşan demiryolu hatlarıyla kent çevreleri örülürken, diğer yandan 1860’ larla birlikte kapitalist ülkelerde tramvay kentsel ulaşımında ilk sırayı almıştır. Kentlerin tüm cadde ve sokakları tramvay hatlarıyla döşenmiş, kentler bu yıllarda tramvay ulaşımına bağlı olarak gelişmiş ve yayılmıştır. Her kentte yüzlerce kilometrelik tramvay ve demiryolu şebekesi döşenmesiyle birlikte ortaya çıkan yeni sanayiye yeni pazarların oluşturulması gerekmiştir. Elleriindeki üretim fazlası rayı ve aracı satmak için alıcı arayan şirketler aralarında Osmanlı İmparatorluğu’nun da bulunduğu daha az gelişmiş ülkelere raylı taşım teknolojisini ihraç etmeye başlamıştır.

Devrin şartlarına göre modern bir ulaşım aracı olması ve şehiriçi yolcu taşımacılığına önemli kolaylıklar getirmesi sebebi ile tramvay Osmanlı Devleti’nde de ilgi görmüş ve kısa bir süre sonra da Osmanlı ülkesine de girmiştir (Engin a.g.e, s 343) .

Osmanlı Devleti, 30 Ağustos 1869 tarihinde İstanbul içinde insan ve eşya nakli için demiryolu inşaatı ile demiryolu üzerinde hayvan çekerli araba işletilmesi hakkını 40 yıl süre ile Dersaadet Tramvay Şirketi’ne vermiştir. 1870 yılında başlanan çalışmalar ile Azapkapısı - Galata-Beşiktaş-Ortaköy hattı Temmuz 1872’de, Eminönü – Divanyolu - Beyazıt- Aksaray hattı Aralık 1872’de, Aksaray-Samatya-Yedikule hattı 1873’de, Aksaray-Topkapı hattı ise 1874 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir (Kayserilioğlu 2001) (Şekil 3.2).



Tramvayın İstanbul şehriiçi ulaşımında yerini alması ve git gide rağbet görmeye başlaması, önemli bir rekabet unsurunu da beraberinde getirmişti. Bundan ilk etkilenen, Boğaziçi'nde buharlı vapurlar işleten Şirket-i Hayriye İdaresi idi. Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy arasında yolcusunu tramvaya kaptırdığını fark eden Şirket-i Hayriye, acil bir tedbir olarak, Ortaköy hattında kullanmak üzere İngiltere'ye altı yeni vapur ısmarlamış ve ayrıca ücretlerde indirim gideceğini duyurmuştu. Eminönü tarafındaki arabacılar da tramvayın rekabetinden bir hayli etkilenmişlerdi. Bunlar, yolcularını kaybetmemek için aralarında birlik oluşturmuş ve ücretlerini indirmişlerdi. ( Engin a.g.e, ss 347-348).

Sonraki yıllarda yeni tramvay hatlarının yapımı için çalışmalar yapılmış ve 1881'de 3 yeni güzergahın yapılmasına karar verilmiştir (Kayserilioğlu 2001).

İstanbul' da tramvayların işlemesine yönelik olarak Tramvay Şirketi ile yapılan 30 Ağustos 1869 tarihli mukavelenin üçüncü maddesinde, şehrin diğer tarafları ile bağlantı kurmak üzere uygun görülecek yerlere omnibüs izninin, imtiyaz şeklinde olmamak şartıyla, tramvay şirketine verildiği belirtilmişti (Engin a.g.e, s 67).

1912 yılında Balkan Savaşı'nın çıkmasıyla Tramvay Şirketinin elindeki atlara hükümet el koydu. Bunun bir anlamı bir daha İstanbul caddelerinde atlı tramvayların görülmeyeceği idi. Hükümetin atlara el koyması askeri ihtiyaçlardan kaynaklanıp, İstanbul'da artık tramvay işlemeyeceği anlamına gelmiyordu. Nitekim Tramvay Şirketi ile yapılan 19 Ocak 1911 tarihli mukavele gereğince İstanbul'da bundan böyle elektrikli tramvaylar işleyecekti. (Şekil 3.3) Aynı zamanda tramvay arabaları köprüden de geçecek ve böylece Eminönü ile Galata arasında direkt tramvay bağlantısı sağlanacağı gibi, Eminönü'nden kalkan bir tramvay arabasının kesintisiz olarak Ortaköy, Bebek, Beyoğlu, Şişli gibi değişik semtlere ulaşabilmesi de mümkün olacaktı. Diğer taraftan Eminönü Beyazıt ve Aksaray yönüne giden tramvayların da ilk durağı olarak bir nevi raylı sistem ulaşımının merkezi konumuna geliyordu. Nitekim 25 Ocak 1914 tarihinde köprü üzerinde yapılan bir törenle elektrikli tramvaylar hizmete girdi (Engin a.g.e, s 358).

İstanbul'da Şubat 1914'te elektrikli tramvay devri başlamıştır. (Şekil B.1) (Ocaklı 2006) Bir süre muhtelif yabancı şirketler tarafından işletilen Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri 1939 yılında millileştirilerek 3645 sayılı yasa ile İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel (İETT) İşletmeleri Umum Müdürlüğü adı altında bugünkü hüviyetine kavuşur. 1945 yılında Yedikule ve Kurbağalıdere havagazı fabrikaları ile bu fabrikaların beslediği İstanbul ve Anadolu havagazı dağıtım sistemleri İETT'ye devredilir.<sup>22</sup>

### Şekil 3.2 : İstanbul'da İlk Atlı Tramvay (Tophane 31 Temmuz 1871)

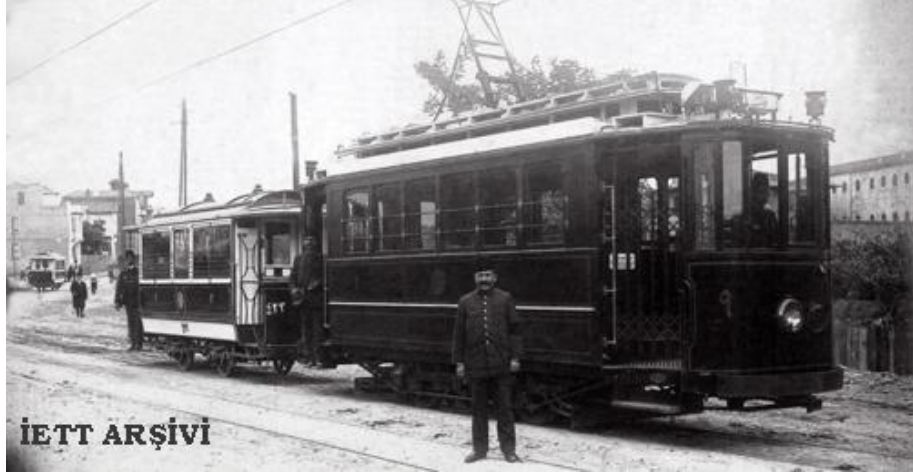


Kaynak: İETT Nostaljik Tramvay 2011

### Şekil 3.3: İstanbul'da Elektrikli Tramvay

---

<sup>22</sup> <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=190>



*Kaynak:* <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=195>

1928 yılında da Üsküdar-Kısıklı hattı ile Anadolu yakasında da tramvay kullanılmaya başlanmıştır. 1935 yılında tramvaylarla günde 314 bin yolcu taşınırken 1950 yılında tramvay hatlarının toplam uzunluğu 130 kilometreye ulaşmıştır. 1956 yılında trolleybüslerin sefere konmaya başlanması ile ilk olarak Tünel-Maçka hattı ile Topkapı ve Yedikule tarafındaki tramvay seferleri Beyazıt'a kadar iptal edilmiştir. 1961 yılına gelindiğinde ise, hızla artan lastik tekerlekli ulaşım vasıtalarına yol açabilmek adına Avrupa yakasındaki tramvay hatlarının tamamı, 1966 yılı içinde de Kadıköy yakasındaki tüm hatlar kaldırılmıştır (Kayserilioğlu 2001).

Tramvaylar, öteki kara ulaştırma türlerinin yararlandıkları kent yolları üzerine döşenmiş hatlar üzerinde hareket eden elektrikli demiryollarıdır. Bazı ülkelerde Türkiye'de (İstanbul ve İzmir'de ) olduğu gibi kaldırılmaları yoluna gidilirken birçok ülkelerin birçok kentlerinde modernleşmesi yeğlenmiştir (Evren 1978, s 281).

İnsanların özel otolara olan talebi sadece büyük kentlerde hariç, toplu taşıma araçlarının kaybolmasına neden olmuştur. Buna bağlı olarak trafiğe çözüm üretebilmek düşüncesiyle kentlerde yeni yol ağları oluşturulmuş ve kent merkezlerine de otoparklar inşa edilmiştir. Yaya ulaşımının dışlandığı, toplu taşıma araçlarına yüz çevrilen bu

dönemde birçok yerde varolan tramvay rayları sökülüştür. Böylece bu dönemde toplu taşıma en büyük yarasını almıştır (Çubuk ve Türkmen 2003, s 127).

Tramvay İşletmesi giderek alt yapı tesislerinin eskimesi, otobüs hatlarını gelişmesi, mevcut tramvay sisteminin dar raylı olup çok yolcu taşımaya müsait olmaması, en yeni vagonun 39 yaşında olması dolayısı ile işletmenin bakım masraflarının yüksek bulunması yanında İstanbul'un imar çalışmaları dolayısıyla bir çok yeni yolda tramvayın trafiği tıkadığı gibi gerekçelerle 12.8.1961 tarihinde İstanbul yakasından, 14.11.1966 tarihinde Anadolu yakasından tamamen kaldırılmıştır.<sup>23</sup>

İzmir'de: İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi, 1883 yılında Belçika uyruklu Horentz kardeşlere ve P. Guidizi'ye verilmiş olan hayvan çekimli tramvay işletme imtiyazını gerçekleştirmek için 1885 yılında kurulmuştur. Şirketin 25 bin liralık sermayesi 5 liralık 5.000 adet hisse senedinden oluşmaktadır (Tan 1966, s 316).

İzmir-Göztepe Elektrik ve Tramvay Şirketi 1885 yılında kurulan İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi' nin imtiyazı, 1899 yılında Smith Bortelet' ye verilmiş olan İzmir elektrik imtiyazı ve 1909 yılında Kokaryalı - Narlıdere tramvay imtiyazları ile birleştirilerek bir imtiyaz haline getirilmiştir (Tan 1966, ss 321-322). Bu imtiyaz aynı yıl kurulan İzmir-Göztepe Elektrik Şirketi'ne verilmiştir. İmtiyaz süresi 50 yıldır. Şirketin yıllık kârının % 30'unun belediyeye verileceği kararlaştırılmıştır.

Nisan 1880' de Kordon'dan geçerek Alsancak - Konak arasında işletilmeye başlayan atlı tramvaylar yoğun bir ilgi görmüş, atlı arabalarını bırakarak bu yeni ulaşım biçimini kullanan Levantenler için bir prestij unsuru olmuştur. 1883'de tramvay işletme imtiyazı el değiştirmiş, 1885 yılında yeni bir imtiyazla kurulan İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi

---

<sup>23</sup> İETT 1978, s 77

Konak Kokaryalı (Güzelyalı) arasında hat döşeyerek ikinci tramvay hattını hizmete sokmuştur (Şekil 3.4). 1914 yılında elektrikli çekişe geçen tramvaylar 1954 yılına kadar kentlilere hizmet etmiştir. (Öncü 2009) (Şekil 3.5). İzmir'deki atlı tramvayın 50 kilometreyi geçtiği bilinmektedir (Candemir 2009, s 579).

1931 yılında atlı tramvayla ve kaptıkaçtırlarla birkaç güzergahta yapılan taşımacılık 1931 yılında Belçikalılar Elektrik fabrikasını kurarak Elektrikli tramvaya işletmesini açmışlardır. 19 Temmuz 1943 yılında 4488 sayılı kanunla İzmir Tramvayla ve Elektrikli T.A. Şirketi Nafia Vekaleti tarafından satın alınmıştır. 31.12.1944 tarihinde bu işletme Bakanlıkla Belediye arasında yapılan bir protokolle ESHOT Genel Müdürlüğüne bırakılmıştır. ESHOT Genel Müdürlüğüne tramvay ve birkaç otobüsle yapılan ulaşımda şehir nüfusunun artması sonucu yeni bir takım ulaşım imkanları aranmaya başlanmıştır (Sağşaşoğlu 1981, s 32).

Konya'da; toplu ulaşım sisteminin tarihine inildiği zaman Konya'nın atlı tramvaylarının çok önemli bir yer tuttuğunu görürüz. (Şekil B.6.) Bu bakımdan atlı tramvay konusunda biraz duracağız. Şöyle ki; Konya atlı tramvayı meşrutiyetten sonra, merhum muhlis Koner' in ilk belediye başkanlığı zamanında, 1917 yılında Selanik'ten sökülerek Konya'ya getirilmiş ve kurulmuştur (Doğan M.S. 2012).

Günümüzde Nostaljik Tramvay, Tramvay, Cadde Tramvayı, Hızlı Tramvay vb. adlarla anılan Tramvay Sistemlerine tek yönde saatlik yolcu kapasitesi 7.000 ila 15.000 arasında olan hatlarda tramvay toplu taşıma sistemlerinin kullanılması tercih edilmektedir.

Genellikle 1-2, bazen üç araçlık dizilerden oluşmakta olan tramvay, diğer trafikte aynı yol yüzeyini paylaştığından servis kalitesi ve hızı düşüktür. 20 km/s altında, güzergahının diğer trafikten korunmuş kısmı % 40'ın altındadır. Konfor, tarifelere uyma, hız gibi özellikleri otobüs düzeyinde ve diğer raylı sistemlerden düşüktür (Öncü 1978, s 324).

1991 yılında İstanbul’da Taksim, 2003 yılında Kadıköy Moda Tramvayı, 2011 yılında Bursa Nostaljik Tramvayının hizmet vermeye başlamasıyla, kentiçi toplu taşımacılıkta bir yanda geçmişle nostaljik bir bağ kurulmuş, diğer yandan da yayalaştırma bölgelerinde vizyoner uygulamalara örnek oluşturulmuştur (Şekil B.7).

İstanbul Bağcılar -Kabataş, Habibler- Topkapı tramvay hatları yanı sıra Adana, Antalya, Bursa, Eskişehir, Gaziantep, Kayseri, Konya ve Samsun’da da tramvay hatları hizmet vermektedir (Şekil B 8 , 9, 10, 11, 12 ve 13).

### Şekil 3.4: Atlı Tramvay – İzmir 1929



*Kaynak:* <http://www.bizimizmir.net/?page=fotogaleriayrinti&thisoffset=20&cat=120>

Kayseri ‘de 17,5 km.lik hatla 2009 yılında hizmete giren Kayseray bir yıllık hizmet süresinde yaklaşık 21 milyon yolcu taşımıştır (Yurt 2011, s 67).

### Şekil 3.5 : İzmir Elektrikli Tramvay – 1950’ler



*Kaynak:* [http://ius.imoizmir.org.tr/ius\\_doc/ius.pdf](http://ius.imoizmir.org.tr/ius_doc/ius.pdf)

#### 3.4.1.2 Hafif Metro

Tek yönde saatlik yolcu kapasitesi 15.000 ila 30.000 arasında olan hatlarda Hafif Raylı Toplu Taşıım Sistemlerinin kullanılması tercih edilmektedir.

Hafif metro, belirli ölçülerde, özellikle çevre kesimlerinde kent yollarının genel trafiğinden tamamen ayrılmamasıyla metroya göre ayırım gösterir. Bu özelliği, kent trafiğinden hiç etkilenmeyecek biçimde özel yola sahip olması durumuna göre yapım maliyetini önemli ölçüde azaltmaktadır. Hafif metro, ön-metro ya da yarı-metro diye iki ayrı adla da tanımlanmaktadır. Ön-metro adı, ileride gerçek metro niteliğine kavuşturulacağı amacını belirtmekten başka anlam taşımamaktadır (Evren a.g.b, ss 281-282).

Hafif metro, körüklü olarak 6-8 dingili ya da 4 dingili 2-3 araçlık diziler halinde çalışan hafif metro gerektiğinde tek kişiyle işletilen trenler olarak hizmete konulabilmektedir. Tramvayda olduğu gibi görsel trafik kontrolü ile işletilebilmekte, daha yüksek kapasite ve güvenlik istendiğinde en gelişmiş elektronik kontrol ve haberleşme yöntemleri



kullanılabilmektedir. Hattın %40-90 arasındaki bölümü diğer trafikten arınmıştır. Esnek planlama ve işletmecilik sağlayan hafif metro, kent merkezinde hem de çevrede etken olarak kullanılabilmektedir (Öncü a.g.b, s 324).

Avrupa’da tramvay sistemlerinin tasarımları genellikle gelecekte metro sistemine geçişe imkan verecek şekilde yapılmaktadır. Bu sebepten dolayı tramvay sistemlerine “Pre-Metro” adı da verilmektedir (Coşkun a.g.b, S 334).

Günümüzde çok yaygın uygulama alanı bulunan hafif metrolarla değişik amaçlar güdülmektedir:

- I.** *Toplu taşımanın daha yaygın kullanımı yoluyla hareketliliği artırmak,*
- II.** *Toplu taşımayı çekici kılarak özel otomobil kullanımını azaltmak,*
- III.** *Otomobilin merkez dışında kullanımına yönelik önlemleri desteklemek,*
- IV.** *Sıklığı ve talebi artırarak ekonomik yapıyı güçlendirmek,*
- V.** *Otomobil kullanımını azaltarak enerji tüketimini ve hava kirlenmesini azaltmak,*
- VI.** *Trafik kazalarını azaltmak,*
- VII.** *Merkezi bölgelerin daha az kirli ve daha canlı olmasını sağlamak,*
- VIII.** *Kentte ekonomik canlanmaya olanak vermek,*
- IX.** *Kent gelişiminin yönlendirilmesini sağlamak,*
- X.** *Yaşlılar ve engelliler için yaklaşılabilir ulaşım olanağı sunmak (Evren, 2001).*

Dünyada 1970’li yıllarda hızlanan kentsel raylı sistem geliştirme çabaları son yirmi yılda ülkemize yansımıştır. İstanbul’da Aksaray - Esenler raylı sistemi, 1989 yılında işletmeye açılarak yeni bir gelişmenin başlangıcını oluşturmuştur.



Ankara’da ise: Başkent’in sürekli artan nüfusuna otobüs hizmetlerimizin yetersiz kalması nedeniyle Raylı Sistem uygulamalarına geçilmiş, bu kapsamda 30 Ağustos 1996 tarihinde Ankaray İşletmesi, bir yıl sonra 28 Aralık 1997 tarihinde ise Metro İşletmesi hizmete girmiştir. 1996 Ağustos’un da hizmete giren hafif raylı toplu taşıma sistemi Ankaray 8,7 km hat uzunluğu ile Dikimevi-Aşti arasında günde 400 bine yakın Ankaralının ulaşımına çözüm getirmiştir.<sup>24</sup>

### 3.4.1.3 Metro

Günümüzde tek yönde saatlik yolcu kapasitesi 30.000 ve üzeri olan hatlarda metro toplu taşıma sistemlerinin kullanılması tercih edilmektedir. Metro hiçbir noktada karayolu ile aynı düzeyde kesişmesi olmayan, banliyö hatları, bölgesel demiryolu ile bağlantıları dışında tamamen bağımsız bir kentsel demiryolu ağıdır (Evren a.g.b, s 283).

Diğer türlerin ulaşamadığı yüksek hızlara, kapasiteye ulaşabilmektedir. Genellikle 2-10 vagon dan oluşan metro katarları tüm ulaşım türleri içinde en yüksek kapasiteyi sağlamakta (80.000 kişi/saat ), ancak o oranda yatırım maliyeti de büyük olmaktadır. Yüksek düzeyde otomasyon gerektiren işletmecilikle bu yüksek maliyete karşılık en düşük işletme gideriyle çalışmaktadır. Düşük kapasiteli toplu taşıma türleri metroyu besleyici olarak çalıştığında verimli bir işbirliği sağlanmaktadır (Öncü a.g.b, s 324).

İstanbul’da 1989 yılında hizmete giren 20 km’ lik İstanbul Aksaray- Atatürk Havalimanı Hattı (M1) ile 2012 yılında faal olan diğer 16,5 km’ lik Hacıosman-Şişhane Hattı (M2), 15,9 km’ lik Başakşehir Metro Hattı (M3) [deneme aşamasındadır] ve 22,7 km’ lik Kadıköy-Kartal (M4) Metro Hattı ile hizmet verilmektedir (Şekil 3.6).

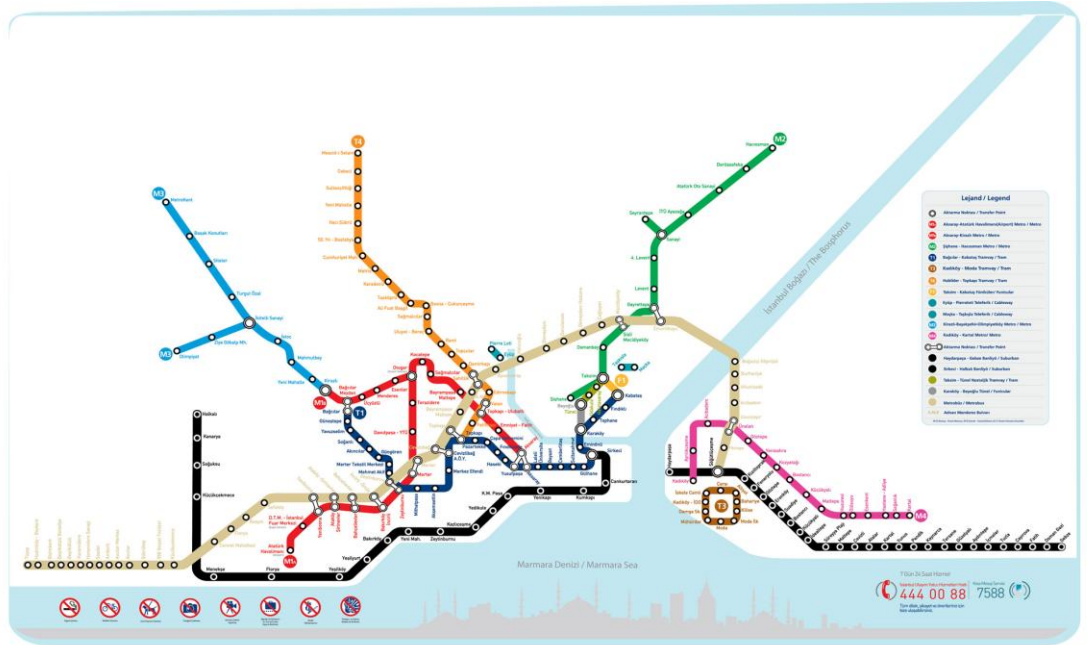
---

<sup>24</sup> <http://web.ego.gov.tr/inc/newsread.asp?id=2819>

1997 tarihinde Kızılay-Batıkent arasında 14,5 Km.' lik bir hatta hizmet vermeye başlayan ağır raylı sistem Ankara Metro' su ile toplu taşıma hizmeti verilmektedir (Şekil 3.7).

1994 yılında yapıma başlanarak 2001 yılında hizmete başlayan İzmir Metrosu 11,6 km uzunluğu ve 1.700.000 Kişi/gün maksimum kapasitesiyle ülkemizde gerçekleşen önemli yatırımlardandır (Şekil 3.8).

**Şekil 3.6: İstanbul Raylı Sistemler Haritası**

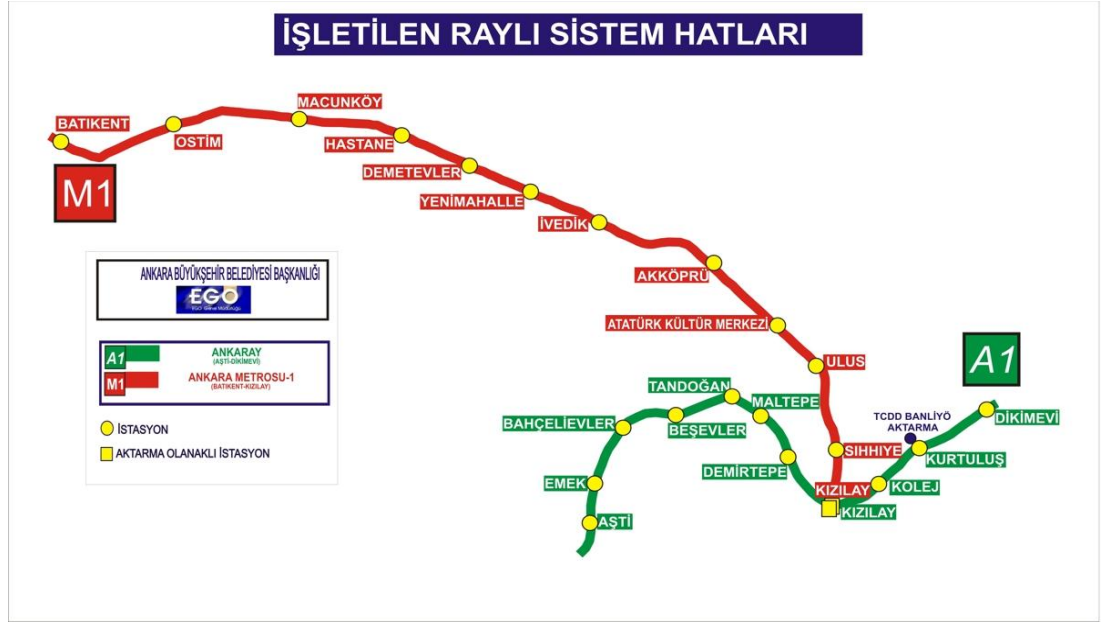


Kaynak: [http://www.istanbul-ulasim.com.tr/media/8297/cep\\_haritasi.jpg](http://www.istanbul-ulasim.com.tr/media/8297/cep_haritasi.jpg)

#### 3.4.1.4 Füniküler

Füniküler Sistemler, çelik halatlar ile çekilen ve ray üzerinde hareket eden, iki ayrı aracın aynı anda kullanımı ve vagonların her birini karşı ağırlık olarak etkilemesi prensibi ile çalışan, yüksek eğimlerde tercih edilen sistemlerdir.

Şekil 3.7: Ankara Raylı Sistem Hatları



Kaynak: <http://web.ego.gov.tr/inc/newsread.asp?id=2819>

Şekil 3.8: İzmir Metro



Kaynak: <http://www.izmirmetro.com.tr/Kurumsal.aspx?MenuID=82&Menuadi=Tarih%C3%A7e&Type=1>

İstanbul'daki ikinci raylı kitle ulaşım sistemi Tünelin yapılması ile gerçekleşti. 1869 yılında Eugene Henri Gavand adlı Fransız mühendisine Galata ile Pera (Beyoğlu) arasında bir tünel yapma ve 42 yıl süreyle işletme imtiyazlı verildi. Boyu 554.80 metre olan bu tünel 61.55 metre bir yüksekliğe tırmanıyordu. Bu kadar eğimli bir tünelde araçlar çelik kayışlarla çekilerek çalışabilecektir (Tekeli 2009, ss 29 -30).

1869 yılında Karaköy ve Pera (Beyoğlu) arasında bir tünel (metro) yapımı çalışmaları başlamış ve bu tünel, İstanbul Tüneli ismiyle Ocak 1875 tarihinde hizmete girmiştir (Yılmaz 2012, s 194).

Tünel'in açılış merasimi 17 Ocak 1875 tarihinde yapılmıştır. Bu vesile ile büyük bir tören düzenlenmiştir. Açılış töreninin ertesi günü 18 Ocak 1875 tarihinden itibaren Tünel işletmeye açılarak halkın hizmetine sunulmuştur (Engin a.g.e, ss 372-373).

2006 yılında hizmete açılan 600 metrelik Taksim- Kabataş Finiküler Hattıyla da İstanbul 2. finiküler hattına kavuşmuştur. Kabataş- Bağcılar Tramvay Hattı ile Şişhane-Hacıosman Metro Hatları arasında bağlantı sağlamasıyla da ulaşımında entegrasyon için önemli bir yatırımdır (Şekil B.14).

**Şekil 3.9: İstanbul Tünel**



*Kaynak:* Dünyanın İkinci Metrosu Tünel 2011, ss 9-26

### 3.4.1.5 Teleferik

Teleferik kablolu insan taşıma sistemleri içerisinde yolcuların halata bağlı kabinler içerisinde taşındığı araçlardır ve yüzeyle veya karla temas etmezler. Kabinler terminaller arasında karşılıklı olarak gidip gelir ve terminallerde yer alan tahrik ve germe sistemleri arasında çalışan çekme halatı ile yürütülür ve kontrol edilir. Teleferik sistemleri tek hat üzerinde ileri ve geri gidip gelen tek kabinli veya çok kabinli olabileceği gibi terminaller arasında genellikle birbirine paralel iki hat üzerinde gidip gelen tek kabinli veya kabin gruplu da olabilir. Sistem tek halatlı veya iki halatlı olabilmektedir. Ülkemizde teleferikle taşımacılığın önemli örneklerden birisi Bursa ve diğeri İstanbul'da bulunmaktadır.

Bursa'da tesislerin yapımına Elektrik İşletmesi bünyesinde 1955 yılında başlanmıştır. Tesislerin yapımı 29 Ekim 1963 tarihinde tamamlanarak işletmeye açılışı yapılmıştır. Tesis iki kısımdan meydana gelmektedir. Birinci kısım, Teferrüç-Kadıyayla-Sarıalan istasyonları arasında 30 kişilik kabinlerin çalıştığı Teleferik sistemi ve ikinci Sarıalan-Çobankaya istasyonları arasında iki kişilik kabinlerin çalıştığı Telesiyej kısmından meydana gelmektedir. Teferrüç ile Kadıyayla istasyonları arasında 6 adet direk mevcut olup mesafe 2480 m. dir. Bu hatta 30 kişilik 2 kabin gidip-gelmektedir. Transfer süresi 8 dakikadır. Kadıyayla-Sarıalan istasyonları arasında 4 adet direk mevcut olup mesafe 2286 m. dir. Bu hatta da 30 kişilik 2 kabin çalışmaktadır. Ulaşım süresi 8 dakikadır<sup>25</sup> (Şekil B.15).

İstanbul'da ise teleferikle 2 ayrı hatta hizmet verilmektedir. 11 Nisan 1993 tarihinde hizmete giren ve Taksim Taşkışla ile Maçka arasında 1000 yolcu / gün kapasitesi ile hizmet vermekte olan Demokrasi Parkı ve Beyoğlu Evlendirme Dairesi üzerinde kurulu teleferik, bu iki nokta arasındaki karayolu ve yaya ulaşımının zorluğunu ortadan kaldırarak zaman tasarrufu sağlamaktadır. Eyüp - Pierre Loti Teleferiği ile (3500 yolcu / gün) bölgenin tarihi ve turistik yapısının korunarak yerli ve yabancı turistlerin

---

<sup>25</sup> <http://www.bursa.bel.tr/teleferik--tesisinin-tanitimi/sayfa/242>

bölgeye erişiminde kolaylık sağlanması ile birlikte hem ulaşım, hem de otopark sıkıntılarının giderilmesi amaçlanmıştır (Şekil B.16).

### **3.4.1.6 Banliyö Trenleri**

Ülkemizde banliyö taşımacılığı üç ilde sürdürülmektedir: İstanbul, İzmir ve Ankara. İstanbul'da Haydarpaşa - Pendik Hattı ve Sirkeci - Halkalı Hattı olmak üzere iki ayrı hat bulunmaktadır.

Kent çevresindeki banliyölerden kent merkezine yapılan uzun, hızlı yolculuklarda etkin olarak çalışmaktadır. Metro gibi yüksek kapasite, konfor, hız ve güvenlik sağlar. Kent merkezinde kullanımı sık durak yapamadığı için çekici değildir. Ancak metronun bulunmadığı ve özellikle lineer makroformlu kentlerde daha yoğun bir görev yüklenmektedir (Öncü a.g.b, s 324).

Bunlar yalnızca kısa uzaklıkta yolcu taşımalarına elverişli arabalarıyla normal demiryollarından ayrılmaktadır. Başlangıçta ve birçok yerlerde bugün, banliyö taşımaları için kentler arası demiryolları kullanılırken; trafiğin giderek artması özel hatlar ayrılmasını ve garların özel biçimde düzenlenmesini gerektirmiştir. Kentsel ulaşımın gereklerini daha iyi biçimde karşılayabilmek için özellikle kent merkezlerinde birbirleriyle ve öteki raylı sistemlerle tünellerle bağlantılarını sağlamak için yeni hatlar yapılması yoluna gidilmektedir. Bu raylı ulaştırma türü kentler arası demiryollarındakine çok yakın karakteristiklere sahip bulunmaktadır (Evren a.g.b, s 284).

1870'li yılların kent ulaşımına girdiği raylı sistemin demiryollarıdır. Bu büyük ölçekli yatırımlar imparatorluğun genel gelişmesine ilişkin amaçları gerçekleştirmek için yapıyordu ama bu hatlar üzerinde işletilecek olan banliyö trenlerinin kentin biçimlenmesinde çok önemli etkileri olacak, bu hatlar boyunca banliyö gelişmelerini başlatacaktır.

İşte bu girişim içinde raylı taşım ilk kez ülkemizde yabancı şirketler eliyle açılmıştır. Kentler arası demiryolunun kentsel taşımalarda ilk kez kullanılmasının tarihi bilinmemekle birlikte, demiryolunun kente ulaşmasıyla birlikte (Sirkeci'ye 1874, Haydarpaşa'ya 1873, Alsancak'a 1860, Osmanbey'e 1865) bir ölçüde banliyö taşımalarının da başladığı söylenebilmektedir.<sup>26</sup>

1871 ile 1873 yılları arasında 91 km' lik Haydarpaşa- İzmit hattı yapıldı. Haydarpaşa- Gebze arası 22 Eylül 1872'de Gebze- Pendik arası 1 Ocak 1873'de açıldı. Osmanlı hükümetinin Anadolu yakasında demiryolu yapımını başarıyla geliştirememesi üzerine 1888 yılında Deutsche Bank'a Anadolu Demiryolları imtiyazı verilirken, yeni ünlü Bağdat Demiryolu projesi uygulamaya konulurken, bu hat da Anadolu Demiryolu Şirketine satılmıştır. 1890'lı yıllarda Haydarpaşa'dan kalkan tren Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancı Hereke ve Yarımca'da dur. Tek hat olarak yapılan bu demiryolu Haydarpaşa –Gebze arası 1905 yılında çift hatta çevrilmiştir (Tekeli a.g.e, s 31).

İstanbul'da 1956 yılında elektrikleştirilen Sirkeci – Halkalı Hattı için iki motris ve iki römorktan oluşan 18 banliyö dizisi satın alınmıştır. 1956 – 1960 yılları arasında 12 dizi eklenerek 30'a çıkarılan dizi sayısı, bugüne değin arttırılmamıştır. Bunlardan 5'i de 1969 yılında elektrikleştirilen Haydarpaşa – Gebze Hattında aktarılmıştır. Bu hatta ayrıca lokomotifle çalışan 5 dizi işletilmektedir (Evren 1979, s 507).

İzmir'in Türkiye'de ilk defa yapılmış olan İzmir Aydın Demiryolunun başlangıç olması münasebetiyle, Türkiye Demiryolu inşaatında tarihi bir yeri vardır (Sağışaçoğlu 1971, s 31).

---

<sup>26</sup> TMMOB 1979, s 600

1856 da işletmeye başlayan İzmir-Aydın demiryolu; Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu işletmesidir. Aynı güzergahta hizmet verecek olan İZBAN A.Ş. modern banliyö işletmeciliği yaparak, Anadolu topraklarında bir 'ilk'i daha gerçekleştirmiştir. Banliyö sistemi ile kentiçi toplu taşımacılıkta yeni bir sistem olan İZBAN; Aliğa-Cumaovası hattı olarak bilinen İzmir Banliyö sistemini işletecek olan ve proje ortağı TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yüzde 50 oranında ortaklığı ile kurulmuştur.

İZBAN A.Ş. nin işletim yapacağı raylı sistem 80 kilometre uzunluğunda olup, Aliğa - Alsancak - Halkapınar (Kuzey) ve Halkapınar - Alsancak - Cumaovası (güney) aksı olarak iki ana bölümden oluşmaktadır. Hat üzerinde TCDD yolcu ve yük trenleri ile İZBAN A.Ş. ye ait banliyö trenleri birlikte işletilecektir. İzmir'in kuzeyden güneye en önemli ulaşım aksından geçen banliyö sisteminde İZBAN A.Ş. nin günlük yolcu sayısının 550.000 civarında olması öngörülmektedir.<sup>27</sup>

### Şekil 3.10: İZBAN



Kaynak: <http://www.izban.com.tr/Sayfalar/Single.aspx?Page=28>

---

<sup>27</sup> <http://www.izban.com.tr/Sayfalar/Single.aspx?Page=22>



Ankara’ da banliyö taşımacılığı 1929 yılında başlamıştır. Kamunun kent içi yolcu taşımaya tek katkısı 1929 yılında Ankara-Kayaş arasındaki 9 km’ lik demir yolu hattında banliyö seferleri başlatması olmuştur (Tekeli a.g.e, s 120).

Banliyö Demiryolu taşımacılığı kuruluşundan hemen sonra kentin gelişme biçimini etkilemeye başlamıştır. 1950’ lilerde Cebeci ve Mamak arasında demiryolu boyunca gecekondular çoğalmaya başlamıştır. Banliyö treninin batı yönünde yolcu taşıma hizmeti vermesi özellikle Etimesgut ve Sincan gibi bölgelerde nüfus artışını körüklemiştir. Ankara-Kayaş arasındaki çift hat 1970 yılında tamamlanmıştır. 1972 ye kadar buharlı veya dizel lokomotifle çalışan banliyö treni, aynı yıl elektrikliye dönüştürülmüştür.<sup>28</sup>

### **3.4.2 Lastik Tekerlekli Türler**

Lastik tekerlekli toplu taşımacılık sistemleri kentiçi toplu ulaşım sisteminin ana omurgasını oluşturmaktadır. Toplu ulaşımında sadece otobüslerin kullanıldığı birçok kent varken, otobüsün kullanılmadığı hiçbir kent bulunmamaktadır. Ülkemizde hemen hemen tüm kentlerimizde otobüsler toplu ulaşımın en önemli ögesi olurken, dünyada büyük kentlerde de raylı sistemleri besleyici olarak görev yapmaktadır.

Ülkemizde özellikle 1950’den sonra hız kazanan kentsel gelişimle birlikte kentlerimiz merkezden çepere doğru büyümüş ve farklı ulaşım talepleri oluşmuştur. Artan ve farklılaşan ulaşım taleplerini karşılamak için en verimli yöntem toplu ulaşım da kendi içerisinde büyümüş, fakat bu kontrolsüz büyüme beraberinde birçok sorun da getirmiştir. Özellikle lastik tekerlekli toplu ulaşım içerisinde farklı türler meydana gelmiş, hizmet alanları giderek genişlemiş, verimsiz yüksek maliyetli ve birbiri ile bütünleşmeyen birden fazla sistem ortaya çıkmıştır (Kocaman ve diğ. 2011, s 216).

---

<sup>28</sup> <http://web.ego.gov.tr/inc/newsread.asp?id=228>

Ülkemiz kentlerinde diğer yandan da yolculuk talebini karşılayabilmek için kaptıkaçtı adıyla başlayan ara-toplutaşım türleri yaygınlaşarak dolmuş, minibüs ve son yıllarda halk otobüsünü de içeren bir yelpaze oluşturulmuştur.<sup>29</sup>

“Özel kesim kaynakların kamu hizmetine kazandırılması” politikası ile güçlendirilen halk otobüsü işletmeciliği bir ölçüde bekleneni sağlamış, kapasiteyi genişletmiş ve bu sektörde özel kesim payını arttırırken kamu işletmelerinin aleyhine gelişmeler ortaya çıkarmış, kentsel ulaşım bir ticaret konusu olmuştur (a.g.r).

Kentiçi toplu taşımacılık önemli bir kamu görevidir. Mevcut yasalar çerçevesinde de görevin belediyelerce yerine getirilmesi gerekmektedir. Bu hizmetin kesinlikle kamu mülkiyetindeki araçlarla yapılması yönünde bir koşul söz konusu değildir. Önemli olan bu görevin yapılması ve hizmetin sunulmasıdır ( Orhon 1996, s 146).

Genelde bir kamu hizmeti olarak değerlendirilen kentiçi toplutaşım hizmetlerinde çok türliliğün sergilendiği mevcut uygulamalardan anlaşılmaktadır.

- I. *Taksi dolmuş*
- II. *Minibüs*
- III. *Servis Taşımacılığı*
- IV. *Belediye Otobüsleri*
- V. *Özel Halk Otobüsleri* ( Orhon 1996).

Kentlerde çeşitli organizasyonlar tarafından sunulan ulaştırma hizmeti devamlı olarak değişiklikler göstermektedir. Kentiçi toplu taşıma hizmetleri genellikle yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma hizmetlerinin performansı yolcu, işletmeci ve planlamacı açısından ayrı ayrı değerlendirilmektedir. Yerel yönetimler ulaştırma hizmetini sunarken yeterli performansı gösterememektedirler.

---

<sup>29</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1991

Bu yüzden işletmecilik açısından kamu sektörü yanında özel sektör de devreye girmiştir. Kamu ve özel sektörün birlikte veya ayrı olarak çalışmasıyla belli bir rekabet ortamı sağlanmış ve hizmet performansında ilerlemeler kaydedilmiştir (Karacasu ve Yayla 2004).

**Şekil 3.11: İstanbul' da Metrobüs Örneği**



*Kaynak:* <http://haber.turk.net/t%C3%BCrkiye/205533/t%C3%BCrkiyenin-her-yerine-tek-kartla-ula%C5%9F%C4%B1lacak>

### **3.4.2.1 Belediye- Özel Halk Otobüs İşletmeciliği**

Otobüs taşımacılığının en büyük avantajı sıklık, esneklik ve ekonomiktir. Bu özelliği ile kentinde çok geniş bir alanda taşıma hizmeti sunulabilmektedir. Fakat sistemli bir organizasyon ve planlama olmadığı takdirde etkin bir otobüs taşımacılığı sağlanamaz (Karacasu ve Yayla 2004).

Otobüs taşımacılığında işletme üç şekilde ele alınabilir:

1. *Kamusal işletmecilik*
2. *Özel işletmecilik*
3. *Karma (kamu+özel) işletmecilik*

### **Kamusal işletmecilik**

Yerel, bölgesel ve merkezi hükümet otoriteleri ve organizasyonları tarafından yapılan işletmedir. Kamu otoriteleri toplu taşıma hizmetini sunarken işletim için kendi içinde çeşitli görev dağılımı yapabilir.

### **Özel işletmecilik**

Bu tür işletmecilikte yasal ve ekonomik anlamda her türlü yetki özel işleticilere aittir. İşleticiler sınırlı sorumlu şirketler veya geniş bir payı kamuya ait olmak üzere belli bir hisse yüzdesi ile çalışan şirketler olabilir. Bu şirketler kendi aralarında bir ortaklık kurup yerel yönetimlerden alınan lisans ve yerel yönetimlerle yapılan anlaşmalarla işletmecilik yapabilirler. Özel işletmecilik ile daha fazla başarı sağlanmış ve somut sonuçlar elde edilmiştir.

### **Karma(kamu+özel) işletmecilik**

Karma işletmecilikte sahiplik kamu ve özel işletmecilik arasında paylaşılmıştır. Sunulan hizmetin sonuçlarından doğan sorumluluk her iki tarafa aittir. Bu tür işletmecilikte özel sektör hissedarlarının kontrolü daha muntazam yapılmaktadır. Ayrıca sistemin etkinliği ve çalışanların haklarının korunması açısından karma işletmecilik savunulan bir işletmecilik türüdür (Karacasu ve Yayla 2004).

Her yıl dünyada birkaç yeni raylı taşıma sisteminin işletmeye açılmasına ve mevcutların sürekli olarak geliştirilmesine karşılık, otobüs sistemleri geçerliliğini yitirmemektedir. Otobüs ulaşımının öneminin azalmaması, tüm toplu taşıma türlerinin bütünleşik bir ulaşım sistemi içinde akılcı bir görev dağılımının doğal sonucudur. Otobüs gibi geniş bir kapasite aralığı ( pratik olarak 500 – 10 bin kişi / saat – iz ) sağlayan bir ulaşım biçimi kent içinde her zaman yoğun görevler üstlenmek zorundadır (Öncü 1979, Sayfa 181). Herhangi bir koridorda bir yöndeki en yüksek saatlik yolculuk talep düzeyi 10-12 bin kişiye ulaşana kadar otobüs sistemlerinin “en uygun” ulaşım türleri olduğu anlaşılmaktadır (Öncü 2009).

Ülkemizde otobüs taşımacılığının ve işletmeciliğinin önce İstanbul, Ankara ve İzmir’de başlaması sonrasında diğer illerde de özellikle 1940’lı yıllardan sonra geliştiği bilinmektedir.

Dersaadet Tramvay şirketi, ahalinin ihtiyacını gidermeye yönelik olarak belirli vakitlerde yeterli miktarda araba işletme mecburiyetindedir. Bundan başka şehrin diğer yörelerini tramvay merkezlerine bağlayabilmek için tespit edilecek güzergahlarda omnibüs işletilecektir. İlk olarak 1872 Ağustos’unda Perşembepazarı ile Pangaltı arasında omnibüsler çalışmaya başlamıştır. Galata’dan yokuşu tırmanmaya başlayan omnibüsler Tepebaşı’ndaki ilk durakta durmaktaydılar. Buradan Galatasaray, Harbiye yoluyla Pangaltı’ya ulaşılmaktaydı. Bu hat üzerinde yedi omnibüs çalışmakta ve şirket belediyeye araba başına 2 lira vergi ödemektedir (Engin a.g.e, s 68).

1874 Haziran’ından itibaren artık, İstanbul’un Avrupa yakasındaki sokaklarında omnibüslerin işlediği görülmez olmuştur. Esas itibariyle Tramvay Şirketi omnibüs işletmesinden bir hayli zarar etmiştir. Yolların tamiri konusundaki anlaşmazlık sürdüğünden 10 Şubat 1876’da alınan bir kararla omnibüslerin çalışma izinleri kaldırılmıştır (Engin a.g.e, s 77).

İstanbul ve çevresinde sefer yapmaya uygun olan yerlerde otobüs ve omnibüsler kullanılarak taşıma yapılması amacıyla İngiliz uyruklu David Rosu’ya 1909 yılında imtiyaz verilmiş ve süresi 60 yıl olarak belirlenmiştir. (Ergin 1995, ss 2581-2592) Belediye tarafından imtiyaz şartnamesine araçların modeli ve sayısı, hangi güzergâhlarda hareket edebilecekleri, kadınlar için ayrı araçlar tahsis edileceği, ücret tarifelerinin belirlenmesi gibi sıkı kurallar konulmuştur. Her biri 5 Osmanlı lirası bedelli 6.000 hisseye ayrılarak 30.000 Osmanlı lirası sermayeli bir şirket kurulmuştur. Bu şirketin adı; Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmani Anonim Şirkettir.

Osmanlılarda otobüsle ilk toplu taşıma kuralları 1909 yılında kabul edilen şartname ile düzenlenmiştir (EK:4).

Cumhuriyet sonrası dönemde İstanbul'da toplu taşıma bakımından gelişme: Otobüslerin çalışmaya başlamasıdır. Gerçi daha 1912 yılında kentte çalışmaya başlayan otobüsler ruhsata bağlanarak, bu konuda Şehremanetçe Babıaliye bir nizamname önerildi ise de otobüs taşımacılığı yaygınlaşmamıştır. Kurtuluş Savaşı sonrasında otobüsler yeniden devreye girerek, 1926-1927 yıllarında Kadıköy iskelesi ile Moda arasında özel girişimciler otobüs işlettiler. Tramvay Şirketi 21 Ekim 1927'de Beyazıt, Eminönü arasında otobüs işletmeye başlamıştır... 1928 yılından itibaren halk otobüsleri yaygınlaşmıştır. Bunun üzerine 1931 yılında belediye bir otobüs talimatnamesi çıkarmıştır. Buna göre otobüsler iki belirli nokta arasında çalışacak, ücret ve hareket tarifelerine uyacaklar, yolculara basılmış bilet vereceklerdir ( Tekeli 2009, s 39).

Tramvay İşletmesi'ne destek olmak amacıyla Dersaadet Tramvay Şirketi'ne otobüs çalıştırma izni verilmesinin ardından 1926 yılında Fransa'dan 4 adet Renault Scenia marka otobüs satın alınmıştır. Tramvay Şirketi'ne bağlı çalışan otobüslerden biri 2 Haziran 1927'de Beyazıt -Taksim hattında ilk tecrübe seferini yapmıştır. Diğerleri de beş ay sonra Beyazıt - Fuatpaşa - Mercan Yokuşu - Sultanhamam - Eski Postane - Eminönü güzergahında çalışmaya başlamıştır. Bu hat daha sonra Karaköy'e kadar uzatılmıştır. İstanbul'un ilk otobüsleri tramvayların çıkmakta zorlandığı yokuşlarda hizmet vermeye başlamıştır.<sup>30</sup>

Şirketin millileştirilmesi ve İETT'ye devri sırasında 3 adet otobüsü vardır. 1942 yılında 23 adet Gazoille White marka otobüs sipariş edilmiş, ancak bunlardan 9 adedi teslim alınabilmiştir. Aynı yılın sonlarında Ticaret Ofisi tarafından, İsveç'ten 25 adet Scania-Vabis marka benzinli kamyon ithal edilerek İETT'ye tahsis edilmiştir. 1943'ün Nisan ayında kamyonlardan bozma 15 otobüs, 1944 yılında ise 5 adet Scania-Vabis otobüs alınmasıyla birlikte 29 adetlik bir filo oluşturulmuştur.

---

<sup>30</sup> <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=29>

Otobüslerle yapılan karayolu taşımacılığı 1926 yılında 4 otobüsle başlamış, gittikçe gelişen otobüs işletmesi bugünkü 655 otobüslük filosuna ulaşmıştır. 1961 senesinde hizmete konan trolleybüslerdeki amaç ise otobüse göre daha ekonomik olması, bilhassa yedek parça, yakıt bakımından fazla döviz sarfına gereksinme hissettirmeyecek olup [1978 yılında] 101 adet trolleybüs mevcuttur.<sup>31</sup>

İstanbululara her iki yakada uzun yıllar hizmet veren elektrikli tramvayların 1950'li yılların sonunda kentin ihtiyacını karşılayamaz hale gelmesi üzerine; otobüslere oranla daha ekonomik olması ve elektrikle enerjisiyle çalışması dolayısıyla çevreci özelliği de göz önüne alınarak trolleybüs sisteminin kurulmasına karar verilmiştir. Güç beslenmesi çift havai elektrik hattından sağlanan trolleybüsler için ilk hat Topkapı-Eminönü arasında döşenmiştir. İtalyan Ansaldo San Giorgia firmasına 1956-57 yıllarında sipariş edilen trolleybüsler 27 Mayıs 1961'de hizmete girer. Toplam uzunluğu 45 kilometre olan şebeke, 6 kuvvet merkezi ve 100 trolleybüslük işletmenin maliyeti o günün rakamıyla 70 milyon lirayı bulmuştur. Şişli ve Topkapı garajlarına bağlı olarak hizmet veren ve kapı numaraları 1'den 100'e kadar sıralanan araçlara 1968 yılında, tamamen İETT işçilerinin üretimi olan 'Tosun' da katılınca araç sayısı 101 olmuştur. Tosun, 101 kapı numarasıyla İstanbululara 16 yıl süreyle hizmet vermiştir. 1961'de işletmeye alınan Trolleybüsler, 1984'e kadar İstanbululara hizmet vermiştir.<sup>32</sup>

2007'nin Eylül ayında İstanbulular yepyeni bir sistemle tanıştı ve Metrobüs hattında yüksek yolcu kapasiteli, klimalı, yüzde yüz alçak tabanlı, engellilerin ulaşımına elverişli otobüsler alındı. Halen İETT filosunda çeşitli markalarda, 3 bine yakın otobüs bulunmaktadır.

---

<sup>31</sup> İETT 1978, s 77

<sup>32</sup> Kaynak: <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=189>

### Şekil 3.12: İETT'nin saklı T'si; Trolleybüs



*Kaynak:* <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=189>

Özel Halk otobüsleri ise; 1927 yılında hizmet vermeye başlamış ve ilk kez 1960 yılında ruhsatlandırılmıştır. Büyükşehir Belediyesince 1982 yılında yapılan düzenleme ile sayıları giderek artmıştır.<sup>33</sup>

İstanbul'da; halk otobüsleri, 12 hatta 1975 yılında 145 otobüs ile günde 153.000 yolcu taşımaktadır(Tekeli a.g.e, s 69). 1930'lu yıllardan beri var olan ama hep marjinal konumda kalmış olan halk otobüsleri askeri yönetim döneminde yaygınlaştırılmıştır. 1982 yılında aldığı bir kararla belediye, halk otobüslerini yeni hazırladığı bir yönetmelik çerçevesinde yaygınlaştırmak istemiştir (Tekeli a.g.e, ss 74-76).

### **Ankara**

1920' li yıllarda kale çerçevesinde 25 bin nüfuslu, yoğun bir yerleşme olan Ankara, hem topografik özellikleri ve hem de büyüklüğü bakımından bir yayalar kenti olma

---

<sup>33</sup> İUANP 2010, s 86



özelliğini gösteriyordu. Sadece istasyon ve kent çevresindeki bağlara yönelen çok sınırlı sayıdaki araçlı yolculuk talebi arabalarla karşılanıyordu. 1930' ların başında ise hızla artan Ankara' nın nüfusu kentin Yenışehir ve Cebeci bölümlerine yayılmaya başlamış ve araçlı yolculuk talebinde artışlar gözlenmiştir. İşte artan bu talebi o yıllarda kaptı-kaçtı denilen küçük girişimcilerin otobüsleri ile karşılanmaya çalışılmaktaydı.

Bu otobüsler 12 toplu taşıım hattında belediye tarafından belirlenen tarifeye göre Ulus merkezli olarak çalışmıştır. Bu yıllarda kamunun kentiçi yolcu taşımaya katkısı hemen hemen hiç olmamıştır, denebilir.

Ankara 1930' ların 90 bin nüfuslu, toplam yolculukların yüzde 15' inin araçlı yolculuklar olduğu bir kentten 1998' llerde yaklaşık 4,5 milyon nüfuslu ve araçlı yolculukların oranı yüzde 90 a varan bir kentte geçiş yapmıştır. Bu 68 yıllık geçiş süreci içinde otobüs siyasi, ekonomik sosyo - kültürel pek çok dış etkenin etkisi altında zaman zaman hızlı ve olumlu, zaman zamansa oldukça yavaş ve olumsuz bir gelişim çizgisi izlemiştir.

### Şekil 3.13: Ankara'da İlk Otobüsler



*Kayn*  
*ak:*  
*http:/*

[/web.ego.gov.tr/parts/egootobushizmetleri.asp](http://web.ego.gov.tr/parts/egootobushizmetleri.asp)

22 Ocak 1930 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile Ankara'da otobüs, minibüs ve elektrikli tramvay işletme yetkisi Belediyeye verilmiş olmasına rağmen 1935 yılına kadar bu konuda bir girişim olmamıştır.

1935’ te Ankara Belediyesi Otobüs İdaresi kurularak, Sovyetler Birliğinden 100 adet ZIS marka Otobüs ithal edilmiştir. İşte bu imkandan yararlanarak ortalama 6 km. uzunlukta 15 hatta hizmet veren otobüslere ek olarak özellikle otobüsün işlemediği hatlarda kaptı kaçtılar varlığını korumaya devam etmişlerdir. 1935 yılında toplu taşımada talebin azlığına karşın arz fazlalığı söz konusudur ve kent formunun etkisiyle araçlı yolculukların toplam yolculuklar içinde payı yüzde 22’ yi geçmezken belediye otobüslerinin bu yolculuklardaki payı ise yüzde 60’ dır.

Bu sistem 1940 yılına kadar bir değişiklik geçirmeden işlerliğini korumuştur. Ancak bu yıllarda başlayan İkinci Dünya Savaşı nedeniyle yaşanan ithal zorlukları ve 1942 yılında sadece 7 otobüsün alınışı, servise verilen otobüs sayısında hızlı düşüşe sebep olmuştur. Bu yıllar toplu taşım arzındaki kıtlığın başlangıcı olmuştur. Belediye araç arzını belli bir düzeyde tutabilmek için kamyonlara karoseri geçirterek yeni otobüsler yaptırma yoluna gitmiştir. 1944 yılında otobüs idaresi katma bütçeli hale getirilerek “Ankara Otobüs İşletmesi” adını almış ancak işletme gelişme olanağı bulamamıştır.

1947’de işletmeye alınan 10 otobüse rağmen bu yıllarda kamunun taşımacılıktaki payı yüzde 50’ ye gerilemiştir. Bu arada Ulus merkezli en işlek hatlardaki dolmuş taşımacılığının payı ise yüzde 45’ e yükselmiştir. Belediye Otobüs İşletmesi 1.1.1950 tarihinden itibaren Ankara Elektrik Havagazı ve Otobüs İşletmesi adını almış ve yönetim esnekliği kazanmıştır.

1950’ li yılların ortalarına gelindiğinde Türkiye ithalatını artırma olanağı bulmuş ve bu da kamu ve özel girişimin araç kapasitesini artırmasına olanak vermiştir. Bu dönemde EGO hatlarının sayısı 28’ e, toplam ağ ise 171 km’ye yükselmiş, taşınan yolcu sayısı 2,7 kat artmış ancak kamunun payı yüzde 65’e çıkabilmiştir. 1950’ lerin ikinci yarısı ise dış ödemeler dengesindeki sıkıntılar nedeniyle araç artışının kısıtlı olduğu yıllardır. Buna karşın EGO’ nun hat sayısı 42’ ye, hat uzunluğu 273 km’ye çıkarken, EGO otobüsleri kentin yeni gelişen alanlarına hizmet vermeye başlamış, merkezi alanları ise özel girişimcilere bırakmıştır.

EGO, 1969 yılında 140 adet yeni otobüs alımı yaparak araç parkını genişletmiş olmasına karşın, 1970'li yılların ilk yarısında yeni alımlar sürdürülmemiş ve servise verilen araç sayısında artış sağlanamamıştır.

1980' lü yıllarda özellikle Macaristan'dan satın alınan Ikarus marka körüklü otobüsler servise verilmiş, böylece kentiçi yolcu taşımacılığında büyük bir rahatlama sağlanmıştır.

1993 yılına gelindiğinde ise 32 hatta toplam 2134 minibüs dolmuş, 17 hatta toplam 200 özel halk otobüsü kentiçi yolcu taşımacılığı yapmaktadır. EGO otobüslerinin toplu taşımacılıktaki payı ise yüzde 28,7 ' dir. Bu arada EGO 1995 yılında çift katlı otobüsleri hizmete sokarak sehirçi toplu taşımacılığına yeni bir boyut getirmiştir. Yine bu dönemde 40 hatta 400 adet Ö.T.A. (Özel Toplu Taşıma Aracı) ve 100 adet çift katlı otobüs hizmete sunulmuştur.<sup>34</sup>

## **İzmir**

ESHOT Genel Müdürlüğü, İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi imtiyazı ile tesisatın alınmasına dair anlaşmanın onayı ve bu kuruluşun işletilmesi hakkındaki 27.07.1943 tarih ve 4483 sayılı Yasanın 5. Maddesi ile, İzmir Suları Türk Anonim Şirketinin satın alınmasının ve devrine dair 05.06.1947 gün ve 4583 sayılı Yasanın 6. Maddesi hükümleri gereğince, İzmir Belediyesine bağlı bir işletme olarak kurulmuştur. 1945 yılında Tramvay ve Elektrik işletmesi ile birleşen kuruluşa aynı yıl Havagazı İşletmesi de katılmıştır.

11.06.1957 tarih ve 9630 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan İzmir Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs Ve Trolleybüs Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkındaki

---

<sup>34</sup> <http://web.ego.gov.tr/parts/egootobushizmetleri.asp>

Yönetmelik yürürlüğe girmiştir. Genel Müdürlük halen bu Yönetmelik esaslarına göre işlevini sürdürmektedir.

23 Mart 1984 tarih ve 18350 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 195 sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ve 27.06.1984 tarih ve 3030 sayılı Yasa ile İzmir Büyükşehir Belediyesi yeniden organize edilerek ESHOT Genel Müdürlüğü Büyükşehir Belediyesine bağlı mülhak bütçeli bir işletme olarak kalmıştır.

Otobüsler ile birlikte yolcu taşımacılığı yapan trolleybüsler teknolojisinin eski olması nedeniyle yedek parçasının temin edilememesi, ilin trafik akışını olumsuz yönde etkilemesi ve işletme maliyetinin artması; ekonomik ömrünü tamamlaması nedeni ile Temmuz 1992 tarihinde hizmet dışı bırakılmıştır. (ESHOT) (Şekil 3.14)

### **Konya**

1939-1946 yılları arasında belediye otobüs işletmesi kuruldu ve E.S.O tesis edilmiş, 1949 yılında 2 şehir otobüsü daha alınmıştır (Doğan M.S., 2012).

### **Bursa**

Bursa Belediyesi Otobüs İşletmesi Şube Müdürlüğü Katma Bütçeli İşletme olarak Belediye Meclisi'nin 17 Nisan 1945 tarih ve 523 sayılı kararı ile Belediyeye bağlı olarak kurulmuş ve 9 otobüs 51 personel ile şimdiki Sanat Galerisinin bulunduğu yerde hizmete başlamıştır. Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 15/09/1999 tarih ve 171 sayılı kararı ile Otobüs İşletmesi Müdürlüğünün bütçesi, Büyükşehir Belediye Bütçesine katılmış ve İşletme Müdürlüğü Şube Müdürlüğü olarak yeniden düzenlenmiştir.

### **Şekil 3.14: İzmir ESHOT Otobüs Örnekleri**



*Kaynak:* <http://www.eshot.gov.tr/Hakkimizda.aspx?MID=82>

Bursa’da toplu taşımacılık, ilk olarak “Setbaşı - Çakırhamam - Altıparmak-Çelik Palas” arasında işleyen faytonlar ve daha sonra da özel girişimcilerin 16-20 kişilik özel otobüsleriyle başlamıştır. O yıllarda şehrin dokusunun yaygın olmaması ve hemen her yere yaya olarak ulaşılabilme imkânının tercih edilmesinden ötürü, toplu taşımacılıkta uzun süre herhangi bir gelişme gözlenmemiştir.

İlk olarak 1920’lerde Bursa’da bir tramvay şebekesi kurulması fikri ortaya atıldıysa da, işletme standartlarının yetersiz olması yüzünden plân gerçekleştirilememiştir. 1940’lı yılların başında diğer büyükşehirlerde başlayan otobüs taşımacılığının, Bursa’da da uygulanmaya konulması çalışmalarına başlanmıştır. 1 Haziran 1945’de Bursa Belediyesi’ne bağlı bir birim olan “Bursa Belediye Otobüs İşletmesi (B.B.O.İ.)” kurulmuş ve 1946’da alınan 13 otobüsle ilk otobüs seferleri başlamıştır. İlk olarak; “Yeşil-Setbaşı - Heykel - Çakırhamam - Çelik Palas” hattı hizmete girmiştir.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> <http://ulasim.bursa.bel.tr/genel-bilgiler/tarihcemiz>

### 3.4.2.2 Ara Toplu Taşıma (Para –Transit) Türleri<sup>36</sup>

Kentsel ulaşımda farklı talep düzeylerinde farklı ulaşım türlerinin bir plan içinde kullanımı ile ekonomik bir sistem oluşturulabilmektedir. Oysa ülkemiz kentlerinde türel dağılım rasyonel bir plan sonucunda ortaya çıkmamış; toplu taşıma sistemlerinin ve kamu girişiminin yetersizliği sebebiyle dolmuş, minibüs gibi ara - toplu taşıma türleri ve halk otobüs gibi bireysel toplu taşıma girişimleri türel dağılımı belirlemiş ve bu girişimler ulaşımda en büyük payı almıştır.<sup>37</sup>

Bir kamu hizmeti olarak benimsenen kentsel ulaşımda kamu girişiminin yetersizliği sonucu ortaya çıkan dolmuş, minibüs gibi özel girişimcilerin payı giderek artmıştır.<sup>38</sup> Ara toplu taşımada güzergahların, tarifelerin, sefer aralıkları ve taşıma ücretleri belirlenmesi bir çok kentte farklılık göstermektedir. İl trafik komisyonlarınca belirlenmesi yanı sıra belediyelerce yada yalnızca işletenlerce belirlendiği kentler bulunmaktadır. Taşıma ücretlerinin belirlenmesi ise meslek odaları ile belediyeler arasında zaman zaman hukuki çekişmelere neden olmaktadır. Taşımacılığın başlangıç ve bitiş saatlerinde, güzergahların başlangıç ve bitiş noktalarında da tam bir kesinlikten bahsedilememektedir. Özellikle başlangıç ve bitiş seferlerinde toplu taşımanın genel ilkelerinden uzaklaşmaktadır.

Ara toplu taşıma, toplu taşımanın genel özellikleri arasında sayılan: “belirli ve sabit bir güzergahı olmak, fiyatı bilinmek, zaman tarifesi bulunmak” gibi özelliklerden uzaklaştığında mevcut toplu taşıma sistemiyle -özellikle de otobüs işletmeciliğiyle- yarışan ve ona rakip bir taşımacılık haline gelmektedir. Bu durum, ulaşımda sürdürülebilirlik hedefleri için aşılması gerek bir engel olarak görülmektedir.

---

<sup>36</sup> intermediate form of public transport

<sup>37</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1991

<sup>38</sup> a.g.r

Ulaşım türlerinin tarihsel gelişimi içinde ilk örnekleri otomobil kullanımıyla birlikte ortaya çıkan ve "orta" büyüklükte taşıma kapasiteleri olan bu ulaşım biçimleri "ara-toplu taşıma" (para-transit) olarak tanımlanmaktadır. Bu türler ilk kez 1970'lerin başlarında yeni bir anlayışla ele alınarak "ara-toplu taşıma" genel başlığı altında toplanırken, bu yeni tanımın biçimi ve içeriği konusundaki tartışmalar günümüzde de sürmektedir ( Öncü 1979, s 665).

Dolmuş gibi yolculuk – paylaşmaya dayalı ara-toplu taşıma türlerinin az gelişmiş ülkelerde yaygınlaşmasının nedenleri bu ülkenin ekonomik, sosyal ve politik yapılarında aranmalıdır. Dolmuş gibi ara-toplutaşıma türleri, az gelişmiş ülkelerin yerel ya da merkezi yönetimlerinin kamu ulaşımını yeterince geliştirememeleri ( ya da geliştirmemeleri ) sonucunda ortaya çıkmış ve gelişmiştir (Öncü 1979, s 676).

İşletme özellikleri, kullanım yer ve biçimi, farklı istem koşullarına uyumu, taşıyıcı araç özellikleri açısından farklılıklar gösteren ara-toplu taşıma türlerinde genellikle 10-20 kişilik araçlar kullanılmakta, bazen de ara – toplu taşıma dışındaki araçların (otomobil ve otobüs) değişik kullanımı da görülmektedir (a.g.b, s 667).

**Taksi-paylaşma** (taksi dolmuş): Birbirlerini tanıma zorunluluğu olmayan ve aynı yönde gidecek kişilerin oluşturduğu yolculuk grubunun, ortaya çıkan maliyeti paylaşarak yaptığı taksi yolculuğudur. Ülkemizde de örneği görülen bu kullanım ya taksi şoförlerinin zirve dışı saatlerdeki taksi maliyeti ödemektense diğer türleri seçen yolcuları kazanmak için maliyeti paylaştırmalarıyla ortaya çıkmakta, ya da zirve saatlerde dolmuş ve otobüs kuyruğunda beklemektense daha yüksek maliyeti (taksi ücretini) paylaşarak taksinin sağladığı ulaşımı daha ucuza getirmek isteyen yolcular tarafından oluşturulmaktadır (a.g.b, s 670).

**Dolmuş** (Jitney) : Sabit güzergahıyla lastik tekerlekli toplutaşıma işletmeciliğine benzeyen ancak farklı olarak zaman tarifesiz çalışan ve çeşitli büyüklükteki araçların kullanıldığı, genellikle özel kesim tarafından işletilen ara- toplutaşıma türüdür. Bazı

uygulamalarda güzergah da bir ölçüde değişebilmekte, çoğunlukla durak noktası olmadan duruş yapmakta, yolcu alıp indirmektedir.

Ara- toplu taşıma sistemleri iki farklı biçimde gelişme göstermiştir. “Kendiliğinden gelişmiş” olarak tanımlanabilecek ara –toplu taşıma türleri, kişilerin kendi ulaşım sorunlarını çözmek üzere başlattıkları, yolculuk maliyetinin paylaşılması bekleme süresinin azaltılması gibi amaçları olan girişimlerin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle az gelişmiş ülkelerde izlenen bu gelişme çizgisinde taksi paylaşma ve dolmuş kullanımları ağırlık kazanmaktadır (a.g.b, s 675).

Nitekim ülkemiz de dolmuşların başlangıcı da böyle bir sürecin ürünüdür. 1929 yılında başlayan ve tüm dünyada etkili olan ekonomik kriz döneminde taksi ücretlerinin paylaşılarak ulaşımın daha ucuza getirilmesi düşüncesi ile ortaya çıkmış ve uzun yıllar İstanbul trafiğine olumlu olumsuz yönleri ile sıkça tartışılan bir taşıma türü olmuştur.<sup>39</sup>

İstanbul’da ilk kez 1931’de çalışmaya başladı. Esas itibari ile dolmuşculuk, II. Dünya Savaşı’nda ortaya çıkan motorlu araç ve yakıt sıkıntısının yaygınlaştırdığı bir sistemdir. Düşük kapasiteleriyle hizmet veren dolmuşların sayısı, ihtiyaca bağlı olarak artmıştır. İlk defa Eminönü-Taksim hattında çalışmaya başlayan dolmuşlar, daha sonra Eminönü-Şişli ve Eminönü-Nişantaşı hatlarında da faaliyet göstermeye başlamışlardır (Kahraman 2010, s 23).

### **Şekil 3.15: Ülkemizde İlk Dolmuşlar**

---

<sup>39</sup> Toplu Taşıma Sistemi Komisyon Raporu 2002, s 73





*Kaynak:* Özdemir N. <http://www.galatagazete.com/o/index.php/galatadan/hikayemiz/1792-dolmu-nereden-%20dodu.html>

Kendiliğinden gelişmiş ara-toplu taşıma türleri, ülkemizdeki “dolmuş” gibi, ülkelerin kendi koşulları altında oluşmakta ve kendine özgü adlarla tanımlanmaktadır. Örneğin Endonezya’da bemo ve betjaklar, Tayland’da bhat otobüsleri ve rot –song – towlar, Filipinler’de jitney’ler, Honkong’da hafif otobüsler ve pak pais’ler, Venezüella’da porpuesto’lar, Nijerya’da molue, kai kai ve boleka’lar, Arjantin’de kolektivo’lar, Brezilya’da lotacao’lar, Kenya ve Nairobi’de matatular, Malezya’da lansha ve trishav’lar, Meksika’da libero ve pesedro’lar, Porte-Riko’da publiko’lar Zaire’de fula-fula’lar az gelişmiş ülkelerin ara-toplutaşıma türlerinin özgün tipleridir (Öncü a.g.b, ss 680 -681).

1931 yılında İstanbul’da 700 otomobil bulunmaktadır. Bunlardan bir kısmı şahıslara ait olup bir kısmı da taksi olarak işletilmektedir. Doğal olarak taksi pahalı bir ulaşım aracıdır ama hali vakti yerinde olanlar için rahatlığı ve istenen yere kadar gitmesi ile tercih sebebidir. Bu yıllarda dünya ekonomik bunalımının etkileri Türkiye’de de hissedilerek ve insanların ekonomik gücü gerilemiştir. Buna bağlı olarak İstanbul ulaşımı da etkilenmektedir. Artık eskisi kadar taksiye binmek mümkün olmamaktadır. Dolayısı ile bu ekonomik sıkıntılar taksilerin dolmuş olarak kullanılması şeklinde bir uygulamaya başlanmasına yol açmıştır. Dolmuş sistemi esas itibariyle çok eskilerden

beri İstanbul'daki kayıkçıların kullandığı bir yöntemdir. İşte bu defa aynı yöntemin taksiler tarafından kullanılması söz konusudur (Engin a.g.e, s 99).

Gelişmekte olan ülkelerin kentsel ulaşımın da gözlenen bir olgu, toplu ulaşımın yetersizliğinden kaynaklanan ara toplu ulaşım araçlarının yaygınlığıdır. Ülkemizde dolmuş biçiminde ortaya çıkan bu sistem, ülkeden ülkeye ilginç bir çeşitlilik göstermektedir (Evren 1979, s 307).

Çeşitli ülkelerde farklı koşullarda, farklı biçimlerde ortaya çıkan bu tür ülkemizde (dolmuş) adıyla bir güzergahta taksi paylaşma biçiminde uygulamaya başlamıştır. Önceleri belirli bir güzergahı, durakları, ücreti ve yasal çerçevesi olmayan bu ara-toplu taşıma (para-transit) türü örgütlenerek yasallaşmış, güzergah, durak belirlemesi yapılmış; kendini korumak amacıyla hizmet üreticisi sayısını sınırlatmıştır (Öncü 1978, ss 440-441).

Dolmuş, otobüsle kıyaslandığında yolcuyu daha fazla tatmin edecek olanaklar sağlanmaktadır. Dolmuşta taksi ve otomobilde olduğu gibi hareket, tarife özgürlüğü, oturarak yolculuk garantisi vardır. Yolcu başına düşen alan ve hacim otobüse göre daha fazladır; koku, sıcaklık gibi konfor özellikleri daha üst düzeydedir. Durak aralıkları daha sıktır ya da duraksız istenilen yerde inilip binilmektedir (Öncü a.g.b, s 442).

Kentsel nüfus ve yolculuk istemindeki bu büyük artışa karşılık toplu ulaşım aynı hızla geliştirilemeyen yöneticilerce, ulaşım hizmeti açığı örgütsüz özel kesim tarafından küçük bireysel girişimlerle karşılanmaya başlanmıştır. Bu eylem toplu ulaşımı geliştiremeyen yöneticilerce, ulaşım sorununun geçici olarak “çözülmesi” olarak değerlendirilirken ortaya çıkan yeni ve yaygın ulaşım sektörüyle bir ölçüde işsizlik sorunu da “hafiflemiştir” (Öncü 1979, s 677).

Kendiliğinden gelişmiş ara-toplu taşıma, genellikle o ülkede eldeki araçlarda yapılan küçük değişikliklerle, bu araçların yeni kullanıma uydurulmasıyla ortaya çıkmakta ve çeşitli araçlar kullanılmaktadır (Öncü 1979, s 681).

Küçük araçlar kullanılması nedeniyle dolmuş çabuk dolmakta, yolcu sayısı az olduğu için duruş sayısı ve duruş süresi az olmakta, sıkışık kent trafiği içinde otobüse kıyasla daha kolay hareket edebilmektedir. Tüm bu özellikler dolmuşun hızını ve sıklığını arttırmakta, yolcuların bekleme ve toplam yolculuk süresini azaltmaktadır (Öncü a.g.b, s 679).

Taksilerin dolmuş olarak çalışmaya başlamasından en büyük zararı tramvaylar görmüştür. O devir İstanbul'unda ulaşım yükünün büyük ağırlığını çeken tramvayların yolcu sayısında azalma olması, şirket yöneticilerini çok kızdırmıştır. Belediye yetkilileri de gelişmelerden memnun değillerdir ve dolmuşlara ruhsat verilmemektedir (Engin 2012, s 100).

İstanbul'da; halktan da rağbet gören dolmuşçuluğun şoförler tarafından ısrarla sürdürülmesi, Belediye'yi, 1954 yılında dolmuşcuları resmen tanımaya ve ilk tarifeyi vermeye zorlamıştır. Bu tarifede ücretler, Sirkeci-Beyazıt 25 kuruşla en ucuz, Kadıköy-Pendik 150 kuruşla en pahalı hatlar olmak üzere belirlenmişti. 1931 de başladığı, 1954'te resmiyete kavuştuğu 23 yıl boyunca, 4832 dolmuş ve 150 hatla yeni bir sektör doğmuştur (Tekeli 2009, s 67).

Genelde 1945'le 1960 model arası Amerikan arabalarının çalıştığı dolmuş hatlarında, zaman içinde otomobillerin yenilenmeleri zorunluluğu doğmuştur. Yollarda bozulan otomobiller, hem yolcu hem de trafikte sıkışan diğer araç sahiplerini sıkıntıya sokmaya başlamıştır. Bu durumla baş çıkmak için ilk resmi mücadele (aslında ikinci, uygulamaya geçen ilk) İstanbul Vilayet Komisyonu'ndan gelmiştir. 1983 yılının 10. ayında yaptıkları bir toplantıda 7 kişilik strapontenli dolmuş otomobillerine 10 yıl

içinde 5 kişilik ticari taksiye dönebilmesi imkanı verilip eskilerinin İstanbul trafiğinden kaldırılması kararlaştırılmıştır. Çünkü 1966 yılında İl trafik Komisyonu'nun aldığı bir kararla ticari plakaların sayısı dondurulmuştur. Plakalar dondurulduğunda, 15.203 taksi ve dolmuş ile sarı bantlı 705 dolmuş bulunmaktadır (Tekeli a.g.e, s 67).

Dolmuş İstanbul'da araçlı yolculukların yüzde 52'sini (Şanlı 1977), Ankara'daki yolculukların yüzde 44'ünü (Elker 1978) Manila'da jitneyler tüm araçlı yolculukların yüzde 69'unu (Grava 1972) Hongkong' ta hafif otobüsler yolculukların yüzde 25'ini karşılamaktadır (Lea 1974) (Öncü 1979, s 681).

İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı verilerine göre 2010 yılı itibariyle İstanbul'da toplu taşıma kullanan yolcuların yüzde 25'i minibüs ve dolmuşla taşınmaktadır. 6.950 araçla günlük toplam 1.920.000 yolcu ara toplu taşıma türleri ile taşınmaktadır.

Ankara'da da İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde sorunların aşılması için küçük girişimcilerin bulduğu çözüm "taksi-dolmuş" uygulamasıdır. Toplu taşıma talebi daha az araçla daha çok yolcu taşınarak karşılanmaya çalışılmıştır. Bu yıllarda kamunun toplu taşımacılıktaki payı yüzde 70 düzeyindedir. 1946 'da alınan 19 otobüse karşılık bir yangın sonucu 18 otobüs hizmet dışı kalmış, bu dar boğazda Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği düzenli taksi, dolmuş hattı oluşturma isteklerini Belediye' ye kabul ettirmişlerdir. Böylece Ulus-Cebeci, Ulus-Sıhhiye gibi kentin en yoğun yerleşim yerlerine ilk dolmuş hatları konulmuştur.<sup>40</sup>

1935 yılında olumlu bir atılımla kent taşımacılığına sokulan otobüslerin 10 seneye varmayan bir süre içerisinde yetersiz duruma düştüğü ve bu boşluğu doldurmak üzere 1944' ler de dolmuş taşımacılığın kent yaşamına girdiği görülmektedir. Başlangıç

---

<sup>40</sup> <http://web.ego.gov.tr/parts/egootobushizmetleri.asp>

yıllarında çalıştırılan dolmuş sayıları ve hatlarına ilişkin bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak 1969 yılında dolmuş sayısının 2000 civarına ulaştığı görülmektedir. 1969 Yılında dolmuş plakalarının dondurulması sonucu ekonomik ömürlerini dolduran dolmuşların yerine yeni plaka verilmediğinden 1977 yılında dolmuş sayıları 1744’de düşmüştür. Dolmuşlar 17 hat üzerinden çalışmalarını sürdürmekte olup 1977 yılında günde ortalama 349.000 civarında yolcu taşıyarak kent taşımacılığında yüzde 21’e varan oldukça büyük bir pay almışlardır.<sup>41</sup>

Ankara’da toplu taşıma ile taşınan yolcunun yüzde 33’ dolmuş ve minibüslerle taşınmaktadır. 2012 şubat ayı rakamlarına göre 2453 araçla günlük 1.152.900 yolcu taşınmaktadır.<sup>42</sup>

İzmir merkez kentte karayolu ile yapılan toplu ulaşım hizmetlerinde belediye otobüslerinin dışında etkili bir biçimde kullanılmakta olan ve ara toplu ulaşım olarak tanımlanabilecek mevcut alt sistemler dört grupta toplanmaktadır. Bu alt sistemler aşağıdadır:

- I. *Minibüs dolmuş taşımacılığı*
- II. *Servis taşımacılığı*
- III. *Taksi dolmuşlarla yapılan taşımacılık*
- IV. *Taksilerle yapılan taşımacılık.*<sup>43</sup>

## **Minibüsler**

İkinci Dünya Savaşı’nın ekonomik güçlükleri sonucunda işleri bozulan araç sahiplerinin nakliye bedelini paylaşmalarıyla İstanbul’da dolmuş sistemi doğmuştur.

---

<sup>41</sup> EGO 1978, s 62

<sup>42</sup> [http://web.ego.gov.tr/filelib/kurumsalistatistikler/turel\\_dagilim.pdf](http://web.ego.gov.tr/filelib/kurumsalistatistikler/turel_dagilim.pdf)

<sup>43</sup> İUAP Sonuç Raporu zeti 2010

Özellikle 1950'lerden sonra otomotiv sanayindeki gelişmeler dolmuş sisteminin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Kentleşmenin hızlanmasıyla beraber 1960'lardan sonra kent çevresindeki kırsal kesimlerden merkeze yapılan taşımacılık otomobil yerine minibüs tipi araçlarla sağlanmıştır ( Orhon 1996).

Lastik tekerlekli karayolu taşımacılığı içerisinde dolmuş-minibüs taşımacılığı, yaklaşık elli yıldır kentimizde [İstanbul-EU] hizmet vermektedir. Zaman içinde oluşan şartların getirdiği sorunlara bir çare olarak uygulanmaya başlayan bu çözüm, ilerleyen yıllarda etkinliğini giderek arttırmış, fakat kent içi ulaşım ihtiyacını karşılarken aynı zamanda yeni ulaşım ve trafik sorunlarının gündeme gelmesine neden olmuştur.

Ulaşım sorununun yaşandığı en büyük kentimiz olan İstanbul'da, nüfus artışını karşılayacak kara ulaşım planları aynı hızda gerçekleştirilememiş, bunun sonucunda ara ulaşım denilen, midibüs, minibüs, dolmuş ve taksi ile taşımacılık meydana gelmiştir. 1960 tarihinde, kamu ulaşımında minibüsler hizmet vermeye başlamıştır. İlk olarak Şişhane, Silahtar arasında faaliyete başlanmış, sonra Taksim, Sarıyer, Gaziosmanpaşa, Vezneciler buna eklenmiştir. İlk zamanlarda 20-35 minibüsle başlayan faaliyet; Anadolu'dan İstanbul'a akın eden nüfusun, İstanbul'un merkezi sınırını aşarak oldukça uzak olan yerleşme bölgelerinde toplanması, sanayi tesislerinin dağınıklığı ve buna bağlı olarak sanayi tesislerinden oldukça uzakta toplanan işçilerin ulaşım sorunu nedeni ile önem kazanmıştır. Nüfusa paralel olarak, minibüs sayısı da hızla çoğalmıştır. Ve bugün kamu ulaşımında, minibüsler önemli yer işgal etmektedir. İstanbul merkezine yakın yerleşmelerin nüfusu çok yoğundur. Buradaki nüfusun taşınması için İ.E.T.T. kafi gelmemektedir. Dolmuşların da az veya hiç olmadığı bu yerlerde minibüsçülük doğmuş ve gelişmiştir (Kahraman 2010, s 22).

Kentleşme ve gecekondulaşma eğiliminin artmasıyla beraber taksi dolmuşların yerine biraz daha büyük kapasiteli araçlara bırakmasıyla doğan minibüs taşımacılığı 1960'lı yıllarda hızla yaygınlaşmıştır. Bu gelişme karşısında ilk kez 1970 yılında İl Trafik

Komisyon Kararı ile minibüslerin hat, güzergah ve sayılarında kısıtlamaya ve plaka sınırlandırmasına gidilmiştir (Orhon 1996, s 143-144).

Toplu taşıma servisleri bir ülkeden diğerine, şehir içi ve şehirlerarası bölgelerde farklılıklar göstermektedir. Örnek olarak Türkiye’de alışlagelmiş başlıca iki şehir içi toplu taşıma sistemi mevcuttur. Bunlar; otobüs ve minibüs servisleridir. Bunlardan ikincisi, “yerel yönetim kontrollü özel girişim taşımacılığı” olarak düşünülebilir. Otobüs ve minibüs taşımacılıklarının yönetim birimleri sırasıyla il belediye meclisi ve özel ortaklıklardır.

Türkiye’de minibüs taşımacılığı genellikle 14 yolcu kapasiteli minibüsler ile yapılmaktadır. Minibüsler, otobüslerin kullandığı yol kesimleri üzerinde işletilmektedir. Bu durum, otobüs işletmelerinin gelir kaybetmesine ve ekonomik sıkıntı içine girmelerine neden olmaktadır. Bu nedenle her iki sistemin de daha koordineli çalıştırılması, kontrol edilmesi ve verimliliklerinin artırılması gerekmektedir. Buna ek olarak minibüs sürücüleri, anlamsız rekabet anlayışları ve trafik ihlalleri nedeni ile şehir içi trafiğinde karmaşıklığa yol açmaktadırlar. Bu karmaşıklık sadece yol kapasite problemlerinin doğmasına neden olmayıp aynı zamanda trafik güvenliğinin de tehlikeye girmesine neden olmaktadır.

Minibüs taşımacılığına duyulan talebin hızla artmasından dolayı otobüs taşımacılığı geride kalan birkaç on yıl içinde beklenen talep artışını yakalayamamıştır (Ozan ve diğerleri 2010 ). İstanbul’ da; 1960 yılında küçük girişimci taşımacılığına yeni bir araç olarak minibüsler girmiştir. Bu yılda 200 minibüs günde 50.000 yolcu taşımıştır (Tekeli 2009, s 55).

Kent içi taşımacılıkta payı gelişen bir araç türü de minibüsler olmuştur. İTÜ’nün 1971 yılında yaptığı bir araştırmanın bulgularına göre belediyece saptanan 19 hatta 3.125 minibüs çalışmaktadır (a.g.e, s 63).

İstanbul'da minibüs taşımacılığındaki en önemli gelişme, 11 yolcu taşıyan araçların yerini 14 yolcu taşıyan minibüslerin almasının büyük ölçüde gerçekleşmesi olmuştur. İTÜ'ce yapılan araştırmada 1982 yılında 57 hatta 3.690 minibüs çalıştığı saptanmıştır (a.g.e, s 73).

1982'de 3.268 olan minibüs sayısı 1985 yılı sonunda 5.654'e yükselmiştir. Minibüs sayısındaki bu artışın minibüs başına taşınan yolcudaki belli bir artış yapacağı kabulüyle 1985 yılında minibüslerin günde 1.850.000 yolcu taşıdığı tahmin edilmektedir (a.g.e, s 77).

Ankara'da ise; EGO' nun özellikle kent merkezinde yetersiz kalması sonucu bu bölgelerde yeni küçük girişimcilik türleri doğmuş, 11 yolcu taşıyan minibüs isleticileri 330 araçla 1952 yıllarında Bahçelievler-Dörtüol, Aydınlikevler - Çankaya hatlarında çalışmaya başlamışlardır. Türkiye' de minibüs üretiminin başlaması ve belediyenin çıkardığı bir yönetmelikle minibüs hatlarını denetim altına alarak kontenjanları artırılmıştır.<sup>44</sup> Bu kontenjanın verilmiş yıllarına ve hatlara göre sayısal dağılımı **Tablo A.6'** da gösterilmiştir.

Küçük girişimci araçlarının plaka kısıtlaması 1975 yılında da sürdüğünden araç başına günde taşınan yolcu sayısında önemli artışlar olduğu anlaşılmaktadır. Şanlı' nın yaptığı bir araştırmaya göre 1976 yılında minibüsler günde 383, dolmuşlar 178, taksi dolmuşlar 153 yolcu taşımışlardır. Bu dönemde kent içi taşımacılığına giren yeni bir araç tipi, 14 yolcu taşıyabilen midibüsler olmuştur (a.g.e, s 69).

Ankara'da; otobüs ve minibüsler düşük gelirli sınıflara hizmet verirken, minibüslerin

---

<sup>44</sup> <http://web.ego.gov.tr/parts/egootobushizmetleri.asp>



Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'na girişlerinin yasaklanması sonucu ortaya çıkan 7 kişilik steysin dolmuşlar orta ve üst-orta gelir grupları için bir seçenek olmuştur.<sup>45</sup>

Ankara' da steysin dolmuşların kentsel trafik ve çevre kirliliği açısından yarattığı olumsuzluklar nedeniyle tüm hatlarda kaldırılması kararı uygulanarak ticari faaliyetleri kesin olarak yasaklanmıştır. Bu sürede 11 kişilik minibüsler de yerini 14 kişilik daha büyük araçlara bırakmıştır. Minibüs dolmuş taşımacılığındaki önemli bir gelişme merkezle konut alanları arasındaki hatların yani sıra çevre içindeki iki nokta arasında yeni hatların ortaya çıkmasıdır.<sup>46</sup>

Kayseri'de; 15 hat üzerinde taşıma yapan ve sahipleri tarafından işletilmekte olan dolmuşların (minibüs) sayısının yıllara göre değişimi ise **Tablo A.7'de** gibidir.

### 3.5 TOPLU TAŞIMA SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İLİŞKİSİ

Ülkemizde planlı gelişmeye ayak uydurulamaması sonucu köyden kente olan göçün artarak devam etmesi ve kent yönetimlerinin bu göçün getirdiği nüfusa gereken hizmeti götürememesi sonucu ortaya çıkan altyapı sorunlarının en önemlilerinden birisi de ulaşım sorunudur.

Kentler insanlar içindir ve kentsel yaşamın ana hedefi insanların hareket özgürlüğünü sağlayarak kentsel aktivitelere erişimlerini kolaylaştırmaktır. Toplu taşımanın etkin kılınmadığı kentlerde, hava ve gürültü kirliliği, trafik yoğunluğu, en önemlisi de trafik kazaları sorun olarak öne çıkmaktadır. Bugüne kadar yapılan araştırmalar göstermiştir ki, kentlerde yaşanan en önemli sorun 'ulaşım ve dolaşım' sorunudur (Ilıcalı, Camkesen ve Kızıltaş 2011, ss 300-301).

---

<sup>45</sup> a.g.k

<sup>46</sup> a.g.k

Sürdürülebilir ulaştırmanın ve dengeli ulaştırma sisteminin; arazi kullanımının planlanması, özel araç kullanımının kısıtlanması ve toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi olmak üzere 3 temel taşı bulunduğu (Gerçek 2012) bilinmektedir.

Sosyal hayatın kalitesi ve refahı ulaştırma sistemlerinden etkilenir. Erişebilirlik, zaman kaybı, temiz çevre edinebilme, sosyal yaşam, eğlence, koruma v.b. birçok konuda ulaşım sistemleri bize fayda sağlar. Ancak ulaşım sistemlerinin olumsuz etkileri de vardır. Bunları şöyle sıralanmaktadır:

- I.** *Kirlilik*
- II.** *Kazalar*
- III.** *Arazi kullanımı*
- IV.** *Toplum ve kent yaşamına etkisi*
- V.** *Kırsal bölgelere etkisi*
- VI.** *Trafik sıkışıklığı*
- VII.** *Enerji ve kaynak tüketimi* (Haldenbilen, Baykan ve Murat 2001, s 114)

Bugüne kadar sadece çevresel korunmanın ön plana çıktığı bir koruma anlayışı gibi anlaşılrsa da gelişmeye ilişkin bütün ekonomik, sosyal ve çevresel unsurlar sürdürülebilir gelişmenin içerisinde yer almaktadır. Bugün birçok tanımı bulunan sürdürülebilir gelişmeye yönelik en çok kabul gören tanım Brutland (Ortak Geleceğimiz) Raporunda yapılan “Sürdürülebilir gelişme gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme becerisini kısıtlamaksızın, günümüzün ihtiyaçlarının karşılanmasıdır” tanımıdır.

Sürdürülebilir ulaşım ve toplu taşımacılık, kentsel verimliliğin belki de en önemli unsurudur. Kentsel verimliliğe katkıda bulunarak, sürdürülebilir gelişme ilkelerine uygun bir şekilde daha az enerji tüketen, çevresel etkileri çok az olan, kısıtlı kent alanlarını etkin kullanan, geri dönüştürülemez kaynakların tüketimini azaltan, kıt kaynakların nesiller içerisinde ve arasında etkin biçimde kullanımını destekleyen, insana önem veren, yolcularına karşı sorumlu, çevreye karşı duyarlı, ekonomik olarak etkin ulaşım türlerinin kullanılması gelecekteki kentlerin yaşanılabilirliğinin en önemli göstergesi olacaktır (Yıldızgöz 2007).

Ulaşım türü yaşamla uyumlu olan yerleşimler “sürdürülebilir” kabul edilmektedir. Bugün bireysel ulaşım bağımlı yaşamın “sürdürülebilir” olmadığını gören otomobil odaklı gelişmiş ülkeler bile toplu ulaşım sistemini öne çıkartmaya çalışmaktadırlar (Atak 2011, s 4).

Kentiçi karayolu trafiğinin akışındaki düzensizliklerden oluşan emisyon kirliliği, gürültü ve görüntü kirliliğinin yanı sıra, iklim değişikliği ve enerji verimliliğinin ön plana çıkması sebebiyle ulaştırma, çevre sorunları arasındaki önemli yerini korumaktadır (Kaplan 2011, s.160).

Dünya genelinde ulaşımın yüzde 53’ü yolcu taşımacılığı için olmaktadır ve kara ulaşımı, küresel düzeyde enerjiden kaynaklanan CO2 salımlarının yüzde 23’ünden ve sera gazı emisyonlarının ise yüzde 13’ünden sorumludur. Yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan karayolu ulaştırması tüm emisyonların 2/3’üne karşılık gelmektedir ve OECD/ITF 2008 verilerine göre 2050 yılında 2000 yılına göre kara ulaşımından kaynaklanan CO2 salımlarının yüzde 120 oranında artması öngörülmektedir.... Bu bağlamda toplu taşıma sistemleri ve motorize olmayan ulaşım altyapısı da ‘temiz enerji-temiz ulaşım’ girişimleri ile geliştirilmeye ve yaygınlaştırılmaya başlanmıştır (a.g.b, s 162).

1991 yılında hazırlanan VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporuna göre Kentiçi Ulaşım da diğer sorunların yanı sıra;

- I.** *Ulaşımın çevreye olumsuz etkilerinin göz ardı edilmesi*
- II.** *Enerjinin kentiçi ulaşım da verimsiz ve akılcı olmayan kullanım sorunları yaşanmaktadır.*

Dünyanın tüm ülkelerinde ve özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kentli nüfusun artışı, otomobil sayısının artışı kentiçi yolculuk taleplerindeki hızlı artışın temel göstergesidir. Kentlerin büyüyüp yaygınlaşması sonucu konutlar ile işyerleri ve diğer kentsel kullanışlar arasındaki mesafe uzamakta ve bu sebeple motorlu yolculukların

sayısı ve uzunluğu artmaktadır. Kentli nüfus artışlarının yanı sıra çalışan ve okuyan kişi oranlarının artışı, işyeri-konut ve konut-okul yolculuklarını arttırmakta; kişilerin gelir düzeylerindeki artışlar, ulaşımaya ayrılan harcanabilir gelir miktarını arttırmakta, kişilerin yeni yolculuk ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. Yolculuk talep düzeylerini yükselten bu eğilimler sonucunda mevcut bireysel ve toplu taşıma sistemleri yetersiz kalmakta, kapasite sınırları sebebiyle ortaya çıkan sıkışıklık ve yeni yatırım ihtiyaçlarıyla işletme ve yatırım giderleri yükselmektedir.

**Tablo 3.4: Bazı Ulaşım Sistemleri İçin Emisyon Düzeyleri**

<b>Emisyon.mg/volcu.km</b>	<b>Otomobil</b>	<b>Otobüs</b>	<b>LRT</b>	<b>Metro</b>
SOx	34-54	40-251	0-279	0-173
NOx	430-2480	232-960	0-74	23-46
Hidrokarbon	430-2423	60-160	0-6	0-1

*Kaynak: Toplu Taşıma Sistemi Komisyonu Raporu (Taslak) . s 25*

Diğer yandan kentsel yaşantıdaki ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin gelişip çeşitlenmesi ve hizmetlerin kentli gruplar arasında daha dengeli dağılımıyla yeni yolculuklar ortaya çıkmaktadır. Toplumsal yapıdaki gelişmelere paralel olarak kişilerin çevreye duyarlılığı, konfor ve hizmet standardı düzeyleri yükselmektedir. Böylece kentliler daha konforlu, güvenilir, daha sık hizmet veren çevreyi kirletmeyen ulaşım hizmeti istemektedir. Bu taleplerle ulaşımın maliyeti artmakta, yeni yöntem ve teknolojik gelişmelere ihtiyaç duyulmaktadır.

Kentsel ulaşım, kentlerin daha iyi bir kent yaşamına özlemine ve kamu yararına hizmet ettiği sürece anlamlı olmaktadır.<sup>47</sup> VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporuna ve 1995 yılında hazırlanan VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporuna göre Kentiçi Ulaşımında; ulaşımın çevreye olumsuz etkilerinin azaltılması ve ulaşım aracılığıyla çevrenin geliştirilmesi amaçları benimsenmiştir.<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1991

<sup>48</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1995

AB üyesi ülkelerde, ulaşımda sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde, kentiçi ulaşım sorunlarında kapasite arttırıcı çözümler yerine talep ve trafik yönetim uygulamaları ile bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı önem kazanmıştır. <sup>49</sup>

Sürdürülebilir ulaşım hedefleri için 9. Kalkınma Planında da önemli hedefler belirlenmiştir:

- I.** *Enerji, çevre, ekonomi, konut, arsa ve arazi politikaları ile tutarlı, sürdürülebilir, kamu kesimini bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici geniş kapsamlı bir ulusal kentiçi ulaşım stratejisi oluşturulacaktır.*
- II.** *Toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan, katılımcı, kamu yararını gözeten, yurtiçi kaynakların kullanımına özen göstererek dışa bağımlılığı en aza indiren, çevreye duyarlı, ekonomik açıdan verimli, güvenli ve sürekli yaya hareketinin sağlanmasını esas alan kentiçi ulaşım planlaması yapılacaktır.*
- III.** *Arazi kullanım kararlarının her ölçekte ulaşım etkileri ile birlikte değerlendirilmesi ve her ölçeğin gerektirdiği kentiçi ulaşım planlarının hazırlanması sağlanacaktır.*
- IV.** *Her kentin özgün yapısı, dinamikleri ve potansiyelleri göz önüne alınarak, kentiçi ulaşım türlerinde çeşitlilik ve bütünleşme sağlanacaktır.*
- V.** *Ulaştırma etütlerine temel oluşturması açısından, kentlerdeki mevcut ulaşım sistemi ile yolculuk talebine ilişkin verilerin toplandığı ve düzenli olarak güncellenen Kent Bilgi Sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması sağlanacaktır. Bu sistemler vatandaşların bilgi talebini karşılayacak şekilde geliştirilecektir.*
- VI.** *AB'ye uyum sürecinde sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik olarak yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilecek ve bu türlerin kullanımı özendirilecektir.*
- VII.** *Toplu taşıma ile bireysel ulaşım türlerinin birbirleriyle ve kendi içlerinde rekabet etmeyen bir sistem olarak çalışması sağlanacaktır*
- VIII.** *Kentiçi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkanlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılacaktır.*
- IX.** *Dış finansman sağlanması düşünülen kentiçi ulaşım projelerinin seçiminde; proje maliyetleri ile iç-dış finansman kompozisyonunun belediyelerin mali yapıları ile uyumlu olması şartı aranacaktır.*
- X.** *Ulusal ve yerel düzeyde kentiçi ulaşım karar, politika, uygulama ve denetiminden sorumlu birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarını tanımlayan gerekli düzenlemeler yapılacaktır. <sup>50</sup>*

---

<sup>49</sup> 9.Kalkınma Planı, 2007-2013 s 37

09/06/2008 tarih ve 26901 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Ulaşım da Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik' te ülkemizde sürdürülebilir ulaşım konusunda atılan önemli adımlardan birisi olarak kabul edilmelidir. (EK: 6)

Sürdürülebilir ulaşım, uzun dönemde kaynak kullanımı, nesiller arası adalet ve ekolojik bütünlüğün taşıdığı risklerin bugünden hesaba katılmasıdır...Sürdürülebilir ulaşım kavramı çoğu zaman dar anlamıyla kullanılmaktadır. Bu tip tanımların genellikle hava kirliliği gibi ekolojik sorunlar üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Oysa sürdürülebilir ulaşımın, ekolojik boyutlarının yanı sıra ekonomik ve sosyal boyutlarının da olduğu unutulmamalıdır. Bu açıdan sürdürülebilir ulaşımın kapsamını ekonomik, ekolojik ve sosyal olarak belirlemek mümkündür (Benk 2007, s 121).

Ekonomik açıdan sürdürülebilir ulaşım, maliyet etkin bir ulaşım yapısını ifade etmektedir. Buna göre ulaşım, değişken olan talep yapısına mümkün olduğu kadar hızlı biçimde ayak uydurmalı, bunu yaparken verimlilik, ekonomik faaliyetler, istihdam, vergi yükü ve ticaret gibi diğer ekonomik unsurları da dikkate almalıdır.

Ekolojik açıdan sürdürülebilir ulaşım da ise, ulaşım faaliyeti sonucu meydana gelen emisyonlarının ve kaynak kullanımının gelecekteki eko-sisteme zarar vermeyecek düzeyde gerçekleşmesini amaçlamaktadır. Ekolojik sürdürülebilirlik kapsamına kirlilik emisyonları, iklim değişimi, biyolojik çeşitlilik, habitatın korunması ve estetik gibi konular girmektedir.

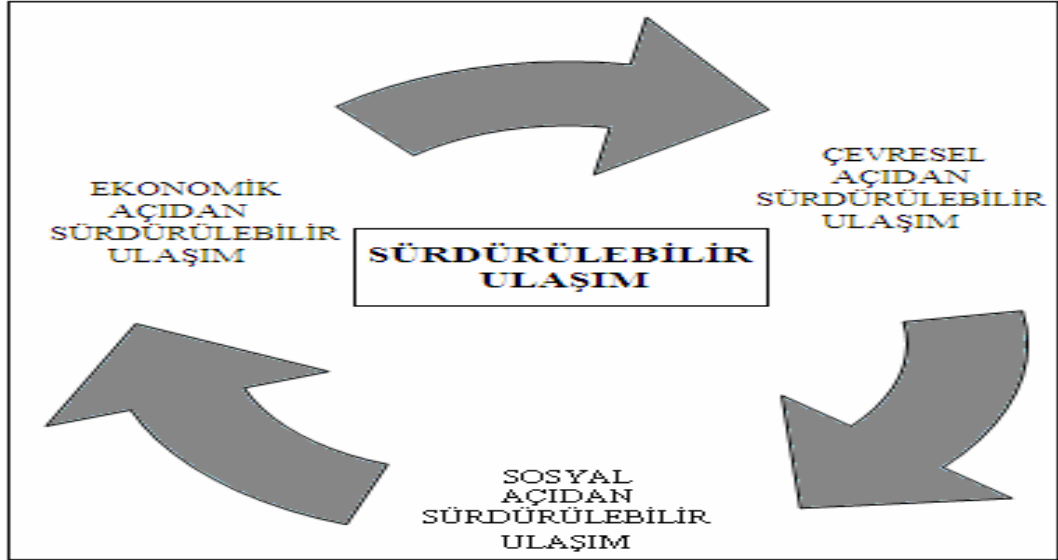
Sosyal açıdan sürdürülebilir ulaşım ise, sosyal ihtiyaçların adil biçimde sağlanmasını ifade eder. Bu bağlamda adalet, insan sağlığı, toplumsal açıdan yaşanabilirlik, kültürel,

---

<sup>50</sup> 9.Kalkınma Planı, ss 80-81

tarihi ve kamusal ilişkiler sosyal açıdan sürdürülebilir ulaşımın kapsamını oluşturmaktadır (Benk 2007, s 122).

**Şekil 3.16: Sürdürülebilir Ulaşımın Kapsamı**



*Kaynak: Benk, S., (2007). Kentiçi ulaşım sonucu oluşan negatif dışsallıklar ve önleme yolları. Doktora Tezi. Uludağ Üniversitesi SBE.s 121*

Sürdürülebilir ulaşım, çevreye kendisini yenileyebilme kapasitesinin ötesinde zarar vermeyen, ekonomik olarak tutarlı, sosyal olarak hakça ve siyasi olarak sorumlu ve hesap verebilir olması gereklidir. Ayrıca, yeni yatırımlara geçilmeden önce eldeki ulaştırma altyapısının en fazla ve en iyi kullanımını temin edilmesine dayanır. Sürdürülebilir ulaşım, talep yönetimi ve işletme iyileştirmeleri/yönetimi araçlarıyla yapılmaktadır (Çelik 2009).

Sürdürülebilir ulaşım kapsamında; ekonomik, sosyal ya da çevresel amaçların herhangi birinden vazgeçmeyen ve uzun dönemde ulaşım sistemlerinin etkinliğini sağlayacak olan bir ulaşım anlayışı benimsenmiş olmalıdır (Benk 2007, s 124).

Sürdürülebilir bir kentsel ulaşım ve arazi kullanım sistemi;

1. *kentsel alanın tüm sakinlerine mal ve hizmetlerin verimli şekilde erişimini sağlar,*
2. *şu anki nesil için çevre, kültürel miras ve ekosistemleri korur ve*
3. *gelecek nesillerin doğal çevre ve kültürel miras da dahil olmak üzere*

günümüzdeki refah düzeyine sahip olma imkanlarını tehlikeye atmaz (Özalp ve Öcalır 2008).

**Tablo 3.5: Sürdürülebilir Ulaşımın Amaçları**

<b>Ekonomik Amaçlar</b>	<b>Ekolojik Amaçlar</b>	<b>Sosyal Amaçlar</b>
Altyapının ekonomik kalkınma çerçevesinde sağlanması	Sağlıklı ve güvenli ulaşım imkanlarının artırılması	Toplumun bütün kesimlerinin ulaşım hizmetlerinden yararlanabilmesinin sağlanması
Ucuz, hızlı ve yüksek kapasiteli bir ulaşım hizmetinin sunulması	Ulaşımın neden olduğu yerel, bölgesel ve küresel kirliliğin azaltılması	Ulaşımın fakir kesimlere odaklanmasının sağlanması
Tıkanıklığın azaltılması	Alan kullanımının azaltılması	Ulaşım politikalarının fakirler üzerinde meydana getirdiği olumsuz etkilerin azaltılması
Kırsal alan ile kentsel alan arasındaki bağlantıların oluşturulması	Ulaşım planlarına çevresel ve ekonomik boyutların dahil edilmesi	Ulaşım politikalarının belirlenmesinde demokratik katılımın sağlanması
Farklı ulaşım türlerine imkân verilmesi	Ulaşımında çevresel ağırlıklı stratejik yapının oluşturulması	
Ulaşım altyapısına ayrılan payların artırılması		

*Kaynak: Benk, S., (2007). Kentiçi ulaşım sonucu oluşan negatif dışsallıklar ve önleme yolları. Doktora Tezi. Uludağ Üniversitesi SBE.s 123*

Kentlerde kişi başına düşen ortalama yolculuk sayısı ve araçlı yolculukların oranı ve toplu taşımanın kentiçi ulaşımında ağırlığı; toplu taşımanın yapısı, toplu taşıma hizmetinde kullanılan araç filolarının durumu; toplu taşımanın ekonomik, sosyal ve hukuki sorunlar ortaya konulmalıdır. Sürdürülebilir ulaşım amaçlarının



gerçekleştirebilme noktasında ülkemiz geldiği yer ancak böylesi bir çabanın sonuçlarıyla net olarak ifade edilebilecektir.

Birden çok boyutu olan bu süreçte kentlerde toplu taşımanın mevcut durumunu ortaya çıkarma konusunda il belediyeleri nezdinden yapılan anket çalışması ve başta hukuki olmak üzere toplu taşımanın yaşadığı sorunların tespit bir sonraki bölümde ele alınmıştır.

## 4. ÜLKEMİZDE TOPLU TAŞIMANIN İÇİNDE

### BULUNDUĞU DURUM

Ülkemizde toplu taşımanın içinde bulunduğu durum, kentlerde kişi başına düşen ortalama yolculuk sayıları, toplam yolculuklarda toplu taşımanın aldığı paylar ve gelecek nüfus artış senaryolarına göre mevcut taşıma modeli ile geleceğe yönelik öngörülen modeller için her ölçekte kentler için farklı senaryolara ihtiyaç bulunmaktadır. Kentlerimizde mevcut durum ile sürdürülebilir ulaşım hedeflerinin gerçekleştirilme süreçleri elbette farklı olacaktır. Ancak, kentleri ölçeklerine göre gruplandırmak ve toplu taşımanın karakteristiklerini ortaya çıkarmak suretiyle gruplara özel yol haritaları oluşturulabilecektir.

Kentlere göre toplu taşımada mevcut kapasitesi eksik olan kentlerde, ihtiyaca cevap vermek üzere toplu taşıma araçlarının kapasitesi üzerinde sefer yapmaya zorlanacağı; araçların aşırı doluluk oranlarıyla seyir etmesi nedeniyle konforlu taşımacılıktan uzaklaşacağı için bireysel otomobil kullanımının yaygınlaşacağı; dolayısıyla trafik sıkışıklığı yaşanacağı kuşkusuzdur. Fazla (atıl) kapasitenin görüldüğü kentlerde, toplu taşımanın optimizasyonu yapılamadığı hallerde aktörler arası rekabet, yolcu kapma yarışları, türler arası hat ve hak mücadeleleri görülecektir. Bu durum yine toplu taşımanın temel ilkelerinden güvenli yolculuğu tehdit ettiği için bireysel otomobil kullanımının artmasına dolayısıyla da trafik sıkışıklığına yol açacaktır.

Toplu taşımanın sürdürülebilirliği işte bu noktada karşımıza çıkmaktadır. Türel dağılımın ve araç kapasitesi ile sayılarının optimize edilemediği kentlerde toplu taşıma ekonomik, hukuksal, sosyal ve çevresel olarak sürdürülebilir olmaktan uzaklaşacaktır.

#### 4.1 İL BELEDİYELERİ TOPLU TAŞIMA ANKETİ

İl belediyelerinin toplu taşıma profilini ortaya çıkarabilmek için çeşitli kaynaklara başvurulmuş, ancak TÖHOB' un elinde bulunan belirli verilerin dışında aktüel durumu yansıtmayacak güvenilir bir veriye ulaşılamamıştır. Oysaki toplu taşıma araçlarının engellilerin erişimine uygun hale getirilmesine ilişkin yasak zorunluluğun sonuna gelinmiştir. Buna rağmen ülkemizde ne kadar toplu taşıma aracının değişmesi gerektiği, mevcut üretim kapasitesiyle bu araç filosunun ne kadar sürede yenilenebileceği otoriteler tarafından da bilinmemektedir.

#### **4.1.1 Anket Çalışmasında İzlenen Yöntem**

Tez çalışması kapsamında, 81 il belediyesini kapsayacak şekilde Toplu Taşıma Araştırma Sorularından oluşan bir anket formu hazırlanarak (EK:6) , gerek Bilgi Edinme Kanunu çerçevesinde (EK:8) gerekse ilgili birim yöneticileriyle yapılan görüşmelerle; il belediyelerinin mevcut toplu taşıma yapıları ortaya çıkarılmak istenmiştir.

Öğüt ve Tanış, kentlerin ölçeklere göre gruplandırılmasında; 250.000'e kadar olan kentler "küçük ölçekli", 250.000 ile 750.000 arasındakiler "orta ölçekli" ve daha büyük nüfusa haiz kentleri de "büyük ölçekli" kentler olarak nitelendirmişlerdir (Öğüt ve Tanış 2007, s 2).

Bu tez çalışması kapsamında ise: il belediyeleri kendi içerisinde Büyükşehir Belediyesi statüsünde olanlar, Orta Ölçekli İl Belediyeleri ve Küçük Ölçekli İl Belediyeleri olarak ayrılmıştır. Bu ayırmda 250.000 nüfus eşik değeri kabul edilerek altında kalanlar Küçük Ölçekli İl Belediyeleri; 250.000 geçtiği halde Büyükşehir statüsünde olmayanlar da Orta Ölçekli İl Belediyesi olarak gruplandırılmıştır.

Bu çalışma sonucunda 70 İl Belediyesi verilerine ulaşılmıştır. Elde edilen veriler, toplu taşımada mevcut türel dağılımı, araç sayısını ve kapasitesi ile toplu taşıma hat sayısı illere göre tablo ve grafikler haline getirilmiştir. Önemli toplu taşıma hizmetinin bulunduğu İlçe belediyeleri çalışmanın kapsamına dahil edilmemiştir.

Gelen bilgilerin doğruluğunun kontrolü amacıyla ilgili belediyelerin web sayfaları üzerinde yer alan bilgilerden ve ilgili meslek odalarından da karşılıklı görüşmelerle veriler sınanmıştır. Elbette araç sayıları ve kapasiteleri her gün değişmekle birlikte 2011 yılı Haziran ve Aralık döneminde elde edilen veriler bu dönemin sonuçlarını ortaya koyma bilimselliğine sahiptir.

Lastik tekerlekli mevcut araç filolarının koltuk kapasitesi verilerine ulaşılmak istenmiştir. Bu kapasiteler elbette günlük gerçekleşen yolculuk sayılarını değil, bir araç ile bir seferde taşınabilecek maksimum yolcu sayısını ortaya koymaya yöneliktir.

Araç büyüklüğünde otobüs türü işletmelerde araç uzunluğu dikkate alınarak mevcut araçlar  $7 < H < 9$ ,  $9 < H < 12$ , 12 metre ve daha uzun araç şeklinde gruplandırılmıştır. Kullanılmakta olan belediye otobüsleri ve özel halk otobüslerinde üç ana grupta araç bulunmaktadır. Büyükşehirlerin bir kısmında körüklü, çift katlı ve metrobüs tarzı araçlarla taşımacılık yapılmaktaysa da genel gruplandırmada bunlar 12 metre ve daha uzun araçlar içinde değerlendirilmiştir.

Minibüs ve dolmuş türü işletmelerde koltuk sayıları dikkate alınmış, minibüs işletmecilik yetkisinde olup ta 14 koltuk kapasitesinden yüksek araçların bulunduğu illerde bu araçlar yine araç uzunluğunun yerine işletmecilik türüne göre tasniflenerek minibüs kategorisinde değerlendirilmiştir.

Raylı sistemlere ilişkin veriler anket çalışması sonrasında hat uzunlu, araç sayısı, tek yön yolcu kapasitesi, sefer sayısı, günlük çalışma saatleri gibi veriler ayrıca ilgili belediyelerden istenmiştir. Raylı sistemlerde banliyö hatlarına ilişkin taşımacılık ve deniz ulaşımı çalışma kapsamı dışında tutulmuştur.

#### **4.1.2 İl Belediyeleri Toplu Taşıma Profili**

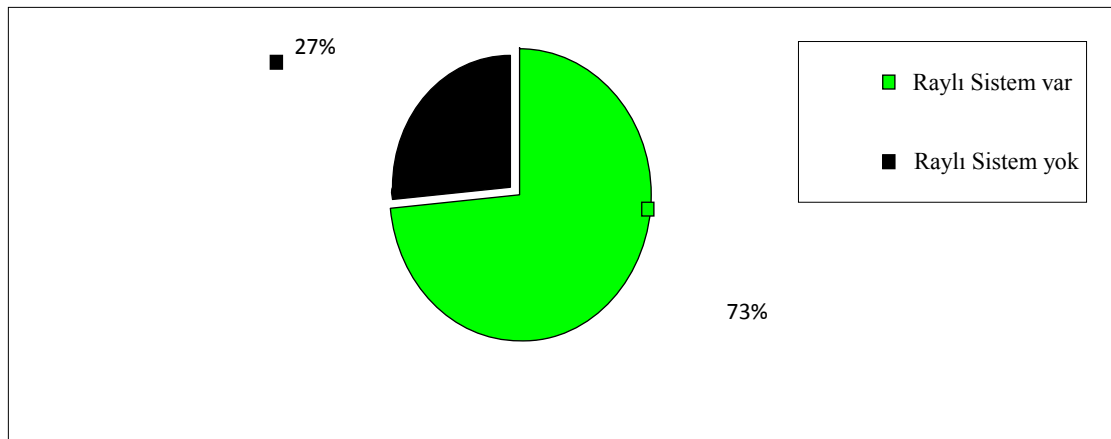
İl belediyeleri toplu taşıma profili üç ayrı il grubu içerisinde ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

#### 4.1.2.1 Büyükşehirler

Veri elde edilebilen il belediyelerinde yaşayan 41.806.517 (2010 yılı ADKS verilerine göre) kişinin yüzde 79' u (33.125.686 kişi) Büyükşehirlerde yaşamaktadır. Dolayısıyla mevcut toplu taşımanın türel yapısı, araç sayısı, kapasiteleri; gelecekte sektörün yönetiminde proje üretecek aktörler için önem arz etmektedir. 16 Büyükşehir Belediyesinin 15'inden elde edilen veriler sonucunda raylı sistemler, belediye otobüsü, özel halk otobüsü, minibüs ve dolmuş taşımacılığına ilişkin tablo ve grafikler oluşturulmuştur.

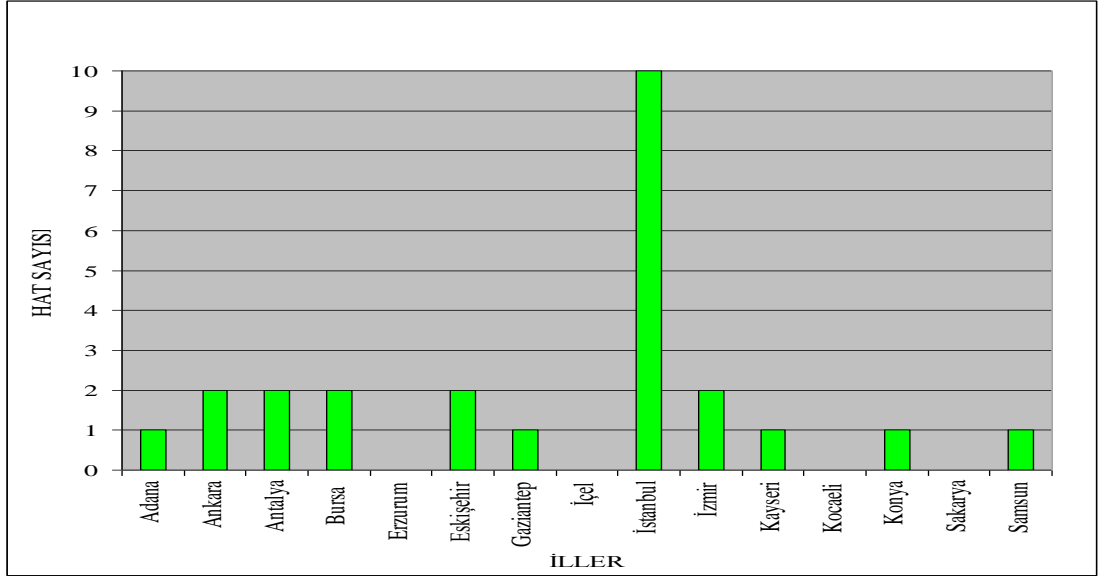
BŞB' lerin yüzde 73' ünde raylı sistem bulunmaktadır. Bunlara ilişkin hat uzunlukları, taşıma kapasiteleri ve diğer teknik bilgiler ilgili kurumlardan doğrudan veya web sayfaları üzerinden dolaylı olarak elde edilerek Tablo 4.1, Şekil 4.1, 4.2, düzenlenmiştir. Çok sayıda raylı sisteme sahip olma özelliği ile İstanbul diğer büyükşehirlerden ayrılmaktadır.

**Şekil 4.1: Büyükşehirlerde Raylı Sistem**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.2: Büyükşehirlerde Raylı Sistem Durumu**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

BŞB'lerde otobüs taşımacılığı yapan belediyelerin oranı yüzde 93 gibi yüksek bir orandadır. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.2'de, Şekil 4.3, 4.4, 4.5'te Şekil B.17'de düzenlenmiştir. Samsun dışında büyükşehirlerin tümünde belediye otobüs işletmeciliği sürdürülmektedir.

Büyükşehirlerde Belediye Otobüsü araç büyüklüğünde yüzde 80 ile en fazla 12 metre ve daha büyük araçlar bulunmaktadır. Ancak diğer araç büyüklüklerinden de filolarda araç bulunması; yolculuk sayısına göre pik saatler dışında küçük araçların, başta İzmir gibi bazı büyükşehirlerde kullanılmaktadır.

**Tablo 4.1: İllerde Raylı Sistem Bilgileri**

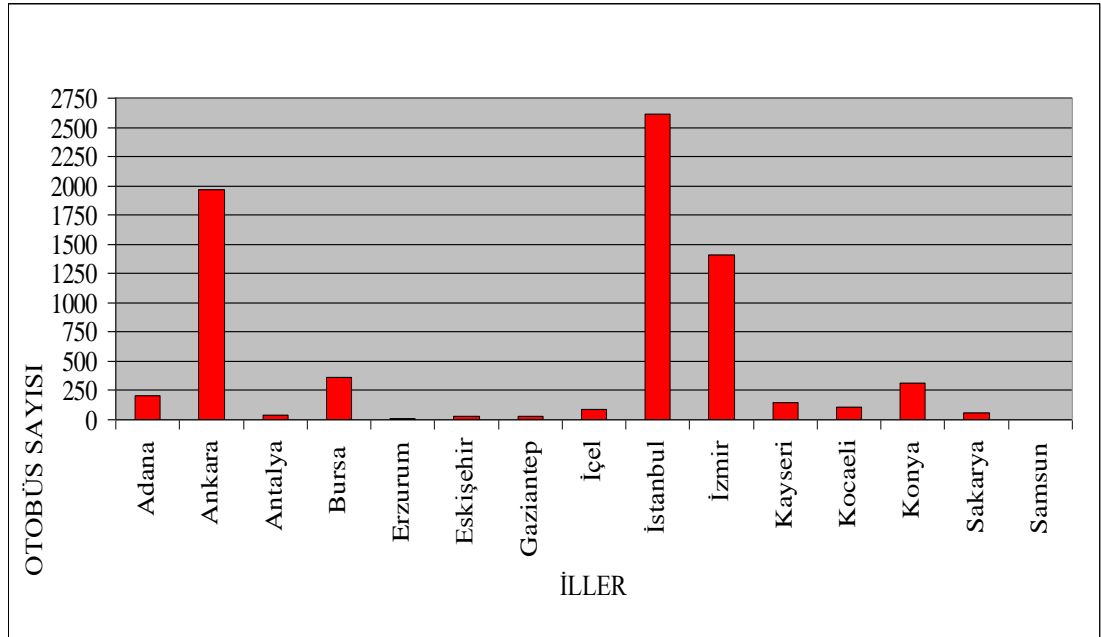
İLİ	SEMBOL	RAYLI SİSTEM HATTI	Hat Uzunluğu Km	İstasyon Sayısı	Vagon Sayısı	Sefer Süresi Dk	İşletme Saatleri	Pik Saate Kapasite Kişi/saat/yön	Günlük Taşınan Yolcu Sayısı Yolcu/Gün	Günlük Sefer Sayısı	Sefer Sıklığı Pik Saatte Dakika
İstanbul	M1	Aksaray - Atatürk Havalimanı HRS	19,6	18	80	32	06.00-	22.600	210.000	416	3
	M2	Şişhane -Hacıosman Metro Hattı	16,5	12	124	27	06.00-	28.500	300.000	394	4
	M3	Başakşehir Metro Hattı (Deneme)	15,9	11	80	20	06.00-	70.000			5
	M4	Kadıköy-Kartal Metro Hattı	22,7	16	144	29		70.000			4
	T1 + T2	Kabataş-Zeytinburnu-Bağcılar	19,5	31	92	40	06.00-	26.100	265.000	630	2
	T3	Kadıköy-Moda Nostaljik Tramvay	2,6	10	8	20	07.00-		2.000	82	10
	T4	Topkapı-Habibler Tramvay hattı	15,3	22	63	42	06.00-	22.500	100.000	380	5
	F1	Taksim - Kabataş Finiküler	0,6	2	4	2,5	06.15-	9.500	30.000	400	3
		Taksim Maçka Teleferik Hattı	0,3	2	4	3,5	08.00-		1.000	90	5
		Eyüp - Pierre Loti Teleferik Hattı	0,4	2	4	2,75	08.00-		3.500	270	5
		Taksim İstiklal Caddesi Nostaljik	1,9	5	2	15	07.00-		2.500	30	7
		Tünel (Finiküler)	0,6	2	2	1,5			12.500	200	
		Toplam		115,9	133	607			926.500	2892	
Ankara	A1	Ankaray	8,5	11					135.000	168	
	M1	Ankara Metrosu	14,7	12					185.000	157	
	Toplam		23,2	23					320.000	325	
İzmir		İzmir Metrosu	11,6	10	45	17		45.000	400.000		2,5
Adana		Adana Hafif Raylı Taşıma Sistemi	13,9	13	36	7,5/10/15	06:15-	1.400	24.000	192/120	7,5
Gaziantep		Gaziantep Hafif Raylı Sistem	9,3	13	6	42,5	6.24-	3.200	13.500	171	5
Samsun		Samsun Hafif Raylı Sistem	15,7	21	16	35	6.30-		48.000		4
Konya		Konya Hafif Raylı Sistem	22,0	36	60	50	24 saat		90.000	300	2
Kayseri		Kayseri Hafif Raylı Sistem	17,5	28	38				80.000		5
Bursa		Nostaljik Tramvay	2,5	9	6	18	7.00-				20
		Bursa Ray	31,0	31	78	42	06.00-	22.960		429	5
Eskişehir	ESTRAM	Eskişehir Hafif Raylı Sistem	16,0	26	23	30dk	06.30-	4.076	90.000	533	5
Antalya	Antray	Antalya Hafif Raylı Sistem	11,2	16	14	40	05.40-	4.000	45.000	236	7
		TOPLAM	287,3						2.037.000		

**Tablo 4.2: Büyükşehir Belediyeleri Belediye Otobüs Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Otobüs Sayısı					Toplam
		Var/yok	Hat Sayısı	7m<H<9m	9m<H<12m	12m ve daha büyük	
<b>Adana</b>	1.591.518	1	58	0	0	209	209
<b>Ankara</b>	4.431.719	1	381	0	0	1.963	1.963
<b>Antalya</b>	1.001.318	1	12	0	0	40	40
<b>Bursa</b>	1.905.570	1	123	20	122	222	364
<b>Erzurum</b>	367.250	1	4	0	0	14	14
<b>Eskişehir</b>	629.609	1	20	24	1	3	28
<b>Gaziantep</b>	1.341.054	1	10	0	0	28	28
<b>İçel</b>	843.429	1	31	0	0	85	85
<b>İstanbul</b>	13.120.596	1	446	0	0	2.613	2.613
<b>İzmir</b>	3.354.934	1	322	101	892	421	1.414
<b>Kayseri</b>	950.017	1	0	0	0	143	143
<b>Kocaeli</b>	1.459.772	1	42	21	0	83	104
<b>Konya</b>	1.036.027	1	87	30	189	92	311
<b>Sakarya</b>	560.876	1	28	0	14	46	60
<b>Samsun</b>	531.997	0	0	0	0	0	0
<b>Toplam</b>	33.125.686	14	1.564	196	1.218	5.962	7.376

Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

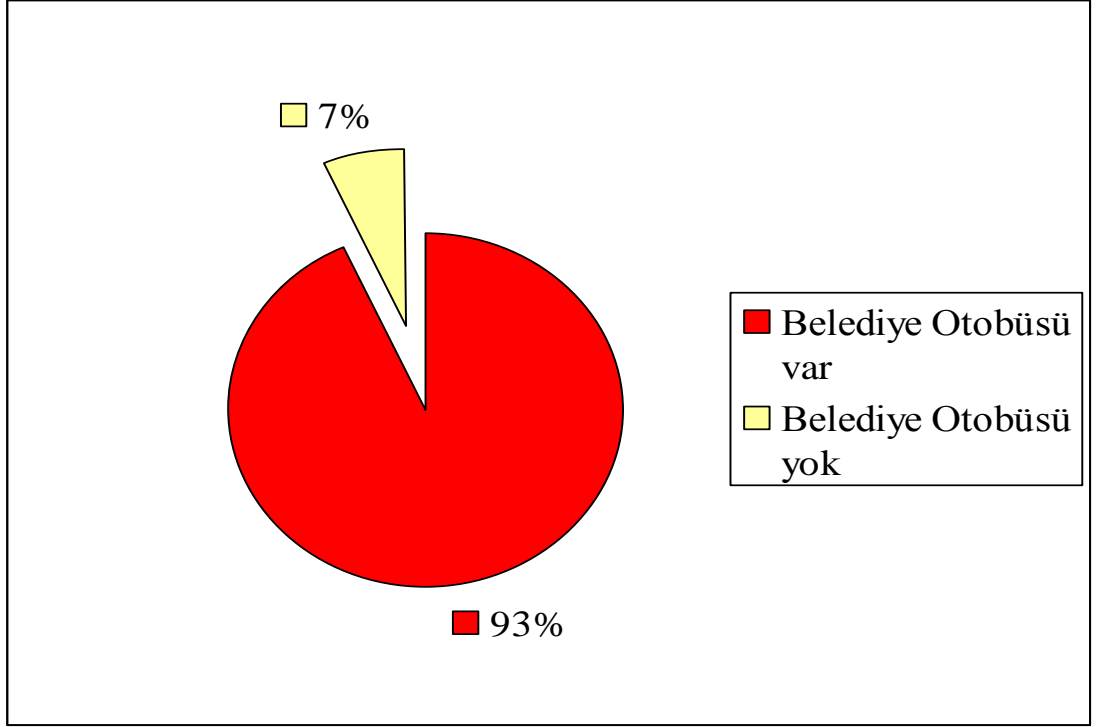
**Şekil 4.3: Büyükşehirlerde Belediye Otobüsleri Sayılarının Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

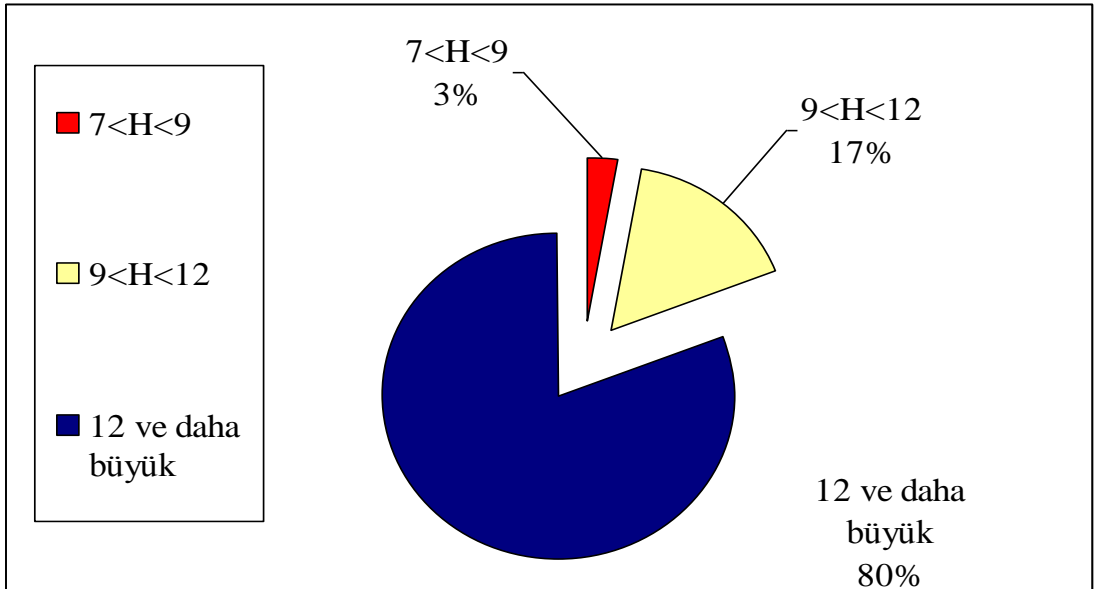


Şekil 4.4: Otobüsü Olan Büyükşehirlerin Oranı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.5: Büyükşehirlerde Otobüslerin Büyüklükleri (Araç uzunluğuna göre)



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

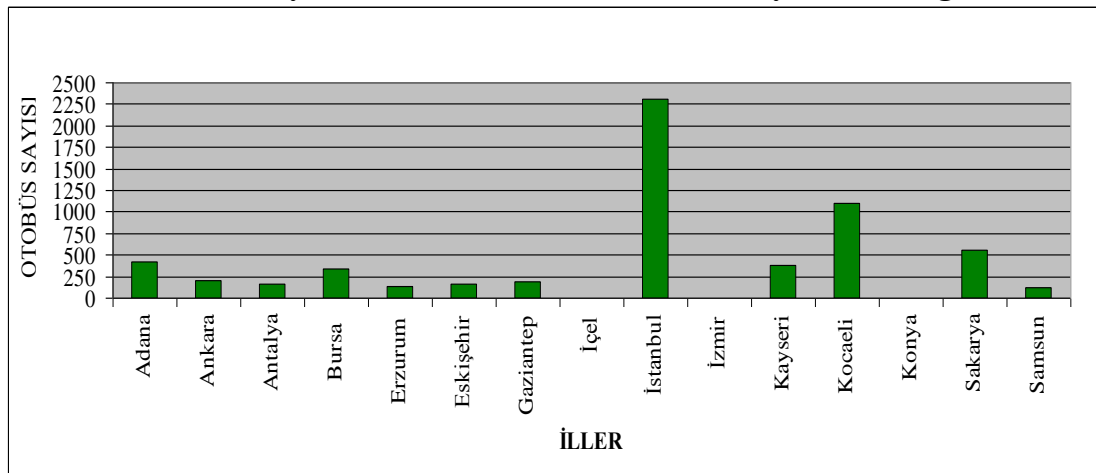
Büyükşehir Belediyelerinde ÖHO taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 80'dir. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.3'de, Şekil 4.6, 4.7, 4.8 ve Şekil B.17'de düzenlenmiştir. İzmir, İçel ve Konya'da ÖHO işletmeciliği bulunmamaktadır. Samsun'da ise otobüs türü taşımacılık yalnızca ÖHO' lar vasıtasıyla yapılmaktadır.

**Tablo 4.3: Büyükşehir Belediyeleri Özel Halk Otobüs Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Otobüs Sayısı					Toplam
		Var/yok	Hat Sayısı	7m<H<9m	9m<H<12m	12 m ve daha büyük	
Adana	1.591.518	1	30	0	419	0	419
Ankara	4.431.719	1	14	0	200	0	200
Antalya	1.001.318	1	83	161	0	0	161
Bursa	1.905.570	1	86	0	0	335	335
Erzurum	367.250	1	25	135	0	0	135
Eskişehir	629.609	1	60	164	2	0	166
Gaziantep	1.341.054	1	31	184	0	0	184
İçel	843.429	0	0	0	0	0	0
İstanbul	13.120.596	1	303	0	467	1.841	2.308
İzmir	3.354.934	0	0	0	0	0	0
Kayseri	950.017	1	118	0	0	387	387
Kocaeli	1.459.772	1	173	1.097	0	0	1.097
Konya	1.036.027	0	0	0	0	0	0
Sakarya	560.876	1	41	542	20	0	562
Samsun	531.997	1	28	46	48	28	122
<b>Toplam</b>	<b>33.125.686</b>	<b>12</b>	<b>992</b>	<b>2.329</b>	<b>1.156</b>	<b>2.591</b>	<b>6.076</b>

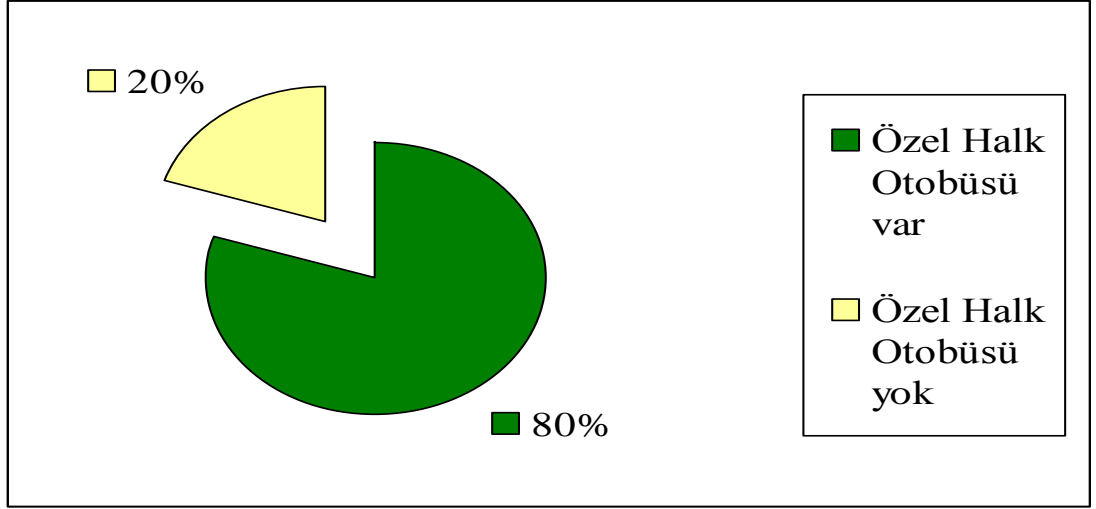
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.6: Büyükşehirlerde Özel Halk Otobüs Sayılarının Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

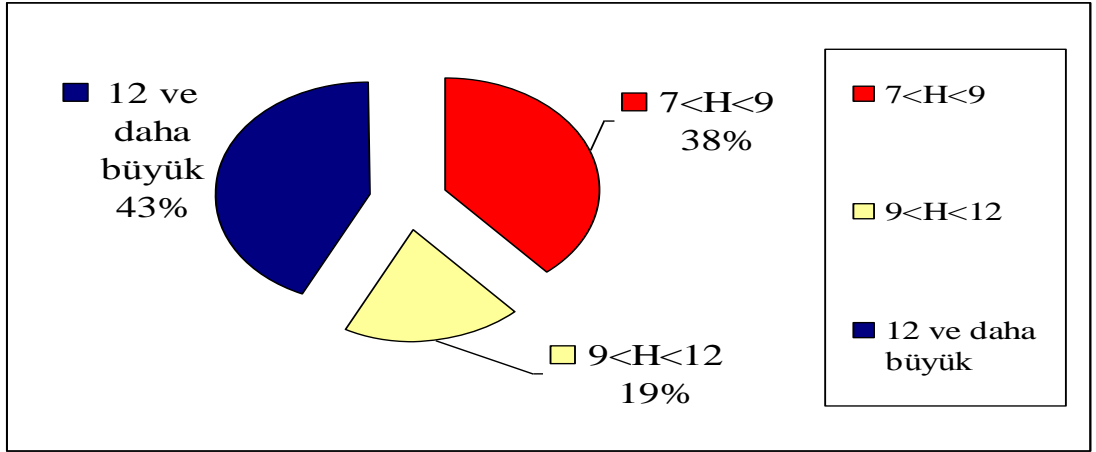
Şekil 4.7: Özel Halk Otobüsü Olan Büyükşehirlerin Oranı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Büyükşehirlerde ÖHO araç büyüklüğünde yüzde 43 ile en fazla 12 metre ve daha büyük araçlar bulunmaktadır. 7 <H<9 metrede küçük araçlar başta Kocaeli gibi bazı büyükşehirlerde yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu araçların oranı da yüzde 38 'dir.

Şekil 4.8: Büyükşehirlerde Özel Halk Otobüslerinin Büyüklükleri



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

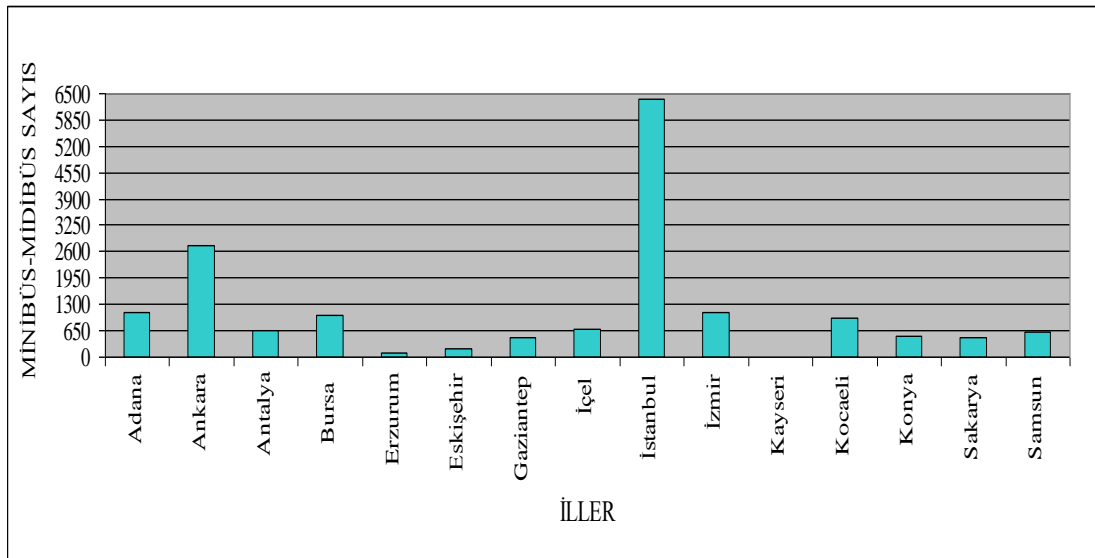
Büyükşehir Belediyelerinde minibüs taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 93 gibi oldukça yüksektir. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgileri Tablo 4.4'de, Şekil 4.9, 4.10 ve Şekil B.18' de düzenlenmiştir. Sabit güzergahları

bulunmasına karşılık, çalışma zaman tarifelerinin halen taşımacılarca düzenlenmesi gibi özellikleriyle toplu taşıma sistemiyle entegre olmakta güçlükler yaşanmaktadır. Yolcu indirme ve alma konusunda belirli durakları olmayışı nedeniyle trafiği olumsuz yönde etkiledikleri gibi yolcu güvenliğini de ortadan kaldıran davranışlar görülmektedir.

Büyükşehirlerden yalnızca Kayseri’de minibüs taşımacılığı sona ermiştir. Başarıyla yürütülen bir optimizasyon süreci sonunda, araç ve işletmecilik türü ara tolu taşımadan otobüs işletmeciliğine geçirilmiştir. Raylı sistemle de entegre edilme yönünde önemli adımlar atıldığı Kayseri’de, çevreci yakıtların kullanıldığı toplu taşıma araçları sürdürülebilir ulaşım hedeflerine yönelik önemli adımlar olarak kabul edilmektedir.

Uzun yıllardır araç sayılarında artış yapılmamış, tahdit (sınırlandırma) getirilmiş olmakla birlikte ara toplu taşımanın en önemli modeli minibüs taşımacılığı büyükşehirlerimizde önemli filo büyüklüklerine ulaşmıştır. Başta İstanbul olmak üzere raylı sistem ve metrobüs- otobüs uygulamalarının yaygınlaşmasıyla minibüs taşımacılığında güzergahlar, kent merkezlerinden çeperlere doğru ötelenmektedirler. Bu gelişmeler, başta Samsun olmak üzere birçok kentte hukuki mücadelelere konu edilmektedir.

**Şekil 4.9: Büyükşehirlerde Minibüs - Midibüs Sayıları**



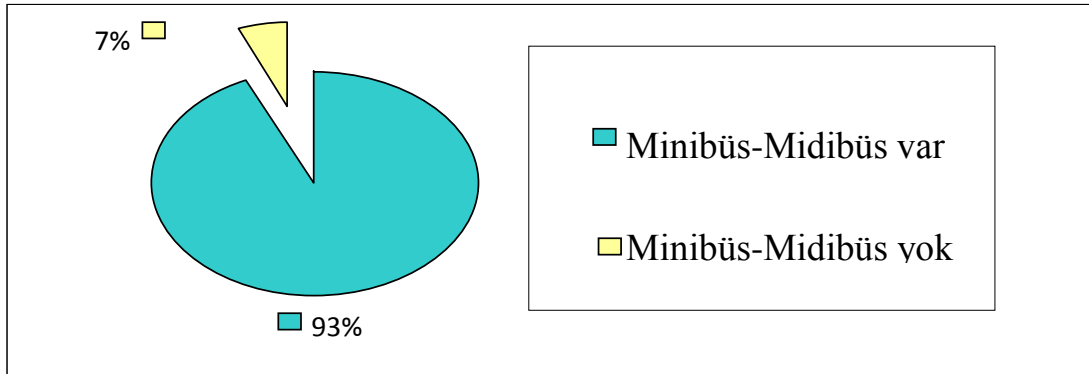
*Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011*

**Tablo 4.4: Büyükşehir Belediyeleri Minibüs Taşımacılığında Durum**

MİNİBÜS TAŞIMACILIĞI DURUMU						
İLLER	Nüfuslar	Var/yok	Hat Sayısı	Araç Sayısı		Toplam
				14 Koltuklu	Daha fazla	
Adana	1.591.518	1	80	1.085	0	1.085
Ankara	4.431.719	1	60	2.300	450	2.750
Antalya	1.001.318	1	83	25	637	662
Bursa	1.905.570	1	45	1.034	0	1.034
Erzurum	367.250	1	8	99	20	119
Eskişehir	629.609	1	19	211	0	211
Gaziantep	1.341.054	1	12	487	0	487
İçel	843.429	1	10	700	250	950
İstanbul	13.120.596	1	208	6.361	0	6.361
İzmir	3.354.934	1	45	1.117	0	1.117
Kayseri	950.017	0	0	0	0	0
Kocaeli	1.459.772	1	51	0	970	970
Konya	1.036.027	1	0	530	0	530
Sakarya	560.876	1	49	477	0	477
Samsun	531.997	1	12	610	0	610
Toplam	33.125.686	14	682	15.036	2.327	17.363

*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

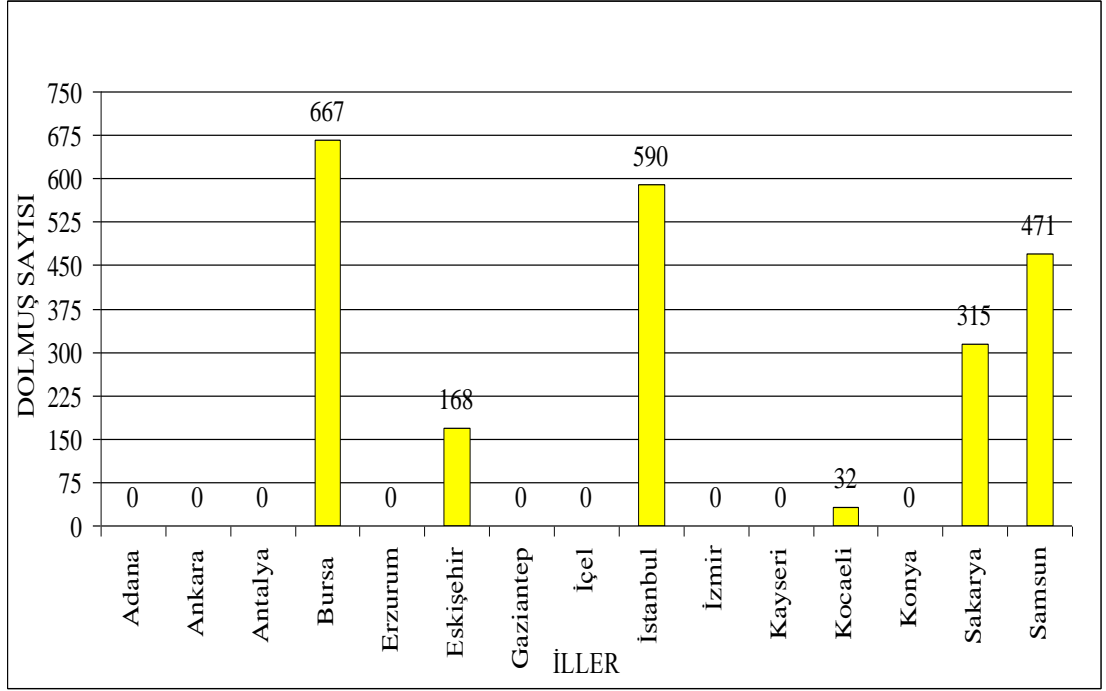
**Şekil 4.10 : Minibüs-Midibüs Olan Büyükşehirlerin Oranı**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

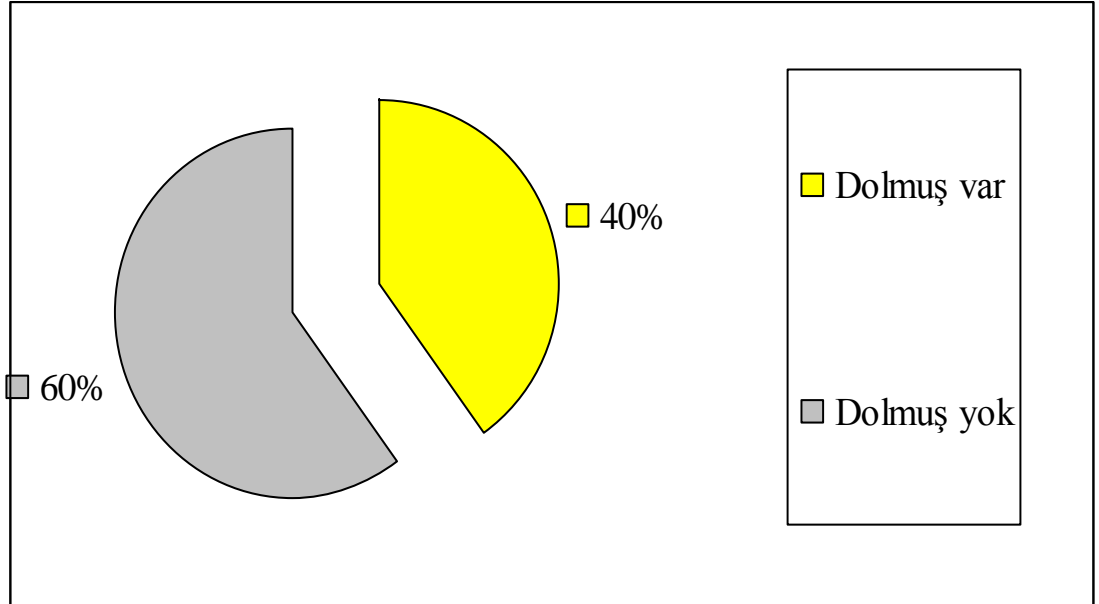
Büyükşehir Belediyelerinde Dolmuş taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 40 gibi düşük bir orandadır. Başta İstanbul, Bursa, Eskişehir, Sakarya ve Kocaeli’ de dolmuş taşımacılığı devam etmektedir. 5-14 koltuk kapasiteli araçlarla tahditli plaka hakkı ile yapılan dolmuş taşımacılığı, genellikle sabit bir güzergah üzerinde ancak indirme yeri ve zaman tarifesi bakımından serbest bir çalışma şeklinde sürdürülmektedir. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.5’te, Şekil 4.11, 4.12 ve Şekil B.19’da düzenlenmiştir.

Şekil 4.11: Büyükşehirlerde Dolmuş Sayıları



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.12: Dolmuş Olan Büyükşehirlerin Oranı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Tablo 4.5: Büyükşehir Belediyeleri Dolmuş Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Dolmuş									
		Var/yok	Hat Sayısı	4 KOLTUK	5 KOLTUK	6 KOLTUK	7 KOLTUK	9 KOLTUK	12 KOLTUK	14 KOLTUK	Toplam
Adana	1.591.518	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ankara	4.431.719	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antalya	1.001.318	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bursa	1.905.570	1	33	0	667	0		0	0	0	667
Erzurum	367.250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eskişehir	629.609	1	3	0	0	0	0	0	0	168	168
Gaziantep	1.341.054	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İçel	843.429	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İstanbul	13.120.596	1	26	0	0	0	590	0	0	0	590
İzmir	3.354.934	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kayseri	950.017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kocaeli	1.459.772	1	4	0	0	0	32	0	0	0	32
Konya	1.036.027	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sakarya	560.876	1	5	0	0	315	0	0	0	0	315
Samsun	531.997	1	4	0	0	0	471	0	0	0	471
<b>Toplam</b>	<b>33.125.686</b>	<b>6</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>667</b>	<b>315</b>	<b>1.093</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>168</b>	<b>2.243</b>

Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Türkiye genelinde toplu taşıma hat uzunlukları ve günlük sefer sayıları, dolayısıyla günlük taşınan toplam yolcu sayısı verilerine ulaşamamıştır. Bu nedenle, belediye ve özel halk otobüslerinde araç büyüklüklerine göre bir defada alabilecekleri maksimum yolcu kapasitelerine göre koltuk kapasitesi tespit edilmiştir. Otobüslerde  $7 < H < 9$  için 50,  $9 < H < 12$  için 70 ve 12 metre ve üzeri araçlar için 100 yolcu sayısı, minibüsler için 20 ve 35 yolcu sayısı, dolmuşlar içinde koltuk sayıları ile araç sayıları tablosundan yararlanılarak Tablo 4.6 ve Şekil 4. 13 hazırlanmıştır.

İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı Özet Raporuna göre (2010 yılı için) minibüslerin ve dolmuşların günlük taşıdığı yolcu sayısı toplam taşınan yolcu sayısı içinde yüzde 25'lik bir dilimi ulaşmaktadır. Büyükşehirlerin koltuk kapasitelerinin büyük çoğunluğu Belediye Otobüsü ve Özel Halk Otobüsünden oluşmaktayken, ara toplu taşıma türlerinden minibüs- dolmuş taşımacılığına ilişkin kapasitenin de yüzde 25'ler düzeyinde olması dikkat çekicidir. İl Belediyeleri Anket verilerinden ortaya çıkan koltuk kapasitelerinin de bu oranla paralellik göstermesi anketten elde edilen verilerin sınanmasında etkili olmaktadır.

Büyükşehir Belediyeleri toplu ulaşım verileri bir bütün olarak değerlendirildiğinde (Şekil 4.14): İstanbul, Bursa ve Eskişehir'de beş ayrı toplu taşıma türü hizmet vermektedir. Başta Ankara olmak üzere yedi ilde dört ayrı tür; İzmir, Erzurum ve Kayseri'de üç ayrı tür; İçel'de ise yalnızca 2 farklı tür ile toplu taşıma hizmeti verilmektedir.

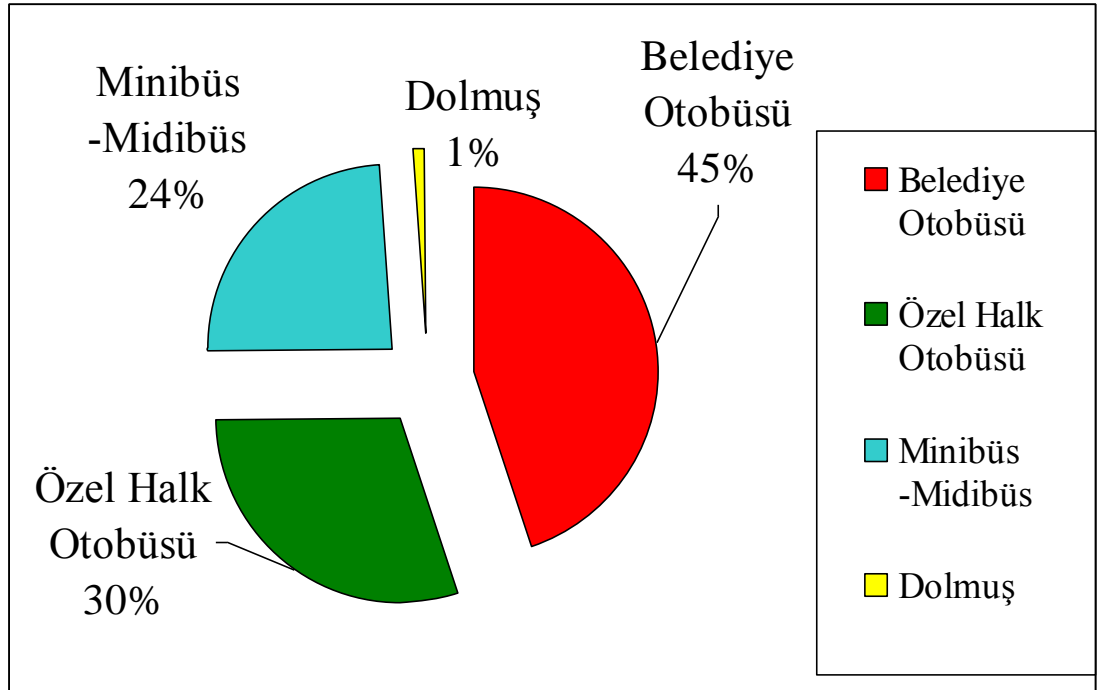


**Tablo 4.6: İl Belediyeleri Koltuk Kapasitesi Türel Dağılımı**

Belediye Türleri	Nüfus	KOLTUK KAPASİTESİNİN TÜREL DAĞILIMI				Toplam
		Belediye Otobüsü	Özel Halk Otobüsü	Minibüs -Midibüs	Dolmuş	
<b>Büyükşehir Belediyeleri</b>	33.125.686	691.260	456.470	373.375	15.228	1.536.333
<b>Orta Ölçekli İl Belediyeleri</b>	3.368.418	28.350	31.880	54.325	460	115.015
<b>Küçük Ölçekli İl Belediyeleri</b>	5.775.270	10.180	31.880	77.845	11.276	131.181
<b>İl Belediyeleri Genel Toplamı</b>	42.269.374	729.790	520.230	505.545	26.964	1.782.529

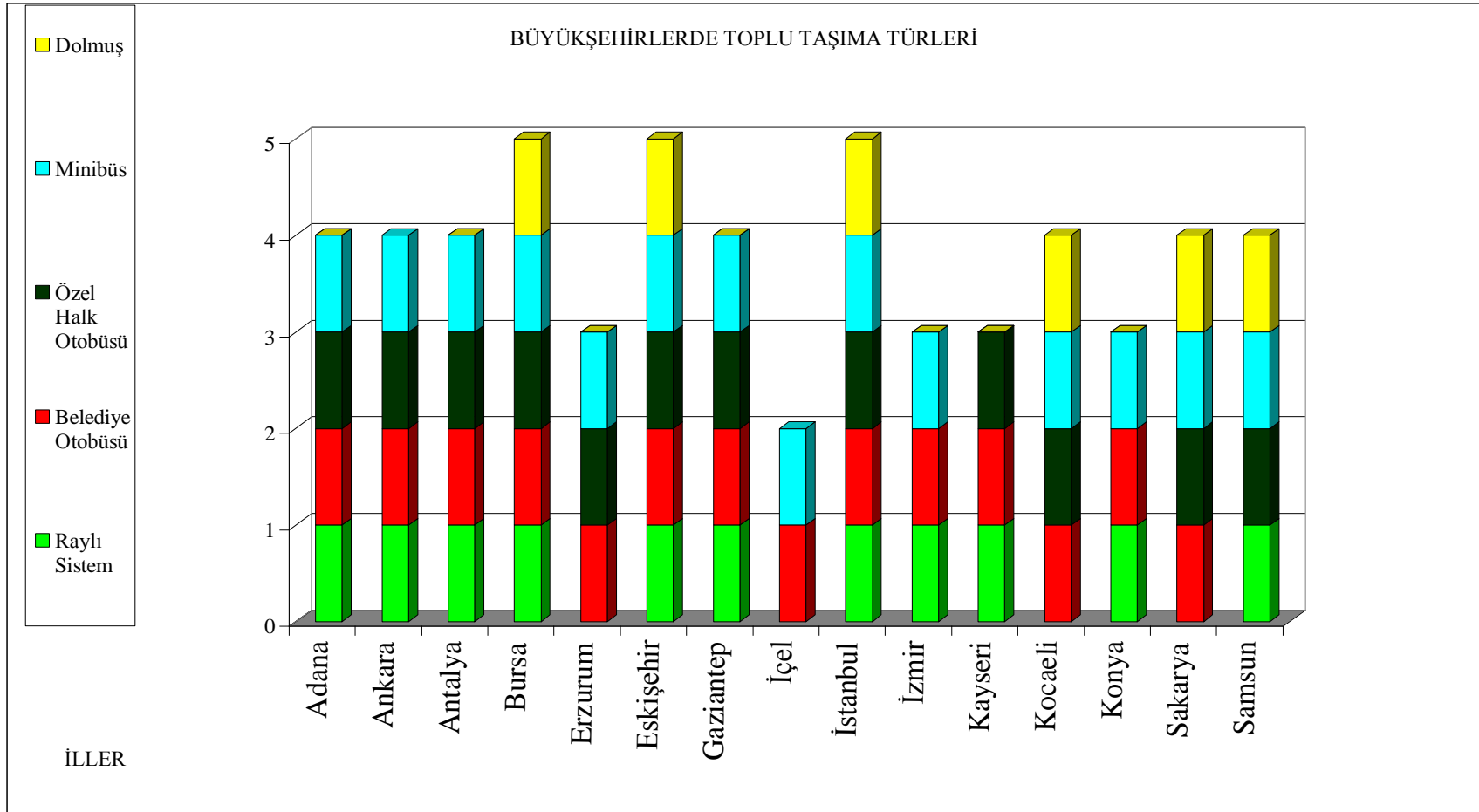
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.13: Büyükşehir Belediyeleri Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.14: Büyük Şehirlerde Toplu Taşıma Türleri



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

#### 4.1.2.2 Orta Ölçekli İl Belediyeleri

Merkez nüfusu 250.000 üzerinde olan ve büyükşehir statüsüne girmeyen iller bu gruba alınmıştır. Bu illerde yaşayan 3.368.418 nüfus, İB nüfusunun yalnızca yüzde 8'ini oluşturmaktadır. Bu gruba giren 10 İB' nin 9'undan veri elde edilebilmiştir. Bu anket verileri neticesinde tablo ve grafikler oluşturulmuştur.

OÖİLB'de raylı sistem bulunmamaktadır. Bu illerde hakim taşımacılık lastik tekerlekli türlerdir. Bu türler arasında otobüs, minibüs işletme türü yaygındır. Dolmuş taşımacılığı yalnızca Balıkesir'de görülmektedir. Sivas dışında tüm OÖİLB' de minibüs taşımacılığı devam etmektedir.

OÖİLB' de belediye otobüs taşımacılığı yapan belediyelerin oranı yüzde 67'dir. Elazığ, Manisa ve Sivas'ta belediye otobüs taşımacılığı yerine ÖHO taşımacılığı bulunmaktadır. Bu karşılık Batman, Malatya ve Şanlıurfa' da otobüs taşımacılığını belediye kendisi yürütmektedir. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgileri Tablo 4.7'de; Şekil 4.15, 4.16 ve Şekil B.20'de düzenlenmiştir.

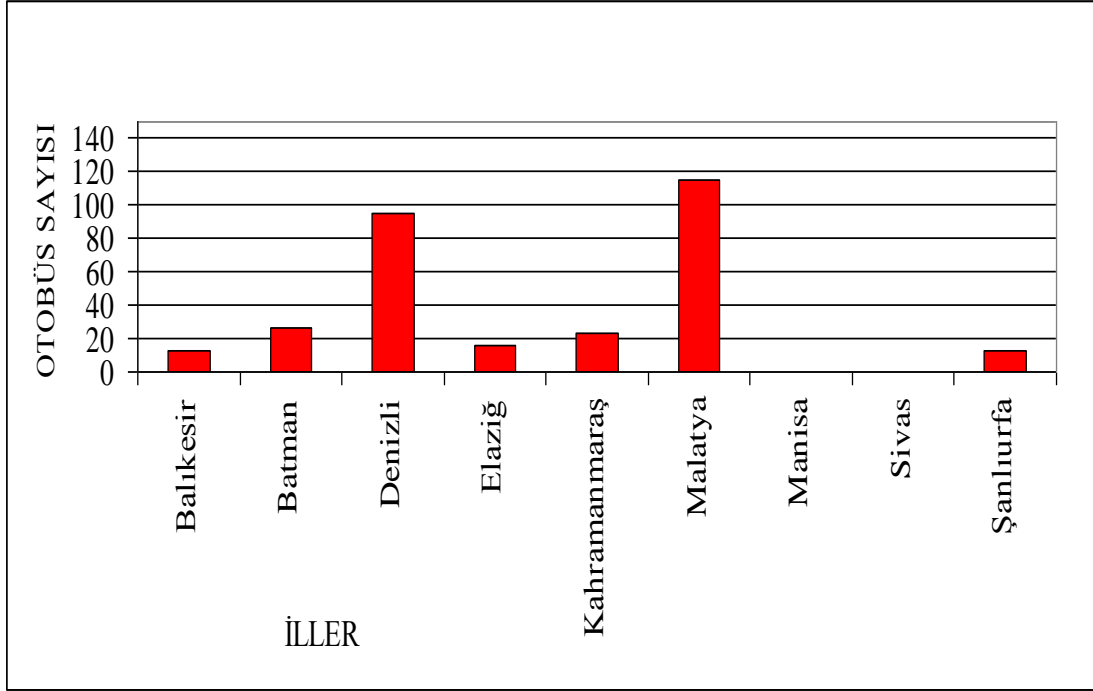
**Tablo 4.7: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüs Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Otobüs Sayısı					Toplam
		Var/yok	Hat Sayısı	7m<H<9m	9m<H<12m	12 m ve daha büyük	
Balıkesir	265.747	1	3	2	1	10	13
Batman	325.020	1	6	0	0	26	26
Denizli	498.643	1	43	5	0	90	95
Elazığ	331.479	1	16	0	0	16	16
Kahramanmaraş	412.252	1	10	6	10	7	23
Malatya	401.705	1	33	0	8	107	115
Manisa	316.973	0	0	0	0	0	0
Sivas	318.488	0	0	0	0	0	0
Şanlıurfa	498.111	1	4	7	6	0	13
Toplam	3.368.418	7	115	20	25	256	301

*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

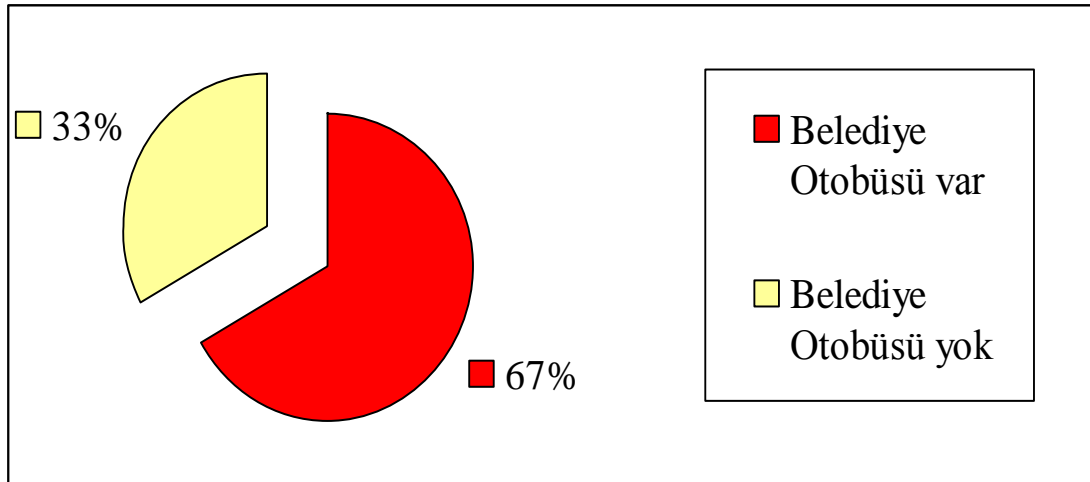
OÖİLB 'de belediye otobüsü araç büyüklüğünde yüzde 85 ile en fazla 12 metre ve daha büyük araçlar bulunmaktadır. Ancak diğer araç büyüklüklerinden de filolarda araç bulunması; yolculuk sayısına göre pik saatler dışında küçük araçların kullanılmakta olduğunu göstermektedir.

**Şekil 4.15: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüsleri Sayılarının Dağılımı**



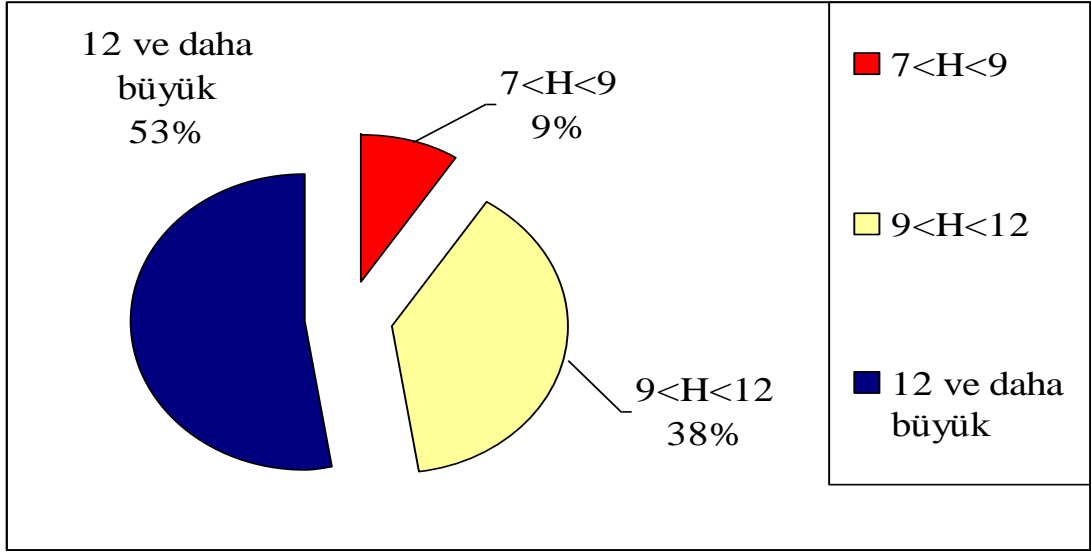
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.16: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüsü Olan İllerin Oranı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.17: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüslerinin Büyüklükleri**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

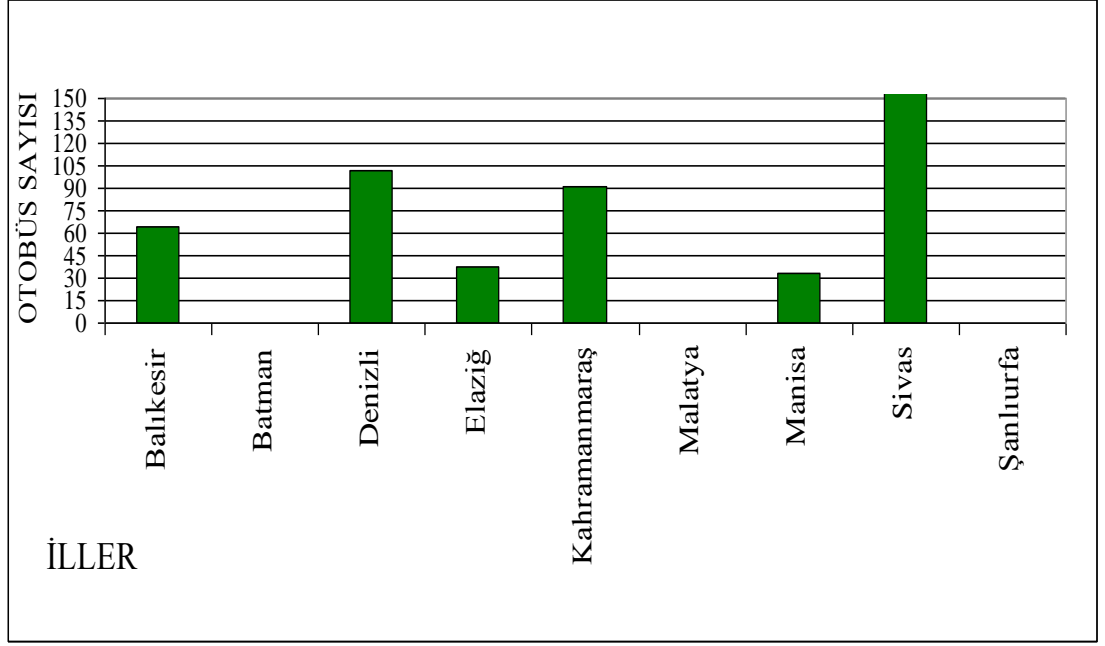
OÖİLB' de Özel Halk Otobüsü taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 67'dir. Balıkesir, Denizli ve Kahramanmaraş'ta belediye otobüsleri yanı sıra özel halk otobüslerinin de bulunması, otobüs taşımacılında eksik kapasitenin özel sektör eliyle tamamlanması olarak değerlendirilmektedir. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.8' de, Şekil 4.18, 4.19, 4.20 ve Şekil B.21'de düzenlenmiştir.

**Tablo 4. 8: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Özel Halk Otobüs Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Özel Halk Otobüs Sayısı					Toplam
		Var/yok	Hat Sayısı	7m<H<9m	9m<H<12m	12m ve daha büyük	
Balıkesir	265.747	1	44	0	64	0	64
Batman	325.020	0	0	0	0	0	0
Denizli	498.643	1	42	102	0	0	102
Elazığ	331.479	1	16	3	0	35	38
Kahramanmaraş	412.252	1	25	91	0	0	91
Malatya	401.705	0	0	0	0	0	0
Manisa	316.973	1	4	33	0	0	33
Sivas	318.488	1	23	249	0	0	249
Şanlıurfa	498.111	0	0	0	0	0	0
<b>Toplam</b>	<b>3.368.418</b>	<b>6</b>	<b>154</b>	<b>478</b>	<b>64</b>	<b>35</b>	<b>577</b>

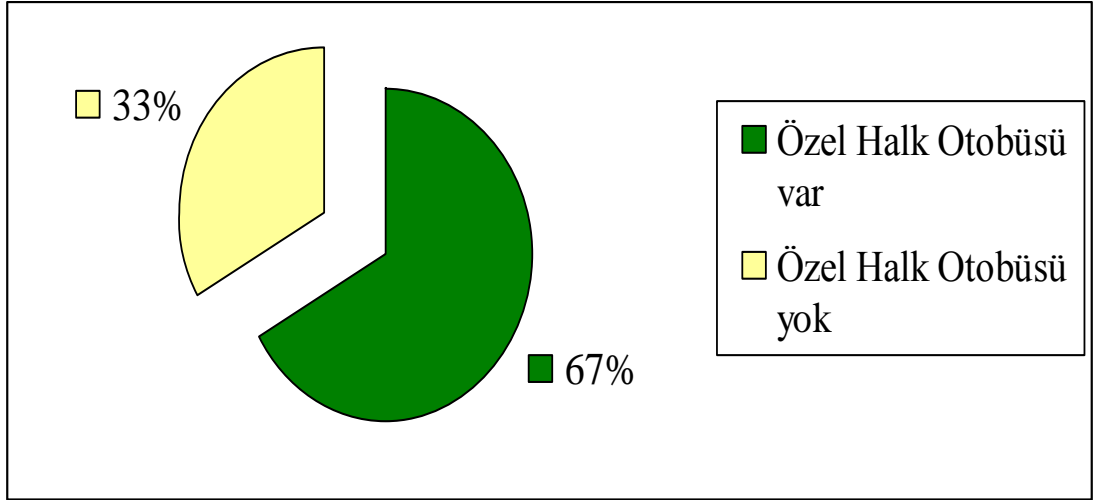
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.18: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Özel Halk Otobüsleri Sayılarının Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

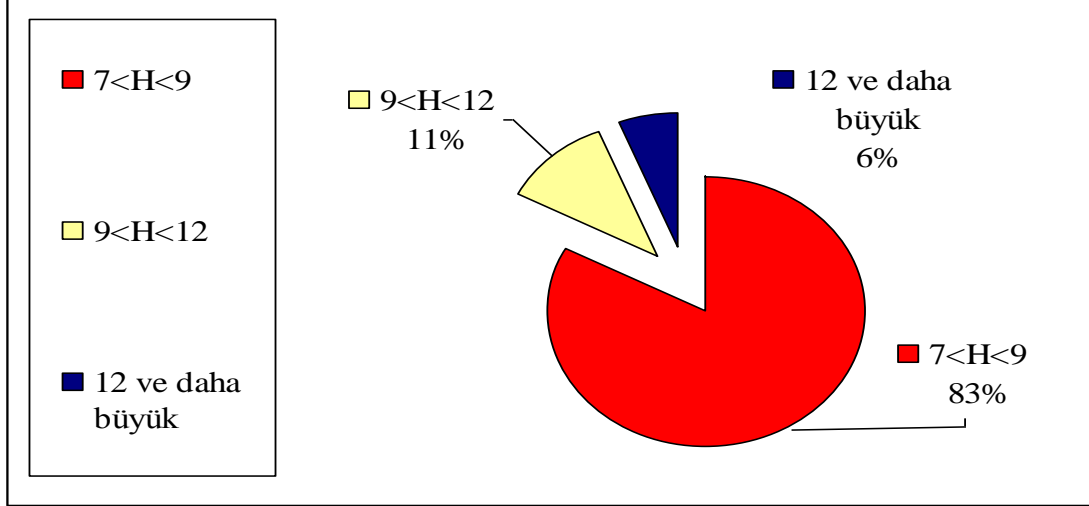
**Şekil 4.19: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Özel Halk Otobüsü Olan İllerin Oranı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

OÖİLB’lerde ÖHO araç büyüklüğünün yüzde 83 ile  $7 < H < 9$  metre aralığında olması (Şekil 4.20), bu illerde belediye otobüslerinden farklı olarak ÖHO’ lar da işletmecilerin küçük araçları tercih ettiğini göstermektedir. Bu durum ulaşımın sürdürülebilirliğinde taşımacılığın ekonomik yönünü ortaya koymaktadır.

**Şekil 4.20: Orta Ölçekli İl Belediyelerinde Özel Halk Otobüslerinin Büyüklükleri**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

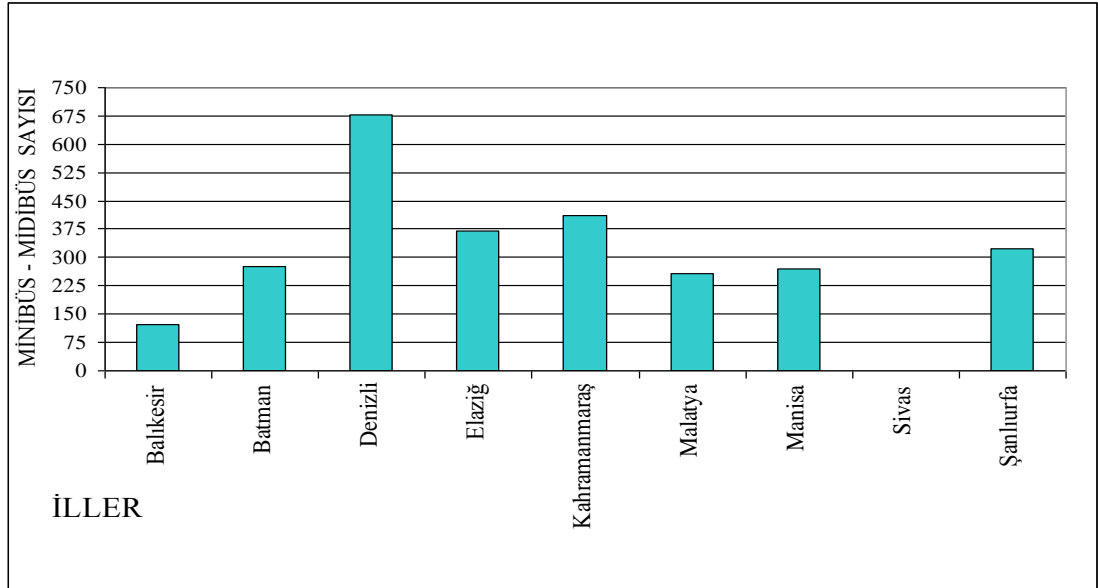
OÖİLB’ de minibüs taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 89 gibi oldukça yüksektir. Sivas dışında tüm illerde minibüs taşımacılığı devam etmektedir. Otobüs taşımacılığı ile birlikte sürdürülen minibüs taşımacılığı, koltuk kapasitesi bakımından yüzde 48 gibi önemli bir pay almaktadır. Bu ölçekte bulunan illerden Sivas’ın minibüs taşımacılığında ÖHO taşımacılığına geçiş süreci dikkati çeken uygulamalar arasında yerini almıştır. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgileri Tablo 4.9’da, Şekil 4.21, 4.22 ve Şekil B.22’ de düzenlenmiştir.

**Tablo 4.9: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs Taşımacılığında Durum**

MİNİBÜS TAŞIMACILIĞI DURUMU						
İLLER	Nüfuslar	Var/yok	Hat Sayısı	Koltuk Sayısı		Toplam
				14 Koltuklu Araç Sayısı	Daha fazla Koltuklu Araç Sayısı	
Balıkesir	265.747	1	5	122	0	122
Batman	325.020	1	7	276	0	276
Denizli	498.643	1	17	679	0	679
Elazığ	331.479	1	16	371	0	371
Kahramanmaraş	412.252	1	30	412	0	412
Malatya	401.705	1	20	247	9	256
Manisa	316.973	1	5	270	0	270
Sivas	318.488	0	0	0	0	0
Şanlıurfa	498.111	1	22	320	2	322
<b>Toplam</b>	<b>3.368.418</b>	<b>8</b>	<b>122</b>	<b>2.697</b>	<b>11</b>	<b>2.708</b>

Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

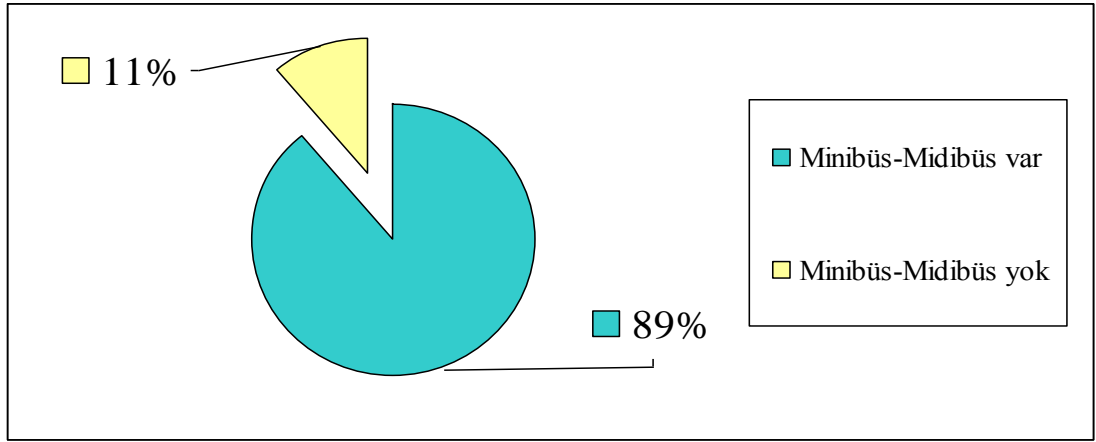
**Şekil 4.21: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs-Midibüs Sayıları**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011



**Şekil 4.22: Minibüs-Midibüs Olan Orta Ölçekli İl Belediyelerin Oranı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

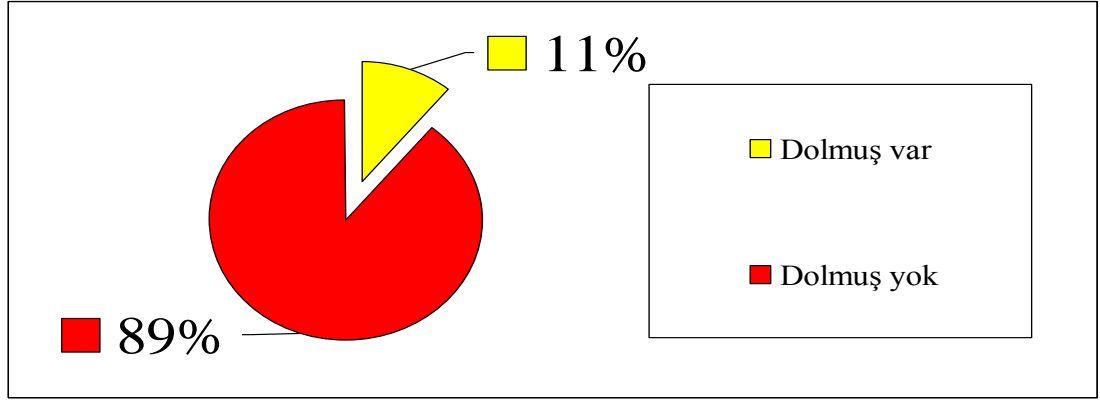
OÖİLB' de Dolmuş taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 11 gibi oldukça düşük bir oranda olduğu Şekil 4.23'te gösterilmiştir. Balıkesir'de 11 hatta 4 koltuk kapasiteli araçlarla 115 araç hizmet vermektedir (Tablo 4.10, Şekil 4.24 ve B.23).

**Tablo 4.10: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Dolmuş										
		Var/yok	Hat Sayısı	Koltuk Kapasitelerinde Araç Sayıları								Toplam
				4 KOLTUK	5 KOLTUK	6 KOLTUK	7 KOLTUK	9 KOLTUK	12 KOLTUK	14 KOLTUK		
Balıkesir	265.747	1	11	115	0	0	0	0	0	0	0	115
Batman	325.020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Denizli	498.643	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elazığ	331.479	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kahramanmaraş	412.252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Malatya	401.705	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Manisa	316.973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sivas	318.488	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Şanlıurfa	498.111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3.368.418	1	11	115	0	0	0	0	0	0	0	115

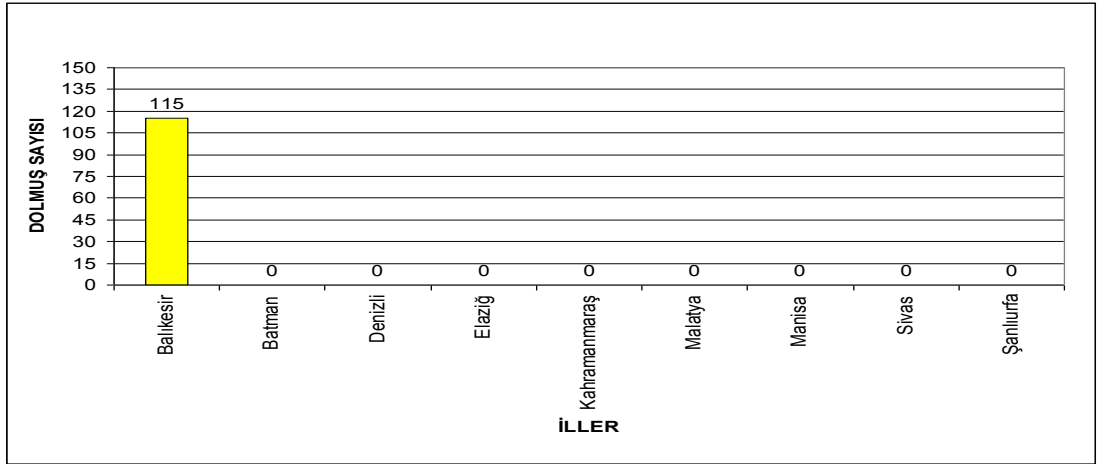
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.23: Dolmuş Olan Orta Ölçekli İl Belediyelerinin Oranı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.24: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Sayıları

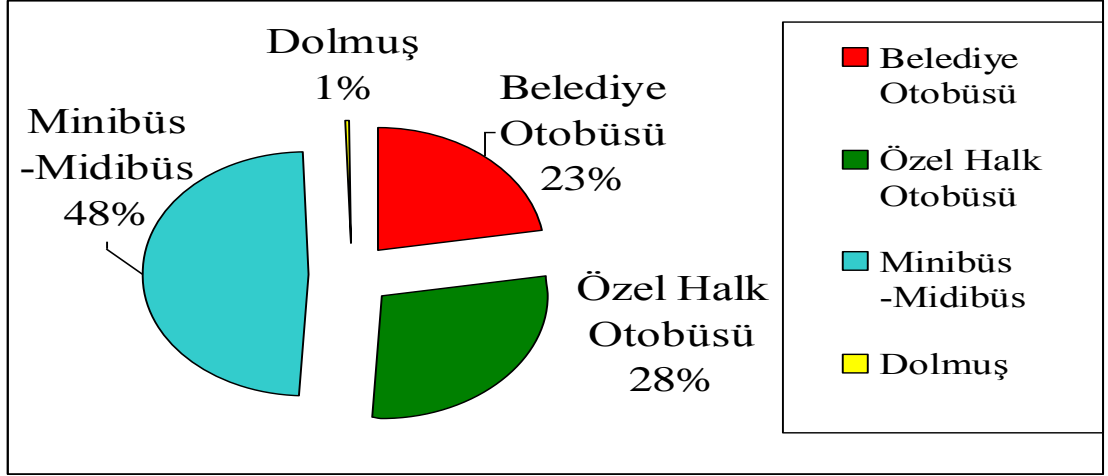


Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

OÖİLB verilerine göre Şekil 4.25'te koltuk kapasiteleri dağılım grafiği oluşturulmuştur. Bu grafiğe göre; OÖİLB' de toplu taşıma hizmeti otobüs işletmeciliği (yüzde 23 BO, yüzde 28 ÖHO olmak üzere yüzde 51) ile ara toplu taşıma türleri (minibüs yüzde 48, dolmuş yüzde 1 olmak üzere yüzde 49) arasında eşit dağılım göstermektedir.

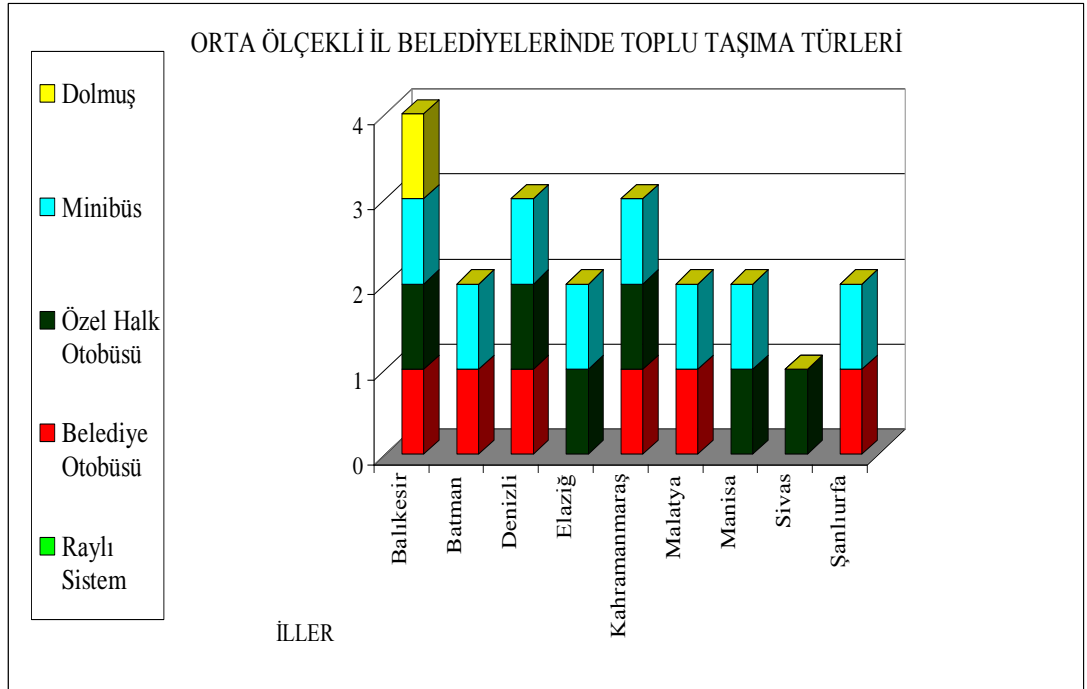
ÖİLB' de en fazla dört tür ile Balıkesir'de taşımacılık yapılmaktayken, diğer illerde iki-üç tür, Sivas'ta ise yalnızca ÖHO taşımacılığı bulunmaktadır (Şekil 4.26).

Şekil 4.25: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.26: Orta Ölçekli İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türleri



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

#### 4.1.2.3 Küçük Ölçekli İl Belediyeleri

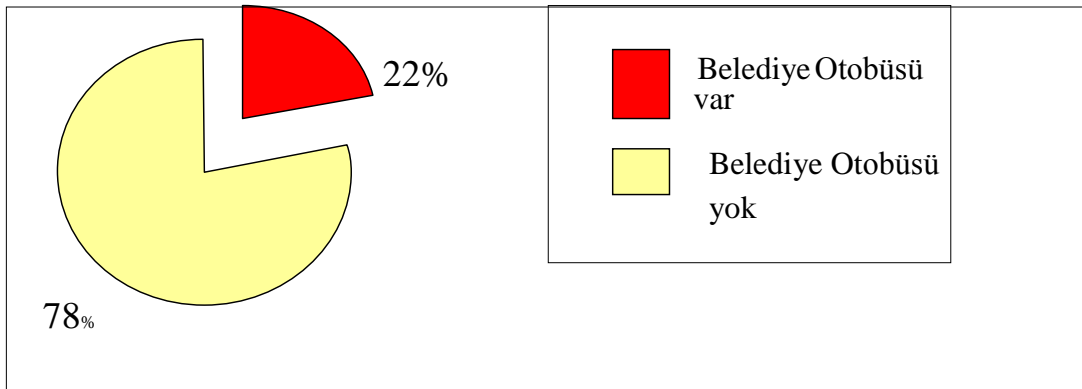
Bu gruba 250.000 nüfus altında merkez nüfusuna sahip il belediyeleri alınmıştır. Bu gruba giren 55 İB' nin 46'sından veri elde edilebilmiştir. Bu illerde yaşayan 5.312.413 kişi, İB nüfusunun yalnızca yüzde 13'ünü oluşturmaktadır.

OÖİLB'lerde raylı sistem bulunmamaktadır. Bu illerde taşımacılık lastik tekerlekli türler ile yapılmaktadır. Bu türler arasında özel halk otobüsü (koltuk kapasitesi bakımından yüzde 24), minibüs ( koltuk kapasitesi bakımından yüzde 59) ve dolmuş (koltuk kapasitesi bakımından yüzde 10) taşımacılığı yaygındır. Belediye otobüs taşımacılığının yerini ÖHO taşımacılığının almıştır. Halen belediye otobüsü bulunan OÖİLB'lerde de belediye otobüsleri sembolik düzeydedir. Dolmuş taşımacılığı da yalnızca Gümüşhane, Ordu, Trabzon ve Yozgat'ta görülmektedir.

KÖİLB' de Belediye Otobüs taşımacılığı yapan belediyelerin oranı yüzde 22 gibi oldukça düşüktür. Araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.11'de, Şekil 4.28, 4.29, 4.30 ve Şekil B.24'te düzenlenmiştir.

KÖİLB' de araç büyüklükleri her üç segmentte de eşit oranda dağılım göstermektedir. Yolculuk kapasitesi düşük hat ve saatlerde düşük kapasiteli araçların belediyelerce kullanılması yaygın bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır.

**Şekil 4.27: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüsü Olan İllerin Oranı**



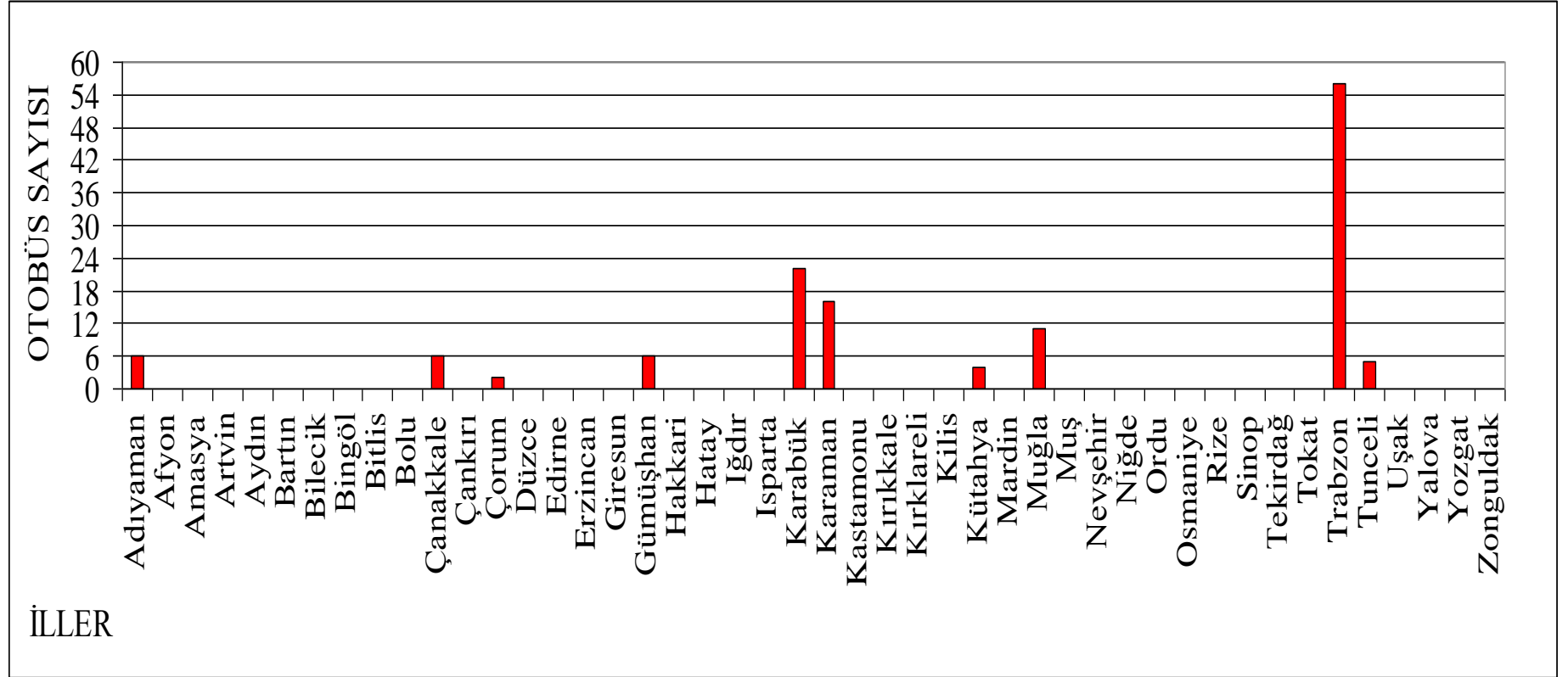
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Tablo 4.11: KÖİLB Belediye Otobüs Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Otobüs Sayısı					Toplam
		Var/yok	Hat Sayısı	7m<H<9m	9m<H<12m	12m ve daha büyük	
Adıyaman	202.735	1	1	6	0	0	6
Afyon	173.100	0	0	0	0	0	0
Amasya	99.905	0	0	0	0	0	0
Artvin	24.354	0	0	0	0	0	0
Aydın	188.337	0	0	0	0	0	0
Bartın	52.470	0	0	0	0	0	0
Bilecik	62.320	0	0	0	0	0	0
Bingöl	87.918	0	0	0	0	0	0
Bitlis	43.109	0	0	0	0	0	0
Bolu	119.898	0	0	0	0	0	0
Çanakkale	106.116	1	6	1	2	3	6
Çankırı	69.631	0	0	0	0	0	0
Çorum	218.130	1	2	0	0	2	2
Düzce	129.118	0	0	0	0	0	0
Edirne	138.793	0	0	0	0	0	0
Erzincan	102.173	0	0	0	0	0	0
Giresun	96.948	0	0	0	0	0	0
Gümüşhane	28.620	1	3	3	3	0	6
Hakkari	57.844	0	0	0	0	0	0
Hatay	213.581	0	0	0	0	0	0
Iğdır	77.912	0	0	0	0	0	0
Isparta	222.556	0	0	0	0	0	0
Karabük	108.710	1	21	10	12	0	22
Karaman	135.185	1	6	5	10	1	16
Kastamonu	91.012	0	0	0	0	0	0
Kırıkkale	193.093	0	0	0	0	0	0
Kırklareli	62.152	0	0	0	0	0	0
Kilis	82.109	0	0	0	0	0	0
Kütahya	235.685	1	4	0	4	0	4
Mardin	79.947	0	0	0	0	0	0
Muğla	60.066	1	13	2	9	0	11
Muş	74.902	0	0	0	0	0	0
Nevşehir	85.634	0	0	0	0	0	0
Niğde	109.724	0	0	0	0	0	0
Ordu	141.341	0	0	0	0	0	0
Osmaniye	198.836	0	0	0	0	0	0
Rize	99.380	0	0	0	0	0	0
Sinop	37.708	0	0	0	0	0	0
Tekirdağ	141.439	0	0	0	0	0	0
Tokat	136.595	0	0	0	0	0	0
Trabzon	234.063	1	22	12	4	40	56
Tunceli	26.410	1	4	5	0	0	5
Uşak	180.414	0	0	0	0	0	0
Yalova	98.347	0	0	0	0	0	0
Yozgat	75.012	0	0	0	0	0	0
Zonguldak	109.081	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	5.312.413	10	82	44	44	46	134

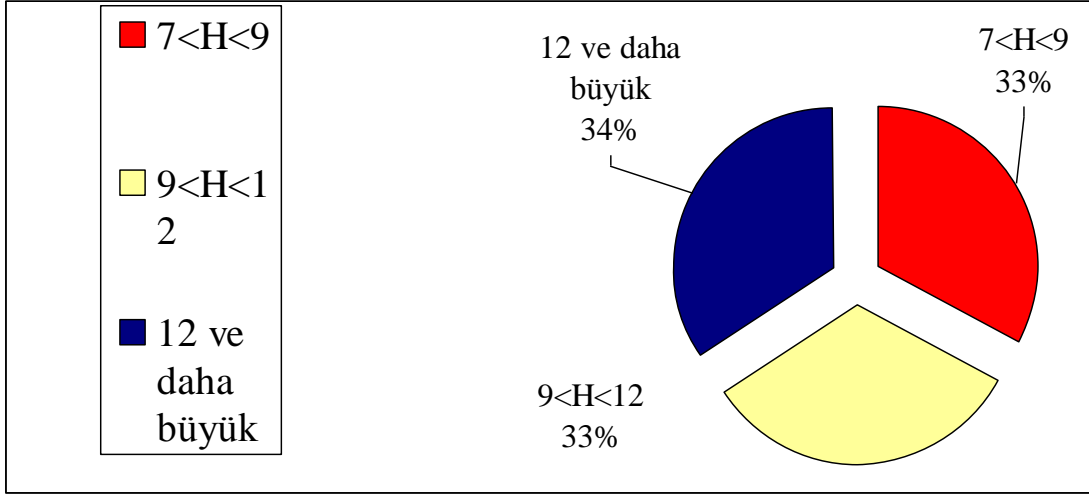
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.28: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Belediye Otobüs Sayılarının Dağılımı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.29: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde Otobüslerinin Büyüklükleri**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

KÖİLB' de özel halk otobüs taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 70'tir. Bu illerin 14'ünde yalnızca ÖHO taşımacılığı bulunması, belediyelerin bu illerde ara toplu taşımacılarla hat ve araç optimizasyonu konusunda önemli adımlar attıklarının bir ifadesi olarak kabul edilmelidir. Bu dönüşümler sürdürülebilir ulaşım konusunda incelenmesi gereken başarılı örneklerdir. Çünkü belediyelerin bu illerde taşımacılıkta çok sayıda minibüsçüyü birleştirerek ÖHO' ya geçiş süreci yaşanmıştır. Çanakkale 2006 yılında ve Erzincan 2010 yılında yaptığı dönüşümle başarılı iller arasında gösterilmektedir. Erzincan'da araç sahipliği yerine hisse sahipliği (Albayrak 2011) üzerine optimizasyon süreci gerçekleştirilmiştir.

KÖİLB'de ÖHO araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.12'de, Şekil 4.30, 4.31, 4.32 ve Şekil B.25'te düzenlenmiştir. Bu illerde ÖHO' lerin yüzde 88'i küçük araç (7<H<9 metre) grubundan oluşmaktadır.

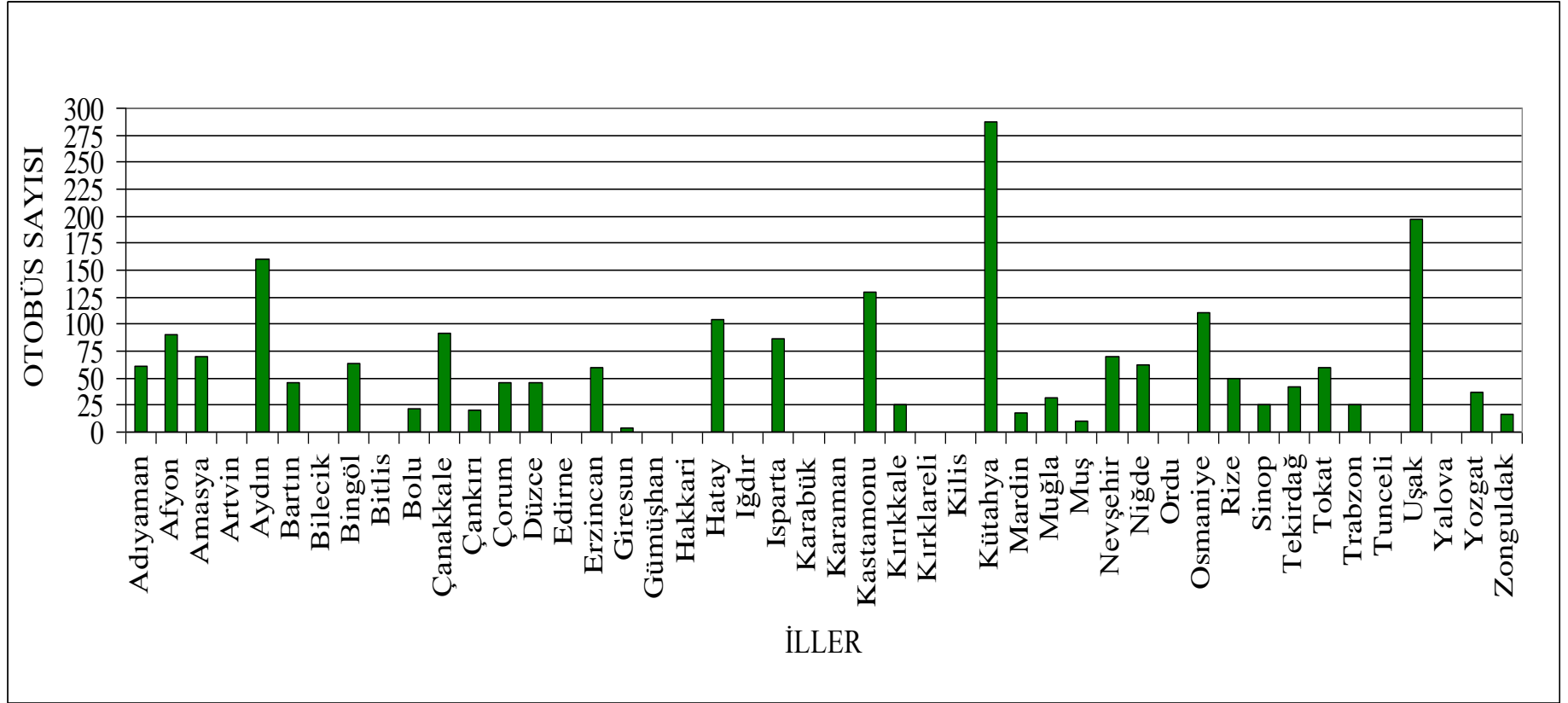
**Tablo 4.12: KÖİLB Özel Halk Otobüs Taşımacılığında Durum**

İller	Nüfuslar	Otobüs Sayısı					Toplam
		Var/yok	Hat Sayısı	7m<H<9m	9m<H<12m	12m ve daha büyük	
Adıyaman	202.735	1	1	61	0	0	61
Afyon	173.100	1	14	90	0	0	90
Amasya	99.905	1	9	70	0	0	70
Artvin	24.354	0	0	0	0	0	0
Aydın	188.337	1	18	160	0	0	160
Bartın	52.470	1	21	46	0	0	46
Bilecik	62.320	0	0	0	0	0	0
Bingöl	87.918	1	4	63	0	0	63
Bitlis	43.109	0	0	0	0	0	0
Bolu	119.898	1	11	11	11	0	22
Çanakkale	106.116	1	17	88	4	0	92
Çankırı	69.631	1	8	0	10	10	20
Çorum	218.130	1	16	0	0	46	46
Düzce	129.118	1	18	0	20	26	46
Edirne	138.793	0	0	0	0	0	0
Erzincan	102.173	1	5	55	5	0	60
Giresun	96.948	1	2	4	0	0	4
Gümüşhane	28.620	0	0	0	0	0	0
Hakkari	57.844	0	0	0	0	0	0
Hatay	213.581	1	22	104	0	0	104
İğdir	77.912	0	0	0	0	0	0
Isparta	222.556	1	43	0	0	86	86
Karabük	108.710	0	0	0	0	0	0
Karaman	135.185	0	0	0	0	0	0
Kastamonu	91.012	1	5	130	0	0	130
Kırıkkale	193.093	1	13	25	0	0	25
Kırklareli	62.152	0	0	0	0	0	0
Kilis	82.109	0	0	0	0	0	0
Kütahya	235.685	1	24	287	0	0	287
Mardin	79.947	1	3	18	0	0	18
Muğla	60.066	1	13	32	0	0	32
Muş	74.902	1	3	10	0	0	10
Nevşehir	85.634	1	2	70	0	0	70
Niğde	109.724	1	3	62	0	0	62
Ordu	141.341	0	0	0	0	0	0
Osmaniye	198.836	1	10	110	0	0	110
Rize	99.380	1	25	50	0	0	50
Sinop	37.708	1	7	26	0	0	26
Tekirdağ	141.439	1	11	20	22	0	42
Tokat	136.595	1	2	60	0	0	60
Trabzon	234.063	1	8	8	18	0	26
Tunceli	26.410	0	0	0	0	0	0
Uşak	180.414	1	10	197	0	0	197
Yalova	98.347	0	0	0	0	0	0
Yozgat	75.012	1	5	37	0	0	37
Zonguldak	109.081	1	17	15	0	2	17
Toplam	5.312.413	32	370	1.909	90	170	2.169

Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

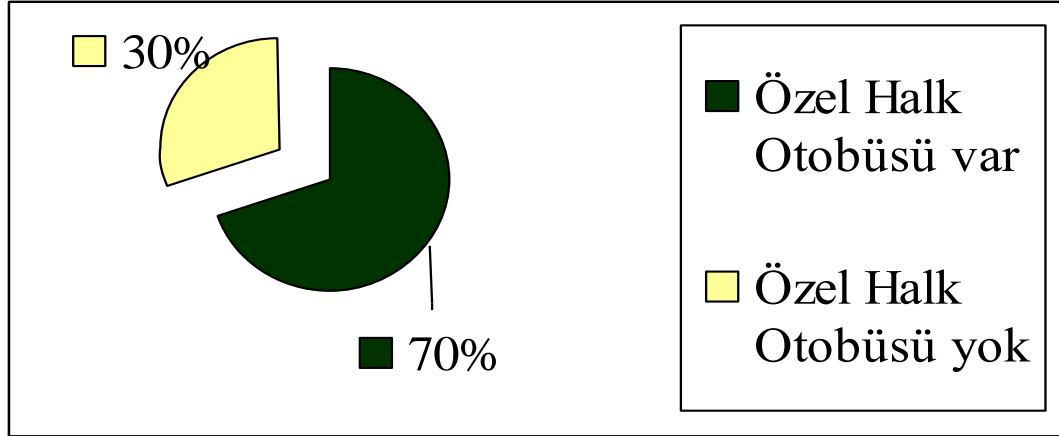


Şekil 4.30: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri ÖHO Sayılarının Dağılımı



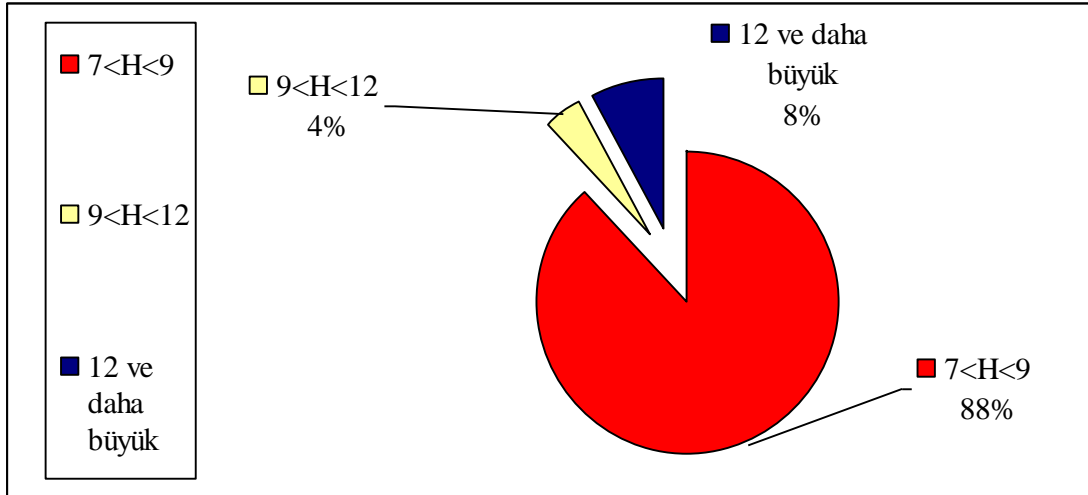
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.31: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde ÖHO Olan İllerin Oranı



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.32: Küçük Ölçekli İl Belediyelerinde ÖHO Büyüklükleri



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

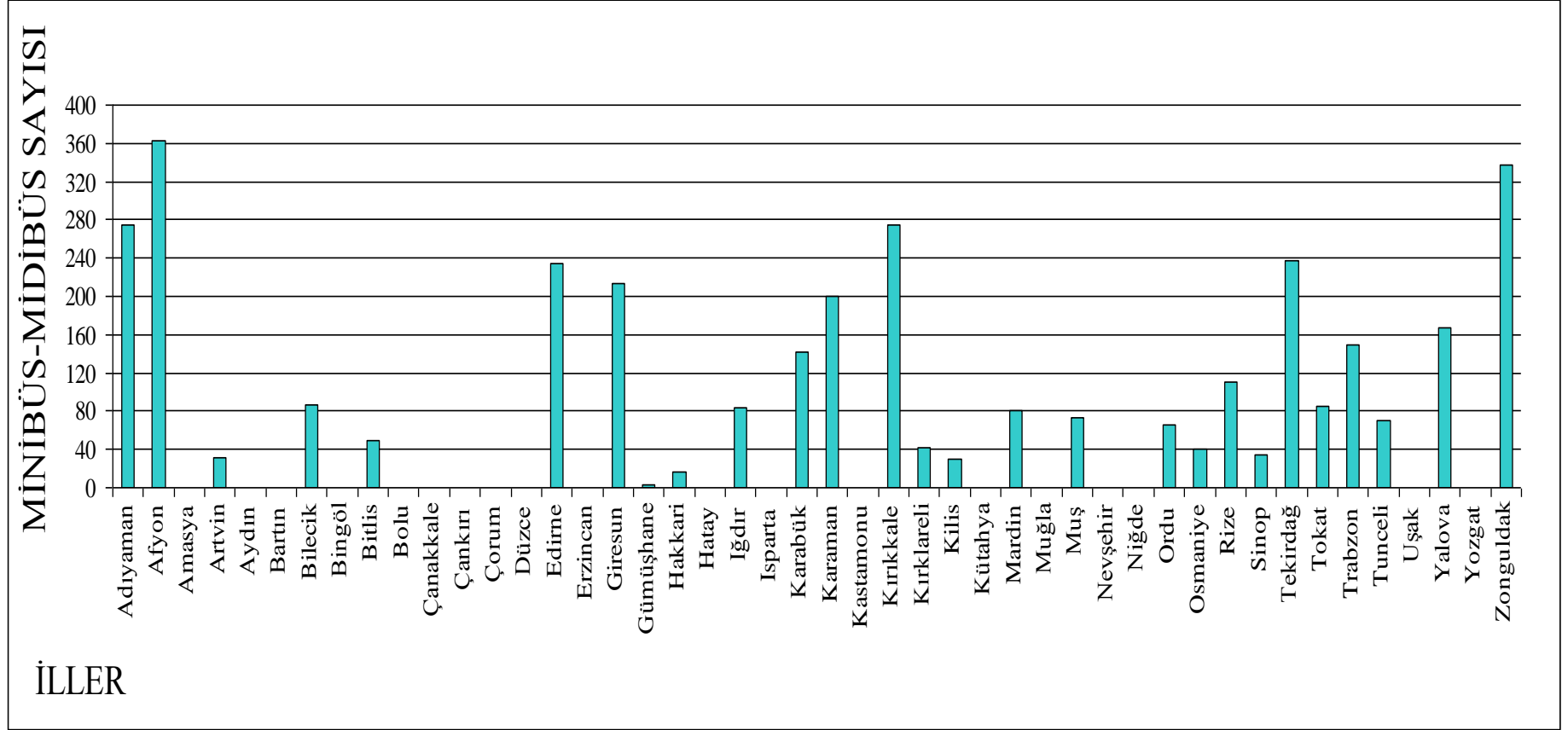
KÖİLB' de minibüs taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 61'dir. Ancak dikkat çeken unsur: başta Artvin, Bilecik, Bolu ve Edirne olmak üzere 9 İilde yalnızca minibüs taşımacılığı ile toplu taşıma sürdürülmektedir. Edirne'de minibüs taşımacılığı hukuki yapısı içerisinde, yüksek kapasitede araçlarla (26 koltuk ve daha fazla) taşımacılık devam etmektedir. KÖİLB' de hakim taşıma (koltuk kapasiteleri açısından bakıldığında) minibüs taşımacılığıdır. KÖİLB' de araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.13'de, Şekil 4.33, 4.34 ve Şekil B.26'da düzenlenmiştir.

**Tablo 4.13: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs Taşımacılığında Durum**

MİNİBÜS TAŞIMACILIĞI DURUMU						
İLLER	Nüfuslar	Var/yok	Hat Sayısı	Araç Sayısı		Toplam
				14 Koltuklu	Daha fazla	
Adıyaman	202.735	1	5	275	0	275
Afyon	173.100	1	14	362	0	362
Amasya	99.905	0	0	0	0	0
Artvin	24.354	1	4	32	0	32
Aydın	188.337	0	0	0	0	0
Bartın	52.470	0	0	0	0	0
Bilecik	62.320	1	7	86	0	86
Bingöl	87.918	0	0	0	0	0
Bitlis	43.109	1	0	49	0	49
Bolu	119.898	0	0	0	0	0
Çanakkale	106.116	0	0	0	0	0
Çankırı	69.631	0	0	0	0	0
Çorum	218.130	0	0	0	0	0
Düzce	129.118	0	0	0	0	0
Edirne	138.793	1	10	3	231	234
Erzincan	102.173	0	0	0	0	0
Giresun	96.948	1	8	214	0	214
Gümüşhane	28.620	1	3	0	3	3
Hakkari	57.844	1	0	0	16	16
Hatay	213.581	0	0	0	0	0
İğdır	77.912	1	7	84	0	84
Isparta	222.556	0	0	0	0	0
Karabük	108.710	1	7	142	0	142
Karaman	135.185	1	6	200	0	200
Kastamonu	91.012	0	0	0	0	0
Kırıkkale	193.093	1	12	274	0	274
Kırklareli	62.152	1	6	42	0	42
Kilis	82.109	1	1	30	0	30
Kütahya	235.685	0	0	0	0	0
Mardin	79.947	1	3	0	80	80
Muğla	60.066	0	0	0	0	0
Muş	74.902	1	3	73	0	73
Nevşehir	85.634	0	0	0	0	0
Niğde	109.724	0	0	0	0	0
Ordu	141.341	1	3	65	0	65
Osmaniye	198.836	1	1	40	0	40
Rize	99.380	1	3	110	0	110
Sinop	37.708	1	7	35	0	35
Tekirdağ	141.439	1	13	238	0	238
Tokat	136.595	1	9	0	85	85
Trabzon	234.063	1	1	150	0	150
Tunceli	26.410	1	3	30	40	70
Uşak	180.414	0	0	0	0	0
Yalova	98.347	1	11	167	0	167
Yozgat	75.012	1	0	0	0	0
Zonguldak	109.081	1	19	338	0	338
Toplam	5.312.413	28	166	3.039	455	3.494

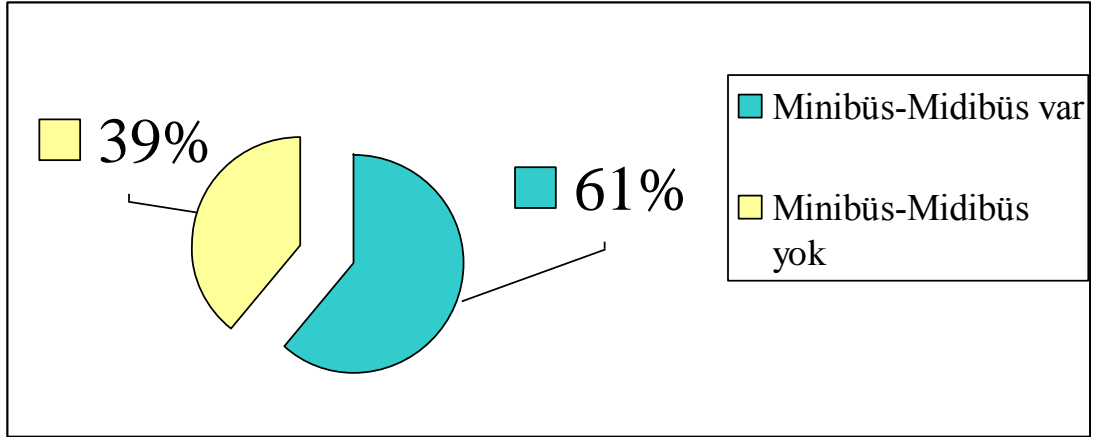
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.33: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Minibüs-Midibüs Sayıları



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

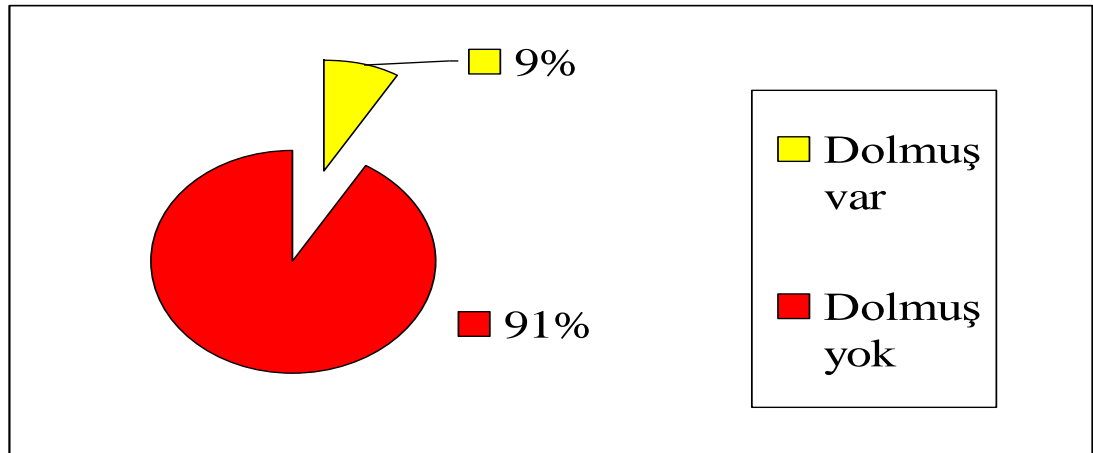
**Şekil 4.34: Minibüs-Midibüs Olan Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Oranı**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

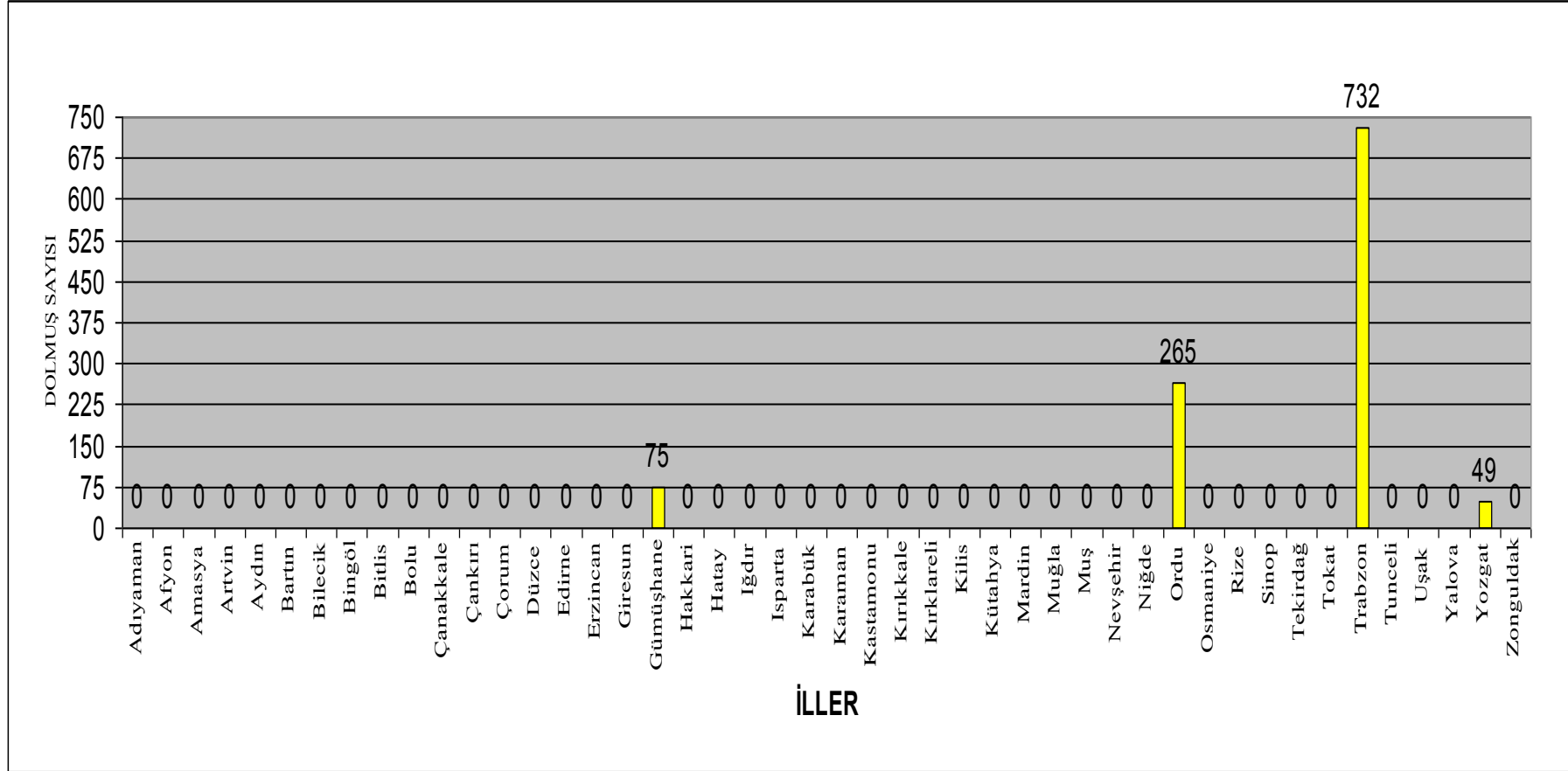
KÖİLB' de dolmuş taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 9 gibi oldukça düşüktür (Şekil 4.35). Ancak, koltuk kapasitesi bakımından belediye otobüslerinden daha fazla kapasiteye sahip olmaları ve minibüs taşımacılığı yapılan illerde her iki ara toplu taşıma türünün birlikte yürütülmesi, toplu taşımada optimizasyon sürecine ihtiyaç bulunduğunu göstermektedir. Bu illerde, ulaşım planlama çalışmaları sonucunda ortaya çıkacak toplu taşıma senaryolarına göre uygun ölçekte birleşmeler suretiyle ÖHO işletmeciliğine geçiş şartları oluşturulmalıdır. KÖİLB'lerde araç sayıları, hat sayıları ve büyüklüklerine ilişkin bilgiler Tablo 4.14, Şekil 4.36 ve B.27 'de verilmiştir.

**Şekil 4.35: Dolmuş Olan Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Oranı**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.36: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Sayıları



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Tablo 4.14: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Dolmuş Taşımacılığında Durum**

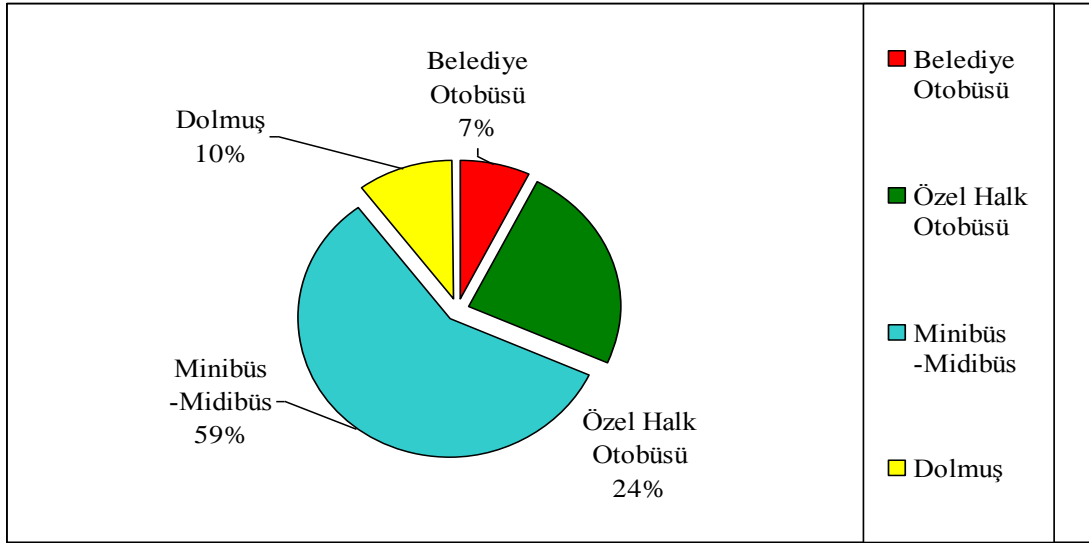
İller	Nüfuslar	Dolmuş									Toplam
		Var/ Yok	Hat Sayısı	Araç Sayısı							
				4 KOLTUK	5 KOLTUK	6 KOLTUK	7 KOLTUK	9 KOLTUK	12 KOLTUK	14 KOLTUK	
Adıyaman	202.735	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Afyon	173.100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amasya	99.905	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Artvin	24.354	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aydın	188.337	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bartın	52.470	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bilecik	62.320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bingöl	87.918	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bitlis	43.109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bolu	119.898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Çanakkale	106.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Çankırı	69.631	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Çorum	218.130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Düzce	129.118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Edirne	138.793	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erzincan	102.173	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Giresun	96.948	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gümüşhane	28.620	1	5	0	0	0	0	75	0	0	75
Hakkari	57.844	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hatay	213.581	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iğdır	77.912	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Isparta	222.556	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karabük	108.710	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karaman	135.185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kastamonu	91.012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kırkkale	193.093	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kırklareli	62.152	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kilis	82.109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kütahya	235.685	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mardin	79.947	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muğla	60.066	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muş	74.902	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nevşehir	85.634	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niğde	109.724	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ordu	141.341	1	4	0	0	0	0	0	265	0	265
Osmaniye	198.836	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rize	99.380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sinop	37.708	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tekirdağ	141.439	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tokat	136.595	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trabzon	234.063	1	21	0	0	0	0	732	0	0	732
Tunceli	26.410	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uşak	180.414	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Yalova	98.347	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Yozgat	75.012	1	2	0	0	0	0	0	0	49	49
Zonguldak	109.081	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	5.312.413	4	32	0	0	0	0	807	265	49	1.121

Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

KÖİLB verilerine göre bu illerde koltuk kapasitesinin yüzde 68'i ara toplu taşıma türlerinden, yüzde 32'si ise otobüs türünden oluşmaktadır. (Şekil 4. 37) Ölçeğe göre değerlendirme yapıldığında: ölçek küçüldükçe ara toplu taşımacılığın toplam kapasite içerisinde ki payı artmaktadır. Bu illerde kentiçi ulaşım sorunları , trafik sıkışıklıkları; toplu taşıma türleri arasında rekabet, yolcu kapma yarışları; toplu taşıma işletme maliyetleri; hukuki alanda yaşanan sorunlar incelenerek sürdürülebilir ulaşım hedefleri doğrultusunda önemli dönüşüm projelerine ihtiyaç bulunmaktadır.

KÖİLB' de toplu taşıma türel durumunda Trabzon dört farklı tür ile diğerlerinden ayrılırken, çoğunlukla tek tür ile toplu taşıma yapılmaktadır. İki ve üç tür bulunan illerde de ara toplu taşıma türleri belirleyici durumdadır. (Şekil 4.36)

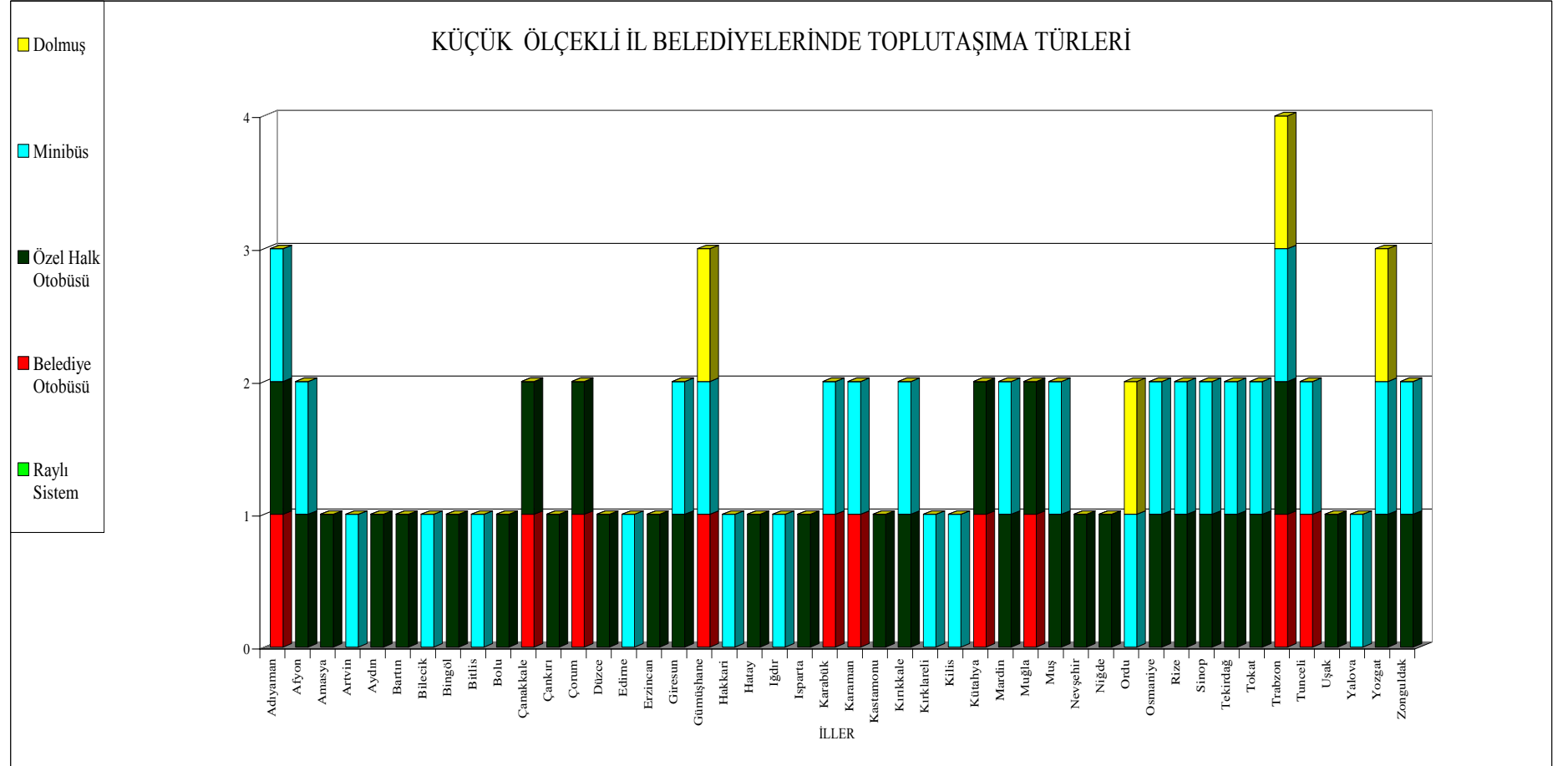
**Şekil 4.37: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011



Şekil 4.38: Küçük Ölçekli İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türleri



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

#### 4.1.2.4 İl Belediyeleri Genel Değerlendirme

Tüm il belediyeleri olarak:

- I. *Raylı Sistem bulunan iller yüzde 15 oranında, (Şekil B.28)*
- II. *Belediye Otobüsü bulunan iller yüzde 43 oranında, (Şekil B.29)*
- III. *Özel Halk Otobüsü bulunan iller yüzde 71 oranında, (Şekil B.30)*
- IV. *Minibüs olan iller yüzde 71 oranında, (Şekil B.31)*
- V. *Dolmuş bulunan iller yüzde 16 oranındadır. (Şekil B.32)*
- VI. *Belediye Otobüslerinin yüzde 81' i 12 metre ve daha büyük araçlardan, (Şekil B.33)*
- VII. *Özel Halk Otobüslerinin yüzde 53' ü  $7 < H < 9$  metrelik küçük araçlardan, (Şekil B.34)*
- VIII. *Minibüsleri yüzde 88'i 14 koltuk araçlardan, (Şekil B.35)*
- IX. *Dolmuşların yüzde 64' ü 6, 7 ve 9 koltuklu araçlardan oluşmaktadır. (Şekil B.36)*
- X. *İl belediyelerinden İstanbul, Bursa ve Eskişehir' de 5 ayrı toplu taşıma türü bulunmaktayken; 9 İlde 4, 9 İlde 3, 25 ilde 2 ve 24 ilde 1 toplu taşıma türü bulunmaktadır (Tablo 4.15 ve Şekil 4.39 ve 4.42).*
- XI. *İl belediyelerinde koltuk kapasitesinin yüzde 40'ı Belediye Otobüslerinden, yüzde 29 ÖHO' lardan olmak üzere yüzde 79 oranında otobüslerden; yüzde 29'u minibüs ve yüzde 2' si dolmuş olmak üzere yüzde 31' ara toplu taşıma türlerinden karşılanmaktadır (Tablo 4.16 ve Şekil 4.41).*
- XII. *İl belediyelerinde nüfusun yüzde 79'u BŞB' lerde yaşarken il belediyeleri koltuk kapasitesi yüzde 87'si, nüfusun yüzde 8'i OÖİB'de yaşarken koltuk kapasitesinin yüzde 6'sı; nüfusun yüzde 13'ü KÖİB'de yaşarken koltuk kapasitesinin yüzde 7'si bu illerde bulunmaktadır(Şekil 4.41).*
- XIII. *Kentler büyüdükçe ve nüfusları arttıkça kentiçi ulaşımda araçlı ulaşım olan ihtiyaçlar daha da artmakta ve toplu taşımaya olan ihtiyaçta beraberinde büyümektedir. Bu nedenle BŞB' lerde mevcut koltuk kapasitesi nüfusa göre kısmen de olsa yüksek oranlara çıkmaktadır.*
- XIV. *Kentler büyüdükçe toplu taşıma araç filoları da büyük araçlardan oluşmaktadır.*

**Tablo 4.15: Tüm İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türel Durumu**

Toplu Taşıma Uygulanan Tür Sayısına Göre Dağılım		
Veri Alınan İller	Adet	Oran
TÜM TÜRLER OLAN İLLER	3	4,29
4 FARKLI TÜR OLAN İLLER	9	12,86
3 FARKLI TÜR OLAN İLLER	9	12,86
2 FARKLI TÜR OLAN İLLER	25	35,71
1 TÜR OLAN İLLER	24	34,29
	70	100,00

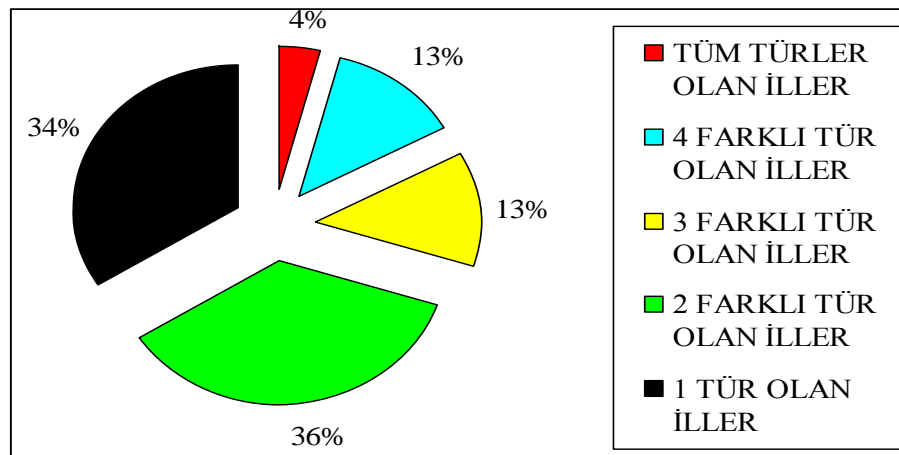
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Tablo 4.16: Tüm İl Belediyelerinde Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı**

Belediye Türleri	Nüfus	KOLTUK KAPASİTESİNİN TÜREL DAĞILIMI				
		Belediye Otobüsü	Özel Halk Otobüsü	Minibüs -Midibüs	Dolmuş	Toplam
<b>Büyükşehir Belediyeleri</b>	33.125.686	691.260	456.470	373.375	15.228	1.536.333
<b>Orta Ölçekli İl Belediyeleri</b>	3.368.418	28.350	31.880	54.325	460	115.015
<b>Küçük Ölçekli İl Belediyeleri</b>	5.775.270	10.180	31.880	77.845	11.276	131.181
<b>İl Belediyeleri Genel Toplamı</b>	42.269.374	729.790	520.230	505.545	26.964	1.782.529

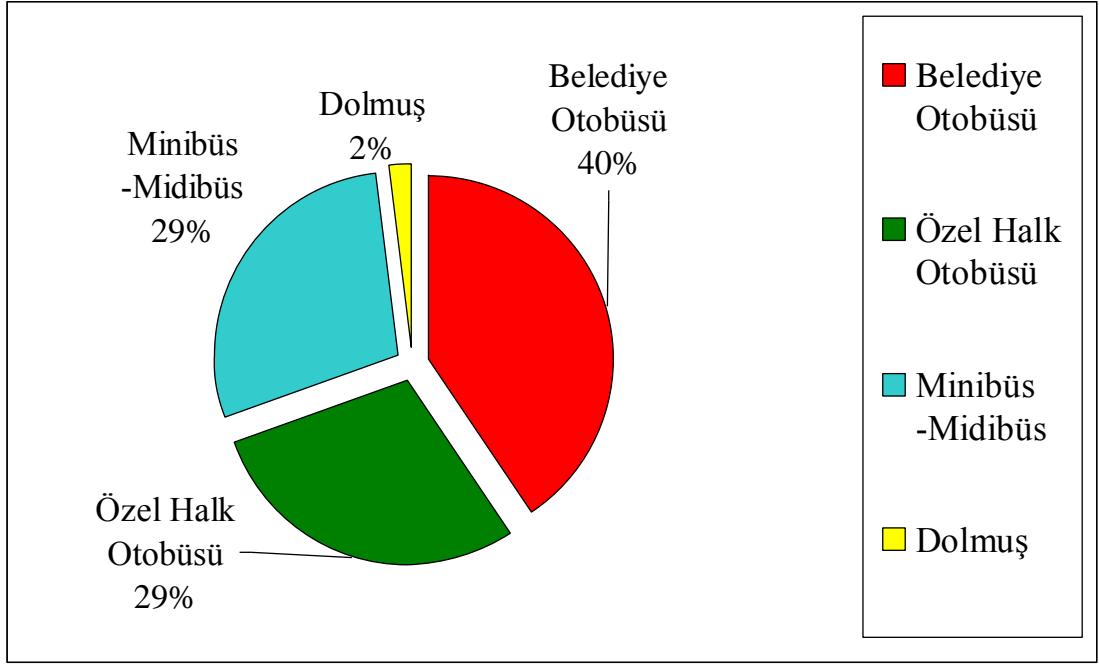
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.39: Tüm İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türel Durumu**



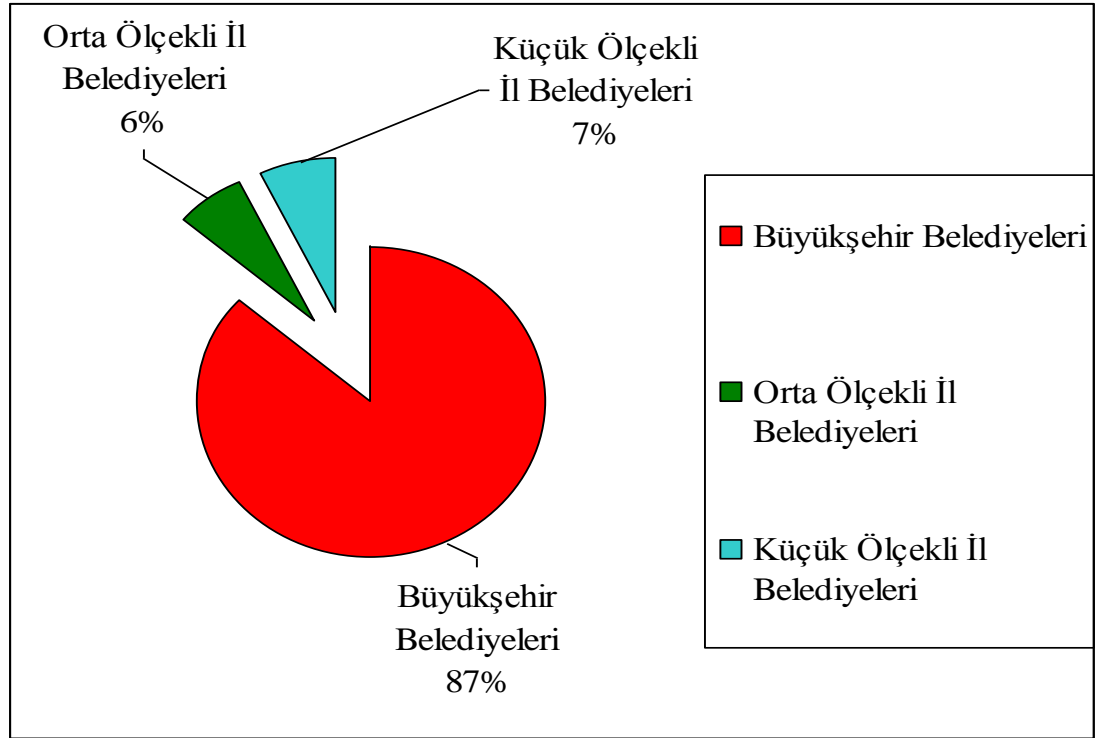
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.40: Tüm İl Belediyelerinde Koltuk Kapasitelerinin Türel Dağılımı**



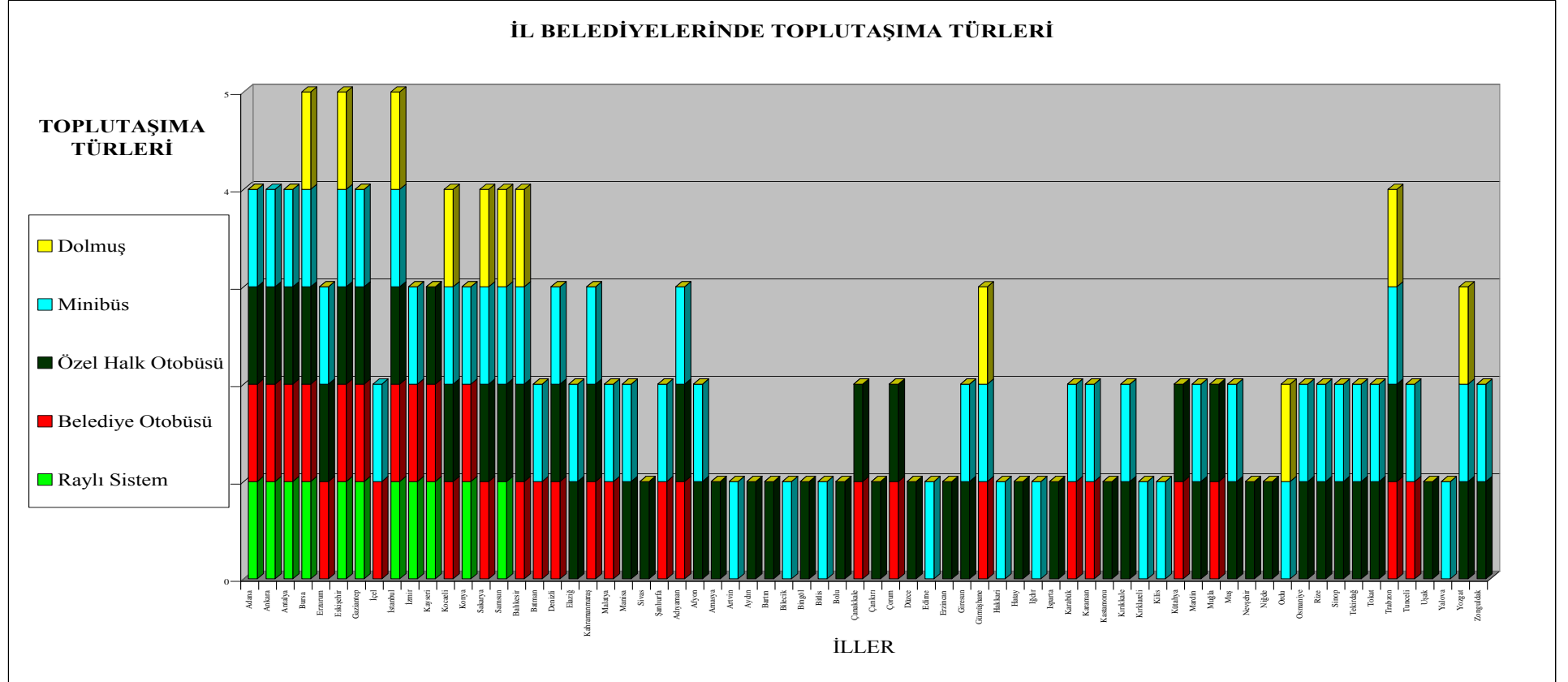
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil 4.41: Koltuk Kapasitelerinin Ölçeğe Göre Belediyelere Dağılımı**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil 4.42: İl Belediyeleri Toplu Taşıma Türleri Grafiği



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

## 4.2 TOPLU TAŞIMANIN SORUNLARI

Artan sorunlar üzerine toplu ulaşımı daha verimli ve kaliteli bir hale getirmek için yerel yönetimlerimiz toplu ulaşımında iyileştirme projelerini hayata geçirmeye başlamışlardır. Toplu ulaşım sistemlerinin büyüklüklerinde farklılıklar olsa da kentlerimizin birçoğu benzer sorunlarla karşı karşıyadır. Toplu ulaşım özel işletmecilerinin sayıca fazla olması, işletmecilere verilen geniş haklar, verimsiz hat yapıları, yüksek maliyetleri, bilet sistemlerinde paranın kullanımı, düşük kapasiteli, konforsuz ve yüksek emisyon salınımlı eski araçlar ve düşük yolcu memnuniyeti bu sorunların önde gelenleridir. (Kocaman ve diğ. 2011) Bu mevcut yapı, ulaşımında sürdürülebilirlikten ne kadar uzak olduğuna ilişkin tespitleri güçlendirmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım kapsamında; ekonomik, sosyal ya da çevresel amaçların herhangi birinden vazgeçmeyen ve uzun dönemde ulaşım sistemlerinin etkinliğini sağlayacak olan bir ulaşım anlayışı benimsenmiş olmalıdır (Benk 2007, s 124). Bu anlayışı benimsemek te yeterli olmayıp, sürecin önünde bulunan engeller tespit edilmeli ve ortadan kaldırılmalıdır.

Ekonomik, ekolojik ve sosyal açıdan sürdürülebilir ulaşımın hedeflerine yönelik olarak aşılması gereken çeşitli engeller, sorunlar bulunmaktadır. Toplu taşımının içinde bulunduğu sorunları kendi içerisinde: İdari, Teknik ve Hukuki sorunlar olarak gruplandırmak yerinde olacaktır.

### 4.2.1 İDARİ SORUNLAR

- I. *İdarelerin, modern toplu taşımacılık yapılması isteği,*
- II. *İdarelerin, Kooperatif yetkililerinden ziyade tek bir grup ya da profesyonel yönetici ile muhataplık isteği ve Kooperatif yöneticilerinin, idarelerden istedikleri karşılanamayacak talepler,*
- III. *İdarelerin, sisteme sahip olma (hakim olma) ve yönetme isteğidir (İlçalı 2011).*

## 4.2.2 TEKNİK SORUNLAR

Teknik sorunlar kendi içerisinde hat, güzergah ve araç tipi sorunları olarak üç başlık altında toplanabilmektedir.

### 4.2.2.1 Hat Sorunları

- I. *Araç Tiplerinden Kaynaklanan Sorunlar,*
- II. *Sefer Aralıklarındaki Sıkıntılar,*
- III. *Güzergah Sorunları,*
- IV. *Denetim Sorunları,*
- V. *Dış Denetim,*
- VI. *İç Denetim,*
- VII. *Mevcut güzergahların gelişen şehir yapısına paralel yapılandırılmaması,*
- VIII. *Yeni güzergah açılmasında, İdarelerin, Kamu İhale Kanunundan kaynaklanan, zorunluluklar nedeniyle yaptıkları uygulamalardır (İlçalı 2011).*

### 4.2.2.2 Güzergah düzenlemelerinde karşılaşılan sorunlar

- I. *İhalesiz güzergah ötelenmelerinde yaşanan hukuki sorunlar,*
- II. *Bir başka kooperatifin yolcusunu alma,*
- III. *Bir başka kooperatifin güzergahına girme,*
- IV. *Kooperatif içinde yaşanan iç huzursuzluklardır (İlçalı 2011).*

### 4.2.2.3 Araç Tiplerinden Kaynaklanan Sorunlar

- I. *Yolcu potansiyeline hitap etmeyen araç tipleri,*
- II. *Kooperatif içerisinde farklı araçlar nedeniyle karşılaşılan sıkıntılar,*
- III. *Sefer Aralıklarındaki Sıkıntılar,*
- IV. *Yetersiz araç sayısı nedeniyle karşılanamayan toplu taşıma arzı,*
- V. *Sefer planlamasında profesyonel olmayan yaklaşım (kahyaların seferleri ayarlaması vb.),*

VI. *Günümüz teknolojilerinden yararlanamamaktır (Ilıcalı 2011).*

#### 4.2.2.4 Güzergah Sorunları

- I. *Trafikten kaynaklanan sorunlar,*
- II. *Taşımacılığa uygun olmayan yol yapısı,*
- III. *Durak Sorunları,*
- IV. *Toplu taşıma kriterlerine uygun olmayan güzergah talepleri,*
- V. *Yolcu Bilgilendirme eksikliğidir (Ilıcalı 2011).*

#### 4.2.2.5 Denetim Sorunları

- I. **Dış Denetim Sorunları;**  
*Hukuki nedenlerden kaynaklanan denetim yetkisi karmaşasıdır.*
- II. **İç Denetim**
  - a. *İç denetim sisteminin yandaşlara göre yapılması,*
  - b. *İç denetimde günümüz teknolojilerinden faydalanılmaması,*
  - c. *İç denetim personelinin kalifiye olmamasıdır (Ilıcalı 2011).*

### 4.2.3 HUKUKİ SORUNLAR

Yerel yönetimler tarafından bizzat veya kontrollüğü altında ara toplu taşıma aktörleri tarafından yürütülen toplu taşıma hizmetlerini çeşitli yasal düzenlemelere tabi olarak yönetmek istemektedirler. Bu süreçte etkili olunan hukuksal dayanaklar şunlardır;

- I. *5393 Sayılı Belediye Kanunu*
- II. *5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu*
- III. *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu*
- IV. *5326 Sayılı Kabahatler Kanununu*
- V. *5378 Sayılı Özürlüler Hakkındaki Kanun*
- VI. *Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri (UKOME ve AYKOME) Yönetmeliği*
- VII. *Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu Toplu Taşıma Araçları*



- VIII.** *Özel Halk Otobüsü ve Taksi – Dolmuş Yönetmelikleri*  
**IX.** *Özel Toplu Taşıma Araçları Yönetmeliği*  
**X.** *4736 Sayılı Yasa ve ekli kararnameler (İndirimli ve Ücretsiz Kartlar hakkında) Serbest Seyahat Kartları Yönetmeliği*  
**XI.** *Belediye Meclisi Kararları*  
**XII.** *İl Trafik Komisyonu Kararları*  
**XIII.** *UKOME Kararları*  
**XIV.** *02.04.1986 tarih ve 10553 sayılı Bakanlar Kurulu'nun Ticari Plakaların verilmesine ilişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Kararı*  
**XV.** *1580 sayılı Belediyeler Kanunu*  
**XVI.** *4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu*  
**XVII.** *1608 sayılı Umuru Belediyeğe Müteallik Ahkâmı Cezaiye Kanunu*  
**XVIII.** *5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu*  
**XIX.** *4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun*  
**XX.** *2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu*  
**XXI.** *4857 sayılı İş Kanunu*  
**XXII.** *1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*  
**XXIII.** *4207 sayılı Tütün Mamullerinin Zararlarının Önlenmesine Dair Kanun*  
**XXIV.** *4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun*  
**XXV.** *5378 Sayılı Özürlüler ve Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun*  
**XXVI.** *212 sayılı Basın Kanunu*  
**XXVII.** *2022 sayılı 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz, Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkındaki Kanun*  
**XXVIII.** *15.06.2009 tarih ve 26199 sayılı Resmi Gazete de yayınlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği (İlcalı 2011).*

Çok sayıda yasal düzenlemenin aynı anda müdahale ettiği toplu taşımacılığın kendisine ilişkin halen bir özel düzenlemenin olmayışı, yerel yönetimlerde farklı uygulamaları beraberinde getirmektedir. Türel seçimlerde izlenen yöntemler, geçiş sürecine ilişkin yerel hukuki düzenlemelerde belirlenen yöntem farklılıkları ve dolayısıyla da yargıya konu çok sayıda hukuki hataları da beraberinde getirmektedir.

Ülkemizde toplu taşımanın içinde bulunduğu durumu incelerken öncelikle bu alanı etkileyen yasal düzenlemelerin incelenmesi; yerel yönetimlerin kuruluşunu düzenleyen kanunların yanı sıra trafiği ve taşımacılığı düzenleyen, etkileyen diğer kanunlarda kentiçi ulaşım ve toplu taşımaya ilişkin hangi düzenlemelerin bulunduğu tespit

edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla mevzuata ilişkin bilgiler derlenerek (EK:5)'te sunulmuştur.

#### **4.3 BELEDİYELERİN YARGIYA KONU OLMUŞ DÜZENLEMELERİ**

Artan sorunlar üzerine toplu ulaşımı daha verimli ve kaliteli bir hale getirmek için yerel yönetimlerimiz toplu ulaşımında iyileştirme projelerini hayata geçirmeye başlamışlardır. Toplu ulaşım sistemlerinin büyüklüklerinde farklılıklar olsa da kentlerimizin birçoğu benzer sorunlarla karşı karşıyadır. Toplu ulaşım özel işletmecilerinin sayıca fazla olması, işletmecilere verilen geniş haklar, verimsiz hat yapıları, yüksek maliyetleri, bilet sistemlerinde paranın kullanımı, düşük kapasiteli, konforsuz ve yüksek emisyon salımlı eski araçlar ve düşük yolcu memnuniyeti bu sorunların önde gelenleridir. (Kocaman ve diğ. 2011)

Çok sayıda yasal düzenlemenin aynı anda müdahale ettiği toplu taşımacılığın kendisine ilişkin halen bir özel düzenlemenin olmayışı, yerel yönetimlerde farklı uygulamaları beraberinde getirmektedir. Türel seçimlerde izlenen yöntemler, geçiş sürecine ilişkin yerel hukuki düzenlemelerde ortaya çıkan yöntem farklılıkları ve dolayısıyla da yargıya konu çok sayıda hukuki hataları da beraberinde getirmektedir.

İl belediyeleri ve özel hukuk büroları nezdinde yapılan araştırma sonucunda 2005 yılı ve sonrası idari yargıda ulaşım konusunda açılmış 150 dava dosyasına ulaşılmıştır. Bunlardan aynı konuda farklı davacılar tarafından açılanlar ayrıldıktan sonra geriye kalan 100 dava değerlendirilmeye alınmıştır. Tablo 4.17'te verilen illerden elde edilen dava bilgilerine göre diğer tablo ve grafikler oluşturulmuştur. Bu illerde ulaşılamayan davalar olabileceği gibi, hiç dava bilgisine ulaşılamayan iller de bulunmaktadır. Davaların değerlendirilmesinde bir genelleme yerine; bilgisine ulaşılan davalar kendi içerisinde değerlendirilmiştir.

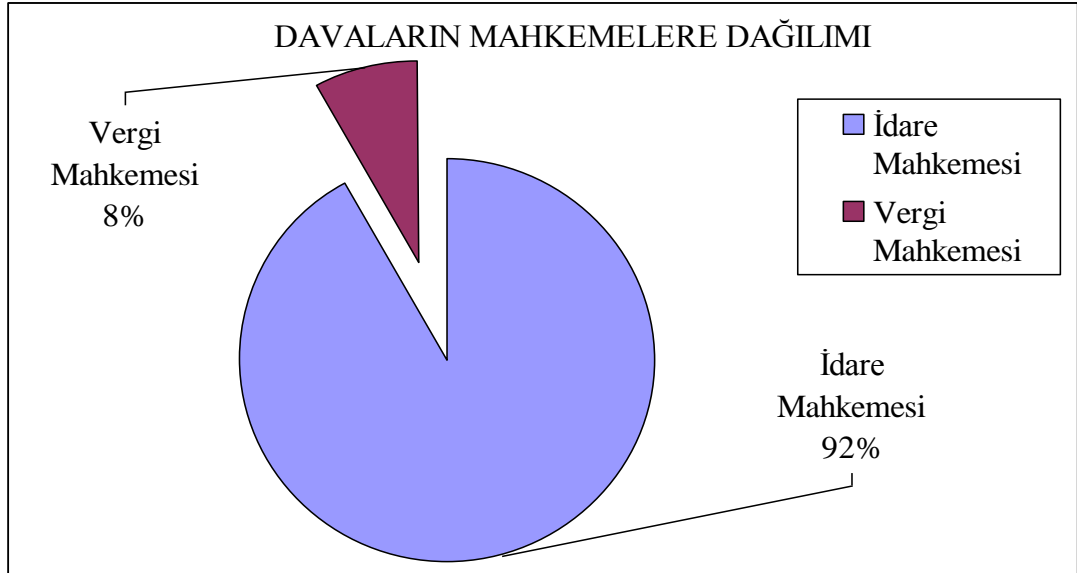
**Tablo 4.17: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Sayıları(Ulaşılabilen)**

İller	Dava Sayısı
Adana	1
Afyon	1
Ankara	1
Antalya	5
Balıkesir	5
Bursa	23
Diyarbakır	1
Edirne	29
Eskişehir	6
Gaziantep	1
İstanbul	7
Kayseri	1
Kocaeli	5
Malatya	1
Mersin	1
Sakarya	1
Samsun	1
Şanlıurfa	1
Tekirdağ	2
Zonguldak	7
Toplam	100

Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

Davaların 92'si İdare Mahkemelerinde, 8'i de Vergi Mahkemeleri nezdinde açılmıştır.

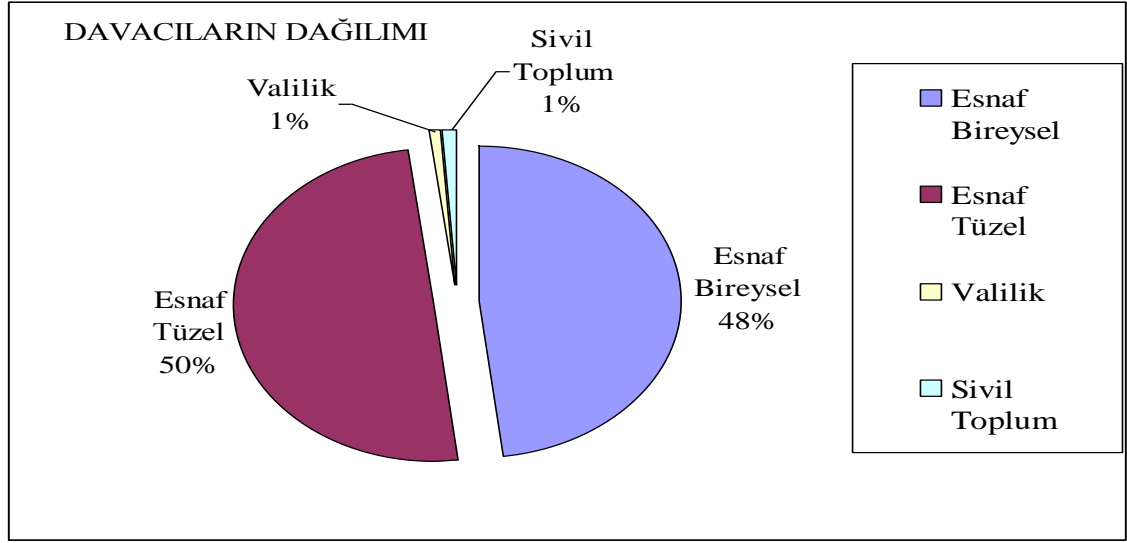
**Şekil 4.43: Davaların Mahkeme Türüne Göre Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

Davalarda dört ayrı davacı türü ile karşılaşılmış; yüzde 98 ile esnaf, yüzde 1 ile Valilik ve yüzde 1 ile sivil toplum kuruluşlarının davacı olduğu görülmüştür.

**Şekil 4.44: Davacıların Dağılımı**



Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

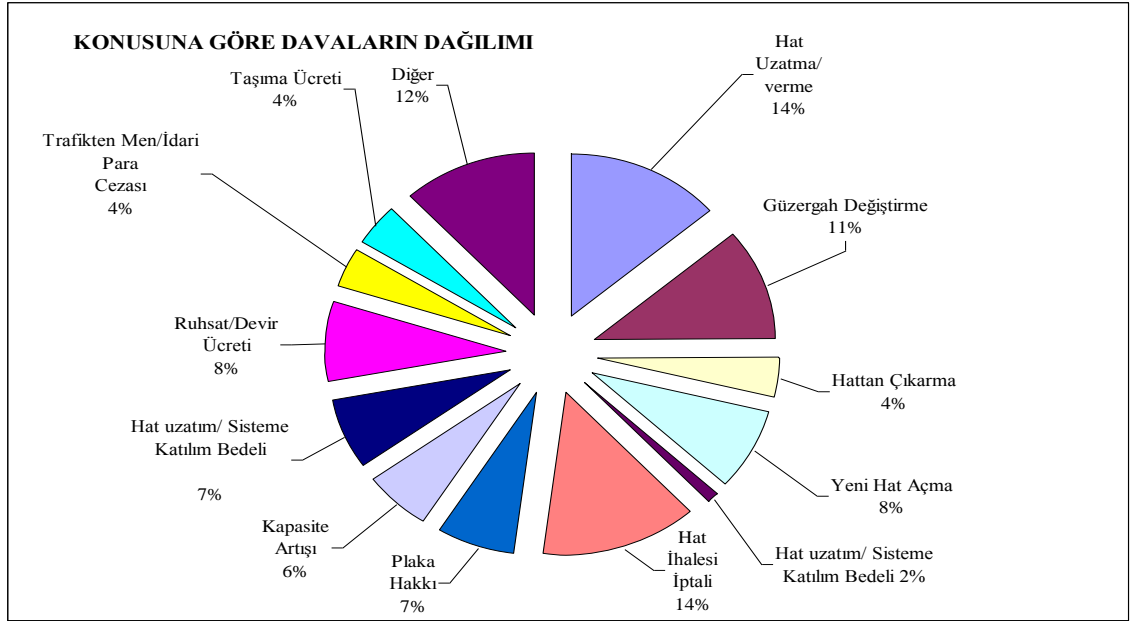
Davaların konusuna göre dağılımında hat uzatma/verme ile hat ihalesi iptali en fazla sayıya ulaşmaktadır. Davalara konular arasında güzergah değiştirme, hattan çıkarma, yeni hat açma, havuz sistemi, hat ihalesi iptali, plaka hakkı, kapasite artışı, hat uzatım / sisteme katılım bedeli, ruhsat / devir ücreti, trafikten men / idari para cezası, taşıma ücreti ve diğer konular bulunmaktadır (Tablo 4.18 ve Şekil 4.45).

**Tablo 4.18: Davaların Konusuna Göre Dağılımı**

Dava Sayısı	Davanın Konusu													
	Hat Uzatma / verme	Güzergh Değiştirme	Hattan Çıkarma	Yeni Hat Açma	Havuz Sistemi	Hat İhalesi İptali	Plaka Hakkı	Kapasite Artışı	Hat uzatım / Sisteme Katılım Bedeli	Ruhsat / Devir Ücreti	Trafikten Men / İdari Para Cezası	Taşıma Ücreti	Diğer	Toplam
	14	11	4	8	1	14	7	6	7	8	4	4	12	100

Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

**Şekil 4.45: Davaların Konusuna Göre Dağılımı**

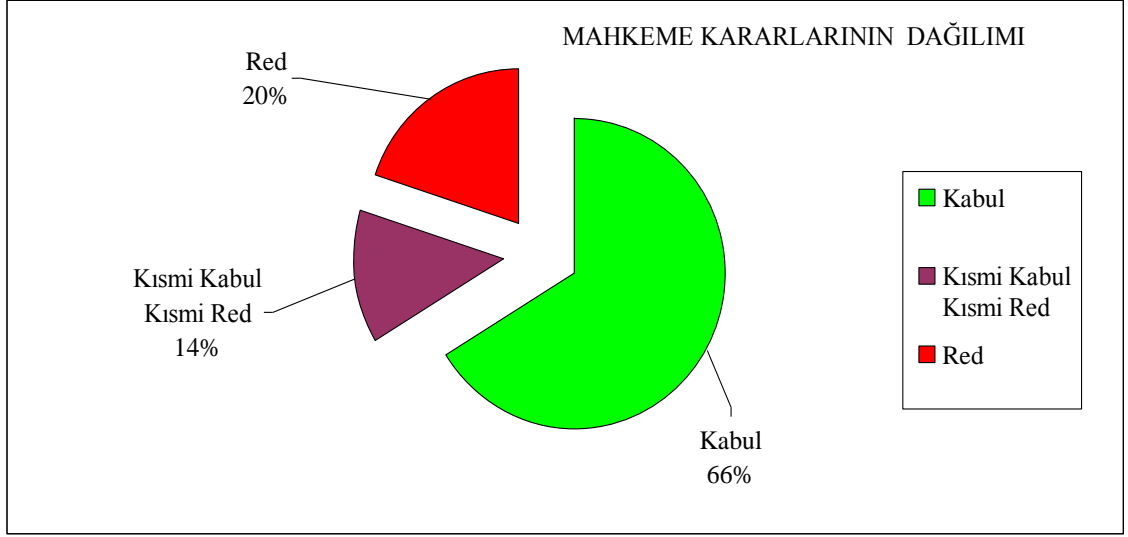


*Kaynak:* İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

Mahkeme kararlarının yüzde 66'sının davanın kabulü yönünde olması araştırmanın dikkat çekici sonuçlarındandır. Düzenleme yapan belediyelerin aldığı kararlar çeşitli nedenlerle iptal edilmektedir. Bu nedenlerin başında da kanuna aykırılık ve yetki konusu gelmektedir. Yetki konusunda özellikle Meclis/UKOME Kararı gerekirken belediye encümeni ya da ilgili birim tarafından yapılan düzenlemelerin yetki yönünden iptal edildiği tespit edilmiştir.

Davaların mahkemelerce kabul edilmeleri ve idari işlemin iptalinde kanuna aykırılık gerekçesinde: 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa aykırı işlemler, 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununda sayılmayan yeni gelirler oluşturacak şekilde toplu taşıma işletmecilerinden ruhsat bedeli, devir bedeli gibi isimler altında tahsilat yapılması; 5393 sayılı Belediye Kanununda verilen yetkilere aykırı işlem tesisi edilmesi; 10553 sayılı Tahditli Ticari Plaka Verilmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararına aykırı işlem tesisi edilmesi; Karayolu Trafik Kanununda sayılan araç özelliklerine aykırı araç tanımlama ve taşıma ücret tarifelerinin belirlenmesinde genel kanun-özel kanun çatışması yer almaktadır. Bu nedenlerle kanuna aykırılıktan yapılan düzenlemelerin iptali söz konusu olmaktadır (Şekil 4.47 ve 4.48).

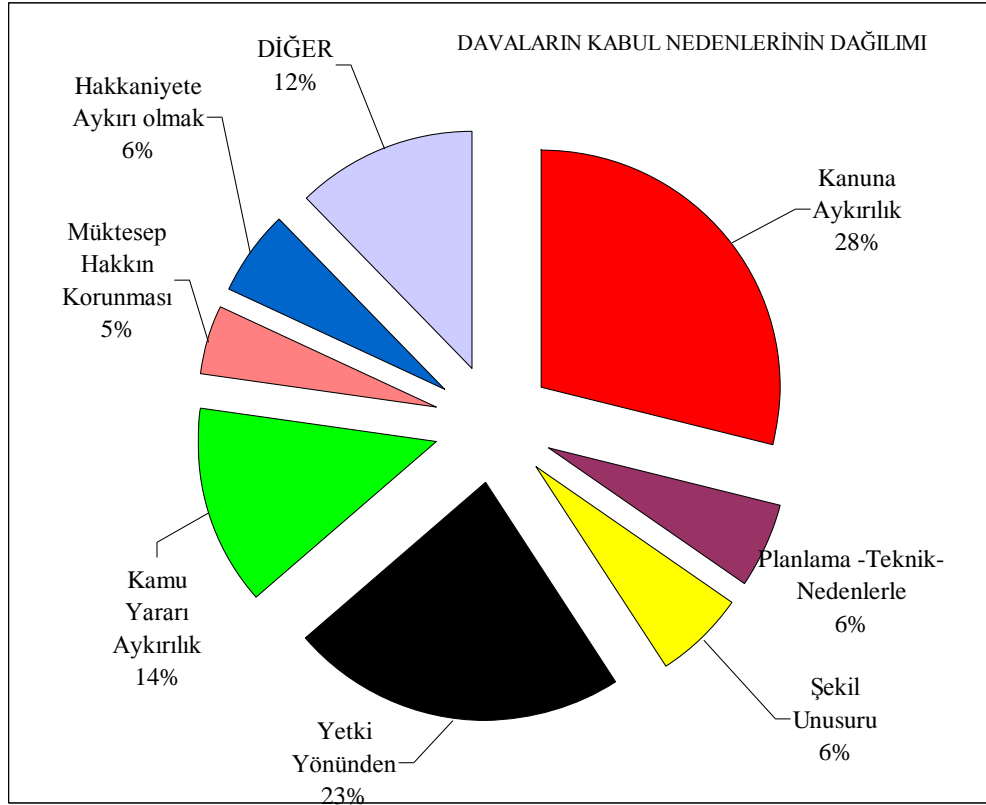
**Şekil 4.46: Mahkeme Kararlarının Dağılımı**



*Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012*

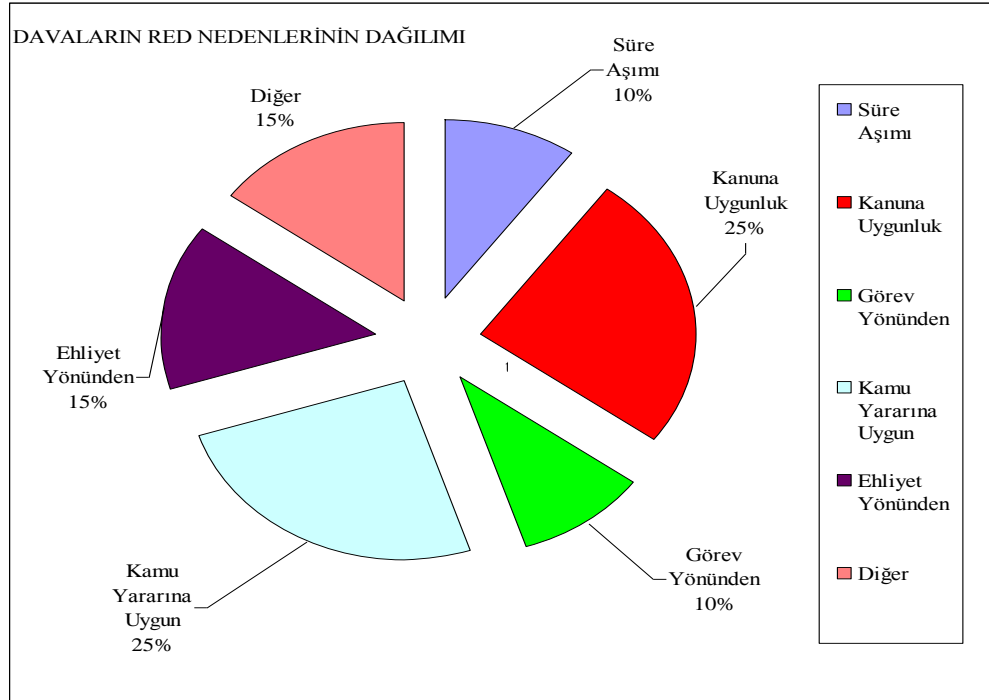
Davaların reddedilme nedenleri arasında süre aşımı, kanuna uygunluk, kamu yararına uygunluk, görev yönünden, ehliyet yönünden ve diğer nedenler gibi çeşitli nedenler bulunmaktadır. Bu nedenlerin dağılım grafiği Şekil 4.46’te düzenlenmiştir. Bazı davalarda red ve kısmi kabul-kısmi red kararları verilmiştir. Bunların dağılımında ilk sırayı yapılan düzenlemenin kanuna uygun olması nedeniyle reddedilme almaktadır. İdari Yargı Mahkemelerinde kabul ve red verilme gerekçelerinde önemli bir yeri de Kamu Yararına Uygunluk/Aykırılık oluşturmaktadır. Şekil 4.49 ve Şekil 4.50’te davaların kısmi kabul ve kısmi red nedenleri ele alınmış, en önemli gerekçe olarak kanuna aykırılık-kanuna uygunluk gösterilmiştir.

**Şekil 4.47: Davaların Kabul Nedenlerinin Dağılımı**



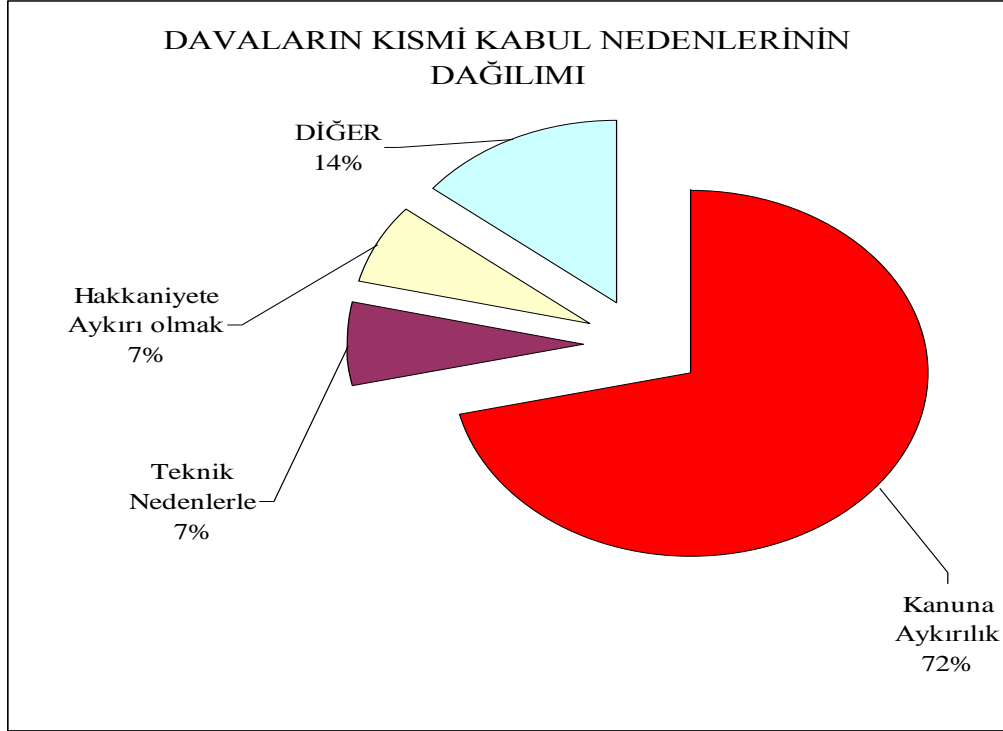
Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

**Şekil 4.48: Davaların Red Nedenlerinin Dağılımı**



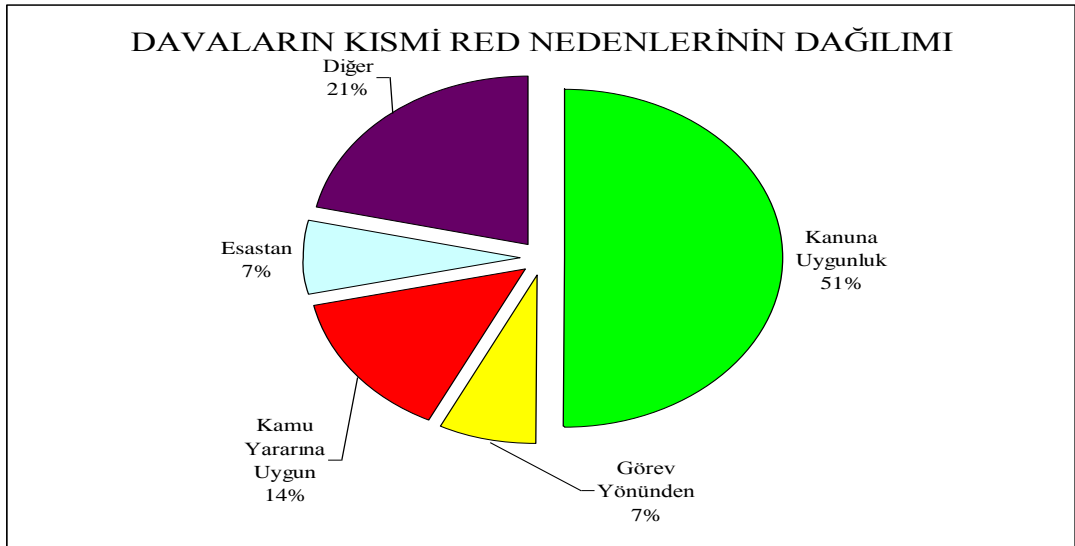
Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

**Şekil 4.49: Davaların Kısmi Kabul Nedenleri**



Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012

**Şekil 4.50: Davaların Kısmi Red Nedenlerinin Dağılımı**

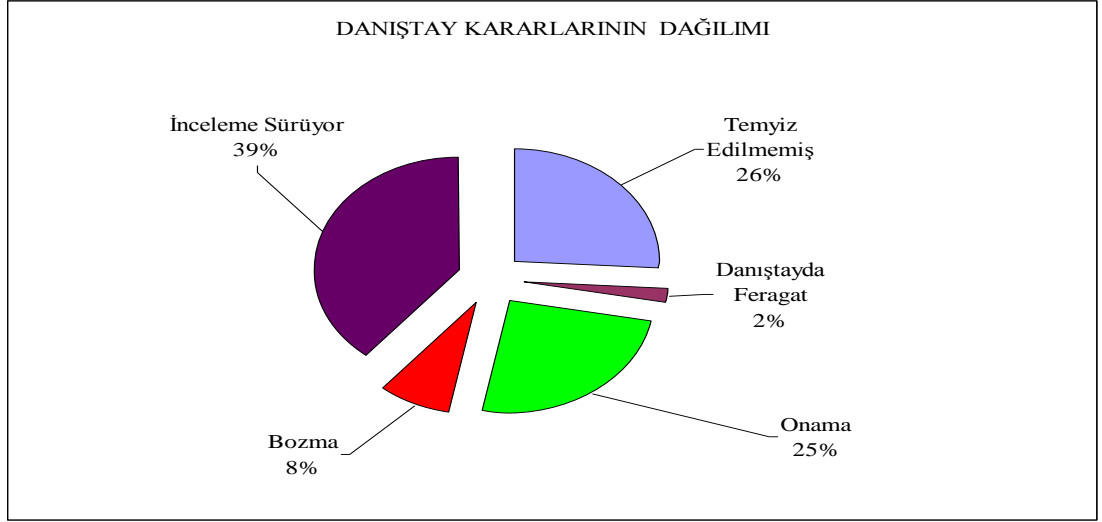


Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012



Davaların Danıştay aşamasına ilişkin yapılan incelemede de yüzde 26 oranında temyiz edilmediği, yüzde 25 oranında Onandığı, yüzde 8 oranında da Bozma kararı verildiği görülmektedir. Davaların halen yüzde 39 'ü inceleme ( kendi içinde çeşitle aşamaları olmakla birlikte) aşamasındadır.

**Şekil 4.51: Danıştay Kararlarının Dağılımı**



*Kaynak: İl Belediyeleri İdari Yargıya Konu Dava Verileri 2012*

## **5. EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMANIN GEÇMİŞİ, BUGÜNÜ**

Edirne, 88 yıl Osmanlı Devletine Başkentlik yapmış, gerek Osmanlı' nın gerekse Cumhuriyet Türkiye' sinin Balkanlara ve Avrupa'ya geçişte önemli bir çıkış noktası olmuştur. Son 650 yıllık tarihi içerisinde Anadolu'dan Balkanlara akınların, Balkanlardan da Anadolu'ya göçlerin- geri çekilmenin geçiş yolu olmuştur. Osmanlı Devletinin, imparatorluğa geçişinden sonrada da önemini yitirmeden payitahtın arka bahçesi olma özelliğini sürdürmüştür.

Bu özelliği ile Edirne bir açık hava Osmanlı eserleri müzesi görünümüne sahiptir. Diğer yandan da 2 ülke ile 5 sınır kapısına sahip olması, üç ülkenin ve üç nehrin birleşme noktasında bulunması kente ayrı bir özellik katmaktadır.

Selimiye Camii ve Külliyesinin, 2011 yılında UNESCO tarafından Dünya Miras listesine alınması, Kırkpınar Yağlı Güreşleri Festivali'nin UNESCO İnsanlığın Somut Olmayan Kültür Mirası Listesi'ne dahil edilmesiyle de markalaşma sürecinde önemli gelişmeler yaşanmaktadır.

### **5.1 EDİRNE'YE GENEL BAKIŞ**

Edirne'de kentleşme ve ulaşımın, kentin tarihi, demografik özellikleri, sosyo-ekonomik durumundan bağımsız ele alınamayacağı gerçeğinden hareketle; kentin gelişimine ilişkin genel özelliklerin ortaya konulması gerekmektedir.

#### **5.1.1 Tarihi**

Edirne şehri, Balkan Yarımadası'nın güneydoğu uzantısını teşkil eden Trakya kesiminde, Tunca ile Arda nehirlerinin Meriç' e ulaştığı yer yakınında, Tunca'nın Meriç'e kavuşmasından önce meydana gelen kavis içinde bulunmaktadır.

II. Yüzyılda Roma İmparatoru Hadrianus (117-138) tarafından yeniden kurulunca, onun adına izafeten şehre Hadrianopolis adı verilmiştir. İslam kaynaklarında ise Hadrianopolis, "Edrenos" ve Edrenabolu" olarak kaydedilmiştir. I. Murat zamanında "Edrene" şekli benimsenmiş ve uzun süre bu tarzda anıldıktan sonra muhtemelen XVIII. Yüzyıldan itibaren "Edirne" olarak telaffuz edilmeye başlanmıştır.

Edirne'nin fethi, Avrupa ve Türk tarihi için bir dönüm noktası teşkil etmiş ve Osmanlı Devleti'ne, İstanbul'a yapılacak bir hareket için büyük bir stratejik üstünlük sağlamıştır.

Fethedildiğinde bakımsız bir halde bulunan şehir, Türkler tarafından hazırlanan planlar çerçevesinde imar edilmiştir. Bu politika neticesinde Edirne, kısa zamanda büyük bir gelişme göstermiş, camiler, saraylar, hanlar, hamamlar, medreseler, konaklar, köprüler, yollar vs. eserlerle süslenmiş ve dünya tarihinde adları anılan meşhur şehirler arasında yer almıştır. II. Murad zamanında şehrin hızlı gelişmesi devam etmiştir. İmar yönünden ilerleyen Edirne ve çevresinin önemi artmıştır.

II. Mehmed, İstanbul'un alınmasıyla ilgili planlarını, İstanbul surlarını tahrip eden meşhur toplarının dökümünü ve diğer hazırlıklarını 1452-1453 kışında Edirne'de yapmıştır. İstanbul'un fethinden sonra Edirne'nin önemi uzun süre devam etmiştir.

1745 yılında meydana gelen büyük yangında 60 kadar mahalle harabeye dönmüş, 1751 depreminde de pek çok bina yıkılmıştır. Şehir bu olayların açtığı derin yarayı uzun süre kapatamamıştır.

Edirne, Türk hakimiyetine girdikten sonra, ilk defa 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, işgale uğramıştır. Bu savaş, Osmanlı Devleti'ni ve Edirne'yi çok sarsmıştır. Edirne'nin düşman birlikleri tarafından işgal edilmesi, Türklerin şehir ve çevresinden göç etmesine neden olmuştur. İşgal sonucunda, meydana gelen göçlerden dolayı, Edirne'nin nüfusu 50 bin kadar azalarak 100 bin civarına düşmüştür.

Edirne, Doksanuç Harbi adıyla bilinen savaş sırasında, 20 Ocak 1878-13 Mart 1879 tarihleri arasında da, Rus işgali altında kalmıştır. Doksanuç Harbi'nden sonra, otuz yılından fazla bir süreyi barış içinde geçirmiştir. Fakat I. Balkan Savaşı'nda, işgale uğramıştır. II. Balkan Savaşı'nda geri alınmış ve I. Dünya Savaşı sonrasında, Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Tekirdağ üzerinden Trakya'ya giren Yunan kuvvetleri 25 Temmuz 1920'de Edirne'ye girmiştir. 11 Ekim 1922 tarihinde Mudanya Mütarekesi imzalamış ve buna bağlı olarak Yunanlılar, Karaağaç dahil Meriç' in batısına kadar bütün Doğu Trakya'dan çekilmek mecburiyetinde kalmışlardır. Böylece Trakya'daki bugünkü sınırlarımıza ulaşılmış ve Edirne Türkiye Cumhuriyeti'nin Batıya açılan kapısı haline gelmiştir.<sup>51</sup>

### 5.1.2 Demografik Özellikleri

19. yüzyıl içerisinde ve 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nin Balkanlardan çekilme sürecine bağlı olarak Edirne Vilayeti sınır değişiklikleri yaşadığı gibi, Balkanlardan göç eden soydaşların yerleştiği ya da Anadolu'ya geçerken uğradığı vilayetlerin başında yer almıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra 1960'lı yıllara kadar Balkanlardan ve özellikle Bulgaristan'dan Edirne ili göç almaya devam etmiştir. İl nüfusu İkinci Dünya Savaşı yıllarında Anadolu'ya göç etmesine rağmen, savaş sonrasında geri dönmüştür. Edirne ili, 1975 yılına kadar diğer illerden göç alan bir il konumundayken, anılan yıl sonrasında diğer illere göç veren bir il konumuna geçmiştir. Edirne İli'nin 1960 sonrasında göç almaya başlaması iki nedene dayalı olarak açıklanabilir.

Bunlardan birincisi, İl tarımındaki gelişmenin mevsimlik işçi gereksinimine yol açmasıdır. Tarımda mevsimlik işçi olarak çalışan nüfus, nüfus sayımı hasat aylarına rastladığından il nüfusu içinde görülmektedir. İkinci neden ise, ilin 1960'lı yılların sonlarından özellikle de 1973'ten sonra sanayileşme sürecine girmesidir. İl'deki fabrika inşaatlarının yanı sıra konut inşaatının hızlı bir gelişme göstermesi, fabrika ve yapı işçisi

---

<sup>51</sup> <http://www.edirnekitap.gov.tr/>

gereksinimini arttırmış ve bu gereksinim büyük ölçüde diğer illerden göç eden işçilerle karşılanmıştır. Ancak Edirne İli'nde ekonomik gelişme süreklilik göstermediğinden, 1975 sonrasında il göç vermeye başlamıştır. Bu durum 1980 sonrasında belirgin bir şekilde istatistiklere yansımıştır. 1975-2000 döneminde ilin net göç durumu negatif değerler göstermekle birlikte, bu dönemde net göç hızı binde (-7,9)- binde (-21) arasında değişim göstermiştir. Edirne İli'nin 1975 sonrasında göç veren iller arasına katılmasında, Türkiye'nin sanayileşmiş illerine (İstanbul, Kocaeli, Bursa, Tekirdağ) yakınlığı, onların çekim alanı içinde bulunması, henüz sanayileşmemiş olması, tarıma dayalı ekonomi ve sınırdaki bir il olması etkilidir (Yaşar 2009, s 216).

Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planına göre (2009) Edirne'nin 2023 nüfus projeksiyonu 485.600'dür.

TR21 Trakya Bölgesi, Türkiye geneline kıyasla daha düşük nüfus yoğunluğuna sahip bir bölgedir. Türkiye genelinde km<sup>2</sup>'ye düşen kişi sayısı 94 iken, TR21 Trakya Bölgesinde 81 kişidir. Edirne'de 65 kişi' dir. Nüfus yoğunluğunun bölgenin coğrafi yapısıyla ve çalışma alanları ile paralellik gösterdiği görülmektedir.

İl genelinde 1990 yılında 404.599 olan nüfus, 2000 yılında 402.606'ya düşer. Edirne bu yıllarda göç vermiş, kent ekonomisinin olanak vermemesinden dolayı genç nüfusunun çoğunu çalışmak ve öğrenim görmek üzere diğer kentlere göndermiştir. Edirne, %-0.49 olan nüfus artış hızıyla Türkiye'nin batısında yer alıp "eksi nüfus artış hızına" sahip olan, diğer bir deyişle göç veren tek ildir. Aynı dönemde ise Türkiye nüfusu %18'lik bir artışla 56 milyon 473 binden 67 milyon 803 bine çıkmıştır. Genel nüfus hareketlerinin yanında tarımda meydana gelen olumsuz ekonomik şartlara paralel, köyden kente göç hızlanmış, 1990 yılında 194.000 olan köy nüfusu 2000 yılında 170.000'lere kadar düşmüştür. 2010 yılı itibarıyla kent merkezi nüfusu 138.793 olmak üzere il genel toplamı da 390.428 kadar düşmüştür (Tablo 5.1 ve 5.2).

**Tablo 5.1: TR21 Trakya Bölge Nüfusu (1965 – 2009)**

Yıllar	Türkiye	TR21	(%)	Edirne	(%)
1965	31.391.421	849.001	2.7	303.234	36
1970	35.605.176	876.502	2.5	316.425	36
1975	40.347.719	929.118	2.3	340.732	37
1980	44.736.957	1.007.436	2.3	363.286	36
1985	50.664.458	1.089.457	2.2	389.638	36
1990	56.473.035	1.182.953	2.1	404.599	34
2000	67.803.927	1.354.658	2.0	402.606	30
2007	70.586.256	1.458.114	2.1	396.462	27
2008	71.517.100	1.502.358	2.1	394.644	26
2009	72.561.312	1.511.952	2.1	395.463	26

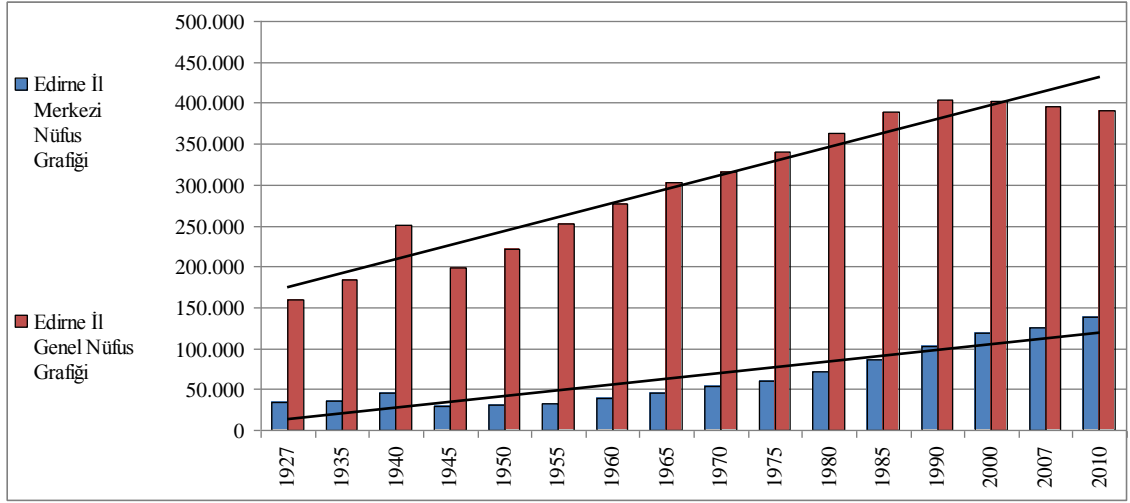
Kaynak: TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo 5.2: Edirne İl Merkezi Nüfusunun Gelişimi**

Nüfus Sayım Yılları	Edirne Merkez Nüfusu	İl Geneli	Türkiye Geneli
1927	34.669	150.889	13.562.000
1935	36.121	184.840	16.046.000
1940	45.680	251.373	17.723.000
1945	29.439	198.271	18.644.000
1950	30.426	221.268	20.809.000
1955	33.255	252.190	23.859.000
1960	39.410	276.479	27.509.000
1965	46.264	303.234	31.391.421
1970	53.806	316.425	35.605.176
1975	60.000	340.732	40.347.719
1980	71.914	363.286	44.736.957
1985	86.909	389.638	50.664.458
1990	102.345	404.599	56.473.035
2000	119.298	402.606	67.803.927
2007	134.323	396.462	70.586.256
2010	138.793	390.428	73.722.988

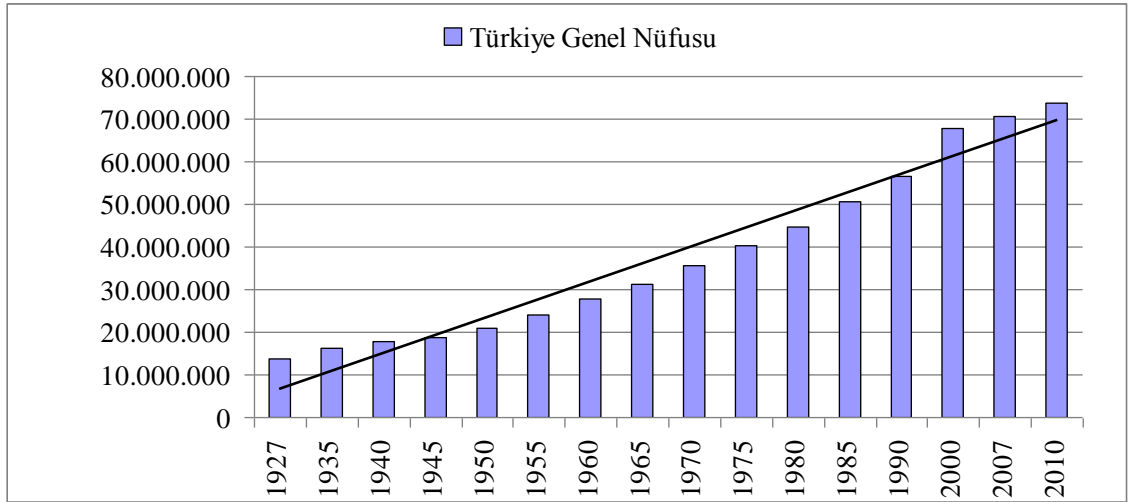
Kaynak: TÜİK, Nüfus İstatistikleri

**Şekil 5.1: Edirne İl Nüfusunun Gelişim Grafiği**



Kaynak: TÜİK, Nüfus İstatistikleri

**Şekil 5.2: Türkiye Nüfusunun Gelişim Grafiği**



Kaynak: TÜİK, Nüfus İstatistikleri

### 5.1.3 Sosyo-Ekonomik Durumu

Devlet Planlama Teşkilatınca 2003 yılında yapılan “İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması”na göre TR21 Trakya Bölgesi 2. kademe gelişmişlik düzeyine sahip bir bölge konumundadır. Bu görece gelişmiş sosyo-ekonomik yapıdaki en önemli unsurlardan biri sanayi varlığıdır. Türkiye İmalat Sanayi Gelişmişlik Sırasında Edirne 30. sırada yer almaktadır.

Edirne’de (İl genelinde) 20.135 KOBİ bulunmaktadır. Edirne ilinde “gıda ürünleri ve içecek imalatı”, “tekstil ürünleri imalatı”, “giyim eşyası imalatı”, “kürkün işlenmesi ve boyanması” ile “madencilik ve taşocakçılığı” sektörleri ön plana çıkmaktadır. İldeki bu sektörlerde alt sektör bazında öne çıkan alanlar;

Gıda ürünleri ve içecek imalatı alt sektöründe;

- I.** *Unlu mamuller ve öğütülmüş tahıl ürünleri sektörü*
- II.** *Süthane işletmeciliği ve peynir imalatı*
- III.** *Rafine sıvı ve katı yağların imalatı*
- IV.** *Ham, sıvı ve katı yağların imalatı*

Tekstil ürünleri imalatı alt sektörlerinde;

- I.** *Pamuklu dokuma*
- II.** *Doğal ve sentetik pamuk elyafının hazırlanması ve eğrilmesi*
- III.** *Hazır tekstil imalatı*

Giyim eşyası imalatı ve kürkün işlenmesi ve boyanması alt sektörlerinde;

- I.** *İç ve dış giyim eşyaları imalatı*
- II.** *Deri giyim eşyası imalatı*

Madencilik ve taş ocakçılığı alt sektörlerinde;

- I.** *Linyit madenciliği ve briketlenmesi*
- II.** *Taşkömürü madenciliği ve briketlenmesi*
- III.** *Kum ve çakıl ocakçılığı*

Edirne’de 7 küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Edirne’de Küçük Sanayi Sitelerinde 696 işyerinde 4527 kişi istihdam edilmektedir. Edirne’nin önemli gelir kaynaklarından biri tarımdır. TÜİK 2008 yılı verilerine göre, Trakya Bölgesinin tarımsal üretim değerinin yaklaşık olarak yüzde 77,4’ü bitkisel üretimden, yüzde 22,6’sı ise hayvansal üretimden elde edilmiştir. Bölgede en önemli ürünler buğday, ayçiçeği ve çeltiktir. 2008 yılı verilerine göre Bölge, Türkiye buğday üretiminin yüzde 22’sini, ayçiçeği üretiminin yüzde 61’ini, pirinç üretiminin de yüzde 54’ünü karşılamaktadır. İller bazında bir değerlendirme yapılacak olursa, Edirne ilinin bitkisel üretim değerinin diğer illerden daha fazla olduğu görülür. Çeltik, Bölgenin Türkiye düzeyinde önemli katkı sağladığı bir üründür. Türkiye ekim alanının yüzde 48’i TR21 Trakya Bölgesinde yer almaktadır



ve üretiminin yüzde 54'ü Bölge tarafından karşılanmaktadır. TR21 Trakya Bölgesinde üretilen çeltiğin yüzde 90'ı da Edirne ili sınırlarında gerçekleştirilmektedir.

Edirne ve çevresinin yüksek derecede talep gördüğü kültür turizmine bağlı olarak Türkiye'nin dört bir yanından gelen turistler nedeniyle tarihi ve kültürel varlıkları, dünyaca ünlü organizasyonları ile Edirne, ülke ve dünyanın birçok yerinden ziyaretçiyi Bölgeye çekmektedir.

Edirne'nin sahip olduğu tarihi ve kültürel zenginlikler, şehrin turizm alanındaki rekabet gücünü arttırmaktadır. TR21 Trakya Bölgesinin nüfus ve yüzölçümünün Türkiye geneline oranı göz önüne alındığında, sahip olduğu tarih, kültür ve tabiat varlıklarının önemli bir yer teşkil ettiği görülmektedir. Şöyle ki, Bölgede bulunan “tescilli taşınmaz tarih, kültür ve tabiat varlıkları”, tüm Türkiye'dekilerin yaklaşık yüzde 2.5'ini oluşturmaktadır. Özellikle 88 yıl boyunca Osmanlı Devletine başkentlik yapmış olan Edirne tarih, kültür ve tabiat varlıkları açısından Bölgedeki eserlerin yaklaşık yüzde 61'ine ev sahipliği yapmaktadır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na tabi alanlar olan sit alanlarının çeşitlerine göre dağılımında da durum, bir önceki tabloyla örtüşmektedir. TR21 Trakya Bölgesinde sit alanlarının dağılımı Türkiye'ye oranla yaklaşık yüzde 3.6'dır.

Edirne, Marka Kent olma yolunda önemli adımlar atmaktadır. Edirne'de tarih turizminin gelişmesi, festival, panayır ve şenliklerin turizm için bir girdi olarak kullanılması ve Edirne'nin Yunanistan ve Bulgaristan'la olan sınırı dikkate alınarak, uluslararası gençlik festivallerinin yapılacağı bir merkez olarak değerlendirilmekte, buna yönelik altyapı oluşturulmaktadır (Tablo A 8, A9, A10, A11, A12, A13 ve A14).<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013

#### 5.1.4 Kentleşme ve Ulaşım

Edirne Belediye Başkanlığı, 1867 yılında Vali Hurşit Paşa zamanında, “Vilayet Dahilinde Olan Şehir ve Kasabalarda Teşkil Olunacak Daire-İ Belediye Meclislerinin Düzenleme Şekli ve Memurların Görevleri Hakkında Kanuna” dayanılarak kurulmuştur.<sup>53</sup>

Edirne kent merkezinin tarihi MS II. yy kadar dayanmaktadır. Belediye İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Edirne Merkez İmar Planı Analitik Etütlerinden yararlanılarak hazırlanan Kentsel Gelişim Haritasında, kent merkezinin gelişimini 6 dönem içerisinde ele alınmıştır. Bu dönemlere ilişkin tarihsel süreçler ve kentleşmenin gelişimi haritada verilmiştir.

Farklı kaynaklardan elde edilen haritalara göre 1900’lü yıllara kadar kentleşme Merkez, Yeniimaret-Yıldırım ve Karaağaç ile sınırlı kalmıştır. (Şekil B.37) Cumhuriyet sonrasında 1970 li yıllara kadar Osmanlı döneminde oluşmuş kent sınırları dışında çok fazla gelişme gözlemlenmemektedir. Genelde yenileme şeklinde bir değişimin olduğu bu dönemde kentsel gelişme kompakt bir şekilde eski mahalleler ve çevresinde gerçekleşmiştir. 1970 yılından itibaren özellikle yatırım alanında olan gelişmeler kentin doğu yönünde E-5 çevresinde büyümesine neden olmuştur. 1970 li yıllarda kamu yatırımlarının artması (SSK hastanesi 1973 gibi) doğu kesiminde ki düz arazilerde kooperatif şeklinde gelişmelerin başlamasına neden olmuştur. 1980 li yıllarda E-5 in güney kesiminde çalışma alanları oluşmaya başlamış gelişmeyi doğu yönünde hızlandıracak üniversite, tıp fakültesi vb. gibi kamu yatırımlarına devam edilmiştir.

1990 li yıllar özellikle yapılan imar planı faaliyetleri sonucu doğu kesimindeki düz alanlarda genelde kooperatif şeklinde oluşan yapılaşmalar artarak devam etmiştir. 1994

---

<sup>53</sup> [http://www.edirne.bel.tr/Belediye\\_Bina/belediye\\_tarihce.htm](http://www.edirne.bel.tr/Belediye_Bina/belediye_tarihce.htm)

yılında çevre otoyolunun tamamlanması, otogar, sanayi alanları vb. gibi çalışma alanlarının yer seçimleri doğu yönünde mevcut olan kentsel gelişme eğilimlerini arttırarak devam ettirmiştir. Bu dönemde gelişme genelde doğu ve kuzeydoğu yönünde olmuştur.

Kentleşme ile ulaşım birlikte ele alındığında, kent merkezinde yaya ulaşım türü yanı sıra Karaağaç ile kent merkezi arasında gerçekleşen fayton taşımacılığı uzun yıllar kente ana ulaşım türü olarak kalmıştır (Şekil B.38).

1930'lı yıllar sonrasında motorlu taşıma araçlarıyla taşımacılık ilk olarak Karaağaç Mahallesi ile başlamış, daha sonra Yıldırım Mahallesi ve Kent merkezinde bulunan diğer mahalleler ile Kapıkule Gümrük Kapısının bulunduğu kent dışı bölgeye yayıldığı bilinmektedir.

1940'lı yıllarda belediye toplu taşımaya yine Karaağaç Mahallesi ile başlamış, sonra 1960'li yıllara gelindiğinde diğer mahallelere toplu taşıma hizmeti genişlemiştir (Şekil B.40).

1960'lara kadar kent merkezi kuzey ve doğu yönünde gelişirken ulaşımda yaya ulaşımı halen belirleyici durumdadır. Kentiçi ulaşımda belediye hizmeti dışında toplu taşıma ihtiyacı da bu dönemde ortaya çıkarak ve minibüs taşımacılığı olarak gelişim göstermiştir.

1960'li yıllarda ilk minibüs taşıma grupları (ara-toplutaşıma) oluşarak, 1970'lerin ikinci yarısında İl Trafik Komisyon Kararlarıyla da taşıma hatları günün ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenmiştir. 1980'lerde kooperatifler halinde örgütlenme ve 1992 yılında kapasite artışı (26 koltuklu midibüslerin işletmeye alınması) ve 1998 yılında tahditli plaka hakkı ile kentiçi toplu taşıma süreci adeta minibüs-midibüs işletmeciliği şeklinde tescil edilmiştir (Tablo A.22).

Kent merkezi lineer olarak gelişmiştir. Kent merkezini oluşturan 24 mahallenin nüfusları özellikle son on yıl içinde ciddi miktarda değişiklikler göstermektedir. Özellikle eski yerleşim alanlarında bulunan mahalle nüfusları azalırken yeni yerleşime açılan ve yapılaşmanın hızla arttığı mahallelerde nüfus artmıştır (Tablo A.15).

Kent merkezi nüfusunun 2000 yılı sayımlarında 119.298, 2004 sayımlarında 126.350 ve 2009 yılı sayımlarında ise 141.570 olduğu bilinmektedir. Kent merkezinde nüfus artış hızı 2000-2004 arasında yüzde 6, 2004-2009 yılları arasında ise yüzde 12'dir. 2004 yılından sonraki nüfus artış hızının yüksek olmasının en önemli sebebi ise Trakya Üniversitesindeki öğrenci sayısının bu dönemde yaklaşık 13 binden 21 bine çıkmasıdır. Son on yıl içinde Şükrüpaşa, I.Murat, Kocasinan, Fatih, İstasyon ve Barutluk mahallelerinin nüfusları çok hızlı biçimde artmıştır. Özellikle tarihi dokunun içinde bulunan ve kentin eski mahallelerinde ise nüfus ciddi biçimde düşmüştür.

Bu süreç incelendiğinde, kentleşmenin gelişim yönü ile minibüs taşımacılığının yapıldığı hatların ortaya çıkışı ve gelişimi tam bir paralellik izlemektedir. Bugün mevcut 24 mahallenin 5 tanesi 1980'lerden sonra kurulmuş ve 2009 yılında 141.570 kişi olan kent merkezi nüfusunun yüzde 40'ı olan 57.073 kişi bu yeni kurulan mahallelerde yaşamaktadır.

## **5.2 EDİRNE' DE TOPLU TAŞIMANIN GEÇMİŞİ**

Edirne Kentiçi ulaşımın tarihi 1907-1908 yıllarında elektrikli tramvay kurulmasına ilişkin çalışmalara kadar uzanmaktadır. Kentiçi ulaşımında sınırlı sayıda otomobilin kullanılması yanı sıra, (Şekil 5.5, Şekil B.39) 1945 yılında ilk belediye otobüsü ile toplu taşımının başladığı ve kentiçi ulaşımında en yaygın aracın faytonlar olduğu tarihsel bir gerçektir. Özellikle 1960'lı yıllarda kentte birçok fayton durağı bulunmaktadır. Otomobillerin yaygınlaşmasıyla bu duraklar taksi durağı haline dönüşmüştür.

### **5.2.1 Kentiçi Tramvay Çalışması**

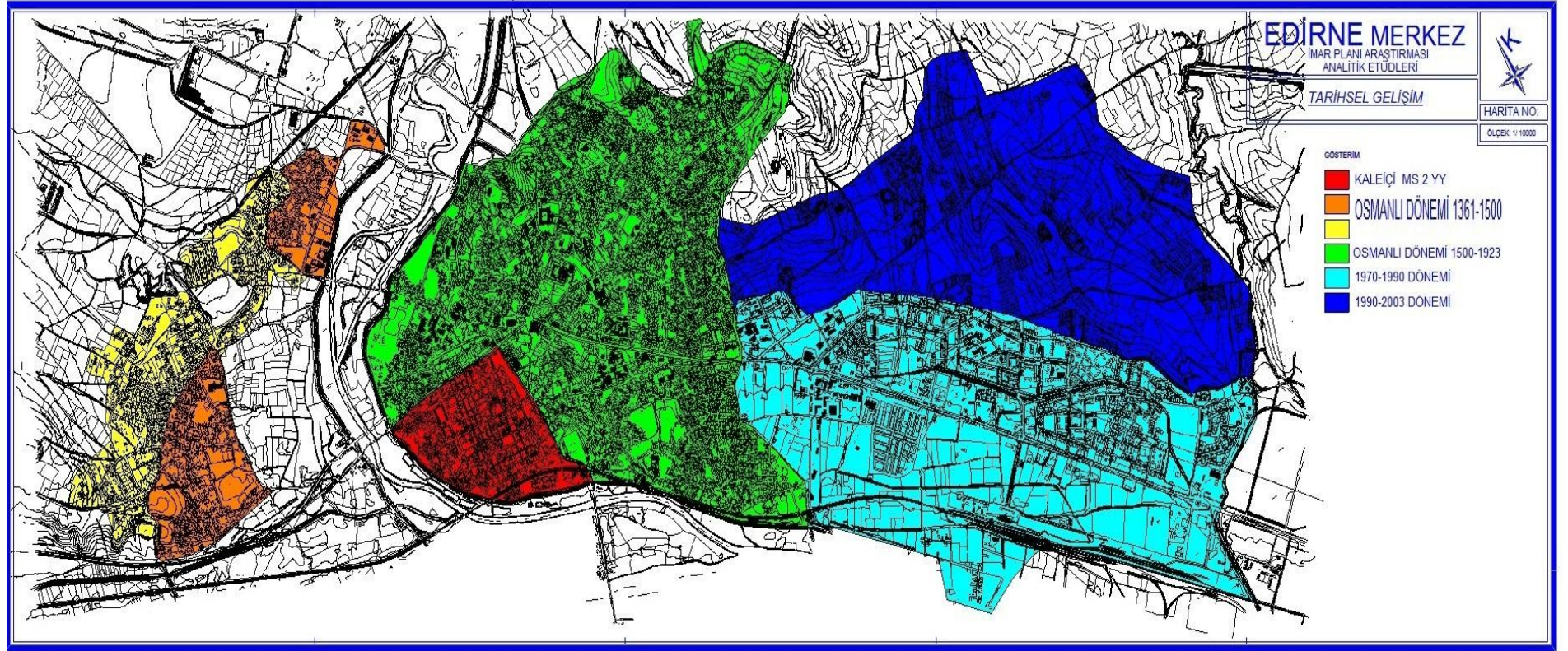
Oral Onur'un XVI' dan XX. Yüzyıla Belgelerle Edirne çalışmasında: Edirne Belediyesinde elektrikle aydınlatma ve tramvay işletilmesi hususların Edirne Belediyesi ve Valiliği ile dönemin İçişleri Bakanlığı ve Bayındırlık Bakanlığı arasında 1907- 1908 yıllarında yapılan yazışmalara yer verilmektedir (Şekil B.42). Ne var ki aradan geçen yüzyılı aşkın süre raylı sistem ile ilgili bir gelişme olmamıştır.

Sirel ve Akansel (1996, s 357): uzun vadede ise kent merkezi ile yeni yerleşme bölgeleri ve üniversiteyi birbirine bağlayan ve kentin omurgasını teşkil edecek olan raylı sisteme geçilmesi için şimdiden planlama çalışmalarının başlatılması gerektiğini düşünmektedirler.

### **5.2.2 Atlı Faytonlar**

1940' lı yıllarda kentiçi ulaşımın en önemli aracı olan faytonlar için belediyece bir taşıma tarifesi belirlenmiştir. Bu yıllarda başlayan (1945) belediye otobüs taşımacılığı sonrasında yolcu kaybeden faytoncular, bu otobüsün seferden kaldırılmasını isteyerek belediyeye başvurmuşlardır (Şekil B.43) .

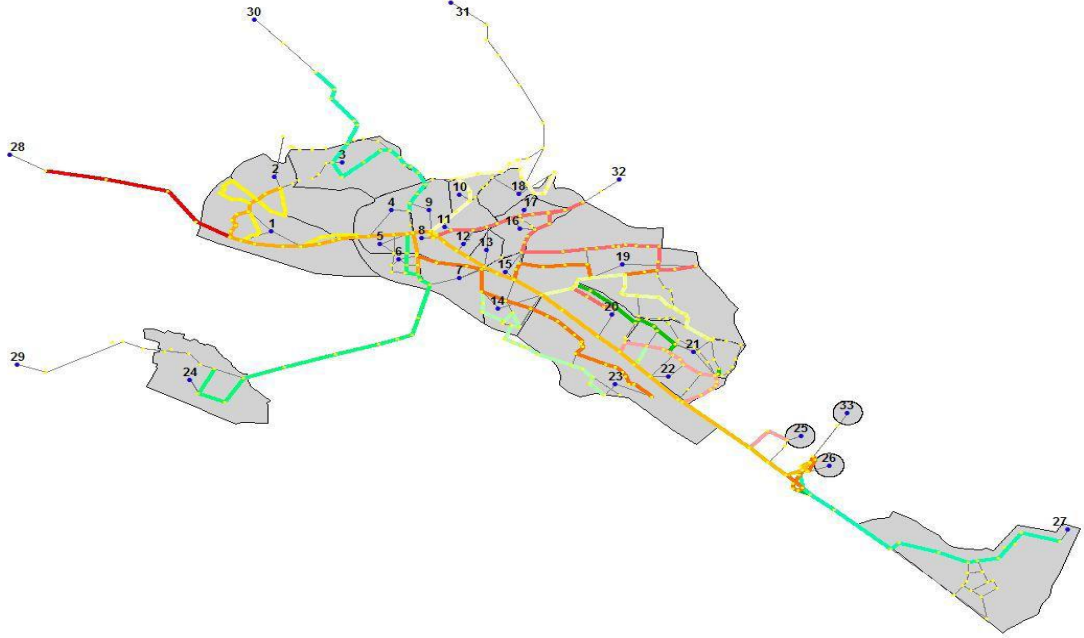
Şekil 5.3: Edirne Kent Merkezinde Kentleşmenin Gelişimi (MS 2.yy- 2003)



Kaynak: Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi



**Şekil 5.4: Edirne Kent Merkezi Toplu Taşıma Hatları (2004 Yılı)**



*Kaynak:* Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması Sonuç Raporu 2004, s 13

**Şekil 5.5: Edirne’de Yolcu Arabası**



*Kaynak:* Edirne: Serhattaki Payitaht, s 195

1970' li yılların başlarına kadar Edirne'nin vazgeçilmez ulaşım aracı faytonlardır. İlk yerli otomobillerin Türkiye' de imal edilmeye başlamasıyla, faytonlar yerlerini takside kullanılmaya başlanılan otomobillere bırakmıştır. Fayton durakları da birer birer taksi duraklarına dönüşmüştür. Bugün, İl Trafik Komisyon Kararıyla yalnızca kent merkezi ile Karaağaç Mahallesi arasında faytonlarla nostaljik amaçlı gezi yapmaktadırlar. Halen 25 kayıtlı fayton çalışmaya devam etmektedir. (Şekil B.44)

### **5.2.3 Toplu Taşıma Hizmetinde Belediye**

İstanbul ve diğer büyükşehirlerde de olduğu gibi Edirne'de de toplu taşımacılığın başlangıcında belediye yer almaktadır.

#### **5.2.3.1 Taşımacılık Başlangıcı**

II. Dünya Savaşı sonrasında birçok kentte olduğu gibi Edirne'de de toplu taşıma bir kamu hizmeti olarak görülmüş ve taşımacılığa başlanmıştır. 08/02/1941 tarihli Edirne Postası Gazetesinde çıkan haber göre Kararağaç- Edirne arası taşımacılık yapan arabacıların (faytoncuları) fahiş fiyat istemeleri ve vatandaşları mağdur etmeleri üzerine otobüs taşımacılığı talep edilmiş ve arayışlar başlamıştır. (Şekil B.40) Ancak, 1945 yılına kadar kentiçi taşımacılıkta gerçekleşmiş bir hizmet kaydı bulunmamaktadır. 11/07/1945 tarihli Edirne Postası Gazetesinde yaralan habere göre Edirne Belediyesince kamyondan otobüs haline getirilen araçla İstanbul- Edirne yolcu taşımacılığı başlayacağı, 19/09/1945 tarihli gazetede ise bu aracın Karaağaç-Edirne arası kentiçi yolcu taşımacılığına başladığı bildirilmiştir. Toplu taşıma hizmetinin ilk olarak bu yıllarda bir otobüsle başladığı anlaşılmaktadır. Ne var ki bu hizmet düzenli olarak sürdürülememiştir. Dönemin içinde bulunduğu şart nedeniyle taşımacılık zaman zaman aksamıştır (Şekil B.45).

İkinci Dünya Savaşı sonrasına kadar kayıtlarda toplu taşımada belediye adına bir faaliyete rastlanılmamaktadır. 11/08/1947 tarihli yazı ile Belediye Muhasebecisinin hazırladığı raporda;



*“1947 yılı muhammen gelir bütçesine iki kamyon ve bir otobüs geliri olarak 18.260 Lira ve masraf bütçesi muhammen kısmına da iki kamyon ve bir otobüs masrafı olarak 6.000 Lira konulmuştu. Her gün her üç aracın çalışması neticesinde gelirine göre karşılık masrafı münkale alındığı halde sene sonuna kadar kifayet etmeyeceği: bir otobüs ve iki kamyonun Temmuz 1947 ayı sonuna kadar getirdiği varidat 30.281 Lira 84 Kuruş aynı tarih sonuna kadar da masrafı 16.253 Lira, 86 Kuruştan ibarettir.”*

(EK: 9), denilmektedir. Bu itibarla 01/10/1947 tarih ve 50 sayılı Belediye Meclis Kararıyla bütçeden ek tesisat aktarılmıştır (EK:10).

26/10/1948 tarih ve 69 sayılı Belediye Meclis Kararıyla da “Edirne Motorlu Araçlar Seyrüsefer Talimatnamesi” kabul edilerek, adeta döneminde bugünkü Karayolu Trafik Yönetmeliği yerine geçebilecek düzenlemeler yapılmış ve otobüs taşımacılığına ilişkin kurallar da ilk olarak bu talimatname ile belirlenmiştir (EK:11).

13/02/1959 tarih ve 18 nolu Belediye Meclis Kararıyla; “Belediyemize ait halen faaliyette bulunan ve şehir dahili servislerinde çalıştırılan otobüslerin gelir ve giderlerinin ayrı bir işletme tesisi ile tedviri uygun görüldüğünden otobüs işletmesi namı altında bütçe tanzimiyle” Otobüs İşletmesi bütçesi ayrılarak toplu taşımacılıkta yeni bir dönem başlamıştır (EK-12). Bu bütçe ile 1959 yılı için 80.000 Lira bilet hasılatı öngörülmüştür.

Bu tarihte yapılan meclis toplantı tutanaklarından 1958 tarihine kadar tek otobüsün çalıştığı, 1958 Eylül ayında alınan Stayer marka 2. otobüsle toplu taşımaya 2 otobüsle ve tek hat olarak Edirne Merkez-Karaağaç Mahallesi arasında devam edildiği; 1959 Yılı Otobüs İşletmesi Tarifesinin belirlendiği anlaşılmaktadır.

Edirne Belediye Başkanlığı 1994-1995 Dönemi Çalışma Raporuna göre şehiriçi toplu taşıma hizmetinde bulunan otobüs sayısı 1995 yılı itibariyle 25 adet çeşitli

büyükölüklerde araca ulaşmıştır. Aynı dönemde hizmet verilen semtler de; Karaağaç, Yıldırım, Uzunkaldırım, Kapıkule, Kıyık, Göçmenevleri, Yeni Kooperatif Evleri ve Tıp Fakültesi olmak üzere 8'e ulaşmıştır.

Edirne Belediyesi Su - Otobüs-Soğuk Hava Deposu İşletmeler Müdürlüğünün 17/08/1988 tarih ve 2283 sayılı yazılarında; "Mevcut tarifede herhangi bir değişiklik yapılmaz ise şartlar eğer bugünkü gibi gider kalırsa her ay işletme 10 milyon lira zarar etmeye devam edecektir." Edirne Belediyesi Su-Otobüs-Soğuk Hava Deposu İşletmeler Müdürlüğünün 11/04/1994 tarih ve 527 sayılı yazılarında;

*"1994 yılının ilk üç aylık bütçe geliri 725.787.199 TL, bütçe gideri de 3.498.752.124 TL olarak gerçekleşmiştir. Bu verilerden hareket ederek geriye kalan 9 aylık gider bütçesinin 14.000.000.000 TL, 1994 yılının toplam gider bütçesinin de 18.000.000.000 TL olacağı tahmin edilmektedir.... Halen su geliri ile kapatılan otobüs işletmesinin açıklarının önlenmesi durumunda ekonomik ömrünü tamamlamış araçlarımızın yerine yeni araçlar alınabilecek dolayısıyla yedek parça sarfiyatı önemli oranda düşecek en önemlisi halkımızın daha rahat bir ortamda yolculuk yapması sağlanabilecektir."*

2000 yılına ait bir başka raporda da;

*"Edirne Belediyesi Otobüs İşletmesi sürekli zarar etmesi ve bu yüzden otobüs filosunu yenileyememesi ve otobüslerin ekonomik ömürlerini doldurması, 22 otobüsten [1995 yılından sonra otobüs sayısında azalma olduğu görülmekte. E.U] 11 tanesinin hurdaya ayrılmasından dolayı, Belediyemizin asli görevleri arasında bulunan taşımacılık hizmetini yapamaz hale getirmiştir. Edirne Belediyesinin mevcut otobüs filosu ile bu toplu taşıma hizmetini vermesi mümkün değildir. Ayrıca otobüs filomuzun yaşlı olması, ekonomik ömrünü tamamlaması dolayısıyla bu hatların kiraya verilerek, taşıma hizmetlerinin yapılması gerekmektedir.",* denilmiştir.

Diğer yandan da:

- I. İndirimli ve ücretsiz seyahat kartlarının varlığı,
- II. Okullar, spor kulüpler, derneklerin çeşitli amaçlarla yaptığı gezilere araç tahsisi,
- III. Araç filosunun yaşlanması ve araçların hurdaya ayrılması,
- IV. Araç filosuna yeni araç katılamaması,

- V. *Toplu taşıma hizmeti verilen yerleşim yerlerinin hızla artması,*
- VI. *Bakım onarım giderlerinin artması,*
- VII. *Personel giderlerinin yüksekliği,*
- VIII. *Akaryakıt ve yedek parça giderlerinde meydana gelen aşırı artışlar,*
- IX. *İşletme yönetiminde yapılan hatalar,*
- X. *Minibüs taşımacılığının gelişmesiyle ortaya çıkan rekabet ve bu duruma ayak uyduramayan sefer sıklığı v.b taşımacılık işletme sorunları,*

şeklinde sıralanabilecek sorunlar nedeniyle 1995 yılından başlamak üzere özellikle 2000-2002 yılları arasında defalarca hazırlanan raporlar doğrultusunda Belediye Meclisince toplu taşıma yapılan hatların kiraya verilmesine ilişkin alınan kararlar nihayet 2002 yılında uygulamaya konularak, 8 hatta toplam 20 otobüs için ihale yapılması kararlaştırılmıştır. Bu sayı daha sonra 2002 Aralık ayında 6 ayrı hat ve 16 otobüs şeklinde gerçekleşerek, Edirne Belediyesi doğrudan toplu taşıma hizmetinden çekilmiştir

### **Şekil 5.6: Belediye Otobüs Ana Durak Yılı 1995**



*Kaynak: Edirne Belediye Arşivi*

### **5.2.3.2 Yıllara Göre Toplu Taşıma Hatlarının Gelişimi**

Edirne Belediyesi kayıtlarına göre elli yılı aşkın zaman sürdürülen toplu taşıma hizmeti en fazla olduğu dönemde çeşitli büyüklüklerde 25 araç ile sürdürülmüştür.

**Tablo 5.3: Yıllar İçerisinde Hatların Gelişimi**

Yıllar	Hat Sayısı	Hattın Adı	Otobüs Sayısı
1947	1	Merkez - Karaağaç	1
1957	1	Merkez - Karaağaç	2
1970-1980	5	Edirne- Karaağaç, Edirne Merkez- Yıldırım- Yeni İmarat Edirne Merkez -Kıyık, Edirne Merkez- Küçük pazar, Edirne Merkez- Ayşekadın	5
1980-1990	6	Edirne- Karaağaç, Edirne Merkez- Yıldırım- Yeni İmarat Edirne Merkez -Kıyık,Edirne Merkez- Küçük pazar ,Edirne Merkez- Ayşekadın, Edirne Merkez- Kapıkule	10
1995	8	Merkez-Karaağaç, Merkez Yıldırım, Merkez Uzunkaldırım, Merkez Kapıkule, Merkez Kıyık, Merkez Gmenvleri, Merkez Yeni Kooperatif Evleri Merkez Tıp Fakültesi	25
2000	8	Merkez-Karaağaç, Merkez Yıldırım, Merkez Uzunkaldırım, Merkez Kapıkule, Merkez Kıyık, Merkez Gmenvleri, Merkez Yeni Kooperatif Evleri Merkez Tıp Fakültesi	22
2004	2	Merkez-Karaağaç, Merkez Yıldırım,	2

Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

### 5.2.3.3 Yıllara Göre Taşıma cret Tarifeleri

Edirne Belediyesi arşivinde en eski 1959 yılına ilişkin bilet tarifelerine ulaşılabilmıştır. Yıllar içerisinde artan ve taşıma hattına göre çeşitlenen tarifeler daha sonra şehrii ve Kapıkule olmak üzere 2 başlık altında toplanmıştır.

**Tablo 5.4: 1959 Yılı Otobüs İşletmesi Tarifesi**

Edirne- Karaağaç arasında mevcut istasyonlara gitme gelme	Sivil Bilet	50 Kuruş
	Talebe Bilet	15 Kuruş
	Asker Bilet	20 Kuruş

Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

14/02/1970 tarih ve 29 sayılı Belediye Meclis Kararıyla belirlenmiş olan; Edirne Belediyesine Bağlı Otobüs İşletmesi 1970 Yılı Yolcu Tarifesine göre 5 ayrı hatta

taşımacılık yapılırken, Edirne Merkez – Karaağaç hattına ilave olarak; Edirne Merkez- Yıldırım- Yeni İmaret, Edirne Merkez- Ayşekadın, Edirne Merkez- Küçükpazar, Edirne Merkez- Kıyık hatlarında da taşımacılık başlamıştır.

**Tablo 5.5: Edirne Belediyesine Bağlı Otobüs İşletmesi 1970 Yılı Yolcu Tarifesi**

Edirne- Karaağaç, Edirne Merkez- Yıldırım- Yeni İmaret	Sivil Bilet	40 Kuruş
	Talebe, Asker Bilet	25 Kuruş
Edirne Merkez- Kıyık	Sivil, Asker ve Öğrenci	25 Kuruş

Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

**Tablo 5.6: Belediye Otobüsleriyle Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı**

Yıllar	Merkez-Kapıkule			Şehirçi			Yıllık Toplam
	Öğrenci-Asker	Sivil	Toplam	Öğrenci-Asker	Sivil	Toplam	
1955*							230.147
1988**	120.000	87.600	207.600	1.879.200	883.200	2.762.400	2.970.000
1989***	75.000	100.000	175.000	2.000.000	1.000.000	3.000.000	3.175.000
1995****	84.000	56.000	140.000	1.302.000	580.000	1.882.000	2.022.000
2000*****							3.500.000

\*Edirne Postası Haberi

\*\* Edirne Belediyesi Su-Otobüs-Soğuk Hava Deposu İşletmeler Müdürlüğünün 17/08/1988 tarih ve 2283 sayılı yazılarında aylık verilen sayılar yıllığa dönüştürülmüştür.

\*\*\* Edirne Belediyesi Su-Otobüs-Soğuk Hava Deposu İşletmeler Müdürlüğünün 11/04/1994 tarih ve 527 sayılı yazılarından belirtilen tahmini sayılar.

\*\*\*\* Edirne Belediye Başkanlığı 1994-1995 Dönemi Çalışma Raporundan.

\*\*\*\*\*31.05.2001 tarihinde hazırlanan Alt Komisyon Raporu

1980 yılında bu hatlara ilave olarak ta Edirne Merkez- Kapıkule Hattında toplu taşıma hizmeti başlamıştır. 1985-2003 yılları arasında Belediye Otobüs taşıma ücretleri değişimine ait veriler Tablo A.16’ da verilmiştir. Bu dönemde taşınan yolcu sayılarına ilişkin elde edilen veriler ışığında Tablo 5.6 oluşturulmuştur.

#### 5.2.4 Özel Halk Otobüsleri (2002-2010)

Edirne Belediye Başkanlığının 24.12.1999 tarih ve 501-(99)-732 sayılı yazıları ile Belediye Otobüs İşletmesinin toplu taşımacılık yaptığı hatlarda kiralık olarak Özel Halk Otobüsü çalıştırılacağından bahse konu hatların İl Trafik Komisyonunda görüşülmesi talebi değerlendirilmiştir. Bu konunun şehir içinde yeni bir uygulamaya sebebiyet vereceğinden, genişletilmiş bir alt komisyon marifetiyle yeniden ele alınması ve bu

çalışma ile ilgili bütün bilgi ve belgelerin, aynı zamanda güzergahlardaki alt yapı durumlarının gözden geçirilerek bir rapora bağlanmasından sonra karara bağlanmak üzere bir sonraki İl Trafik Komisyonunda görüşülmesinin uygun olacağına dair 27.01.2000 tarih ve 2000/01 sayılı İl Trafik Komisyon kararı alınmıştır (EK: 13).

Belediye Trafik Müdürlüğünün 16.11.2000 tarih ve 795 sayılı yazısı ile Belediye Otobüs hatlarının özelleştirilerek kiraya verilmesi ve bu hatlarda çalışacak araç sayısı ve özelliklerinin belirlenmesi talebi üzerine yeniden İl Trafik Komisyonunda görüşülerek Alt Komisyon Raporu hazırlanması sonrasında konu 28/06/2001 tarih ve 2001/03 sayılı İl Trafik Komisyon Kararıyla; özelleştirme yapılacak hatlar ve bu hatlarda çalışacak Halk Otobüsü sayıları belirlenmiştir.

Bu karara dayanak olarak hazırlanan rapordan da anlaşıldığı üzere 2000 yılı itibariyle kentiçi yolculuk sayıları bakımında Belediye Otobüsleriyle 3.500.000 kişi, minibüs tarzı ara-toplu taşıma araçlarıyla da 11.000.000 kişi olmak üzere yıllık toplam 14.500.000 kişi taşınmaktadır.

1580 sayılı Belediye Kanununun 19. maddesi 5. fıkrasına dayanılarak Edirne Belediyesi Meclisinin 30.11.2001 tarih ve 2001/104-1058 sayılı kararıyla Belediye Otobüs Filosu ve Hatlarının kiraya verilmesi kabul edilmiştir. Bu karar göre 8 adet otobüs hattının ve bu hatlarda çalışmak üzere 20 adet araç çalıştırılması ve bu araçların 30-35 kişi oturma, 56-60 kişi ayakta olacak şekilde 2886 sayılı Devlet İhale Kanununun 45. maddesi hükümlerine göre 10 yıl süre ile kiraya verilmesi benimsenmiştir.

#### **5.2.4.1 Hatlar ve İhale Bedelleri**

2002 yılı Aralık ayında gerçekleşen ihalelere göre Tablo A.17'de gösterilen bedellerle ihaleler gerçekleştirilmiştir. 2002 Aralık ayı içerisinde yapılan ihalelerle 16 adet Özel Halk Otobüsü hattı kiraya verilebilmiştir. Bu gelişmenin ardından 2003 yılı Mart ayında

6 ayrı hatta 16 adet 12 metrelik otobüslerle Özel Halk Otobüsleri fiilen toplu taşıma hizmetine başlamışlardır.

#### **5.2.4.2 Yolcu Taşıma Ücret Tarifeleri ve Yıllık Ruhsat Bedelleri**

ÖHO' lar için Belediye Meclisince yıllara göre değişen ücret tarifeleri, yıllık ruhsat ücretleri ve devir ücretleri belirlenmiştir (Tablo A.18, A.19 ve A.20).

#### **5.2.4.3 Yıllık Taşıdıkları Yolcu Sayıları**

İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma Ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezince Ekim 2004 tarihinde hazırlanan Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması Sonuç Raporuna göre ÖHO' ların yıllık toplamda yaklaşık 1.800.000 yolcu taşıdığı hesaplanmıştır. ÖHO' lara ait yolculuk verilerine ilişkin düzenli başka bir kayıt da bulunamamıştır (Tablo A.21).

#### **5.2.4.4 Özel Halk Otobüsü Taşımacılığının Sona Ermesi**

2003-2007 yılları arasında düzenli olarak yapılan taşımacılığın, 2007 yılından sonra aksamaya başladığı ve fiilen yürütülemez hale gelmiştir. Nihayet 2010 yılı Eylül ayında 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu'nun 62. Maddesi uyarınca ihale sözleşme ve şartnamelerine uygun çalışmadıkları ve araç yenilemelerini yapmadıkları için sözleşmeleri fes edilmiştir. Belediye Otobüs Taşımacılığında sonra ÖHO taşımacılığı da sona ermiştir.

**Şekil 5.7: Edirne Belediyesi Özel Halk Otobüsü**



*Kaynak: Uygun 2010*

### **5.2.5 Minibüs-Midibüs Taşımacılığı (1960-2012)**

Edirne’de 1960 lı yıllardan başlayarak günümüze kadar devam eden ve halen tek toplu taşıma türü olarak sürdürülen minibüs taşımacılığı, kapasite olarak yüksek kapasiteli araçlarla sürdürülmesi nedeniyle otobüs işletmeciliğine doğru dönüşüm geçirmiştir. Ancak halen 2005 yılında Edirne Belediye Meclisince kabul edilen Minibüs-Midibüs Yönetmeliği hükümlerine göre çalışmaktadırlar. Otobüs İşletmeciliğine dönüşüm süreci bir yandan da devam etmektedir.

#### **5.2.5.1 Taşımacılık Başlangıcı**

Kentiçi minibüslerle yolcu taşımacılığın başlangıcının 1960’lı yıllara kadar gittiği bilinmektedir. İlk olarak taşımacılık Edirne Merkez ile Kıyık, Merkez - Yeniimaret arasında başlamıştır (Şekil 5.8).

1963 yılında Encümençe (06/09/1963 gün ve 938 sayılı karar) ve Belediye Meclisince 14/10/1964 tarih ve Ekim/1964-8 sayılı kararıyla kabul edilen Minibüs Yönetmeliği gereği belediyeden Yıllık Çalışma Ruhsatı almak suretiyle taşımacılık yapmaları kuralı getirilmiştir. Bu tarihte Karaağaç, Kıyık, Ayşekadın, Saraçhane, Yeniimaret ve Yıldırım semtlerine küçük otobüs ve minibüslerin çalışma şartları düzenlenmiştir (Şekil B.44, B.45, B.46 ve B.47). Taşıyıcı minibüs sahipleri önce birlikler oluşturmuşlar, ancak bunların kooperatif tüzel kişiliklerine dönüşümleri 1981 yılı ve sonrasına rastlamaktadır.

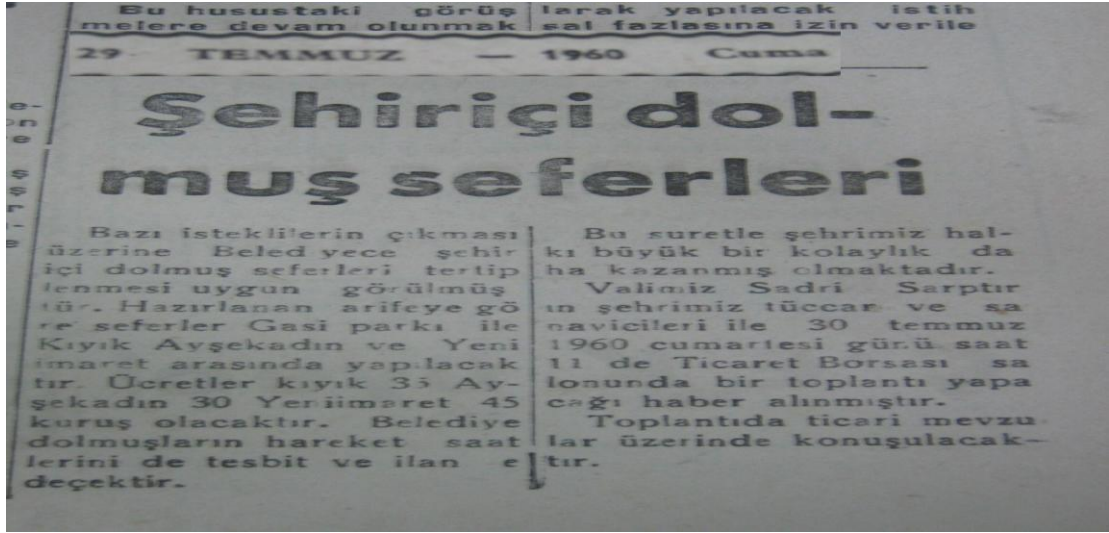
#### **5.2.5.2 Kooperatifler Halinde Örgütlenme ve Yıllara Göre Hatların Gelişimi**

Ulaştırma kooperatifleri, 1960’lı yıllarda ivme kazanmaya başlayan ve 1970’li yıllara gelindiğinde öldürücü dinamizmine ulaşan karayolu taşımacılığının bu gelişim seyrine koşut bir gelişme izleyerek toplumsal yapıdaki yerlerini almışlardır. Anılan dönem içinde, daha önce gördüğümüz ve karayolu sisteminin küçük taşıyıcılar üzerindeki ekonomik baskıyı giderek arttırıcı yöndeki gelişimi, ulaştırma kooperatiflerinin kurulup, sayılarının hızla artması sonucunu getirmiştir. (Güven 1982, s190)



Bu gelişme elbette yansımaları Edirne’de de göstermiş ve kentiçi taşımacılar kooperatifler halinde örgütlenmişlerdir (Tablo A.22).

### Şekil 5.8: Minibüs Taşımacılığı Başlangıcı



Kaynak: 29/06/1960 tarihli Edirne Postası Gazetesi

#### 5.2.5.3 İl Trafik Komisyon Kararlarıyla Yapılan Düzenlemeler

Edirne kentiçi toplu ulaşımın ara- toplu taşımacılık vasıtasıyla yürütülmesinde önemli dönüm noktaları bulunmaktadır. Bu sürecin başlangıcı 1960 yılına kadar uzanmaktadır. Kayıtlarda minibüs taşımacılığına ilişkin ilk hat ve kalkış-varış noktalarına ilişkin 1976 yılı İl Trafik Komisyon Kararına ulaşılmıştır. 1981 yılında hatlarda çalışan araç sayısında kısıtlamaya ilişkin ilk adımlar atılmış olsa da yıllar içinde araç sayılarının değişiklikler geçirdiği görülmektedir. Mevcut araçların özellikle de yeni yerleşim denilen bölgeye taşımacılık yapan araçların kapasite yetersizliği, 1992 yılında 14 koltuk kapasitesinden 26 koltuk kapasiteli araçlarla taşımacılığa izin verilmesiyle aşılmaya çalışılmıştır. Bu düzenleme (1992/423 sayılı Edirne İl Trafik Komisyon Kararı) Türkiye genelinde de örnek gösterilebilecek kapasite artışı uygulamalarındandır.

1998 yılında araç sayısında sınırlama getirilmesine ilişkin 1998/1 sayılı Edirne İl Trafik Komisyon Kararıyla (M) plaka ile çalışacak araç sayısı, 10553 Sayılı Ticari Plakaların

Verilmesinde Uyulacak Usul Ve Esaslar Hakkında Karara dayanılarak 236 ile sınırlandırılmıştır. Bugün halen 234 adet (M) plaka hakkı yürürlüktedir.

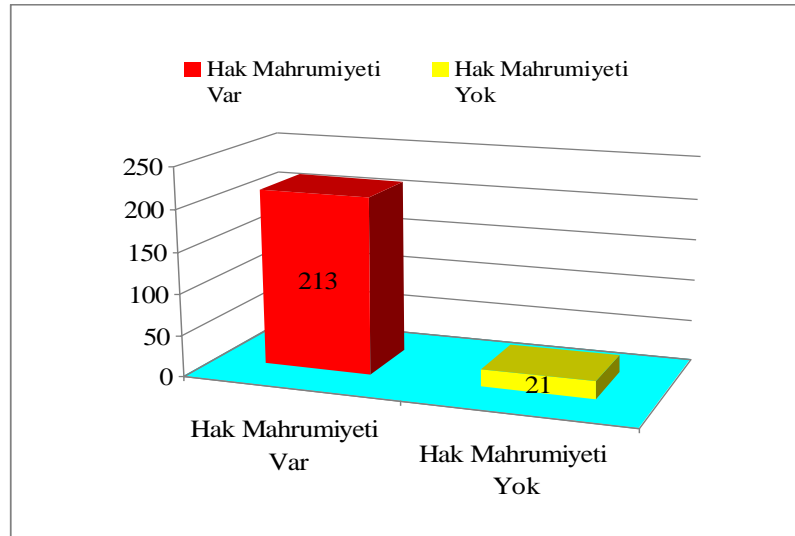
İl Trafik Komisyon kararlarında diğer bir önemli düzenleme ise 2003 yılında taşımacılık yapılacak hatların düzenlenmesine ilişkin son önemli karardır. Bugün halen bu kararlar belli hatlarda uygulanmaktadır.

5393 sayılı Belediye Kanununun çıkması sonrasında 2005 yılında 2005/02 ve nihayet 2010 yılında 2010/01 nolu İl Trafik Komisyon Kararlarıyla, kentiçi toplu taşımacılığa ilişkin düzenleme yetkisinin belediyenin uhdesinde olduğu kayıt altına alınmıştır (Tablo A.23). Halen Edirne Belediyesi Minibüs-Midibüs Yönetmeliğine tabi olarak çalışmaktadırlar (EK-14)

#### 5.2.5.4 Araç Sayıları ve Büyüklükleri

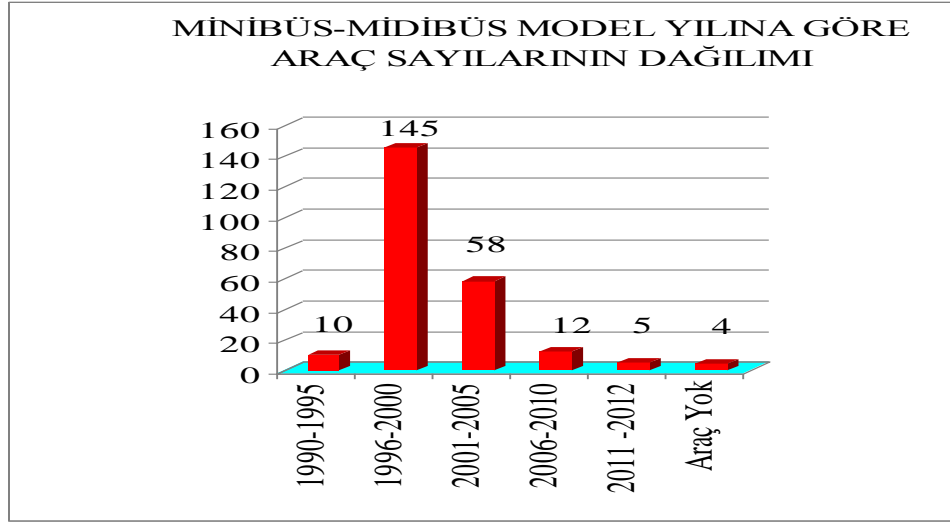
E-Devlet uygulaması web sayfası üzerinden erişilen araç sorgulama bilgilerine göre 2012 yılı Haziran ayı itibariyle minibüs-midibüslerin yüzde 90'ında hak mahrumiyeti bulunmaktadır. Araçların yüzde 63 oranında büyük çoğunluğu 12-15 yaş aralığında olup filo ortalama yaşı 12 ile oldukça yüksektir. (Şekil 5.9, 5.10 ve 5.11)

**Şekil 5.9: Minibüsler Üzerinde Bulunan Hak Mahrumiyet Durumu**



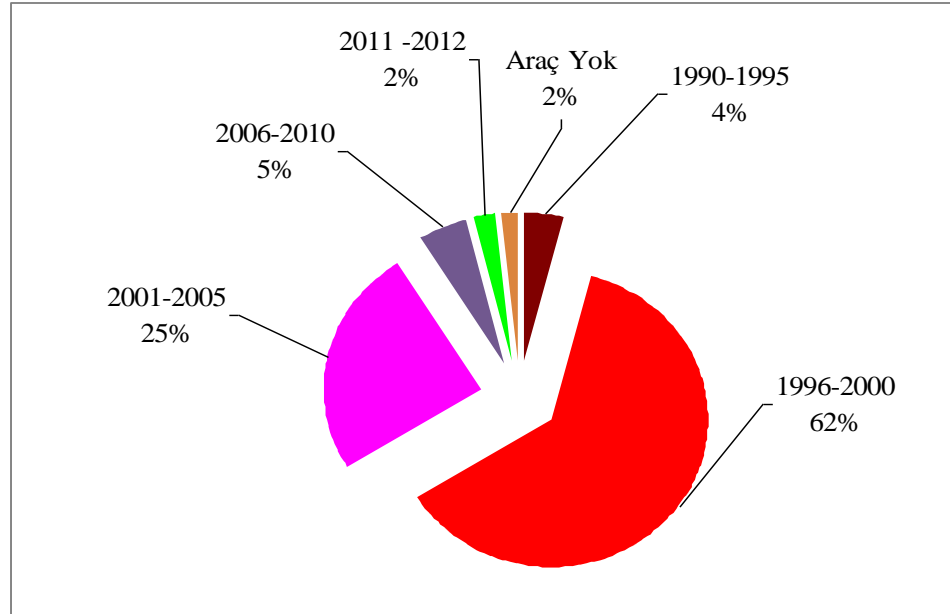
Kaynak: e devlet Uygulamaları (2012 Yılı Haziran )

**Şekil 5.10: Minibüs-Midibüs Model Yaşları**



Kaynak: e devlet Uygulamaları (2012 Yılı Haziran )

**Şekil 5.11: Minibüs-Midibüs Model Yaşları Oranı**



Kaynak: e devlet Uygulamaları (2012 Yılı Haziran )

#### 5.2.5.5 Taşıma Ücret Tarifeleri, Ruhsat Bedelleri ve Devir Ücretleri

Edirne Belediyesi ve Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası kayıtlarından yıllara göre minibüs taşıma ücret tarifeleri çıkartılmıştır. Burada dikkat çeken husus 2006 yılı öncesinde tarifeler Edirne Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliğince belirlenirken, 5393

sayılı Belediye Kanununun yürürlüğe girmesine bağlı olarak 2006 yılından sonra taşıma ücretleri Belediye Meclisince belirlenmektedir (Tablo A.24). Minibüslerin yıllık ruhsat bedelleri ve devir ücretleri de Edirne Belediye Meclisince belirlenmiştir (Tablo A.25 ve A.26).

### **5.3 EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMA GÜZERGAHLARI VE TAŞIMA SİSTEMİNE İLİŞKİN PLANLAMA ÇALIŞMALARI**

Son on yılda Edirne kentiçi ulaşımında planlama çalışmalarına teorik olarak ihtiyaç duyulmuş ve çeşitli arayışlar, planlamaya yönelik hizmet alımları gerçekleşmiştir.

#### **5.3.1 İTÜ Tarafından Yapılan Plan (2004)**

İ.T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi ile Edirne Belediyesi arasında imzalanan sözleşme uyarınca İ.T.Ü. Döner Sermaye Yönetmeliği çerçevesinde "Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması" çalışmasının yapılmıştır.

Çalışmanın konusu, Edirne Belediyesi sınırları içinde işletilmekte olan lastik tekerlekli toplu taşıma hatlarının (özel halk otobüsü, minibus, midibus) yeniden planlanmasıdır. Bu amaçla öncelikle mevcut hat planı, bu hatlarda taşınan yolcu sayıları, duraklar ve sefer sıklıklarına ilişkin veriler toplanmıştır. Edirne Belediyesi tarafından hazırlanmış olan öneri hat planı da dahil olmak üzere, hazırlanan seçenek güzergah ve işletme planlarının performans ölçütleri bir ulaşım modeli kullanılarak hesaplanmış ve bu ölçütlere göre yapılan değerlendirme sonucunda en uygun güzergah ve işletme planı belirlenmiştir.

Çalışmanın başlıca amaçları;

- I.** *Toplu taşıma sisteminin erişilebilirliğini ve hizmet düzeyini yükselterek, toplam yolculuklar içindeki payını arttırmak ve bu artışın zaman içinde süreklilik göstermesini sağlamak.*
- II.** *Mevcut toplu taşıma araçlarının en verimli bir biçimde kullanımını sağlamak.*
- III.** *Toplu taşıma kullanıcılarının aktarma, bekleme ve toplam yolculuk sürelerini azaltmaktır.*

Çalışma aşağıdaki bölümlerden oluşmuştur:

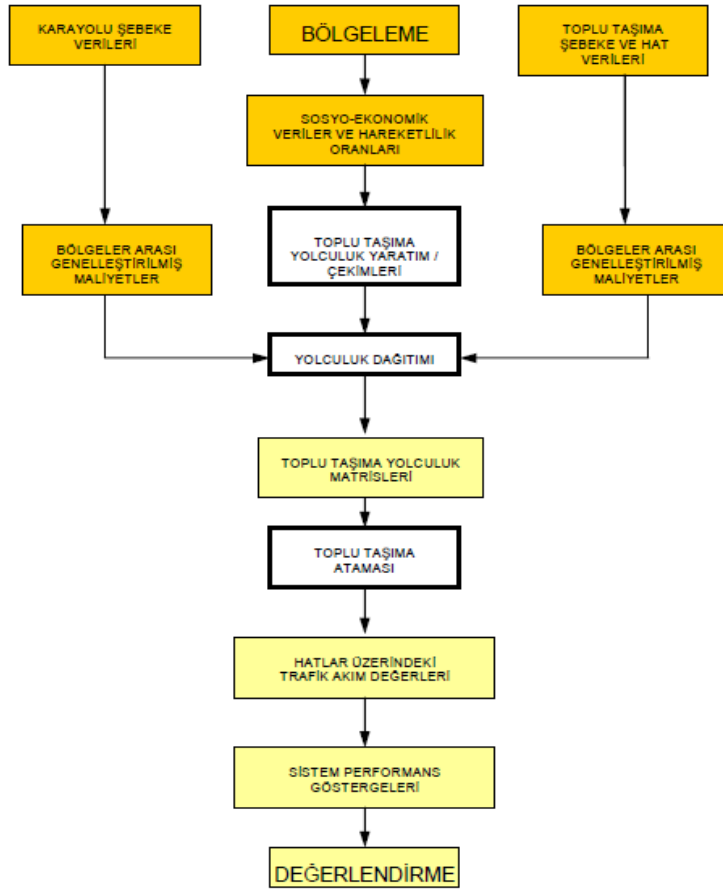
- I.** *Mevcut durumun belirlenmesi için veri toplama ve sorunların saptanması,*
- II.** *Toplu taşıma hatlarının planlanmasında kullanılan ulaşım modelinin geçerlilik sınaması,*
- III.** *Toplu taşıma hat seçeneklerinin geliştirilmesi,*
- IV.** *Seçeneklerin değerlendirilmesi ve uygun seçeneğin önerilmesi.*

Mevcut durumun belirlenmesi için toplanan ulaşım sistemi ve planlama verileri raporun ikinci bölümünde açıklanmıştır. Kentin ana arterleri ve bunlara bağlanan önemli yollara ilişkin veriler ile Belediye sınırları içinde işletilmekte olan toplu taşıma hatlarına ilişkin güzergah, durak sayısı, sefer sıklıkları, yolculuk süreleri ve toplam yolcu sayıları, çalışma alanı içinde kalan başlıca duraklarda inen / binen yolcu sayılarına ilişkin veriler üçüncü bölümde açıklanmıştır. Bu bölümde ayrıca çalışma alanını oluştururken belediye sınırları içinde kalan mahallelerdeki nüfus, istihdam ve öğrenci sayılarına ilişkin veriler verilmiştir. Dördüncü bölümde, toplu taşıma hatlarının planlanmasında kullanılan ulaşım modelinin yapısı ve modelin geçerlilik sınaması açıklanmıştır. Toplu taşıma hatları ile gelecekte taşınacak yolcu sayıları, Edirne Belediye sınırları içindeki arazi kullanım durumuna ve ulaştırma sisteminin yapısına bağlı olarak, bir ulaşım modeli kullanılarak öngörülmüştür.

Kentsel ulaşım etütlerinde kullanılan ulaşım modellerinin kalibrasyonu için gerekli temel verilerin, genellikle, belirli bir örnekleme ile yapılan ev halkı yolculuk anketlerinden elde edilmesine karşın, bu çalışmanın zaman ve bütçe kısıtları nedeniyle böyle bir anket çalışması yapılmamıştır. Öte yandan, Edirne’de bugüne kadar bu tür model girdilerinin öngörülmesinde kullanılabilecek bir ulaşım etüdü de yapılmamıştır. Bu nedenlerle, bu çalışmada ulaşım modelinin temel girdileri, benzer kentlerde son yıllarda yapılmış ulaşım etütlerinden elde edilmiş olan ortalama değerler göz önüne alınarak öngörülmüştür. Mevcut toplu taşıma sistemi üzerinde taşınmakta olan yolcu sayıları ve kentin mevcut arazi kullanım verileri (nüfus, istihdam ve öğrenci sayıları) esas alınarak, ulaşım modelinin Edirne’deki mevcut toplu taşıma hatları üzerindeki yolculuk taleplerini yeterli bir doğrulukla tahmin ettiği sınanmıştır.

Belediye tarafından önerilen toplu taşıma güzergahları da dahil olmak üzere, toplu taşıma hatlarının yeniden planlanması için geliştirilen hat ve güzergah seçenekleri, geliştirilen hat seçeneklerinin ulaşım modeli kullanılarak hesaplanan performans ölçütlerine göre değerlendirilmesi ile elde edilen sonuçlar verilmiştir. (Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması Sonuç Raporu 2004) Bu çalışmada oluşturulan ulaşım modelinin genel akış çizelgesi Şekil 5.12’da gösterilmiştir.

**Şekil 5.12: Ulaşım Modelinin Genel Akış Çizelgesi**



*Kaynak: Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması Sonuç Raporu 2004, s 34*

### 5.3.2 Palye A.Ş. Tarafından Yapılan Plan (2010)

Edirne Belediye Başkanlığı toplu taşımada yaşanan sorunlara çözüm üretmek üzere Edirne Belediye Meclisinin 02.09.2008 tarih ve 2008/133-423 sayılı kararıyla uzman kişilerce ulaşım sisteminin yeniden projelendirilmesi kararlaştırılmıştır. Edirne

Belediyesi Kentiçi Ulaşım ve Trafik Planı Hazırlanması İşi 4734 sayılı K.İ.K'e göre 2009 yılında ihale edilmiştir.

Edirne Kent içi Ulaşım ve Trafik Planlaması iki bölümden oluşmaktadır. Bunlar Kent İçi Trafik ve Toplu Taşım planlamasıdır. Edirne Belediyesi tarafından hazırlanan ihaleye esas teknik şartnamede çalışmanın yöntem ve aşamaları şu şekilde tarif edilmiştir:

- I.** *Çeşitli kamu ve özel kuruluşların bünyesinde bulunan ulaşım ve trafik ile ilgili mevcut bilgilerin toplanması,*
- II.** *Bu mevcut bilgilerin arasında bulunmayan ancak etüt ve planlama çalışmaları için gerekli olan yeni bilgilerin toplanması,*
- III.** *Mevcut yapıdaki sorunların, yetersizliklerin ve aksaklıkların belirlenmesi ve sorunların tespit ve teşhisi,*
- IV.** *Mevcut darboğazların ortadan kaldırılması için ulaşım ve trafik iyileştirme planlarının hazırlanması,*

Uygulamalara temel olacak trafik mühendisliği projelerinin tanımlanması ve trafik düzenleme projeleri ve toplu taşım projeleridir. Yukarıda bahsedilen sorunlardan yola çıkılarak hazırlanan ihale kapsamında; bir toplu taşım projesi hazırlanırken, en önemli konu toplu taşım sayımlarıdır. Bu sayımlarda, her durakta binen -inen yolcu sayısı, aracın durağa geliş ve kalkış saati gibi tüm bilgiler tespit edilmiştir.

Çalışmanın ileriki aşamalarında O-D Matrisleri oluşturularak zonlar arası yolculuklar tespit edilmiştir. Bu çalışmaları yaparken “VİSUM MAKRO SİMÜLASYON PROGRAMI” kullanılmış ve sonuç projeleri hazırlanmıştır. Edirne Kent İçi Toplu Taşım Planlaması yapılırken arazide toplanan veriler şu şekilde sıralanabilir;

- I.** *Durak bazında inen ve binen yolcu sayısı*
- II.** *Duraklar arası uzaklık*
- III.** *Duraklar arası seyir süresi*
- IV.** *Yolların geometrik özellikleri*

- V. *Hatların güzergah yapıları*
- VI. *Araçların sefer sıklıkları*
- VII. *Araç kapasiteleri*
- VIII. *Ücretlendirme yapısı*

Ayrıca ofis ortamında oluşturulan diğer parametreler ise şunlardır;

- I. *Coğrafi Bilgi Sistemlerinin oluşturulması ve dijital haritalara aktarılması*
- II. *Yol ağı bilgileri,*
- III. *Durak bilgileri*
- IV. *Yol üzerindeki diğer bilgiler*
- V. *Zonların oluşturulması*
- VI. *Nüfus bilgilerinin aktarılması*
- VII. *Yolculuk üretim ve çekim merkezlerinin oluşturulması*

### **5.3.3 2009 Yılı verileriyle Yolculuk Sayımları (2009)**

2009 tarihi itibarıyla Edirne kentiçi toplu taşımacılıkta kullanılan mevcut hatlardan elde edilen yolculuk sayımlarından toplam yolculuk sayılarına ulaşılmıştır. Buna göre Tablo A.27, A.28 ve A.29 oluşturulmuştur.

### **5.3.4 Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi (2010)**

Toplu taşımaya ilişkin planlama çalışmaları sırasında Edirne Belediyesi, sahadan veri toplamak ve sürdürülebilir ulaşımın- özellikle de ekonomik ve sosyal amaçları- hedefleri doğrultusunda mevcut durumun tanımlanabilmesi ve beklentilerin ortaya çıkarılması için geniş katılımlı bir anket çalışması yaptırmıştır. Yapılan bu çalışmada 600 denek kullanılmıştır. Edirne beş ayrı bölgeye ayrılmış ve nüfusları oranında denek çalışmaya dahil edilmiştir.



Ankette sorulan sorular üç ayrı bölümde sorulmuş olup şu konuları içermektedir:

- I. *Halkın Profili*
- II. *Toplu Taşımadan Memnuniyet (sürücü davranışları ve araç tipleri)*
- III. *Halkın Beklentileri ve Genel Değerlendirmesi (EK-15 ).*

### **Toplu Taşıma Anketinin Değerlendirilmesi**

Yapılan ankette halkın profili, memnuniyeti ve beklentileri üzerine sorular sorulmuş ve karşılığında alınan cevaplar ile sonuçları Tablo 5.7, 5.8 ve 5.9' da değerlendirilmiştir;

#### **a) Halkın profiline yönelik sorular**

- I. *Halkın yüzde 94,6'sı toplu taşıma kullanmaktadır.*
- II. *Toplu taşıma her gün kullananların oranı yüzde 52,1 iken yüzde 34,5'i haftada birkaç defa yüzde 10'u ise ayda birkaç defa kullanmaktadır.*
- III. *Toplu taşıma araçlarını kullananların yüzde 14'ünün memur, yüzde 16,6'nın işçi, yüzde 21,6'nın öğrenci, yüzde 13,1'nin serbest meslek sahibi ve yüzde 16,8'nin ev kadını olduğu görülmüştür.*
- IV. *Toplu taşıma araçlarını kullananların öğrenim durumlarına bakıldığında ise yüzde 28,3'ü ilköğretim, yüzde 35,2'si lise, 10,7'si önlisans, yüzde 19,9'u üniversite ve yüzde 3,2'si yüksek lisans mezunudur.*
- V. *Halkın yüzde 10,4'nün gelirinin 500 TL'nin altında, yüzde 40,3'nün gelirinin 500-1000 TL arasında olduğunu, yüzde 36'nın gelirinin 1000-2000 TL ve yüzde 5,4'nün ise 2000 TL'nin üzerinde olduğu görülmüştür.*
- VI. *Halkın yüzde 26,3'nün 5 yıldan az yüzde 73,7'nin ise 5 yıldan fazla bir süreden beri Edirne'de ikamet etmektedir.*
- VII. *Özel otomobil sahipliğinde ise yüzde 37,7'nin otomobili olduğu 61,9'nun ise olmadığı görülmüştür.*
- VIII. *Halkın toplu taşıma araçlarını kullanma günleri ise şu şekilde çıkmıştır; Hafta içi her gün yüzde 37,4, haftanın her günü yüzde 16,8, hafta içi ara sıra yüzde 30,2 ve hafta sonları yüzde 12,5.*

- IX.** Kaliteli bir toplu taşıma hizmeti verilse dahi özel aracını kullanacağını belirtenlerin oranı yüzde 23,1 olmuştur.
- X.** Halkın yüzde 21,6'sı işe gitmek, yüzde 10,6'sı gezmek, yüzde 13,2'si alışveriş ve 35,6'sı hepsi için toplu taşıma araçlarını kullanmaktadır.
- XI.** Toplu taşımayı kullananlar arasında yaşadıkları sorun sonrasında Belediyeye şikayette bulunanların oranı sadece yüzde 7,2'dir.
- XII.** Belediyeye şikayet sonrasında sorununa çözüm bulanların oranı yüzde 3,9 olmuştur.
- XIII.** Belediyenin toplu taşımada aktif rol almasını isteyen halkın oranı 73,7'dir.
- XIV.** Halkın yüzde 46,2'si 12 m.lik otobüs ve yüzde 52,2'si midibüslerle taşımacılık yapılmasını istemektedir.
- XV.** Elektronik bilet hakkında halkın yüzde 71,9'u bilgi sahibi olduğunu belirtirken bunun yüzde 24,5'i yararlı olmayacağını belirtmiştir.
- XVI.** Kent içi toplu taşımada belediyenin sorumlulukları hakkında halkın yüzde 43,8'i bilgi sahibi olmadığını belirtmiştir.

**b) Toplu Taşımadan Memnuniyete Yönelik Sorular**

**Tablo 5.7: Sürü Davranışlarına İlişkin Alınan Cevaplar**

Sorular	%
Trafik kurallarına uyduğunu düşünenler	15,50
Kılık kıyafet ve günlük bakımlarını yeterli bulanlar	23,00
Yolculara içtenlikle hizmet verdiğini düşünenler	19,00
Cep telefonlarının açık olmasından rahatsız olmayanlar	30,00
Güvenli yolculuk yaptığını düşünenler	18,90
Uzaktan gelen yolcuları beklemesinden rahatsız olmayanlar	32,60
Durak aralarında yolcu almalarından rahatsız olmayanlar	29,90
Radio-teyp açmalarından rahatsız olmayanlar	49,00
Yolcu almak için yarışmalarından rahatsız olmayanlar	3,10
Yolcularını sarsmadan taşıdığını düşünenler	13,00

Kaynak: Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi (2010)

**Tablo 5.8: Araçlara İlişkin Alınan Cevaplar**

Sorular	%
<i>İç ve dış temizliğini yeterli bulanlar</i>	38,90
<i>Sayısını yeterli bulanlar</i>	47,70
<i>Ferah ve aydınlık olmasının yararlı olacağına inananlar</i>	81,00
<i>Kliması olmasının yararlı olacağını düşünenler</i>	91,40
<i>Yolcu bilgilendirme ekranlarının olmasının yararlı olacağını düşünenler</i>	79,80
<i>Standart tip ve renkte olmasının doğru olacağını düşünenler</i>	81,80
<i>Üzerinde hat ve durak isimlerinin görünür olmasının yararlı olacağını düş.</i>	91,40
<i>Koltuk genişliklerinin rahat oturulabilir olduğunu düşünenler</i>	41,00

Kaynak: Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi (2010)

### c) Halkın Beklentilerine Yönelik Sorular

**Tablo 5.9: Beklentilere İlişkin Alınan Cevaplar**

Sorular	%
<i>Toplu taşıma hizmetlerini genel olarak kaliteli bulanlar</i>	29,90
<i>TOKİ konutlarından Üniversite ve Otogara direk hat kon. yararlı bulanlar</i>	93,80
<i>Kent merkezinden Üniversite ve Otogara direk hat kon. yararlı bulanlar</i>	84,30
<i>Engellilere yönelik alçak tabanlı araçların hizmete kon. yararlı bulanlar</i>	93,60
<i>Ulaşım süresini makul bulanlar</i>	56,70
<i>Sürücülere periyodik eğitim verilmesini yararlı bulanlar</i>	91,40
<i>Denetim sıklığının artırılmasını yararlı bulanlar</i>	94,20

Kaynak: Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi (2010)

## 5.4 EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMADA BUGÜNKÜ DURUM

Proje hazırlık çalışmaları 2010 yılı Ekim ayında tamamlanmıştır. Bu çalışmalar kapsamında hazırlanan Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporu doğrultusunda “**Edirne Toplu Ulaşım Sistemine**” ait hatlar Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarihli oturumunda belirlenmiştir (Şekil 5.13).

Bu çalışma sonucunda hazırlanan ve özellikle Edirne İdare Mahkemesinde görülen dosyada yer alan bilirkişi raporu ve mahkeme kararları da dikkate alınarak hazırlanan ETPP doğrultusunda; Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/305-700 sayılı Meclis Kararıyla ekonomik ve rasyonel bir toplu taşıma sistemi oluşturulmuştur.

Bu toplu ulaşım sisteminin ‘ETUS Edirne Toplu Ulaşım Sistemi’ olarak anılması” kararı verilmiştir (Şekil B.48).

Bu kararlar birlikte;

- I. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/306-701 sayılı Meclis Kararıyla 1 Nolu Hat (Sarayıçi Otogar Hattı),*
- II. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/307-702 sayılı Meclis Kararıyla 2 Nolu Hat (Pazaryeri Fatih Mahallesi Hattı)*
- III. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/308-703 sayılı Meclis Kararıyla 3 Nolu Hat (Sarayıçi –Ayşekadın – Otogar Hattı)*
- IV. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/309-704 sayılı Meclis Kararıyla 4 Nolu Hat İstasyon Bankalar Hattı*
- V. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/310-705 sayılı Meclis Kararıyla 5 Nolu Hat (Çavuşbey –Meslek Liseleri Hattı)*
- VI. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/311-706 sayılı Meclis Kararıyla 6 nolu Hat (TOKİ- Karaağaç)*
- VII. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/312-707 sayılı Meclis Kararıyla 7 Nolu Hat (TOKİ -Trakya Üniversitesi –Otogar)*
- VIII. *Edirne Belediye Meclisinin 11/11/2010 tarih ve 2010/313-708 sayılı Meclis Kararıyla 8 Nolu Hat (Çavuşbey Kapıkule Hattı ) düzenlenmiştir.*

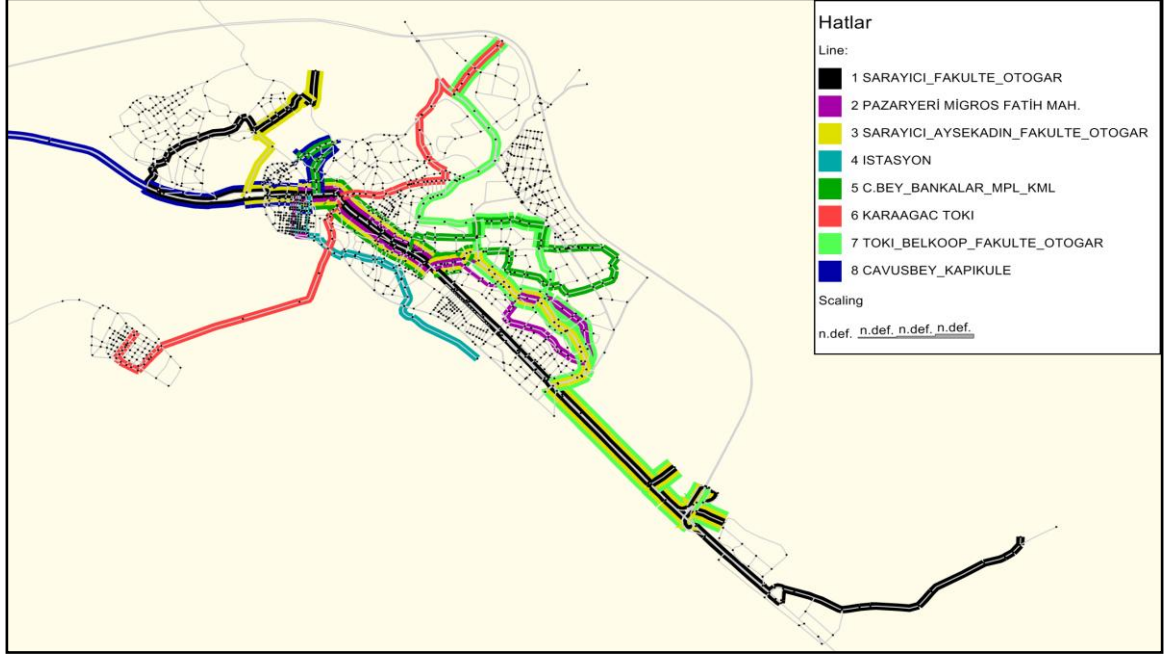
#### **5.4.1 Havuz Sistemi Kuruluş Çalışmaları**

Yasaların vermiş olduğu açık ve kapsamlı yetki çerçevesinde; kullanıcıya, işleticiye ve ülkeye maliyeti en az, sosyal ve ekonomik katkısı en yüksek, kent içi gelişimi olumlu etkileyecek, daha iyi bir kent yaşamının oluşumunda katkıda bulunacak bir düşünceyle hareket eden Edirne Belediyesi;

- I. *Taşıtlara değil insana öncelik vermek,*
- II. *Yatırım ve işletmecilik yönünden kaynakları verimli ve etkin kullanımı sağlamak,*
- III. *Mevcut ulaşım alt yapısını en üst düzeyde kullanmak,*
- IV. *Çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan destekleyen olmak,*
- V. *Toplumun farklı kesimleri arasındaki eşitliği sağlamada öncü olmak,*

**VI.** *Modern teknolojileri kullanmak, şeklinde sıralanan ilkeleri “ulaşım politikası” olarak kabul etmiştir.*

**Şekil 5.13: Yeni Belirlenen Toplu Taşıma Hatları**



*Kaynak:* Edirne Toplu Taşıma Proje Raporu, 2010

Bu bağlamda toplu taşıma aktörleri arasında entegrasyonu sağlamak, verimliliği artırmak ve her yöne ve insana azami derecede eşit ve kaliteli hizmet sunmak için; şehir merkezinde hat ve güzergahlarının yeniden değerlendirilerek rantabl hale getirilmesi, çakışan hatların yerine birbirini tamamlayan ve trafikte anlamsız yere oluşturulan yoğunluğun azaltılması ve aynı bölgede çalışan farklı nitelikteki ulaşım aktörleri arasında çalışma barışını bozacak nitelikte bulunan rekabet yerine uyum ve dayanışma içerikli bir yapının oluşturulması gerekmiştir.

ETTP doğrultusunda Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/305-700 sayılı Meclis Kararı ile kurulan ETUS (Edirne Toplu Ulaşım Sistemi) kapsamında toplu taşıma yapılacak hat ve güzergahlar belirlenmiş ve ilk olarak Belediye Meclisinin 01.12.2010 tarih ve 2010/363-776 sayılı kararı ile bu hat ve güzergahlarda taşımacılık

yapacak araçlar ETTP’de belirlenen yolculuk sayımları, koltuk kapasiteleri ve daha önce çalıştığı hatlar dikkate alınarak belirlenmiştir. 27.12.2010 tarih ve 2010/364-817 sayılı, 06.01.2011 tarih ve 2011/34 sayılı, 02.02.2011 tarih ve 2011/69 sayılı Belediye Meclis kararları ile de taşımacılık yapacak araçlara ilaveler yapılarak toplam 220 adet (M) plakalı araç tespit edilmiştir.

Havuz sisteminin kuruluşuna ilişkin taşıyıcı kooperatifler ve araç sahipleri arasında uzlaşma arayışları sonucunda, 183 araç tek kooperatif çatısı altında ETUS kapsamında belirlenen hatlarda rotasyonlu olarak çalışmaktadır.

#### **5.4.2 Araç Modernizasyonu**

ETTP doğrultusunda Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/314-709 sayılı Meclis Kararıyla; 5378 sayılı Özürlüler ve Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanununun geçici madde 3. te yer alan

*“Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin özörlöüleri için erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde özörlöüleri için erişilebilir duruma getirilir.”*

hükümü gereği; özörlöüleri için erişimine uygun araç alımları başlamış ve 2012 Mayıs itibariyle sekiz adet uygun araç toplu taşıma hatlarında rotasyonlu çalışmaya başlamıştır.

Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporu doğrultusunda kabul edilen güzergahlardan “Sarayıçi Otogar Hattı” ve “Sarayıçi Ayşekadın Otogar” hatlarında faaliyet gösterecek araç tiplerinin 12 metre boyutundaki otobüslerle yapılmasının zorunlu olduğu tespit edilmiştir.

Yüksek kapasiteli araçların tescilinde yaşanan hukuki sorunlar nedeniyle, geçiş sürecinde öncelikle 7 metre segmentinde ayakta yolcu kapasiteli araçların alınması ve kademeli geçişin gerçekleştirilmesine ilişkin 2012 Mart ayında yapılan yönetmelik değişiklikleri ile araç bütmenin yolu açılmıştır.

### **5.4.3 Elektronik Ücret Toplama Sisteminin Uygulamaya Konulması**

Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporu doğrultusunda Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/316-711 sayılı Meclis Kararıyla: “Kentın gelişme planı ile uyumlu, trafik sirkülasyonu açısından çevreye olumsuz etkileri en aza indirilmiş, çağdaş bir ulaştırma sisteminin alt yapısının uygulamaya sokulması; insanların ekonomik, güvenli, hızlı ve konforlu bir şekilde taşınmasını sağlamak ve oluşturulan kaliteyi tüm bölgelere homojen şekilde yaymak için toplu taşıma aktörleri arasında entegrasyonu sağlaması gerekmektedir. Tüm toplu taşıma hat ve bu hatlarda çalışan araçlarda Elektronik Bilet Sistemine geçiş sürecin başlatılmasına gerek vatandaşların gerekse esnafın elektronik bilet sistemine özendirilmesi ve nakit binişlerin 01.03.2011 tarihinden itibaren kaldırılmasına” kararı verilmiştir.

2011 yılsonu itibariyle Edirne kent merkezinde 25.000’i kişiselleştirilmiş öğrenci kartı olmak üzere toplam 95.000 elektronik ücret ödeme kartı kullanılmaktadır. Elektronik bilet verilerine göre (nakit ücretin halen devam etmesi nedeniyle) 25.05.2012 tarihinde 51.526 adet günlük kartlı biniş sayısına ulaşmıştır. 2012 Mayıs ayında aylık 1.253.534; 2011 Haziran- 2012 Mayıs döneminde yıllık olarak ta 10.324.874 adet biniş gerçekleşmiştir (Tablo 5.17, Şekil 5.14, 5.15, 5.16, 5.17, 5.18 ve 5.19).

ETTP doğrultusunda kabul edilen güzergahlardan “Sarayıçi Otogar Hattı-1 Numara” ve “Sarayıçi Ayşekadın Otogar Hattı-3 Numarada günlük yolculuk sayıları 12.000 ve 15.000 [Araç sürücüleri halen çalıştıkları hatların kod numaralarını tam olarak her gün düzenli girmediklerinden 4500 adet kodu belirlenemeyen biniş sayısında bu hatlara ilişkin binişler mevcuttur. Bu durumda bu iki hatta biniş sayıları daha da yüksek

gerçekleşmektedir. E:U] olarak gerçekleşmektedir. Bu yolculuk sayıları da göstermektedir ki: bu hatlarda yüksek kapasiteli otobüslere ihtiyaç bulunmaktadır.

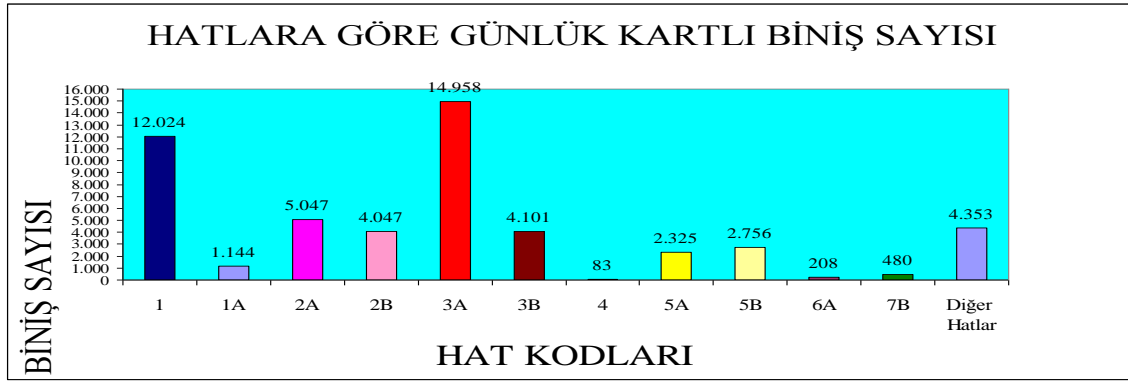
**Tablo 5.17: Hatlara Göre Elektronik Ücret Toplama Biniş Sayıları**

<b>TÜM TOPLU TAŞIMA HATLARIN YOLCU TAŞIMA RAPORU</b>					
<b>BAŞLANGIÇ GÜZERGAH</b>	Başlangıç Tarihi:		25.05.2012	01.05.2012	01.06.2011
	Bitiş Tarihi:		25.05.2012	01.06.2012	01.06.2012
	<b>BİTİŞ GUZERGAH</b>	<b>Hat Kodu</b>	<b>TOPLAM GÜNLÜK BİNİŞ</b>	<b>TOPLAM AYLIK BİNİŞ</b>	<b>TOPLAM YILLIK BİNİŞ</b>
Sarayıcı	OTOGAR	1	12.024	261.305	3.093.464
MERKEZ	OTOGAR	1A	1.144	31.230	64.981
PAZARTESİ PAZARI	FATİH MAHALLESİ	2A	5.047	138.677	1.223.424
PAZARTESİ PAZARI	FATİH MAHALLESİ	2B	4.047	132.639	273.545
SARAYIÇI	OTOGAR	3A	14.958	333.235	2.504.616
GAZİMİHAL	OTOGAR	3B	4.101	95.359	195.156
İSTASYON MAHALLESİ	İSTASYON MAHALLESİ	4	83	2.324	45.679
ÇAVUŞBEY	MESLEK LİSELERİ	5A	2.325	63.504	862.892
ÇAVUŞBEY	MESLEK LİSELERİ	5B	2.756	62.540	151.452
PAZARYERİ	TOKİ	6A	208	8.909	170.766
TOKİ	OTOGAR	7B	480	9.123	147.716
Diğer Hatlar			4.353	114.689	1.591.183
TOPLAM GÜNLÜK KARTLI BİNİŞ			51.526	1.253.534	10.324.874

Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

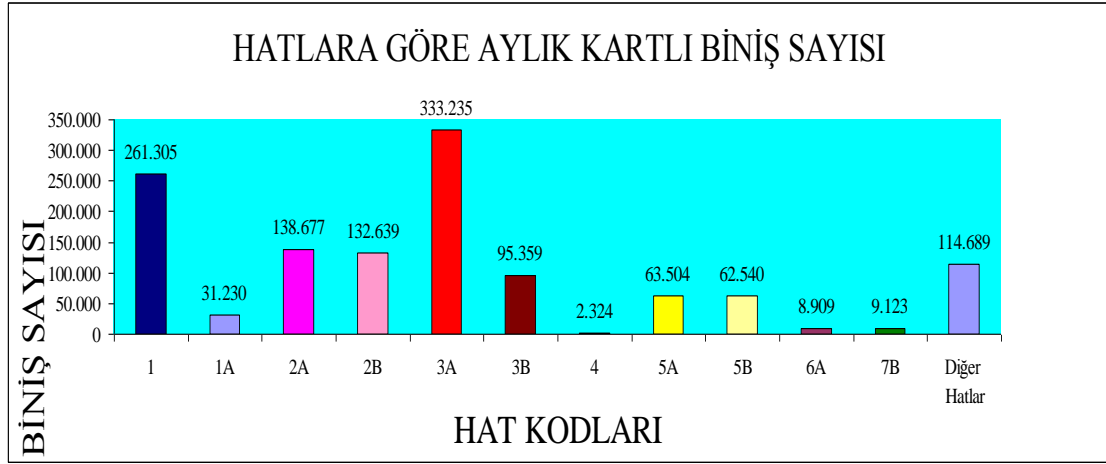
**Şekil 5.14: Toplu Taşıma Hatları Günlük Kartlı Biniş Sayısı**





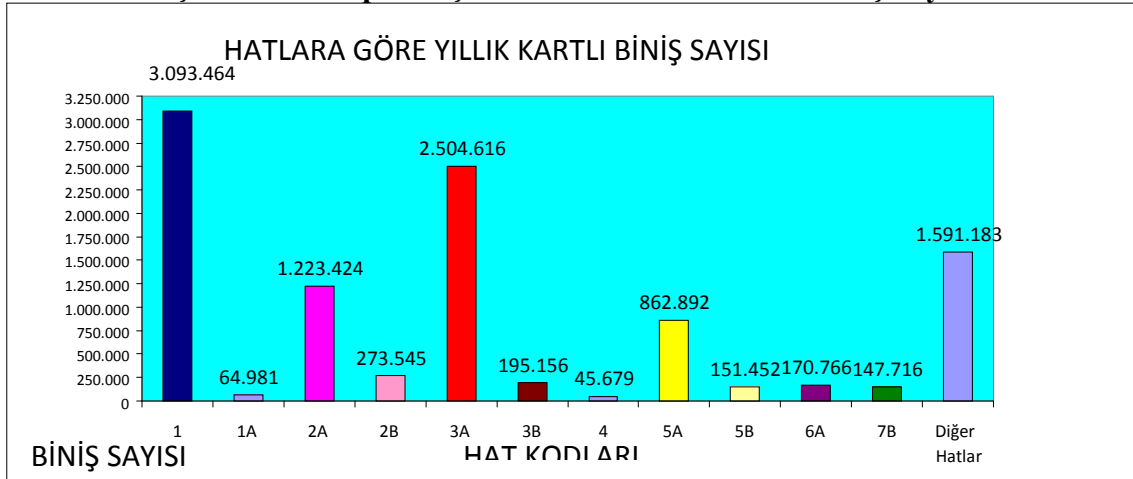
Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

**Şekil 5.15: Toplu Taşıma Hatları Aylık Kartlı Biniş Sayısı**



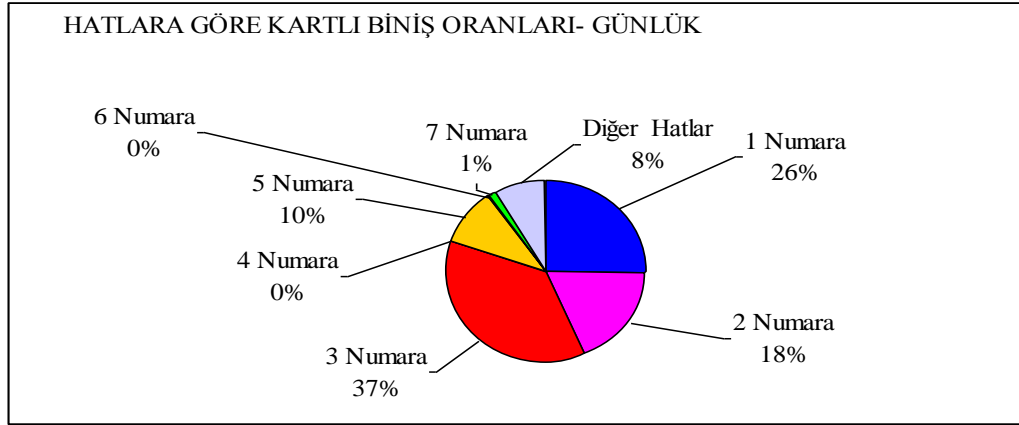
Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

**Şekil 5.16: Toplu Taşıma Hatları Yıllık Kartlı Biniş Sayısı**



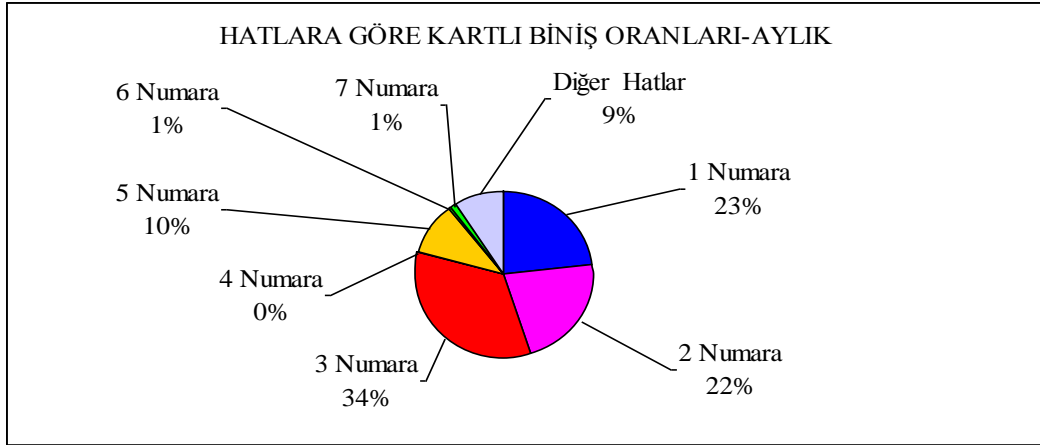
Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

**Şekil 5.17: Günlük Kartlı Binişin Toplu Taşıma Hatlara Göre Dağılımı**



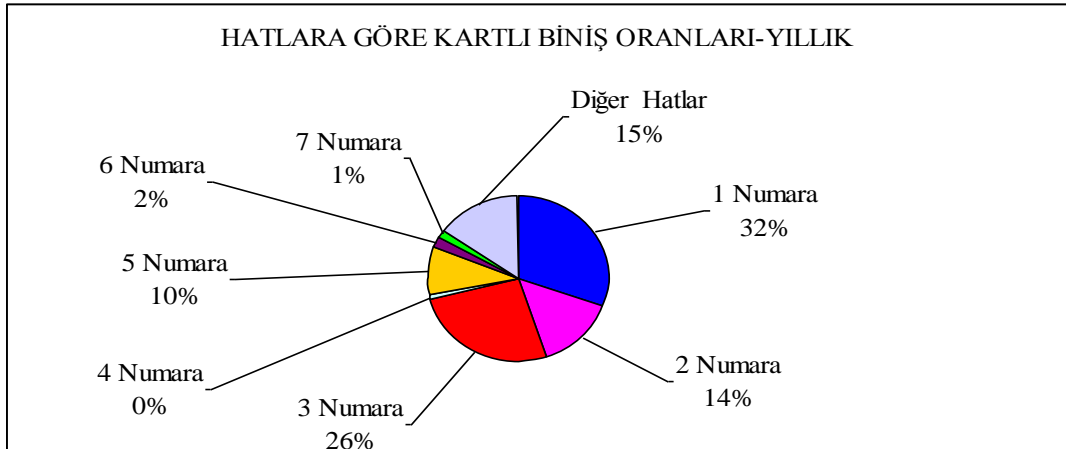
Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

**Şekil 5.18: Aylık Kartlı Binişin Toplu Taşıma Hatlarına Göre Dağılımı**



Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

**Şekil 5.19: Yıllık Kartlı Binişin Toplu Taşıma Hatlarına Göre Dağılımı**



Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

#### 5.4.4 Toplu Taşıma Duraklarında Fiziki İyileştirme Çalışmaları

ETTP doğrultusunda kurulan ETUS (Edirne Toplu Ulaşım Sistemi) hatlarında 210 adet durak yeri tespit edilmiştir. Bu durakların tamamı Edirne Belediyesince tasarlanan özel durak tabelalarıyla tanımlanmıştır. Durak harici yolcu indirme ve bindirmelere izin verilmeyerek, toplu taşımada yolcu güvenliğini ve seyir hızının (ticari taşıma hızını) yükseltmesi hedeflenmektedir.

Kentiçi duraklarda akıllı durak uygulamaları ile zaman tarifelerini ve gelmekte olan araçlara ilişkin bilgilerin anlık olarak yolculara ulaştırılmasını sağlayan sistemlerin öncelikle ana hatlarda, giderekte diğer ulaşım hatlarında kurulması hedeflenmektedir (şekil B.48).

#### **5.4.5 Toplu Taşımada Denetim**

Edirne Belediyesi toplu ulaşımda etkin denetim yapabilmek için Trafik Zabıta Denetim Amirliğini kurmak suretiyle önemli bir adım atmıştır. Haftanın 7 günü görev yapan ekip, belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan ETUS Halkla İlişkiler Bürosu çalışanları vasıtasıyla da büro ortamında da araç takip sistemiyle toplu taşıma araçları anlık olarak takip edilmektedir.

#### **5.4.6 Edirne’de Toplu Taşımının Sürdürülebilirliği**

1991 yılında hazırlanan VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporuna ve 1995 yılında hazırlanan VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporuna göre Kentiçi Ulaşımda;

- I.** *Güvenli konforlu ve güvenilir bir ulaşım sağlanması,*
- II.** *Ulaşım süresinin azaltılması,*
- III.** *Ulaşım maliyetinin azaltılması,*
- IV.** *Ulaşımda ve ulaşım aracılığıyla kentli gruplar arasında eşitliğin sağlanması,*
- V.** *Ulaşımın çevreye olumsuz etkilerinin azaltılması ve ulaşım aracılığıyla çevrenin geliştirilmesi,*

## VI. *Ulaşımında dışa bağımlılığın azaltılması amaçları benimsenmiştir.*<sup>54</sup>

Sürdürülebilir ulaşım kapsamında; ekonomik, sosyal ya da çevresel amaçların herhangi birinden vazgeçmeyen ve uzun dönemde ulaşım sistemlerinin etkinliğini sağlayacak olan bir ulaşım anlayışı doğrultusunda Edirne’de gelinen nokta:

Edirne’de toplu taşıma minibüs işletmeciliği ile otobüs tarzı araçların kullanıldığı özgün bir yapı halinde tek türlü olarak sürdürülmektedir. Hatlar ve güzergahlar, durak yeri ve depolama alanları; taşıma ücretleri; taşıma başlangıç ve bitiş saatleri belediye tarafından belirlenmektedir. Bu özelliği ile otobüs işletmeciliğine dönüşümde önemli adımlar atılmıştır. Ancak sefer aralıkları ve çalışacak araç sayılarını belirlemede ara toplu taşımaya özgün alışkanlıklar halen devam etmektedir.

2010 yılında Edirne Belediyesince yaptırılan toplu taşıma memnuniyet anketine göre halkın % 94,6’sı çeşitli sıklıklarda toplu taşıma kullanmaktadır. Ne var ki tüm hatlarda benzer büyüklükte araçların çalışması, pik saatlerde belirli güzergahlarda toplu taşımanın yetersiz kalmasına ve bireysel otomobil kullanımına dönüş eğilimini arttırmaktadır. Kentin tek merkezli yapısı nedeniyle toplu taşıma hatlarının neredeyse tamamının kent merkezinden geçmek durumunda olması; pik saatlerde dakikanın altına inen sefer sıklığı gibi nedenlerden dolayı kent merkezinde toplu taşıma araçlarının da karıştığı trafik sıkışıklığı yaşanmaktadır.

Toplu taşıma işletim maliyetlerinin yüksekliği, araç yenileme üzerindeki vergi yükleri, taşımacılardan ödenen ruhsat harcı v.b giderler nedeni toplu taşıma araç filosu uzun zamandır yenilenememiştir. Mevcut filo ortalama yaşı 12’nin üzerindedir. Bu durumda eski model araçların yüksek egzoz gazı emisyonları artan trafik sıkışıklığı ile birleştiğinde önemli çevresel etkilere neden olmaktadır. Kış aylarında kentin coğrafi

---

<sup>54</sup> Kentiçi Ulaşım ÖİK Raporu 1995

konumundan kaynaklanan özelliği nedeniyle de hava kirliliğinde önemli artışlar meydana gelmekte, çevresel olarak ulaşımda sürdürülebilirlikten uzak bir yapı ortaya çıkmaktadır.

Toplu taşıma biniş sayılarına göre yüksek kapasiteli araçların gerekli olduğu tespit edilen hatlarda, 12 metrelik solo tipi araçların taşımacılığa başlatılması önceliklidir. Araç konforu, engelliler için erişim kolaylığı, yolculuk talebine cevap verebilme kapasitesi nedeniyle bu araçlar trafik sıkışıklığını azaltmanın yanı sıra toplu taşıma kullanıcı memnuniyetini de beraberinde getirecektir.

Elektronik ücret ödeme sistemi başlatılmış olmakla birlikte aktarmalı binişlerde halen ücret avantajı uygulamaya konulmadığı için birden fazla araç kullanılması halinde toplu taşıma ekonomik açıdan avantajını yitirmekte, bireysel otomobil sahipleri araçlarına binmeyi tercih ederken, diğerleri de zorunlu haller dışında yolculuk yapmaktan uzaklaşmaktadır. Bu durum sosyal ve ekonomik açıdan sürdürülebilirliğin önüne aşılması gerek bir engeldir.

Aktarmalı binişlerde ücret avantajının hayata geçirilmesi, tüm hatların kent merkezinden geçme isteğini azaltacağı gibi uzak semtler arası yolculuklarda bireysel otomobil kullanımını da azaltacaktır.

Edirne kent merkezinde mevcut toplu taşımada hatları, güzergahları, durak yerleri ve durak kabinleriyle genel olarak beklentilere cevap vermektedir. Ne var ki yaptırılan toplu taşıma memnuniyet anketine göre sürücü davranışlarına ve araçların kendilerine ilişkin alınan cevaplar memnuniyetsizliğin birçok konuda fazla olduğunu görülmektedir.

Toplu taşıma araç sürücülerinin eğitimi, davranışları olumlu yönde değişimi; araçların bakımı, temizliği müşteri memnuniyeti açısından büyük öneme sahiptir.

Disney, müşterilerin beklentilerini ise şu şekilde sıralamıştır (Disney, 1998);

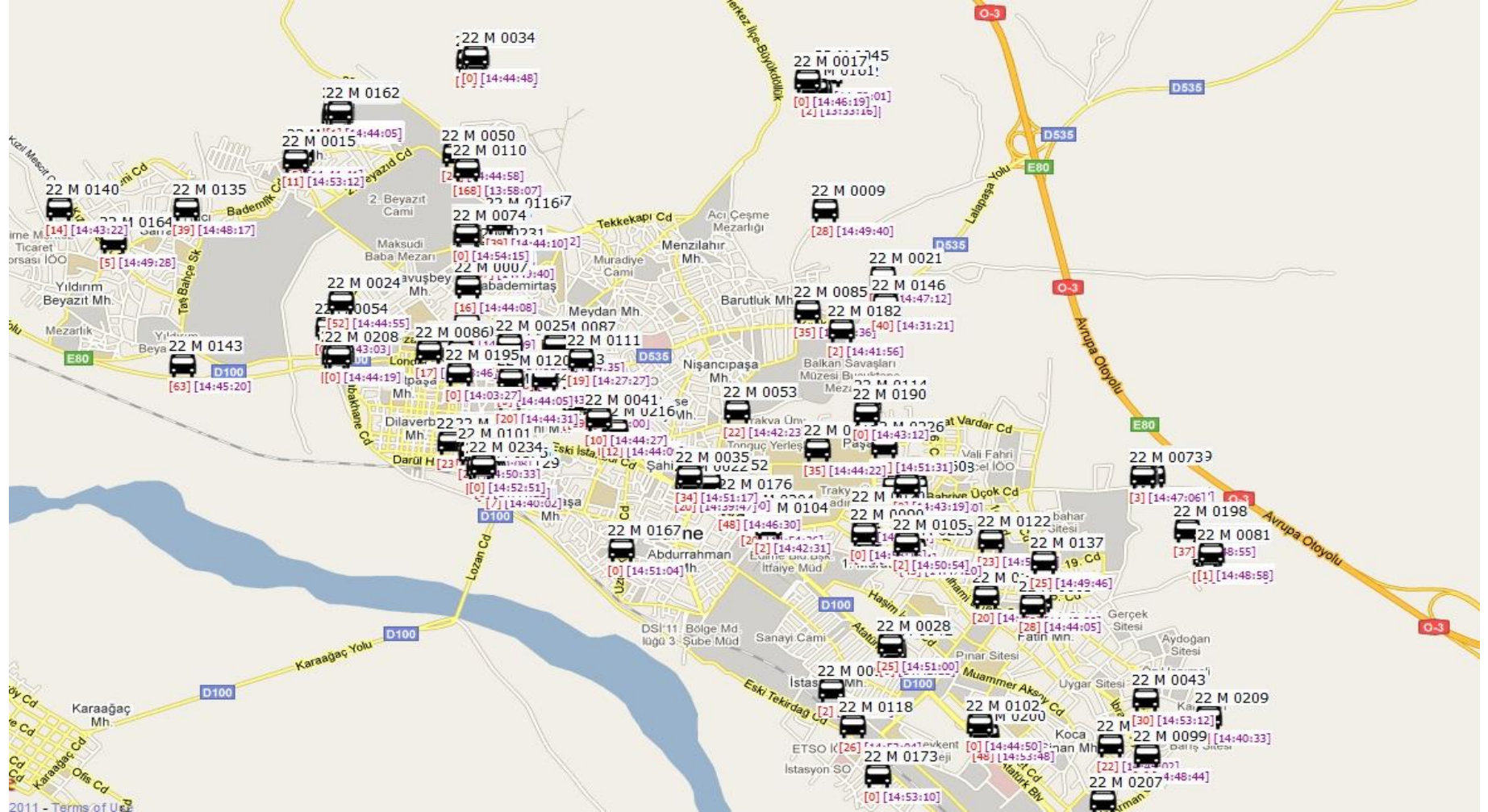
- I. *Hizmetin sürekliliği ve güvenilirliği,*
- II. *Hizmetin içtenlikle gerçekleştirilmesi,*
- III. *Aracın iç ve dış temizliği,*
- IV. *Aracın konforu,*
- V. *Fiyatın uygun olması,*
- VI. *Ödemenin kolay gerçekleştirilebilmesi ve*
- VII. *Araçların hareket sürelerinin belli olmasıdır (Çatı 2003 s 123;Disney 1998, pp 113).*

Disney (1998), yolcuların rahat bir ulaşım hizmeti almaları için, sürücülerin aşağıdaki faaliyetleri gerçekleştirmeleri gerektiğini vurgulamıştır.

- I. *Araca binen yolcu ile selamlaşmak ve yolcuyu içeriye kabul etmek,*
- II. *Yolcuya tebessüm etmek,*
- III. *Yolcunun soru ve problemlerini içtenlikle yanıtlamak,*
- IV. *Ücretleri talep ederken nazik olmak ve ücretleri aldıktan sonra teşekkür etmek,*
- V. *Elde olmayan sebeplerden meydana gelecek aksaklıklardan dolayı özür dilemek*
- VI. *Yolcu inerken teşekkür etmek ve uğurlamaktır (Çatı 2003 s 122; Disney 1998, pp 114 ).*

Toplu taşımada müşteri memnuniyeti kullanıcı sayısını arttırarak, taşıma gelirlerinin artışına ve araç modernizasyonunun gerçekleşmesine yol açacaktır. Bu gelişme çevreci teknolojiye sahip yeni araçların olumlu etkileri, bireysel araç kullanımını azaltıcı konforlu araç filo özellikleriyle ulaşımda sürdürülebilirlik açısından önemlidir.

Şekil 5.20: Anlık Takip Sisteminde Toplu Taşıma Araçlarının Konumlarını Gösterir Harita



Kaynak: Edirne EÜTS Verileri, 2012

## 6. KÜÇÜK ÖLÇEKLİ İLLER İÇİN TOPLU TAŞIMADA

### GENEL ÖNERİLER

KÖİLB toplu taşıma profilini ortaya koymak suretiyle, genel değerlendirme ve önerilerin belirlenmesi yerinde olacaktır.

- I. *Bu gruba giren 55 belediyenin 46' sından veri alınabilmiştir.*
- II. *Bu İllerde, yaşayan nüfus 5.312.413'dir. il belediyeleri nüfusunun (veri alına bilen) yüzde 13'ünü oluşturmaktadır.*
- III. *Bu illerde, yalnızca lastik tekerlekli araçlarla toplu taşıma yapılmaktadır.*
- IV. *Bu belediyelerin yalnızca yüzde 22'sinde belediye otobüs ile toplu taşımacılık yapılmaktadır. Belediye otobüsü olan illerin bir kısmında da bu hizmet sembolik düzeydedir.*
- V. *Belediye otobüsleri araç büyüklüğü olarak dengeli bir dağılım göstermektedir.*
- VI. *Bu illerde, ÖHO taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 70'dir. ÖHO' ların yüzde 88'i 7<H<9 metre (küçük otobüs-midibüs) grubunda araçlardan meydana gelmektedir.*
- VII. *Bu illerde, minibüs taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 61'dir.*
- VIII. *Bu illerde, dolmuş taşımacılığı yapılan belediyelerin oranı yüzde 9 gibi oldukça düşük bir orandadır.*
- IX. *Bu illerde, toplam koltuk kapasitesinin yüzde 59'u minibüs, yüzde 24'ü ÖHO, yüzde 9'u dolmuş, yüzde 8'i BÖ'den meydana gelmektedir.*
- X. *Bu illerin 23'ünde tek toplu taşıma türü bulunmaktadır. Bunların 14'ünde yalnızca ÖHO taşımacılığı bulunması, belediyelerin bu illerde ara toplu taşımacılarla hat ve araç optimizasyonu konusunda önemli adımlar attıklarının bir ifadesi olarak kabul edilebilir. Diğer 9 İlde de yalnızca minibüs taşımacılığı bulunmaktadır.*
- XI. *Bu illerin 19'unda iki ayrı toplu taşıma türü bulunmaktadır. Bu 19 ilin 11'inde ÖHO ve minibüs birlikte kullanılmaktadır. Halen optimizasyon yapılamamıştır.*



- XII.** *Yalnızca 3 ilde üç tür ve bir ilde (Trabzon) dört farklı toplu taşıma türü bulunmaktadır.*
- XIII.** *İl belediyeleri Toplu Taşıma Anketine dahil edilmemekle birlikte sonrasında yapılan bir araştırma sonucuna göre ile 46 KÖİLB' den 17'sinde Elektronik Ücret Toplama Sistemi bulunmaktadır.*

Kamu hizmeti, devletin, kamunun, yani halkının genel ve ortak gereksinimlerini karşılamak için yaptığı işlerdir. Bu gereksinimler seçimle gelen siyasi dönemler arasında dönem dönem farklılık gösterse de, vatandaşlar için bir yerden bir yere erişimin sağlanması kamu yönetiminin en önde gelen görevlerinden biridir (Acar 2011, 191).

Toplu taşımanın neden başarılı olması gerektiği ve nasıl yürütüldüğünde başarılı sayılacağına ilişkin teorik düzeyde ve uygulamada öne çıkan tespitler KÖİLB' lere ilişkin önerilere de ışık tutacaktır. Bu nedenle kavramsal düzeyde tespit ve önermeler önemlidir.

Kent içi ulaşımda şehirlerarası ulaşımda olduğu gibi, önemli olan hatta başarıda veya iyileşmede kriter olarak alınması gereken beş temel unsur söz konusudur. Bunlar:

- I.** *Hızlı ulaşım*
- II.** *Ekonomik ulaşım*
- III.** *Güvenlikli ulaşım*
- IV.** *Konfor (Rahat ulaşım)*
- V.** *Çevreyi en az kirletmedir.*

Bütün bu ölçekler şehir içi ulaşımda başarı için veya iyileşme için birer geçerli not alınması gereken derslerdir. Bu kriterlerden herhangi biri veya birilerinden geçersiz not alınması durumunda şehir içi toplu ulaşımda başarı sağlanmış olmayacaktır. Yani bu kriterlerden herhangi biri ihmal edilirse şehir içi ulaşımda toplu taşımacılığın cazip hale getirilmesinden söz edilemez (Mergen 2008, s 29).

Bu durumda, kent merkezlerinde trafik sıkışıklığı ve beraberinde getirdiği sorunlar hızla artmaktadır. Bu gelişme KÖİLB'leri de etkilemekte, ulaşım sürdürülebilir olmaktan uzaklaşmaktadır.

Özel otomobil kullanıcılarının tercihlerini toplu taşımaya çekebilmek için üzerinde durulması gereken faktörler önem sırasına göre şunlardır:

- I.** *Toplu taşımadaki konforun artırılması*
- II.** *Merkezdeki tüm yollarda paralı parkın uygulamaya geçmesi*
- III.** *“Park et ve bin” sisteminin uygulanması (Yalınız 2006) gerekmektedir.*

Diğer yandan da;

- I.** *Toplu taşım kullanımını destekleyici uygulamalar ile*
  - a.** *Otobüs Yolları uygulaması*
  - b.** *Toplu Taşım – Yaya sistemleri entegrasyonunu artırıcı uygulamalar*
  - c.** *Trafik Yönetimi ile toplu taşım öncelikli çözümlerin denenmesi*
- II.** *Örnek hatlarda veya alanlarda çevre etkisi en az olan yeni teknolojilerinin denenmesi “Yeşil” Otobüsler,*
- III.** *Trafik Yönetimi*
  - d.** *Toplu taşım öncelikli sinyalizasyon ve kavşak uygulamaları*
  - e.** *Bisiklet öncelikli sinyalizasyon ve kavşak uygulamaları*
  - f.** *Yaya yoğun alanlarda “trafik sakinleştirme/durultma” (traffic calming) yöntemleriyle yaya öncelikli güvenli alanların oluşturulması (Babalık 2012) yerinde olacaktır.*

Toplutaşım sistemlerinin işlevlerini tam anlamı ile yerine getirilebilmeleri için bu sistemlerin hangi yönde ve nasıl geliştirilmesini gerektiği ise, ancak bir kentsel toplutaşım politikası çerçevesinde belirlenir.

- I.** *Yerel toplutaşım kuruluşları yerel taşım gereksinimini fizibl boyutlarda karşılamalıdır.*

- II.** *Büyük kentlerde, tek bir tür toplu taşıma sistemi kentsel taşıma gereksinimini karşılayamayacağı için, tüm toplu taşıma sistemlerinin arasında eşgüdüm sağlanmalıdır.*
- III.** *Ülke kaynaklarının sınırlı olması nedeni ile toplu taşıma sistemleri için gerekli yatırım ve işletme giderleri, yerel toplu taşıma kuruluşlarına araştırılacak ve geliştirilecek kaynaklar tarafından karşılanmalıdır (Akyılmaz 1979, s 309).*

Kişilerin toplu taşıma araçlarından almış oldukları hizmetler, onların moral dünyalarını etkilemektedir. Moral dünyası etkilenen bireylerin, iş ve eğitimleri de bundan olumsuz etkilenmektedir (Çatı 2003).

Toplu taşımada;

- I.** *Toplu taşıma sistemiyle, çok yüksek sayıda yolcu taşımak amaçtır. Sistem buna göre seçilmelidir. Bu ise ancak, toplu taşıma sisteminin çok canlı, rahat işler, hızlı bir işleyişi ile mümkündür.*
- II.** *Toplu taşıma “çekici” ve “davet edici” olmalıdır. Nazik bir sistem ve ölçülü bir konfor da gereklidir. Çok sayıda oturma yerleri, iniş ve binişlerde rahatlık, bagaj ve paket taşıma olanağı, sık sefer sayıları, mümkün olduğu kadar az aktarma ile iyi bir oryantasyon temin edilmelidir.*
- III.** *Toplu taşımacılıkta, seyahate Başlama Noktası İle Varılacak Nokta arasında çok kısa sürede erişilebilecek şehircilik ve trafik önlemleri uygulanmalı, durak yerleri canlı merkezlerde planlanmalı, yaya ve bisiklet sistemleri ile koordine edilmelidir.*
- IV.** *Otobüs, tramvay gibi yer üstü toplu taşıma sistemleri, yol ve güzergahları, özel taşıma araçları ile kesilmemeli ve mümkün olduğunca ayrı ayrı kanallara edilmeli, tercihli yol ve kavşak düzenlemeleri ile iyi işleyen uyarıcı trafik lamba sistemlerine gidilmelidir.*
- V.** *Aktarma yapılan durakların yerleri, en az yol kat etme ve zaman alıcı şekillerde planlanmalı; duraklar, çeşitli aracın yanaşacağı ( tramvay, otobüs) biçiminde düzenlenmelidir.*
- VI.** *Şehirlerarası trafik, şehri tanjant geçirilmeli, bu sayede şehir içi ve merkez, transit trafikten korunmalıdır. Transit trafiğin seyir*

*etmediği şehirde, toplu taşıma daha rahat alternatiflerle çözümlene bilmektedir.*

- VII.** *Yük trafiği de ihmal edilmemeli, planlamada, toplu taşıma sistemi etkilemeyecek biçimlerde şehir içi planlamasında dikkate alınmalıdır.*
- VIII.** *Özel araç trafiği, insanı yormayan, emniyetli, kontrollü, çevre kirlenmesini azaltıcı önlemler alınarak, planlama da toplu taşıma sistemi engellemeyecek biçimlerde ele alınmalıdır.*
- IX.** *Dinlenme alanları ile şehir ilişkisini çözümünde de toplu taşıma sistemine ağırlık verilmeli, bu ilişki toplu taşıma sistemlerine açık ve bağlı çözümlenmelidir. Hafta sonların da ki trafik sıkışıklıkları, şehrin toplu taşıma sistemini etkilemeyecek biçimde çözüme kavuşturulmalıdır (Göçer 1979, s 319, 320).*

Kamu kaynaklarının azaldığı, kamu bütçelerinin küçüldüğü, ekonomiyi kurtarma planlarının öne çıktığı günümüzde, kamu kaynaklarından önemli mali destek çeken kentiçi toplu taşımacılığın kamuya maliyetini azaltmak için özel sektör kaynaklarından faydalanma yoluna gidilmektedir. Bu yaklaşım 1920'li yıllardan beri İstanbul'dan başlanılarak Türkiye kentlerinde uygulamaya başlanmıştır (Acar a.g.b, s 194).

İl Belediyeleri Toplu Taşıma Anketi verilerine göre de; KÖİLB'lerde raylı sistem bulunmamaktadır. Bu illerde toplu taşıma lastik tekerlekli türler ile yapılmaktadır. Bu türler arasında otobüs, minibüs işletme türü yaygındır. Belediye otobüs taşımacılığının yerini ÖHO taşımacılığının aldığı, halen belediye otobüsü bulunan KÖİLB'lerde de sembolik düzeylerde olduğu ortaya çıkmıştır. Öyleyse bu kamu hizmetini yürüten özel sektör (özel halk otobüs, minibüs ve dolmuş işletenleri); bu görevi nasıl sürdürecektir? Kamu hizmetinin gereği olan minimum maliyetle en yüksek sosyal faydayı sağlama ilkesi ile özel sektörün maliyetleri en aza çekerek karını en üst seviyeye çıkarmak beklentisi dengede tutulabilecek midir?

Toplu taşımacılık hizmeti veren dünyadaki tüm kuruluşlar kamu yönetimlerince mali olarak desteklendiği, "sübvans" edildiği halde, ülkemizde aynı kentte aynı ücret tarifesi

ile hizmet veren kar amaçlı “özel” taşımacılardan sadece bilet ücreti karşılığı kurallara uygun, kaliteli taşımacılık beklenmektedir (Acar a.g.b, s 193).

Tüm dünyada ve Türkiye’de diğer alanlarda olduğu gibi kentiçi otobüs taşımacılığında da özelleştirme girişimleri gerçekleşmektedir. Bu özelleştirmelerinin başarı oranları her zaman tartışma konusu olmuştur. Başlangıçta her grubun memnun olduğu ulaştırma hizmetleri; yeterli performansın sağlanamamasından dolayı sonradan memnuniyetsizliğe dönüşebilmektedir. Özel işleticiler başlangıçta iyi şartlar sunarken, ileriye yönelik yatırımlar yapmadıklarından hizmeti gereğince yerine getiremez hale gelmektedirler. Kullanılan araçlar zamanla yıpranmakta, servis kalitesi düşmektedir. Bu durumda kullanıcıların otobüse olan talepleri azalmaktadır. Özel işletmeciler gelirlerini artırmak amacıyla taşıma ücretlerini artırmaktadırlar. Sonuçta yapılan özelleştirme çalışması başarısızlıkla sonuçlanmaktadır. Bundan dolayı özelleştirme yapan diğer kentlerin tecrübelerinden faydalanılmalıdır. Konuya sistem yaklaşımı ile çözüm bulunmalıdır. İlk aşamada tek bir grup kararı ile değil belli grupların katılımı ile konuya çözüm aranmalıdır. İkinci aşamada yapılacak olan özelleştirmede servis şartları, maliyetler, örerler, ücretler, sübvansiyonlar, performans, süre, çevresel faktör vb. gibi şartlar çok ayrıntılı bir şekilde yapılacak olan ihalelerde ortaya konulmalıdır. Oluşturulan senaryolarda ilerleyen yıllarda meydana gelebilecek değişikliklerden dolayı yerel yönetimler ve işletmeciler uzlaşmacı kriterler belirlenmelidir. Yapılacak olan sözleşmelerle hukuki boyutta anlaşmalar sağlanmalıdır. Yapılacak olan anlaşmalarla sadece yerel yönetimlerin hakları değil, otobüs taşımacılığına talip olan özel işletmecilerin de hakları gözetilmelidir (Karacasu ve Yayla 2004.)

Bir kamu hizmeti olarak planlanan toplu taşıma ile ilgili karar veriş süreçlerinde gerek uzmanlar gerek kullanıcılar gerekse işleticiler açısından önem taşıyan ölçütlerin aynı düzlemde dikkate alınması, olabildiğince geniş kapsamlı bir değerlendirmeyi beraberinde getirecektir (Akad 2006, s 55).

Önemli olan ulaştırma ile ilgili olan yolcu, işletmeci, sivil toplum örgütler ve planlamacılarından oluşan birimlerin ortak memnuniyetini sağlayıcı çözümlerin ortaya konulmasıdır. Bu birimlerin ortak memnuniyeti demokratik yaşamın bir gereğidir (Karacasu 2006).

Toplu taşıma yatırımlarında ulaşım türü tercihinde etkin olacak ölçütlerin belirlenmesi gerekmektedir. Toplu taşıma seçeneklerini karşılaştırmada kullanılan en yaygın kategoriler maliyet, kapasite ve hızdır (Akad 2006, s 55).

## **6.1 BELEDİYELEERCE YAPILACAK ÇALIşMALAR**

5393 sayılı Belediye Kanununun 15. maddesi:

*“f) Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek. ...*

*Belediye, (e), (f) ve (g) bentlerinde belirtilen hizmetleri Danıştay’ın görüşü ve İçişleri Bakanlığının kararıyla süresi kırkdokuz yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredebilir; toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat vermek suretiyle yerine getirebileceği gibi toplu taşıma hatlarını kiraya verme veya 67 nci maddedeki esaslara göre hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilir.”* şeklindedir.

Ne var ki bu madde yasanın yürürlüğe girmesinden önce özellikle İl Trafik Komisyon Kararlarıyla verilmiş tahditli plaka hakları ve taşıma yapılan hatlara ilişkin müktesep haklar noktasında her zaman hukuki itilaflara neden olmaktadır.

Diğer yandan da belediyeler arasında uygulama birliği sağlanamaması nedeniyle farklı kentlerde farklı düzenlemeler bulunmaktadır. Kaldı ki yasanın kendisi içinde çelişki barındırmaktadır. İmtiyaz yoluyla devredilebilir derken diğer taraftan da imtiyaz ve tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat verilerek yerine getirebileceği düzenlenmiştir.

Toplu taşımanın kendi işleyiş süreci aslında parçalı, rekabetçi yapıyı terk ederek; bütünleşik ve kendi içinde entegre olmuş yapıyı gerekli kılmaktadır. Toplu taşıma hatları da yeni yerleşmeler gibi bir anda ortaya çıkmadığından; her zaman mevcudun genişlemesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda toplu taşıma hatları da mevcut taşımanın genişlemesi, uzatılması ya da kapasite artırılması şeklinde gelişmektedir. Bu gelişmelere ilişkin yapılan düzenlemeler de her zaman İdari Yargıda dava konusu edilebilmektedir.

Belediyeler, İçişleri Bakanlığının idari, hukuka uygunluk ve Sayıştay'ın mali denetimi ile mevcut taşımacıların geçmişten gelen müktesep hakların korunması çelişkisi içerisinde sıkışıp kalmaktadırlar.

Bu mevcut yapıya rağmen belediyeleri bekleyen önemli çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmaları dört ana başlıkta toplamak yerinde olacaktır. Bunlar idari, teknik, mali ve diğer çalışmalardır.

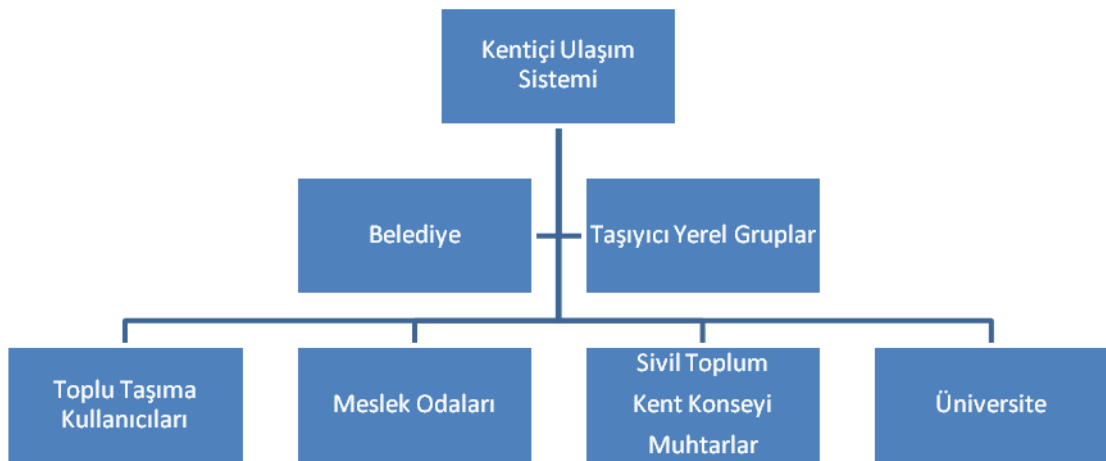
**Şekil 6.1: Belediyelerce Yapılacak Çalışmalar**



### 6.1.1 İdari Düzenlemeler

- I. *KÖİLB' lerde Ulaşım Ana Planları ve beraberinde Toplu Taşıma Planları yaptırılmalı,*
- II. *Planlama süreçlerine tüm tarafların (yerel yöneticiler, toplu taşımacılar, vatandaşlar, meslek kuruluşları, akademik kurumlar ve sivil toplum kuruluşlarının) katılımı sağlanmalı, hazırlanacak planlara göre toplu taşıma türü/türleri belirlenmeli (Şekil 6.2),*
- III. *Otobüs işletmeciliğın bulunduğu ve yolculuk kapasitesi bir yönde saatlik 7500 kişi/saati geçen illerde raylı sistemler ve metrobüs sistemi için fizibilite yapılmalı,*
- IV. *Raylı sistemin gerekli olduğu illerde, özel taşımacı gruplarla rekabet yerine, onlarında sürecin bir parçası olacağı uzlaşma yöntemleriyle bütünleşik/ uyumlu / entegre sistemler oluşturulmalı (Kayseri örneği),*

**Şekil 6.2: Toplu Taşıma Sistem Kuruluş Süreci**





- V. Planlar doğrultusunda araç ve hat optimizasyonları gerçekleştirilmeli,
- VI. *Hatlar ve durak yerleri planlanırken siyasi ve sosyal baskılara ve taleplere göre değil toplu taşımanın genel ilkelerine göre planlama yapılmalı,*
- VII. *Ara toplu taşımanın (para- transit) bulunduğu illerde, ulaşım ana planları doğrultusunda otobüs işletmeciliğine geçiş için uzlaşma zeminleri oluşturarak, uygun ölçeklerde araç büyütülmeli (Çanakkale, Erzincan, Kayseri örnekleri)*
- VIII. *Toplu taşımacılıktaki farklı aktörlerin rolleri yasal yapı ve işletme sözleşmeleri ile belirlenmelidir. Toplu taşımacılık idareleri ile işletmeleri arasındaki sorumluluk ve risklerin net biçimde paylaşılmasını sağlayacak işletme sözleşmeler oluşturulmasında Avrupa Birliği'nin 1370/2007 Direktifi örnek olarak alınmalı,*
- IX. *Toplu taşıma hizmetinin kalitesine ilişkin atılacak adımlarda; Avrupa Birliği'nin EN 13816 Yolcu Taşımacılığında Hizmet Kalitesi Yönetim Standardı (Şekil B.33) referans alınmalı,*
- X. *Toplu taşımanın hukuki sürdürülebilirliği dikkate alınmalı, İdari Yargıya konu olabilecek düzenlemelerde kanuna uygunlu, kamu yararı ve bilime- tekniğe uygunluk ilkelerinden uzaklaşılmalı,*
- XI. *Toplu taşıma türleri arasında entegrasyon sağlanarak bütünleşik bir yapı oluşturulmalı, türler ve aktörler arası rekabet, yarış ve yolcu kapma mücadelelerinin önüne geçilerek toplu taşımada hat, araç ve gelir havuzları kurulmasına ilişkin yerel hukuki kararlar alınmalıdır.*

### 6.1.2 Teknik Düzenlemeler

- I. *Yasal zorunluluklar da dikkate alınarak araçlar ve duraklar özürülülerin erişimine uygun hale getirilerek sosyal hedefler gözetilmeli,*

- II.** *Toplu taşıma araçları için güvenli indirme- bindirme cepleri hazırlanmalı,*
- III.** *Özel işletmeciliğe ilişkin toplu taşıma araçları için merkezi depolama yerleri belirlenmesi, teşvik edilmesi,*
- IV.** *Araç modernizasyonunda çevreye en az zararlı araç, motor ve yakıt seçenekleri araştırılarak, çevresel sürdürülebilirliğe hizmet edilmeli,*
- V.** *Elektronik Ücret Toplama Sistemleri uygulamaya konulmalı,*
- VI.** *Araç takip sistemleri kurulmalı,*
- VII.** *Ara toplu taşımada yaygın olan zaman tarifesi olmaksızın taşımacılık yerine toplu taşıma örer programları yapılarak tarifeli taşımacılık uygulamaya konulmalı,*
- VIII.** *Akıllı durak sistemleri, web sayfası üzerinden bilgilendirme, broşür-el ilanı gibi yöntem ve materyallerle toplu taşıma bilgilendirme hizmetleri verilmeli,*
- IX.** *Vatandaşların toplu taşıma hakkında şikayet, öneri ve isteklerini iletebilecekleri irtibat büroları, telefon hat ve elektronik iletişim araçları geliştirilmeli,*
- X.** *Sinyalizasyon sistemlerinde ve uygun yollarda toplu taşıma öncelikli düzenlemeler yapılmalı, hatta bazı bölgelere yalnızca toplu taşıma araç girişine izin vererek toplu taşıma desteklenmelidir.*

### **6.1.3 Mali Düzenlemeler**

- I.** *Toplu taşıma ücretleri belirlenirken, toplu taşıma hizmetinin finansal sürdürülebilirliği sağlanmalı,*
- II.** *Belediyelerce, toplu taşıma üzerinden alınan ruhsat harcı, rüsum, hat bedeli, devir ücreti gibi yükler azaltılarak, toplu taşıma sübvansede edilmeli,*
- III.** *Türler ve hatlar arasında aktarmalı binişlerde ücret avantajları sağlanarak toplu taşıma özendirilmelidir.*

### **6.1.4 Diğer Düzenlemeler**

- I.** *Trafik sıkışıklığı yaşanan kent merkezlerinde ücretli cadde üstü ve diğer ücretli otopark işletim sistemleri uygulanmalı,*

- II. *Toplu taşıma hizmetinde bulunan araç sürücülerine düzenli olarak trafik, ekonomik sürüş teknikleri ve halkla ilişkiler konularında eğitimler verilmeli,*
- III. *Toplu taşımada vatandaş memnuniyetini ölçmeye yönelik anketler-kamuoyu araştırmaları yaptırmalı, sonuçlara göre çalışmalar yeniden planlanmalı,*
- IV. *Belediye toplu taşıma konusunda yerel otoriteyi temsil etmektedir. Ancak işletim sisteminde kendi aracının olmaması geri planda kalmasına gerektirmemektedir. Özellikle başta elektronik bilet olmak üzere tüm işletim sistemlerinde her an kamu menfaati doğrultusunda denetimci olduğunun bilinciyle çalışılmalı, yerel yönetimlerin en önemli kamu hizmetlerinden birisi kabul edilen toplu taşıma hizmetinde denetim hiçbir şekilde devredilmemeli ve aksatmasızın yerel yönetimlerce sürdürülmelidir.*

## 6.2 TOPLU TAŞIMACILARCA YAPILACAKLAR

- I. *Toplu taşımanın ticari bir faaliyet olmaktan önce bir kamu hizmeti olduğu düşüncesinin kabul edilmesi, ettirilmesi için sektör çalışanları bilgilendirilmeli,*
- II. *Yerel yönetimlerle işbirliği halinde toplu taşımanın modernizasyonu ve optimizasyonu sürecinde etkin olunmalı,*
- III. *Toplu taşımanın geleneksel yöntem ve araçlarla değil, içinde bulunulan ve geleceği kucaklayan; sürecin ihtiyaçlarına cevap verebilen yöntem ve araçlarla yürütülmesi için değişimin bir parçası olunmalı,*
- IV. *Toplu taşıma türleri arasında entegrasyon sağlanarak bütünleşik bir yapı oluşturulmasının uzun vadede kendi gelecekleri için de bir fırsat olduğunu unutmadan sürecin içinde yer alınmalı,*
- V. *Türler ve aktörler arası rekabet, yarış ve yolcu kapma mücadelelerinin önüne geçilerek toplu taşımada hat, araç ve gelir havuzları kurulmasına; şirketleşme v.b üst ölçekli mali yapılanmalara girişilmeli,*
- VI. *Toplu taşıma araçları için merkezi depolama yerleri belirlenmesi, araçların yedek parça, araç bakım-temizliğinin, yakıt ikmalinin tek merkezden yapılmasına yönelik hizmetler verilmeli,*
- VII. *Toplu taşıma araç sürücülerinin araçlara ulaşmasına ilişkin personel servisleri sağlanarak, toplu taşıma araçlarının hizmete başlangıç ve bitişlerinde depolama yerlerinde kalmaları sağlanmalı,*
- VIII. *Özel Halk Otobüsleri, minibüs, dolmuş ve taksi işletmelerinde kurumsallaşma çalışmalarına öncelik verilmeli,*

- IX.** *Yerelden başlanarak ülke düzeyinde (TÖHOB v.b) örgütlenmiş meslek kuruluşlarında birleşerek, merkezi yönetimler üzerinde etkin lobi faaliyeti yürütülmeli,*
- X.** *Toplu taşıma hizmetinde çalışan araç sürücülerinin mesleki eğitimleri için öncülük edilmeli, yerel otoritelere destek verilmelidir.*

### **6.3 MERKEZİ HÜKÜMET TARAFINDAN YAPILACAK DÜZENLEMELER**

Merkezi Hükümetin toplu taşımaya ilişkin desteklerini üç ana başlık altında toplamak mümkün olacaktır. Bunlar idari ve hukuksal, mali ve finansman destekleridir.

**Şekil 6.3: Merkezi Hükümet Destekleri**



#### **6.3.1 İdari ve Hukuksal Destekler**

- I.** *Toplu taşımanın kendisine ait kanun hazırlanarak yasal kargaşaya ve karışıklığa son verilmeli,*
- II.** *Yerel yönetimlerde uygulama birliği sağlanması için ülke genelinde alt mevzuatın yürürlüğe konulması; eşgüdüm eğitim, seminer v.b toplantıları düzenlenmeli,*

- III. *Yerel yönetimlerde kentiçi ulaşım-toplu taşıma alanlarında meslek eğitimi almış personel çalıştırma konusunda yükümlülükler norm kadro yönetmeliklerine konulmalı,*
- IV. *Toplu taşımaya ilişkin belediyelerce yürütülen karar alma süreçlerine taşımacı grupların meslek odaları vasıtasıyla katılımını (oy hakkı olmak şartıyla) sağlayacak yasal düzenlemelerin yapılması,*
- V. *Toplu taşıma hizmetinde çalışacakların yetiştirileceği meslek okulları (orta dereceden başlayarak, yüksekokul ve fakülte düzeyinde) açılmalı, yaygınlaştırılmalıdır.*

### 6.3.2 Mali Destekler

- I. *Toplu taşıma araçları modernizasyonu sürecinde (öncelikle özürliülerin erişimine uygunluğa geçiş döneminde) araç alımlarında vergi yükleri azaltılmalı,*
- II. *Toplu taşıma hizmetinde kullanılan araçlarda kullanılan yakıt ve yedek parçalar alımlarında vergi yükleri azaltılmalı, özellikle çevreci yakıtları teşvik edecek vergilendirme yöntemleri benimsenmeli,*
- III. *Bilet ücretlerinden alınan KDV kaldırılmalı veya indirim yapılmalı,*
- IV. *Dezavantajlı gruplara ilişkin sosyal hizmetlerin kapsamına kentiçi ulaşım dahil edilerek; belediye ve özel taşımacıların belgelenmiş dezavantajlı vatandaş taşıma hizmetleri merkezi hükümetçe finanse edilmeli, bu yük yerel taşımacılara angarya olarak yüklenilmemelidir.*

### 6.3.3 Finansal Destekler

- I. *Toplu taşıma araçları filo yenilemelerinde kamu kaynaklarından desteklenecek kredi olanakları arttırılmalı,*
- II. *Arazi kullanımına ilişkin getirilecek yeni fırsatlar karşısında ulaşım alt yapı yatırımlarının finansmanına katılım konusunda belediyelere yeni yetkiler veren yasal düzenlemeler yapılmalı,*
- III. *Toplu taşıma yatırımlarının finansman temin seçeneklerini, işletim yöntemlerini zenginleştirecek (PPP Public-Private Partnerships Kamu Özel Ortaklığı, Kamu Özel Sektör İşbirliği yönelik yeni yöntemlerin) yasal düzenlemeler tamamlanmalıdır.*

## 7. SONUÇ

Kırsal bölgelerden olan göçünde etkisiyle kentlerde gerçekleşen nüfus artışları; ayrıca 1970'li yıllardan sonra hızlanan motorlu taşıt artışına karşın altyapı ve işletmecilik olarak hazırlıklı olunamayışı sonucu, büyük kentlerimizde yaşanan ulaşım zorluğu ve trafik sıkışıklıkları yerel yönetimlerin çözmeye çalıştıkları en önemli sorunlardan birisidir.

Gelişmekte olan ülkelerde ulaşım talepleri önemli miktarı karayolu taşımacılığı ile karşılandığından, çözüm arayışlarında karayolu ağının artırılması, kapasitenin büyütülmesi yönünde geleneksel yaklaşımlar sürmektedir.

Ülkemizde de hala geçerliliğini sürdüren bu geleneksel yaklaşım nedeniyle, karayollarının her geçen gün yetersiz hale gelmesi üzerine yeni yolların açılması, var olanların genişletilmesi, katlı kavşak ve otoparkların yapılmasıyla çözüleceği düşünülmektedir. Bu düşünceyle gerçekleştirilen her yeni kapasite artışı yeni çekim meydana getirerek kısa zamanda çözüm olmaktan çıkmaktadır.

Kentiçi ulaşım sorunlarının çözümünde ve sürdürülebilirliğinde toplu taşıma en önemli müdahale aracıdır. Kentlerde sürdürülebilir ulaşımın en önemli bileşeni toplu ulaşımdır. Çünkü

- I.** *Toplu taşımacılık kentlileri işe, eve, sağlık ve eğitim hizmetlerine erişim olanağı verir,*
- II.** *Özel otomobillerin ortalama doluluk oranı 1,5 kişi iken bir otobüs ortalama 100 kişi taşıyabilir,*
- III.** *Toplu taşıma trafik sıkışıklığını önler,*
- IV.** *Toplu taşıma Dünya'ya nefes aldırır, otomobillere göre daha az enerjiye ihtiyaç duyar; daha az emisyon salınımına neden olur,*
- V.** *Toplu taşıma kentsel arazinin kullanımında verimlilik meydana getirir,*
- VI.** *Toplu taşımacılık özel araçlara göre daha güvenlidir,*

- VII.** *Toplu taşımacılık daha emniyetli bir ulaşım olanağı sağlayarak toplumsal sağlığı artırır,*
- VIII.** *Toplu taşıma sektörü ile üretilen ekonomik değerler çarpan etkisiyle ekonomiye katkı sağlar, ekonomiyi güçlendirir,*
- IX.** *Toplu taşımacılık istihdam meydana getirir,*
- X.** *Toplu taşımacılık toplumsal gelişme ve değişime katkı sağlar,*
- XI.** *Toplu taşımacılık dezavantajlı gruplara erişim olanağı vererek sosyal politikalara hizmet eder.*

Dolayısıyla toplu taşıma kentliler için sosyal politikaları hayata geçirmede olduğu gibi, kentlerin ulaşım sorunlarının çözümünde de yerel yönetimlerin elinde ki en önemli müdahale aracıdır. Doğru planlanmış, uygun araç ve yöntemlerle gerçekleştirilen; konforlu, kaliteli ve ekonomik toplu taşıma kendi kullanıcısının da çoğaltarak güçlenecektir. Kentiçi ücretli otoparklar ve yayalaştırılmış kent merkezleri ile bireysel otomobil kullanımı azaltılarak, toplu taşıma desteklenmelidir.

Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ulaşımın sürdürülebilirliği tartışmaları içerisinde toplu taşıma önemli bir yer tutmaktadır. Ne var ki bu tartışma toplu taşımada mevcut yapıyı dışlayarak, alışlagelmiş araç ve yöntemleri yok sayarak; ara toplu taşımayı (para- transit) görmezden gelerek yürütülmektedir. Bu yaklaşım, sektörün sosyal ve hukuksal sürdürülebilirliğinde önemli sorunların atlanmasına neden olmaktadır. Bu şekilde yürütülen toplu taşıma optimizasyon projeleri, idari yargıda dava edilmekte, ara toplu taşıma çalışanlarınca zaman zaman kitlesel sokak gösterileriyle engellenmek istemektedir. Sektör içerisinde parçalı- rekabetçi mevcut yapının, ara toplu taşıma (para-transit) aktörlerini de kucaklayan bir süreç içerisinde dönüştürülmesi hedeflenmelidir.

İl belediyeleri toplu taşıma araştırması sonuçlarına göre: ülkemizde toplu taşıma çok farklı kapasiteli araçlarla ve farklı işletim türleriyle sürdürülmektedir. Arz talep dengesi içerisinde yönünü bulmaya çalışan sektör, birçok kentte plansız yapısına rağmen, her kentte ve her taşıma zaman diliminde aynı kapasite ve yöntemlerle toplu taşımanın yürütülmesinin ekonomik olmadığını da göstermiştir.

Raylı sistemlerin ve metrobüs taşımacılığının uygun taşıma modeli olarak belirlendiği kentlerde, diğer lastik tekerlekli türler çeşitli kapasitelerde araçlarla raylı sistemleri ve metrobüs taşımacılığını besleyen bir yapıda planlanmalıdır. Türler bir birinin rakibi değil bütünleyeni, besleyeni olarak entegre edilmelidir.

Toplu taşımada hat ve bilet entegrasyonu ile kullanıcılar için ücret ve süre avantajları geliştirilmelidir.

Uluslararası yayınlar ile desteklenecek ve uluslararası platformlara taşınacak olan bu çalışma, bir sonraki aşamada yeni araştırmacılar için ara toplu taşımanın (para-transit) yapısal değişim arayışlarına önemli katkılar sağlayacaktır. Diğer yandan da toplu taşımada mevcut durumun tespitine yönelik bu çalışma, toplu taşıma araç filolarının yaş ve teknolojik durumlarının ortaya konulması ve engellilerin erişimine uygun hale getirilmesi sürecinin ihtiyaç duyacağı araç sayısı hakkında yeni araştırmalarla geliştirtmelidir.



## KAYNAKÇA

### Kitaplar

- Engin, V., Uçar A., Doğan O.,(Drl.) 2012, *Osmanlı 'da ulaşım kara-deniz-demiryolu*, İstanbul: Çamlıca Basın Yayın.
- Ergin, O. N.,1995, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye I*, İstanbul: Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.
- Ertuğ, N., 2001, *Osmanlı Döneminde İstanbul deniz ulaşım ve kayıkçılar*, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları , Başbakanlık Basımevi.
- Güven, S., 1982, *Türkiye 'de ulaşım sistemi ve karayolu ulaştırma kooperatifleri*, Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları No:199, Sevinç Matbaası.
- İşli, E. N., Kaz M.S, 1998, *Edirne; serhattaki payitaht*, İstanbul: YKB Yayınları.
- Kayserilioğlu, R. S., 2001. *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*, İstanbul, İETT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Kazancıgil, R., 1995, *Edirne mahalleri tarihçesi, (1529-1990)*, İstanbul : Edirne Valiliği Yayınları No:7.
- Tekeli, İ., 2009 *İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazılar*, İstanbul: Tarih Vakıf Yurt Yayınları G.M Matbaacılık A.Ş.
- Yılmaz, Ö. , F., 2012, *Sultan İkinci Abdülhamid Han 'ın Boğaziçi 'ne köprü ve tüp geçit projeleri*, Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu , İstanbul: Çamlıca Basın Yayın, ss 193-198.

## Sürelî Yayınlar

- Çubuk, M. K., Türkmen, M., 2003. Ankara'da raylı ulaşım, *Gazi Üniversitesi Müh. Mim. Fak. Dergisi*. Cilt 18, No 1, s 127.
- Disney, J., 1998. Competing Through Quality in Transport Service, *Managing Service Quality*, Volume: 8, Number:2, pp. 112-118.
- Evren, G., 1996. Kentsel Ulaşımında Raylı Sistemler, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, Sayı:384, ss 63-72.
- Ocaklı, İ., 2006. Kentsel raylı taşıma üzerine bir inceleme, *SAÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi* 10. Cilt, 2. Sayı, ss 51-59.
- Tan, T.,1966. Osmanlı İmparatorluğunda yabancılara verilmiş kamu hizmeti imtiyazları, *SBF Dergisi*, C.21, S.4, ss 285-326.
- Toprak, R., 1999. Şehirîçi raylı ulaşım sistemleri, trafik. *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı Aylık Bülteni*, Sayı: 13, ss 8-16.
- Yaşar, O., 2009. Edirne ili'nin nüfus hareketleri bakımından incelenmesi ve son dönemde göçlere katılanların sosyo-ekonomik nitelikleri, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 14 sayı 21, s 216.

## Diğer Yayınlar

- Acar, İ. H., 2011. Kentiçi toplu taşımacılıkta özel sektörün yeri, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 189-194.
- Akad, M., (2006). Toplu taşıma türü seçiminde simülasyon destekli analitik hiyerarşi yaklaşımı. *Doktora Tezi*. İstanbul Teknik Üniversitesi FBE.
- Akyılmaz, Ö, 1979. Kentsel toplu taşıma politikasının temel ilkeleri, 2. *Toplu Taşıma Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, ss 303-313.
- Alaybeyoğlu, Y., 1979. Kent imar planı hazırlama aşamasında, kentsel ulaşım ve toplu taşıma planlama çalışmaları ile toplu taşıma türü seçim kriterlerinin ve konu ile ilgili diğer sorunların bir örnek yardımı ile anlatımı, 2. *Toplu Taşıma Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, ss 555-591.
- Albayrak M., 2011. *Halk Ulaşım Esnafın Sesi Dergisi Röportajı*, Aralık 2011, Sayı 19, s 12-13.
- Altan, Y. , 2009. Meclisi meb'usân zabıt cerideleri (1293=1877) üzerinden Türk belediyeçiliğini anlamak. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. C.14 ( S.2), ss.293-310. <http://sablon.sdu.edu.tr/fakulteler/iibf/dergi/files/2009-2-16.pdf> [10/06/2012]
- Arıoğlu, E., Anadolu, K. ve Candoğan, A., 1981. İlk ulaşım metro deneyimi Ankara Metrosu, *Kentiçi Ulaşım Kongresi*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara, 22-23 Ocak, s 5.
- Atak, S., (2011). Metrobüs ulaşım sisteminin Kocaeli ilinde uygulanabilirliğinin araştırılması. *Yüksek Lisans Tezi*. Bahçeşehir Üniversitesi FBE.
- Aydemir, N., 1979. Toplu taşıma sistemi, 2. *Toplu Taşıma Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 641.
- Babalık, E., 1998, Yeni Kentsel Raylı Sistemlerin Başarısını Artırmak İçin Öneriler, <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/11680.pdf> [29/04/2012]
- Benk, S., (2007). Kentiçi ulaşım sonucu oluşan negatif dışsallıklar ve önleme yolları. *Doktora Tezi*. Uludağ Üniversitesi SBE.
- Bozkurt, N., 2007. İbrahim Hakkı (Paşa)'nın 1877 tarihli dersa'âdet belediye kanunu'na dâir lâyihası. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. Sayı 18, <http://sbe.dumlupinar.edu.tr/18/21.pdf> [29/04/2012]
- Candemir, I., 2009, İzmir tramvay projelerini ortaya koyarak kent ulaşımını tekrar değerlendirmek, *TMMOB İzmir Kent Sempozyumu, İzmir, 8-10 Ocak*, ss 579-588.

- Coşkun, E., 1978. Kentiçi ulaşımında raylı sistemlere toplu bir bakış, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 333-356.
- Çatı, K., 2003. Ulaşım hizmetlerinde hizmet kalitesi ve bir uygulama. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt : 27 No:1, ss 121-134 <http://eskidergi.cumhuriyet.edu.tr/makale/85.pdf> [29/04/2012]
- Çelik, H. M., 2009. Sürdürülebilir ulaşım ve Türkiye kentleri ulaştırma sorunları, *TMMOB İzmir Kent Sempozyumu*, İzmir, 8-10 Ocak, ss 703-710 <http://www.imoizmir.org.tr/UserFiles/File/IzmirKentSempozyumu/bildiriler/bildiriler/200865.pdf> [29/04/2012]
- Doğan M.S., Konya'da toplu taşımacılığın kısa tarihçesi, [http://www.konya.bel.tr/makale/t\\_ulasim.php](http://www.konya.bel.tr/makale/t_ulasim.php) [01/06/2012]
- DPT, 1991, *VI.Beş yıllık kalkınma planı ÖİK raporu*, Kentiçi Ulaşım, Ankara: DPT Yayınları, ss 1,3,4,8,10,16,19.
- DPT, 1995, *VII. Beş yıllık kalkınma planı ÖİK raporu*, Kentiçi Ulaşım, Ankara: DPT Yayınları, ss 2, 14, 15.
- DPT, 2001, *VIII. Beş yıllık kalkınma planı ÖİK Raporu*, Yerel Yönetimler, Ankara: DPT Yayınları, ss 16,17, 32-37 <http://ekutup.dpt.gov.tr/yerelyon/oik554.pdf> [29/04/2012]
- DPT, 2007, *IX. Beş yıllık kalkınma planı ÖİK raporu*, Yerelleşme-Şehirleşme, Ankara: DPT Yayınları, s 12, <http://ekutup.dpt.gov.tr/yerlesim/oik661.pdf> [29/04/2012]
- DPT, 2007, *Dokuzuncu kalkınma planı 2007-2013*, Ankara: DPT Yayınları, ss 80-81.
- Edirne Belediyesi, *1994-1995 Dönemi Çalışma Raporu*
- Edirne Belediyesi, 2004, *Edirne Kentiçi Toplu Taşıım Hatlarının Planlanması Sonuç Raporu, İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi.*
- Edirne Belediyesi, 2009, *Stratejik Plan, 2009-2013.*
- Edirne Belediyesi, 2010, *Edirne İli Kentiçi Trafik Düzenleme ve Toplu Taşıım Projesi, Edirne Toplu Taşıım Proje Raporu.*
- Edirne Belediyesi, 2010, *Şehiriçi Toplu Taşıım Kamuoyu Anket Raporu.*
- Edirne Belediyesi, 2010, *Şehiriçi Toplu Taşıım Optimizasyon Projesi.*
- EGO Genel Müdürlüğü,1978. Ankara'da toplu taşıımın tarihsel gelişimi, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, s 57-71, Ankara.

- Ekinci, İ., 2006. Osmanlı Devletinde Marmara’da kabotaj tartışmaları. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt VIII / Sayı: 1 / Haziran 2006 <http://www.aku.edu.tr/AKU/DosyaYonetimi/SOSYALBILENS/dergi/VIII1/iekici.pdf> [22/05/2012]
- Elker, C., 1978. Kentsel ulaşım sistemlerinin özellikleri bir karşılaştırma, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 390-399.
- Elker, C., 1979. Toplutaşıımacı politikanın tamamlayıcısı olarak kentlerde özel otomobil kullanımının sınırlandırılması, *2. Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, ss 150-151.
- Erol, V., 1981. Raylı sistemlerin endüstrimiz içerisindeki yeri ve işletme şartları, *Kentiçi Ulaşım Kongresi*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara, 22-23 Ocak, ss 3.
- Es, M., 2008. Osmanlı Devleti’nde mahalli idareler , *Demokratik Kültürün Gelişiminde Yerel Yönetimler*, İstanbul, ss 29-33-34, <http://www.yerelsiyaset.com/pdf/mart2008/6.pdf> [29/04/2012]
- Evren, G., 1978. Kentsel ulaşımında raylı sistemler, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 273-297.
- Evren, G., 1979, Gelişmekte olan ülkelerde kentsel ulaşım ve raylı sistemler, *2. Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, ss 507- 513.
- Evren, G., 2001. Kentsel ulaşım politikaları, *1. Kentiçi Ulaşım ve Trafik Sempozyumu*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Antalya, 21-22 Nisan 2001, ss 31-36.
- Gerçek, H., 2012. Ulaşım Planlama Toplantısı, *Kentiçi Toplutaşııma Gazetesi*, Sayı. 305- Bursa 10-16 Haziran 2012, s 6.
- Göçer, O., 1979. Toplu taşıımacılık genel sorunları ve erişme alanları ile kapasite hesap ilkeleri, *2. Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, ss 317-324-325-338.
- Gülersoy, Ç., 1993. Arabalar, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.1, İstanbul.
- Haldenbilen, S., Baykan, N., Murat, Y.Ş., 2001. Sürdürülebilir gelişme ve ulaşım politikaları, *5. Ulaşım Kongresi* , TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası , İstanbul, 30-31 Mayıs- 1 Haziran, ss 113-120.
- Ilıcalı, M., 2011. İstanbul, İstanbul’ da Trafik Sorunu ve Çözüm Önerileri, *Bahçeşehir Üniversitesi Hükümet ve Liderlik Okulu (HLO) Yerel Yönetimler Akademisi-2*, İstanbul, 15 Ekim 2011.
- Ilıcalı, M., Camkesen, N., Kızıltaş, M., 2011. Kentiçi toplu taşıımda verimliliğin

artırılması, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 300-301.

İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 1978. İstanbul kent-içi ulaşım sorunları ve çözüm yolları, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 75-87.

İETT, 2011. Dünyanın İkinci Metrosu Tünel, İstanbul, ss 9-26.

İlker, Ü., Bakioğlu, V., 2001. TCDD banliyö hatlarının kentsel raylı sistemlere entegrasyonu, , 5. *Ulaşım Kongresi* , TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası , İstanbul, 30-31 Mayıs- 1 Haziran, ss 239-246.

İnci, H., (2007). Yerel Yönetimler Yasası'ndaki değişikliklerin belediyelerin yönetim ve organizasyon yapısı üzerindeki etkileri: Edirne Belediyesi örnek olayı. *Yüksek Lisans Tezi*. Trakya Üniversitesi SBE.

İpşirli, M., 1991. Araba, T.D.V. *İslam Ansiklopedisi*, C.3, İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2010, *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP) Özet Rapor*.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2011, *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı*.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2009, *İzmir Ulaşım Ana Planı İzmir Tramvay Hatları Ön Etütleri Taslak Rapor*.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2010, İzmir Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu Özeti, [http://www.izmir.bel.tr/UploadedPics/File/IUAPSonuc%20Raporuozeti\\_05042010.pdf](http://www.izmir.bel.tr/UploadedPics/File/IUAPSonuc%20Raporuozeti_05042010.pdf) [26/03/2012 ]

Kahraman, R., (2010). Kent içi trafiğinde minibüs ve İstanbul örneği analizi. *Yüksek Lisans Tezi*. Bahçeşehir Üniversitesi FBE.

Kaplan H., 2011. Kentiçi ulaşımında yeşil ulaşım tür ve düzenlemeleri: yerel yönetimlerin yetki ve sorumlulukları yönünden bir irdeleme, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 160- 162.

Karacasu, M., Yayla, N., 2004. Kentiçi otobüs taşımacılığında özelleştirme için bir karar destek modeli önerisi: Eskişehir örneği , *itüdergisi/d mühendislik* Cilt:3, Sayı:6, ss 59-70 Aralık 2004  
[http://itudergi.itu.edu.tr/index.php/itudergisi\\_d/article/viewFile/734/664](http://itudergi.itu.edu.tr/index.php/itudergisi_d/article/viewFile/734/664)  
[29/04/2012]

Karacasu, M., 2006. Eskişehir kentiçi ulaşımında trafik türlerine göre dağılımın belirlenmesi ve ulaşım sorunlarına çözüm önerileri, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 10-3, ss 409-412  
<http://edergi.sdu.edu.tr/index.php/fbed/article/viewFile/1040/1172> [26/3/2012]

- Kılınçaslan T., 1981. Kentiçi toplulaşımada deniz ulaşımından yararlanma olanakları, *Kentiçi Ulaşım Kongresi*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara, 22-23 Ocak, ss 7-16.
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2011, *Kocaeli Ulaşım Ana Planı 2010-2025 Raporu*.
- Kocaman, B., Çelebi A., Demirel, A., 2011, Kocaeli toplu ulaşım sisteminin iyileştirilmesi süreci ve yüksek kapasiteli toplu ulaşım planlaması, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 216-217.
- Kutlu, K., Yayla, N., Gedizlioğlu, E., 1981, Kayseri kentiçi ulaşımında tramvay, *Kentiçi Ulaşım Kongresi*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara, 22-23 Ocak, ss 31-38.
- Malatya Belediyesi, *Malatya Kent içi Ulaşım ve Trafik Planı Rapor-2 Ulaşım ve Trafik İyileştirme Plan Raporu*.
- Mergen T., (2008). Kentiçi ulaşım sorunları üzerine bir araştırma, *Yüksek Lisans Tezi*. Balıkesir Üniversitesi FBE.
- Orhon, O., 1996, Kentiçi toplu taşımacılıkta özelleştirme uygulamaları: sorunlar ve öneriler, *Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu*, İstanbul, 6-7 Mayıs, ss 143-146.
- Ortaylı. İ. 1992, Belediye, *İslam Ansiklopedisi*, V: 398-402.
- Ozan, C., Ceylan, H., Haldenbilen, S., Yaşar, A. B., 2010. Kentiçi otobüs taşımacılığında talep tahmini ve fiyat analizleri: Denizli örneği, *DEÜ Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi* Cilt: 12 Sayı: 1, ss 47-61 Ocak 2010 [http://web.deu.edu.tr/fmd/s34/fmd\\_s34\\_04.pdf](http://web.deu.edu.tr/fmd/s34/fmd_s34_04.pdf) [14/05/2012].
- Öğüt, K. S., Evren, G., 2006. Türkiye’de kentsel raylı sistemlerin gerekliliği ve uygulamada dikkat edilecek konular, *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, Ankara-İstanbul, 13-16 Aralık 2006 1. cilt, ss. 1169-1979, <http://web.itu.edu.tr/oguts/KentRay.pdf> [14/05/2012].
- Öğüt, K. S., Tanış, M., 2007. Orta ölçekli kentler için toplu taşıma seçeneklerinin teknik ve mali karşılaştırması, 5. *Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu*, Hatay, 1 – 2 Kasım, ss 132-146.
- Öncü, E. 1978, Toplulaşım sistemlerinin tamamlayıcısı olarak dolmuş, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 435-455.
- Öncü, E. 1978. Kentsel ulaşımada raylı sistemler, *1.Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 303- 324.
- Öncü, E., 1979. Az gelişmiş ve gelişmiş ülkelerde ara toplu taşıım, 2. *Toplu Taşıım Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, ss

663-691.

- Öncü, E., 1979. Toplu taşıma işletmeciliği yeni yaklaşımlar ve uygulamalar, 2. *Toplu Taşıma Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 181.
- Öncü, E., 1996. Kentiçi toplu taşıma sistemlerinde özelleştirme modelleri ve uygulamaları *Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu* , İstanbul, 6-7 Mayıs, s 479.
- Öncü, E., 2009. Dünyada ve ülkemizde kentiçi raylı sistem deneyimleri ışığında İzmir projelerinin değerlendirilmesi, *İzmir Ulaşım Sempozyumu*, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, İzmir, 8-9 Aralık, [http://ius.imoizmir.org.tr/ius\\_bildiriler/40\\_k23\\_ius\\_öncü.pdf](http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/40_k23_ius_öncü.pdf) [26/3/2012]
- Öncü, E., 2011. Antalya toplu ulaşım yapılanma planı ve uygulaması, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık ss 146.
- Özalp, M., Öcalır, E. V., 2008. Türkiye'deki kentiçi ulaşım planlaması çalışmalarının değerlendirilmesi [http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2008/cilt25/sayi\\_2/71-97.pdf](http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2008/cilt25/sayi_2/71-97.pdf) [29/04/2012]
- Saatçioğlu, Ö., 1978. Toplu taşıma sistemlerinin temel karar problemleri ve çözüm yöntemlerinden önemli görülenleri, *1.Toplu Taşıma Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, ss 161-191.
- Sağışoğlu, N.,1981. İzmir' de toplu taşıma, *Kentiçi Ulaşım Kongresi*, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara, 22-23 Ocak, ss 31-32.
- Sirel, A., Akansel, S., 1996. eski kent merkezlerinde kent içi ulaşım sorunları ve Edirne "Kaleiçi" için öneriler, *Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu* , İstanbul, 6-7 Mayıs, ss 357-367.
- Sutcliffe, E.B., Ulaşımında sürdürülebilirlik: ulaşım politikaları ve kentsel planlama, [www.ttg.org.tr/content/docs/surd-ulasim\\_ela-babalik.ppt](http://www.ttg.org.tr/content/docs/surd-ulasim_ela-babalik.ppt)[29/04/2012]
- Şimşek, H., 2010. Osmanlı dönemi eğitim sorunları: yol güvenliği (trafik) ve okul servisçiliğine dair tarihsel bir inceleme, *Afyon Kocatepe Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Kuramsal Eğitimbilim*, 3 (1), s.135-147. [www.keg.aku.edu.tr/index.php?journal=anasayfa&page](http://www.keg.aku.edu.tr/index.php?journal=anasayfa&page). [06/05/2012]
- TMMOB, 1979. Kentsel ulaşım ve raylı taşıma, 2. *Toplu Taşıma Kongresi*, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 600.
- Toplu Taşıma Sistemi Komisyonu Raporu, 2002, İstanbul 1. Kent içi Ulaşım Şurası 14-16 Mart 2002, İstanbul: ss 71-131.
- Trakya Kalkınma Ajansı, 2010, *TR21 TRAKYA BÖLGE PLANI 2010-2013*.
- Yalınz, P., (2006). Kentsel ulaşımda otomobil kullanıcılarının toplu taşımaya yönlendirilmesi: çevresel etkileri içeren analiz ve planlama. *Doktora Tezi*.



Eskişehir Osmangazi Üniversitesi FBE.

Yıldızgöz K., 2007, Toplu taşımacılığın sürdürülebilir gelişmeye katkısı  
<http://surdurulebilirgelisme.blogspot.com/2007/01/toplu-tamacln-srdrelebilir-gelimeye.html> [15/05/2012]

Yılmaz Ö. , F., 2012, Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Boğaziçine Köprü ve Tüp Geçit Projeleri, Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu 1.Baskı: İstanbul Çamlıca Basın Yayın, ss 193-198.

Yolalıcı, M. E., 2002. Osmanlılarda Çağdaş Belediyecilik, *Türkler*, C XIII: Ankara, ss 739-749

Yurt U., 2011, *Raylı sistemin Kayseri yolculuğu*, Kayseri: Aydoğdu Ofset Matbaacılık Amb. San. Tic. Ltd.Şti.

Zorlu, F, 2009. Mersin'de kentsel ulaşım planlamasına yönelik değerlendirmeler, ss115-127 [http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/187a23c3ee681ef\\_ek.pdf](http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/187a23c3ee681ef_ek.pdf) [29/04/2012]

[http://gallery.wheelsonsteel.com.au/main.php?g2\\_view=dynamicalbum.UpdatesAlbum&g2\\_albumId=31591&g2\\_itemId=31864](http://gallery.wheelsonsteel.com.au/main.php?g2_view=dynamicalbum.UpdatesAlbum&g2_albumId=31591&g2_itemId=31864)[23/06/2012]

<http://haber.turk.net/t%C3%BCrkiye/205533/t%C3%BCrkiyenin-her-yerine-tek-kartla-ula%C5%9F%C4%B1lacak>[23/06/2012]

[http://iktibas.net/metin.php?seri=17&gonder=tasnif\\*8\\*hepsi\\*9\\*gon](http://iktibas.net/metin.php?seri=17&gonder=tasnif*8*hepsi*9*gon)[26/02/2012]

<http://istanbul.net.tr/istanbul-Ulasim/istanbul-Rayli-Sistemleri/macka-taskisla-teleferik-hatti/17>[23/06/2012]

[http://ius.imoizmir.org.tr/ius\\_doc/ius.pdf](http://ius.imoizmir.org.tr/ius_doc/ius.pdf)[27/08/2012]

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=1.5.5216&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>[26/02/2012]

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=1.5.5393&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>[26.02.2012]

[http://picasaweb.google.com/lh/photo/FGDXWV4Y\\_QHA8iOxUhWohQ](http://picasaweb.google.com/lh/photo/FGDXWV4Y_QHA8iOxUhWohQ)[01/06/2012]

<http://ulasim.bursa.bel.tr/genel-bilgiler/tarihcemiz>[26/02/2012]

[http://web.ego.gov.tr/filelib/kurumsalistatistikler/turel\\_dagilim.pdf](http://web.ego.gov.tr/filelib/kurumsalistatistikler/turel_dagilim.pdf)[23/06/2012]

<http://web.ego.gov.tr/inc/newsread.asp?id=228>

<http://web.ego.gov.tr/index.asp>[12/03/2012]

<http://web.ego.gov.tr/parts/egootobushizmetleri.asp>[01/06/2012]

<http://web.ego.gov.tr/parts/egotarihce.asp>[01/06/2012]

<http://www.adana.bel.tr/rayli-sistem-projesi-sayfa.html> [24/3/2012]

[http://www.beautifulbritain.co.uk/htm/whitworth/old\\_whitworth.htm](http://www.beautifulbritain.co.uk/htm/whitworth/old_whitworth.htm)[12/03/2012]

<http://www.belawela.com/serbest-kursu-f3/istanbul-ve-eski-dolmuslar-t11744.html>  
[26/02/2012]

<http://www.bizimizmir.net/?page=fotogaleriayrinti&thisoffset=20&cat=120>[27/8/201]

<http://www.bursa.bel.tr/teleferik-isletmesinin-kurulusu-ve-isletmeye-acilisi/sayfa/245>  
[01/06/2012]

<http://www.bursa.bel.tr/teleferik--tesisinin-tanitimi/sayfa/242>[17/06/2012]

[http://www.burulas.com.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=351&Itemid=61&lang=tr](http://www.burulas.com.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=351&Itemid=61&lang=tr)[01/06/2012]

<http://www.cablecarmuseum.org/co-omnibus.html>[01/06/2012]

[http://www.edirne.bel.tr/Belediye\\_Bina/belediye\\_tarihce.htm](http://www.edirne.bel.tr/Belediye_Bina/belediye_tarihce.htm)[14/05/2012]

<http://www.edirne.web.tr/modules/gallery/show.asp?menu=show&imgid=201>  
[12/03/2012]

<http://www.edirnektup.gov.tr/>[26/02/2012]

<http://www.ekanun.net/kanunlar/kanunlar/3645-sayili-kanun/index.html>[23/06/2012]

<http://www.eshot.gov.tr/Hakkimizda.aspx?MID=82>[26/02/2012]

[http://www.estrarn.com.tr/intranet/eklenen\\_resimler/urunBuyuk47.jpg](http://www.estrarn.com.tr/intranet/eklenen_resimler/urunBuyuk47.jpg)[01/06/2012]

[http://www.estrarn.com.tr/resimler/harita\\_buyuk.jpg](http://www.estrarn.com.tr/resimler/harita_buyuk.jpg)[01/06/2012]

<http://www.galatagazete.com/o/index.php/galatadan/hikayemiz/1792-dolmu-nereden-%20dodu.html>[26/02/2012]

<http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=189>[12/03/2012]

<http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=190>[26/02/2012]

<http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=29>[12/03/2012]

<http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=39>[12/03/2012]

<http://www.iETT.gov.tr/>[12/03/2012]

[211](http://www.istanbul-</a></p></div><div data-bbox=)

ulasim.com.tr/default.asp?page=kurumsal&category=tanitim&section=fotografalbumu[01/06/2012]

<http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp>[26/02/2012]

<http://www.izban.com.tr/Sayfalar/Single.aspx?Page=22>[01/06/2012]

<http://www.izban.com.tr/Sayfalar/Single.aspx?Page=28>[01/06/2012]

[http://www.izmir.bel.tr/UploadedPics/File/Tram\\_Raporu.pdf](http://www.izmir.bel.tr/UploadedPics/File/Tram_Raporu.pdf)[06/05/2012]

[http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro\\_brosur\\_tur.pdf](http://www.izmirmetro.com.tr/files/metro_brosur_tur.pdf)[29/04/2012]

<http://www.izmirmetro.com.tr/Kurumsal.aspx?MenuID=82&Menuadi=Tarih%C3%A7e&Type=1>[23/06/2012]

<http://www.kentli.org/yasa/3030.htm>[26/02/2012]

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1275.html>[26/02/2012]

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/20357.html>[23/06/2012]

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21981.html>[26/02/2012]

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27045.html>[12/03/2012]

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27876.html> [12/03/2012]

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/368.html>[23/06/2012]

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>[26/02/2012]

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>[26/02/2012]

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>[28/06/2012]

<http://www.slideshare.net/kaanyildizgoz/yolcu-tamaclnda-hizmet-kalitesi-ynetimi> [29/07/2012]

[http://www.spo.org.tr/mevzuat/mevzuat\\_detay.php?kod=180&tipi=MES&turu=KA](http://www.spo.org.tr/mevzuat/mevzuat_detay.php?kod=180&tipi=MES&turu=KA) [26/02/2012]

<http://www.tbmm.gov.tr/anayasa.htm>[26/02/2012]

<http://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa61.htm>[15/05/2012]

<http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5302.html>[23/06/2012]

<http://www.tdkterim.gov.tr/?kelime=toplu+ta%FE%FDma&kategori=terim&hng=md>  
[28/06/2012]

<http://www.transitmuseumeducation.org/images/vocab/omnibus.html>[01/06/2012]

<http://www.ulasimturkiye.com/viewtopic.php?p=21220&sid=04c784683a49f23062650a6533dd106c>[01/06/2012]

<http://www.ulasimturkiye.com/viewtopic.php?t=107>[01/06/2012]

[http://www.usak.pol.tr/kanunlar/ticari\\_plaka\\_kar.doc](http://www.usak.pol.tr/kanunlar/ticari_plaka_kar.doc)[26/02/2012]

[http://www.yerelnet.org.tr/basvuru\\_kaynaklari/yy\\_mevzuati/mevzuat\\_detay.php?kod=794&turu=ge](http://www.yerelnet.org.tr/basvuru_kaynaklari/yy_mevzuati/mevzuat_detay.php?kod=794&turu=ge)[06/05/2012]

<http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6353.html>[25/08/2012]

## EKLER

### EK- 1

1961 yılında kabul edilen Türkiye Cumhuriyeti Anayasası

*“Madde 116- Mahallî idareler, il, belediye veya köy halkının müşterek mahallî ihtiyaçlarını karşılayan ve genel karar organları halk tarafından seçilen kamu tüzel kişileridir.*

*Mahallî idarelerin seçilmiş organlarının organlık sıfatını kazanma ve kaybetmeleri konusundaki denetim, ancak yargı yolu ile olur.*

*Mahallî idarelerin kuruluşları, kendi aralarında birlik kurmaları, görevleri, yetkileri, maliye ve kolluk işleri ve merkezi idare ile karşılıklı bağ ve ilgileri kanunla düzenlenir. Bu idarelere, görevleri ile orantılı gelir kaynakları sağlanır.”<sup>55</sup>*

1982 yılında kabul edilen Türkiye Cumhuriyeti Anayasasına göre;

*“127. madde: Mahallî idareler; il, belediye veya köy halkının mahallî müşterek ihtiyaçlarını karşılamak üzere kuruluş esasları kanunla belirtilen ve karar organları, gene kanunda gösterilen, seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzelkişileridir.*

*Mahallî idarelerin kuruluş ve görevleri ile yetkileri, yerinden yönetim ilkesine uygun olarak kanunla düzenlenir.”<sup>56</sup>*

---

<sup>55</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa61.htm>

<sup>56</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/anayasa.htm>

## **EK-2**

**Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında (1963-1967)** halkın, hizmetin teşkilatlandırılmasına ve yapılmasına katılmasını sağlamak, hem yapılan işlerin daha başarılı olmasını kolaylaştırır, hem de Devletin yükünü hafifletir.

**İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında (1968-1972)** sanayileşme, şehirleşme ve tarımda modernleşme ağırlıklı hedefler olarak kabul edilmiştir. İkinci planda öne çıkan kentleşme konusunda büyük kent yönetimleri özel bir yer tutmuştur.

**Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında (1973-1977)** yerel yönetimlere özel bir ağırlık vermiş ve İl Mahalli İdare Planlaması adı altında topladığı bir sistem içinde yerel yönetimlerin kısa ve uzun vadeli yatırım programları ve hesapları yapmasını öngörmüştür. Yerel Yönetim Bakanlığı'nın kurulması uygun görülmüştür.

**Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında (1979-1983)**, bu yıllarda karşılaşılan ekonomik darboğazlar ve piyasa ekonomisindeki sıkıntılar nedeniyle belediyelerin iktisadi girişimlerine, temel tüketim mallara ve fiyat politikasına, ulaşım ve çevre sorunları gibi konulara ağırlık verilmiştir

**Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1984-1989)** asıl olarak belediyeler üzerinde durmuş; belediyeleri kent hizmetlerinden sorumlu ana kuruluşlar olarak tanımıştır. Bu nedenle kimi devlet hizmetlerinin belediyelere devredileceğini belirtmiştir.

**Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)** yerel yönetimlerin görev ve yetki aktarımı yapılarak güçlendirilmesi, görevleri ile orantılı gelir kaynaklarına kavuşturulmaları ilkelerini benimsemiştir.

**Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında (1996-2000)** asıl olarak yerelleşmeye çevrilmiş; odak noktasına merkezi - yerel yönetim kademeleri arasında görev, yetki, kaynak paylaşımı konuları olmuştur.<sup>57</sup>

**Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)** yerel yönetim maliyesi; denetim sistemi, yerel yönetimlerde katılım yöntemleri ve demokratikleşme gereksinimi; dezavantajlı toplumsal kesimler; doğal çevrenin korunmasına yönelik sorunların tespiti yapıp, öneriler geliştirilmiştir.

**Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)** VIII. Plan döneminde yürürlüğe giren İl Özel İdaresi Kanunu, Belediye Kanunu, Büyükşehir Belediye Kanunu ve Mahalli İdare Birlikleri Kanunları ile yerel yönetimlerin kalkınma konusundaki yetki ve sorumlulukları artırılmıştır.<sup>58</sup> biçimindedir.

---

<sup>57</sup> Yerel Yönetimler ÖİK Raporu, 2001

<sup>58</sup> Yerelleşme-Şehirleşme ÖİK Raporu, 2007

### **EK-3**

**Vapurlarda emniyet ve konforun sağlanması için yapılanlara örnek olmak üzere 29 Ekim 1888 (23 Safer 1306) tarihinde şirketin imtiyaz hakkının uzatılması dolayısıyla düzenlenen nizamnamenin yolcuların rahatlığı ve vapurların düzeniyle ilgili maddeler:**

*19. madde: Gerek köprüde ve gerek iskelelerde vapurlara uzatılan iskeleler mümkün olduğunca geniş ve etrafi parmaklıklı olacaktır.*

*22. madde: Köprü ve iskelelerde vapur biletlerinin satıldığı bilet yerleri bulunacaktır.*

*23. madde: Vapurlarda birinci ve ikinci mevkiler bulunacak ve her iki mevkiye de kanepeler konulacaktır. Birinci mevkideki kanepeler kıldan yapılmış kumaştan ve yolcu rahat edebileceği kadar geniş ve yüksek olacaktır. Bundan sonra yeniden yaptırılacak vapurların bazıları iki katlı ve köşklü olacak ve merdivenleri geniş ve kolaylıkla inip çıkmaya elverişli olacaktır.*

*24. madde: Kadınlar içinde iki mevki bulunup, birinci mevkiler döşeli olup, özel kamaralar dahi olacaktır. Ayrıca bunlar için oturulan yerin yakınında uygun tuvaletler olacaktır.*

*25. madde: Vapurların büyük ve küçük kamaralarının kaç kişi alacağı kapılarda yazılı olacaktır.*

*26. madde: Kamaralar kış günlerinde onbeş dereceden fazla olmamak üzere ısıtılacak ve yeteri kadar lambalar konulacaktır. (Ertuğ 2001, ss 263-264).*

#### EK-4

### 6 ARALIK 1909 TARİHİNDE KABUL EDİLEN DERSAADET OTOBÜS VE OMNİBÜS OSMANLI ANONİM ŞİRKETİ ŞARTNAMESİ<sup>59</sup>

1. *Otomobil, otobüs, omnibüs ve emsalinin resmi ve modeli taşıyacağı yolcuların miktarı, belediyenin izniyle olacaktır.*
2. *Arabaların miktarı belediye tarafından tâyin ve gazetelerle ilân edileceği gibi, numaraları üstlerine yazılacaktır.*
3. *Sırf kadınlar için ayrı olarak kâfi miktarda arabalar bulunacaktır.*
4. *Sokaklarda beklemek yasak olup her yerde dâire mârifetiyle gösterilen yerlerde bir müddet durabileceklerdir.*
5. *Bilâ-mezuniyet arabaların ta'tili sebebiyle ahâlinin bîzâr edilmesine meydan verilmeyecektir ve târifeden fazla ücret alınmayacaktır. Eşya nakliyesi için ayrıca târife yapılacaktır.*
6. *Geceleri yolculardan fazla ücret talep olunmayacaktır.*
7. *Köprülerden geçmek için her arabadan köprü ücreti alınacaktır.*
8. *Askerlerden yarı ücret alınacaktır. Belediye çavuşları vazife hâlinde ücretsiz binecektir.*
9. *Arabaların gerek temizleme ve gerek metanetine ve gerek trenlerin yolunda hareket eylemelerine ve zayıf ve sakat atlar koşulmamasına dikkat olunacak. Şehir içinde hareket edecek buharlı her nev'i arabaların sür'ati yarım sür'atten fazla olmayacaktır.*
10. *Makinistlerin ve arabacıların ehliyetleri olacağı gibi güzel ahlâklarına dâir belediyenin tasdiki olmadıkça kabul edilmeyecektir.*
11. *Talep olunan Ruhsatnâme'nin i'ta olunduğu günden itibâren beher araba için senevî târifesi mûcibince 20 kişilik ve fazlası için 1000 kuruş ve 1'den 19'a kadar olanlardan 600 kuruş belediyeye i'ta kılınacağı gibi hâsılat-ı gayr-ı safiyenin umumunda %5 her ay nihâyetinde bilhesap belediye menfa'atine terk ve te'diye edilecektir. Arabalarda kontor bulunacaktır.*
12. *Hususi olarak kiralanan arabalar dahi, diğerleri gibi rûsûm ve hisse-i belediyeye tâbi olacaktır.*

---

<sup>59</sup> [http://iktibas.net/metin.php?seri=17&gonder=tasnif\\*8\\*hepsi\\*9\\*gon](http://iktibas.net/metin.php?seri=17&gonder=tasnif*8*hepsi*9*gon)



## **EK- 5: MEVZUATTA ÖNEMLİ DÜZENLEMELER**

### **442 Sayılı Köy Kanunu<sup>60</sup>**

13. Maddesinin bazı bentlerinde çok genel ifadelerle ulaşım ile ilişkilendirilebilecek görevler sıralanmıştır.

10 - Her köyün bir başından öbür başına kadar çaprazlama iki yol yapmak (bu yollar köy meydanından geçecektir.)

11 - Köyün büyüklüğüne göre orta yerinde ve mümkün olamazsa kenarında bir meydan açmak;

13 - Köy, yol üzerinde uğrak ve konuk ise köy odası yanında ocaklı ve ahırlı bir konuk odası yapmak;

18 - Köyden Hükümet merkezine veya komşu köylere giden yolların kendi sınırı içindeki kısmını yapmak ve onarmak ve yollar üzerindeki küçük hendek ve derelerin üstlerine köprü yapmak ve yol üzerinden gelip gitmeğe zorluk verecek şeyleri kırmak, kaldırmak. (Bir yol üzerindeki işlerin köyden köy sınırının bittiği yere kadar olanı o köyündür.)

27 - Mecbur olmadıkça yol üzerine halkın kolaylıkla gelip geçmesine dokunacak şeyler koymamak;

Madde 14 Yapılması köylünün isteğine bağlı olan şeyler şunlardır:

3 - Her köyün bir başından öbür başına kadar olan yolları taş kaldırım ile döşemek;

25 - Kağnıları dört veya iki tekerlekli arabaya çevirmek ve köy parasiyle araba yapacak ve onaracak bir tezgah açtırıp köy namına idare etmek;

### **5302 İl Özel İdaresi Kanunu<sup>61</sup>**

Madde 6- İl özel idaresi mahallî müşterek nitelikte olmak şartıyla;

b) İmar, yol, su, kanalizasyon, katı atık, çevre, acil yardım ve kurtarma; orman köylerinin desteklenmesi, ağaçlandırma, park ve bahçe tesisine ilişkin hizmetleri belediye sınırları dışında, yapmakla görevli ve yetkilidir.

### **1580 Sayılı Belediye Kanunu<sup>62</sup>**

9 - Belediye sınırı dahilindeki deniz, göl ve nehirlerde belde sınırı dahiline münhasır olmak üzere, seyrüsefer eden istimbot, motörbot ve her nevi kayık, mauna ve salapurya gibi denizdeki ufak nakliye vasıtalarıyla hususi sandal ve kayıklar ve karada belediye sınırı dahilinde umuma mahsus mahallerde seyrüsefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ve otobüs, otomobil ve emsali (şimendiferlerden 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 salahiyyettar dairelerden verilen vesikalara müsteniden

---

<sup>60</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/368.html>

<sup>61</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5302.html>

<sup>62</sup> [http://www.spo.org.tr/mevzuat/mevzuat\\_detay.php?kod=180&tipi=MES&turu=KA](http://www.spo.org.tr/mevzuat/mevzuat_detay.php?kod=180&tipi=MES&turu=KA)

işlemlerini ruhsata bağlamak. (Deniz vasıtalarının haddi istiabisini ve sağlamlığını tayinde mahalli liman dairesiyle ticaret müdürlüklerinin mütalaası alınır);

Beldeler veya beldelerle köyler arasında seyrüsefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ile otomobil, otobüs ve kamyonların sağlamlığına, temizliğine dikkat ederek bunların azami haddi istiabisi ve tahammül derecelerini tesbit ve sınıflarını, numaralarını tayin ve işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini murakabe etmek bu vesait sahiplerinin daimi ikametgahlarının mensup olduğu kaza belediye idaresine aittir;

10 - Umuma ait yerlerde gelip geçmeğe, nakliye vasıtalarının işlemesine engel olacak, geçenlere zarar veya rahatsızlık verecek veya kaza çıkaracak ve beldenin umumi temizliğini bozacak şeyleri kaldırmak, nakliye vasıtalarının nevi ve cinsine göre belde dahilinde azami ve asgari süratini ve işleyeceği ve işlemeyeceği, duracağı, yavaş gideceği yerleri tayin ve seyrüsefer tarifelerini tanzim ve ilan ve umumi intizamı temin etmek, beynelmilel otomobil seyrüseferlerinin talimatnamei mahsusuna tevfikan belediye sınıırı dahilinde seyrüseferlerine muktazi işaretlerin vaz'ı ile bu otomobille şoförlerin haiz olmaları lazım gelen evsafı tetkik etmek;

74 - Seyrüseferleri tanzim için talimatnameler yapmak;

81- (Ek: 30/5/1997-KHK-572/4 md.) Özürlüler için, ulaşım ile sosyal ve kültürel amaçlı hizmetlerden ücret almamak veya indirimli tarife uygulamak, belediyelere ait ve belediyeler tarafından işletilen veya kiraya verilen büfeler, otoparklar gibi işyerlerinin özürlüler tarafından işletilmesi konusunda kolaylık sağlamak,

Belediyelerin Hakları, Salahiyet Ve İmtiyazlarını Düzenleyen 19. maddesi, 5. Bendinde

(Değişik bent: 05/07/1939 - 3666/1 md.) Belediye hudutları dahilinde muayyen mıntıklar arasında yolcu nakil vasıtası olarak otobüs, omnibüs, otokar, tünel trolley, finiküler işletmek ve mezbahalarda kesilen etleri Belediye Meclisince tayin ve Dahiliye Vekaletince tasdik edilecek ücret mukabilinde satış yerlerine nakletmek münhasıran Belediyelerin hakkıdır.

(Değişik fıkra: 04/07/1988 - KHK -336/1 md.; Aynen kabul: 07/02/1990 - 3612/11 md.) Bunların, belediyelerin de iştirak edecekleri şirketler vasıtasıyla yapılması ve işletilmesi veya icara verilmesi ve yahu imtiyazın devri İçişleri Bakanlığının kararına bağlıdır. Belediyeler dilerse inhisarı tazammun etmemek şartıyla bunların işletilmesine ruhsat dahi verebilir.

## **5393 Sayılı Belediye Kanunu<sup>63</sup>**

MADDE 14.- Belediye, mahallî müşterek nitelikte olmak şartıyla;

a) İmar, su ve kanalizasyon, ulaşım gibi kentsel alt yapı; coğrafi ve kent bilgi sistemleri; çevre ve çevre sağlığı, temizlik ve katı atık; zabıta, itfaiye, acil yardım, kurtarma ve ambulans; şehir içi trafik; defin ve mezarlıklar; ağaçlandırma, park ve yeşil alanlar; konut; kültür ve sanat, turizm ve tanıtım, gençlik ve spor; sosyal hizmet ve yardım, nikâh, meslek ve beceri kazandırma; ekonomi ve ticaretin geliştirilmesi hizmetlerini yapar veya yaptırır. Büyükşehir belediyeleri ile nüfusu 50.000'i geçen belediyeler, kadınlar ve çocuklar için koruma evleri açar.

Belediye hizmetleri, vatandaşlara en yakın yerlerde ve en uygun yöntemlerle sunulur. Hizmet sunumunda özürlü, yaşlı, düşkün ve dar gelirlilerin durumuna uygun yöntemler uygulanır.

---

<sup>63</sup><http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.aspx?MevzuatKod=1.5.5393&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>

Belediyenin görev, sorumluluk ve yetki alanı belediye sınırlarını kapsar.

Belediye meclisinin kararı ile mücavir alanlara da belediye hizmetleri götürülebilir.”

Belediyenin yetkileri ve imtiyazları

MADDE 15.- Belediyenin yetkileri ve imtiyazları şunlardır:

- a) Belde sakinlerinin mahallî müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her türlü faaliyet ve girişimde bulunmak.
- b) Kanunların belediyeye verdiği yetki çerçevesinde yönetmelik çıkarmak, belediye yasakları koymak ve uygulamak, kanunlarda belirtilen cezaları vermek.
- c) Gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetleri ile ilgili olarak kanunlarda belirtilen izin veya ruhsatı vermek.
- f) Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettmek.
- j) Toptancı ve perakendeci hâlleri, otobüs terminali, fuar alanı, mezbaha, ilgili mevzuata göre yat limanı ve iskele kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettmek veya bu yerlerin gerçek ve tüzel kişilerce açılmasına izin vermek
- p) Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.

Belediye, (e), (f) ve (g) bentlerinde belirtilen hizmetleri Danıştayın görüşü ve İçişleri Bakanlığının kararıyla süresi kırkdokuz yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredebilir; toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat vermek suretiyle yerine getirebileceği gibi toplu taşıma hatlarını kiraya verme veya 67 nci maddedeki esaslara göre hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilir.

### **3030 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu<sup>64</sup>**

Görev, Yetkili, Hak, İmtiyaz ve Muafiyetler, Büyük şehir ve ilçe belediyelerinin görevleri; Madde 6- A ) Büyükşehir belediyelerine ait görevler :

- c ) Büyük şehir dahilindeki meydan, bulvar, cadde ve anayolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak ve kanunların belediyeler verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek,
- d ) Yolcu ve yük terminalleri katlı otoparklar yapmak, yaptırmak, işletmek veya işlettmek,
- g ) Büyük şehir dahilindeki su kanalizasyon, her nevi gaz, merkezi ısıtma ve toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak , işletmek veya işlettmek.”

Madde 7- “Büyük şehir dahilindeki alt yapı hizmetleri ile kara ve deniz taşımacılığı hizmetlerinin bir koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyük şehir belediye başkanının başkanlığında yönetmelik ile tespit edilecek kamu kurum ve kuruluşları temsilcilerinin katılacağı bir ‘ Alt Yapı Koordinasyon Merkezi ‘ ile bir ‘Ulaşım Koordinasyon Merkezi ‘ kurulur. İlçe belediye başkanları kendi

---

<sup>64</sup> <http://www.kentli.org/yasa/3030.htm>

görev sahalarını ilgilendiren konuların görüşülmesinde koordinasyon merkezlerine üye sıfatıyla katılırlar.”

### **3030 Sayılı Kanunun Uygulanması İle İlgili Yönetmelik<sup>65</sup>**

Ulaşım ve trafik, yol ve meydanlar:

MADDE 13:Büyük şehir dahilindeki meydan, bulvar, cadde ve anayolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımlarını sağlamak ve kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek görevi büyük şehir belediyelerine aittir.

Bu cümleden olarak büyük şehir belediyeleri;

A)1310.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun3’ncü maddesinde yer alan tanımlar çerçevesinde bu kanunun belediyelerin trafiğe ilişkin görev ve yetkilerini düzenleyen 10’ncu maddesinde yazılı görevleri yapar ve yetkileri kullanarak hizmetleri yürütür. Bunlardan:

a)Şehir içi karayolu yapısını, trafik düzen ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurur.

b) Gerekli görülen yol ve kavşakları düzenler, sinyaliz eder ve işaretler.

c)Açık ve kapalı park yerleri, alt ve üst geçitler yapar, yaptırır, açar veya açtırır.

d)Trafik düzen ve güvenliği ile ilgili her çeşit işaretlerin yapılmasını ve yerlerine konulmasını, yer işaretlemelerinin çizilmesini ve devamlılığını sağlar.

B)Bu kanunun, karayolu kenarındaki yapı ve tesislerle ilgili olarak 17’nci maddesi delaletiyle 18’nci maddesinin ve diğer maddelerin belediyelere verdiği görevleri yerine getirir.

D)Yapım, bakım ve onarımı kendisine ait olan meydan ve yolların alt ve üstleri ile tabii eklentileri olan yaya yolları üzerindeki her türlü tasarruf hakkını kullanır ve bu konularda kanunlarla verilen diğer görevleri de yapar.

Terminaler ve katlı otoparklar:

MADDE 14:Büyük şehir hudutları içinde yolcu ve yük terminaleri katlı otoparklar yapmak, yaptırmak işletmek ve işletmek görevi büyük şehir belediyelerine aittir.

Büyük şehir belediyelerince idare edilen ve işletilen yolcu ve yük terminalerinde bu amaçla yeteri kadar zabıta ve sağlık personeli ile diğer personel istihdam edilir.

Terminal ve katlı otopark alanları içindeki özel işyerlerine ilişkin her türlü iş ve işlem ruhsat verme ve denetim görev ve yetkisi büyük şehir belediyelerine aittir.

İlçe belediyelerinin, imar ve trafikle ilgili görev ve yetkileri ile sınırlı olmak üzere Büyük Şehir Belediye Meclisi kararı ile ve kendi mali imkanları dahilinde semt otoparkları tesis etmeleri mümkündür.

Toplu Taşıma:

MADDE 15:Büyük şehir bütünlüğü içinde her türlü toplu taşımacılık hizmetlerini yürütmek ve bu maksatla gereken kurum ve kuruluşlar meydana getirerek tesisler kurmak kurdurmak, işletme veya işletmek hak ve yetkisi münhasıran Büyük Şehir Belediyesince kullanılır.

---

<sup>65</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/20357.html>

3030 Sayılı kanununun geçici 1. maddesinin 1. fıkrası hükümleri uyarınca büyük şehir belediyelerine bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmekte olan idare ve işletmelerle diğer kuma kurum ve kuruluşlarının toplu taşımacılıkla ilgili görev ve yetkiler saklıdır.

Bu idare ve işletmelerden;

a)16.6.1939 tarihli ve 3645 sayılı kanunla İstanbul Belediye Reisliğine bağlı olarak kurulmuş bulunan İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) Genel Müdürlüğü,

b)16.12.1942 tarihli ve 4325 sayılı kanunla Ankara Belediyesine bağlı olarak Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi adı ile kurulmuş bulunan ve 1949 tarihinde Otobüs İşletmesinin bünyeye alınması ile Ankara Elektrik, Havagazı ve Otobüs İşletme Müessesesi haline dönüşen (EGO) Genel Müdürlüğü, Kamu tüzel kişiliğini haiz, müstakil bütçeli ve devlet ihale mevzuatına tabi olmadan hususi hukuk hükümlerine göre ve ticari usullerle faaliyette bulunmaları öngörülen idare ve işletme hüviyetleri ile

c)4483 ve 4583 sayılı Kanunların verdiği yetkiye dayanılarak kurulup 1.1.1945 tarihinden beri de İzmir Belediyesine bağlı mülhak bütçeli bir idare olarak faaliyetlerini sürdüren, Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs, Tramvay (Trolleybüs) işletmeleri (ESHOT) Genel Müdürlüğü, Devlet ihale mevzuatına tabi olmayan idare ve işletme hüviyeti ile Bünyesinde buldukları büyük şehir belediyelerine bağlı ve Ulaşım Koordinasyon Merkezleri ile Koordineli olarak toplu taşıma hizmet ve faaliyetlerini yürütmeye devam ederler.

## **5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu<sup>66</sup>**

“Madde 7- Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:

f) Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.

p) Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dahil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek.”

Ulaşım hizmetleri

“Madde 9- Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla, büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluş temsilcilerinin katılacağı ulaşım koordinasyon merkezi kurulur.

Bu Kanun ile büyükşehir belediyesine verilen trafik hizmetlerini plânlama, koordinasyon ve güzergâh belirlemesi ile taksi, dolmuş ve servis araçlarının durak ve araç park yerleri ile sayısının tespitine ilişkin yetkiler ile büyükşehir sınırları dahilinde il trafik komisyonunun yetkileri ulaşım koordinasyon merkezi tarafından kullanılır.

---

<sup>66</sup><http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.aspx?MevzuatKod=1.5.5216&sourceXmlSearch=&MevzuatIlski=0>

Ulaşım koordinasyon merkezi tarafından toplu taşıma ile ilgili alınan kararlar, belediyeler ve bütün kamu kurum ve kuruluşlarıyla ilgililer için bağlayıcıdır.

Büyükşehir belediyelerine bu Kanun ile verilen görev ve yetkilerin uygulanmasında, 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bu Kanuna aykırı hükümleri uygulanmaz

## **Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği<sup>67</sup>**

Madde 1 - (1) Bu Yönetmeliğin amacı; büyükşehir belediyesi bünyesinde kurulan Alt Yapı Koordinasyon Merkezi ile Ulaşım Koordinasyon Merkezinin çalışma usul ve esaslarını düzenlemektir.

Madde 4 - (1) Bu Yönetmeliğin uygulanmasında;

- a) Alt yapı: İçme suyu ve kanalizasyon projeleri, elektrik, doğalgaz, telefon, kablolu televizyon bağlantı hatları gibi telekomünikasyon projeleri, hafif raylı toplu taşıma ve metro projeleri, termal ısınma ve enerji besleme projeleri ve benzerleri gibi raylı toplu taşıma sistemleri ile yollar ve kaplamaları,
- b) Deniz ulaşım sistemi: Nehir, göl ve deniz gibi su yolu ile toplu taşıma hizmeti veren körfez ve sahil vapurları ile hovercraft, deniz yolu motorları ve deniz otobüsleri ve benzeri sistemleri
- c) Raylı sistem: Ray üzerinde hareket eden banliyö treni, otoray, hafif raylı sistem, metro ve cadde tramvayı, tünel yeraltı treni, monoray, finiküler ve havaray gibi toplu taşıma ve ulaşım sistemlerini,
- ç) Taşıma: Genel olarak belli bir ücret tarifesine göre kişilerin seyahat ihtiyacını temin etmek üzere kullanılan taksi dâhil ulaşım araçları ile bu maksatla kurulan, kara, deniz ulaşım sistemlerini
- e) Yol: İmar planlarında bir parselden karşı parsel kadar olan açıklık, tretuvar, trafik şeritleri ve refüjleri
- g) UKOME: Ulaşım Koordinasyon Merkezini, ifade eder.

Madde 6 - (1) Alt yapı koordinasyon merkezi ile ulaşım koordinasyon merkezi tarafından alınan ortak yatırım ve toplu taşımayla ilgili kararlar; büyükşehir belediyesi, büyükşehir dâhilindeki diğer belediyeler ve büyükşehir sınırları içindeki kamu kurum ve kuruluşları ile diğer gerçek ve tüzel kişileri bağlar.

Görev ve yetkileri

Madde 18 - (1) UKOME, büyükşehir içindeki kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak üzere; ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. Bu amaçla;

- a) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, mevzuatla yetkili kılındığı durumlarda mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla,
- b) Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde nazım plan çerçevesinde, arazi kullanım ve ulaşım planlama çalışmalarıyla büyükşehir ulaşım planını yapmak, yaptırmak, uygulamak ve uygulatmak için gereken karar ve tedbirleri almakla,
- c) Trafikğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlenmek, trafikle ilgili olarak ülkeyi ilgilendiren veya mevzuat değişikliği gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmekle,

---

<sup>67</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27045.html>

ç) Kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde özrütlüler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla,

d) Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek, bunlara izin ve çalışma ruhsatı vermekle,

e) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, ulaşım, toplu taşıma ve trafik mevzuatının büyükşehir belediyesine verdiği yetki doğrultusunda uygulamaya yönelik yönlendirici karar almak ve görüş oluşturmakla,

f) İlçe ve ilk kademe belediyelerce düzenlenen yol ve kavşaklar ile büyükşehir belediyesince yapılan sinyalizasyon sistemlerinde aksaklık tespit edildiği takdirde uyarıda bulunmak ve düzeltilmesini sağlamakla

g) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde kalan karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermekle,

ğ) Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun belirlediği sınırlar içinde araçların kullanacağı şeritleri ve yol kullanım esaslarını tespit etmek ve gerekli yasakları koymak, gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitlerini belirlemekle görevli ve yetkilidir.

## **2918 Sayılı Karayolu Trafik Kanunu<sup>68</sup>**

Madde 3 -

Otomobil : Yapısı itibariyle, sürücüsünden başka en çok yedi oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.

Minibüs : (Değişik fıkra: 16/10/1984 - 3058/1 md.) Yapısı itibariyle sürücüsünden başka sekiz ila ondört oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.

Otobüs : (Değişik fıkra: 16/10/1984 - 3058/1 md.) Yapısı itibariyle sürücüsünden başka en az onbeş oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır. Trolleybüsler de bu sınıfa dahildir.

Tramvay : Genellikle yerleşim birimleri içinde insan taşımada kullanılan, karayolunda tekerlekleri raylar üzerinde hareket eden ve hareket gücünü dışarıdan sağlayan taşıttır.

“Madde 12 - (Değişik madde: 17/10/1996 - 4199/7 md.)

İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının kuruluşu ile görev ve yetkileri:

“b) Görev ve yetkiler:

<sup>68</sup><http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>

1. İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,

3. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,

4. Gerçek ve tüzelkişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek”

## **Karayolu Trafik Yönetmeliği<sup>69</sup>**

Madde 3 - 2918 sayılı Kanunda ve bu Yönetmelikte kullanılan terimlerin tanımları aşağıda gösterilmiştir.

a) Genel tanımlar

1)Trafik: Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir.

2) Karayolu: Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.

3) Araç: Karayollarında kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır.

4) Taşıt: Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere "motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motorsuz taşıt" denir.

Ayrıca, bir kazanç kaydı olmaksızın kullanılanlara "hususî taşıt", çeşitli şekillerde kazanç sağlamak amacıyla kullanılanlara "ticari taşıt", Taşıt Kanunu kapsamına girenlere "resmî taşıt", resmî olmakla

c) (Değişik bend: 11/04/2003 - 25076 S. R.G. Yön./1. md.) Araçlara ilişkin tanımla

1) Otomobil: Yapısı itibariyle, sürücüsü dahil en çok 8 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır.

Taksi: (Değişik:RG-21/3/2012-28240) Yapısı itibariyle sürücüsü dahil en çok 8 oturma yeri olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan ve taksimetre veya tarife ile yolcu taşıyan M1 sınıfı ticari motorlu araçtır.

Taksi Dolmuş: (Değişik:RG-21/3/2012-28240) Yapısı itibariyle sürücüsü dahil en çok 8 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan, adam başına tarifeli ücretle yolcu taşıyan M1 sınıfı ticari motorlu araçtır.

2) Minibüs: Yapısı itibariyle sürücüsü dahil 9 ile 15 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır.

3) Otobüs: Yapısı itibariyle, sürücüsü dahil en az 16 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır. Trolleybüsler de bu sınıfa dahildir.

13) Tramvay: Genellikle yerleşim birimleri içerisinde insan taşımada kullanılan, karayolunda tekerlekleri raylar üzerinde hareket eden ve hareket gücünü dışarıdan sağlayan araçtır.

---

<sup>69</sup><http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.8182&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>



İl ve İlçe Trafik Komisyonunun Görev ve Yetkileri

Madde 18 - İl ve ilçe trafik komisyonunun görev ve yetkileri şunlardır;

a) İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak

c) Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,

d) Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde özürölüler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamak,

### **4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununun<sup>70</sup>**

Madde 2 - Bu Kanun kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacıları, taşıma acentelerini, taşıma işleri komisyoncularını, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerini, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar.

### **Karayolu Taşıma Yönetmeliği<sup>71</sup>**

Madde 2- Bu Yönetmelik, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği, dağıtıcılık ve benzeri faaliyetleri yapanlar ile taşıma işlerinde çalışanları, taşımalarda yararlanan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar.

(Değişik: RG 21/2/2008-26794) Aşağıdaki taşıtlarla yapılan taşımalar bu Yönetmeliğin kapsamı dışındadır.

(Değişik: RG 15/12/2004-25671)Taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları, bu Yönetmeliğin kapsamı dışında olup; bunlar için Bakanlıkça çıkarılacak Yönetmelik yürürlüğe konuluncaya kadar, il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklerce, belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili belediyelerce, bu Yönetmeliğin taşımacılar için getirdiği sorumluluk ve yükümlülükler dikkate alınarak düzenlenir.”

---

<sup>70</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1275.html>

<sup>71</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21981.html>

## **Yürürlükteki Taşıma Yönetmeliği<sup>72</sup>**

MADDE 2- (1) Bu Yönetmelik, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri organizatörlüğü, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, terminal işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği ve benzeri taşımacılık faaliyetlerini yapanlar ile taşıma işlerinde çalışanları, taşımacılık faaliyetlerinde yararlanan her türlü taşıt, araç, gereç, yapı, tesis ve benzerlerini kapsar.

(4) 10/7/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile 3/7/2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu hükümleri saklıdır.

Tanımlar MADDE 4 – (1) 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda belirtilen tanımlara ek olarak bu Yönetmelikte geçen;

çç) Otobüs: Yapısı itibariyle insan taşımak için imal edilmiş ve şoförü dahil 9 kişiden fazla yolcu taşımaya uygun olan motorlu taşıtı,

1) Küçük otobüs (minibüs): Şoförü dahil 9 ile 15 adet arasında oturma yeri olan otobüsü,

2) Büyük otobüs: Şoförü dahil 15 adetten fazla oturma yeri olan otobüsü,

dd) Otomobil: Yapısı itibariyle şoförü dahil en fazla 8 adet oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,

jj) Şehiriçi: Bir şehrin belediye sınırları ile mücavir alanının toplamından oluşan alanı,

nn) Tarifeli yolcu taşıma: Önceden bir taşıma hattı ve taşıma güzergahı ile bir zaman ve ücret tarifesi belirlenerek ve bunlara uyularak yapılan düzenli yolcu taşımalarını,

oo) Tarifersiz yolcu taşıma: Önceden bir taşıma hattı ve taşıma güzergahı ile bir zaman ve ücret tarifesi belirlenmeksizin; grup yolcu durumuna göre arızı veya mekik sefer düzenlenerek yapılan düzensiz yolcu taşımalarını,

öö) Taşıma hattı: Tarifeli taşımacılıkta, taşımanın başladığı kalkış noktası ile bittiği varış noktasındaki yerleşim yerlerini,

pp) Taşıma güzergahı: Taşımacılıkta, taşımanın başladığı kalkış noktasından bittiği varış noktasına kadar ara duraklar da dahil takip edilen yolu, tanımlar toplu taşımacılığa yön vermektedir.”

## **86/10553 Sayılı Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul Ve Esaslar Hakkında Bakanlar Kurulu Kararı<sup>73</sup>**

Amaç, Madde 1- Bu Karar'da amaç, vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması, korsan taşımacılığın önlenmesi ve fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadıyla taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esaslarını tespit etmektir. (Değişik: 04.06.1998-23362)

---

<sup>72</sup><http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch>  
=

<sup>73</sup> [http://www.usak.pol.tr/kanunlar/ticari\\_plaka\\_kar.doc](http://www.usak.pol.tr/kanunlar/ticari_plaka_kar.doc)

Kapsam, Madde 2- Bu Karar, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12 nci maddesi hükümlerine göre, il trafik komisyonlarınca plaka tahdidi kararı alınan illerde uygulanır. (Değişik: 04.06.1998-23362)

Ticari Plaka Verilecekler, Madde 3- Ticari plaka verilebilmesi için;

1. Taksi, dolmuş ve minibüslerde; şoförlük mesleğini geçim kaynağı olarak seçmiş olduğunu ve sürekli olarak icra ettiğini beyan etmiş ve ilgili meslek odasına, ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odasına üye olmak (Değişik:10.11.2003-25285),

2. Umum Servis Araçlarında; şoförlük mesleğini geçim kaynağı olarak seçtiğini beyan etmiş ve ilgili meslek odasına, ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde şoförler odasına üye olmak veya ticaret odalarına kayıtlı taşımacı şirketlerce şehir içinde taşımacılık yapmak (Değişik:10.11.2003-25285), şartı aranır.

Taksi, dolmuş ve minibüs sahipleri, bu plakaları bu maddenin (1) numaralı bendinde sayılan şartları haiz kişilere, umum servis aracı sahipleri, bu maddenin (2) numaralı bendinde sayılan şartları haiz kişilere ve taşımacı şirketlere satabilirler. (Değişik: 04.06.1998-23362)

Ticari Plaka Sayısının Tespiti, Madde 4- Nüfus artışı ve şehrin ulaşım planı dikkate alınmak suretiyle o il ve ilçenin toplu taşıma ihtiyacı, trafik komisyonu tarafından düzenlenecek bir raporla İçişleri Bakanlığına bildirilir.

Halen plaka tahdidi uygulanan illerde, taksi, dolmuş,minibüs ve umum servis araçları için tespit edilen ticari plaka sayısının arttırılması, iade edilenler ile henüz tahsis edilmemiş olanlar dahil, bunların trafik komisyonlarınca dağıtılması, İçişleri Bakanının onayına tabidir. (Değişik: 04.06.1998-23362)

Bu Kanunun yürürlük tarihinden önce tespit edilip, henüz tahsisi yapılmamış plakalar ile herhangi bir sebeple iade edilen plakaların dağıtımında 5 inci madde hükümleri uygulanır.”

Ticari Plakaların Verilme Usul ve Esasları, Madde 5- Ticari plaka, kapalı teklif usulü ile aşağıdaki şartlar dikkate alınarak, trafik komisyonunun tespit edeceği esaslara göre verilir.

a) İlin ihtiyacı dikkate alınarak dağıtılacak ticari plaka sayısı trafik komisyonunca tespit edilecek ticari plakanın serbest piyasadaki tahmini bedelinin % 80'ine tekabül eden muhammen bedeli, müracaat şekli, süresi, ihale zamanı ve diğer hususlar mahalli vasıta ve/veya en az iki gazete ile kamuoyuna duyurulur.

b) Tespit edilen ticari plakalar ikişer aylık dönemlerde bir yılda altı defa verilebilir.

c) Kapalı teklif zarfları trafik komisyonları huzurunda açılır ve en yüksek bedeli teklif edenlerden başlamak üzere o dönem için tespit edilen miktarda ticari plaka verilir

Eşit ücret teklif edenler arasında trafik komisyonu huzurunda kura çekilir.

d) Müracaat edenlerden, trafik komisyonunun tespit edeceği muhammen bedelin 1/5'i teminat olarak peşin alınır. Plaka bedelinin kalan kısmı ödenmedikçe plaka almaya hak kazananlara ticari plaka verilmez, kazanamayanların teminatları iade edilir.

Madde 7- Trafik komisyonlarınca ticari plaka tahdidi bulunmayan illerde tahdit konulmasına karar verildiği takdirde o İl hakkında bu karar hükümleri uygulanır.

## **3645 Sayılı İstanbul Elektrik, Tramvay Ve Tünel İdareleri Teşkilat Ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair Kanun<sup>74</sup>**

**Madde 1-** İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel Şirketleri'nin satın alınmasına dair mukavelelerin tasdiki hakkındaki kanunlarla bu kanunlara bağlı mukaveleler mucibince Hükümet'e intikal eden haklar ve vecibeler ve bircümle tesisat ve mezkur kanunlarla vücuda getirilmiş olan teşekküller bütün hak, salahiyet ve vecibeleri ile İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir.

Madde 2- Bu kanunla İstanbul Belediyesi'ne devrolunan idareler "İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü" adı ile kurulacak hükmi şahsiyeti haiz ve İstanbul Belediye Reisliği'ne bağlı bir Umum Müdürlük tarafından idare olunur.

Madde 3- Umum Müdürlüğün vazifeleri:

A) Kendisine intikal eden menfaatleri istifa ve tahmil edilen vecibeleri ifa etmek,

B) (Değişik: 28/2/2006-5466/1 md.)İstanbul'un Rumeli ve Anadolu yakaları ile civarında ve Adalar'da elektrik kudreti tevzi etmek üzere elektrik tesisatını ve elektrikli tramvay şebekesini ve tünel tesisatını ihtiyaca göre tanzim, ıslah , tadil ve tevsi etmek ve bu işler için muktezi gayrimenkulleri istimlak etmek ve işletmelerine hadim bütün muameleler ve teşebbüslerde bulunmak ve lüzum görülürse trolleybüs ve otobüs servisleri ihdas etmek, işletmek ve işletmek suretiyle münakalatı temdit ve takviye etmektir.

## **29/03/2010 tarihinde kabul edilerek 12/04/2011 tarih ve 27903 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6215 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun<sup>75</sup>**

Bu kanun ile büyükşehir belediyelerine önemli yasal olanaklar verilmiştir. Bu düzenlemeyle toplu taşımanın büyükşehir belediyeleri eliyle dizayn edilmesi sürecinde yaşanan birçok hukuki engelin aşılması hedeflenmiştir.

*"MADDE 21 – 10/7/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 26. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.*

Şirket kurulması

---

<sup>74</sup> <http://www.ekanun.net/kanunlar/kanunlar/3645-sayili-kanun/index.html>

<sup>75</sup> <http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/04/20110412.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/04/20110412.htm>

Madde 26- (Değişik: 29/3/2011-6215/21 md.) (1)

“...Büyükşehir belediyesi, mülkiyeti veya tasarrufundaki hafriyat sahalarını, toplu ulaşım hizmetlerini, sosyal tesisler, büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya bağlı kuruluşlarının % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere, 8/9/1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir....” Şeklinde düzenlemiştir.

### **Toplu Taşıma Araçlarının Özürlülerin Erişimine Uygun Hale Getirilmesine İlişkin Yasal Zorunluluklar<sup>76</sup>**

01/7/2005 tarihinde kabul edilen, 7/7/2005 tarihinde 25868 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5378 sayılı Özürlüler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun;

“GEÇİCİ MADDE 3.- Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin özürlülerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde özürlüler için erişilebilir duruma getirilir.” (ÖZİDA)

**Bu yasal düzenleme ile birlikte İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğünün 18/10/2010 tarih ve B.05.0.MAH.0.07.01.00/28711 Sayılı Genelgesiyle de belediyelerin yükümlülükleri hatırlatılmaktadır.<sup>77</sup>**

---

<sup>76</sup> <http://www.ozida.gov.tr/yenimevzuat/2-2.htm>

<sup>77</sup> [http://www.yerelnet.org.tr/basvuru\\_kaynaklari/yy\\_mevzuati/mevzuat\\_detay.php?kod=794&turu=ge](http://www.yerelnet.org.tr/basvuru_kaynaklari/yy_mevzuati/mevzuat_detay.php?kod=794&turu=ge)

T.C.  
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI  
Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü

Sayı : B.05.0.MAH.0.07.01.00/28711

18/10/2010

Konu : Toplu taşıma

.....VALİLİĞİNE

Bilindiği üzere; Anayasanın 61 inci maddesinde sosyal güvenlik bakımından özel olarak korunması gerekenler sayılmış ve Devlete, özürülerin korunmalarını ve toplum hayatına intibaklarını sağlayıcı tedbirleri almak bir görev olarak verilmiştir.

5393 sayılı Belediye Kanununun 14 üncü maddesinin 4 üncü fıkrasında “Belediye hizmetleri, vatandaşlara en yakın yerlerde ve en uygun yöntemlerle sunulur. Hizmet sunumunda özürü, yaşlı, düşkün ve dar gelirliilerin durumuna uygun yöntemler uygulanır.” hükmü bulunmaktadır.

5378 sayılı Özürüler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükümünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Geçici 3 üncü maddesi “Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin özürülerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde özürüler için erişilebilir duruma getirilir.” şeklindedir.

Bu Kanunun uygulanmasına yol göstermek için 12/07/2006 tarihinde 2006/18 sayılı Başbakanlık Genelgesi yayınlanmıştır. Genelgede; 5378 sayılı Kanunun Geçici 3 üncü maddesinde belirtilen uygulamaların gerçekleştirilmesi için tanınan yedi yıllık sürenin 7/7/2005 tarihinde başladığı hatırlatılarak, bu konudaki en büyük görevin yerel yönetimlere düştüğü, yerel yönetimlerce yapılacak düzenlemelerin hazırlanacak eylem planları doğrultusunda gerçekleştirilmesini ve belediyelerin yapacağı düzenlemelerde TSE'nin ilgili standartlarına uygun hareket etmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Bakanlığımız tarafından 10/09/2008 tarihinde yayımlanan Genelgede, özürüler ile ilgili her tür düzenlemenin standartlara uygun olarak gecikmeksizin gerçekleştirilmesini eylem planları çerçevesinde yapılan düzenlemeler hakkında her yıl ocak ayı sonuna kadar bilgi verilmesi istenmiştir.

Özürülerin korunmaları ve topluma kazandırılmasını sağlayıcı tedbirleri almak, mahalli hizmetlerin sunumunda özürü, yaşlı ve düşkünlerin durumuna uygun yöntemler uygulamak Anayasa ve kanunlarla tanımlanmış bir görevdir. 5378 sayılı Kanunun Geçici 3 üncü maddesi ile belediye sınırları ve mücavir alanlar içinde toplu taşıma hizmeti sunan mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçlarının 2012 yılına kadar özürülerin erişilebilirliğine uygun duruma getirilmesi zorunluluğu kabul edilmiştir.

Konunun iliniz dâhilindeki belediyelere duyurulması ve olası mağduriyetlerin önüne geçilebilmesi amacıyla gerekli hassasiyetin gösterilmesini rica ederim.

Zekeriya ŞARBAK

Bakan a.

Müsteşar Yardımcısı

DAĞITIM:81 İl Valiliğine

## **6353 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun**<sup>78</sup>

MADDE 34 – 1/7/2005 tarihli ve 5378 sayılı Özürlüler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun geçici 2 nci ve 3 üncü maddelerinde yer alan “yedi yıl” ibareleri “sekiz yıl” şeklinde değiştirilmiş, geçici 3 üncü maddeye aşığıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Bu Kanunun geçici 2 nci maddesi ile bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen erişilebilirlik standartlarının uygulanmasının izlenmesi ve denetimi her ilde Aile ve Sosyal Politikalar, İçişleri, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıkları ile özürlüler ile ilgili konfederasyonların temsilcilerinden oluşan komisyon tarafından yapılır. İhtiyaç halinde birden fazla komisyon kurulabilir. Denetim sonucunda ilgili belediye ve kamu kurum ve kuruluşları ile umuma açık hizmet veren her türlü yapıların ve açık alanların malikleri ile toplu taşıma araçlarının sahiplerine eksikleri tamamlaması için birinci fıkrada belirtilen sürenin bitiminden itibaren iki yılı geçmemek üzere ek süre verilebilir.

Sürenin bitiminden itibaren öngörülen yükümlülüklerini yerine getirmediği denetim komisyonlarınca tespit edilen umuma açık hizmet veren her türlü yapılar ve açık alanlar ile toplu taşıma araçlarının sahibi olan gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerine Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından her bir tespit için bin Türk Lirasından beş bin Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır. Bu şekilde bir yıl içinde uygulanacak idari para cezasının tutarı ellibin lirayı geçemez. Sürenin bitiminden itibaren öngörülen yükümlülüklerini yerine getirmediği denetim komisyonlarınca tespit edilen büyükşehir belediyeleri, belediyeler ve diğer kamu kurum ve kuruluşlarına Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından her bir tespit için beşbin Türk Lirasından yirmibeş bin Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır. Bu şekilde bir yıl içinde uygulanacak idari para cezasının tutarı beşyüz bin lirayı geçemez. Bu maddeye göre verilen idari para cezaları tebliğinden itibaren bir ay içerisinde ödenir. Genel bütçeye gelir kaydedilen idari para cezası tutarları dikkate alınarak erişilebilirlik konusundaki projelerde kullanılmak üzere Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı bütçesinde ödenek öngörülür.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar; İçişleri, Maliye, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıklarının ve özürlüler ile ilgili konfederasyonların görüşleri alınmak sureti ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığınca bir yıl içerisinde çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.”

---

<sup>78</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6353.html>

## **EK-6: Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik<sup>79</sup>**

### **BİRİNCİ BÖLÜM: Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar**

**Amaç ve kapsam Madde 1 - (1)** Bu Yönetmelik ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması amacıyla; motorlu araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, trafik akımının artırılmasına yönelik sistemlerin kurulmasına ilişkin usul ve esasları kapsar.

**Tanımlar Madde 3 - (1)** Bu Yönetmelikte geçen;

- a) Araç: Raylı taşıt araçları, tarım ve orman traktörleri ile bütün müteharrik makineler haricinde en az dört tekerleği bulunan, azami tasarım hızı 25 km/saat'i aşan karayollarında kullanılmak için tasarlanmış motorlu taşıtı,
- c) Blok tren: Trenin, ilk teşkil edildiği istasyondan, gideceği son varış istasyonuna kadar, lokomotif ve vagonları değiştirilmeden, manevraya tabi tutulmadan kesintisiz bir şekilde giden treni,
- ç) Elektronik yol yönlendirme sistemi: En elverişli yola yönlendirerek, yolculuk süresinin, yakıt tüketiminin, hava kirliliğinin ve gürültünün azaltılmasını, insan psikolojisinin desteklenmesini ve araç güvenliğinin sağlanmasını hedef alan yönlendirme sistemini,
- e) Kentsel ulaşım planları: Kentin, mekansal, demografik, topografik, işlevsel, toplumsal, iktisadi özellikleri ve ihtiyaçlarına göre ulaşım talebini en azda tutan, sürdürülebilir gelişmeyi sağlayan, kentin üst ve alt ölçekli planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanan ulaşım planlarını,
- g) Kombine taşıma: Tüm ulaşım türlerinin birbirleriyle bağlantılı olarak etkin ve verimli şekilde kullanılması suretiyle yapılan taşımacılığı,
- ı) Modlararası taşımacılık sistemi: Kaynak noktasından varış noktasına kadar taşınacak yolcunun/yükün ihtiyaç duyacağı; karayolu, raylı sistemler, deniz ulaşım alternatifleri, havayolu vesaire ulaşım türlerinin ihtiyaç duyulan noktalarda tesisi ile oluşan ulaşım sistemini,
- k) Seyahat talep yönetimi: Yolcuların veya yüklerin seyahat taleplerini ve davranışlarını mevcut ulaşım alt yapı veya sistemini daha etkin ve verimli kullanabilecek şekilde düzenlemek, birim zamanında başlangıç noktasından varış noktasına seyahat edecek yolcu ve taşınacak yüklerin yüksek kapasiteli, ekonomik ve hızlı taşıma türleri ve yüksek doluluk oranları ile seyahat etmesini sağlayacak şekilde düzenlemeyi,
- l) Sinyalizasyon sistemleri: Trafik akımı içerisindeki sürücü, taşıt, yaya ve bisikletli hareketlerini düzenleyen ışıklı ve sesli sistemleri,
- n) Trafik yönetimi: Mühendislik, eğitim, yasal gereklilik, çevre ve enerji faktörlerinin bir arada ele alındığı sürdürülebilir ve enerji verimli ulaşım önlemlerini içeren yönetimi,
- p) Yeşil dalga sistemi: Sinyalize kavşaklar arasında belirlenmiş bir hızla gidilmesi halinde kırmızı ışığa takılmadan seyahat etme imkanı veren sistemi ifade eder.

---

<sup>79</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27876.html>



## **İKİNCİ BÖLÜM: Uygulamalar**

**Tedbir Madde 4 - (1)** Bakanlık; blok tren uygulaması ve elektrikli işletmecilik uygulaması ile ilgili tedbirleri alır.

(2) İçişleri Bakanlığı; kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamaları, taksi uygulamalarını ve otoparkların oluşturulması ile ilgili tedbirleri alır

(3) Bakanlık ve İçişleri Bakanlığı; yön levhaları, elektronik yol yönlendirme sistemi, seyahat talep yönetimi, trafik yönetimi, modlararası taşımacılık, kentsel ulaşım planları, toplu taşıma, akaryakıt tüketiminin izlenmesi ve trafik sinyalizasyon sistemleri hakkında ilgili tedbirleri alır.

**Blok tren uygulaması Madde 5 - (1)** Yük taşımacılığında yük trenlerinin blok tren şeklinde çalıştırılmasına öncelik verilir.

**Elektrikli işletmecilik uygulaması Madde 6 - (1)** Raylı ulaşımında enerji tüketimini asgari seviyeye düşürmek için elektrikli işletmeciliğe öncelik verilir.

### **Yön levhaları, elektronik yol yönlendirme sistemi, seyahat talep yönetimi, trafik yönetimi, modlararası taşımacılık**

**Madde 7 - (1)** Ulaşımında etkinlik, verimlilik ve sürücülere kolaylık sağlamak için; seyahat talep yönetimi, modlararası taşımacılık sistemi, trafik yönetimi, yön levhaları ve elektronik yol yönlendirme sistemleri ilgili kurum/kuruluşlarca uygulanır. Uygulamalarda varolan ulusal ve uluslararası standartlara uygunluk aranır.

(2) Kent merkezi girişlerine yapılacak yönlendirme sistemleri ile yoğun trafik alanlarına girmek yerine araçların alternatif yollardan ulaşımı sağlanır.

(3) Nüfusu ikiyüzellibin ve üzerinde olan kentlerde belediyelerce; karayollarında günün koşullarına uygun merkezi bilgisayar sisteminin kurulması için çalışmalar yapılır. Bu bilgisayar sistemi ile kavşakların merkezden kumanda edilmesi sağlanır. Kurulacak olan kamera sistemleri ile yol yoğunluğu izlenir, elektronik yol yönlendirme sistemleri ve trafik radyosu yoluyla sürücülerin yolun durumuna göre alternatif güzergahlara yönlendirilmesi sağlanır.

(4) Elektronik hava tahminleri; yol güzergâhlarına kurulacak cihazlarla sürücülerin önceden uyarılması ve değişken mesaj sistemi uygulanarak sürücülerin yol trafik durumuna göre yönlendirilmesi sağlanır

### **Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar**

**Madde 8 - (1)** Belediyeler; a) Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişinde park edilebilmesi için otopark kurulmasını sağlar. Bu otoparklara park eden sürücülerin otoparktan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşıma araçlarından yararlanması için yöntem geliştirir.

b) Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar yapar.

c) Toplu taşıma araç duraklarında modlararası taşımacılık sisteminin oluşturulmasına öncelik verir.

ç) Doğalgaz dağıtım şebekesi bulunan şehirlerde toplu taşıma aracı olarak doğalgazlı araçlara öncelik verir.

### **Taksi uygulamaları**

**Madde 9** - (1) Belediyeler; taksilerin trafikte boş dolaşmalarını, durak dışında beklemelerini engelleyecek telefonlu, telsizli durak ve merkezi alanlarda taksi cepleri gibi uygulamaları yaygınlaştırır. Bunun için şehir trafiğine uygun bir şekilde, taksilerin bekletileceği alanları tespit eder.

### **Kentsel ulaşım planları**

**Madde 10** - (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerden nüfusu yüzbinin üzerinde olanlar ulaşım ana planı hazırlarlar. Bu planlar onbeş yıllık süreler için yapılır ve her beş yılda bir yenilenir. Şehir planları ile sürdürülebilir kentsel ulaşım planları birlikte ele alınır.

(2) Kentsel ulaşım planlaması sırasında ilgili kurum/kuruluşların görüşleri alınarak, çevre otoyolları ve raylı sistem çalışmalarına öncelik veren, yerleşim alanlarının yer seçimi ve bu alanların birbiri ile olan ulaşımını sağlayan üst ölçekli planlar yapılır.

(3) Kent içinde yetersiz kalan yollarda sıkışan trafiği rahatlatmak üzere; yol genişletmesi, kavşak düzenlemesi ve otopark kurulması gibi önlemler alınır.

(4) Yeni açılan yolların çevre otoyollarına bağlantısı KGM' nin uygun görüşü alınarak yapılır.

(5) Kentsel ulaşım planları yapılırken toplu taşımayı teşvik etmek amacıyla raylı sistem yatırımı artırılır.

(6) Kent ulaşımında enerji verimliliğinin artırılması ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için trafiğin güvenli ve akıcı olması sağlanır.

(7) Belediyeler; kent içi ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde trafik akışındaki yakıt sarfiyatını öncelikle göz önünde bulundurur. Topografik yapısı uygun güzergahlara bisiklet yolları ve bisiklet park alanları yapar.

### **Tüketicinin bilgilendirilmesi**

**Madde 12** - (1) Sanayi ve Ticaret Bakanlığı; tüketicilerin bilinçli seçim yapabilmesine imkan vermek için, piyasada satışa veya kiraya sunulan yeni binek otomobillerinin CO2 emisyonu ve yakıt ekonomisi konusunda tüketicilerin bilgi edinmesini sağlar.

### **Sürücülerin bilgilendirilmesi**

**Madde 14** - (1) Sürücü belgesi verilmesi ile ilgili kurslarda ekonomik sürüş tekniği ve çevre konularına yer verilir.

### **Tüzel kişilerce verilecek ekonomik sürüş teknikleri ile ilgili eğitim**

**Madde 15** - (1) Taşımacılık faaliyetlerinde bulunan tüzel kişiler, sürücülerine işe alındıklarında ve her beş yılda bir defa olmak üzere ekonomik sürüş teknikleri ile ilgili eğitim verilmesini sağlar.

### **Akaryakıt tüketiminin izlenmesi**

**Madde 17** -(2) Belediyeler; taksi, özel halk otobüsü, belediye otobüsü, dolmuş, metro, hafif raylı sistem, tramvay ve deniz yolu araç sayılarını, taşınan yıllık yolcu sayısını, yolcu-km, araç-km verilerini, raylı sistemlerin ve karayolları sinyalizasyon sistemlerinin işletilmesi için kullanılan yıllık elektrik miktarını her yılın Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(3) Şehirlerarasında çalışan otobüs şirketleri; otobüs sayısını, yıllık yakıt tüketimi bilgilerini, yılda taşınan yolcu sayısını, yolcu-km bilgilerini, nakliye şirketleri; araç sayısını, yıllık yakıt tüketimi

bilgilerini, yılda taşınan yükü, ton-km bilgilerini toplar ve her yıl Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

### **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:**

#### **Geçici ve Son Hükümler Kentsel ulaşım planları**

**Geçici Madde 1** - (1) 10 uncu maddedeki kentsel ulaşım planları bu Yönetmeliğin yayımından itibaren üç yıl içerisinde ilgili belediyelerce hazırlanır. (Resmi Gazete)

**EK-7**

.....**BELEDİYE BAŞKANLIĞI**

**Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne**

Edirne Belediyesi personeli olarak, Türkiye Belediyeler Birliği ile Bahçeşehir Üniversitesi arasında yapılan işbirliği kapsamında, Bahçeşehir Üniversitesi Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Programında Yüksek Lisans yapmaktayım.

Bu program bünyesinde, “**Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Yeri, Edirne Örneği**” konulu yüksek lisans bitirme tez çalışması için gerekli olan İl Merkezimize ilişkin toplu taşıma bilgilerine yönelik ekte bulunan **TOPLU TAŞIMA ARAŞTIRMA SORULARINI** cevaplayarak tarafımı gönderilmesi hususunda;

İlginize teşekkür eder, BİLGİ EDİNME KANUNUN kapsamında gereğini arz ederim.

Erdal UYGUN

Ulaşım Hizmetleri Müdürü

Adres: Edirne Belediyesi

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü/Edirne

Tel: 0532 3473744 0284 2251978

E mail: [erdal.uygun@hotmail.com](mailto:erdal.uygun@hotmail.com), [trafikmd@edirne.bel.tr](mailto:trafikmd@edirne.bel.tr)

**Faks: 0284 2142373**

## EK-8

### TOPLU TAŞIMA ARAŞTIRMA SORULARI

1. **Belediyeniz sınırları içinde şehiriçi toplu taşımada raylı sistem kullanılmakta mıdır?**

a) Evet                      aa) Kaç hatta çalışmaktadır?.....

2. **Belediyeniz sınırları içinde şehiriçi toplu taşımada belediye otobüsü kullanılmakta mıdır?**

a) Evet

aa) Kaç adet otobüs ile.....                      ab) Kaç hatta çalışmaktadır.....

ac) Otobüslerin büyüklükleri; 7<H<9 metre.....adet, 9<H<12 metre.....adet, 12 metre <H ve daha uzun.....adet,

b) Hayır, (Belediye otobüsü bulunmamaktadır.)

3. **Belediyeniz sınırları içinde şehiriçi toplu taşımada özel halk otobüsü kullanılmakta mıdır?**

a) Evet

aa) Kaç adet otobüs ile.....                      ab) Kaç hatta çalışmaktadır.....

ac) Otobüslerin büyüklükleri; 7<H<9 metre.....adet, 9<H<12 metre.....adet, 12 metre <H ve daha uzun.....adet,

b) Hayır, (özel halk otobüsü bulunmamaktadır.)

4. **Belediyeniz sınırları içinde şehiriçi toplu taşımada minibüs, midibüs kullanılmakta mıdır?**

a) Evet

aa) Kaç adet araç ile.....                      ab) Kaç hatta çalışmaktadır.....

ac) Minibüslerin koltuk kapasitesi; 14 koltuk.....adet, 14 koltuktan fazla.....adet,

ad) Tahditli plaka hakkı verilmiş midir?

b) Hayır, (minibüs bulunmamaktadır.)

5. **Belediyeniz sınırları içinde şehiriçi toplu taşımada MİNİBÜSTEN başka dolmuş kullanılmakta mıdır?**

a) Evet

aa) Kaç adet araç ile.....                      ab) Kaç hatta çalışmaktadır.....

ac) Dolmuşların koltuk kapasitesi; .....koltuk.....adet araç

ad) Tahditli plaka hakkı verilmiş midir?

b)Hayır, (Dolmuş bulunmamaktadır.)

Adı Soyadı:

Görevi:

Tarih:

İl Belediyeleri Toplu Taşıma Araştırma Sorularını cevapladığınız için teşekkür ederim.

EK- 9<sup>80</sup>

T. C.  
EDİRNE  
Belediye Müdürlüğü

Başkanlık Yüce Katına

1947- yılı Muhammen gelir bütçesine iki kamyon ve bir otobüs geliri olarak 18260- lira ve masraf bütçesi muhammen kısmında iki kamyon ve bir otobüs masrafı olarak 6000- lira konulmuştur . her gün her üç aracın çalışması neticesi gelirin göre karşılık masrafı münakale alındığı halde sene sonuna kadar kifayet etmeyeceğinden : bir otobüs ve iki kamyonun Temmuz 1947 ayı sonuna kadar getirdiği varyat 30261- lira 84- kuruş aynı tarih sonuna kadarda masrafı 16253- lira 86- kuruştan ibarettir . masraf tablosuna bu güne kadar alınan münakale sene sonuna kadar kafi gelmeyeceğinden 1947- yılı bütçede gelirin 18260- lira mukabili 14021- lira 84- kuruş fazlalığın 1947 yılı bütçesine munzam tahsisat ve masraf bütçesinin 32 faslın 3- maddesindeki kamyonlar ve otobüs masrafına munzam tahsisat alınmasına müsadeleri - meclisçe münakale kararı alınmasını saygile arz ederim . II/8/947

Muhasebeci

12-8-947
24/6

*[Handwritten Signature]*

12-8-97  
8

Belediye meclisi kararı

Karar

50

1947 gelir bütçesinin otobüs ve kamyonlar işletme tertihindeki tahsisata münakale suretiyle tahsisat verildiği halde yine kafi gelmediği ve 30/7/947 gününe kadar getirdikleri varidat 30281 lira 84 kuruş olup münakale suretiyle 18260 lira tahsisata 14021 lira 84 kuruş munzam tahsisat verilmesine hakkında belediye muhasebeciliğinin II/8/947 tarih ve bila numrulu müzekkeresi meclisimizin I/10/947 tarihli toplantısında okunarak 14021 lira 84 kuruşun gelir karşılığı masraf tertibine munzam tahsisatın verilmesine oy birliğiyle karar verildi . I/10/947

Meclis başkanı  
Tahsin şıpka

Katip  
Muhiddin agaoğlu

katip  
rahmi akıncan



Belediye Meclisi Kararı

Karar No:

948/69

Motorlu nakil araçlarının seyrüseferlerinin i  
temini için tanzim olunmuş 164 maddelik seyrüsefer talimatnamesi  
diye meclisinin 26/10/94 tarihli toplantısında madde madde okun  
talimatnamenin aynen kabul ve tatbikine oy birliğiyle karar verildi  
26/10/94

Meclis Başkanı

Tahsin Şişke



Katip

Muhiddin Ağaoglu

Katip

Rahmi Akıncan



## Belediye Meclisi Kararı

Karar No:

18

Karar Tarihi

13/2/1959

Sencei sabıkada Otobüs İşletmesi Belediye bütçesinden idare edilmektedir. 1959 mali yılı için ayrı bir bütçe ile idare edilmesi Meclis Riyasetince teklif edildikçe

Belediyemize ait halî faaliyette bulunan ve Şehir dahili servislerinde çalıştırılan otobüslerin gelir giderinin ayrı bir işletme tesisi ile tedviri uygun görüldüğünden otobüs işletmesi namı altında bütçe tanzimiyle yüksek Meclisin tetkik ve müzakeresiyle tasdikine arzına Belediye Meclisinin 13/2/1959 tarihli mutad içtimaında ittifakla karar verildi.

13/2/959

Belediye Meclis Reisi

Nuri Alişkan

Katip

Ahmet Gökay

Katip

Hüsnü Bıldı

Katip

Hasan Aksekâl



Belediye Meclisinin 13/2/959 tarihli oturumu  
İkinci Celse

Reis : İkinci celseyi aynı mevcutla açıyorum. Otobüs İşletmesi 1959 Yılı bütçesi müzakeresine başlayacağız. Yalnız ilke iş olarak Senei sabıkada Otobüs işletmesi namı altında bir işletme yok idi. Senei sabıkada Otobüslerin gelir ve gideri Belediye bütçesinde ait olduğu fesil ve maddelerden idare edilegelmekte idi. Fakat bu sene ayrı bir bütçe yapılırsa aynı yerinde olacağı müzahazasıyla Belediye Muhasıplığına tasarı olarak tanzim olunan Otobüs İşletmesi Bütçesi bütçe muhassematı 80751 lira olarak teklif ile Otobüs İşletmesi bütçesi Belediye encümeni ve Maliye encümeninin tetkikinden geçmiş ve Yüksek Meclisin müzakeresine arz edilmiş bulunmaktadır.

Belediyemize ait Hali faaliyette bulunan ve Şehir dahili servislere de geliştirilmekte olan Otobüslerin gelir ve giderinin ayrı bir bütçe ile idare edilmek üzere Otobüs İşletmesi namı altında bütçe ile idare edilmesini ve bu suretle Belediye bütçesinden ayrılmasını reviziyeye vaz ediyoruz. Kabul edenler lütfen el kaldırsın. Reyeye vaz ile vaki teklif aynen ittifakla kabul edilmiştir.

Reis : Muhterem Arkadaşlar Belediye Muhasıplığına Otobüs İşletmesi bütçesi 80751 lira olarak teklif yapılmıştır. Belediye encümenince ve Maliye encümenince de aynı teklifler yapılmıştır. Otobüs İşletmesi bütçesine evvelen tarifeden başlayacağız.

İbrahim Cankafılı

Reis bey Otobüs şöförleri ve biletçileri hareket saatlerine riayet etmiyorlar bundan bir müddet evvel Karaağaçta gitmiştim akşam üzeri dönmeye icap etti. Otobüs hareket saatine 5 dakika bir zaman olmasına rağmen, bir de baktım ki Otobüs hareket etti. Tabii ben yetişemedim. Benim Karaağaçta kaldığımı düşünmüş olacaktılar ki Otobüs şöfürü son süratle içindeki müşterileri Edirneye götürerek boşaltıp Edirneye de hareket saatini beklemeden o an için gelen müşterileri alıp tornistona geriye geldi. Bu hareketi hiçte doğru kabul etmedim. Şahsın için Otobüsün hareket saatini beklemeden Edirneye neyle Karaağaçta gelmesi doğru değil ben otobüse bineceğim diye diğer vatandaşların otobüs gelecek diye beklemeleri reva değildir.

Reis : İbrahim Cankafılı arkadaşın ikazına teşekkür ederim. Fakat biz zaman zaman Otobüs şöfür ve biletçilerine hareket saatlerine layıkıyla riayet etmeleri vatandaşları hüsnü muamelede bulunmaları hakkında gerekli tenebihatta bulunmaktayız. Mamafih yine lazım geldiği şekilde tenebihatta bulunulur.

Reis : Arkadaşlar Tarifinin tesbitine geçilmeye evvel Toprak Ofisi memurlarından Karaağaçta vazife gören Zeki Yesilay isiminde bir vatandaşımızın Edirne ile Karaağaç arasında ilgili bulunan memur ve müstahdeme tanzimatlı tarife tatbik edilmesi yolunda bir müracaatları vardır. Bülceğe Yüksek meclisçe müzakere edilmek üzere Meclise muhavvel bulunmaktadır. Dilkeçe okunacaktır. Dilkeçe okundu. Bu hususta söz isteyen var mı?

İbrahim Cankafılı

Tanzimatlı tarife tatbik edecek isek yalnız memurlara değil Karaağaçtan bazı vatandaşlar günde iki üç defa Edirneye gidip geliyorlar tabii işleri icabı bunlara da tanzimatlı tarife tatbik edilsin. Yoksa yalnız memurları tehirik etmiyelim. Doğru olmaz arkadaşlar ikilik yaratmayalım.



**Kamal Koman :** Toprak Ofisinde yakinen tanıdığım bir arkadaşım var maaşı 250 liradır. Bu arkadaş her ay 30 liraya yakın bilet ücreti ödüyor evi kira ile çoluk çocuğunun maaşetini güçhülle temin edebiliyor. Bence toprak ofisi memurlarına , Gümrük memurlarına Öğretmenlere de tatbiki lazımdır tenzilatlı tarifinin Karaağaçta gelip giden vatandaşlara gelince onlardan da mecburi hergün iş icabı gelip gitmesi icap edenlere de tenzilatlı tarife tatbik edilsin,

**Nadir Cend** Cidden Edirne'de oturupta Karaağaçta , Karaağaçta oturupta Edirneye işleri icabı gelip gitmek mecburiyetinde olan kimselere tenzilatlı tarife tatbiki lazımdır. Vatandaşların hepsini de düşünmek lazım amma bilhassa ön pilana gelirleri mahdud olan kimseleri almak icap eder.

**Mustafa Uzer**

Bu arabaların birisi 80- 100 bin liradır. Bu otobüsler olmasa idi bu memurlar ne yapacaklardı. ya yaya gideceklerdi veya arabalarla gideceklerdi. Edirne Karaağaç arasında hergün devamlı gidip gelen işçi ve ameleler de var işçi ve ameleler 50 şer kuruş bilet ücreti verir de memurlar neden vermesin. Zaten Asker ve talebeden gayet cüz'î ücret alınmaktadır. bir de tenzilatlı tarife tatbikine kalkındımı arabalar masrafını çıkaramaz.

**Recep Koçtürk**

Tefrik yapmayalım. Karaağaçta oturupta işleri icabı hergün devamlı Edirneye gelip gitmek mecburiyetinde olan memur işçi ve amelelik yapan vatandaşlar da tenzilatlı tarife tatbik edecek isek bunlara da tatbik etmek lazımdır. Fakat biz bunu zor tatbik ederiz,

**Hüsnü Bidik** Edirne- Karaağaç arasında devamlı gidip gelen mecburiyetinde olan Öğretmenler, gümrük memurları ofis memurları Devlet demir yolları memurları işçiler ve ameleler var biz tenzilatlı tarife kabul ettiğimiz gün çığır açmış oluruz. tatbiki gayet güç olur.

**Nadir Cend** Mustafa Uzerin sözlerine temasla : Anne hizmeti gören müesseseler kar temini düşünmezler maun-ki kar temin ediliyor memuruna da işçisine de amelesine de tenzilatlı tarife tatbik edelim Yok Otobüsler kar temin etmeyi ancak masraflarını karşılıyorsa o zaman tenzilatlı tarife tatbikine lüzum yok. Şayet Otobüsler fazla kar sağlıyorsa vatandaşın lehine olarak tarifede tenzilat yapalım. İşletmeler esasen müstakildir. İşletmelerin parası belediye işleri ve hizmetlerinde kullanılamaz.

**Eyüp Güçkan** Arkadaşlar Karaağaçlı vatandaşlar 50 kuruş Otobüs bilet ücretini çok görüyorlar onun için tefrik eihetine gitmeyelim. icap ederse tarifede indirme yapalım. Karaağaçta hergün Edirneye işleri icabı gelip gitmek mecburiyetinde olan fakir vatandaşlar var bunlara tenzilatlı tarife tatbik etmek değil imkanı olsa para almamak gerekir. arzu edilirse isimlerini vereyim belediye otobüslerinde meccanen seyahat ettirilsin.

**Reis** Arkadaşlar Ştayer markalı Otobüsü biz Eylül ayında servise soktuk ondan evvel ohalimizce melumdur ki Movag markalı Otobüs kah çalışıyor kah yatıyordu. Çünkü arabaya parça arıyoruz parçası bulunmuyor. en son olarak bir mafsal dişlisi kırılmış idi. acentelerde aradık bulamadık. Keşan Belediyesinde aynı markalı bir kayyonun muattal bir durumda olduğunu haber alınca Keşandan mafsal dişlisini aldığımız üzere arabamın götürülmesini gönderebildik. Parçayı aldık. ok şükür bugün bugün movag araba hemanhemen pek arıza yapmadı esasen Ştayer arabayı servise soktukten sonra her iki arabayı da muavene suretiyle çalıştırmaya başladık. pek fazla izdiham olduğunda her ikisi de



- Recep Koçtürk** : Bu sene Otobüsler pek kar getirmemiştir. Çünkü oto malzeme fiyatları eskisine nisbeten yüksek. Sene içinde akaryakıt fiyatları da arttı 1959 mali yılı içinde müstahdem masrafları da bu seneye nazaran % 100 artacak. İnşaatla ilgili tarifede bir indirme yaptığımız gün karı bırakın masrafı dahi karşılayamayız.
- Muhasip** : 1958 senesi içinde Eylül ayına kadar tek araba ile çalışılıyordu. Eylül ayından sonra ştayer araba servise sokuldu ve ondan sonra Bir sene içinde 10 ay zarfında her iki arabaya mazot yağ ve sair tamir masrafları 17197 liraya baliğ olmuştur. 3157 lira koza malzeme ve tamir masrafları 7500 lira göfö ve muavinler masrafları, 4100 lira melbusat masrafları 250 lira bilet bedelleri. ki masraf yekunu 32204 liraya baliğ olur Otobüslerin ikisinin Maliyeti bedeli 156000 liradır. Amortisman senevi 32000 liradır. Varidatı 73836 liradır. % 6 gider vergisi tevkif edilmekten sonra safi varidat 69000 lira kalır safi varidattan 32000 lira amortisman düşüldüncü 37000 lira kalır ki bundan da 32204 lira masraf düşüldüncü geriye 4794 lira kalır ki bu da daha tahakkuk edip ödemiş masraflar vardır. ki Bu sene Otobüsler halen tatbik edilmekte olan tarife ile pek kar getirmemiştirler. Tarife normaldir.
- Eyüp Güçkan** Bu sene ümid ederimki kar senei sabıkaya nazaran en az iki misline çıkacaktır. 1958 senesinde esasen eski Kovag araba devamlı çalışmıyordu şayet devamlı çalışsa idi daha fazla varidat sağlanırdı. Böyle olmasına rağmen bir mikdar kar sağlanmış olduğuna ben medyunu şükranım. ben hiç kâr ümit etmiyordum.
- Mustafa Öznerekçe** Otobüslerde sarfedilen pulerde soğuk dağa yoktur. sonra biletçiler kontrolsüz barakalıyor. Devamlı bir surette kontrol ve mürakebeye tabi tutulmalıdırlar
- Muhasip** Biletçilere verilen numaralar biletler seri numaralı itibariyledir. Biletçilerin herbirisine 10 çift birsen bilet teslim edilir. Tabii biletçiler mühavebe suretiyle vazife görüyorlar. mesala sabah vazireli olan biletçi ile akşam vazifeli olan bilet çideki biletlerin seri numaraları birbirini tutmaz ayrılık juncan ileri gelir. Biletlerde soğuk dağa olmayışına gelince Biletlerin hepsinde soğuk dağa vardır. Yalnız bezen arada baskı el baskısı olduğu için arada bir iki tane kalmış olabilir. Esasen hiçbir masbaci bu biletlerden tabedip satış yapamaz cezayı üstelzindir.
- Mustafa Öznerekçe** Otobüs Biletçilerine İstanbuldaki gibi tatbik edilcek üzere hareket fişleri tabettirilsin biletçi her hareketinde elindeki sarfatmekte olduğu biletin seri numarasını yazdığı takdirde kontrol gayet güzel olur. Bu usul tatbik edilmesi yerinde olur.
- Reis** Arkadaşlarımın ikazlarına teşekkür ederim. Bunların üzerinde hassasiyetle durularak lazım geldiği şekilde icap edenlere gerekli talimat verilecektir. Arkadaşlar tenzilatlı tarife tatbik edilmesi hususu benim teklifim değildir. ben. Yapılan müraعات üzerine dilekçeyi Yüksek Meclisin müzakeresine arz ettim. tabii karar Yüksek Meclisindir. Ya kabul edilir ya reddedilir. Bu hususta başka söz isteyen var mı.



**Reis :** Arkadaşlar Söz isteyen olmadığına göre Edirne Karaağaç arasında servis yapmakta olan Belediyemiz Otobüslerinde Memurlar işçiler için tencizlatlı tarife tatbik edilmesini kabul edenler lütfen el kaldırsın Reye vaz edildiğinde hiçbir kimsenin parmak kaldırmadığı tesbit edilerek teklif kabul edilmiştir.

**Reis :** Arkadaşlar Otobüs işletmesinin tarifesinin müzakeresine geçiyoruz. Belediye Encümeni tarifeyi Edirne- Karaağaç arasında mevcut istasyonlara ve Edirneden - Karaağaca gitme veya gelme sivil bilet 50 kuruş talebe bileti 15 kuruş ve asker bileti 25 kuruş üzerinden kabul etmiştir. Maliye encümeni ise Sivil bilet 50 kuruş talebe bileti 15 kuruş ve asker biletini de belediye encümeninden farklı olarak 20 kuruş üzerinden kabul etmiş bulunmaktadır. Bu hususta söz isteyen var mı.

**Hamdi Kaygan**

Biz Belediye encümenince asker biletlerini 25 kuruş yapmakta ki maksadımız tatil günlerinde askerlerden halka otobüste yer kalmıyor. İzdiham fazla oluyor bu bakımdan asker biletlerini 25 kuruş üzerinden teklif etmiş bulunmaktayız.

**Reis**

Bu hususta başka söz isteyen var mı. Söz isteyen olmadığına göre Evvelen Belediye encümeninin teklifi olan Sivil bilet 50 kuruş talebe bileti 15 kuruş ve asker bileti 25 kuruş üzerinden tarife kabulünü reyinize vaz ediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile 6 kişinin parmak kaldırdığı tesbit edildi.

O halde Sivil Bilet 50 kuruş talebe bileti 15 kuruş ve asker bileti 20 kuruş üzerinden tarife kabulünü reyinize vaz ediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile 12 kişinin parmak kaldırdığı tesbit edildi.

ve Sivil bilet 50 kuruş asker bileti 20 kuruş talebe bileti 15 kuruş üzerinden Otobüs işletmesi tarifesi ekseriyetle kabul edilmiştir.

1959 Yılı Otobüs İşletmesi Tarifesi

Nev'i	Kuruş
Edirne-Karaağaç arasında mevcut istasyonlara ve Edirneden Karaağaca Gitme veya gelme ----- Sivil Bilet	50
" " " ----- Talebe Bileti	15
" " " ----- Asker bileti	20

**Reis :** Arkadaşlar bu suretle 1959 yılı Otobüs işletmesi tarifesini kabul etmiş bulunmaktayız. Şimdi de kadrolarına tesbit edelim İki Otobüs hali faaliyette olduğuna göre ve el'an Otobüste 200 zer lira kadro ücretli 2 şöför ile 175 şer lira kadro ücretli iki biletçi çalışmakta olduğuna göre yine aynı kadroyu kabul etmemiz elzemdir. Kadro ücretleri tatmin kardır . mamafih Yüksek Meclis nasıl kabul buyurursa bu hususta söz isteyen var mı? Söz isteyen olmadığına göre 1959 yılı Otobüs işletmesi personeli kadrolarını 200 zer lira kadro ücretli 2 adet otobüs şöfürü ve 175 şer lira kadro ücretli iki adet otobüs biletçisi kadrosunun kabulünü reyinize vaz ediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile vaki teklif aynen ittifafla kabul edilmiştir.



## Sah- 5

1959 Yılı Belediye Otobüs İşletmesi  
Kadro Cevveli

Görevi ve Unvanı	Adet	Aylık Ücreti	Aylık tutarı	Yıllık Tutarı
		Lira	Lira	Lira
Otobüs Şoförü	2	200	400	4800
Otobüs Biletçisi	2	175	350	4200
Yekun	4		750	9000

Reis: 1959 Yılı Belediye Otobüs İşletmesi Personelinin aylık ücretleri tutarının 750 lira ve Senelik ücretleri tutarının 9000 lira olarak terkin ve kabulünü reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile aynen ittifakla kabul edilmiştir.

Reis Arkadaşlar 1959 Yılı Otobüs İşletmesi Kadrosunu da tesbit etmiş bulunmaktayız' şimdi de Gelir Bütçesine geçiyoruz.

1959 Yılı Belediye Otobüs İşletmesi  
Gelir Bütçesi

Bölüm	Madde	Gelirin çeşidi	Belediye Meclisince kabul olunan	
			Lira	Kuruş
I	1	Bilet hasılatı	80000	00
	2	Çeşitli gelir	751	00
	I inci Bölüm toplamı		80751	00

Reis : Muhterem arkadaşlar Bu suretle Otobüs İşletmesi Yekunu ( Gelir bütçesi yekunu unvanisi Bir Bölüm itibarıyla 80751 liraya baliğ olmaktadır. 1959 yılı Belediye Otobüs işletmesi gelir bütçesi yekunu unvanisini 80751 lira olarak terkin ve kabulünü reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile aynen ittifakla kabul edilmiştir.

Reis Arkadaşlar şimdi de 1959 yılı Belediye Otobüs İşletmesi gelir bütçesine geçiyoruz.

1959 YILI BELEDİYE OTOBÜS İŞLETMESİ  
GİDER BÜTÇESİ

Bölüm	Madde	Giderin çeşidi	Belediye Meclisince kabul olunan	
			Lira	Kuruş
I	1	Müşaheden ücreti	9000	00
	2	6211.S. K. tahsisat	3750	00
	3	543 . S. K. Bnakli kesenekleri karallığı	500	00
Birinci bölüm toplamı			13250	00

Reis : Birinci bölüm toplamını 3 madde itibarıyla 13250 lira olarak terkin ve kabulünü reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın. Reye vazedildi. Aynen ittifakla kabul edilmiştir.



Bölüm	Madde	Giderin	Qışidi	Belediye Meclisiçe kabul olunan	
				Lira	Kuruş
2	1	Müşahdem melbusatı		1000	00
	2	İşletmenin müteferrik büro masrafları		300	00
	3	Vasıtaların vergi resin ve sigortaları		1200	00
	4	Vasıtaların hertürlü gideri		35000	00
İkinci bölüm toplamı				37500	00

Reis : İkinci bölüm toplamını 4 madde itibariyle 37500 lira olarak terkim ve kabulünü reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile aynen ittifakla kabul edilmiştir.

3	1	Belediysye olan borç taksidi		30000	00
	2	Amortisman karşılığı		1	00
Üçüncü Bölüm toplamı				30001	00

Reis : Üçüncü bölüm toplamını 1 madde itibarile 30001 lira olarak terkim ve kabulünü reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile aynen ittifakla kabul edilmiştir.

Reis : Arkadaşlar bu suretle 1959 Yılı Belediye Otobüs işletmesi gider bütçesi de burada sona ermiş bulunmaktadır. Gider bütçesi yekunu umumisi de 80751 liraya baliğ olmakla gelir ve gider pütçelerinde tevazun husule gelmiş olduğundan 1959yılı belediye Otobüs işletmesi bütçesi yekunu umumisininin 80751 lira olarak terkim ve kabulünü reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile vaki teklif aynen ittifakla kabul edilmiştir.

Reis : Arkadaşlar Yüksek Meclüsün müzakeresine arz edilecek bir tekrir var. Tekririn müzakere edilmek üzere gündeme ihmalini reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vaz ile 16 kişnin parmak kaldırdığı tesbit edilmekle ekseriyetle kabul edilmiştir.

Mustafa Uzer : Burada kasaplar et kesiyor kesilen etler kamyonlarla İstanbula gidiyor çünkü İstanbulda kara borsa satış yapıyorlar fakih fiyatla satılıyor Burada hayvanları ucuza mal ediyorlar fakat burada istedikleri fiyata satış yapamadıkları için ticaret maksadiyle şehir halkı ihtiyacını dahi İstanbula götürüp satıyorlar Biz şayet Mezbahaya bir baskül koyarsak belediye muazzam gelir sağlayacaktır. Bu küll reyici de konulunca kasapların itirazı ortadan kalkmış olur ozaman hayvan sahıpleri de baskül usulü tatbik edilince hayvanlarını İstanbula satmaya götürmeyip Edirne'de satacakları aşıkardır.

Reis : Ben bu fikirde değilim Ticaret serbesttir Esasen Civar kazalardaki pazarlardan Edirneye satış için pek hayvan getirildiği yok Vatandaş ister hayvanını kesipte satar isterse ayaktan satış yapar. buna mani olunamaz. haddi zatında 45 sayılı sirkülerle Valilere verilmiş olan yetki de Ticaret Vekaletince kararname ile kaldırılmış bulunmaktadır. Baskül de konulsa kasaplık hayvan ile besi hayvanlarına veya çift hayvanlarına tefrik ile baskül mecburiyeti tahmil etmek güç olur.



- Recep Koçtürk** : Ticaret Vekaleti son çıkan bir kararname ile et fiyatlarını tesbit etmişlerdir bundan fevkinde fiyatla et satışı yapılamaz et fiyatlarını tesbit yetkisi belediyelerin olmayıp vekaletindir. Baskül usulü kurbanlık koyunlarda tatbik edilir
- Mustafa Özmenekşe** Sözülerin yanlış anlaşılmasını bizim teklifimiz kasaplık hayvanların baskül usulü ile satılmasını teminden ibarettir Pazar yerinde satılan diğer hayvanlar hariç ben mesela kasaplık hayvan satmak istediğinde doğrudan Mezbahaya götüreceğim Mezbahaya baskülden tartıldıktan sonra hesabımı yapacağım gayet verilen fiyatı makul görürsem satacağım makul görmez isem tabiiyle satacağım, Mezbahaya baskül konduğu gün canlı hayvan borsası kendiliğinden çıkacaktır.
- Müseyin Bönce** Milli Korunma kanunu yakında kalkacağı söylenmektedir. Hayvan satanlar baskül usulüne alıştıralırsa çok iyi olur.
- Nadir Cend** Mustafa arkadaşımızın teklifi gayet yerindedir Baskül usulü tatbikine bağlandımı köylü taş gatlarsa köyde baskül harici hayvan satışı yapmak bu suretle aklanması olur.
- Salih Menlik** : Bu et meselesini halletmemiz lazım yazık gunahdır bizden bu belde hizmet bekliyor Vatandaş yerine karar verelim
- Ahmet Gükay** : Baskül usulü tatbikine bağlanıldığı gün bele iyemizin hissiyat geliride etkisine nispeten artacağı aşıkardır. baskül usulü hayvan satıcıları ve vatandaşlar lehine fayda temin edecektir.
- İbrahim Çankallı** : Acaba köylü vatandaşın zararlı olacağı istenbulde alıcı tüccarlar var. Burada hayvan alıcıları mahdut baskül usulü tatbik edilirse köylü malını satabilecekleri kaç yapalım derken göz önüne alalım .
- Kemal Koman** : Baskül hakikaten faydalı olacaktır. Ticaret borsası yapak borsası açtı deri borsası açtı bu suretle köylü ve satıcı vatandaş malını hakiki değerine satıyor. Biz belediyece borsaya bir adracatta bulunalım biz bostan pazarına bir baskül koymak istiyoruz. Borsa rusumu alınıp alınmayacağı sorulsun bunun tatbiki gayet kolaydır. Biz ihtisap serasını yine alırsak gayet Milli korunma kanununda kalkarsa aslında alışı veriş olacaktır.
- Lütfü Malkoç** : Milli korunma kanunu kalkınca biz baskülün konduğunda vaz etmek hayvan sahibi hayvanını istediği yere satmakta muntazirdir tahdit edemeyiz.
- Mustafa Uzer** : Biz baskül usulünü yalnız mezbahaya gelen kasaplık hayvanlar için tatbik edeceğiz yakında fiyatlar serbest bırakılacak Belediye bir fiyat koyar gerek hayvan sahipleri ile kasaplar ve dolayısıyla vatandaşlar lehine normal bir fiyat verilmis olur. Biz vatandaşın suçur edemeyiz köylüler baskül konması taraftarıdır. geçen sene borsa başkanı Feti Parscoy Edirne'de canlı hayvan borsası açacağı dediler fakka henüz bu husus tatbik mevkiine konması baskül koymakla zarar etmeyiz .
- Ayüp Güçkan** : Arkadaşlar aşağı yukarı tenvir ettiler baskül konması belediyeye naksi külfet tahmil edilirdi eder çok fazla külfet tahmil edilirse belediye mezbahasına Belediye fazla külfet olursa borsaya adracat edilirdi hayvan pazarında münasip bir mahalle kurulması sağlanır. bu suretle hayvan alıcı ve satıcılarımızın nefine karar vermiş oluruz.
- Hemdi Kaygen** : Kasaplar dışarıdan hayvan alıyor köylere gidip köylünün yanında pazarlık ederek hayvan topluyorlar. Köylülerde baskül hane tatbik edilecek .



- Mustafa Özmenekçe** : Bizim koyacağımız baskül kasaplık hayvanları tartacaktır. Damızlık hayvanlara nit değil Belediye ihtisap resmide o nispette artacaktır. Ve köylüler bundan memnun olacağı kanatındeyim.
- Recep Koçtürk** : Et Balık Kurumu memurleri pazarlara gelip dışardaki piyasadan 40-50 kuruş fazla fiyatla hayvan alıyorlar biz basküde koysak bir faydası olmaz Baskül koyduğumuz takdirde borsa rusumunu alacaktır. biz de ihtisap rusumunu baskül rusumunu alacağız bir koyundan iki deri çıkarız
- Mustafa Uzer** : Biz baskül işini borsaya bildirelim borsa kantar koyarsa bizde tatbil ederiz. Şayet Mes bahaya baskül koyarsak borsa ayrıca rusum talep edemez kanatındeyim.
- Kemal Koman** : Biz borsaya yazarak baskül konulmasını kabul ettirirsek borsanın memurları kaçak hayvan satışını takip eder. kuzu mevaininde 15 kiloluk Lusuyu keseriz baskül konulur sa her taraftan menfaatiniz icabıdır.
- Salih Mahlik** : Kasplar nak'a göre et satmıyorlar, 6.5 liraya sibir kıyması satılıyor. yapmasınlar bu millete günahdır. Bunlar sıkı bir kontrole tabi tutulsun .
- Nadir Cend** : Baskül konmasında veya konma masında bir karımız veya zararımız var mı koyarsak bir mahsur var mı bir defa teerrübe delim
- Reis** : Arkadaşlar bu hususta kifayeti müzakere tekriri var. Yalnız bir noktayı hatırlatmaya faideli gördüm Etrafınızda birçok pazar yerleri var bu bakımdan baskülden bir istifade edilmez kanatındeyim Pazarda teirik yapamayacağımıza göre baskül konmasında bir faide sağlanmayacağından ben baskül konulması taraftarı değilim.
- Reis** : Arkadaşlar Müzakereyi kafi görenler lütfen el kaldırsın reyeye kondu 4 kişinin parmak kaldırdığı tesbit edildi. Müzakereye devam olunmasını kabul edenler lütfen el kaldırsın 8 kişinin parmak kaldırdığı tesbit edilmele bu husustaki müzakereye devam olunması ekseriyetle kabul edilmiştir!
- Kemal Koman** : Reis bey Kasaplık hayvan ile damızlık hayvanların teirik edilemeyeceğini buyurdular bizim damızlık hayvanlarla içmiş yok kasaplık hayvanlara baskül usulü tatbik edilecektir bu suretle belediye ihtisap rusumu da ziyaa öğretilmektedir. müstahsil de bundan gayet memnun kalacaktır. Vatandaş lehine hareket etmiş olacaktır, Baskül konulduğu takdirde Borsa teşkilatı müstahsili baskül harici satıştan men eder baskül konulunca kegi etini de tesbit etmiş olacaktır.
- Eyüp Güçkan** : Helen Pazarlarında iki türlü satış vardır Birincisi Hayvanlar Pazarında gütrü usulü tahmini fiyatla satış yapılır ikinci si de Kasaplık hayvanlar da kilo itibariyle bir kilo tahmin edilir ve bu suretle ayaktan canlı satış yapılır biz şimdi baskül usulünü tatbik edersek bir Helinedü usulü tatbik etmiş olacaktır ki baskül usulü gayet yerinde olacaktır. bundan köylü ve müstahsil ne müstahsi memnun kalacaktır. Basküde canlı olarak hayvan tartılacaktır. Bu usul İstanbulda da böyle dir.
- Lütfü Malkoç** : Eğer Borsa taraftar olursa böyle bir baskülün konulduğu takdirde baskül usulünü idare edecek ne gibi varlık gösterecek yoksa belediyeye mi külfet olacak bu hususu Borsadan öğrenmek yerinde olur. Şayet borsa kabul etmezse o zaman biz Belediye olarak Mesbahaya bir baskül koydurur ve baskül usulünü tatbik ettiririz.



- Recep Koçtürk :** Arkadaşlar Biz baskül usulünü tatbik etmeye kalkarsak borsa 5590 sayılı Kanuna göre mutlak surette kendisine ait olan rusumu alacak ayrıca bizde ihtisap resmi ile kantar rusumu alacağız bu suretle bir koyundan iki deri alınmış olacaktır ki iyi yapalım derken daha fazla yapacağız ve böylece kaçak hayvan satılmasına sebebiyet verilecektir. İhtisap resminin arttırılması yani eskisine nisbete varidatın arttırılması şöyle dursun varidatın sayısına apıkar sebebiyet verilecektir. Borsalara kanununu tetkik etmeden hemen karar vermiyelim Borsaya bir def'a soralım Baskül usulü tatbikini Borsa Belediyemizle tepriki mesai ederek yapmayı kabul ederse ne ala akai takdirde Belediye mezbahasına bir baskül konulur. Ve mezbahaya gelen kasaplık hayvanlarda baskül usulü tatbik edilir amma Belediye bütçesi müzakereleri de Meclisçe ikmal edildi. Bir baskül temini asgari 25-30 bin lira arasındadır tahsisat bulmak da güç olacaktır.
- Kemal Koman :** Recep Koçtürk arkadaşlarımız Bir koyundan iki deri alacağız buyurdular Canlı hayvan borsasını Borsa tesis ettirirse bız yalnız İhtisap resmini alacağız esasen baskül konmasa da zaten biz ihtisap resmini yine alacağız.
- M.Cend :** Recep Koçtürk arkadaş baskül usulu tatbik edirlise kaçak hayvan satışı bağ gösterecek buyurdu. köylü ne diye baskül harici satış yapalım baskül tatbiki başlayınca hayvan satışı basküde hayvanını tartılarak ve satışını ona göre ayarlayıp yapacaktır. Alıcı karşısına geldiği ona göre malının değerini günün rayici üzerinden satış yapar esasen Edirne piyasası istanbul piyasası ile ayar gitme tedir. Baskül usulu tatbik edilince kaanatina göre şehir haricine kasaplık hayvanlar kaçırılması kaanatindeyim.
- M.Uzer :** Köylüye , müstahsile tamamen itimat ve kaanat gelecektir. ki benim lammı değeri ayaktan kilo hesabıyla farınahal 4 ila 5 lira eder şeyip ona göre satış yaparak aldannıyacaktir. Beledinin geliri kaçır endişesindoyiz. Belediye amme hizmeti görmektedir. Baskul tatbiki Vatandaşların menfaatına olacaktır.
- I.Gankafli :** Borsa basküden borsa rusumunu alır. ve belediyede ihtisap rusumunu alır. Baskülün belediye kursuna reis beyin endişesi. etfa pazarlardan hayvan geliyor. Diyorlar Baskül usulu şehrimizde tatbik edilmiye başlayınca o zaman Edirneye kasaplık hayvanlar satış için daha fazla gelecek kaanatindeyim.
- Reis :** Arkadaşlar isterseniz borsa ile Recep Koçtürk arkadaşın buyurduğu gibi temas edelim. ve ilerdeki toplantılarda hassırlıklı olarak çıkılır. ve ona göre müzakere ile karara varılır.
- E.Güçkan :** Borsa ile temas edilsin fakat biz bunu belediye olarak baskülü kuralım. Belediyeci ayrıca muamelesi ikmal edilir. Baskül usulu tatbikinden bir zararımız olmas bilhassa vatandaşın lehine faide sağlanır.
- L.Malkoç :** Bu baskülün kurulması için asgari 25-30 bin lira lazım tahsist temin edilebilecektir .
- M.Cend :** Baskul kurulması kararı verilirse belediyenin kurması lazım borsanın kurması mı lazımdır. masrafı ne olursa olan meclis kurulma kararı verriise riyasete selahiyet verilir.
- Reis :** Arkadaşlar yüksek meclis baskül tatbiki hususunda la-yıkıyla tatabir bir şekilde tenvir edilmiş bulunmaktadır. Bu hususta başka söz isteyen varmı.



**Reis** : Arkadaşlar beldenizin et ihtiyasının karşılanması ve dolayısıyla belediye gelirinin arttırılması hususu göz önüne alınarak belediyeye--- mezbaha kasaplık hayvanların satışının da baskül usulu ile satılması için baskül kurulması yolunda Mustafa Özmenekşe . İbrahim Cankıllı. Eyüp Gaçkan . Mustafa Üzer Hasan Haldal, Kadir Gura Hasan Kaynaklar Ahmet Gükaç Lütfü Malkoç, inzala taktır üzerinde müzakere ile yüksek meclis tatminkar bir şekilde tenvir edilmiş bulunmaktadır. Binaenaleyh şimdi birinci teklifi reye koyacağım. Ticaret ve Zahire borsası ile temas edilerek kasaplık hayvanlar için baskül usulu tatbik edilmek üzere borsa baskül kurulmasını makul gördüğü takdirde borsanın hayvan pazarında tensip edeceği bir mahalle borsa bu teklifi kabul etmediği takdirde baskül usulunun belediyeye tatbiki için belediye mezbasasına baskül konularak kasaplık hayvanlardan baskül usulunun tatbikini reyinize vazediyorum Kabul edenler lütfen el kaldırsın.

Reye vasile 16 kişinin parmak kaldırdığı meclis reisi Nuri Alişkan asadan Recep Koçtürk, Ve Hüsnü Bildik'in çekinmeler kaldıkları tespit edildi.

**Reis** : Borsa ile temas edilmeden baskül usulunun tatbiki için belediye baskül temin edilerek baskül kurulmasına kabul edenler lütfen el kaldırsın. Reye vas ile iki kişinin parmak kaldırdığı tespit edildi.

Metisede Ticaret ve zahire borsası ile temas edilerek kasaplık hayvanlar için baskül usulu tatbik edilmek üzere borsa baskül kurulmasını makul gördüğü takdirde borsanın hayvan pazarında tensip edeceği bir mahalle ,borsa bu teklifi kabul etmediği takdirde baskül usulunun belediyeye tatbiki için belediye mezbasasına baskül konularak kasaplık hayvanlarda baskül usulunun tatbiki meclis Reisi Nuri Alişkanın asadan Recep Koçtürk ve Hüsnü Bildik'in çekinmeler kalmalarıyla iki aleyde ve 16 lehde oy ile 16 oy ekseriyetiyle ,ekseriyetle kabul edilmiştir.

**Reis** : Muhterem arkadaşlar 1959 yılı otobüs işletmesi bütçesinin 80751 lira olarak müzakere ile kabul ettik. Şimdide ammak otobüs işletmesi bütçesi ile ilgili 4 maddeden ibaret bütçe kararnameyi okunarak madde madde reye vazedilecektir. Bütçe kararnameyi okunmaya başlamıştır.

**Madde 1-** İşletmenin hesap işleri belediye muhasebesi tarafından tutulacaktır.

**Reis:** Birinci maddenin aynen kabul ve tasdikini reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vas ile aynen ittifakla kabul edilmiştir.

**Madde 2-** Amiri ita belediye Reisi'dir.

**Reis :** İkinci aynen kabul ve tasdikini reyinize vazediyorum Kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vas edildi aynen ittifakla kabul edilmiştir.

**Madde 3-** Mutehede lüzumu halinde 1000 liraya kadar avans verilir.

**Reis :** 3 ncu maddenin aynen kabul ve tasdikini reyinize vazediyorum kabul edenler lütfen el kaldırsın reye vas edildi aynen kabul edilmiştir.

**Madde 4-** Alın ve satım 2490 sayılı kanuna göre yapılır.

**Reis :** 4 ncu maddenin kabul ve tasdikini reyinize vas ediyorum.

Reye vazedildi aynen ittifakla kabul edilmiştir.

**Reis** : Muhterem arkadaşlar vakii epey geç olmuştur. Elektrik ve su işletmeleri büycelerinin müzakeresi önümüzdeki toplantılarda yapılmak üzere oturuma son veriyorum. 16/Şubat/959 pazartesi günü saat 15 de tekrar toplanmak üzere oturuma son verilmiştir.

13/2/959

Belediye Meclis Reisi

Nuri Alişkan

Katip

Ahmet Gökay

Katip

Hüsnü Bildik

Katip

Hasan Aksakal

**EK -13: 24.02.2000 tarih ve 2000/02 sayılı İl Trafik Komisyon Kararı ;**

*“Edirne Belediye Başkanlığı Otobüs İşletmesinin toplu taşımacılık yaptığı hatlarda ihale ile verilmek suretiyle, Özel Halk Otobüsü çalıştırma talebi,*

*Edirne Belediyesinin toplu taşımacılığı hedeflemesi, iyileştirme yönünde bazı olumlu gayretler içinde olması, alınan kararların vatandaşın lehine olduğu sürece herkes tarafından olumlu karşılanacak bir durum olacaktır. Günümüzde Büyük Şehir Belediyeleri başta olmak üzere hemen hemen bütün Belediyeler yolcu taşımacılığında vatandaşa en iyi hizmet vermek yarış ve gayreti içinde olmaktadır. Bunun içinde akılcı ve modern toplumlarda yolcu taşımacılığında büyük otobüsler, trolleybüs, tramvaylar metrolar vb. gibi toplu taşımacılığa elverişli araçlar tercih edilmektedir.*

*23 kişilik oturma kapasiteli otobüslerin yerine kiraya verilecek hatlarda çalışacak otobüslerin en az 40 kişilik oturma kapasiteli olmaları vatandaşa daha büyük fayda sağlayacaktır. Çünkü bir defada 40 kişi oturarak, 40 kişi ayakta olmak üzere toplam 80 kişinin taşınması mümkün olacaktır. Taşıma ücretleri daha düşük olacağından vatandaşa ekonomik yönden büyük ölçüde katkı sağlayacaktır. Ayrıca 40 kişilik bir otobüs ile bir defada 23 kişilik 4 otobüsün taşıdığı yolcu taşınabileceğinden trafik açısından da önemli ölçüde rahatlama olacak, milli servet petrol ürünlerinden azami tasarruf sağlanacak, ayrıca hava kirliliği de nispeten önlenmiş olacaktır.*

*İlimizin nüfus yoğunluğu, trafik alt yapısı, yolcu taşımacılığı yapan diğer unsurlarda göz önüne alınarak;*

*a) Belediye Otobüs İşletmesince yürütülen taşımacılığın verimli olmayıp zarar ettiğinden bahisle özel şahıslara ihale suretiyle şartnamelerinde belirtilen şartlarda verilmesine,*

*b) Belediyenin halen bütün hatlarda çalışan otobüs sayısının 22 (Yirmi iki) olduğundan Halk Otobüsü sayısının 22 (Yirmi iki) olarak dondurulmasına,*

*c) Bu 22 (Yirmi iki) otobüs Belediyenin uygun göreceği hatlarda yeniden taksimine ve en fazla 2 (İki) yaşında olmasına ayrıca en az 40 (Kırk) kişilik yolcu oturma kapasitesine sahip olması şartı ile Komisyon Başkanı ve (5) üye tarafından talebin uygun olduğu düşünülmüştür. Üyelerden sadece Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanı ilimizde plaka tahditli olduğundan bunun mümkün olamayacağını, özelleştirme ile yeni bir esnaf grubu oluşacağı ve bu hatlarda yolcu taşımacılığı yapan esnafın mağdur olacağını öne sürerek karşı görüş bildirmiştir, buna rağmen talebin oy çokluğu ile” kabul edilmiştir.*

**İl Trafik Komisyonunda görüşülerek Alt Komisyon Raporu hazırlanması sonrasında konu 28/06/2001 tarih ve 2001/03 sayılı İl Trafik Komisyon Kararıyla Özel Halk Otobüs İhale Hatları<sup>81</sup>**

**BİRİNCİ HAT :** Bu hatta dört (4) Halk Otobüsünün

**İKİNCİ HAT :** Bu hatta iki (2) Halk Otobüsünün

**ÜÇÜNCÜ HAT :** Bu hatta üç (3) Halk Otobüsünün ,

**DÖRDÜNCÜ HAT :** bu hatta Özel Halk Otobüsü çalıştırılmasına gerek olmadığı.

**BEŞİNCİ HAT :** Bu hatta yedi (7) Halk

**ALTINCI HAT :** Bu hatta iki (2) Halk Otobüsünün

**YEDİNCİ HAT :** çok az olan bir hat olduğu için Halk Otobüsü çalıştırılmasına gerek olmadığı,

**SEKİZİNCİ HAT :** yolcusu az olan bir hat olduğu için Halk Otobüsü çalıştırılmasına gerek olmadığı,

**DOKUZUNCU HAT :** Bu hatta bir (1) Halk Otobüsünün

**ONUNCU HAT :** Bu hatta bir (1) Halk

**ONBİRİNCİ HAT :** yolcusu çok az olan bir hat olduğu için Halk Otobüsü çalıştırılmasına gerek olmadığı.

Özelleştirme yapılacak hatlarda çalışacak halk otobüslerinin sıfır-iki (0-2) yaş arası olmaları. otuz beş (35) oturma, elli altı (56) ayakta olmak üzere (35+56=91) doksan bir yolcu kapasitesinde olmaları, özelleştirme yapılacak hatlarda çalışacak halk otobüslerinin Belediye Başkanlığınca belirlenecek aynı renkte olması, Özelleştirme yapıldıktan sonra şu an hatlarda çalışan Belediye Otobüslerinin hatlardan çekilmesine, güzergahlardaki otobüs duraklarının yeniden düzenlenerek araçların rahatça giriş çıkış yapabilecek şekilde getirilmesine Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanının bu hatlarda özelleştirmeye ihtiyaç olmadığından ret, Belediye Başkanlığı temsilcisinin talep ettikleri Halk Otobüs sayılarının kırk iki (42) olmadığı için yirmi (20) otobüs sayısına ret özelleştirmeye kabul. Başkan ve diğer tüm üyelerin uygun görüş bildirmesi neticesinde yukarıda belirtilen hatlarda toplam yirmi (20) Halk Otobüsünün çalıştırılmasının oy çokluğu ile” kabul edilmiştir.

31.05.2001 tarihinde hazırlanan Alt Komisyon Raporunda öne çıkan hususlar ; “Edirne Belediye Başkanlığının toplu taşımacılıkta kullandığı belediye otobüslerinin eskimiş olduğu, ekonomik olmadığı için yolcu taşımacılığına cevap verememektedir.

“Son nüfus sayımına göre Edirne ili şehir merkezi nüfusu 120.000 (yüz yirmi bin) civarında olduğunu, günün mesai saatleri ve il merkezinde çeşitli semtlerde kurulan semt pazarları, çevre il ve ilçelerden günlük işlerini takip etmek için Edirne'ye gelenlerle birlikte tahminen il nüfusu 130.000 ile 140.000 arasında değişmektedir. Trakya üniversitesinin Edirne ilinde bulunması, üniversiteye bağlı fakülte ve

---

<sup>81</sup> Edirne Valiliği İl Trafik Komisyon Kararları Arşivi

yüksek okullarda tahminen 12.000 civarında öğrencinin bulunduğu, bu nüfusun yarıya yakınının her gün işlerine okullarına gitmeleri için yoğunlukla toplu taşıma araçlarını kullandıkları tahmin edilmektedir. Şehrin doğu kesimi genellikle ikametgah yeri olarak kullanılmakta, iş merkezleri kamu kuruluşları, bankalar, ticaret merkezleri şehir merkezinde bulunmaktadır. Bilhassa sabah ve akşam saatleri arasında bu kesimler arasında yolcu trafiği yoğun olmaktadır. Ayrıca üniversite, tıp fakültesi ve yeni terminalin açılmasıyla il merkezi ile bu bölgeler arasında yolcu trafiği daha yoğunluk kazanmaktadır.

İl Merkezinde Belediyenin yıllık yolcu taşınması yaklaşık 3.500.000 kişidir. Yolcu kapasitesinin en fazla olduğu hatlar 1,2,3,4,5 nolu hatlardır. 6 Nolu hattın yolcusu ise normaldir. Diğer 7,8,9,10 ve 11 nolu hatlar ise yolcusu az olan hatlardır. Kışın bu hatlardaki yolcu sayısı en üst seviyeye çıkmaktadır. Ancak üniversite ve diğer okulların yazın tatile girmeleri neticesinde yolcu büyük oranda düşmektedir. Bu durumda mevcut olan otobüsler bile fazla gelmekte sefer sayılarını azaltmaktadırlar. Ancak yolcu sayısı kışın günlük 40.000 civarında olmaktadır. Bu yolcunun yaklaşık 9.800 kişisi Belediye Otobüsleri ile geri kalan yolcular ise diğer kooperatifler tarafından taşınmaktadır. Günlük bu yolcu sayısının % 80-85 i ilk beş hatta taşınmaktadır, yazın ise günlük olan bu rakam okulların tatile girmeleri, memurların izine ayrılmaları nedeniyle 15.000-20.000 arasında değişmektedir. **Buna göre bir yılda Belediye 3.5 milyon diğer kooperatif minibüsleri de yaklaşık 11 milyon yolcu taşımaktadır.**

Özelleştirme yapılacak hatlarda çalışacak halk otobüslerinin yaşı 0-2 (Sıfır-iki) yaş arası olmaları otobüslerin (35) otuz beş oturma, (56) elli altı ayakta olmak üzere  $35+56=91$  yolcu kapasitesinde olmaları gereklidir. Özelleşmesi yapılacak hatlarda çalışan halk otobüslerinin aynı renkte olması gereklidir. Edime belediyesi özelleştirmeyi yaptıktan sonra hatlarda çalışan otobüslerini geri çekmelidir. Eğer bu hatlarda halk otobüsleri ile beraber belediye otobüsleri de çalışmaya devam ederse, daha önce çeşitli gerekçelerle özelleştirme nedeni olan otobüslerinin ekonomik ömürlerini doldurduklarını, işletmenin bu nedenle zarar ettiklerini ileri sürdükleri gerekçelere ters düşmüş olurlar.” Şeklindedir.



# EK-14 EDİRNE BELEDİYESİ MİNİBÜS ve MİDİBÜS YÖNETMELİĞİ

## BÖLÜM 1 :AMAÇ , KAPSAM , TANIMLAR , YASAL DAYANAK

### Amaç:

**Madde 1-** Bu Yönetmelik Edirne Belediyesi sınırları ve **mücvir sahası (07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı Meclis Kararıyla değişik)** içinde belirlenen güzergahlarda yolcu taşıma izni verilen (M) serisinden minibüs ve midibüslerin hangi koşullar altında ve ne şekilde çalışacaklarını , bunların işleticileri ile verilen hizmetten yararlanan kuruluşlar arasındaki ilişkileri , uygulamayı yürütecek ve denetleyecek olan kuruluş ve organların yetki ve sorumluluk alanlarını belirlemek amacıyla hazırlanmıştır .

### Kapsam:

**Madde 2-** Bu Yönetmelik ;

Daha önce İl Trafik Komisyonunca belirlenmiş ve 13.07.2005 tarihinde resmi gazetede yayınlanan 5393 sayılı yasaya istinaden bundan sonra Belediye Meclisi tarafından durakları, sayıları ve güzergahları belirlenecek, Edirne Belediyesi sınırları içinde ve **mücvir sahası (07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı ile değişik)** (köyler dahil) yolcu taşımacılığı yapan minibüs ve midibüsleri kapsar.

### Tanımlar:

**Madde 3-** Bu yönetmelikte geçen terimlerden ,

**Araç Sürücüsü :** Minibüs ve midibüsü sevk ve idare eden şoför

**Araç Sürücüsü Tanıtım Belgesi:** Toplu taşıma aracını kullanan kişinin aracı kullanırken yakasına takması gereken tanıtım kartı.

**Araç Uygunluk Belgesi :** Kapsam kısmında adı geçen araç işleticilerinin, araçları için bu yönetmelik hükümlerine göre tespit edilen Teknik Komisyondan alacakları Toplu Taşıma aracı uygunluk belgesi

**Araç Uygunluk Belge Komisyonu :** Trafik Komisyonundan 1(bir) Meclis üyesi, Makine İkmal Biriminden (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) 1(bir) makine mühendisi, 1(bir) teknik eleman , Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünden (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) görevlendirilecek 1(bir) kişi olmak üzere toplam 4(dört) kişiden oluşan komisyonu ifade eder. Komisyon raportörlüğü Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) tarafından yapılır.

**Belediye :** Edirne Belediyesi

**Meslek Odası :** Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası veya ilgili meslek odası

**Minibüs :** Yapısı itibariyle sürücüsünden başka 8(sekiz) ila 14(on dört) oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.

**Midibüs (Küçük Otobüs):** Yapısı itibariyle ; Araç uzunluğu 7 metreden itibaren en fazla 8 metre olan ve 16(o)+39(a)+1(s), 16(o)+34(a)+1(engelli)+1(s), 17(o)+38(a)+1(s), 17(o)+33(a)+1(engelli)+1(s), 20(o)+30(a)+1(s), 17(o)+38(a)+1(s) (katlanır koltuklar kapatıldığında), 17(o)+33(a)+1(engelli)+1(s), 20(o)+24(a)+1(s), 16(o)+39(a)+1(s) (katlanır koltuklar kapatıldığında), 16(o)+34(a)+1(engelli)+1(s), 20(o)+34(a)+1(s), 20(o)+27(a)+1(engelli)+1(s), 21(o)+23(a)+1(s), 17(o)+38(a)+1(s) (katlanır koltuklar kapatıldığında), 17(o)+33(a)+1(engelli)+1(s), 21(o)+33(a)+1(s), 21(o)+25(a)+1(engelli)+1(s), 25(o)+16(a)+1(s), 21(o)+33(a)+1(s) (katlanır koltuklar kapatıldığında), 21(o)+25(a)+1(engelli)+1(s),

21(o)+29(a)+1(s), 17(o)+32(a)+1(s), 17(o)+33(a)+1(s), 21(o)+25(a)+1(s), 25(o)+18(a)+1(s), 20(o)+26(a)+1(s), 22(o)+24(a)+1(s), 26(o)+17(a)+1(s), 26(o)+26(a)+1(engelli)+1(s), 21(o)+37(a)+1(s), 21(o)+22(a)+1(s) ( o = oturan, a = ayakta, s = şoför) oturma yeri ve ayakta yolcu taşıma kapasitesinde, insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır. **(07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik )**

**Toplu Taşıma İzin Belgesi (Ruhsat)** : İşleticilerin ücretini (harcını) yatırarak Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünden (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) alacakları **1 işletme yılı geçerliliği olan şekilde değiştirilmesine, (07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı ile değişik )**

**Trafik Komisyonu** : 5393 sayılı kanununun 24. maddesi gereğince kurulmuş bulunan ve görev yapmakta olan komisyonu,

**Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.)** : Toplu Taşıma araçları ile ilgili iş ve işlemleri yürütmekle görevli Edirne Belediyesi Trafik Müdürlüğünü,

**(07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı Meclis Kararı değişik )**

**Edirne Toplu Taşıma Elektronik Bilet Sistemi:** Edirne Belediyesi sınırları ve mücavir sahası içinde işletilen toplu taşıma sistemlerinde yolculuk bedellerinin elektronik kartlar ve elektronik bilet kullanılarak ödenmesini kapsayacak şekilde geliştirilen, elektronik yolculuk bedelinin ödeme işlemlerini gerçekleştirecek bütünleşik bir bilgisayar sistemi.

**Elektronik Bilet Kartları:** Üzerine biniş değeri yüklenebilen, yolcuların toplu taşıma araçlarını kullanmalarında ve/veya aktarma yapmalarında yolculuk bedelinin tahsilinde kullanılan, kullanıldıkça üzerine yüklenmiş biniş değeri azalan, gerektiğinde üzerine kimlik bilgilerinin yazıldığı fotoğrafla kişiselleştirilebilen, bir son kullanma tarihi olan ve içinde bu kartla yapılan yolculuklarla ilgili istatistiksel bilgiler saklanan, sistemde bilet yada nakit ücret yerine kullanılan "elektronik kart"lar.

**İşleten (taşımacı)** : Bu yönetmelik uyarınca çalıştırılan toplu taşıma araçlarının (minibüs ve midibüslerin) sorumlu işleteni.

**Kart Okuma Cihazı (Validatör):** Elektronik bilet kartlarındaki bilgileri okuyabilen, geçerli ve geçersiz kartları ayırt edebilen, karttaki değer miktarını azaltan, kart üzerine düşülen değeri ve ilgili bilgileri kayıt edebilen, istendiğinde belleğinde tuttuğu bilgileri aktarma merkezindeki bilgisayarlara aktaran bir cihaz.

**Güzergah** : Aracın yolcu taşımacılığı sırasında izleyeceği yol.

**Hat** : Ulaşımı sağlayan toplu taşıma aracının uğradığı yerlerin bütünü.

**Hat Rotasyonu** : Belediyece çalıştırılan otobüsler hariç toplu taşıma araçlarının taşıma hatlarında değiştirilmeli olarak çalıştırılma hali.

**İşletme Yılı** : İşletmeye başlanılan ocak ayı başından, aynı yılın aralık ayı sonuna kadar geçen süreyi kapsar.

**Tam Bilet:** Tarifesi Belediye Meclisince belirlenen ödemesi bilet, paso, elektronik kartlar ile yapılan, yolculuk bedeli.



**Tek Geçişlik Bilet:** Kartlar üzerine biniş değeri üretim esnasında yüklenilebilen, yolcuların toplu taşıma araçlarını kullanmalarında ve/veya aktarma yapmalarında yolculuk bedelinin tahsiline yarayan, tekrar kullanma olanağı olmayan bilet türü.

**Veri Aktarma:** Elektronik bilet sisteminde kullanılan cihazlar arasında elektronik veri aktarımıdır.

**Yolcu Aktarma:** Yolcuların seyahatleri sırasında aynı biletle bir toplu taşıma aracından diğerine binerek yolculuğunu tamamlaması.

**Zaman Tarifesi:** Belediye denetimli minibüs ve midibüslerin günlük hareket programında uyacakları zaman tarifesi.” **Eklenmesine,**

**Yasal Dayanak:**

**Madde 4-** Bu yönetmelik yasal dayanağını ,

- a) 5393 sayılı Belediye Kanununun 14. Maddesinin (a), (b) ve 15. Maddesinin 1. Fıkrasının (b), (c), (f) ve (p) bendi ile aynı maddenin 2.fıkrası” şeklinde değiştirilmesine, 07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik
- b) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği
- c) 1608 (151) sayılı Umuru Belediyeye müteallik Ahkamı Cezaiye hakkındaki kanun hükümlerindeki hak ve yetkilerinden alır.
- d) Bu yönetmelikte herhangi bir kişi ya da kuruluşa getirilen yükümlülük, o kişi ya da kuruluşun herhangi bir mevzuatla tabi olduğu yükümlülüklerinden masumiyet veya muafiyet sağlamaz.
- e) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu,
- f) 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu , (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.)

## **BÖLÜM 2 :TOPLU TAŞIMA İZİN BELGELİ MİNİBÜSLER**

**Minibüs veya Midibüslere Hat Verilmesi ve Kaldırılması İçin Yapılacak İşlemler:**

**Madde 5-**

- a) Edirne Belediyesi sınırları içerisindeki belirli güzergahlarda yolcu taşımacılığı yapmak üzere bu yönetmelikte belirlenen koşullara uymak kaydıyla Ticari plakalı M serisinden minibüs veya midibüslere hat verilmesine Belediye Meclisince karar verilir.
- b) Minibüs veya midibüs çalıştırılmasına izin verilecek hatlar, takip edilecek güzergah ile ilk hareket ve son durak yerleri, indirme bindirme yerleri ile hatlarda çalışacak araç adedi Belediye Meclisince belirlenir.
- c) Edirne Belediye Başkanlığı, Ulaşım planlaması gereği Belediye Meclis kararları alarak duraklarda araç eksiltme, arttırma, hatları ve güzergahları birleştirme veya değiştirme ile hat ve güzergahın kaldırılmasına karar verilir.
- d) Ulaşım Entegrasyon çalışmasından sonra Edirne Belediyesi sınırları içinde yeni oluşacak hatlarda yolcu taşımacılığı yapmak üzere öncelikle meclis kararı ile belirlenecek şartları taşıyan kişi veya kişilerle Toplu taşıma izin belgesi verilir.
- e) İşletenler, trafikte oluşacak zorunluluklar dışında belirlenen hat ve güzergahları kesinlikle değiştiremezler.
- f) Hatlarda çalışan araçlar için ilgili müdürlük ile taşımacılık yapan araç sahiplerinin temsilcisi üst birlikçe belirlenen program dahilinde rotasyon planı yapılacaktır.

(g) Hatlarda çalışan araçlar için uygulanacak ücretli, ücretsiz ve indirimli yolculara ait taşıma tarifesi Belediye Meclisi tarafından belirlenir. Tarifelerin belirlendiği Belediye Meclis kararının yürürlük tarihinden itibaren yeni tarifeler yürürlüğe girer ve işleyen bu karara uymak zorundadır.

(h) Belediye yol yapım çalışmaları, kamu görevi ve benzeri nedenlerle (mevsim şartları, semt pazarları v.s) önceden haber vermek koşuluyla güzergahlarda çalışma saatlerinde ve yolcu indirme bindirme yerlerinde değişiklik yapabilir. İşletenler bu değişikliklere uymak zorundadır.

(ı) Belediye gerekli gördüğü takdirde ulaşım etütleri ile ilgili bilgi toplamak ve denetim amacıyla araçları durdurabilir. Yolcu sayımları, yapılan kilometre, sefer süreleri konusunda bilgi isteyebilir veya belediyece belirlenen periyotlarda düzenli bilgi aktarımı isteyebilir. Yolcu ve araç personeli ile anket yapabilir. İşleten, belediyenin bu taleplerini zamanında yerine getirmek zorundadır. **(07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik )**

## **7.maddedeki şartlara uymak kaydı ile belediyemizden hat almaya hak kazanmış ve İlk Defa Toplu**

### **Taşıma İzin Belgesi Alacak Minibüs ve Midibüs Sahiplerinin Başvuru Şartları:**

#### **Madde 6-**

a) Dilekçe: Dilekçede ikametgah adresi, aracın plakası, modeli, motor numarası, şase numarası, kaç kişilik olduğu ve çalışmak istenilen hat belirtilir.

b) Trafik tescil belgesi (ruhsat)

c) Muhtardan tasdikli nüfus cüzdan sureti, ikametgah (ikametgahta en az 2 yıl Edirne il hudutları içinde oturma zorunluluğu vardır. Muhtar ikametgah belgesinin arkasına bu ibareyi belirtmek zorundadır .)

d) Maliyeden Minibüs veya midibüs ile ilgili faaliyetinden başka ticari olarak ilişkisi olmadığına dair Edirne vergi dairelerinden mükellefiyet kaydı .

e) “ SRC Belgesi ” şeklinde değiştirilmesine 07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik.

f) B sınıfı veya üstü sürücü belgesi

g) Ticari taşıt kullanma belgesi

h) Ticari plakalı minibüs ve midibüs tek kişi üzerine olabileceği gibi hisse oranlarını belirten Noterden düzenlenmiş ortaklık sözleşmesi ile çok ortaklı da olabilir . Bu tür başvurularda kişinin veya ortakların tamamının yönetmelikte belirtilen şartları taşıması gerekir. Kişi veya ortaklardan herhangi birinin durumu yönetmeliğe uygun olmadığı takdirde Belediyece toplu taşıma izni verilmez. Toplu taşıma izni verildikten sonra yönetmeliğe aykırı durumu tespit edilen kişi veya ortaklara durumlarını yönetmeliğe uygun hale getirmesi için Belediye encümen kararı ile en çok 2 aylık süre verilir. Toplu taşıma izni geçici olarak askıya alınır aracın hattında çalışmasına izin verilmez. Bu süre içinde düzeltme yapılmadan çalışma yaptığı tespit edildiğinde 1608 sayılı kanun gereği para cezası ile tecziyesinin yanında aracın 3 ila 15 gün arasında otoparka bağlanmak suretiyle faaliyetten men edilir, süre sonunda düzeltme yapılmadığı takdirde Toplu Taşıma İzin Belgesi Encümen kararı ile iptal edilir. Bu kişi veya kişilerin başka bir hat ve ortaklık için başvuruları kabul edilmez ve hak verilmez.

i) Toplu Taşıma İzin Belgesi almak isteyen araç sahibi veya sahipleri bu belgeleri Belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) Yerel basında ilan edilen tarihin son gün mesai saati sonuna kadar teslim etmek zorundadır. Eksik olarak Genel Evrak Kalemine teslim edilen evraklar işlem görmez ve durum Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) başvuru sahibine yazılı olarak bildirilir.

j) Başvuru dilekçeleri ile eklerinin uygunluk şartları Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) incelenir. Başvurusu kabul edilen araçlar Teknik Komisyona havale edilir ve Araç Uygunluk belgesi alması istenir. Araç Uygunluk belgesi de alan araç sahiplerinin evrakları Encümen' e gönderilir, Encümen kararı alındıktan sonra Belediye Meclisince kabul edilen Gelir tarifesindeki ücretin tamamını yatırdığına dair makbuzu ibraz ettikten sonra Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) Toplu Taşıma İzin belgesi (Ruhsat) düzenlenir. Toplu Taşıma İzin belgelerinde araç sahip veya sahiplerinin adı, soyadı, baba adı, doğum yeri ve tarihi , ikametgah , sürücü belgesi cinsi,

sosyal güvenlik numarası, taşıtın plaka numarası , modeli , kaç kişilik olduğu , çalışacağı hat ve güzergah isimleri yazılır .

#### **Hat Verilmesi İle İlgili İşlemler:**

##### **Madde 7-**

Her hat için tespit edilen kontenjandan daha fazla müracaat olduğu takdirde her hat için başvurular arasında Encümen' de çekilecek kura da kazananlara Toplu Taşıma İzni verilir .

Araç sahipleri sadece bir hat için Toplu Taşıma İzni talep edebilirler. Belediye aracın çalışmasına Toplu Taşıma izni verilecek hatlar için tespit edilen kontenjanlara göre açık bulunmadığı takdirde bu izin verilmez. İş bu yönetmelik yürürlüğe girdikten sonra Toplu Taşıma izin belgesi almadan çalışan araçlar Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) tarafından tespit yapılarak Emniyet Trafik Tescil Denetleme Şube Müdürlüğü ile müştereken faaliyetten men olunur. Kurada kazanan hat araçları kendilerine kazandıkları tebliğ edildiği tarihten itibaren 15 gün içinde hatlar arasında becayiş kabul edilir. Diğer becayişlerde ilgili oda görüşü alınarak Belediye'ye karşılıklı dilekçeyle başvurulmalıdır. Dilekçe ekine Trafik tescil ruhsatı ve Belediye çalışma ruhsatı fotokopileri eklenir. Encümen kararı olumlu ise, ¼ oranında devir temlik ücreti Hesap İşleri Müdürlüğüne yatırılarak tahsilat makbuzu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) ibraz edilir ve yeni çalışma ruhsatları düzenlenmek üzere Eski Belediye çalışma ruhsatları, boş yeni ruhsat ve 2'şer adet fotoğraf Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne teslim edilir. Bir hat için Toplu Taşıma İzin belgesi verilmiş olanlar başka bir hattın aracına veya ortaklığı için müracaat edemez ve Toplu Taşıma İzin belgesi alamaz. Karı ve Koca başvurularından yalnız 1 tek araç için her ikisinin ortaklığı kabul edilir. Bir kişi sadece bir araca ortak olabilir. (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.)

Belediyeden Toplu Taşıma İzin Belgeli M plakalı araçların, il genelinde S plakası olduğundan Servis hizmeti sunmaları yasaktır. Servis taşımacılığı yapıldığının tespiti halinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun ilgili hükümleri saklı kalmak kaydı ile (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) 1.Seferde bu yönetmeliğin 18.maddesi hükümleri gereği cezai müeyyide uygulanır. 2.tespitte Encümen kararı ile Toplu Taşıma İzni iptal edilir. Belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) bilgi verilmesi kaydı ile düğün, cemiyet, toplantı amacıyla geçici olarak durakta çalışamayacağı beyan edilerek izin alınabilir.

Herhangi bir sosyal güvenlik kurumundan emekli aylığı alanların yönetmelikte aranan diğer şartları taşımaları, kazanç sağlayıcı bir işte çalışmamaları ve iş yeri çalıştırmamaları halinde başvuruları kabul edilir.

Taşıma İzin Belgesi alacak araç sahipleri işbu yönetmelik hükümlerine ve yetkili kurullarca alınacak kararlara uymakla yükümlüdürler.

#### **Toplu Taşıma İzin Belgeli Araçların Devir ve Ortak Alınması ile ilgili Başvuru Taleplerinde İstenen Evraklar:**

##### **Madde 8-**

Toplu Taşıma İzin belgeleri; araca, Trafik tescil ruhsatında kayıtlı bulunan araç sahiplerine verilir.

Belediyeden Toplu Taşıma İzin belgesi almış araç sahibi veya sahipleri Belediyeye başvuru yaparak Encümen kararı alındıktan sonra aracın Noter satışını ve Emniyet Trafik Tescil Bürolarından devrini yapabilirler veya ortak alabilirler. Belediyeye başvurmadan ve Encümen kararı alınmadan yapılan satışlarda satın alan bu satıştan, ortak almalarında, ortak bu hisse devrinden dolayı hak sahibi olamaz.

Ortakların arasındaki hisse oranı kendileri tarafından belirlenebilir. İş bu yönetmelikteki şartların da yerine getirilmesi zorunludur. Başvuru sahibinin olmadığı durumlarda Noterden alınan vekaletnameler kabul edilir. Devir, satış ve ortak almada Encümen kararı alınması için takip edilecek işlemler sırasıyla;

**1- Aracı Toplu Taşıma İzin Belgesi Olarak Almak İsteyenler (Devir-Ortaklık) :**

- a) Dilekçe (Devir ile birlikte model değişikliği yapılacaksa dilekçede belirtilir .)
- b) Ticari plaka tahsis belgesi
- c) Mahalle muhtarından tasdikli nüfus cüzdan sureti ve en az 2 yıl Edirne İl hudutları içinde oturduğuna dair tasdikli ikametgah senedi
- d) “B” sınıfı ve üstü sürücü belgesi
- e) Ticari taşıt kullanma belgesi. Bu belge kursiyer kartı ve geçici taşıt kullanma belgesi ise onun fotokopisi alınır. Daha sonra asıl olan dosyasına konur .
- f) Edirne veya ülke sınırları içinde başka bir Ticari faaliyeti olmadığına dair Edirne İl sınırları içinde ikamet ettiği yerin bağlı bulunduğu vergi dairesinden alınacak belge. Mevcut ortak aracın diğer hissesini almak istiyorsa bu şart aranmaz.
- g) Ortak almalarda da aynı evraklar tamamlanır.(Tüm ortaklar için aynı evraklar tamamlanır. )

**2- Aracı Toplu Taşıma İzin Belgesi Olarak Satmak İsteyenler (Devir-Ortaklık) :**

- a) Dilekçe
- b) Belediye ile ilgili tüm borç ve cezaların ödendiğine dair Hesap İşleri Müdürlüğünden alınma borcu yoktur belgesi
- c) Araç üzerinde satılmaz kaydı varsa bunun kaldırıldığına dair ilgili kurumdan yazı getirilmesi gerekir
- d) Trafik ruhsatları(Motorlu araç tescil ve trafik belgeleri) tamamlanarak her iki mükellef Belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) başvurularını yaparlar. Gerekli inceleme Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünce yapıldıktan sonra evraklar karar alınmak üzere Belediye Encümenine gönderilir.

**3- Encümen kararı olumlu ise aracı alan kişi:**

- a) Noter Satışı
- b) Trafik tescil belgesi (ruhsat)
- c) Trafik sigorta poliçeleri
- d) Plaka yazılı vergi levhası
- e) Sosyal güvenlik kaydı ile ilgili yazı, kayıt fotokopisi veya ilgili kuruma bizzat ödeme yapılan son ayın makbuzunun veya Banka dekontu
- f) Eski Belediye ruhsatı , boş ruhsat ve 2 adet resim .
- g) Bu işlemlerin Encümen kararının tebliğ tarihinden itibaren 30 gün içinde tamamlanması şarttır .
- h) Tüm bu evraklar tamamlandıktan sonra Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) teslim edilirken Yönetmeliğin devir ücreti ile hükümleri gereği Devir Temlik ücreti tahsil edilir.
- i) İl ve ilgili İlçe Emniyet Müdürlüğü, Trafik Tescil Şube Müdürlüğü'ne uygunluk yazısı verilir.

Tüm bu işlemler bittikten sonra Belediye Toplu Taşıma İzin Belgesi, aracı alan kişi veya kişiler adına düzenlenir. Encümen kararının tebliğ tarihinden itibaren 30 takvim günü içinde evraklarını tamamlamayan alıcı kişi veya kişilere bu yönetmeliğin 18. Maddesinin ilgili cezai hükümleri uygulanır ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünce (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) 30 takvim günü ek bir süre verilir. Bu süre zarfında evraklar tamamlanmadığı takdirde Toplu Taşıma İzin Belgesi en çok 120 takvim günü süre ile askıya alınır ve aracın hattında çalışmasına izin verilmez. Evraklar tamamlandığı takdirde Toplu Taşıma İzin Belgesi düzenlenir. Bu süreler sonunda evraklar tamamlanmadığı takdirde Toplu Taşıma İzin belgesi Encümen’ce iptal edilir.

## **Belediyeden İzin Almadan Yapılan Devirlerde veya Ortak Almalarda Yapılacak İşlemler:**

### **Madde 9-**

Belediye Encümen kararı çıkmadan araç devir ve satışının yapıldığının tespiti halinde gerekli zabıt düzenlenerek Encümen' e sunulur. Encümen kararı ile para cezası, Ticaret ve sanattan men cezası ve devir temlik ücretinin 2 kat olarak bir defada tamamının yada taksitler halinde ödenmesi yönünde karar alınır. Devir ve temlik ücretinin tamamının bir defada ya da ilk taksitinin ödendiğini gösterir vevne alıncısının ibrazı halinde aracın çalışmasına izin verilir. Devir için istenen belgelerin tekamül ettirilmesi için araç sahibine 30 gün süre verilir. Bu süre zarfında evraklar tamamlanmadığı takdirde Toplu Taşıma İzin Belgesi en çok 120 gün süre ile askıya alınır ve aracın hattında çalışmasına izin verilmez. Bu süreler sonunda evraklar tamamlanmadığı takdirde Toplu Taşıma İzin Belgesi Belediye Encümen Kararı ile iptal edilir. Evraklar tamamlandığı takdirde Toplu Taşıma İzin Belgesi düzenlenir. Evraklarda aracı alan kişinin yönetmelikte aranan şartlara aykırı durumunun tespiti halinde Toplu Taşıma İzin Belgesi Belediye Encümen Kararı ile iptal edilir. Devir ve temlik ücreti Belediye' ye gelir kaydedilir. Aracı izinsiz devir aldıktan sonra model değişikliği yapanlar hakkında zabıt varakası tanzim edilir ve Encümence para cezası verilir.

### **1- İzinsiz devir yapanlardan istenilen evraklar:**

İlgili yönetmeliğin 8/1 ve 8/3 maddeleri uygulanır.

### **Veraset Yolu İle İntikallerde aranan Şartlar:**

#### **Madde 10-**

- a) Toplu Taşıma İzin Belgesi bulunan araç sahibinin ölümü halinde, mahkemeden alınacak veraset ilamında yazılı varislerin başvurusu üzerine Emniyet Trafik Tescil Bürolarından düzenlenmiş Motorlu Araç Tescil Belgesinde belirtilen mirasçılar adına Belediye Toplu Taşıma İzin Belgesi düzenlenir. Araç mirasçılardan birinin üzerine düzenlenebileceği gibi tüm mirasçılar adına da düzenlenebilir. Mirasçıların Yönetmeliğin 8/1 ve 8/3 maddelerinde belirtilen evrakları tamamlamaları gerekir. Mirasçılar için gerekli belgeleri istenirken yönetmelikte belirtilen Ticari olarak ek iş yapmama, sürücü belgesi, Ticari Taşıt Kullanma belgesi şartları aranmaz. Bu durumda mirasçılar araçlarını kullanacak kişinin sürücü belgesi ve Ticari Taşıt Kullanma belgelerini Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) teslim etmek zorundadır. Mirasçılar her şoför değişikliğinde bu belgeleri dosyasına konulması için Trafik Müdürlüğüne bildirim yapmak zorundadır.
- b) Mirasçılar kendi adına Trafik Tescil Ruhsatı çıkardıktan sonra toplu taşıma izin belgesinin kendileri adına düzenlenmesini istemeyip aracı bir başka şahısa satmak istediklerinde, Yönetmelik koşullarına uygun kalmak ve belediyeden izin almak suretiyle satış işlemini yaparlar.
- c) Mirasçılar adına Toplu Taşıma İzin Belgesi düzenleneceği takdirde Devir ve Temlik Ücreti alınmaz. Bir başka şahısa aracı satmak istedikleri takdirde Devir ve Temlik ücreti alınır.
- d) Varisler arasında anlaşmazlık halinde, Belediye Hukuk İşleri Müdürlüğü'nün görüşleri doğrultusunda işlem yapılır.
- e) Eşler, kardeşler ve kardeş çocukları arasında yapılan devirler ile anne ve babadan çocuklara, çocuklardan anne ve babaya yapılan devirde devir ücreti alınmaz. Diğer kan hısımları arasındaki devirlerde, tam devir ücreti alınır. (07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik)

### **İcra Yolu İle Yapılan Satışlarda Uygulanacak Kurallar:**

#### **Madde 11-**

Belediyeden Toplu Taşıma İzin Belgeli aracın icra marifetiyle satışı sonucunda yeni sahibinin toplu taşıma izin belgesi alabilmesi için yönetmelik şartlarına uygun olması ve Yönetmeliğin 8/1 ve 8/3

maddelerinde belirtilen evrakları tamamlamaları gerekir. Bu durum icra dairelerince yapılacak satış ilanlarında belirtilir. Belediyeye devir ve temlik ücretinin ödemesi ve yönetmelik hükümlerine durumunun uyması halinde yeni sahibine Toplu Taşıma İzin Belgesi verilir.

İcra yolu ile trafikten men edilerek çalışmayan araçların Toplu Taşıma İzin Belgeleri konu çözümleninceye kadar askıya alınır

### **Model Değişikliği Yapmak İsteyenlerin uyacakları Kurallar:**

#### **Madde 12-**

a) Araç sahibi aracını yeni bir araçla değiştirmek istediğinde yeni araca ait trafik ruhsatı, eski aracının trafikten çekme belgesi fotokopisi veya noter satışını dilekçesine ekleyerek Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) başvurur. Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü aracı Uygunluk Belgesi almak üzere Teknik Komisyona sevk eder. Uygunluk belgesi de aldıktan sonra yeni araç için geçerli olacak şekilde Toplu Taşıma İzin Belgesi düzenlenir.

b) Yeni aracın trafik tescilinin yapıldığı tarihte model yaşının 10 yaşından büyük olmaması şartı aranır.

c) Toplu Taşıma İzin Belgesi araç sahipleri, Araç değişikliklerini Emniyet Trafik Tescil tarihinden itibaren 30 takvim günü içerisinde belediyeye bildirimde bulunmak zorundadır. Bu süre sonunda bildirimde bulunmayan araç sahipleri Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) tanzim edilecek zabıta ile tespit edilip konu Encümen'e bildirilir. Encümen kararı ile Yönetmeliğin 18/22 maddesindeki cezai hükümleri gereği belirtilen para cezasını Belediyemiz veznesine ödemesi ve diğer Toplu Taşıma koşullarını taşıması şartıyla Toplu Taşıma İzin Belgeleri yenilenir.

d) Devir ile birlikte araç değişikliği yapılabilir. Ancak aracı almak isteyen kişi veya kişiler bu taleplerini Encümen'e evraklarını sunmadan önce başvuru dilekçesinde; aracın sadece Ticari plakasını alacağını ve yerine koyacağı aracın markasını, yaşını, motor ve şasi numarası vb. teknik bilgileri yazılı olarak belirtmek zorundadır. Encümen Kararı ile aracın devri ve model değişiklik talebi uygun görüldüğü takdirde yeni araç teknik komisyona sevk edilir. Uygunluk belgesi alan araç için işlemler tamamlanır. Hususiye çıkartılan, satılan veya trafikten çekilen eski aracın motorlu araç tescil belgesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) teslim edilir.

e) Teknik komisyona giren araç uygunluk onayı alamazsa kendisine komisyon tarafından en fazla 20 gün olmak üzere süre verilir. Verilen süre sonunda uygunluk belgesi alamayan araçlar hakkında zabıt varakası tanzim edilerek Encümen'e sunulur. Encümen'ce para cezası ve aracın uygun hale getirilmesi için 30 takvim günü süre verilir. Bu süre zarfında aracın hatta çalışmasına izin verilmez. Süre sonunda uygunluk belgesi alamayan aracın Toplu Taşıma İzin belgesi Encümen'ce iptal edilir.

### **Anarım İzni İçin Uyulacak Kurallar:**

#### **Madde 13-**

Çalıştırmalarını durdurmak zorunda kalan Toplu Taşıma İzin belgesi araç sahipleri kaza, tamir, yangın gibi hallerde mazeretlerini 3 (Üç) gün içerisinde yazılı olarak Belediyeye bildirmek zorundadırlar. Yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı çalışmasını durdurduğunu bildirenlere Belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) 2 ayı geçmemek üzere onarım süresi tanınır. Bu süre Encümen kararı ile ve mücbir sebepler karşısında 2 (iki) ay daha uzatılır. Bu süre sonunda aracını sefere koymak isteyen araç sahipleri Teknik Komisyondan Araç Uygunluk belgesi almak zorundadır. Aracını sefere koyamayan veya yeni araç olarak Toplu Taşıma İzin Belge değişikliğini yaptırmayanlar faaliyetten men edilir Toplu Taşıma izin belgeleri Encümen tarafından iptal edilir.

## **Araç Sahibi Haricinde Şoför Çalıştırılma Kuralları ve Aracın Taşınması Gerekli İşaretler:**

### **Madde 14-**

#### **A- Araç Sürücülerine İlgili Hükümler;**

- 1) Toplu Taşıma İzin belgeli araçlarda şoför olarak çalışacak kişiler (Kendisi çalıştığı takdirde araç sahipleri de dahil) örneği Belediyece hazırlanarak ilgili odası tarafından bastırılacak şoför tanıtım kartını almak ve araçta çalıştığı sürece yakasında takılı olarak bulundurmaya zorundadır.
- 2) İlgili Oda; Şoförün ehliyet fotokopisini, muhtardan ikametgah belgesini, Ticari Taşıt kullanma belgesinin fotokopisini, savcılıktan iyi hal kağıdını, ve İl Sağlık Müdürlüğünden ruhsat almış bir sağlık kuruluşundan psikoteknik testinden (kişilik, dikkat, zeka, refleks) yeterli puanı aldığını gösterir raporu” cümlesinin eklenmesine, (07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik) eğitim seminerine katıldığına dair katılım belgesini ve 2 adet fotoğraf olarak şoför tanıtım kartını düzenler.
- 3) Araç sahipleri ve şoförleri bu şoför tanıtım kartlarını yönetmelik yürürlüğe girdikten sonra 30 gün içinde almak zorundadır.
- 4) İlgili Oda tarafından ,araç sahibi ve sürücülerine yılda en az 1'er kez 4'er saatten az olmamak kaydıyla konusunda uzman kişilerce düzenlenecek eğitim seminerine bütün araç sahibi ve sürücülerin katılması zorunludur.
- 5) İlgili Oda şoför tanıtım kartı verdiği kişiler ile ilgili bilgileri 7 gün içinde Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) bilgi olarak vermek zorundadır.
- 6) Araçlarda çalışacak personelin kıyık ve kıyafeti, ilgili Oda tarafından tespit edilecektir. Tüm sürücüler bu kıyafetleri giymek zorundadır.
- 7) Araç sahibi çalıştırdığı personelin her türlü kanuni sorumlulukları, vergi ve sigorta yükümlülüklerinden sorumludur ve yerine getirmek zorundadır.
- 8) Araçların çalışması esnasında meydana gelen her türlü kaza ve fiilden, bununla ilgili olarak yargıya intikal eden her türlü yükümlülükten ve üçüncü şahıslara karşı doğacak yükümlülüklerden tamamen işletici-sürücü sorumludur. Tazminat ve bu gibi davalardan hükmedilen tazminat bedelleri Belediyeyi ilgilendirmez. Belediye ve Emniyet Trafik para cezaları işleticiye aittir.
- 9) Belediye, aracın çalışması sırasında aksaklık, eksiklik, kurallara uymama vb. gibi nedenlerden dolayı uygun bulmadığı sürücülerin değiştirilmesini işleticiden talep ettiğinde en geç 7 gün içinde söz konusu personel değiştirilecektir.
- 10) Araç sürücüsünün saç ve sakalları muntazam kesilmiş olacaktır. Sakal ve uzun saç bırakılmayacaktır.
- 11) Araç sürücüsü araca binen yolculara saygılı, nazik davranmak zorundadır. Kesinlikle yolcularla münakaşaya giremezler.
- 12) Araç personeli duraklarda ve yolda hiçbir şekilde bağırarak yolcu çağırılmayacaktır.
- 13) Araç sürücüsü zorunlu haller dışında duraklarda ve yolda klakson çalmayacaktır.
- 14) Araç sürücüsünün alkollü, uyuşturucu ya da uyarıcı madde olarak araç kullanması kesinlikle yasaktır. Alınan alkolün, uyuşturucu ya da uyarıcı maddenin cins, miktar ve derecesi ne olursa olsun bu şekilde araç kullanan araç şoför derhal değiştirilecek ve Araç Sürücüsü Tanıtım Belgesi iptal edilecektir.
- 15) Seyir halindeki araç şoförünün cep telefonu ile konuşması, araç içinde sigara içmesi yasaktır.
- 16) Araç içerisinde yüksek sesle müzik yayını yapılmayacaktır (07/03/2012 sayılı 2012/107 sayılı meclis kararı değişik)

#### **B) Çalışma ruhsatı verilen minibüslerde aranacak şartlar;**

1. Araçların renkleri orijinal beyaz renginde olacak, dış görünüşleri tek tip olacak, araçların dış gövdede çeşitli resim ve desenler bulunmayacaktır.
2. Aracın iç aydınlatma sistemi beyaz renkli olacak ve renkli ışık iç aydınlatma kesinlikle kullanılmayacaktır. Aracın içinde süs ve benzeri eşyalar olmayacaktır. Aracın dışında trafik kurallarına aykırı orijinalinin dışında bir aksesuar olmayacaktır.
3. Aracın içine perde konulmayacaktır.
4. Araçların çalışacakları hatları ve numaraları, güzergahları v.s. Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü ve ilgili kurumsal yapı tarafından müştereken belirlenerek Başkanlık Onayı ile uygulamaya konulacaktır.

5. Belediye denetimli minibüs ve midibüslere Belediyece belirlenen elektronik cihaz (validatör) takılacaktır. Yolculardan nakit ücret toplanmayacaktır.
6. Elektronik kontrollü yolcu taşıma kart ve biletlerinin basım ve satışı işlemi taşıyıcı esnaf temsilcisi kurumsal yapı tarafından Belediye denetiminde yapılacak veya yaptırılacaktır.
7. Kullanılacak elektronik kartlara ait dolun tesisleri ve bunun gibi tesisleri taşıyıcı esnaf temsilcisi kurumsal yapı tarafından Belediye denetiminde belirlenip tesis yapımı, teknik servis hizmet sunumu giderleri elektronik tesisi kuran firmaca karşılanacaktır.
8. Araçlar özürllüler için iniş ve binişe uygun olacaktır.
9. Vatandaşlara daha kaliteli toplu taşıma hizmet sunabilmek ve kent çevre sorunları çözümüne katkı sağlamak için araçlarda Avrupa standartlarında çevre dostu motor ve egzoz sistemine uygun en az Euro - 5 (Avrupa Birliği normları yükselttiğinde o motor tipi geçerli olacaktır.) çağdaş araçların kullanılması Belediyenin temel amacıdır. Yeni sefere başlayacak (0) Km araçlarda bu vasıflar Belediyece aranacaktır. ( 07/03/2012 tarih ve 2012/107 sayılı meclis kararı değişik)

### **BÖLÜM 3 :UYGULAMA İLE İLGİLİ GENEL ESASLAR**

#### **Ücretler:**

#### **Madde 15-**

#### **a) İlk Defa Toplu Taşıma İzin Belgesi Alacak Olan Araç Sahiplerinin Ödeyeceği Ücretler:**

İlk defa Toplu Taşıma İzin belgesi (Ruhsat) alacak hak sahiplerinden Belediye Meclisince kabul edilen Gelir Tarifesindeki miktarlar bir defada alınır. Tutarın ödendiğine ilişkin belgeyi ibrazı halinde ve Toplu Taşıma İzin Belgesi alabilmesi için gerekli evrakları Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) teslim ettiği takdirde izin verilir.

#### **b) Toplu Taşıma İzin Belgeli Araç Sahiplerinin Ödeyeceği Ücretler:**

**1.** Belediye Meclisince kabul edilen yıllık çalışma izin ücretlerini, Belediyeden Toplu Taşıma İzin belgeli araç sahipleri Ocak ayı sonuna kadar 1(bir) defada ödemek zorundadır.

Toplu Taşıma izin belgeli araç sahipleri kendi istekleri yada kendi hatalarından dolayı araçlarının çalışmadığı, çalıştırılmadığı günler için Toplu Taşıma izin ücretini ödemekten kaçınamaz yada geri ödenmesini talep edemez. Kendi hatalarından kaynaklanmayan işgünü kaybı için genel hükümler uygulanır.

Yıllık Toplu Taşıma İzin sürelerinin bitiminden sonra yenilenmeleri esnasında Toplu Taşıma hizmeti yapan belge sahibi tüm araçlar için Fenni muayenesinin Karayolları tarafından yapılmış olması Servislerden "Servis bakım onarım takip formu" alınması zorunludur.

Trafiğe uygun olduğu anlaşılan araçlara izin verilir. Trafiğe uygun olmadığı anlaşılan araçların hattında çalışmasına izin verilmez. Ayrıca Emniyet Trafik Denetleme Şube Müdürlüğüne bilgi verilir.

**2.** Belediyeden Toplu Taşıma İzin Belgeli araç sahipleri her yapılan ortak alma, devir ve satıştan dolayı Belediye meclisince o yıl belirlenen "Devir ve Temlik Ücretini" ödemek zorundadır. Bu ücret devir ve Ortak alma kararı çıkıp da işletici tarafından Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) evraklarını teslim ettikten sonra alıcı tarafından ödemesi bütçe meclisi tarafından alınacak karara uygun olarak yapılır. Bu ücret mükellefin isteğine göre tamamı peşin olarak da tahsil edilir. Devir Temlik ücretinin tamamı ödeninceye kadar aracın başka birine devrine izin verilmez.

Ortak olarak giren kişi veya kişiler hisseleri oranında devir ve temlik ücretini devir ile ilgili hükümler çerçevesinde ödemek zorundadır.

Eski sahibinin yıllık izin ücretini ödemediği ilk taksiti takiben diğer taksitler aracın devir olduğu andan itibaren yeni sahibi için de geçerlidir. Ödenmemiş taksitlerin ödeme tarihi geldiğinde yeni ruhsat sahibi veya sahipleri ödemeyi yapar.

#### **c) Belediye Alacaklarının Tahsili İle İlgili Yapılacak İşlemler:**



Taksitlerini vadesi geldiğinde ödemeyen araç sahipleri Hesap İşleri Müdürlüğünce ödeme emri düzenlenerek Zabıta Müdürlüğüne yazı ile bildirilir. Zabıta Müdürlüğü bu ödeme emirlerini Toplu Taşıma İzin Belgesi verilen araç sahiplerine tebligat kanunu hükümlerine göre tebliğ ederek 7 Takvim günü içerisinde borçlarını ödemeleri için süre verir. Bu süre içerisinde ödeme yapmayanlardan 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsili Hakkındaki Kanun hükümlerine göre tahsilat yapılır.

### **Toplu Taşıma İzin Belgeli Araçların Dosyalarının Düzenlenmesi, Takip ve Denetimi :**

#### **Madde 16-**

İş bu Yönetmelik gereği Çalışmalarına izin verilecek toplu taşıma araçları hakkında Tahakkuk ve Tahsilat İşlemlerinin takibi için Hesap İşleri Müdürlüğünde ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünde (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) ayrı ayrı dosya açılır. Bu yönetmelik hükümlerine aykırı hareketlerin takip ve tespiti ile tembihname hükümlerinin takibi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünce (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) yürütülür.

#### **Ceza Vermeye Yetkili Kurullar :**

#### **Madde 17-**

Toplu Taşıma Araçları sahipleri ve sürücülerinin yönetmelik hükümlerine aykırı olarak işlemiş oldukları her kusurda 1608 sayılı kanun hükümleri uygulanır. Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünce (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) düzenlenen zabıt varakalarından maktu ödenmeyen veya alınamayanlar Belediye Encümeni'ne gönderilir. Encümen ceza kararları Zabıta Müdürlüğünce ilgililere tebliğ edilir. Ticaret ve Sanattan men kararları Zabıta Müdürlüğünce tatbik edilir ve para cezasının tahsili için Hesap İşleri Müdürlüğüne bildirilir. Encümen kararının tebliğinden itibaren 30 takvim günü süre zarfında ödemenin yapılması zorunludur. Ödeme yapılmadığı takdirde Hesap İşleri Müdürlüğünce ödeme emri düzenlenerek Trafik ve Zabıta Müdürlüğüne yazı ile bildirilir. Zabıta Müdürlüğü bu ödeme emirlerini Toplu Taşıma İzin Belgesi verilen araç sahiplerine tebliğ ederek 7 takvim günü zaman içerisinde borçlarını ödemeleri için süre verir. Bu süre içerisinde ödeme yapmayanlardan 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsili Hakkındaki Kanun hükümlerine göre tahsilat yapılır.

#### **Tebih ve Yasaklar İle Ceza Hükümleri:**

#### **Madde 18-**

- 1) Bu yönetmelik kapsamına giren Toplu Taşıma araçları Belediyeden Toplu Taşıma İzin belgesi almadan çalışma yapamazlar.
- 2) Toplu Taşıma İzin Belgeli araçların kendi durakları haricinde durmaları, yolcu indirme ve bindirme yapmaları yasaktır. Araçlar kendilerine verilen güzergah dışında çalışamaz.
- 3) İstihap haddinden fazla yolcu taşınması yasaktır.
- 4) Araç sahipleri ve şoförleri Belediyece konulan işaret ve levhalara uymak zorundadırlar.
- 5) Toplu taşıma araçları devir izni ile ilgili Encümen kararı aracı alan kişiye tebliğ tarihinden itibaren 30 gün içinde tüm evraklarını hazırlayarak Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.) teslim etmek zorundadır.
- 6) Öngörülen yazı ve levhalar, Belediye onayı ile izin verilen reklam bilgileri dışında Araçların içinde ve dışında başka yazı ve aksesuar bulundurulması yasaktır.
- 7) Araçların servis taşımacılığı yapması yasaktır.
- 8) Trafik akışını engelleyici şekilde Toplu Taşıma araçlarının sevk ve idaresi yasaktır.
- 9) Araçların içinde yüksek sesle yolcuların rahatsızlığına yol açacak radyo-teyp çalınması, şoför dahil sigara içilmesi yasaktır ve 4207 sayılı kanun gereği araç içerisinde Sigara İçilmez ibareli levha asılması zorunludur.
- 10) Araçların yolcularını kaza, arıza vs. mücbir sebepler haricinde yollarda aktarma yapmaları yasaktır. Son duraklarına kadar yolcularını götürmek zorundadır.
- 11) Minibüs ve Midibüs Yönetmeliğinin 12,14, 15, 17 ve 19. maddelerindeki hükümlere uyulması zorunludur.
- 12) Toplu taşıma izin ücreti ve Devir Temlik ücretlerini zamanında ödenmesi zorunludur.

- 13) Kazaya uğramış aracını tamir ettirmeden hasarlı şekilde çalışmaya devam etmek yasaktır.
- 14) Araç sahipleri Belediye Meclisi, Belediye Encümeni ve İl Trafik Komisyonunun aldığı kararlara uymak zorundadırlar.
- 15) Araçlarda fiyat tarifelerinin müşterilerin kolayca görebileceği idarece belirlenen yere asılması zorunludur.
- 16) Karayolları Trafik Kanunu gereği araçlarda bulundurulması zorunlu olan avadanlık dışında araç ve gereç bulundurulması yasaktır.
- 17) Araçlar sefere çıktıklarında iç ve dış temizliğin yapılmış olması, iç döşemelerinin yırtık ve kirli olmaması zorunludur.
- 18) İzin almadan mazeretsiz toplu taşıma hizmetinde çalışmamak yasaktır.
- 19) Tamir edilmesi gerekli araçlar için 13.madde de belirtilen hükümlere uyulması zorunludur.
- 20) Belediye Encümen kararı olmadan Toplu Taşıma araçları satılamaz, devredilemez, ortak alınmaz.
- 21) Model değişikliği yapan Toplu Taşıma belgeli araç sahipleri aracın Trafik Tescilinin yapıldığı tarihten itibaren 30 gün içinde Belediyeye bildirim yapmak zorundadır.
- 22) Minibüsler ve Midibüsler ara duraklarda, yolcu indirme ve bindirme dışında hiç bir şekilde bekleme yapamazlar,
- 23) Minibüsler ve Midibüsler belirlenmiş güzergahların dışına çıkamazlar ve belirlenmiş güzergahlarında kısa dönüş yapamazlar.
- 24) Minibüsler ve Midibüsler servis istasyonları dışında yıkanamazlar, temizlenirken çıkan çöp ve kirli suların çevreye atılması yasaktır.
- 25) Minibüsler ve Midibüsler ile her türlü karşılama törenine katılmak yasaktır. Düğün ve cenazelere ise, meslek odasından izin alınmak sureti ile katılabilir.
- a) Meslek odasından alınacak belge iki nüsha olarak düzenlenir ve ilgili mercinin kontrolü durumunda ibraz edilir.
- b) Yukarıda sayılan nedenlerle 3(üç) gün çalışmayan minibüs veya midibüs sayısı o hatta çalışan minibüs veya midibüs sayısının % 10 unu geçemez.
- c) Yukarıda sayılan nedenlerle hattın dışına çıkma, güzergah dışı olması halinde hiç bir şekilde ticari amaç güdülemez.
- d) Pazar günleri ticari amaç gütmemek ve meslek odasından izin belgesi almak şartı ile hatta çalışan minibüs veya midibüs sayısının %20 sini geçmemek şartı ile mesire ve gezi amaçlı güzergah dışına çıkılabilir.
- 26) Yolcuların mal ve can güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde araç kullanmak, hız ve manevra yapmak yasaktır.
- 27) Minibüsler ve midibüsler bir başkasına kiraya verilemez,
- 28) Minibüsler veya midibüslerde gereksiz klakson çalınması ve havalı korna bulundurulması yasaktır.
- 29) Minibüsler ve midibüslerde ayakta yolcu taşınması yasaktır. Yolcu sayısının yazıldığı belgede belirtilen sayıdan fazla yolcu bulunduramazlar.
- 30) Belirlenmiş duraklar dışında yolcu indirilmesi ve bindirilmesi yasaktır.
- 31) Belediyece düzenlenmiş olan ücret tarifelerine uymak zorunludur. İzinsiz ücret tarifesi uygulamak yasaktır. (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.)

Yukarıda belirtilen hususlar , özel kanunlarla getirilen uygulama ve yaptırımlar hariç, Belediye tembih ve yasağı olarak düzenlenmiştir. 18. madde hükümlerine aykırı hareketler nedeniyle zabıt varakası tanzim edilmesi halinde 1608 sayılı yasa hükümlerine göre belediye Encümenince ceza verildikten başka 1(bir) aya kadar meslek ve sanattan men cezası da verilir ve bu gibilerin ehliyeti alınmak üzere durum İl Emniyet Trafik Tescil Denetleme Şube Müdürlüğüne bildirilir. Aynı takvim yılı içinde üç kez meslek ve ticaretten men cezası verilen aracın toplu taşıma izin belgesi , takvim yılı sonu beklenmeksizin Encümen kararı ile iptal edilir. (Belediye Meclisi'nin 02.05.2007 tarih ve 2007/87-06-339 sayılı kararı değişik.)

**Eğitim:****Madde 19-**

Belediyeden Toplu Taşıma İzin Belgeli araçlarda çalışan araç sahibi ve sürücöleri, yılda en az 1'er kez 4'er saatten az olmamak kaydıyla İlgili Oda tarafından, konusunda uzman kişiler nezaretinde düzenlenecek eğitim seminerine katılmak zorundadır.

Belediye ve İlgili Oda tarafından, seminer sonunda, seminere katılan araç sahibi ve sürücölerine seminere katılım belgesi verilecektir. Şoför Tanıtım Kartı düzenlenirken bu belgenin de ibraz edilmesi zorunludur. Söz konusu belgeye sahip olmayan sürücöler kesinlikle Toplu Taşıma Aracı kullanamaz.

**Müracaat Süreleri****Madde 20-**

Yönetmelik yayınlandığı tarihten itibaren 30 iş günü içerisinde ruhsat almak için başvuruda bulunmayanlara Belediye Zabıta Yönetmeliğinin Tembih ve Yasakları hükümlerinden her ay için cezai işlem uygulanır.

Belediye' den Toplu Taşıma İzin belgesi almadan çalıştığı tespit edilen araçlar hakkında, 1608 (151) sayılı Umuru Belediyeye müteallik Ahkamı Cezaiye hakkındaki kanun hükümleri çerçevesinde 3-15 güne kadar trafikten men cezası verilerek araç otoparka çekilir.

**Yürürlük****Madde 21-**

5393 sayılı Belediye Kanununun 15/p maddesinde verilen yetkiye göre iş bu Yönetmelik Belediye Meclisince kabul edilip, mahalli gazetelerden birinde yayınlandığı tarihte yürürlüğe girer.

**Madde 22-**

Bu Yönetmelik Belediye Başkanı adına Trafik Müdürlüğü'nce yürütölür.

**Geçici Madde 1:** Belediye denetimli minibüs ve midibüslere Belediyece belirlenen elektronik cihaz (validatör) takılacaktır. Yönetmelik değişikliklerinin yürürlüğe girmesinden itibaren yolculardan nakit ücret toplanmayacaktır. Bu değişikliği yapmayan ve uygulamayanlar hakkında yönetmeliğın 18. Maddesine göre işlem yapılacaktır.

**Geçici Madde 2:** Belediye denetimli toplu taşıma hatlarında çalışan (M) plakalı araçlar özörlöler için iniş ve binişe uygun hale 07.07.2012 tarihine kadar getirilecektir. Bu değişikliği yapmayan araçların Toplu Taşıma İzin Belgesi (Ruhsat) 2012 yılı sonunda yenilenmeyecektir.

**Geçici Madde 3:** 31.12.2012 tarihine kadar, Belediye denetimli minibüs ve midibüslerin renkleri, dış görünüşleri belirlenen standartlara uygun hale getirilecektir. Bu değişikliği yapmayan araçların Toplu Taşıma İzin Belgesi (Ruhsat) yenilenmeyecektir. (07/03/2012 tarih ve 2012 /107 sayılı meclis kararı değişik )

## **EK.15: Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi (2010) Soruları<sup>82</sup>**

### **Halkın Profiline Yönelik Sorular**

- 1- Kent içi toplu taşıma araçlarını kullanıyor musunuz?
- 2- Kent içi toplu taşıma araçlarını kullanma sıklığınız nedir?
- 3- Cinsiyetiniz?
- 4- Yaşınız?
- 5- Çalışma durumunuz?
- 6- Öğrenim durumunuz?
- 7- Gelir durumunuz?
- 8- Edirne’de ne zamandan beri ikamet ediyorsunuz?
- 9- Otomobiliniz var mı?
- 10- Genellikle hangi günlerde toplu taşıma araçlarını kullanıyorsunuz?
- 11- Kaliteli bir toplu taşıma hizmeti verilse yine de özel aracınızı kent içinde aynı sıklıkla kullanmaya devam eder misiniz?
- 12- Hangi nedenlerle toplu taşımayı kullanıyorsunuz?
- 13- Toplu taşımada rahatsızlık unsuru olan sorunlara ilişkin olarak belediyeye hiç şikâyette bulundunuz mu?
- 14- Belediyeye şikâyette bulundunuzsa bu şikâyetinize bir çözüm getirildi mi?
- 15- Toplu taşımada yaşanan sorunları nereye bildiriyorsunuz?
- 16- Belediyenin toplu taşımada nasıl bir rol üstlenmesini istersiniz?
- 17- Toplu taşımada hangi araçları tercih edersiniz?
- 18- Toplu taşımada “elektronik bilet” uygulamasından haberiniz var mı?
- 19- Toplu taşımada elektronik bilet uygulamasının yararlı olacağını düşünüyor musunuz?
- 20- Kent içi toplu taşımada belediyelerin sorumluluğu hakkında bilginiz var mı?

### **Halkın Toplu Taşımdan Memnuniyetine Yönelik Sorular**

#### **Sürücülerin Davranış Biçimleri**

- 1-Şoförler trafik kurallarına uymaktadır.
- 2- Şoförlerin kılık-kıyafet ve günlük bakımlarını yeterli buluyorum.
- 3- Toplu taşıma araçlarında yolculara içtenlikle hizmet verilmektedir.
- 4- Şoförlerin cep telefonlarının açık olması beni rahatsız etmez.
- 5- Toplu taşıma araçlarında güvenli yolculuk yapıyorum.
- 6- Şoförlerin uzaktan gelmekte olan yolcuları beklemesi beni rahatsız etmez.
- 7- Şoförlerin durak aralarında yolda durmaları beni rahatsız etmez.
- 8- Yolculuk esnasında radyo-teyp açık olması beni rahatsız etmez.
- 9- Minibüs şoförlerinin yarış yapması beni rahatsız etmez.
- 10- Minibüsler yolcuları sarsmadan taşımaktadır.

#### **Araçların Özellikleri**

- 1- Araçların iç ve dış temizliğini yeterli buluyorum.
- 2- Toplu taşımada kullanılan araç sayısını yeterli buluyorum.
- 3- Toplu taşıma araçlarının büyük cam, aydınlık ve ferah yolcu bölümü olmasının yararlı olacağına inanıyorum (perdelik olmaması gibi).
- 4- Opsiyonel sürücü ve araç içi klima sisteminin yararlı olacağını düşünüyorum.
- 5- Toplu taşıma araçlarında yolcu bilgilendirme ekranı olsa iyi olur.

---

<sup>82</sup> Edirne Belediyesi Toplu Taşıma Kamuoyu Memnuniyet Anketi

- 6- *Toplu taşıma araçları standart tipte ve renkte olsa iyi olur.*
- 7- *Toplu taşıma araçlarının üzerindeki hat ve durak isimlerinin rahatça görülebilecek konumda ve boyutta olmasının yolcular için yararlı olacağını düşünüyorum.*
- 8- *Toplu taşıma araçlarındaki koltuklar rahat oturulabilecek genişliktedir.*

### **Halkın Beklentileri ve Genel Değerlendirmelerine Yönelik Sorular**

- 1- *Toplu taşıma hizmetlerini genel olarak kaliteli buluyorum.*
- 2- *TOKİ konutlarından ve Kıyık'tan otopara ve üniversite kampüsüne direkt bir hattın yararlı olacağını düşünüyorum.*
- 3- *Kent merkezinden otopara ve üniversite kampüsüne direkt bir hattın yararlı olacağını düşünüyorum.*
- 4- *Engellilere günün her saati hizmet verecek alçak tabanlı toplu taşıma araçlarının yararlı olacağını düşünüyorum.*
- 5- *Kent içi toplu ulaşımda ulaşım süresini makul buluyorum.*
- 6- *Toplu taşıma şoförlerine periyodik halkla ilişkiler eğitim destek çalışması yararlı olur.*
- 7- *Denetim sıklığının artırılması toplu taşımada yararlı olacaktır.*

**Tablo A.1 :Farklı Tarihlerde Bölgelere Göre Kayıkçıların Mukayesesi**

Bölge	YILLAR						
	1535	1568	1677	1728	1751-52	1792-94	1802
1			119	230	409	347	325
2			351	653	865	729	853
3			161	583	467	118	665
4			307	830	671	583	1206
5			201	441	587	461	855
6			61	189	424	783	651
7			18	58		85	106
8	10	40		748		570	808
9						402	660
10						189	371
<b>Toplam</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>1.218</b>	<b>3.732</b>	<b>3.423</b>	<b>3.967</b>	<b>6.500</b>

**Kaynak:** Ertuğ, N., 2001, *Osmanlı Döneminde İstanbul deniz ulaşım ve kayıkçılar*, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, Başbakanlık Basımevi, s 141

**Tablo A.2: 1640 Senesinde İstanbul'dan Diğer Yerlere Kayık Ve Pereme İle Dolmuş Ücretleri**

Gidilecek yerler	Ücretler
İskele'den Kasım Paşa'ya ve Balat'a	0,5 akça
Karşıdan karşıya geçirmeye	1 mangır
Yalnız kürek karşıdan karşıya bir kişi geçirmeye	0,5 akça
Tophane'ye	0,5 akça
Fındıklı'ya	3 mangır
Beşiktaş ve Ortaköy'e	1 akça
Kuruçeşme ve Arnavutköyü'ne	1 akça+1 mangır
Rumelihisarı,İstinye'ye,Yeniköy'e,İncirli'ye,Beykoz'a,Kanlıcağ'a ve	1,5 akça
Çengelköyü'ne ve İstavros'a	1 akça+1 mangır
Üsküdar'a,Salacak'a ve Kadıköyü'ne	1 akça
Yeniköy'den yukarı Boğazhisarı'na varınca	2 akça

**Kaynak:** Ertuğ, N., 2001, *Osmanlı Döneminde İstanbul deniz ulaşım ve kayıkçılar*, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınları, Başbakanlık Basımevi, s 166

**Tablo A.3 : Toplu Taşıtların Teknik Özelliklerine Ayrılması**

	<b>Hızları (Ortalama)</b> (km. / s.)	<b>1 saatte Alacağı Yol</b> (km)	<b>Aynı izde saatte taşıyabileceği insan</b>	<b>Pratikte Sayısı taşıdığı insan saat</b>
Büs'ler	16-23	20	9.000-10.000	6.000
Tramvay	16-23	20	13.500-18.000	12.000
Metro	25-35	30	40.000 e kadar	33.000
Demiryolu	45-55	50	50.000 e kadar	33.000

**Kaynak:** Göçer, O., 1979. Toplu taşımacılık genel sorunları ve erişme alanları ile kapasite hesap ilkeleri, 2. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 325

**Tablo A.4 : Toplu Taşıtların Kapasite, Hız ve Sıklık Durumuna Göre Ayrılması**

**Kaynak:** Evren, G., 1979, Gelişmekte olan ülkelerde kentsel ulaşım ve raylı sistemler, 2. Toplu Taşıma

Ulaştırma Türü	Ticari Hız Km / st.	En büyük Sıklık Taşıt / st.	Kapasite			Alan tüketimi		
			Yolcu / saat / yön			M <sup>2</sup> / yolcu		
			Taşıt dolum oranı %					
100	67	33	100	67	33			
Yaya	5	-	20.000		-	0.8	-	-
Bisiklet	10	-	10.000		-	3.0	-	-
Özel oto	20-50	1.500	6.000	4.000	2.000	17.5	26,3	52.5
Otobüs	10-30	120	9.600	6.400	3.200	6.3	9,4	18.8
Tramvay	20	120	12.000	6.700	3.300	5.0	9,0	18.2
Hafif Metro	30	90	20.000	13.400	6.600	4,5	6,7	13.6
Metro	40	40	40.000	26.800	13.200	3,0	4,5	9.1
Bölgesel Demiryolu	50	30	50.000	33.500	16.500	3.0	4.5	9.1

Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 51

**Tablo A.5: Ulaşım Sistemlerinin Teknolojik Özellikleri**

	<b>Otomobil</b>	<b>Otobüs</b>	<b>Tramvay</b>	<b>Metro</b>
Taşıt Kapasitesi (kişi)	4	80	300	1.000
Ticari hız ( Km. / saat )	15 – 30	10 – 20	15 – 30	20 – 40
İz kapasitesi ( Taşıt / saat )	800	120	80	40
İz kapasitesi ( yolcu/ saat )	3.200	9.600	24.000	40.000
Enerji tüketim (otomobil =	100	19	22	19

**Kaynak:** Elker, C., 1979. Toplu taşımacı politikanın tamamlayıcısı olarak kentlerde özel otomobil kullanımının sınırlandırılması, 2. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 3-6 Aralık, s 150

**Tablo A.6 : Ankara’da Minibüs Kontenjanlarının Hatlara Göre Dağılımı**

<b>Sıra</b>	<b>Hat</b>	<b>1961</b>	<b>1965</b>	<b>1966</b>	<b>1967</b>	<b>1968</b>	<b>1972</b>	<b>1975</b>
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	Altıışevler		14	18	20	26	29	26
12	Çinçinnağları		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	19	20	26	57	65
17	Balgat-Cevizlidere		15	15	16	20	22	24
18	Çukurambar					4	4	8
19	Yenimah.-K.Yaka	30	30	30	34	42	69	69
20	Bahçelerüstü					10	10	8
21	Dikmen İlker Keklipınar	8	13	10	12	20	35	40
22	Yukarıyancı-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
	<b>Toplam:</b>	<b>315</b>	<b>420</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>750</b>	<b>1067</b>	<b>1127</b>

**Kaynak:** EGO Genel Müdürlüğü,1978. Ankara’da toplu taşımanın tarihsel gelişimi, 1.Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-14 Aralık, s:63



**Tablo A.7: Kayseri’de Yıllara Göre Dolmuş (Minibüs) Sayısı**

Yıl	Dolmuş (Minibüs) Sayısı
1975	200
1976	200
1977	250
1978	250
1979	310

*Kaynak:* Kutlu K., Yayla N. ve Gedizlioğlu E., 1981, s 32)

**Tablo A.8: Trakya Bölgesinde Firmaların Durumu**

Yıl	Bölge Adı	Şirket ve Kooperatif Sayısı			Ticaret Unvanlı İşyeri Sayısı		
		Kurulan	Kapanan	Kurulan/ Kapanan	Kurulan	Kapanan	Kurulan/ Kapanan
2009 yılı	Türkiye	44.472	10.395	4.3	44.050	32.419	1.4
	TR21	663	79	8.4	1.260	607	2.1
	Tekirdağ	417	44	9.5	748	330	2.3
	Edirne	151	24	6.3	242	183	1.3
	Kırklareli	95	11	8.6	270	94	2.9
2008 yılı	Türkiye	49.003	9.578	5.1	46.401	37.343	1.2
	TR21	741	81	9.1	1.246	794	1.6
	Tekirdağ	482	48	10.0	765	278	2.8
	Edirne	140	23	6.1	275	405	0.7
	Kırklareli	119	10	11.9	206	111	1.9
2007 yılı	Türkiye	55.350	9.954	5.6	48.673	23.595	2.1
	TR21	800	75	10.7	1.304	475	2.7
	Tekirdağ	496	44	11.3	809	250	3.2
	Edirne	172	21	8.2	282	149	1.9
	Kırklareli	132	10	13.2	213	76	2.8
2006 yılı	Türkiye	52.699	9.471	5.6	52.523	23.342	2.3
	TR21	770	99	7.8	1.436	526	2.7
	Tekirdağ	474	68	7.0	831	241	3.4
	Edirne	154	24	6.4	377	177	2.1
	Kırklareli	142	7	20.3	228	108	2.1
2005 yılı	Türkiye	47.401	8.886	5.3	48.657	17.556	2.8
	TR21Trakya	601	71	8.5	932	405	2.3
	Tekirdağ	393	43	9.1	485	202	2.4
	Edirne	116	26	4.5	266	135	2.0
	Kırklareli	92	2	46.0	181	68	2.7

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.9: Gelişmişlik Endeksleri**

Sıra	İl	İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi	İller Arası Rekabetçilik Endeksi	Rekabet Endeksi
1	İstanbul	4.808	84.04	100
2	Ankara	3.315	48.58	97.8
3	İzmir	2.524	42.23	87.3
16	Edirne	0.562	20.11	66.9

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.10: Trakya Bölgesinde Kamu Yatırımları (2010)**

Sektör	TR21 Trakya		Edirne	
	Bedeli(TL)	Adedi	Bedeli(TL)	ADEDİ
Tarım	1.407.838.053	249	1.291.632.206	114
Madencilik	74.896.968	10		-
İmalat	22.000	2		-
Enerji	473.384.822	178	107.331.000	51
Ulaştırma	3.614.572.474	213	763.389.105	89
Turizm	2.368.000	2	-	-
Eğitim	262.123.858	144	98.546.105	89
Kültür	8.946.031	24	8.721.031	22
Sağlık	133.806.427	21	15.051.259	5
Diğer Kamu	100.802.149	117	17.751.197	59
<b>Toplam</b>	<b>6.078.760.781</b>	<b>960</b>	<b>2.302.421.903</b>	<b>439</b>

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.11: Trakya Bölgesindeki Yabancı Yatırımlar**

	Türkiye	TR21 Trakya	Edirne
Yabancı Sermayeli İşletme Sayısı	24.649	177	33

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.12: Tescilli Taşınmaz Tarih, Kültür ve Tabiat Varlıkları (2010)**

	<b>Türkiye</b>	<b>TR21</b>	<b>Edirne</b>
Sivil Mimari Örneği	56.142	992	522
Dinsel Yapılar	7.958	214	140
Kültürel Yapılar	8.659	370	245
İdari Yapılar	2.186	88	49
Askeri Yapılar	996	56	44
Endüstriyel ve Ticari Yapılar	3.008	119	98
Mezarlıklar	2.868	172	141
Şehitlikler	220	8	6
Anıt ve Abideler	257	21	12
Doğal Varlıklar	6.256	67	16
Kalıntılar	1.731	97	69
Korumaya Alınan Sokaklar	46	0	0
<b>Toplam</b>	<b>90.336</b>	<b>2.204</b>	<b>1.342</b>

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.13: Çeşitlerine Göre Sit Alanları**

<b>(2010)</b>	<b>Arkeolojik Sit Alanı</b>	<b>Doğal Sit Alanı</b>	<b>Kentsel Sit Alanı</b>	<b>Tarihi Sit Alanı</b>	<b>Kentsel Arkeolojik Sit Alanı</b>	<b>Diğer Sit Alanları (Üst Üste Sit Alanları)</b>	<b>Toplam</b>
Türkiye	8.575	1.234	230	146	33	411	10.627
TR21 Trakya	330	3	36	5	0	12	386
Edirne	119	1	23	2	0	4	149

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.14: Vakıflara Ait Eski Eser Sayısı (2008)**

	<b>Eski Eser Sayısı</b>	<b>1000 km2'ye Düşen Eser Sayısı</b>
Türkiye	19.814	25,29
TR21 Trakya	693	36,98
Edirne	443	72,65

*Kaynak:* TR21 Trakya Bölge Planı 2010-2013 Trakya Kalkınma Ajansı, Ekim 2010

**Tablo A.15: Edirne Kent Merkezi Mahalleri Nüfusları ve Yüz Ölçümleri**

Mahalleler	Yüzölçümü (Ha)	Nüfus 1985 Yılı (Kişi)*	Nüfus 2009 Yılı (Kişi)**	Fark	Artış Oranı %
Abdurrahman	55	5.646	7.268	1.622	29
Babademirtaş	36	4.447	3.555	-892	-20
Barutluk	17	4.780	7.209	2.429	51
Çavuşbey	50	5.475	5.316	-159	-3
Dilaverbey	34	4.989	4.896	-93	-2
Fatih	74	0	15.924	15.924	
İstasyon	191	0	2.526	2.526	
Karaağaç	140	3.950	3.555	-395	-10
Kocasinan	56	0	12.390	12.390	
Medresealibey	15	3.383	5.297	1.914	57
Menzilahr	52	1.352	3.814	2.462	182
Meydan	25	2.543	3.390	847	33
Mithatpaşa	20	5.029	3.993	-1.036	-21
Nişancıpaşa	31	4.764	6.616	1.852	39
Sabuni	25	2.839	1.377	-1.462	-51
Sarıcapaşa	16	2.048	2.848	800	39
Şükrüpaşa	336	0	19.927	19.927	
Talatpaşa	51	5.760	6.341	581	10
Umurbey	22	2.556	2.661	105	4
Yancıkçı Şahin	12	1.811	4.304	2.493	138
Yeniimaret	112	2.710	4.362	1.652	61
Yıldırım Beyazıt	170	3.347	4.416	1.069	32
Yıldırım Hacısarraf	116	3.041	3.279	238	8
1.Murat	62	4.052	6.306	2.254	56
Toplam	1718	74.522	141.570	67.048	90

**Kaynak:** \* Ratip KAZANCIGİL, Edirne Mahalleleri Tarihçesi,

\*\* Adrese Dayalı Kayıt Sistemi Verileri

**Tablo A.16: Edirne Belediyesine Bağlı Otobüs İşletmesi  
1985-2003 Yılları Arası Yolcu Tarifeleri**

Hatlara Göre Taşıma Ücretleri				
Yıllar	Edirne Merkez-Kapıkule		Edirne Merkez- Şehiriçi Semtler	
	Sivil	Asker-Öğrenci	Sivil	Asker-Öğrenci
1985	125	50	50	25
1988	400	200	150	100
1989	600	300	250	150
1992	2.000	1.000	800	500
1993	5.000	2.500	1.500	1.000
1994/1	6.000	3.000	2.000	1.000
1994/2	10.000	5.000	4.000	2.500
1995	10.000	5.000	4.000	2.500
1995/2	15.000	7.500	6.000	4.000
1996	20.000	10.000	7.500	5.000
1996/2	30.000	15.000	12.500	7.500
1997	50.000	20.000	20.000	15.000
1998	100.000	50.000	50.000	40.000
1999/1	200.000	100.000	100.000	60.000
1999/2	200.000	100.000	75.000	50.000
2001	500.000	250.000	200.000	100.000
2002	1.000.000	500.000	400.000	250.000
2003			400.000	250.000

**Kaynak:** Edirne Belediye Arşivi

**Tablo A.17: Özel Halk Otobüsü Hatları ve İhale Bedelleri**

Sıra No	Hat No	Hattın Adı ve Güzergahı	Hattın İhale Muhammen Bedeli (TL)	İhale Sonucu Gerçekleşen Bedel (TL)
1	1/1 Otobüs	1 nolu Özserhat – Merkez Hattı	30.000.000.000	30.050.000.000
2	1/2 Otobüs	1 nolu Özserhat – Merkez Hattı	30.000.000.000	30.050.000.000
3	1/3 Otobüs	1 nolu Özserhat – Merkez Hattı	30.000.000.000	30.100.000.000
4	1/4 Otobüs	1 nolu Özserhat – Merkez Hattı	30.000.000.000	30.050.000.000
5	2/1 Otobüs	2 nolu Esentepe – Merkez Hattı	30.000.000.000	30.050.000.000
6	2/2 Otobüs	2 nolu Esentepe – Merkez Hattı	30.000.000.000	47.950.000.000
7	3/1 Otobüs	3 nolu Fakülte – Merkez Hattı	40.000.000.000	30.050.000.000
8	3/2 Otobüs	3 nolu Fakülte – Merkez Hattı	30.000.000.000	50.250.000.000
9	3/3 Otobüs	3 nolu Fakülte – Merkez Hattı	30.000.000.000	Talipli Çıkmamıştır
10	4/1 Otobüs	4 nolu Merkez-Valikonağı Hattı	30.000.000.000	42.751.000.000
11	4/2 Otobüs	4 nolu Merkez-Valikonağı Hattı	30.000.000.000	41.050.000.000
12	5/1 Otobüs	5 nolu Terminal – Merkez Hattı	20.000.000.000	35.000.000.000
13	5/2 Otobüs	5 nolu Terminal – Merkez Hattı	20.000.000.000	21.000.000.000
14	5/3 Otobüs	5 nolu Terminal – Merkez Hattı	20.000.000.000	21.000.000.000
15	5/4 Otobüs	5 nolu Terminal – Merkez Hattı	20.000.000.000	21.000.000.000
16	5/5 Otobüs	5 nolu Terminal – Merkez Hattı	20.000.000.000	21.000.000.000
17	6/1 Otobüs	6 nolu Karaağaç –Merkez Hattı	15.000.000.000	Talipli Çıkmamıştır
18	6/2 Otobüs	6 nolu Karaağaç - Merkez Hattı	15.000.000.000	15.950.000.000
19	7/1 Otobüs	7 nolu Merkez -Kapıkule Hattı	10.000.000.000	İptal edilmiştir
20	8/1 Otobüs	8 nolu Merkez- Yeniimaret- Yıldırım Hattı	10.000.000.000	İptal edilmiştir

**Kaynak:** Edirne Belediye Arşivi

**Tablo A.18: Yıllara Göre Özel Halk Otobüsü Yolcu Ücret Tarifeleri**

YILLAR	1,2 Nolu Hatlar		3,4,5 ve 6 Nolu hatlar	
	Sivil TL	Öğrenci TL	Sivil TL	Öğrenci TL
2004	0,50	0,70	0,50	0,70
2005	0,50	0,70	0,50	0,70
2006	0,50	0,70	0,50	0,70
2007	0,50	0,70	0,50	0,70
2008	0,55	0,80	0,55	0,80
2009	0,55	0,80	0,55	0,80
2010	0,60	0,80	0,60	0,80

*Kaynak:* Edirne Belediye Arşivi

**Tablo A.19: Yıllara Göre Özel Halk Otobüsü Ruhsat Tarifeleri**

YILLAR	1,2 3,4 ve 5 Nolu Hatlar	6, 7 ve 8 Nolu hatlar
	Yıllık Ruhsat Bedeli TL	Yıllık Ruhsat Bedeli TL
2003	1.040	520
2004	1.040	520
2005	1.040	520
2006	315	315
2007	850	850
2008	950	950
2009	1.000	1.000
2010	1.100	1.100

*Kaynak:* Edirne Belediye Arşivi

**Tablo A.20: Yıllara Göre Özel Halk Otobüsü Ruhsat Devir Ücret Tarifesi**

Hatlar	1,2,3,4 Nolu Hat	5 Nolu Hat	6 Nolu Hat	7,8 Nolu Hat
YILLAR	TL	TL	TL	TL
<b>2004</b>	45.000	30.000	22.500	15.000
<b>2005</b>	10.000	10.000	10.000	10.000
<b>2006</b>	10.500	10.500	10.500	10.500
<b>2007</b>	10.500	10.500	10.500	10.500
<b>2008</b>	11.500	11.500	11.500	11.500
<b>2009</b>	12.500	12.500	12.500	12.500
<b>2010</b>	15.000	15.000	15.000	15.000

*Kaynak:* Edirne Belediye Arşivi



**Tablo A.21: Mevcut Toplu Taşıma Yolcu Sayıları (İTÜ Tespiti) UYG-AR Merkezi (2004)**

Hat No	İşletmeci	Hat Adı	Araç Tipi	Yolcu Sayısı (Kişi/Gün)		Yıllık Toplam (Yaz*123+Kış*243)*	Yolcuların Kooperatiflere Dağılımı*	
				Yaz	Kış			
1	Serhat Birlik	Merkez-Özserhat	Midibüs	3.510	7.313	2.205.279	Serhat Birlik(Midibüs)	8.436.685
2	Serhat Birlik	Merkez-Esentepe	Midibüs	2.890	4.624	1.476.212	Küçükpazar Birlik	257.388
3	Serhat Birlik	Olin-Valikonağı-Tıp Fak	Midibüs	5.780	13.246	3.923.938	Karaağaç Birlik(Midibüs)	763.945
4	Serhat Birlik	Merkez-Otogar-Taşış-Avrupakent-Serakent	Midibüs	1.040	1.352	455.416	Kıyık Birlik	1.019.689
5	Serhat Birlik	Merkez Otogar	Midibüs	600	720	248.160	Yeniimaret Birlik	448.334
6	Serhat Birlik	SSK-Eğitim Fak-Emniyet-İMKB KML	Midibüs	210	420	127.680	Kirişhane Birlik	1.295.498
7	Küçükpazar Birlik	Merkez-Küçükpazar-Ticaret Borsası	Minibüs	588	764	257.388	Yıldırım Birlik	619.348
8	Serhat Birlik	Merkez-Özserhat	Özel Halk Otobüsü	480	1.000	301.560	Özel Halk Otobüsleri	1.781.180
9	Serhat Birlik	Merkez-Sanayi-Tıp Fak	Özel Halk Otobüsü	130	300	88.760	Belediye Otobüsü	94.165
10	Serhat Birlik	Olin-Valikonağı-Tıp Fak	Özel Halk Otobüsü	480	1.100	325.860	Yıllık Toplam	14.716.232
11	Arena Turizm	Merkez-Özserhat	Özel Halk Otobüsü	480	1.000	301.560	*Tablodaki bu bölümler kaynakta verilen tabloya tez çalışması sırasında tarafımızdan eklenmiştir.	

12	Tuarek	Merkez-Esentepe	Özel Halk Otobüsü	628	1.005	320.831		
13	Şahıs	Olin-Valikonagı-Tıp Fak	Özel Halk Otobüsü	240	550	162.930		
14	Altunhan	Merkez Otogar	Özel Halk Otobüsü	490	588	202.664		
15	Karaağaç Birlik	Merkez-Karaağaç	Midibüs	2.093	2.093	763.945		
16	Karaağaç Birlik	Merkez-Karaağaç	Özel Halk Otobüsü	211	211	77.015		
17	Edirne Belediyesi	Merkez-Karaağaç	Belediye Otobüsü	211	211	77.015		
18	Kıyık Birlik	Merkez-Kıyık-İMKB Kız Lisesi	Minibüs	1.823	3.281	1.019.689		
19	Yeniimaret Birlik	Vilayet-Y.imaret-Cezaevi	Minibüs	970	1.358	448.334		
20	Kirişhane Birlik	Çarşı-U.Kaldırım-Kirişhane-İst. Mah	Minibüs	1.201	1.681	555.005		
21	Kirişhane Birlik	Çarşı-U.Kaldırım-Sanayi-Kamyon Garajı	Minibüs	1.602	2.243	740.493		
22	Yıldırım Birlik	Çarşı-Yıldırım	Minibüs	1.120	1.568	517.664		
23	Yıldırım Birlik	Çarşı-Kapıkule	Minibüs	220	308	101.684		
24	Edirne Belediyesi	Çarşı-Yıldırım	Belediye Otobüsü	37	52	17.150		
				27.034	46.988	14.716.232		

**Kaynak:** İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma Ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezince hazırlanan Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması Sonuç Raporu- Ekim 2004

**Tablo A.22: Kooperatifler Halinde Yapılanma**

Sıra No	Kooperatif Adı	Kuruluş Tarihi	Üye Sayısı	Hukuki Durumu	Fiili Durumu*
1	08 Nolu Edirne İli Merkez İlçesi Min. Mot. Taşıyıcılar Koop	13.04.1982	31	İntibak Etti	Üyelerinin büyük bir kısmı belediyece kurulan ETUS sistemine katılmış olup kalan üyeler halen Kavgaz-Kıyık-Merkez olarak çalışmaktadır
2	19 Nolu Serhat Birlik Min.Mid. Mot. Taş.Koop	27.02.1986	99	İntibak Etti	Halen Edirne Şehiriçi Toplu Ulaşımında en önemli aktörlerden birisidir
3	21 Nolu Tek Araç ile Aktarmasız Ulaşım Min. Mid. Ve Otobüs. Mot. Taşıyıcılar Koop.	21.08.1986	89	İntibak Etti	İlk ismi Yıldırım-Kapukele, günümüzdeki ismi de Edirne Ulaşım Min. Mid. Ve Otobüs. Mot. Taşıyıcılar Koop.Üyelerinin büyük bir kısmı belediyece kurulan ETUS sistemine katılmış olup kalan üyeler halen Yeniimaret-Yıldırım Merkez, Kapıkule Merkez olarak çalışmaktadır
4	29.Nolu Karaağaç Birlik Min. Mot. Taşıyıcılar Koop	27.12.1990	13	İntibak Etti	Halen Karaağaç- Merkez Hattında taşımacılık yapmaktadırlar
5	31 Nolu Merkez Saray Min. Mot. Taşıyıcılar Koop.	04.03.1988	21	İntibak Etti	Serhat Birlik Kooperatifi ile birleşmişlerdir.
6	32 Nolu Yeniimaret Minibüsçüler Mot. Taşıyıcılar Koop.	24.12.1987	9	Tasfiye halinde	Üyeleri Tek Araçla Aktarmasız Kooperatifine katılmıştır
7	45 Nolu Pazarkule Min. Mot. Taşıyıcılar Koop.	31.12.1989	7	Kuruluş	Üyeleri 29.Nolu Karaağaç Birlik Min. Mot. Taşıyıcılar Kooperatifine katılmıştır
8	57 Nolu Uzunkaldırım Kirişhane Min.Mot. Taşıyıcılar Koop.	05.06.1991	14	Kuruluş	Üyelerinin bir kısmı belediyece kurulan ETUS sistemine katılmış olup kalan üyeler halen Kirişhane Merkez olarak çalışmaktadır
9	90 Nolu Küçükpazar Birlik Mot. Taşıyıcılar Koop.	17.05.1996	13	Tasfiye halinde	Üyelerinin büyük bir kısmı belediyece kurulan ETUS sistemine katılmış olup kalan üyeler halen Yeniimaret-Yıldırım Merkez, Kapıkule Merkez olarak çalışmaktadır

**Kaynak:** Bilim Teknoloji Edirne İl Müdürlüğü verileri (2011 Yılı) \* Fiili duruma ilişkin açıklamalar 2012 yılına göre eklenmiştir.

**Tablo A.23: Minibüs Taşımacılığını Düzenleyen İl Trafik Komisyon Kararları**

Sıra No	Kararın m	Kararın m	İlgilendirdiği Taşımacı Kooperatif	Kararın Özü	Kararın Açıklaması
	25/2/1976	3/2	Tüm minibüs birlikleri	Minibüslerin kalkış ve varış yer tespiti	Kıyık semtine yolcu taşıyan minibüslerin iki kapılı han caddesinden ve Rüstempaşa Kervansaray oteli bitişiğindeki boşluktan kalkış yaparak Kıyık caddesini takiben Kıyık Karakolu karşısındaki Belediye'ye ait arsada  Yeni terminale yolcu taşıyan minibüslerin eski terminalin dış kısmıyla, şimdiki yerlerinde,  Saraçhane, Yeniimaret, Yıldırım ve Kapıkule'ye yolcu taşıyan minibüslerin Cumhuriyet meydanı arkasındaki Belediye'ye ait sahada,  Karaağaç istikametine yolcu taşıyan minibüslerinde Fatma Sultan Sokağında park etmeleri, bu mahalde bulunan ve Karaağaç'a çalışan Belediye otobüs durağının da tespit edilecek başka bir yere nakledilmesine ve bu hususta Belediye'ye yazı yazılmasına,
	24/3/1981	1981/348	Tüm minibüs birlikleri	Minibüs Hatlarının Sınırlandırılması	20/a ) Eski Terminal (bugünkü Eski Cami altı İlhan Koman Parkı-E.U), Sanayi Sitesi, Sosyal Meskenler ve Bölge Trafik önüne kadar gidiş dönüş olmak üzere tek hatta 52 minibüs çalışmakta, 75 minibüs ile sınırlandırılmasına,  b) Eski Terminal (bugünkü Eski Cami altı İlhan Koman Parkı-E.U)-Kıyık hattı gidiş dönüş tek hat olup halen 29 Minibüs çalışmakta olup, 40 Minibüsle sınırlandırılmasına,  c) Eski Terminal (bugünkü Eski Cami altı İlhan Koman Parkı-E.U), Karaağaç arasında gidiş geliş ve dönüş tek hat halinde 7 minibüs çalışmakta olup, 10 minibüsle sınırlandırılmasına,  ç) Eski Terminal (bugünkü Eski Cami altı İlhan Koman Parkı-E.U), Yeni İmaret, Yıldırım ve Kapıkule gidiş-dönüş tek hat halen 44 minibüs çalışmakta olup, 60 Minibüsle sınırlandırılmasına,
	24/12/1985	1985/391	17 nolu S.S. Kırkpınar Kooperatifi ile Serhat Birlik Minibüsleri	Hat ve araç sayısı değişikliği	

30.11.1989	1989/419	Tüm minibüs birlikleri	Şehir içi Yolcu taşımacılığında faaliyet gösteren minibüslerin yolcu indirme ve bindirme yerlerinin yeniden tespiti	<p>1- MERKEZ 500 ve 1000 EVLER-TIF FAKÜLTESİ. GÜZERGAHI YOLCU İNDİRME VE BİNDİRME YERLERİ Eski Cami Altından kalkış dan sonra : 1-Kervan Oteli Karşısı 2-İş ve işçi bulma Kurumu kavşağının 20 metre gerisi-, 3-Kız Öğretmen Lisesi önü, 4-Ayşekadın Isı- Mak Şirketi önü, 5-B.P, Restaurant girişinden 20 Metre geri, 6-Sanayi Otobüs durağının 50 Metre ilerisi, 7-istasyon kavşağının 5 Metre gerisi, 8-Eltor Fabrikası önü , 9- Adriyatik Kereste Fabrikası önü, 10-Olin Yağ Sanayi önü, 11-Binevler Merkez Durağı, 12-Yıldızevler köşesi, 13-500 Evler Son durak, 14-Harmanlı Market Önü, sedef Taksi durağı yanı, 15-Rektörlük girişinin 50 Metre ilerisi (Kapalı Yüzme Havuzu tarafı)</p> <p>2- MERKEZ YILDIRIM GÜZERGAHI 1 - Emlak Bankası Önü, 2-Toprak su Lojmanları önü, 3-Çeşme Başı, 4-Mahmut Bakkaliyesi önü, 5-Ahmet Bakkaliyesinin karşısı, 6-Anadolu Lisesi Arka giriş, 7-Son durak, 8-Sarı bayır üstü, 14 nolu ev hizası, 9-Belediye Lojmanları yanı,</p> <p>3 - KARAĞAÇ GÜZERGAHI 1 - Ali paşa Orta kapı girişip 2- Eski Sümerbank önü, 3-Kamyon Garajının yanı, 4-Polis Bahçesi girişinin karşısı, 5-Söğütlük girişinin 50 metre ilerisi, 6-Karaağaç mahallesi içerisinde de Otobüs duraklarının 50 metre ilerisi ve gerisinde ,</p> <p>4- MERKEZ YENİ İMARET GÜZERGAHI 1- Tunca Köprüsü çıkışı Yeniimaret yol ayrımı, 2-Oruç bakkal sokak başı, 3-Kız Fırın sokak başı, 4- Külliye önü. 5-Son durak,</p> <p>5- MERKEZ EMKİYET-JANDARMA GÜZERGAHI 1- Edirne Lisesi önü, 2-Emniyet Müdürlüğü önü, 3-Jandarma önü,</p> <p>6- MERKEZ KÜÇÜKPAZAR GÜZERGAHI 1 -Küçükpazar Bekçi Kulübesi (Emniyet Noktası önü)</p> <p>7 -MERKEZ KIYIK GÜZERGAHI 1 - Ticaret Lisesi önü, 2-Göğüs Hastanesi karşısı 3- Kıyık Cami Önü 4-Rakip Market önü. 5- Kıyık Karakol Önü, 6- Zirai Donatım Kurumu önü, 7-Askeri Lojmanlar önü,</p>
26.05.1992	1992/423	Uzunkaldırım Kirişhane Minibüsçüler Kooperatifleri	22 minibüslük hat talepleri istemi	5-b) S.S. 57 nolu Uzunkaldırım-Kirişhane minibüsçüler kooperatifinin 22 minibüslük hat taleplerinin KABULÜNE
26.05.1992	1992/423	Tüm minibüs Kooperatifleri	Şehir içerisinde 14 kişilik minibüs yerine 26 kişilik küçük otobüslerin sefere konulması istemi	5-a)Şoförler ve Otomobilçiler Odasının; Şehir içerisinde 14 kişilik minibüs yerine 26 kişilik küçük otobüslerin sefere konulması isteminin KABULÜNE,
14.12.1993	1993/427	Karaağaç Minibüs Kooperatifi	Kalmış yeri	7-Karaağaç şehir merkezi arasında çalışan minibüslere Selimiye Camii arkasında bulunan alanın durak olarak tahsisine Karaağaç ve 6. madde de belirtilen araçlara tahsis edilen durak yerinde gerekli düzenlemenin Belediye Başkanlığınca yapılmasına.

14.12.1993	1993/427	Tüm Minibüs Kooperatifleri	Güzergah belirleme	<p>8-Serhat ve Saray birlik minibüslerinin ana durağın Ordu Evi kavşağına bakan istikametinden çıkış yaparak iki kapılı han caddesini takiben Talatpaşa bulvarına çıkmaları ve geliş gidişte eski güzergahlarını takiben Eski Camii kavşağından Tahmis meydanından ve Kervan Saray oteli altından ana durağa girişlerine.</p> <p>10-C)3-8,21,31 nolu birlik kooperatif minibüsleri ve Küçükpazar minibüslerinin trafik akışını olumsuz yönde etkileyeceğinden Ordu Evi kavşağından ana durağa giriş ve ana duraktan hareket ile Eski Camii kavşağından çıkış taleplerinin reddine,diğerlerinin ise 2.maddede belirlenen güzergahları takip etmelerine.</p>
24.05.1995	1995/435	Saray ve Serhat Birlik Kooperatifleri	Araç Sayısı ve güzergah belirleme	<p>4-İl merkezinde belirlenen hatlarda Saray ve Serhat Birlik olarak çalışan minibüslerin birleşmesiyle ulaşılan araç sayısının 100 (Yüz) adet olarak sınırlandırılmasına,Merkez duraktan hareketle Talatpaşa Bulvarına takiben Bölge Trafik Şube Müdürlüğü önüne kadar devam eden hattın Tıp Fakültesi Yurt-Kur durağına kadar gidiş ve dönüşlü olarak uzatılmasına Merkez duraktan hareketle Talatpaşa Bulvarını (D 100) takiben Kırklareli Yol kavşağından sola dönüp Kırklareli yolunu izleyerek Sera Kent, Avrupa Kent evlerine kadar gidiş,;Gök inşaattan D-100 Devlet Karayoluna çıkış, Tasiş Önünden Şehir merkezine dönüş; Merkez duraktan Talatpaşa Bulvarı,DSİ Kavşağından sola dönerek Zübeyde Hanım Caddesi Cumartesi pazarı önü Binevler, Mimar Sinan Kutlutaş evleri ve öz Serhat sitesine kadar gidiş ve aynı güzergahtan dönüş.Merkez duraktan Talatpaşa Bulvarı DSİ Kavşağı Zübeyde Hanım caddesi Cumartesi pazarı sapağı(Gözde Market) Ören Siteleri,Ay Kent,PTT, Koop, Göçmen evleri ve Esentepe'ye kadar gidiş ve aynı yerden dönüş,Merkez duraktan Talatpaşa asfaltı DSİ kavşağı ve Rektörlük önü Huzur Evi yanından,Sütlüklü çeşme önünden Kafkas evleri mevki uzantısına kadar gidiş ve dönüş Merkez duraktan hareketle Talatpaşa Bulvarı Edirne Lisesi önünden sola dönüş,Eğitim Yüksek Okulu,Emniyet Müdürlüğüne varış,Dönüş İse Emniyet Müdürlüğü,Subay evleri önü,Atatürk Caddesine çıkış ve SSK.Hastane Önünden Talatpaşa Bulvarına çıkış ve merkeze dönüş olarak verilen hatların KABULÜ'ne</p>
17.01.1996	96/01	Tüm Minibüs Kooperatifleri	Minibüslerin (M) harf grubunda toplanması	<p>Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığının 06.12.1995 tarih ve 305 sayılı yapılarıyla ticari amaçlı araçlar için (M) ve (T) harf grubu plaka uygulanması taleplerinin, Edirne il merkezinde çalışan, İl Trafik Komisyonunca belirlenmiş oturma yerine sahip yeterli sürücü belgesi bulunan Belediye Başkanlığınca verilmiş hat tahsis belgesi ve ticari taşıt kullanma belgesi olan şahısların araçlarına (minibüs ve otobüs) ilgili mevzuat hükümleri çerçevesinde (M), yine İl Trafik Komisyonunca belirlenmiş ve belirlenecek olan il merkezindeki taksi duraklarında çalışan yeterli sürücü belgesine sahip Durak tahsis belgesi bulunan ve ticari taşıt kullanma belgesi olan araç sahiplerine trafikle ilgili mevzuat ve alınan kararlar doğrultusunda araçlarına (T) harf grubu plaka verilmesine, plaka değiştirme işleminin 31 TEMMUZ 1996 tarihine kadar tamamlanmasına, bu süre hitamında plakalarını değiştirmeyenlerin araçlarının trafikten men edilerek çalışmalarına izin verilmemesinin KABULÜNE,</p>

	27.09.1996	1996/4	S.S.19 nolu Serhat Birlik Kooperatifi	Hat ve Güzergah belirleme	<p>3-S.S.19 nolu Serhat Birlik minibüslerinin 5 ayrı hattaki durak yerlerinin,</p> <p>1.NOLU HAT Merkez duraktan kalkış 1-Kız Öğretmen Okulu önü 2-Sigorta Şube önü 3-Ayşekadın Cami önü 4- Karakol önü 5-BP Benzin istasyonundan 20 m geri(SSK Hast.Durağı) 6-Terminal önü 7-Trakya Birlik önü 8-Üniversite Önü 9-Kooperatif evleri köşeden 20 m ilerisi 10-Özyurt mobilya önü 11-Pazaryeri meydanı 12-Gelin market önü 13-Besyüzevler köşeden 20 m ilerisi 14-EFAS yol ağzı 20 m ilerisi 15-Yıldız Evler köşe 20 m ilerisi 16-Yıldız Evler yolağı 20 m ilerisi 17-Yıldız Evler köşe 20 m gerisi 18-DSİ pompa istasyonu 19-İkinci köprüden 20 m ilerisi 20-Vali konağı 21-Basket sahası 22-Market önü 23-Özserhat</p> <p>2-NOLU HAT:Merkez DURAKTAN KALKIŞ 1-Kız öğretmen okulu önü 2-Sigorta Şube önü 3-Ayşekadın cami önü 4-Karakol önü 5-BP Benzin istasyonundan 20 m. Geri(SSK Hast.Durağı) 6-Terminal önü 7-Trakya Birlik önü 8-Üniversite önü 9-Sedef taksi önü 10-Jandarma kavşağının 2* m. Gerisi 11-Sarayçı Koop.önü 12-Örnek ve Gür konut yapı koop.önü 13-Muhtarlık önü 14-Osman ören köşeden 20 m ilerisi 15-148. sk. 16-Göçmen evler 17-Yeşil Evler 18-Çağı Apt. önü 19-Esentepe</p> <p>3-NOLU HAT:Merkez duraktan kalkış 1-Kız Öğretmen Okulu önü 2-Sigorta şube önü 3-Ayşekadın cami önü 4-Karakol önü 5-BP Benzin istasyonundan 20 m geri (SSK Hast.Durağı) 6-Terminal önü 7-Sanayi Sitesi ortakapı 8-Sanayi çıkışından 20 m. İlerisi 9-Karayolları önü 10-Trafo 11-Baca dibi 12-yol ağzından 20 m.geri 13-Eltor önü 14- Kereste Fab.önü 15-Mensucat Evleri 16-OLİN fabrikası önü 17-Bölge Trafik 18-Zirai Araştırma 19-Yurtkur 20-Tıp Fakültesi</p> <p>4 NOLU HAT;Merkez duraktan kalkış 1-Kız öğretmen okulu önü 2-Sigorta şube önü</p> <p>3-Ayşekadın cami önü 4-Karakol önü 5-BP Benzin istasyonundan 20 m geri(SSK Hast.Durağı) 6-Terminal önü 7-Sanayi Sitesi ortakapı 8- Sanayi çıkışından 20 m ileri 9-Karayolları önü 10-Baca dibi 11-Yol ağzından 20 m.geri 12-ELTOR önü 13-Kereste Fab.önü 14-Mensucat Evleri 15-OLİN Fab.önü 16-Bölge Trafik 17-Zirai Araştırma 18-Fakülte giriş durağı 19-MODAVİZYON önü 20-TOYOTA Plaza önü 21-FİFİ Kamping önü 22-Sera Kent 23-Avrupa Kent 24-Gök İnşaat Evleri Önü</p> <p>5 NOLU HAT:Merkez duraktan kalkış 1-Kız Öğretmen Okulu önü 2-Sigorta Şube önü 3-Ayşekadın camii önü 4-Karakol önü 5-BP Benzin istasyonundan 20 m geri (SSK Hast.Durağı) 6-Eğitim Fakültesi önü 50 m ilerisi 7-Emniyet sarayı 8-Turan Dursun Cad. Okul önü, Geri Dönüş: Emniyet Sarayı-Subay Lojmanları-DSİ Lojmanları kavşağından 20 m geri- SSK hastanesi olarak kabulüne,</p>
	19.06.1997	1997/2	Yeniimaret-Yıldırım Minibüs Kooperatifleri	Hat paylaşırma	<p>1-Emniyet Müdürlüğünün 16.06.1997 tarih ve 576 sayılı yazılarıyla şehiriçi ve köy minibüsleriyle ilgili düzenleme yapılmasına ilişkin teklifleri ile ilgili olarak;d) İl Trafik Komisyonunun <b>1981/348</b> Sayılı Kararıyla Yeniimaret-Yıldırım ve Kapı Kule güzergahında yolcu taşımacılığı yapmak üzere(60) araçlık hat tesis edilmiştir. Ancak halen merkez duraktan Yıldırım Kapı Kule hattına (46) adet minibüs yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.Bu hattan ayrılan (10) adet minibüs sahibi yeni bir taşımacılık kooperatifi kurarak Vilayet Caddesi Mehmet Paşa Hamam Sokağında bekleme yaparak buradan hareketle Yeniimaret semtine yolcu taşımacılığı yapmaktadırlar. Yukarıda belirtilen 1981/348 Sayılı İl Trafik Komisyonu Kararının ilgili bölümünün iptali ile ayrı ayrı faaliyette bulunan söz konusu kooperatiflerin merkez duraktan hareketle Yıldırım Kapı Kule hattında yolcu taşımacılığı yapanların araç sayısının (46), Yeniimaret hattında yolcu taşımacılığı yapanların sayısının da (10) olarak belirlenmesinin KABULÜNE,</p>

19.06.1997	1997/2	Küçükpazar-Kıyık Minibüs Kooperatifleri	Sayı ve Hat belirleme	2-Belediye Başkanlığının 25.02.1997 tarih ve 1453 sayılı yazıları ekindeki 13.02.1997 tarih ve 430 sayılı Encümen Kararı ile ilgili Küçükpazar hattında çalışan minibüs sayısının artırılması ve güzergahının uzatılmasına ilişkin talebinin İl Trafik Komisyonununun 1981/348 sayılı kararıyla Merkez-Kıyık hattında yolcu taşımacılığı yapmak üzere (40) araçlık minibüs hattı tesis edilmiş bunlardan 31) araç sahibi şahıs kooperatif kurarak bu hatta yolcu taşımacılığını sürdürmekte diğer şahıslar ise düzensiz bir şekilde Merkez-Küçükpazar hattında yolcu taşımacılığı yapmaktadırlar. Yapılan yeni düzenlemelerde göz önüne alınarak SS.90 nolu Küçükpazar Birlik Taşıyıcılar Kooperatifinin Merkez duraktan hareketle Mimar Sinan caddesini takiben Küçükpazar Acı Çeşme Mezarlığı önünden Tarım Açık Cezaevine kadar gidiş ve dönüşlü olarak, Yine Merkez duraktan hareketle Mimar Sinan Caddesini takiben Acı Çeşme Mezarlığı önünden dönüş yaparak Saraçhane Temizlik İşleri Müdürlüğü karşısında yeni yapılacak olan köy minibüsleri durağına kadar gidiş, burada depolama yaparak Belediye Fen İşleri Müdürlüğü Şantiye binası önünde Sarayıçi dönel kavşaktan Tayahatun Karakol sokağını takiben Mimar Sinan caddesi ile kesiştiği noktadan bu caddeyi takip ederek merkez durağına dönüş olarak hat tesisi ile araç sayısının (14) olarak belirlenmesinin, Merkez-Kıyık hattında çalışan minibüs sayısının da (31) olarak tespit edilmesinin KABULÜNE,
19.06.1997	1997/2	Kirişhane Minibüs Kooperatifi	Güzergah belirleme	3-Kirişhane minibüslerinin halen Eski İstanbul Caddesi üzerindeki Saray Oteli yanında bulunan merkez duraktan hareketle Eski İstanbul ve Uzun Kaldırım caddeleri ile Hacı Arif Sokak, Kirişhane Meydanı, Aydın ve Mezarlık sokağını takiben tren köprüsü altından geçerek Bahçelievler semtine kadar aynı güzergahtan gidiş-dönüşlü olarak yolcu taşımacılığı yapan kooperatif minibüslerinin tren istasyonu ambarları arkasındaki köprüünün yanında beklemelerinin KABULÜNE,
19.09.1997	1997/3	Tüm kooperatifleri	Güzergah belirleme	1- Emniyet Müdürlüğününün 16.07.1997 tarih ve 654 sayılı yazılılarıyla şehir içerisinde trafik düzenlemesi yapılmasına ilişkin teklifleri ile ilgili olarak ;  Serhat Birlik Minibüslerinin duraktan hareket ederek Kervan Saray Oteli arkasından, İlkapılı Han Caddesinden Orduevi Kavşağına çıkarak güzergahlarına gitmelerinin,  Kıyık, Kapıkule ve Küçükpazar minibüslerinin duraktan hareket ederek Kervansaray Oteli arkasından Eskicami Altı Sokağını takiben Eskicami Kavşağına çıkmaları, Kıyık Minibüslerinin sağa, Kapıkule Minibüslerinin sola, Küçükpazar minibüslerinin de Mimar Sinan Caddesine girerek güzergahlarına devam etmelerinin, KABULÜNE,



15.01.1998	1998/1	Tüm Minibüs kooperatifleri	Tahdit Uygulaması	<p>1. Vatandaşlarımızın, güvenli ve düzenli bir şekilde ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi, ticari araç, taksi, durak ve minibüs hattı karaborsacılığının ve korsan taksiciliğın önlenmesi, ticari araçların takip denetim ve disipline edilmesi, fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadıyla, İl Trafik komisyonu, kararıyla belirlenen ve bundan sonra tespit edilecek taksi durak ve minibüs hatlarında çalışmak üzere ticari otomobil sayısının 581 (beş yüz seksen bir), hatlı otobüs-minibüs sayısının ise toplam 236(iki yüz otuz altı) olarak sınırlandırılması ve ticari plaka tahdidi uygulanmasına,</p> <p>2. İşbu ticari plaka tahdit kararının onay tarihinden önce, Defterdarlığa bağlı Vergi Dairelerinde vergi mükellefi, Şoförler ve Otomobilciler Odasına üye kaydı, Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünde "T" ve "M" harf grubu plakada kayıtlı ticari aracı bulunan şoför esnafının durak ve hat haklarının kazanılmış hak sayılmasına,</p> <p>3. Yine onay tarihinden önce hat ve durak hakkı olup herhangi bir nedenle üzerinde kayıtlı ticari aracı bulunmayan şoför esnafının tahdit tarihinden en fazla (6) altı ay önceki tarihte ticari aracını satan veya devredenler karar tarihinden itibaren (3) üç ay içerisinde müracaat etmeleri halinde hak sahibi sayılmalarına, başvuruda bulunmamaı halinde haklarından vazgeçmiş sayılmalarına,</p> <p>4. Hat ve durak hakkı olmayıp il Trafik Komisyonu kararlarıyla tespit edilmiş olup, boş olan yerlerde, yeni tespit edilecek durak ve hatlarda çalışmak isteyen şahısların 86/10553 sayılı Bakanlar kurulu, kararının 3 üncü maddesindeki şartları taşımaları halinde aynı kararın 5 inci ve 6 nci maddesi uyarınca tahditli ticari plaka tahsisi yapılmasına,</p> <p>5. Tahditli ticari plaka sahipleri, ticari plakasını veya plaka ile birlikte aracını ancak ilgili Bakanlar Kurulu Kararının 3 üncü maddesindeki şartları taşıyan şahıslara devir veya satış yapabilirler. Ancak bu satış veya devir tarihinden itibaren (3) üç yıl süre geçmeden tahditli ticari plaka ve araç satın ve devir almalarının yasaklanmasına,</p> <p>6. Plaka tahdidine tabi ticari araçların devir, satış ve evrak yenileme işlemleri esnasında Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünce motorlu araç trafik ve tescil belgelerinin diğer bilgiler hanesine kırmızı renkli kaşe ile "TAHDİDLİ TİCARİ ARAÇ" ibaresinin yazılmasına,</p> <p>7. Hak sahiplerine verilecek olan "TİCARİ PLAKA TAHSİS BELGESİ" nin Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünce düzenlenerek İl Trafik Komisyonu Başkanı tarafından imzalanıp onaylanmasına,</p> <p>8. Tahditli plaka sahibi şoför esnafının ticari aracını herhangi bir nedenle değiştirmesi halinde önce bu aracını hususiye çevirmesi, ticari plakasını yeni aracına takması, yeni aracının (5) beş yaşından büyük olmaması, ticari aracın devir veya satışı halinde yaş sınırının aranmamasına,</p> <p>9. a) Tahditli ticari plaka devir veya satın alan şoför esnafının en geç (3) üç ay içerisinde ticari araç satın alması, bu süre içerisinde araç satın almayan şahısların ticari plaka haklarının Valilik onayı ile iptal edilmesi ne, b) Yine sadece tahditli ticari plaka satın veya devir alan şahısların, bu plaka ile üzerine araç tescil ettirmeden bir başka şahsa satış veya devrinin yasaklanmasına,</p> <p>10. "T" ve "M" harf grubu plakaya ticari araç tescil ettirmek için müracaat edip, bu talebi daha önceki İl Trafik Komisyonu kararları çerçevesinde reddi nedeniyle yargıya müracaat eden şahısların istemlerinin, verilecek yargı kararına göre yerine getirilmesine,</p> <p>11. İlçelerimizde yolcu taşımacılığı ve ticari araçlarla ilgili herhangi bir sorun, plaka tahdidi ile ilgili talep ve karar intikal ettirilmediğinden ilçelerimizin bu plaka tahdidi uygulaması kapsamı dışında tutulmasına,</p> <p>12. İl Trafik Komisyonunca alınan, işbu İl Merkezindeki yolcu taşıma amaçlı ticari araçlar için plaka tahdidi uygulamasına ilişkin kararın, 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 7. maddesi uyarınca onay tarihinden itibaren uygulamaya konulması,</p> <p>13. Alınan bu kararın mahalli basın ve yayın organları vasıtasıyla kamuoyuna duyurulmasına,</p>
------------	--------	----------------------------	-------------------	---

	21.10.1999	1999/02	S.S.Kıyık Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi	Yeni Güzergah belirleme	<p>5. S.S.Kıyık Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Minibüslerine yeni güzergah tesis edilmesi ile ilgili olarak, Gülbahar mahallesi yeni yerleşim bölgesi olduğundan ve bu mahallede ikamet eden vatandaşlarımızın şehir merkezine geliş gidişlerinin sağlanması için,</p> <p>Merkez duraktan hareket ederek Ordu Evi Kavşağını geçip Kıyık Caddesini takiben sağa Bucuk Tepe Mezarlık Sokağına girmeleri, bu sokağı takiben yine sağa dönüş yaparak Atatürk Caddesine girmeleri, Atatürk Caddesini takiben sola dönerek Şükrü Paşa Caddesine girmeleri, Şükrü Paşa Caddesini takiben Serhad Koleji önünden geçerek caddenin sonundaki Balkan Sitesi önüne gelmeleri. Buradan dönerek bekleme yapıp yolcusunu aldıktan sonra aynı güzergahı takiben Atatürk Caddesine çıkmaları, Atatürk Caddesinden sola dönerek Karakol Sokağına girmeleri, bu sokağı takiben sola dönerek Kıyık Caddesine çıkmaları, Kıyık Caddesini takiben Ordu Evi Kavşağını takiben Eski Cami Kavşağından dönerek merkez durağa intikal etmeleri,</p> <p>Şükrü Paşa Caddesi şu anda stabilize durumda olduğundan Belediye Başkanlığınca yol ıslah çalışması yapılarak araç trafiğine uygun hale getirildikten sonra güzergahın tamamında yolcu indirme bindirme için cep ve durak yerlerinin yapımının tamamlanmasından sonra bu yeni güzergahtaki yolcu taşımacılığı talebinin KABULÜNE,</p>
	27.01.2000	2000/01	S.S.19 Nolu Serhat Birlik Kooperatifinin	Hat uzatımı	<p>1. Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığının 28.09.1999 tarih ve 99/306 sayılı yazısı ile İl Merkezinde yolcu taşımacılığı yapan S.S.19 Nolu Serhat Birlik Minibüsçüler ve Otobüsçüler Kooperatifinin (5) nolu hattının uzatılması talebi.</p> <p>1. Hat talep edilen semtin yeni yerleşim alanı olması ve şehir merkezine uzak bulunması nedeniyle bu bölgede ikamet eden vatandaşların toplu taşıma araçlarından faydalanarak şehir merkezine kolayca gidebilmelerini sağlamak amacıyla talebin uygun olduğu düşünülmüş, Karayolları ve Belediye temsilcileri aynı hatta bir başka kooperatifin çalıştığını, sürtüşmelere sebebiyet verileceğini öne sürerek karşı görüş bildirmişler, buna rağmen talebin oy çokluğuyla KABULÜNE,</p>
	20.02.2001	2001/01	4.SS. 57 Nolu Uzunkaldırım-Kirişhane Min.Mot.Taş.Kooperatifi	Güzergah değişikliği	<p>4.SS. 57 Nolu Uzunkaldırım-Kirişhane Min.Mot.Taş.Kooperatifi araçlarının Saray Oteli yanındaki merkez duraktan hareket ederek Eski İstanbul ve Uzunkaldırım Caddelerini takiben sola Tarlakapı Caddesine girmeleri, Tarlakapı Meydanında duraklayarak yolcu indirme-bindirme yapmaları Eski Terminal ve DSİ Atölyeleri yanından geçerek Eski Sanayiye girmeleri ve devam etmeleri. Çıraklık Okulu köşede durarak yolcu indirme-bindirme yaparak son durak olan Yeni Sanayi Blokları sonundan (Fatih Öğrenci Yurdu arkasından) dönmeleri ve yolcu indirme bindirme yaparak beklemeden aynı güzergahtan ve aynı durak yerlerini kullanarak merkez durağa intikal etmelerinin KABULÜNE,</p>

28.06.2001	2001/03	S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi	Hat uzatımı	<p>1. S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi adı altında faaliyetini sürdürmekte olan esnafın, Yeni Otobüs Terminalinin otoban girişindeki yeni yerine taşınması nedeniyle Merkez-Terminal hattının. Merkez-Yeni Terminal olarak belirlenmesi talepleri;</p> <p>Yeni otobüs terminalinde yolcu taşımacılığının firmalara ait ücretsiz servis araçları ile yapıldığı, bu servisler ile yapılan taşımacılığın sağlıklı olmadığı ve yolcunun taşınmasında yetersiz kalındığı, şehirlerarası yolcu otobüsünden inip şehir merkezine gidecek veya şehir merkezinden otobüs terminaline gidecek olan vatandaşın tercih hakkı düşünülerek, isteyen taksi, isteyen Belediye Otobüsü veya yolcu minibüsünü tercih edebilmesi için S.S.19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifine;</p> <p>Merkez duraktan hareketle Ordu Evi Kavşağından sağa dönerek Ayşekadın, SSK, DSİ, Migros. Olin, Tıp Fakültesi Kavşaklarını takiben Hadım ağa Köprüsü altından sağa dönüp Otoyol Bağlantı Yolunu takiben terminale girmeden Yeni Otobüs Terminali önüne intikal etmesi, yolcunun indirme bindirme işlemi bittikten sonra bekleme yapmadan dönüş güzergahını takiben merkez durağa intikal etmesinin Belediye Başkanlığı temsilcisinin "Buranın yeni bir hat olduğunu diğer semtlerden gelen yolcuların terminale daha rahat gidip gelebilmeleri için diğer kooperatiflere de burada taşımacılık hakkı verilmesi gerektiği düşüncesiyle" RED, Başkan ve diğer tüm üyelerin uygun görüş bildirmesi neticesinde oy çokluğu ile KABULÜNE,</p>
31.07.2001	2001/04	S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi	Güzergah belirleme	<p><b>27.09.1996 gün ve 1996/4 sayılı İl Trafik Komisyonunca belirlenen 4 nolu hat'a yeni hizmete giren otogar da durak olarak ilave ederek; Sınırlı Sorumlu 19 nolu Serhat Birlik Minibüslerinin 4 nolu güzergahını aşağıdaki gibi yeniden belirlemiştir. "4 NOLU HAT : Merkez Duraktan kalkış,1)Kız Öğretmen okulu önu, 2)Sigorta Şube önu, 3)Ayşekadın camii önu, 4)Karakol önu, 5) BP Benzin İstasyonundan 20 m. geri (SSK Hastane Durağı) 6) İtfaiye Önu (Eski Terminal) 7) Sanayi Sitesi ortakapı 8)Migros kavşağından içeri baca dibi 9) Baca dibinden Migros Kavşağından dönerek Köy Hizmetleri Karşısı İstasyon Durağı. 10)Eltor Önu. 11)Kereste fabrikası önu 12) Olin Fabrikası önu, 13) Bölge Trafik önu. 14)Zirai Araştırma. 15)Tıp Fakültesi giriş durağı 16) Modavizyon Durağı, 17) Hadımağa köprüsü üzerinden Otogar durağı. 18) Toyota Plaza önu. 19) Fifi Kamping önu 20)Sera Kent, 21) Avrupa Kent. 22) Gök İnşaat Evleri önu":</b>Olarak yeniden karşılıklı olarak belirlenmesine.Bu hatta çalışan Minibüslerin otogardaki yolcuların her iki yöne de beklemeden intikal için otogardaki durak saatlerinin yarım saatte bir olacak şekilde yeniden Kooperatifçe programlanmasına. Belediye temsilcisinin karşı oyuna rağmen oy çokluğu ile KABULÜNE.</p>
29.11.2001	2001/05	S.S. 57 Nolu Uzunkaldırım - Kirişhane Minibüsçüleri	Hat uzatımı	<p><b>17. S.S. 57 Nolu Uzunkaldırım-Kirişhane Minibüsçüleri dilekçesinde Eski İstanbul, Tarla Kapı Caddeleri ve Sanayi Çarşısı içerisindeki (2) nolu hatlarının uzatılması talebi, Yeni Sanayi Çarşısı içerisinde Fatih Öğrenci Yurdu karşısında son bulan (2) nolu hattın, ihtiyaç gereği Fatih Öğrenci Yurdu yanından sağa, sonra sola dönerek İstasyon Caddesine çıkmaları, İstasyon Caddesinde sağa ve sonra sola dönerek İstasyon ile eski göçmen evleri arasındaki boş alanda yolcularını indirme-bindirme yaparak dönüşte aynı güzergahı kullanmalarını KABULÜNE,</b></p>
24.04.2002	2002/02	S.S. 8 Nolu Kıyık Minibüs Kooperatifi	Hat uzatımı	<p>18)Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası 18.04.2002 tarih ve 2002/164-198 sayılı yazısı ile S.S. 8 Nolu Kıyık Minibüs Kooperatifinin (2) nolu hattının uzatılması talebi; 21.10.1999 tarih ve 1999/02 sayılı İl Trafik Komisyonu Kararının 5. maddesindeki Mithat Vardar Caddesi Balkan Sitesi önünde son bulan güzergahın, aynı caddeyi takiben Sedat Yapı Kooperatifi önünden geçen yolla kesim noktasına gelmeden, bina ön giriş kapıları Mithat Vardar Caddesine bakan EGE-ŞAH Kooperatifi orta blok önüne kadar uzatılmasının oy birliği ile (Belediye temsilcisi hariç) KABULÜNE,</p>

24.04.2002	2002/02	S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi	Hat uzatımı	<p>19)Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası 18.04.2002 tarih ve 2002/163-199 sayılı yazısı ile S.S. 19 Nolu Serhat Birlik Minibüs Koop.nin (5) nolu hattında değişiklik yapılarak uzatılması talebi;27.01.2000tarih ve 2000/01 sayılı İl Trafik Komisyonu Kararı 1. Maddesinde yazılı (5) nolu hattın Yeni Emniyet Caddesinden Turan Dursun Caddesi sola dönüş kısmında yer alan uzantısı ile Mithat Vardar Caddesi sağa dönüş kısmındaki uzantının iptal edilmesine, güzergahın Yeni Emniyet Caddesinden itibaren cadde sonundan sağa dönerek Turan Dursun Caddesini takiben Bahriye Üçok Caddesine, Bahriye Üçok Caddesinden sola dönerek Uzunkardeşler ve Çamlık Konut Yapı Kooperatifleri önünden geçen yolun karşı tarafına geçerek Uzunkardeşler Kooperatifi A Blok ile Çamlık Kooperatifi E Blok arasından geçen ve Bahriye Üçok Caddesinin devamı olan yolu takiben inşaat halindeki Kız Meslek Lisesi önüne kadar uzatılmasının oy birliği ile (Belediye temsilcisi hariç) KABULÜNE,</p> <p>20) Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası 18.04.2002 tarih ve 2002/162-200 sayılı yazısı ile S.S. 19 Nolu Serhat Birlik Minibüs Kop.nin (3) nolu hattında değişiklik yapılması talebi; 29.09.1996 tarih ve 1996/4 sayılı İl Trafik Komisyonu Kararının 3. Maddesinde yazılı 3" nolu hattın Migros Kavşağından sola dönüşten itibaren Köy Hizmetleri İl Müdürlüğü önünden geçip Trafo yanından sağa dönüşten itibaren değiştirilmesi, yeni güzergahın Trafo yanından devam edilip kanal üzerindeki köprüyü geçerek sağa Muammer Aksoy Caddesine girmeleri ve devam ederek. Binevler Baca Dibi. Cumhuriyet Karakolu öntü, Vali Konağını geçip sağa dönerek Şevki Arman Caddesine girip bu caddeyi takiben Olin Kavşağına çıkmaları, Olin Kavşağından sola dönerek Bölge Trafik Önünden geçip Tıp Fakültesine intikal etmeleri ve aynı güzergahı kullanarak merkez durağa intikal etmelerinin oy birliği ile (Belediye temsilcisi hariç) KABULÜNE,</p>
20.06.2002	2002/03	S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi	Güzergah değişikliği	<p>4) Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığı 17.06.2002 tarih ve 2002/550-287 sayılı yazısı ile S.S.19 nolu Serhat Birlik Minibüsçülerinin mevcut olan (5) nolu hatlarının Turan Dursun Caddesinden sola dönerek Mithat Vardar Caddesini takiben Yayla Evlerine kadar olan kısmından feragat ederek, Turan Dursun Caddesinden sağa dönerek yolun asfalt zeminli kısmından kendilerine ait Serhat Birlik (2) nolu hattının geçtiği Bahriye Üçok Caddesini takiben Uzun Kardeşler ve Çamlık Kooperatiflerinin önündeki kavşağın son durak olarak belirlenmesi talebi ve taleple ilgili tanzim edilen Trafik Alt Komisyon Raporu komisyonumuzca incelendi;</p> <p>S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüslerinin (5) nolu hattı, Mithat Vardar Caddesinde S.S. 8 Nolu Kıyık Minibüslerinin (2) nolu hattı ile çakışarak sürücü esnafı arasında asayiş ve trafik yönünden sürüşmelere neden olduğundan, çıkan huzursuzluğun giderilmesi için S.S. 19 Nolu Serhat Birlik Kooperatifinin (5) nolu hattında feragat ettiği kısmın iptaline; Emniyet Caddesi ile Turan Dursun Caddesinin kesiştiği kavşaktan sağa dönerek kendilerine ait Serhat Birlik (2) nolu hattın geçtiği Bahriye Üçok Caddesine çıkmasına ve Bahriye Üçok Caddesinden sola dönerek aynı caddeyi takiben Uzun Kardeşler-Çevre 93 Yapı Kooperatifi B Blokta ve Çamlık Yapı Kooperatifleri önündeki kavşakta son bulacak şekilde değiştirilmesi talebinin oy birliği ile KABULÜNE,</p>
20.11.2002	2002/04	S.S. 90 Nolu Küçükpazar Birlik Minibüs Kooperatifi	Hat uzatımı	<p>3.Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığı 11.10.2002 tarih ve 2002/724 sayılı yazısı ve yine aynı talep ile ilgili S.S. 90 Nolu Küçükpazar Birlik Minibüsçülerinin Valilik Makamına vermiş oldukları 22.10.2002 tarihli dilekçelerinde şu an çalışmakta oldukları hatlarının Tekke Kapı Caddesinden sağa dönülerek Maslahattin Sokağı ve Yıldız Çeşme Sokağını takiben Belediye Konutlarına kadar ve Açık Cezaevinden itibaren De Ticaret Borsasına kadar uzatılması talebi trafik komisyonlarımızca incelendi; S.S. 90 nolu Küçük Pazar Birlik Mot.Taş.Koop.nin halen yolcu taşımacılığı yaptığı Merkez Durak- Açık Cezaevi arasındaki güzergahlarında; b)Açık Ceza Evi ile Ticaret Borsası arasındaki yolun ( Döllük Köyü Yolu) aynı güzergah devamı olduğu ve yolun trafiğe elverişli olduğundan talebin oy birliği ile KABULÜNE,</p>

			Tüm Toplu Taşıma Hizmet Sunucuları	Hat ve güzergahların yeniden tanımlanması	<p>Kervansaray arkasında minibüs durağı olarak kullanılan alanın yaya ve araç trafiğini olumsuz yönde etkilediği, tarihi dokuya zarar verdiği ve hoş olmayan görüntü oluşturduğundan boşaltılması, bu alanın yeşil saha ve otopark olarak kullanılması, Kervansaray Oteli arkasındaki alanın otopark ve yeşil saha olarak kullanılması sebebiyle Özel Halk Otobüsü ve hatlı minibüslerin güzergahlarıyla durak ve bekleme yerlerinin aşağıdaki şekilde belirlenmesi;</p> <p><b>1) Özel Halk Otobüsleri (5 Otobüs) ve hatlı minibüslerin (14 Minibüs) 1 Nolu Terminal-Merkez Hattı:</b> Depolama alanı olarak Şehirlerarası Otobüs Terminali çıkışının sağ tarafındaki boş alanın kullanılması,</p> <p>Serhat Birlik Minibüsleri: Depolama alanından hareketle D-100 Devlet Karayoluna çıkmaları, Tıp Fakültesi Girişi, Zirai Araştırma Müdürlüğü Karşısı, Bölge Trafik Müdürlüğü Karşısı, Olin Fabrikası Karşısı, Mercedes karşıtı, buradan sağa girerek Muhtar Ahmet Çalışkan Caddesini takiben baca dibi, sola dönerek Migros önü, Migros Kavşağından sağa dönerek Park Bahçeler Müdürlüğü önü, Sanayi Orta Kapı Karşısı, Trakya Birlik önü, SSK Hastanesi altı, Ayşekadın Kavşağı, Ayşekadın Cami Durağı, Anadolu Öğretmen Lisesi Karşısı, Özel Trakya Hastanesi önü, Orduevi Kavşağı, Eski Cami Kavşağı, Ziraat Bankası Kavşağından geçerek Koçbank önü, Londra Asfaltını takiben Özel İdare den sonra sola Kule Kapı Caddesine girerek Özel İdare arkasından yeni düzenleme yapılacak olan alana intikal etmesi ve son durakta perondaki yerini alması ve burada en çok üç minibüsün beklemesi dördüncü minibüs gelince birinci minibüsün bekleme yapmadan hareketle aynı güzergahtan dönerek Hürriyet Meydanı, Ziraat Bankası Kavşağı, Eski Cami Kavşağından sağa dönerek Eski Cami altına intikal etmesi buradan yolcularını alıp bekleme yapmadan İki Kapılı Han Caddesini takiben Orduevi Kavşağından sağa dönerek Kızanlık Fidanlık Durağı, Anadolu Öğretmen Lisesi önü, Ayşekadın Cami durağı, Ayşekadın Kavşağı durağı, Espa önü, Şell Benzin İstasyonu Karşısı, Sanayi Orta Kapı durağı, Un Fabrikası karşıtı, Karayolları karşıtı, Migros Kavşağından sola dönerek Köy Hizmetleri önü, devamlı trafo yanından sağa dönerek Baca dibi, Muhtar Ahmet Çalışkan Caddesinden D-100 Devlet Karayoluna çıkarak sağa Migros istikametine dönüp tekrar Migros Kavşağından sola dönerek (Fakülte istikametine) PTT Lojmanları yanı, Mercedes önü, Tredaş önü, Olin Fabrikası önü, Bölge Trafik Öntü, Zirai Araştırma önü, Fakülte Kavşağı durağından devamlı Şehirlerarası Otobüs Terminali depolama alanına intikal. Serhat Birlik Kooperatifine ait hatlı minibüslerin aynı depolama alanından hareketle D-100 Devlet Karayoluna çıkarak sola dönmeleri Toyota, Ford Plazaları, Fifi Kampink, Tasiş önü, Gök Evler Sitesinden geri dönerek, Kırklareli Yol Kavşağından sağa dönerek İskender Köy yoluna girip devamlı Avrupakent, Sera Kentten (1.Kent) geri dönerek Kırklareli Yol Kavşağından sağa dönüp aynı güzergahtan tekrar Terminale intikal etmesi, bekleme yapmadan şehir merkezi istikametine doğru Özel Halk Otobüslerinin güzergahını aynen takip etmeleri, Ziraat Bankası Kavşağından sonra Koçbank önündeki durağı indi-bindi (1. Durak) olarak kullanması,</p> <p><b>3) Özel Halk Otobüsleri (2 Otobüs) ve hatlı minibüslerin (34 minibüs) 3 Nolu Fakülte-Merkez Hattı:</b> Tıp Fakültesi (Selimiye Öğrenci Yurdu yanı) depolama alanından hareket ederek Tıp Fakültesi kavşağından sağa dönerek D-100 Devlet Karayoluna girmeleri oradan devamlı Zirai Araştırma, Bölge Trafik önü, Olin Kavşağından sağa dönüp Şevki Arman Caddesi (H Sönmez Sitesi önü durak), Vali Konağı önü, Mega Park önü, DSİ Su Pompası önü, Binevler Taksi Durağı, 500 Evler köprüsünden sola dönerek Migros karşıtı, Migros Kavşağından sağa dönerek Park Bahçeler Müdürlüğü önü, Sanayi Ortakapı Karşısı, Trakya Birlik önü, SSK Hastanesi altı, Ayşekadın Kavşağı, Ayşekadın Cami durağı, Anadolu Öğretmen Lisesi, Özel Trakya Hastanesi altı, Orduevi Kavşağı, Eski Cami Kavşağı, Ziraat Bankası Kavşağı, Koçbank önü (1.Durak Minibüsler) Şekerbank önü (2.Durak Otobüsler) Londra Asfaltını takiben Özel İdare den sonra sola Kule Kapı Caddesine girerek Özel İdare arkasından yeni düzenleme yapılacak olan alana intikal ederek son durakta peronda yerlerini burada bir otobüsün beklemesi, ikinci otobüs gelince birincinin beklemeye başlamesi, üç minibüsün beklemesi dördüncü gelince birincinin beklemeye başlamadan hareketle aynı güzergahtan dönerek Hürriyet Meydanı, Ziraat Bankası Kavşağı, Eski Cami Kavşağından sağa dönerek Eski Cami altına intikal etmesi buradan yolcularını alıp bekleme yapmadan İki Kapılı Han Caddesini takiben Orduevi Kavşağından sağa dönerek geliş güzergahını takiben Fakülteye intikal etmelerinin oy birliği ile KABULÜNE,</p> <p><b>4) Özel Halk Otobüsleri (4 Otobüs) ve hatlı minibüslerin (20 minibüs) 4 Nolu Örnekteki Merkez Hattı:</b> Örnekteki</p>
--	--	--	------------------------------------	---	---

18.04.2003	2003/04	S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi ve Özel Halk Otobüsleri	Hatlarda revizyon	<p>11.04.2003 tarih ve 2003/03 sayılı İl Trafik Komisyonunca alınan kararın 4,5 ve 6. maddeleri ile ilgili yeniden düzenleme yapılması.</p> <p><b>1) Özel Halk Otobüsleri (4 Otobüs) ve hatlı minibüslerin (29 minibüs) 4 Nolu Özserhat-Merkez Hattı:</b></p> <p><b>2)özel Halk Otobüsleri (2 Otobüs) ve hatlı minibüslerin (17 minibüs) 5 Nolu Esentepe-Merkez Hattı</b></p> <p><b>3)Serhat Birlik minibüslerinin (6 minibüs) 6 Nolu Çev 93 Yapı Koop.-Merkez Hattı</b></p>
09.01.2004	2004/01	S.S. 8 Nolu Edirne İli Merkez İlçesi Minibüs Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi	Hat uzatımı	<p>9-S.S. 8 Nolu Edirne İli Merkez İlçesi Minibüs Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi : 12.03.2003 tarihli dilekçesi ile Şükrü Paşa hattının, Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığı 04.03.2003 tarih ve 128 sayılı yazısı ile Serhat Birlik Minibüslerinin Kavgaz hattının, yeni açılan İ.M.K.Borsası Serhat Kız Meslek Lisesine kadar uzatılması talepleri komisyonumuzca incelendi:</p> <p>İ.M.K.Borsası Serhat Kız Meslek Lisesinden Kıyık Minibüslerinin çalıştığı Mithat Vardar Caddesine direk bağlantılı yeni yol açılacağı, yolun imar planının hazır olduğu ve Belediye Başkanlığınca yolun alt yapısının tamamlanıp trafiğe açılacağı tarihe kadar geçici olarak, bahse konu okulun personel ve öğrencilerinin okula geliş-gidişlerinde mağdur olmamaları için Kıyık minibüslerinin (okul personeli ve öğrencisi haricinde yolcu almamak şartıyla) (7) nolu hatlarının Ege Şah Sitesi önündeki son duraktan sağa dönüp devamla. Çevre 93 Yapı Kooperatifi önündeki kavşaktan da sola dönerek İ.V.L.K.Borsası Serhat Kız Meslek Lisesine intikal etmeleri, aynı güzergahı takiben dönmeleri, bu yolu geçici olarak kullanmaları, yeni yol açıldığında ise yeni yolu da geçici olarak kullanmaları.</p> <p>Serhat Birlik Minibüslerinin de (6) nolu hatlarının devamı olduğundan şu an son durak olarak kullandıkları Çevre 93 Yapı Kooperatifi önünden devam ederek İ.M.K.Borsası Serhat Kız Meslek Lisesine intikal etmeleri ve aynı güzergahı kullanarak geri dönmeleri, ancak Belediye Başkanlığınca Bahriye Üçok Caddesini takiben okula yeni hat oluşturularak Özel Halk Otobüsü tahsis düşünülüğünden. Özel Halk Otobüslerinin bu güzergahta çalışmaya başlayana kadar her iki minibüs kooperatifine ait araçların hatlarının yukarıda açıklandığı şekilde geçici olarak uzatılmasının oy birliği ile KABULÜNE.</p>

	21.02.2005	2005/01	Tüm Toplu Taşıma Hizmet Sunucuları	Belediyece Hatların Yeniden düzenlenmesi	<p>2. Edirne Belediye Başkanlığı 27.09.2004 tarih ve 278 sayılı yazısıyla Valilik Makamına müracaat ederek şehiriçi toplu taşıma hatlarında yeniden düzenleme yapılması talebi komisyonumuzca incelendi;</p> <p>Şehir içerisinde yolcu taşımacılığı yapılan hatlarda, Özel İdare yanındaki merkez duraktan hareket edip ilimizin doğu kısmına giden Özserhat, Fakülte, Otogar, Esentepe ve Kavgaz hatlarına çalışan araçların yolcusunun yoğun olduğu, gelir seviyelerinin yüksek olduğu, diğer hatlara fazla yolcu olmadığı ve bu hatlarda çalışan minibüsçü esnafının ekonomik yönden mağdur olduğu, ilimizin kenar semtlerinden fakülteye veya otogara gidecek vatandaşların iki araç ile gittikleri tespit edilmiştir.</p> <p>Şoför esnafının iş potansiyeli ve ekonomik yönden eşitlenmesi, vatandaşımızın ilimizin bir köşesinden diğer köşesine tek araç ile gidebilmelerinin hem zaman hem de ekonomik yönden faydalı olup kamunun yararına olacağından, il merkezimizde yolcu taşımacılığı yapan (7) kooperatife ait (236) aracın yeniden düzenlenecek olan hatlarda her gün değişecek şekilde dönerli olarak çalışması ve hat güzergahlarının belirlenmesinin; <b><u>Ancak Belediye Başkanlığınca Özel Halk Otobüs İşletmecileri ve minibüsçü esnafı ile toplantı yapıp karşılıklı görüşmeler neticesi çalışma sistemi ve hak dağılımı konusunda hukuki yönden anlaşma sağlanması, anlaşma belgelerinin noter tasdikli olarak hazırlanıp talebin bundan sonraki İl Trafik Komisyonunda tekrar görüşülmesinin,</u></b></p> <p><b>Yeni belirlenen bu güzergahlarda yolcu taşımacılığı yapacak araçların hukuki yönden çalışma şekil ve şartlarıyla ilgili alt yapının Belediye Başkanlığınca hazırlanmasının oy birliği ile KABULÜNE,</b></p>
	02.09.2005	2005/02	Tüm Toplu Taşıma Hizmet Sunucuları	Belediyeye Toplu Taşıma hizmetlerinin düzenleme işlemlerinin devri	<p>13.07.2005 tarih ve 25874 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5393 sayılı Belediye Kanununun 15. maddesi (p) bendinde “Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret tarifelerini, zaman ve güzergahlarını belirlemek, durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek, kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.” Belediyelere devredildiğinden gerekli çalışmaları yapmak üzere talepler ile ilgili müracaat evraklarının Belediye Başkanlığına teslim edilmesinin oy birliği ile KABULÜNE</p>
	22.12.2006	2006/06	S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi ve Özel Halk Otobüsleri	Hat uzatımı	<p>Belediye temsilcisi, 15.02.2007 tarihinde ilimiz şehir içindeki yolcu taşımacılığında yeni hat ve güzergahların olacağını, bahse konu Trakya Üniversitesi Prof.Dr.Ahmet KARADENİZ yerleşkesinde yapılacak güzergah planlamasına dahil edileceğini, bu nedenle Edirne Merkezi-Terminal hattında çalışan Serhad Birlik ve Halk Otobüslerinin Trakya Üniversitesi Prof.Dr.Ahmet KARADENİZ Yerleşkesi'ne yapacakları ulaşımın 15.02.2007 tarihine kadar geçici olarak yapılmasını kabul ettiği,</p> <p>Komisyon Başkanı ve diğer tüm üyelerin ise Serhad Birlik ve Halk Otobüslerinin Trakya Üniversitesi Prof.Dr.Ahmet KARADENİZ Yerleşkesi'ne yapacakları ulaşımın 2006-2007 Akademik Yılı Sonuna kadar olmasını, 2006-2007 Akademik Yılı Sonunda Belediye Başkanlığının belirlemiş olduğu hat ve güzergahlara göre şehir içi yolcu taşımacılığı yapılmasının oy çokluğu ile KABULÜNE</p>

	22.02.2007	2007/01	S.S. 8 Nolu Edirne İli Merkez İlçesi Minibüs Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi	Belediyece yapılan düzenlemenin iptal istemi	<p>6- Serhat Birlik Yönetim Kurulu Başkanlığının 09.02.2007 tarih ve 2007/27 sayılı yazıları ile Edirne Belediye Encümeninin 11.01.2007 tarih ve 2007/113 sayılı kararına istinaden kooperatiflerine ait araçların Eski Cami Kavşağından dönmeleri neticesi trafikte sıkıntı yaşandığı, bu yüzden trafiğin yoğun olmadığı başka bir kavşaktan dönüş yapmaları talebi ile</p> <p>7- S.S. 8 Nolu Kıyık Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanlığının 09.02.2007 tarihli sayılı yazıları ile Edirne Belediye Encümeninin 11.01.2007 tarih ve 2007/113 sayılı kararına istinaden kooperatiflerine ait araçlarının dönüş yapmak için Yediyoğazı Kavşağına yönlendirildikleri ve Yediyoğazı Fırını Önünde yolcu indirip bindirmeleri neticesi trafikte tehlike yaşandığı, bu yüzden trafiğin yoğun olmadığı başka bir kavşaktan dönüş yapmaları talebi komisyonumuzca incelendi. Komisyonumuz; vatandaşlarımızın can ve mal güvenliklerinin sağlanması, trafiğin her istikamette akıcı olması ve karmaşa yaşanmaması açısından, İl Trafik Komisyon Kararlarının tebliğinden itibaren (20) gün içerisinde, Belediye Başkanlığının 5393 sayılı Belediye Kanunu hükümleri çerçevesinde yeni bir Encümen kararı olarak, toplu taşıma araçlarının indirme-bindirme ve geri dönüş güzergahları ile ilgili olarak 2918 sayılı Kanuna uygun olan alternatif tedbirleri alması, toplu taşıma araçlarının uygun görülecek alan veya kavşaklardan dönüş yapmalarının sağlanması hususlarının oy birliği ile KABULÜNE;</p>
	17/04/2007	2007/02	S.S. 8 Nolu Edirne İli Merkez İlçesi Minibüs Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ve S.S. 19 nolu Serhat Birlik Minibüs Kooperatifi, 29'Nolu Karaağaç Minibüsçüleri Kooperatifi	Belediyece yapılan düzenlemenin iptal istemi	<p>2- S.S. 19'Nolu Serhad Birlik Kooperatifi, S.S. 8'Nolu Kıyık Minibüsçüleri Kooperatifi ve S.S. 29'Nolu Karaağaç Minibüsçüleri Kooperatifi'nin 23.02.2007 tarihli dilekçelerinde, Edirne Belediyesi ile tek bilet uygulaması konusunda anlaşmaya varamadıklarından yargı yoluna başvurduklarını, bu kapsamda;</p> <p>2.1- S.S. 19'Nolu Serhad Birlik Kooperatifi 29.03.2007 tarih ve 2007/38 sayılı dilekçelerinde, Edirne Belediye Encümeninin 20.03.2007 tarih ve 2007/775 ile 11.01.2007 tarih ve 2007/113 karar nolu kararının kendilerini ve yolcularını mağdur ettiğinden 11.04.2003 tarih ve 2003/03 sayılı İl Trafik Komisyonunun belirlemiş olduğu güzergâhlarda yolcu taşımacılığı yapma,</p> <p>2.2- S.S. 8'Nolu Kıyık Minibüsçüleri Kooperatifi 29.03.2007 tarihli dilekçelerinde, Edirne Belediye Encümeninin 20.03.2007 tarih ve 2007/775 ile 11.01.2007 tarih ve 2007/113 karar nolu kararının kendilerini ve yolcularını mağdur ettiğinden 11.04.2003 tarih ve 2003/03 sayılı İl Trafik Komisyonunun belirlemiş olduğu güzergâhlarda yolcu taşımacılığı yapma,</p> <p>2.3- S.S. 29'Nolu Karaağaç Minibüsçüleri Kooperatifi 29.03.2007 tarihli dilekçelerinde, Edirne Belediye Encümeninin 11.01.2007 tarih ve 2007/113 karar nolu kararının kendilerini ve yolcularını mağdur ettiğinden 11.04.2003 tarih ve 2003/03 sayılı İl Trafik Komisyonunun belirlemiş olduğu güzergâhlarda yolcu taşımacılığı yapma, taleplerinin Komisyonca incelenmesine müteakip;</p> <p>Adı geçen kooperatiflerin, Edirne Belediyesi Encümenin il merkezindeki minibüs güzergâhları ile ilgili almış oldukları kararlarına karşı Edirne İdare Mahkemesine açmış oldukları dava neticesinde, Edirne İdare Mahkemesinin vermiş olduğu 02.04.2007 tarihli 2007/278, 2007/279, 2007/25, 2007/26, 2007/27 ve 2006/2698 sayılı yürütmenin durdurulması kararlarına istinaden Kanunların öngördüğü şekilde Edirne İdare Mahkemesinin vermiş olduğu yargı kararlarının Edirne Belediyesi tarafından uygulanmasının zorunlu olduğunu ve bu hüküm doğrultusunda Edirne Belediye Başkanlığının gerekli düzenlemeleri yapması hususunun oy birliği ile "KABUL" üne karar verilmiştir</p>



24.10.2008	2008/04	Tüm Toplu Taşıma Hizmet Sunucuları	Şehir içi toplu taşıma hatlarının yeniden düzenlenmesi	<p>2- Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığı 16.09.2008 tarih ve 2008/278 sayılı yazıları ile İl Trafik Komisyon Başkanlığımızın 21.02.2005 tarih ve 2005/01sayılı Kararının 2'nci maddesinin (şehir içi toplu taşıma hatlarının yeniden düzenlenmesi), İl Trafik Komisyon Başkanlığı ile Edirne Belediye Başkanlığının işbirliği ile yeniden görüşülerek uygulanılması talebinin görüşülmesi.</p> <p>Sonuç olarak toplu taşıma araçlarının hat, güzergâh ve çalışma şekillerinin şu an itibarıyla İl Trafik Komisyonunda görüşülmesine imkân olmadığı kanaatine varılarak, Edirne Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanlığının talebinin;</p> <p>“Oy birliği ile <b>Reddine</b>” karar verilmiş;</p> <p>Buna mukabil İl Trafik Komisyonu Başkanının görüşlerinin Edirne Belediye Başkanlığına, <b>tavsiye niteliğinde</b> bildirilmesinin uygun olacağı, “Oy birliği ile <b>KABUL</b>” edilmiştir.</p>
21.12.2010	2010/05	Tüm Toplu Taşıma Hizmet Sunucuları	Şehir içi toplu taşıma hatlarının yeniden düzenlenmesine ilişkin belediye uygulamasının görüşülmesi	<p><b>12-</b> Edirne Belediye Başkanlığının 22.11.2010 tarih ve 1864 sayılı yazıları ile 11.11.2010 tarih 2010/306-701, 307-702, 308-703, 309-704, 310-705, 311-706, 312-707, 313-708 ve 314-709 sayılı Belediye Meclis Kararları ile Özel Halk Otobüsü için yeni seri açılmasının sağlanması, yeni belirlenen hat ve güzergâhların İl Trafik Komisyonuna bildirilmesi kararı alındığı belirtilmiştir.</p> <p>5393 sayılı Belediye Kanununun 15. maddesinin (f) bendinde “<b>Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işletirmek</b>” ve aynı Kanunun 15. maddesinin (p) bendinde; “<b>Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksit sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek</b>” Belediye Başkanlıklarının görev ve yetkileri arasında gösterildiğinden İl Trafik Komisyonunun toplu taşıma araçlarının güzergâhlarını belirleme konusunda yetkili olmadığı, Edirne Belediye Başkanlığının yukarıda belirtilen Meclis Kararları ile ilgili İl Trafik Komisyonunun karar almasına gerek olmadığına oy birliği ile karar verilmiştir.</p>

**Kaynak:** Edirne Valiliği İl Trafik Komisyon Kararları Arşivi

**Tablo A.24: Yıllara Göre Minibüs-Midibüs Yolcu Ücret Tarifeleri**

<b>Yıllara Göre Minibüs-Midibüs Ücret Tarifesi (KDV Dahil)</b>						
<b>Yıllar</b>	<b>Merkezde Kısa Hatlar</b>		<b>Merkezde Uzun Hatlar</b>		<b>Merkez-Kapıkule</b>	
	<b>Sivil Lira</b>	<b>Öğrenci Lira</b>	<b>Sivil Lira</b>	<b>Öğrenci Lira</b>	<b>Sivil Lira</b>	<b>Öğrenci Lira</b>
1999	0,15	0,15	0,30	0,30	0,45	0,45
2000	0,20	0,20	0,40	0,40	0,60	0,60
2001/1	0,30	0,30	0,50	0,50	0,80	0,80
2001/2	0,45	0,45	0,75	0,75	1,20	1,20
2002	0,55	0,55	0,85	0,85	1,30	1,30
2003	0,75	0,75	1,00	1,00	1,75	1,75
2006	1,00	0,70	1,20	0,70	2,50	2,00
2008	1,00	0,75	1,50	1,25	2,50	2,00
2011	1,25	1,00	1,75	1,50	3,00	2,50
2012	1,50	1,00	2,00	1,50	3,25	2,50

**Kaynak:** Edirne Belediye Arşivi, Şoförler ve Otomobilciler Odası Arşivi

**Tablo A.25: Yıllara Göre Minibüs-Midibüs Yıllık Ruhsat Tarifeleri**

<b>Yıllara Göre Minibüs-Midibüs Ruhsat Ücret Tarifesi</b>						
<b>YILLAR</b>	<b>Yeni Yerleşim Serhat Birlik Hatları</b>	<b>Kıyık,Yıldırım, Kapıkule, Karaağaç v.s Hatları</b>	<b>Yeniimaret, Kirişhane Hatları</b>	<b>Küçükpazar Hatları</b>	<b>Yeni Hat Oluşumunda</b>	<b>21 Nolu Tek Araçla Aktarmasız Ulaşım Kooperatifi</b>
	<b>TL</b>	<b>TL</b>	<b>TL</b>	<b>TL</b>	<b>TL</b>	<b>TL</b>
<b>2002</b>	400	200	200	200		
<b>2003</b>	520	260	260	260		
<b>2004</b>	200	150	150	150		
<b>2005</b>	200	150	150	150		
<b>2006</b>	210	210	210	210		
<b>2007</b>	800	500	400	250	800	
<b>2008</b>	900	550	450	300	900	900
<b>2009</b>	1.000	600	500	350	1.000	1.000
<b>2010</b>	1.100	650	550	400	1.100	1.100
<b>2011</b>	1.200	750	600	500	1.200	750
<b>2012</b>	1300	800	650	550	1300	800

**Kaynak:** Edirne Belediye Arşivi

**Tablo A.26: Yıllara Göre Minibüs-Midibüs Devir Ücret Tarifesi**

Hatlar	Yeni Yerleşim Serhat Birlik Hatları	Kıyık,Yıldırım, Kapıkule, Karaağaç v.s Hatları	Yeniimaret, Kirışhane Hatları	Küçükpazar Hatları	Yeni Hat Oluşumunda	21 Nolu Tek Araçla Aktarmasız Ulaşım Kooperatifi
<b>Devir Ücreti (KDV HARİÇ)</b>						
YILLAR	TL	TL	TL	TL	TL	TL
2005	10.000	10.000	10.000	10.000		
2006	10.000	10.000	10.000	10.000		
2007	20.000	13.000	10.000	6.000	20.000	
2008	24.000	16.000	12.000	7.500	24.000	
2009	26.000	17.500	13.000	8.000	26.000	
2010	27.500	18.500	14.000	8.500	27.500	
2011	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
2012	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000

*Kaynak:* Edirne Belediye Arşivi

**Tablo A.27: Araçların Yapmış Olduğu Toplam Sefer Süresi (2009 Yılı)**

Hattın Adı	Araç Sayısı (ad.)	Ort. Sefer Sayısı (ad)	Seyir Süresi (dak)	Yolcu Sayısı (ad)	Top.Seyir Süresi (sa)	Ort. Seyir Süresi (sa)
Sarayiçi Otogar (A Hattı)	44	6	106	116	54.102	40.577
Kervansaray-Otogar (C Hattı)	29	6	82	72	17.122	12.841
Toki-Otogar (D Hattı)	15	6	96	82	11.808	8.856
Gazimihal Trafo (S.B.1 Hattı)	26	8	44	35	5.339	4.004
Gazimihal E.tepe (S.B.2 Hattı)	17	8	43	35	3.411	2.559
Gazimihal-TrakyaÜ (S.B.3 Hattı)	34	8	48	46	10.010	7.507
Gazimihal Serakent (S.B.4 Hattı)	16	8	73	51	7.942	5.957
Gazimihal KML (S.B.5 Hattı)	6	8	45	24	864	648
Kıyık Hattı	31	8	48	36	7.142	5.357
Karaağaç Merkez	12	8	46	46	3.386	2.539
					<b>121.126</b>	<b>90.845</b>

*Kaynak:* Toplu Taşıma Proje Raporu 2010

**Tablo A.28: Araçların Yapmış Oldukları Günlük Hat Uzunluğu ( Km ) (2009 Yılı)**

Hat	Hattın Adı	Araç Sayısı (ad.)	Hat Uzunluğu (km)	Ortalama Sefer Sayısı (ad)	Ortalama Hız (km/sa)	Toplam Yapılan Mesafe (km)
A	Sarayiçi Otogar	44	36,4	6	20.4	9.610
C	Kervansaray -Otogar	29	25,6	6	18.7	4.454
D	Toki Otogar	15	34,4	6	21.6	3.096
1	Gazimihal Trafo	26	12,5	8	17.1	2.600
2	Gazimihal E.tepe	17	16,2	8	22.2	2.203
3	Gazimihal Üniv.	34	18,1	8	22.7	4.923
4	Gazimihal Serakent	16	25,0	8	20.3	3.200
5	Gazimihal KML	6	11,0	8	15.1	528
Kıyık	Gazimihal KML	31	11,1	8	14,0	2.753
Karaağaç	Karaağaç Merkez	12	12,5	8	18.8	1.200
<b>TOPLAM</b>						<b>34.567</b>

*Kaynak:* Toplu Taşıım Proje Raporu 2010

**Tablo A.29: Ortalama Günlük Yolculuk (2009 Yılı)**

Hat	Hattın Adı	Araç Sayısı (ad.)	Ortalama Sefer Sayısı (ad)	Ortalama Yolculuk Sayısı	Toplam Yolculuk	Oran %
A	Sarayiçi Otogar	44	6	116	30.624	30,6
C	Kervansaray Otogar	29	6	72	12.528	12,5
D	Toki Otogar	15	6	82	7.380	7,4
1	Gazimihal Trafo	26	8	35	7.280	7,3
2	Gazimihal E.tepe	17	8	35	4.760	4,8
3	Gazimihal Trak. Üni.	34	8	46	12.512	12,5
4	Gazimihal Serakent	16	8	51	6.528	6,5
5	Gazimihal KML	6	8	24	1.152	1,2
Kıyık	Gazimihal KML	31	8	36	8.928	8,9
Karaağaç	Karaağaç Merkez	12	8	46	4.416	4,4
<b>TOPLAM</b>					<b>96.108</b>	100,0

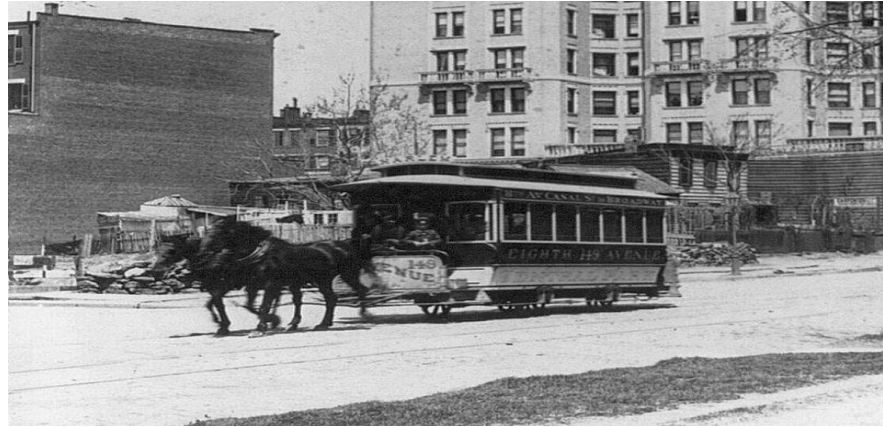
*Kaynak:* Toplu Taşıım Proje Raporu 2010

### Şekil B.1: Atlı Toplu Taşıma Aracı



Kaynak: <http://www.transitmuseumeducation.org/images/vocab/omnibus.html>

### Şekil B.2: Atlı Çekilen Raylı Araç



Kaynak: [http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Pferdebahn\\_NewYork\\_um\\_1895.jpeg](http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Pferdebahn_NewYork_um_1895.jpeg)

### Şekil B.3: Otobüs Örneği



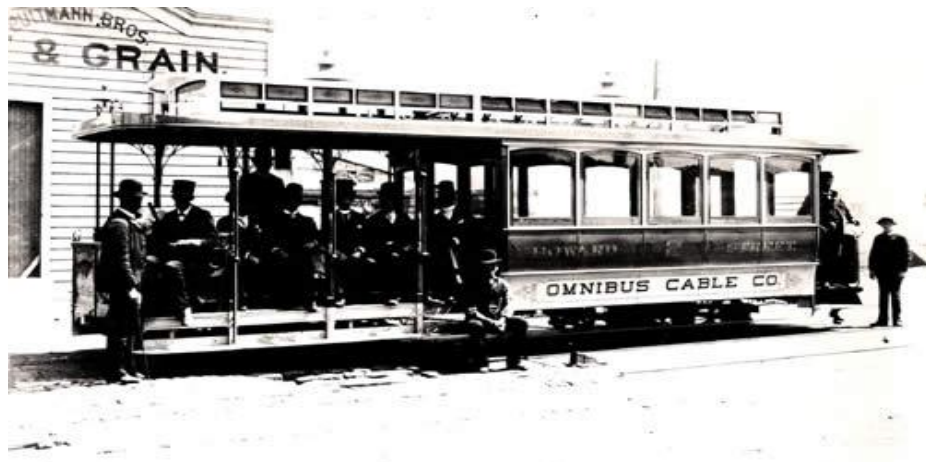
Kaynak: [http://www.beautifulbritain.co.uk/htm/whitworth/old\\_whitworth.htm](http://www.beautifulbritain.co.uk/htm/whitworth/old_whitworth.htm)

**Şekil B.4: Elektrikle Çalışan Raylı Araç**



*Kaynak:* [http://www.beautifulbritain.co.uk/htm/whitworth/old\\_whitworth.htm](http://www.beautifulbritain.co.uk/htm/whitworth/old_whitworth.htm)

**Şekil B.5: 1861 tarihli San Francisco Ulaşım Sistemi**



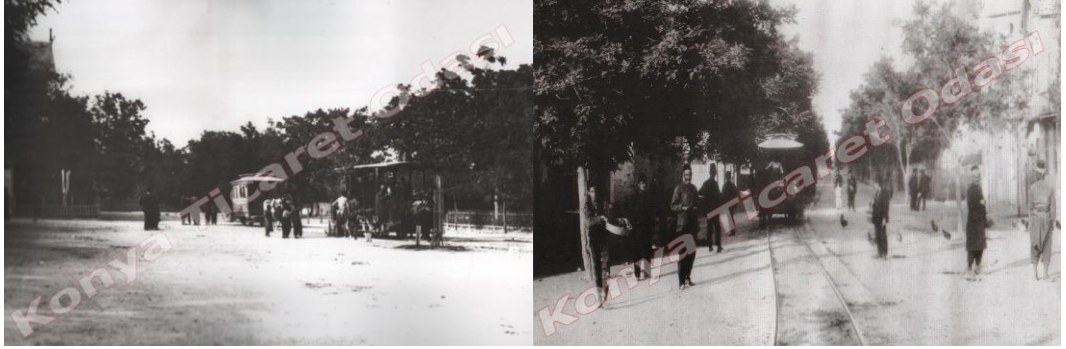
*Kaynak:* <http://www.cablecarmuseum.org/co-omnibus.html>

**Şekil B.6: İstanbul İlk Elektrikli Tramvay**



*Kaynak:* İETT Arşivi

**Şekil B.6 : Konya Atlı Tramvay**



Kaynak: [http://picasaweb.google.com/lh/photo/FGDXWV4Y\\_QHA8iOxUhWohQ](http://picasaweb.google.com/lh/photo/FGDXWV4Y_QHA8iOxUhWohQ)

<https://plus.google.com/photos/105925971565494163276/albums/5257752510860123953/5258001103506423330?banner=pwa>

**Şekil B.7 : Taksim Nostaljik Tramvay ve Bursa Nostaljik Tramvay**





*Kaynak:* Nostaljik Tramvay, İETT, 2011;

BURULAŞ 2012

### Şekil B.8: Adana Raylı Sistemi



*Kaynak:* <http://www.adana.bel.tr/rayli-sistem-projesi-sayfa.html>

### Şekil B.9: Eskişehir Raylı Sistemler Haritası ve Araçları



*Kaynak:* [http://www.estram.com.tr/intranet/eklenen\\_resimler/urunBuyuk47.jpg](http://www.estram.com.tr/intranet/eklenen_resimler/urunBuyuk47.jpg)

[http://www.estram.com.tr/resimler/harita\\_buyuk.jpg](http://www.estram.com.tr/resimler/harita_buyuk.jpg)

### Şekil B.10: Konya Raylı Sistemi





**Kaynak:** <http://www.ulasimturkiye.com/viewtopic.php?t=107>

### Şekil B.11: Samsun Raylı Sistemi



**Kaynak:**

<http://www.ulasimturkiye.com/viewtopic.php?p=21220&sid=04c784683a49f23062650a6533dd106c>

### Şekil B.12: Bursaray



**Kaynak:**

[http://www.burulas.com.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=351&Itemid=61&lang=tr](http://www.burulas.com.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=351&Itemid=61&lang=tr)

**Şekil B.13: Kayseray**



*Kaynak:* Kayseri Ulaşım A.Ş , 2011

**Şekil B.14: Taksim-Kabataş Finiküler Hattı**



*Kaynak:*

[http://gallery.wheelsonsteel.com.au/main.php?g2\\_view=dynamicalbum.UpdatesAlbum&g2\\_albumId=31591&g2\\_itemId=31864](http://gallery.wheelsonsteel.com.au/main.php?g2_view=dynamicalbum.UpdatesAlbum&g2_albumId=31591&g2_itemId=31864)



**Şekil B.15: Bursa Teleferik Hattı**



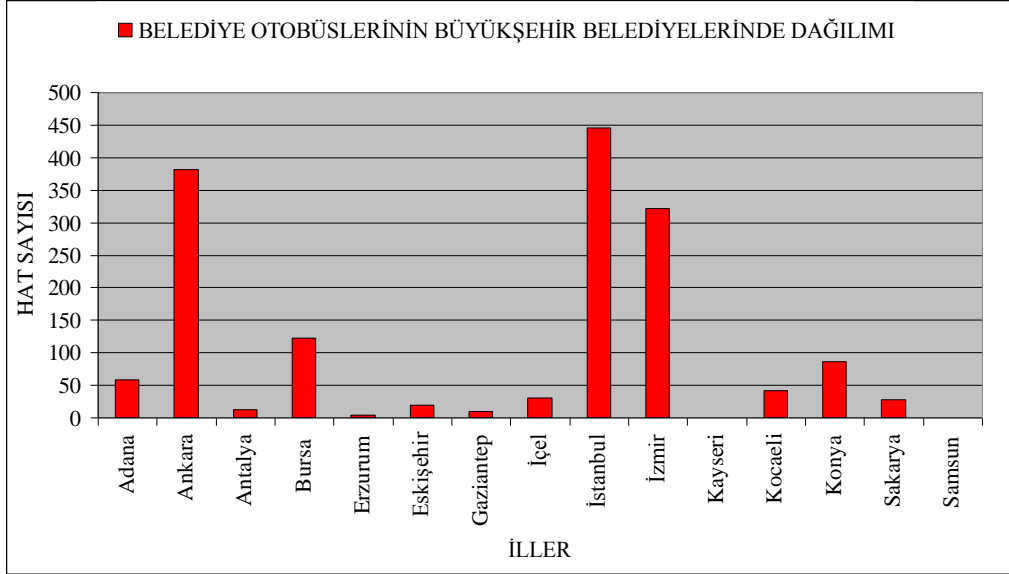
**Kaynak:** <http://www.bursa.bel.tr/teleferik--tesisinin-tanitimi/sayfa/242>

**Şekil B.16: Mačka-Taşkışla Teleferik Hattı**



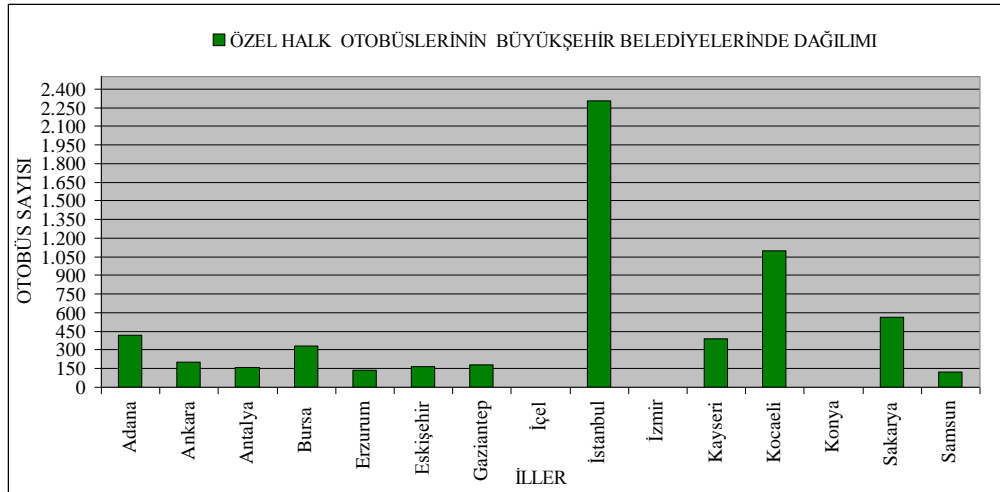
**Kaynak:** <http://istanbul.net.tr/istanbul-Ulasim/istanbul-Rayli-Sistemleri/macka-taskisla-teleferik-hatti/17>

**Şekil B.17: Büyükşehirlerde Belediye Otobüsleri Hat Sayılarının Dağılımı**



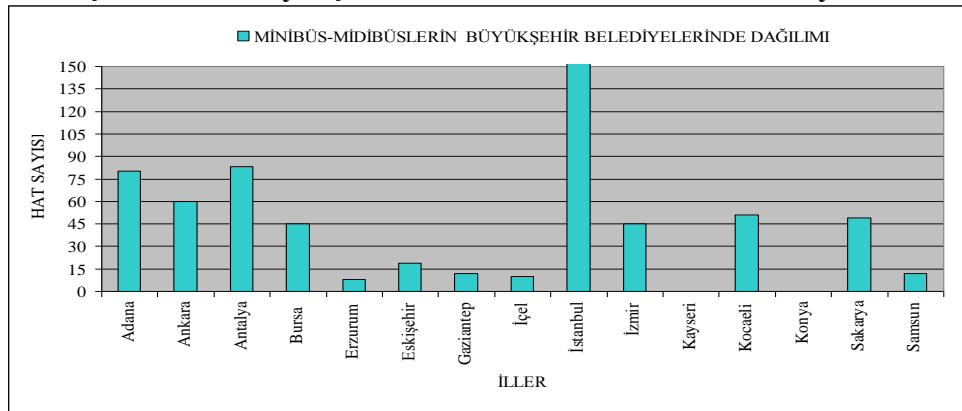
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.18: Büyükşehirlerde Özel Halk Otobüsleri Hat Sayılarının Dağılımı**



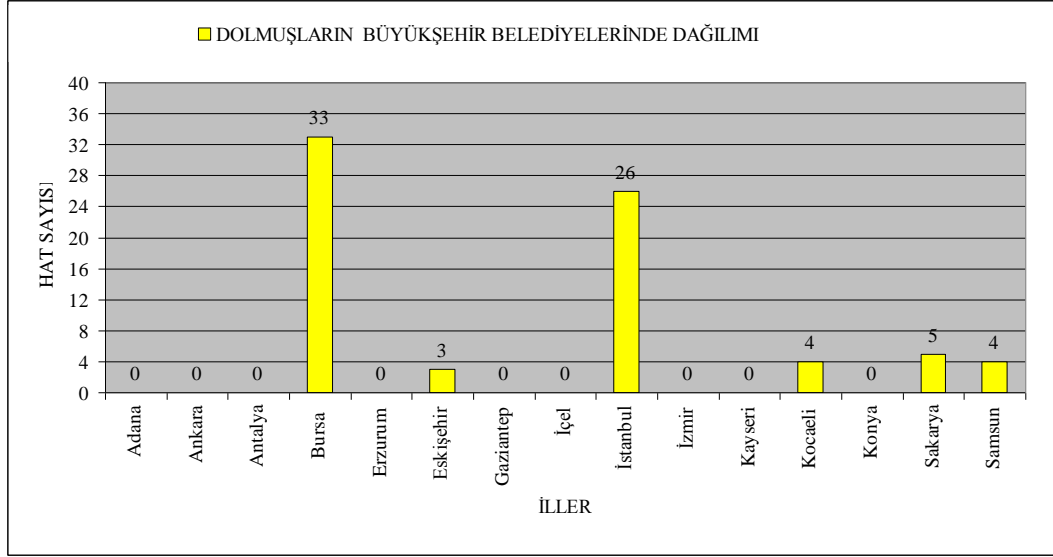
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.15: Büyükşehirlerde Minibüs-Midibüs Hat Sayıları**



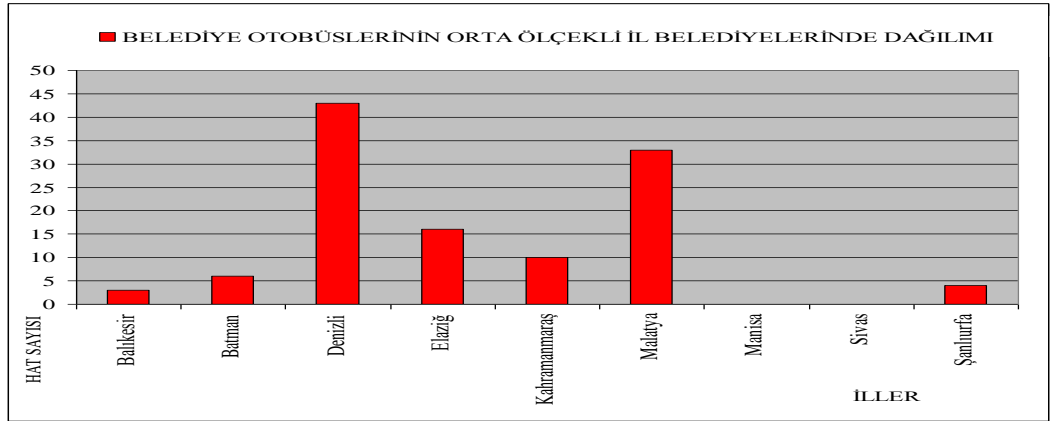
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.19: Büyükşehirlerde Dolmuş Hat Sayıları**



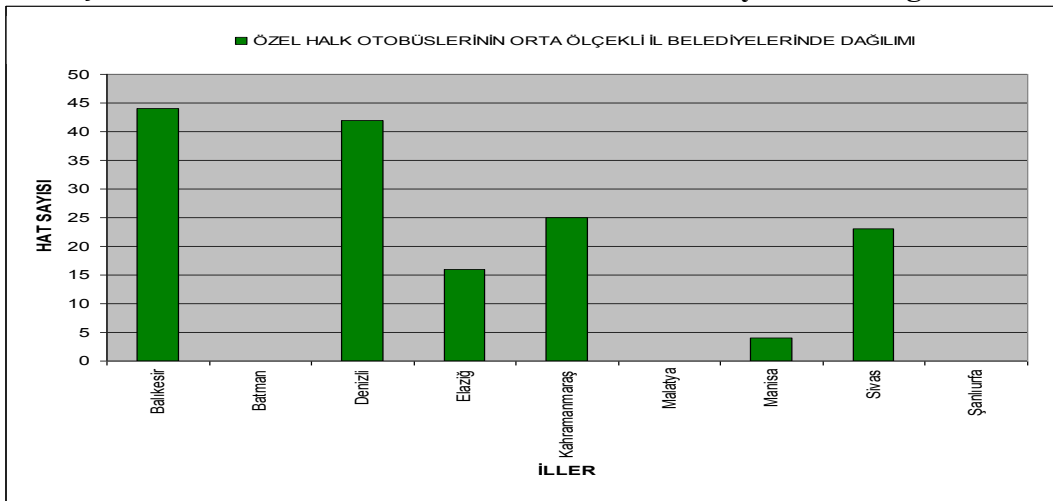
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.20: OÖİLB Belediye Otobüsleri Hat Sayılarının Dağılımı**



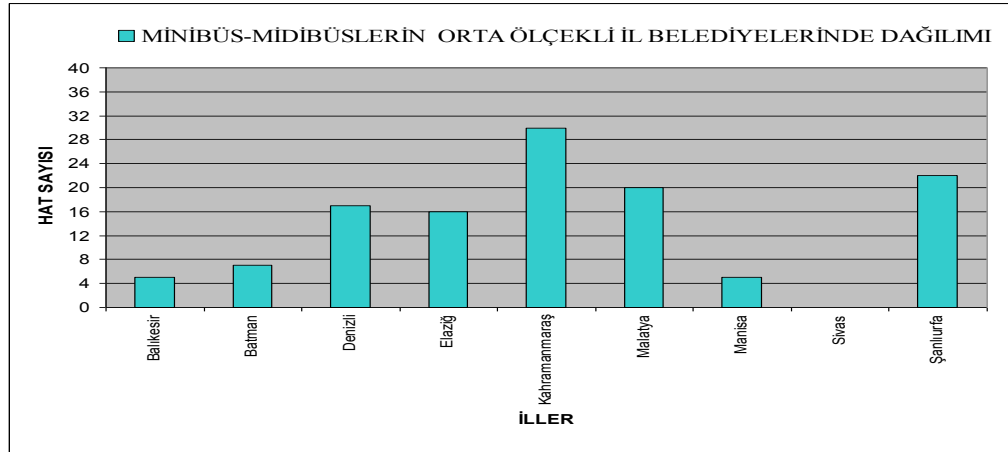
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.21: OÖİLB Özel Halk Otobüsleri Hat Sayılarının Dağılımı**



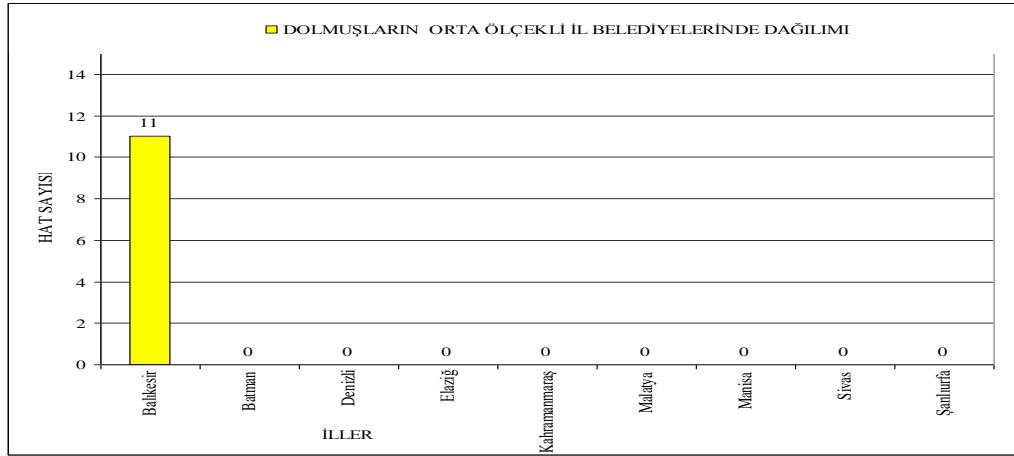
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.22: OÖİLB Minibüs-Midibüs Hat Sayıları**



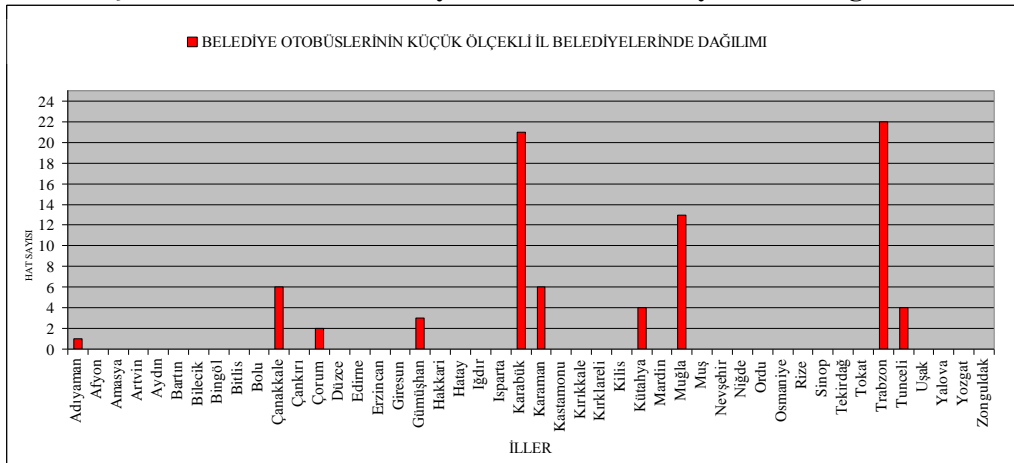
**Kaynak:** İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.23: OÖİLB Dolmuş Hat Sayıları**



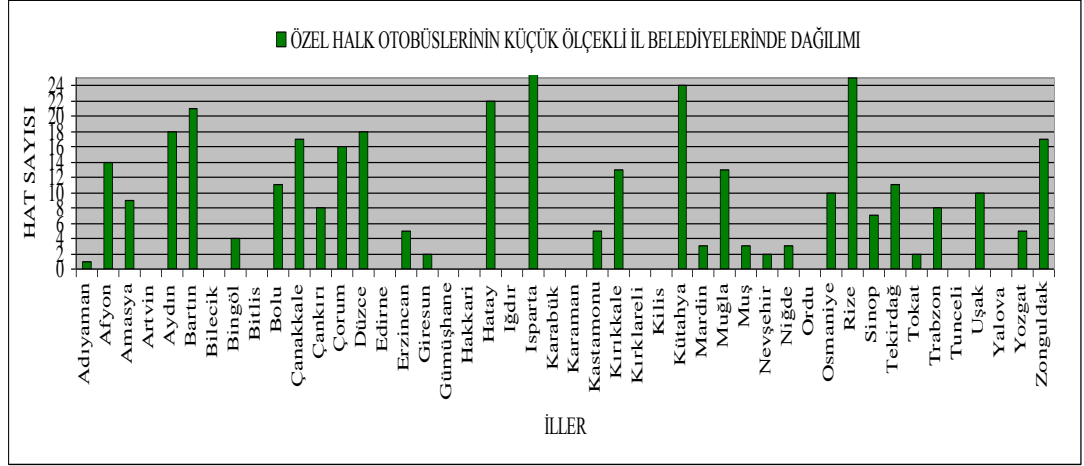
**Kaynak:** İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.24: KÖİLB Belediye Otobüsleri Hat Sayılarının Dağılımı**



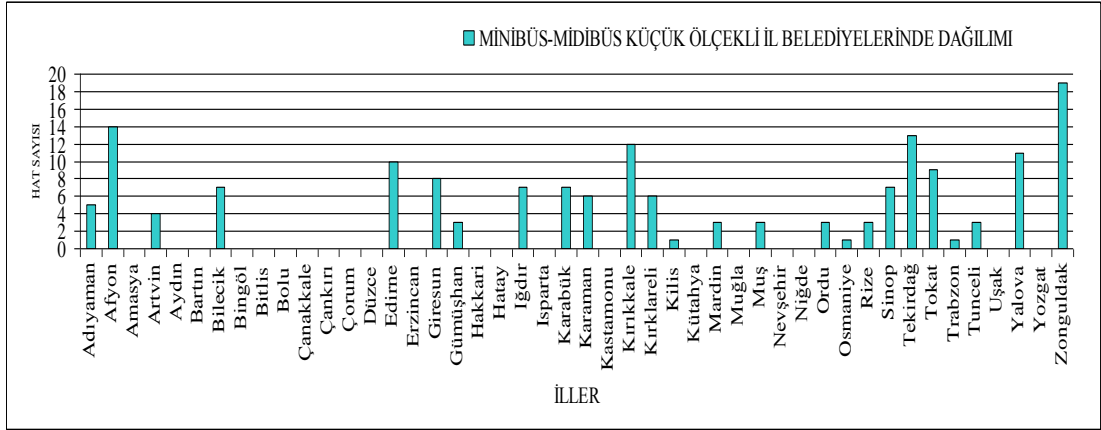
**Kaynak:** İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.25: KÖİLB Özel Halk Otobüsleri Hat Sayılarının Dağılımı**



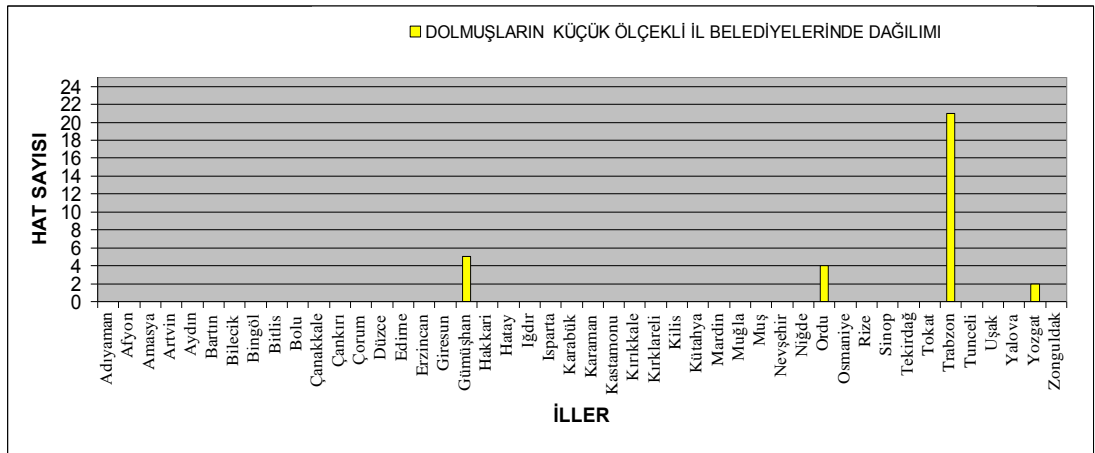
*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

**Şekil B.26: KÖİLB Minibüs-Midibüs Hat Sayıları**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

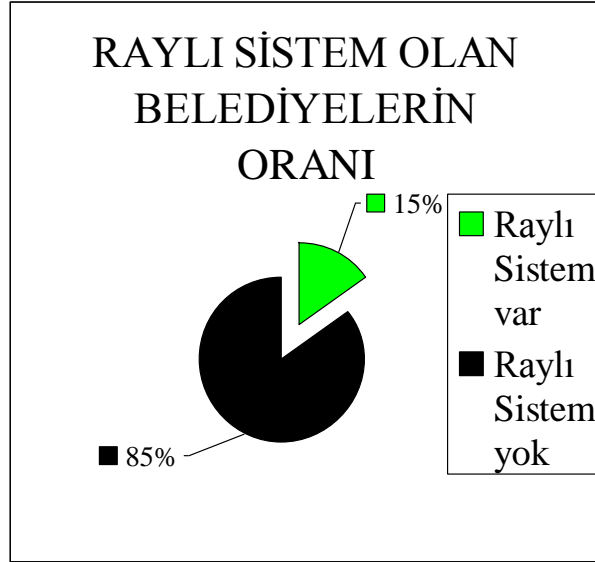
**B.27: KÖİLB Dolmuş Hat Sayıları**



*Kaynak:* İl Belediyeleri Anketi, 2011

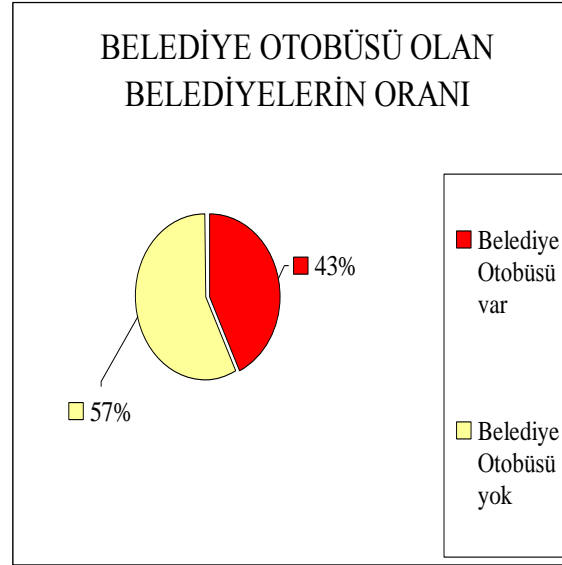
## GENEL DURUM GRAFİKLERİ

Şekil B.28: İl Belediyeleri Raylı Sistem Grafiği



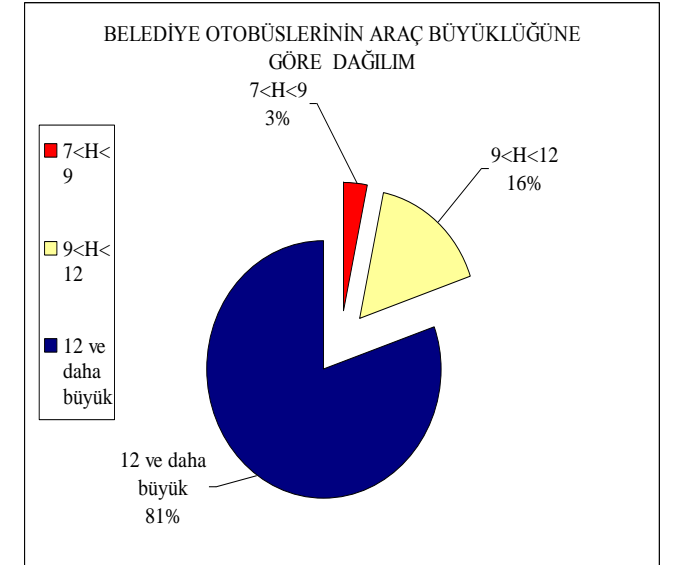
**Kaynak:** İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil B.29: İl Belediyeleri Belediye Otobüs Grafiği



**Kaynak:** İl Belediyeleri Anketi, 2011

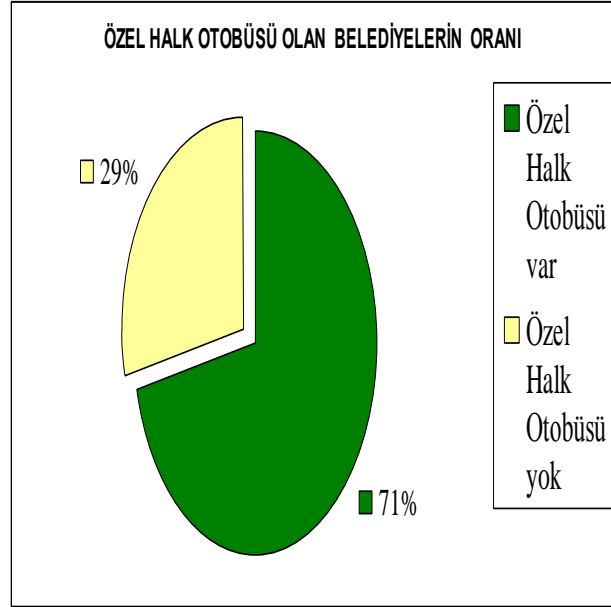
Şekil B.30: İl Belediyeleri Belediye Otobüs Araç Büyüklüğü Grafiği



**Kaynak:** İl Belediyeleri Anketi, 2011

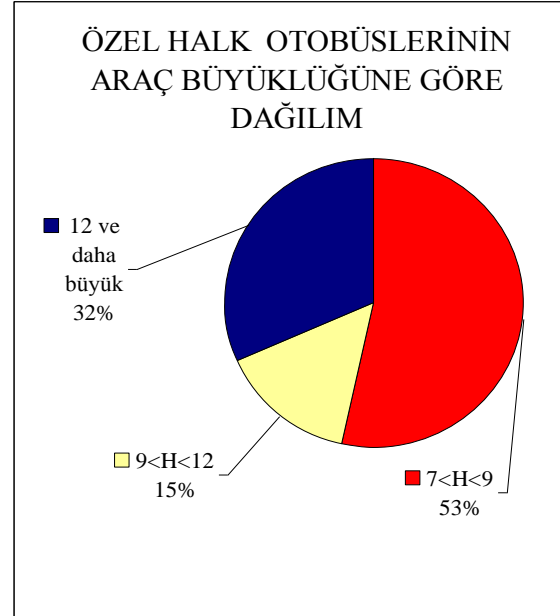


Şekil B.31: İl Belediyeleri Özel Halk Otobüs Grafiği



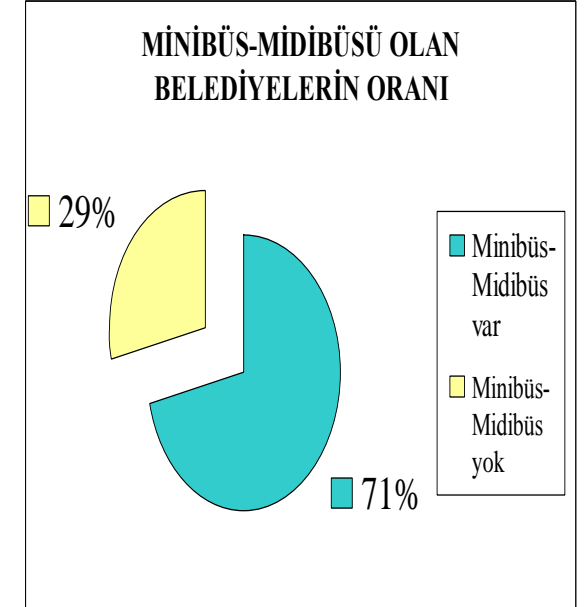
Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil B.32: İl Belediyeleri Özel Halk Otobüs Araç Büyüklüğü Grafiği



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

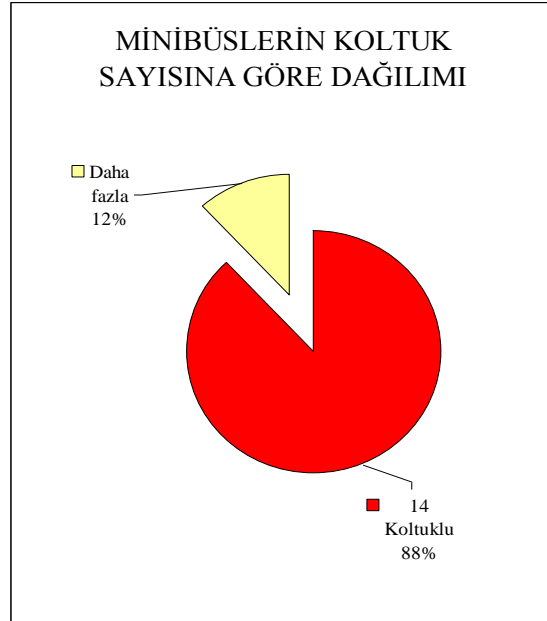
Şekil B.33: İl Belediyeleri Minibüs-Midibüs Grafiği



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil B.34: İl Belediyeleri Minibüs-Midibüs

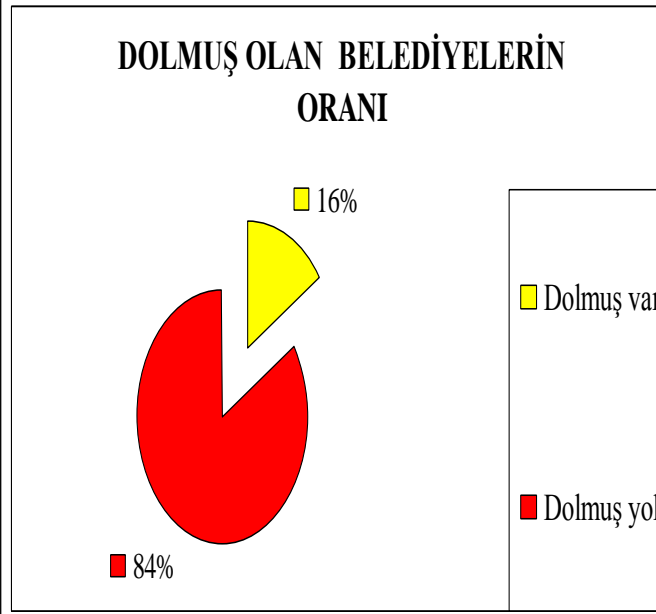
Grafiği



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil B.35: İl Belediyeleri Dolmuş

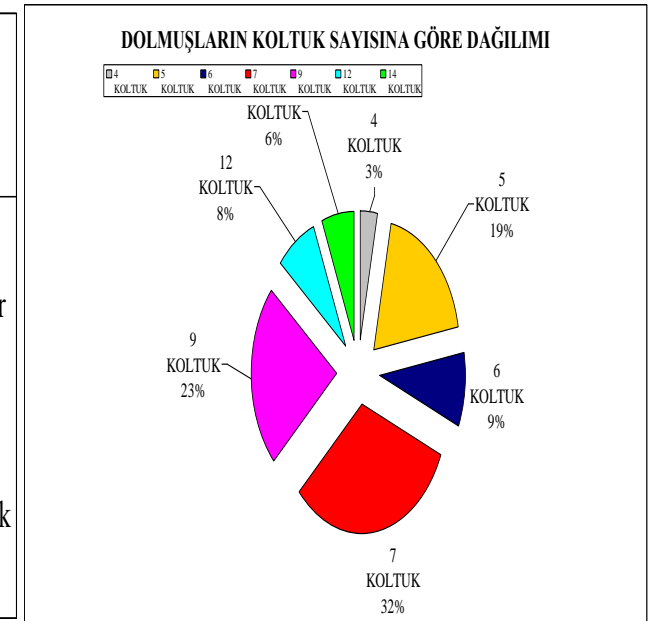
Grafiği



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

Şekil B.36: İl Belediyeleri

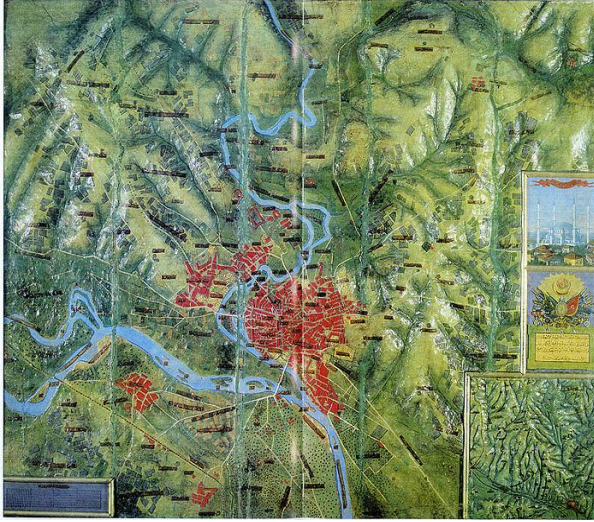
Dolmuş Koltuk Sayıları Grafiği



Kaynak: İl Belediyeleri Anketi, 2011

## Şekil B.37: Edirne Kent Merkezine ait Harita Örnekleri

1894 yılına ait Edirne Şehir Haritası



1905 Yılına ait Şehir Planı



1909 yılına ait Edirne Şehir Haritası



**Kaynak:**

<http://www.edirne.web.tr/modules/gallery/show.asp?menu=show&imgid=200>

**Kaynak:**

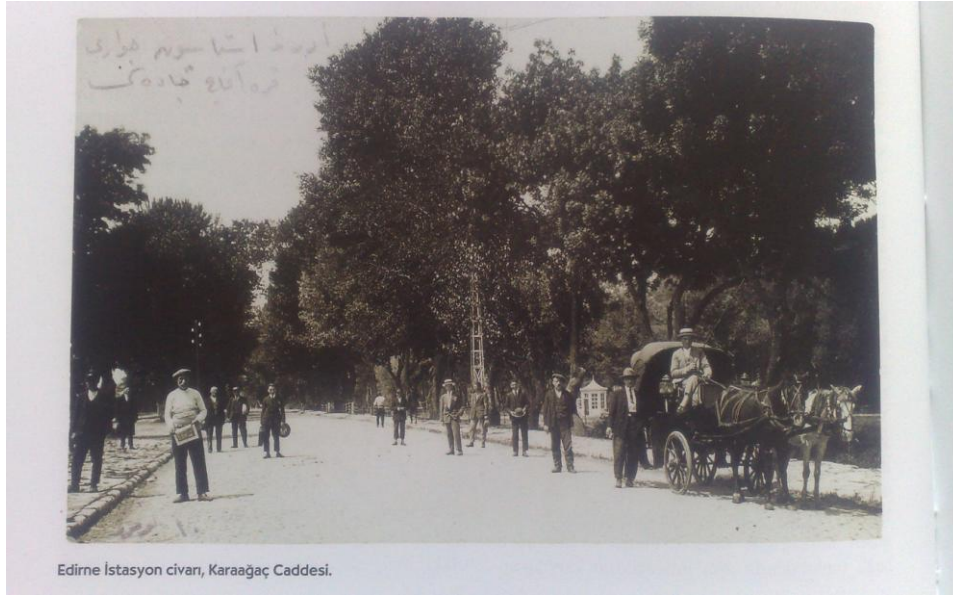
<http://www.edirnetarihi.com/wp-content/uploads/2011/07/%CE%A7%CE%91%CE%A1%CE%A4%CE%97%CE%A3-%CE%91%CE%94%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%A5%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%95%CE%A9%CE%A3-%CE%A4%CE%9F%CE%A5-1905.jpg>

**Kaynak:**

<http://www.edirne.web.tr/modules/gallery/show.asp?menu=show&imgid=201>

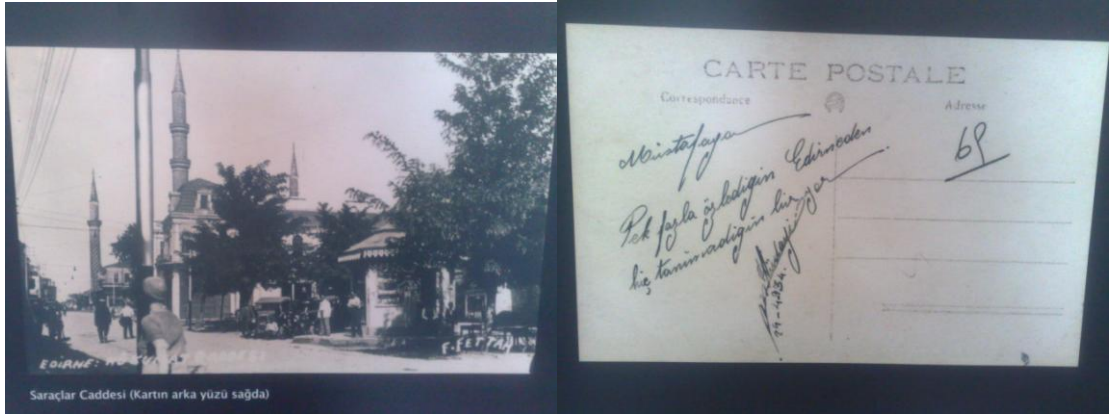


**Şekil B.38: Edirne Kartpostalı**



**Kaynak:** Edirne: Serhattaki Payitaht, s 200

**Şekil B.39: 1934 tarihli Edirne Kartpostalı**



**Kaynak:** Edirne Kartpostalları Sergisi, 2012

**Şekil B.44: Edirne Valiliğince 2010 Yılında Dağıtılan Örnek Fayton**

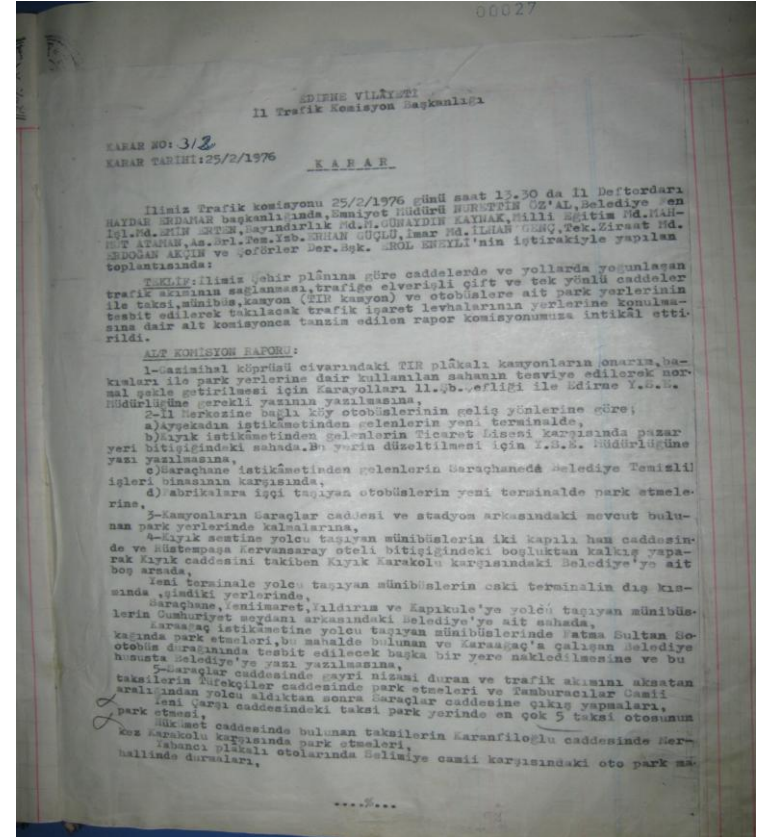


**Kaynak:** UYGUN 2010

Şekil B.40:08/02/1941 tarihli Edirne Postası Gazete Kupürü

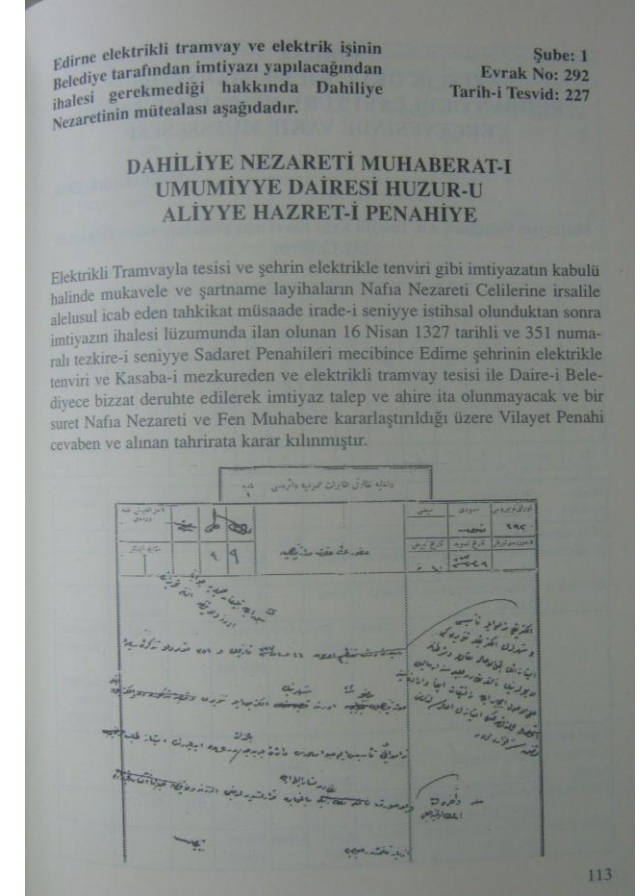
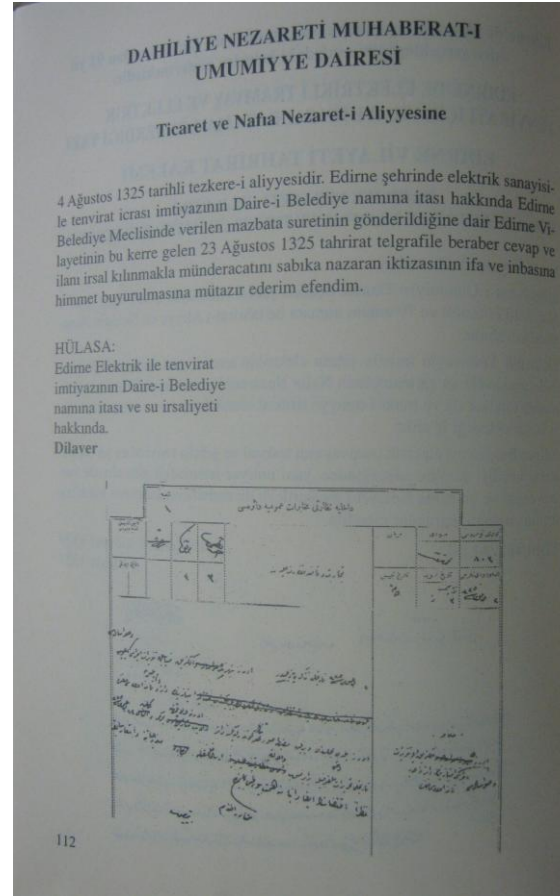
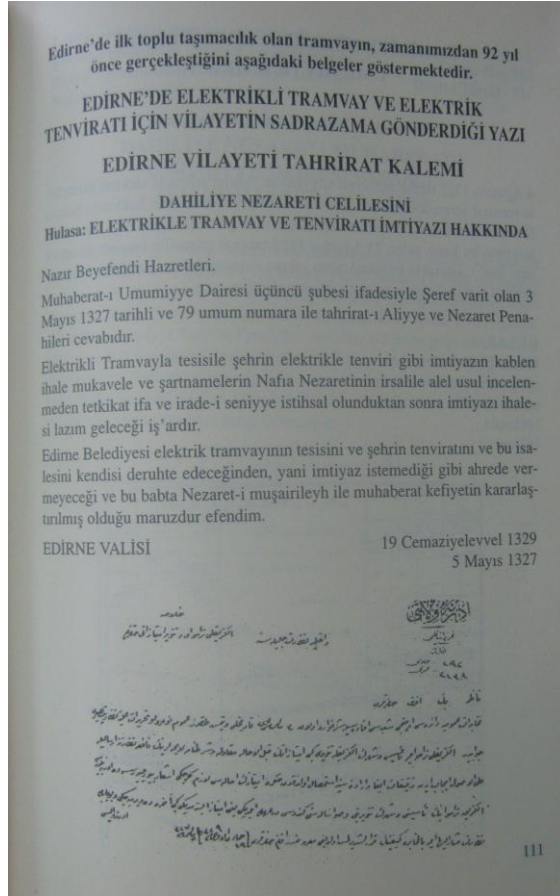


Şekil B.41:İl Trafik Komisyon Karar Örneklerinden - 25/02/1976





## Şekil B.42: Edirne'de Elektrikli Tramvay Kurulmasına İlişkin Yazışmalar



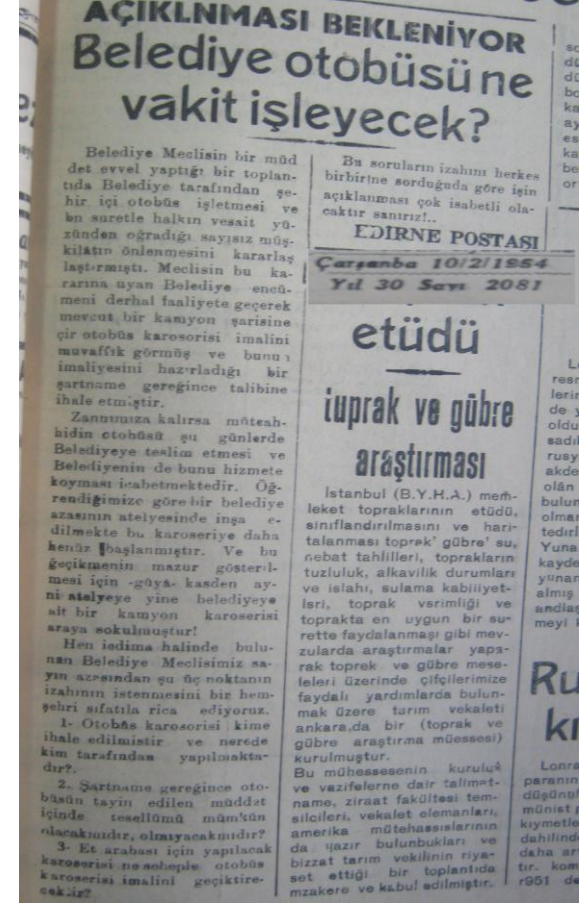
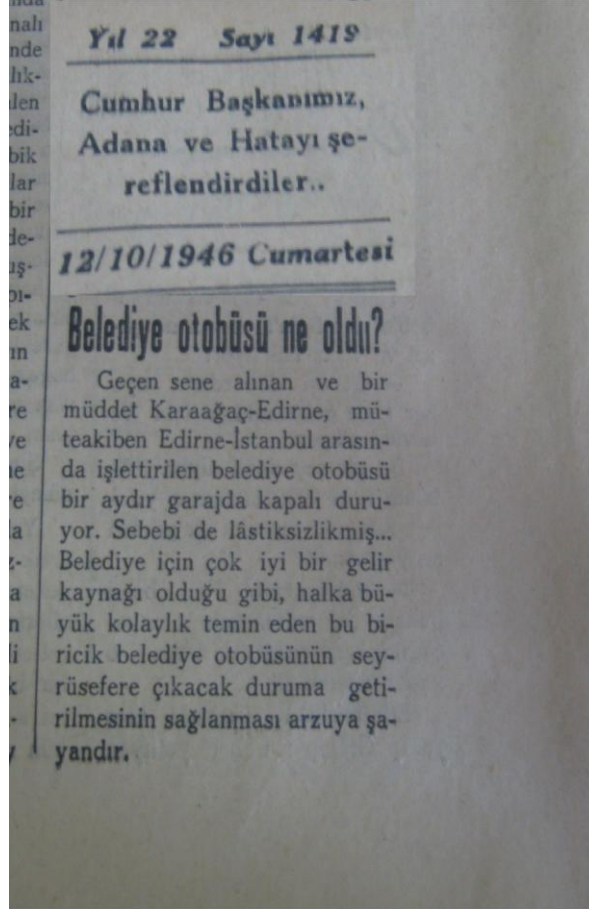
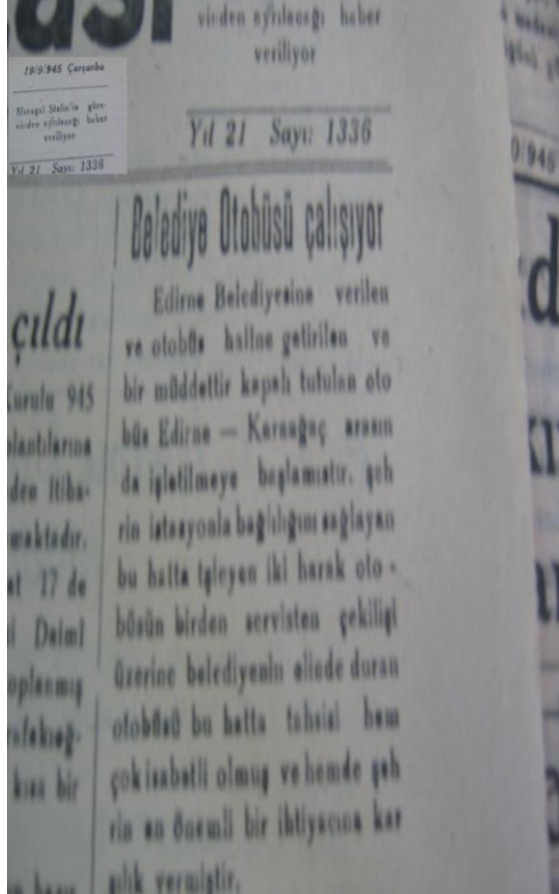
**Kaynak:** Oral Onur, XVI'dan XX. Yüzyıla Belgelerle Edirne, s 111-112-113, T.C. EDİRNE VALİLİĞİ

Şekil B.43: 29/10/1943 ve 23/02/1946 tarihli Edirne Postası Gazetesi, 15/11/1974 tarihli Edirne Sesi Gazetesi



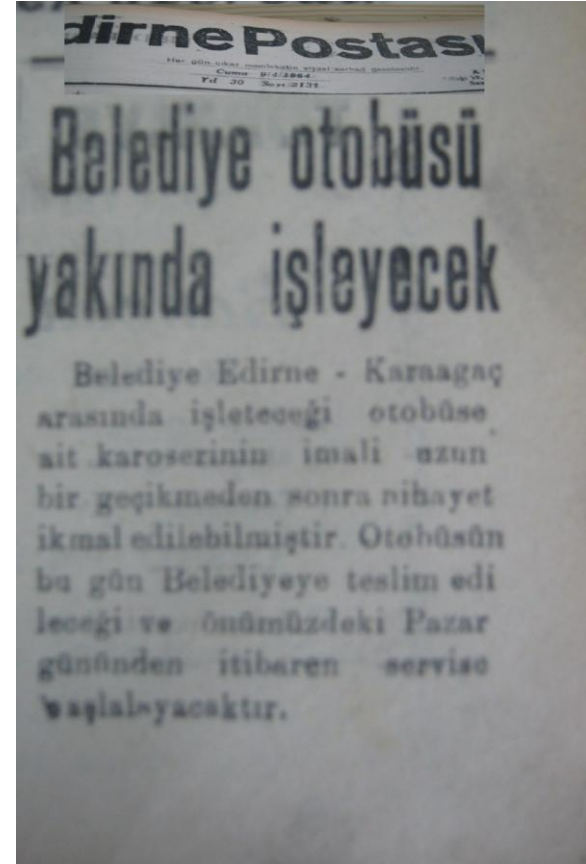
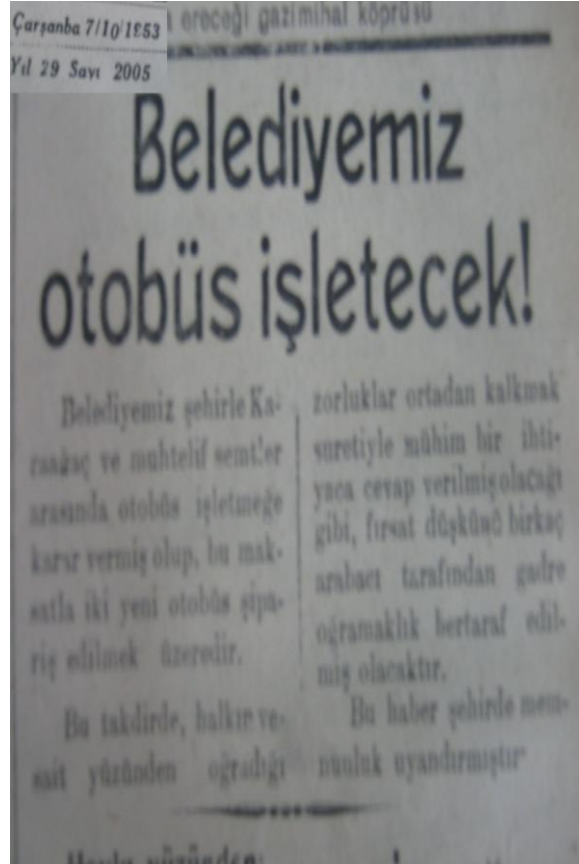
Kaynak: Edirne İl Halk Kütüphanesi Arşivi

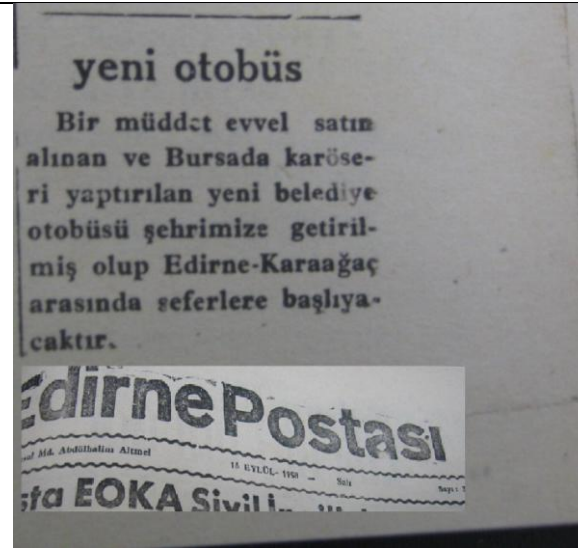
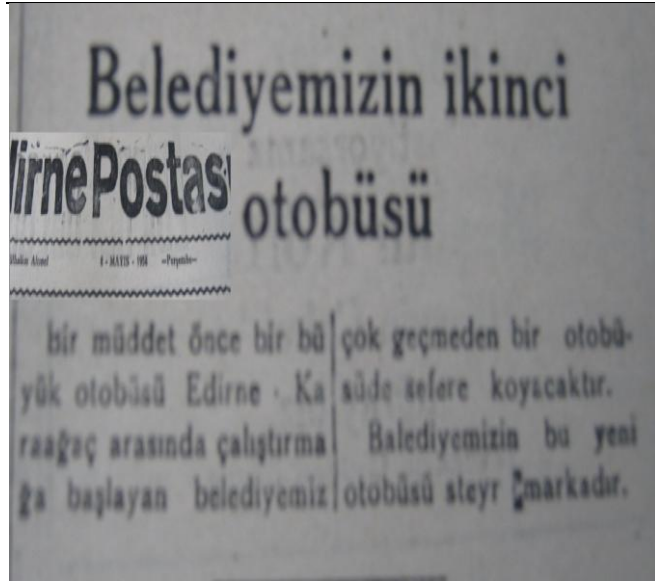






Şekil B.45: Muhtelif Tarihli Edirne Postası Gazete Kupürleri





Şekil B.43: Otobüs Tarifesi Hakkında Muhtelif tarihli Edirne Postası Gazete Kupürleri

**EdirnePos**

# Otobüs tarifesi

Edirne - Karaağaç arasında işleyen otobüs hareket tarifesi hakkında bazı tadilat yapılmıştır. Yeni tarifeye göre

Edirneden hareket: 7,15  
7,55 9,40 11,15 14,10 17,10 20,30.

Karaağaçtan hareket:  
7.15. 8'30 10,30 13,10 15 30 17 45 21 15.

Ayrıca Cumartesi ve pazar günleri 18:45 23.20 de Edirne

**Crakya**

## Belediye otobüsü kaç kişi taşıdı?

Edirne Belediyesi tarafından 230147 yolcu taşınmıştır. İnanılmaz Edirne-Karaağaç arasında işletilmekte olan otobüsün bir yıl zarfında 41.561.035 hasılat elde etmiştir.

**EdirnePos**

**EdirnePostası**

### EDİRNE - KARAAĞAÇ Belediye Otobüs Seferleri

Sefer No.	EDİRNE'DEN KALKIŞ	KARAAĞAÇTAN KALKIŞ	Saat Dakika
1	6 30 Motorlu	7 00	
2	7 27	7 40 Talebe	
3	7 55 Posta	8 15 Posta	
4	8 45	9 15	
5	10 00	10 30	
6	11 00	11 45	
7	12 30	13 30	
8	13 30	14 30	
9	1430	15 00	
10	15 30	16 00	
11	1630	17 00	
12	15	18 50	
13	18 30	19 00	
14	19 45 Posta	20 15	
15	22 15 Motorlu	11 30 motor	
16	Sinema dönüşü		

**NOT ;**

- 1- Sinema Dönüşü haftada [iki defa olu Çarşamba ve Cumartesi günü yapılır.
- 2- Pazar ve Bayram günleri tarife harici fi la sefer yapılır.
- 3- Sinema geceleri sinamalar otobüs bekle
- 5- Pazar günleri 2 nolu sefer yapılmaz.

**Şehirdeki**



**Şekil B.44: Kapıkule Hattı İlk Minibüsler**



*Kaynak:* Kooperatif Arşivi

**Şekil B.45: 1965 -1970 Yılları İlk Minibüsler**



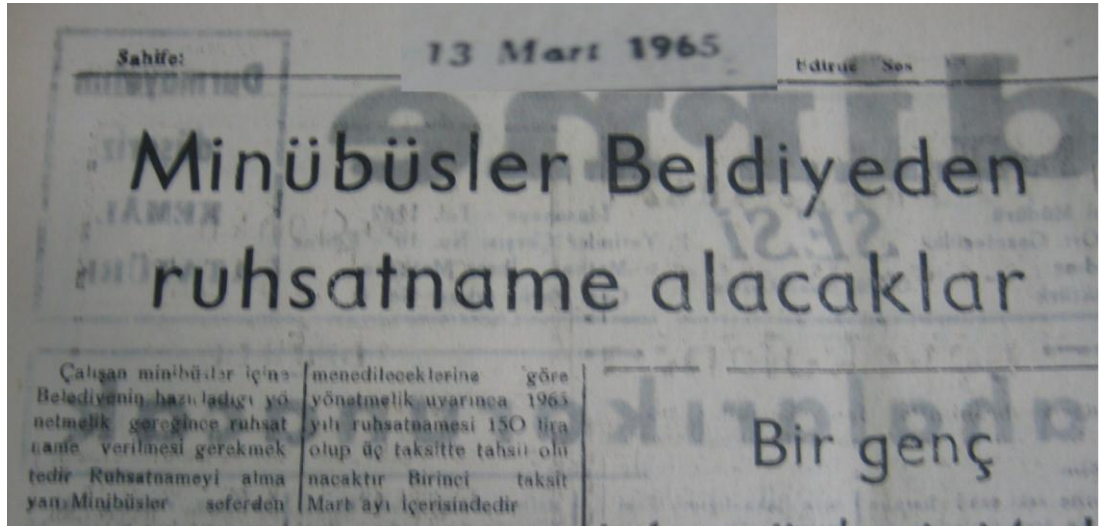
*Kaynak:* Kooperatif Arşivi

Şekil B.46: İlk Minibüs Yönetmeliğinin İlanı



Kaynak: 01/02/1965 tarihli Edirne Sesi Gazetesi

Şekil B.47: İlk Minibüs Ruhsat İşlemleri İlanı



Kaynak: 13/03/1965 tarihli Edirne Sesi Gazetesi

Şekil B.49 : Edirne Belediyesi Yeni Tanımlanan Duraklar ve Denetim Ekibi





Şekil B.48: ETUS Broşürü



Şekil B.50: EN 13816 Yolcu Taşımacılığında Hizmet Kalitesi Yönetim Standardının Öngördüğü Kriterler



*Kaynak:* <http://www.slideshare.net/kaanyildizgoz/yolcu-tamaclinda-hizmet-kalitesi-ynetimi>

## 10. ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Erdal UYGUN
- Sürekli Adresi** : Edirne Belediyesi / Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü EDİRNE
- Doğum Yeri ve Yılı** : Lüleburgaz / 02.10.1967
- Yabancı Dili** : İngilizce-Almanca
- İlkokul** : Çüvenli Köyü İlkokulu /1978
- Ortaokul** : Vize Ortaokulu /1981
- Lise** : Edirne Lisesi / 1984
- Lisans** :
1. İstanbul Üniversitesi / Orman Fakültesi / Orman Mühendisliği Bölümü / 1991
  2. Anadolu Üniversitesi/İktisat Fakültesi/Kamu Yönetimi / 2009
- Yüksek Lisans** :
1. İstanbul Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü / Orman Ekonomisi Ana Bilim Dalı / 1994
  2. Bahçeşehir Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Kentsel Sitemler ve Ulaştırma Yönetimi / 2012
- Çalışma Hayatı** :
1. 1998-Dev. Ediyor Edirne Belediyesi (Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü) / Edirne / Mühendis
  2. 1992-1998 Orman İşletme Müdürlükleri/Vize ve Edirne/ Mühendis