

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**EDİRNE İLİ KENTİÇİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ VE
ETUS UYGULAMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ**



Yüksek Lisans Tezi

SAVAŞ ÇERKEZ

İSTANBUL, 2016

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

EDİRNE İLİ KENTİÇİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ VE
ETUS UYGULAMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ



Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yrd.Doç.Dr. Nilgün CAMKESEN

SAVAŞ ÇERKEZ

İSTANBUL, 2016

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

Tezin Adı: EDİRNE İLİ KENTİÇİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ VE ETUS
UYGULAMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Öğrencinin Adı Soyadı: Savaş ÇERKEZ
Tez Savunma Tarihi: 19.08.2016

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

Doç.Dr.,Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü
İmza

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

Doç.Dr.,Aybike ÖNGEL
Program Koordinatörü
İmza

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

_____ Jüri Üyeleri _____

_____ İmzalar _____

Tez Danışmanı
Doç .Dr.Nilgün CAMKESEN

Üye
Yrd. Doç.Dr. Aybike ÖNGEL

Üye
Doç. Dr.Sırma TURGUT

ÖZET

EDİRNE İLİ KENTİÇİ ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ VE ETUS UYGULAMASININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Savaş ÇERKEZ

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç.Dr., Nilgün CAMKESEN

Ağustos 2016, 90 sayfa.

Ülkemizde ve dünyanın diğer ülkelerin farklı şehirlerinde faaliyette olan halkın her zaman direk olarak kullandığı toplu taşıma hizmetlerinde; gerek yerel yönetimlerin vermiş olduğu hizmetlerde, gerek özel ticari teşebbüslerde sorunlar ve şikâyetler görülmüştür. Bu sorun ve şikâyetleri tamamen bitirmek imkânsız olduğu kadar en aza indirmek başarı sayılabilir. Verilen hizmetin kalite ve başarısını öğrenmek için halkın memnuniyetini ölçen yöntemleri kullanarak hizmetin kalitesini korumak veya arttırmak amacıyla kullanılabilir.

Gelişmekte olan şehirlerde ulaşım ve toplu taşımada gelişme göstermekte ve hizmetin türü, kalitesi de değişmektedir. Edirne’de toplu taşımacılığın geçmişten günümüze kadar olan gelişimi ve değişimi yıllar içerisinde farklılıklar göstermiştir. Edirne 2010 yılından itibaren ETUS ile verilen hizmette hem sorunlar en aza indirilmeye çalışılmış hem de verilen hizmetin kalitesi arttırılmaya çalışılmıştır.

Bu tez çalışmasında Edirne’de toplu taşımanın yıllar içerisindeki değişimi ve gelişimi ile ilgili bilgiler sunulmuş olup, günümüzde hizmet veren toplu taşıma sisteminin kuruluş ve işletilmesiyle ilgili gerek sayısal bilgilerle gerekse sistemle ilgili yapılan çalışmalar sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi, Hizmet, Toplu Taşıma.

ABSTRACT

ÇERKEZ Savaş

Urban Systems and Transport Management

Thesis Supervisor: Doç.Dr., Nilgün CAMKESEN

August 2016, 90 pages.

The people who operate in different cities of our country and other countries around the world always used directly in public transport; need the services given by the local authorities, both in the private commercial enterprise problems and complaints have been observed. These questions and complaints are considered as impossible to completely finish to minimize success. To find out the quality and success of the services available in order to protect the quality of services using the method that measures the satisfaction of the people, or to increase.

Developing transportation in cities and showing improvement in public transport and the type of service varies in quality. Edirne in the development and changes of the past years within which up to now have shown differences in public transport. Edirne and problems in the services provided by ETUS since 2010 has been trying to increase the quality of services provided as well have tried to be minimized.

In this thesis, Edirne transport the years has presented information on the change and development in the inside, now serving studies about the public transport system with institutions and both the necessary numerical information pertaining to the operation system is presented.

KeyWords:Edirne Public Transportation System, Service, Public Transport.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
ŞEKİLLER.....	viii
1 GİRİŞ	1
1.1 TOPLU TAŞIMA	3
1.2 TOPLU TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	4
1.2.1 Dünyada Toplu Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi.....	4
1.2.2 Ülkemizde Toplu Taşımanın Ortaya Çıkışı.....	8
1.2.3 Otobüsler	11
1.2.4 Metrobüsler	12
1.2.5 Tramvay Sistemi Ve Hafif Raylı Sistemler.....	14
1.2.6 Metro Sistemi	15
1.2.7 Arabalar.....	17
1.2.8 Vapurlar	18
1.3 İNSANLAR NEDEN TOPLU TAŞIMAYI TERCİH ETMELİ.....	20
1.3.1 Toplu Taşımanın Tercih Edilmesindeki Unsurlar.....	20
1.4 DÜNYA'DA TOPLU TAŞIMA ÖRNEKLERİ OLARAK ÜLKE İNCELEMELERİ.....	25
1.4.1 Brezilya	25
1.4.2 Kolombiya.....	26
1.4.3 Almanya	27
1.4.4 Hollanda.....	28
1.4.5 İngiltere.....	29
1.4.6 Danimarka	31
1.4.7 İsveç.....	32
1.4.8 Güney Kore	33
1.4.9 Singapur.....	35
2 EDİRNE İLİNE GENEL BAKIŞ	36
2.1 EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMANIN GEÇMİŞİ, BUGÜNÜ.....	42
2.1.1 Yıllara Göre Toplu Taşıma Hatlarının Gelişimi.....	48

2.1.2	Yıllara Göre Taşıma Ücret Tarifeleri	49
2.1.3	Özel Halk Otobüsleri (2002-2010)	51
2.1.4	Minibüs-Midibüs Taşımacılığı (1960-2012).....	54
2.2	TAŞIMACILIĞIN YAKIN GEÇMİŞİ.....	56
2.2.1	Toplu Taşıma Araç Tipleri ve Sayıları	57
2.2.2	Bilet Ücretleri	59
2.3	MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ VE SORUNLAR	61
3	ETUS HAVUZ SİSTEMİNİN KURULUŞ ÇALIŞMALARI.....	63
3.1	BELEDİYELERCE YAPILACAK ÇALIŞMALAR.....	64
3.2	ETUS SİSTEMİ İLE YAPILAN YENİLİKLER	68
3.3	ETUS SİSTEMİNİN UYGULAMAYA GEÇMESİ.....	70
3.4	ELEKTRONİK ÜCRET TOPLAMA SİSTEMİNİN UYGULAMAYA KONULMASI	71
3.4.1	Mesafeye Göre Ücret	76
3.5	TOPLU TAŞIMA DURAKLARINDA FİZİKİ İYİLEŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	78
3.5.1	Akıllı Duraklar	78
3.6	TOPLU TAŞIMADA DENETİM	80
3.7	ETUS SONRASI EDİRNE İLİ ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER.....	84
	SONUÇ	86
	KAYNAKÇA	89
	EKLER	96

TABLULAR

Tablo 2.1: TR21 trakyabölge nüfusu (1965– 2009).....	40
Tablo 2.2: Edirne İl Merkezi Nüfusunun Gelişimi	40
Tablo 2.3: Yıllar İçerisindehatların Gelişimi	49
Tablo 2.4: 1959 Yılı Otobüs İşletmesi Tarifesi	50
Tablo 2.5: Edirne Belediyesine Bağlı Otobüs İşletmesi 1970 Yılı Yolcu Tarifesi.....	50
Tablo 2.6: Belediye Otobüsleriyle Yıllıktaşınan Yolcu Sayısı.....	50
Tablo 2.7: Mevcut Toplu Taşıma Hatları	58
Tablo 2.8: Mevcut Araç Tipleri Ve Kapasiteleri	58
Tablo 2.9: Mevcut Araç Sayıları.....	59
Tablo 2.10: Bilet Ücretleri	60
Tablo 3.1 : Etus Sistemine Geçiş Yapan Araç Sayıları	69
Tablo 3.2 : 2015 Yılı Toplu Ulaşım Yolcu Sayıları-Etus (Kartlı Binişler)	74
Tablo 3.3 : 2015 Yılı Toplu Ulaşım Aylara Göre Yolculuk Sayıları.....	74
Tablo 3.4: Kooperatiflere Ait 2015 Yılı Yolcu Sayıları	75
Tablo 3.5: 2015 Yılı Hatlara Göre Etus Yolcu Sayısı	75
Tablo 3.6: Ücret İade Noktaları	77

ŞEKİLLER

Şekil 1.1 1910 Yılında Nebraska’da (Amerika) İşletilen Atlı Tramvay.....	5
Şekil 1.2. Omnibüs Örneği	7
Şekil 1.3. New York’ta Kullanılan İlk Tramvay	8
Şekil 1.4. 16. Yüzyılda Toplu Taşımada Kullanılan Kayıklar.....	9
Şekil 1.5. 20-25 Kişilik Otobüsler	12
Şekil 1.6. 150 Kişilik Körüklü Otobüsler	12
Şekil 1.7. 1937’de Chiacao’da Kullanılan İlk Metrobüs Örneği.....	13
Şekil 1.8. Günümüzde Türkiye’de Kullanılan Metrobüs Örneği.....	13
Şekil 1.9. Dünyada Kullanılan İlk Tramvay Örneği.....	14
Şekil 1.10. 1863 Londra Metropolitan Hattı.....	15
Şekil 1.11. Ülkemizde Kullanılan Metro Sistemi Örneği.....	16
Şekil 1.12. Osmanlı İle Başlayan Ülkemizde Kullanılan İlk Araba Örnekleri.....	18
Şekil 1.13. 1850 Yılında İstanbul’da Kullanılan İlk Vapur Örneği.....	18
Şekil 1.14. 1851 Yılında Şirket-İ Hayriye Gemilerinden Bir Örnek	19
Şekil 1.15. Brezilya’ da Toplu Taşımada Kullanılan Metrobüs Ve Otobüs Örnekleri.....	26
Şekil 1.16. Kolombi’ya da Kullanılan Toplu Taşıma Örnekleri.....	27
Şekil 1.17. Almanya’da Toplu Taşıma Araçları Örnekleri.....	28
Şekil 1.18. Hollanda’ da Toplu Taşıma Araçları Örnekleri.....	29
Şekil 1.19. Londra Metro Hattı	30
Şekil 1.20. Londra Metro Hattında Kullanılan Araç Örneği	30
Şekil 1.21. İngiltere’de Kullanılan Otobüsler	31
Şekil 1.22. Danimarka’da Toplu Taşımada Bisiklet Kullanımı.....	31
Şekil 1.23. İsveç’te Kullanılan Toplu Taşıma Araçları	32
Şekil 1.24. Güney Kore’de Kullanılan Metrobüs Örnekleri.....	33
Şekil 1.25. Güney Kore’de Kullanılan Otobüsler.....	34
Şekil 1.26. Güney Kore’de Kullanılan Metro Sistemleri.....	34
Şekil 2.1.: Edirne Haritası.....	36
Şekil 2.2. : Edirne’ye Genel Bakış.....	38
Şekil 2.3. : Edirne’de Yolcu Arabası	47
Şekil 2.4: Belediye Otobüs Ana Durak Yıl 1995.....	48
Şekil 2.5: Edirne Belediyesi Özel Halk Otobüsü.....	53
Şekil 2.6: Edirne’de Minibüs Ve Midibüs Örnekleri.....	54

Şekil 2.7.: Edirne Kent Merkezinde Kentleşmenin Gelişimi (Ms 2.Yy- 2003).....	56
Şekil 2.8: Hâsılat Raporu.....	60
Şekil 2.9: Edirne Kent Merkezi Toplu Taşıma Hatları (2004 Yılı).....	61
Şekil 3.1: Toplu Taşıma Sistem Kuruluş Süreci.....	65
Şekil 3.2: 2010 Yılına ait Gazete Haberi.....	68
Şekil 3.3: Şehir Merkezinin Ulaşım Aksları.....	70
Şekil 3.4: Şehirde Kullanılan Elektronik Ödeme Kart Örnekleri.....	72
Şekil 3.5: Elektronik Kart Cihazı.....	73
Şekil 3.6: Mesafe Göre Ücret Tablosu.....	77
Şekil 3.7: Durak Cepleri ve Kabinlerinin Yeni Düzenlenmiş Hali.....	79
Şekil 3.8: Durak Cepleri ve Kabinlerinin Yeni Düzenlenmiş Hali.....	79
Şekil 3.9: Akıllı Telefon Uygulaması.....	80
Şekil 3.10: Araç Takip Sistemiyle Toplu Taşıma Araçları Anlık Takip Edilmektedir.....	81
Şekil 3.11: Araç Kamerası Takip Ekranı.....	82
Şekil 3.12: Araç Takip ve Görüntüleme Merkezi.....	82
Şekil 3.13: Anlık Takip Edilen Toplu Taşıma Araçlarının Konumu Gösterir Harita.....	83

KISALTMALAR

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ALS	:	Area Licensing System
ERP	:	Electronic Road Pricing
GSMH	:	Gayri Safi Millî Hâsıla
HRS	:	Hafif Raylı Sistem
İETT	:	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
KM	:	Kilometre
LTA	:	Land Transport Authority
PTC	:	Public Transport Council
ÖHO	:	Özel halk otobüsü
UNESCO	:	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

1 GİRİŞ

Çağımız da kalabalık şehir yaşantılarında karşılaşılan en büyük sorun şüphesiz ki şehir içi ulaşım ve beraberinde ki sorunlardır. Bu sorunlar arasında ise en başta gelenler ulaşım hizmetlerinde artan ücretler ve ulaşım süresince insanların kaybettikleri zamandır. Bu da Brundland Raporu ile belirtilen sürdürülebilirlik tanım ve hedefe ulaşım kısmında karşımıza çıkan problemleri doğurmaktadır.

Şehir içi ulaşım sosyal ve ekonomik hayatın vaz geçilmez bir parçasıdır. Fakat bu parçadan doğan talep tek başına bir hedef olmamakla beraber başka bir problemden doğan bir sorundur. Bu nedenle kentsel yaşamın sürdürülebilirliği adına ulaşım olmazsa olmaz bir unsurdur. Sürdürülebilir şehir hedefleri arasında ise en geniş yelpazede ki ifadesi ile sürdürülebilir ulaşım ve hareketlilik en önemli boyutu meydana getirmektedir.

Aynı zamanda ulaşımın politik ve sosyal alanının oldukça yoğun olması paydası da toplu taşıma politikalarının başarılı olmasını gerektirmektedir.

Bir şehirde var olan hareketlilik sayısı gün içinde kişi başına denk gelen ortalama yolculuk sayısı demektir. Ülkemizde ise hareketlilik 1 Kişi/Gün üstündedir. En başta İstanbul olmak üzere kişi başına denk gelen yolculuk oranına bakıldığında bu sayı 1,74; motorlu taşıt kullanan yolculuklarda ise 0,88'dir.¹ Kocaeli ilinde bu sayı 1,55², Eskişehir de ise motorlu taşıt kullanan yolculuk oranı 0,66'yi göstermektedir. Yayaların yolculukları ile beraber bu oran 1,32 gibi bir rakama denk gelmektedir.³ Türkiye genelinde daha önce yapılmış çalışmalardan elde edilen veriler eşliğinde diğer illere bakıldığı zaman ise bu rakamlar yayalarda dâhil olmak üzere; İzmir için 1,23, Adana için 1,46, Bursa 1,12, Kayseri 1,85, Trabzon 1,58, Balıkesir 1,62 ve Gaziantep'te 1,12'dir. Yayaların eksik olduğu oranlarda ise bu rakamlar sırası ile İzmir 0,88, Adana 0,86, Bursa 0,56, Kayseri 0,52, Trabzon 0,82, Balıkesir 0,79 ve Gaziantep 0,44'tür.⁴

¹İstanbul Metropolen Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı 2011, s 19.

² 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.

³ 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>.

⁴ Zorlu, F, 2009. Mersin'de kentsel ulaşım planlamasına yönelik değerlendirmeler, ss 120-121 http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/187a23c3ee681ef_ek.pdf.

Edirne’de ise bu oranlar motorlu araçla yolculuk yapanlar için 0,61 şeklindedir.⁵

Bir tarafta sosyal ve ekonomik gelişme ile gelen hareketlilikte yaşanan bu artış, diğer taraftan bireysel araçlanma ile ortaya çıkan artışlar ve toplu taşıma altyapılarına yapılan yatırımlar ile meydana gelen yerel hava kirlilikleri halkın sağlığına ciddi zararlar vermektedir.

Ulaşımaya yapılan yatırımlar için oldukça büyük bütçeler gerekmektedir. Bu bağlamda yerel yönetimler yatırım ve işletme maliyetlerini karşılayabilecek yeterli bütçeleri olmadığı için finansal açıdan farklı çözümler aramaktadır. Bu da ülkemizde olduğu gibi yüksek ölçekli veya küçük ölçekli olarak görülen bir durumdur. Özellikle ara toplu taşıma türlerinde ve toplu taşıma sistemlerinde göze batmaktadır.

Türkiye’de ara toplu taşıma sistemleri minibüs, otobüs, vapurlar, raylı sistemler ve metrobüs olarak mevcuttur. Bu sistemlerden bazılarının tarihi eskiye dayanırken bazıları ise yurt dışından geliştirilmiş halde hazır olarak alınmış ve ülkemizde kullanılmaya başlanmıştır.

Çalışmamız da bu bağlamda Edirne ilinde var olan Edirne İli Kent İçi Ulaştırma sistemleri ve Etus Uygulamasının Değerlendirilmesi’ni ele almaktadır. Bunun için ilk olarak toplu taşımacılık sisteminden bahsetmekte ve diğer ülkelerde ki toplu taşıma sistemlerinden örnekler vermektedir.

İkinci bölümde ise Edirne ili ile ilgili genel bilgileri ve Edirne’de toplu taşımanın tarihini günümüzü de kapsayacak şekilde ele almakta ve bu konuda bir durum değerlendirmesine gitmektedir.

Son olarak üçüncü bölümde ise Etus Havuz Sistemine değinen çalışmamız belediyelerde bu alanda yapılacak olan çalışmaları, yenilikleri ve uygulamaya geçmesini ele almakta ve devamında toplu taşıma sisteminde yer alan hatları incelemektedir.

⁵ Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması., İ. T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi , 2004, s 38.

1.1 TOPLU TAŞIMA

Toplu taşıma, "bir kent halkının ulaşım gereksinimlerinin özel taşıt, dolmuş ya da kısa sürede çok insan taşımaya elverişli büyük taşıma araçları ile karşılanmasını içeren ulaşım dizgesi" dir. İngilizce ifadesi "public transportation" şeklindedir.⁶

Bilimsel şekli ile bakıldığı zaman toplu taşıma, bir yerden bir yere giden, sabit güzergâhlı, fiyatları belirli olan ve zamanlaması belli olan, kullanmak isteyen herkesin kullanabileceği bir yolcu taşıma sistemidir. Toplu taşıma da asıl hedef bir kamu hizmetidir ve toplumun ulaşımını sağlamaktır.(Ilıcalı, Camkesen ve Kızıлтаş 2011, s.300)

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)

Toplu taşıma, 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 yaşayan bireylerin zaman ve mekân olarak toplu şekilde bir yerden başka bir yere gitmelerine imkân veren olaylar kümesi olarak tanımlanabilir.(Saatçioğlu 1978, s. 161)

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.(Atak2011, s.8)

⁶<http://www.tdkterim.gov.tr>, Erişim Tarihi: 19.06.2016.

1.2 TOPLU TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

On yedinci yüzyıl sonlarında konut ve işyeri mekânlarının farklılaşması sonucunda kentsel yaşantıda yeni bir boyut ve ihtiyaç ortaya çıktı. Endüstri devriminin ardından gelişen, yoğunlaşan kentlerdeki konut ve işyeri ihtiyacı da arttı. Endüstriyel alanda çalışan kesime konutları ve iş yerleri arasında ki ulaşımı sağlamak adına ilk toplu taşıma sistemleri bu tarihlerde meydana çıktı. Atların çektiği ve 1020 kişi kapasiteli omnibüslerle start alan toplu taşıma sistemi hızla artan bir gelişim ile günümüze kadar gelmiştir.

1.2.1 Dünyada Toplu Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

Romalılar ilk olarak İmarator Augustus ve Tiberius zamanında iki tekerli ve dört tekerli kiralık vasıtalarla toplu taşıma sistemini ortaya çıkarmıştır. (Thrupp1877)

Bu vasıtalar Romalıların meydana getirdiği ana yollarda yer alan 5 ile 6 mil mesafe aralıkları ile konulmuş hanlarda son bulmaktadır.(Black1995)

1600'lerden itibaren taksinin varlığını gerçekleştirecek "hackney" ismi verilen at arabalarıyla Paris ve Londra şehirlerinde ulaşım gerçekleştirilmektedir.(McKay 1976)

19.yüzyıla gelinceye dek insanlar çoğu zaman yürüyerek ulaşım gerçekleştirirken, 19.yy'dan sonra şehirlerde yaşanan büyümeler neticesinde şehir merkezi, iş alanları ve yaşam alanları aralarında ki uzunluklar artış göstermiştir.(Black1995)

İlk olarak 1832 senesinde New York'ta ortaya çıkan tramvaylar uzun süre boyunca madencilikte kullanılmıştır. Fakat şehirlerdeki artış neticesinde yolculuk talepleri de artınca atlı tramvayların toplu taşımada da kullanılması gerekmiştir.(Garrison ve Levinson 2006)

İlk etaplarda bu araçlar atlarla kullanılırken daha sonra buhar gücüne geçiş yapılmıştır. Fakat atların gerekli hizmeti sağlamasından dolayı bu düşünce gerçekleşmemiştir.(Black 1995)

Atlı tramvaylar omnibüslere nazaran daha geniş ve daha fazla yolcu kapasiteli olmaları açısından tercih edilmiştir. Atlı tramvaylar özellikle yoğun alanlarda omnibüslerin önüne geçmekteydi. Ortalama hızları ile de omnibüslerin iki katı olan bu tramvaylar ABD'nin diğer şehirlerinde de gittikçe yaygınlaşmaktaydı. Avrupa'da ise ilk atlı tramvaylar Paris te

ve 1853 yılında ortaya çıkmıştır. 1859 İngiltere’inde ise işletim gören atlı tramvaylar bu tarihten itibaren Avrupa’nın diğer ülkelerinde de yaygınlaşmaktaydı. (Garrison ve Levinson2006)

Şekil 1.1 1910 Yılında Nebraska’da (Amerika) İşletilen Atlı Tramvay



Kaynak: Black, A. Urban Mass Transportation Planning. New York: McGraw-Hill, 1995.

San Francisco’da 1873 senesinde ismi “cable car” olarak bilinen buhar gücüne dayalı kablo sistemi ile işlev gören bir toplu taşıma aracı kullanılıyordu. Şehrin ılıman iklimine uygun bu araçlar aynı zamanda atların aksine dik yokuşları da rahatlıkla çıkabiliyordu. Günümüz San Francisco’sunda ise örnekleri hala mevcut olan buharlı kablo sistemi ile çalışmakta olan bu vasıtalar 1890’lardan itibaren elektrikli tramvaylara yenik düşmüşlerdir.(Black 1995)

Raylı sistemlerin gelişimi 1850’lerden itibaren şehir içi ve banliyöler arası ulaşımı sağlayan en önemli ulaşım aracı olmuştur.(Garrison ve Levinson2006)

İlk defa 1963 senesi ile Londra’da 6km uzunluğuna sahip metro sistemi hayata geçmiştir. Bu sistemde uzunca bir süre buhar gücü kullanılmıştır. Amerika’da ise ilk metro sistemi 1870 senesinde ortaya çıkmıştır. Paris’te aynı süreç 1900 yılına tekavül etmektedir. .(Cudahy 1979)

1883 yılında ilk olarak İrlanda’da tek ray üzerinden tekerleklerin bir hava yastığının veya magnetik bir sistemin yardımıyla yol aldığı monoray sistemi kurulmuştur. Bu sistem daha sonraları Amerika ve diğer Avrupa kentlerinde de oluşturulmuştur. Günümüzde Almanya, Kanada ve Japonya’da toplu ulaşımda önemli bir sistem haline gelmiştir.(Keskin 1992)

Henüz ortaya çıkmamış olan otomobiller ile büyük kentlerde var olan metro ve tramvay ile diğer yolcu taşıma sistemleri yaygınlaşmıştır. 1920’li yılların ardından otomobillerin doğuşu ile tramvay sistemi yetersiz kalmaktaydı. İnsanlar ulaşım ihtiyaçlarını otomobiller ile karşılamaya başlamışlardı.(Garrison ve Levinson2006)

1920’li yıllarda Frank ve William Fageol kardeşler, daha önce aracın önünde yer alan motoru otobüs zemininin altına yerleştirmiş ve çift motora sahip “Twin Coach” adı verilen otobüs modelini geliştirmiştir. 1938 yılında ise benzer tasarımdaki aracın 58 yolcu oturma kapasiteli versiyonu oluşturulmuştur.(Black 1995)

Gelişimi devam eden otobüslere karşın 1923 yılında tramvaylar egemen olmaktaydı. Otobüslerin toplu taşıma aracı olarak kullanılmalarında trafikte manevra şansları ve dur-kalk rahatlığı avantajları vardı. Bu yılın ardından otobüs sistemi gitgide yaygın bir hal almaya başlamıştı.(Black 1995)

İlk defa Paris’te 1937 senesinde tramvaylar kaldırılmış ve bunu takiben izleyen süreçte Manchester (1949), Londra (1952), Birmingham (1953) New York (1956), Liverpool (1957), Edinburgh ve Chicago (1958), Sydney (1961), Glasgow (1962) ve Bombay (1964)’da tramvaylar kaldırılmıştır. Fakat tramvay sistemi daha sonralarda raylı sistemin temellerini oluşturmuştu.(Black 1995)

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.

Şekil 1.2 Omnibüs Örneği



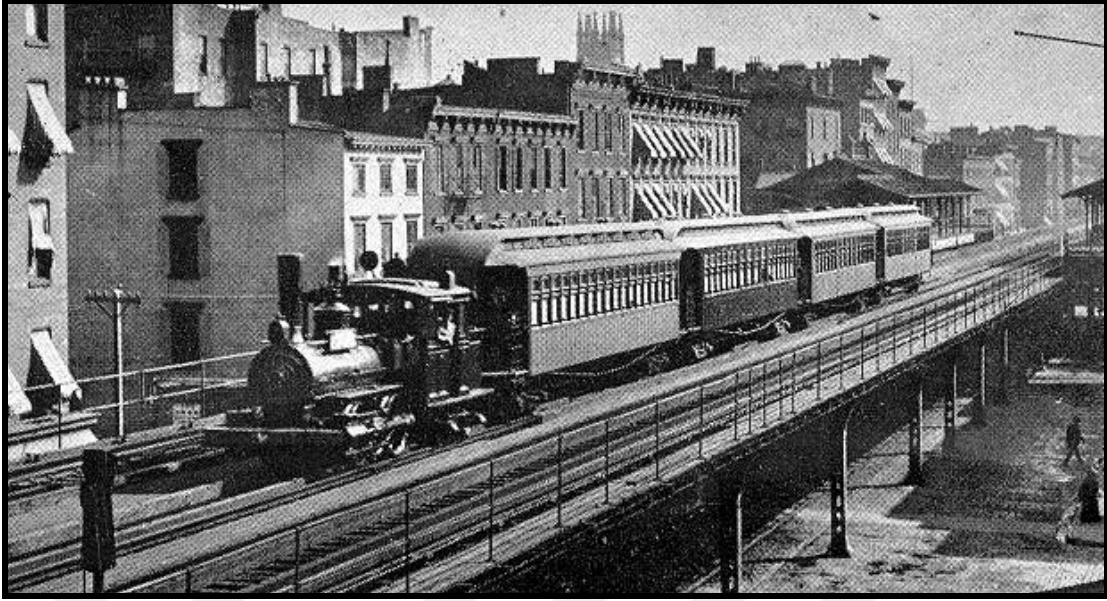
Kaynak: <http://web.itu.edu.tr/oguts/KentRay.pdf>

Kullanılan taşıt “Omnibüs” adında bir at arabasıdır. Omnibüs Lâtince “halk için” anlamına gelmektedir. Fransa’da büyük ilgi gören bu sistem hızla Avrupa ve ABD’deki kentlerde de gelişmeye başlamıştır.⁷

Tramvayla ilk yolcu taşımacılığı 1832’de Amerika Birleşik Devletleri’nde, New York ile Haarlem arasında gerçekleştirildi. Ancak bu tecrübe fazla başarılı olamadı. Esas olarak tramvay, bir Fransız mühendis olan Laubat tarafından yine New York’ta hizmete sokuldu.

⁷ K. S. Öğüt ve G. Evren, 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>, Erişim Tarihi: 28.02.2016.

Şekil 1.3 New York'ta kullanılan ilk tramvay



Kaynak: <http://web.itu.edu.tr/oguts/KentRay.pdf>

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 Bakioğlu 2001, s.239)

1.2.2 Ülkemizde Toplu Taşımanın Ortaya Çıkışı

18. yy.’a değin yaya ulaşımına bağlı gelişen şehirlerimizde, özellikle İstanbul ve İzmir’de ilk toplu taşıma işletmeleri çevre şehirler ile kentler arasında gerçekleştirilen kayıkçılık şeklinde görülmüş ve ardından yabancı işletmecilerle sağlanan imtiyazlarla ilk demiryolu, tramvay, tünel ve vapur işletmeleri görülmüştür. Kayıklar 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)

Şekil 1.4 16. Yüzyılda Toplu Taşımada Kullanılan Kayıklar



Kaynak: <http://web.itu.edu.tr/oguts/KentRay.pdf>

İstanbul'da deniz ulaşımı ve kara ulaşımı başta olmak üzere iki farklı ulaşım şekli mevcuttu. Bizans'tan kalan kayıklarla ulaşım, İstanbul'un fethi ile farklılaşmış, insan ile eşya taşıyan çok fonksiyonlu araçlar haline gelmiştir. İlk buharlı gemi ise 1850'lerde kullanılmaya başlanmıştır. Bu süreye kadar Asya ve Avrupa arası ulaşım kayıklarla sağlanıyordu.

1869 yılında İstanbul'da Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kurulması ile 1871 yılında ülkemizde ilk atlı tramvay işletilmeye başlanmıştır. 1913 yılında da Türkiye'nin ilk elektrik fabrikası yine İstanbul'da kurularak 1914 yılında elektrikli tramvaylar işletilmeye başlanmıştır.⁸

1874 yılında Karaköy-Beyoğlu arasında bir tünel inşa edilmiştir. Londra'dan sonra dünyanın en eski ikinci metrosu niteliğinde olan Tünel'de sefere başladığı yıllarda iki tarafı açık ve gaz lambaları ile aydınlatılan vagonlar ile taşımacılık yapılmaktadır. 1910 yılında elektrikli sisteme geçen Tünel, 1939'da İETT genel müdürlüğüne devredilmiştir. 1970 yılında bir Fransız firması tarafından tamamen yenilenen Tünel, günümüzde de halen kullanılmakta olup; 90 saniyede Galata ile Beyoğlu'nu birbirine bağlamaktadır.(Keskin 1992)

⁸ İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü, <https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0ETT>, Erişim Tarihi: 20.06.2016.

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul'un genelinde olduğu gibi Boğaziçi'nde de kent içi ulaşım büyük ölçüde yaya olarak veya kayıklarla gerçekleştiriliyordu.

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 genel olarak yolcu taşınmasında uymak zorunda oldukları kurallar şöyle sıralanabilir.

- i. Hava şartlarına uygun kayıklar ve güvenli şekilde yolcu taşınması,
- ii. Yolcudan fazla ücret talep olunmaması,
- iii. Yolcuların herhangi bir şekilde rahatsız edilmemeleri,
- iv. Yolcuların karışık oturtulmamaları,
- v. Kayığa haddinden fazla yolcu alınmaması,
- vi. Yolcu alımında nöbet usulüne uyulması.

Ülkemizde 19. Yüzyılda deniz ulaşımı oldukça geri durumdaydı. Bunun sebebi ise Kapitülasyonlar sebebi ile limanlarımızı yabancı sermayelerin kullanıyor olmasıydı.

1926 yılında İstanbul'da ilk otobüsler alınmıştır.⁹

1931 yılında ilk olarak Taksim-Beşiktaş arasında otobüs işletmeciliği başlamıştır.(Keskin 1992)

Ankara kentinde raylı sistem uygulaması Ağustos 1996 tarihinde Ankaray İşletmesinin kurulmasıyla başlamış, bir yıl sonra 28 Aralık 1997 tarihinde ise Metro İşletmesi hizmete girmesiyle artarak devam etmiştir.¹⁰

2007 yılında İstanbul için tamamen yeni bir sistem olan ve Dünyada iki kıtayı birbirine bağlayan tek sistem olma özelliği taşıyan metrobüs sistemi devreye alınmıştır.¹¹

⁹ İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü, <https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0ETT>, Erişim Tarihi: 20.06.2016.

¹⁰ Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi, <http://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/4/ego-hakkında>, Erişim Tarihi: 21.06.2016

¹¹ İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü,

1.2.3 Otobüsler

Sürdürülebilir şehir içi ulaşım politikası kapsamlarında toplu ulaşımın artırılması için dünya üzerinde en çok kullanılan ulaşım şekli otobüs sistemleridir. Bu sistemler ile belirli hatlar üzerinde belirli zamanlarda konforlu ve rahat, yüksek kapasiteli toplu taşıma araçları kullanılmaktaydı.

Küçük kentlerde ana ulaşım türü olarak kullanılan otobüsler orta ve büyük ölçekli kentlerde ana ulaşım türü olmasının yanı sıra raylı sistemleri besleyen tür olarak da kullanılmaktadır. Otomobillerin ya da düşük kapasiteli minibüs gibi araçların kapladığı alan, tükettiği enerji ve taşıdığı yolcu sayıları göz önüne alındığında, otobüs sistemleri, motorlu karayolu taşıma sistemleri arasında en hesaplı, en çevre-dostu, maliyet ve ihtiyaç duyulan alan bakımından en etkin ulaşım sistemidir. Her ne kadar kapasite ve çevresel etki bakımından raylı sistemler daha avantajlı olsa da otobüsler özellikle maliyet ve esneklik bakımından raylı sistemleri geride bırakmaktadır.(OECD-IEA2002, s.22)

20-25 kişilik küçük otobüsler ile başlayan ve 150 kişilik otobüslere uzanan yelpazesi ile otobüsler geniş bir kullanım alanına dâhildir. Birçok otobüsün çift dingilli ve 6 teker solo tip otobüs özelliği göstermesinin yanında, 3 akslı-10 tekerli körüklü otobüslerde mevcuttur. Yakıt teknolojileri ile de kullanım alanları artan otobüslerde genellikle dizel yakıt kullanılmaktaydı.(Vuchic 2007, s.202). Örneğin Amerika'da ve Avrupa'da otobüs filosunun yaklaşık yüzde 90'ını dizel yakıt teknolojisine sahip otobüsler oluşturmaktadır.(OECD-IEA 2002, s.119)

Şekil 1.5 20-25 Kişilik Otobüsler



Kaynak: etso.org.tr

Şekil 1.6 150 Kişilik Körüklü Otobüsler



Kaynak: etso.org.tr

1.2.4 Metrobüsler

Metrobüsler yeraltı treni sistemi gibi trafikten ayrı sadece kendine özel alanlarda ilerleyen bir tür otobüs sistemleridir. İlk kullanımları 1937 senesinde Chicago’da ortaya çıkan otobüs yolu metrobüsün atası olarak kabul görmektedir. Günümüz metrobüs sistemleri ise ilk olarak Brezilya’nın Curitiba kentinde 1974’te faaliyete geçmiştir.(Wright ve Hook 2007, s.3)

Şekil 1.7 1937’de Chiacao’da Kullanılan İlk Metrobüs Örneği



Kaynak: Wright ve Hook 2007, s.3

Metrobüs hattı mevcut karayolundan ayrılan belirli bir alanın ya da şeridin sisteme uygun hale getirilmesiyle oluşturulmaktadır. Standart bir metrobüs şeridinin genişliği 3,5 metre, istasyonların genişliği 2,5-5 metre, sistem için ayrılması gereken toplam yol genişliği ise 10-13 metre düzeyindedir. Yolculuk talebinin daha fazla olması ve alanın da yeterli olması durumunda gidiş-dönüş toplam dört şeritli bir metrobüs hattı yapmak da mümkündür. Ancak bu durumda ihtiyaç duyulacak yol genişliği 20 metreye ulaşmaktadır. (Wright ve Hook 2007, s.3)

Şekil 1.8 Günümüzde Türkiye’de Kullanılan Metrobüs Örneği



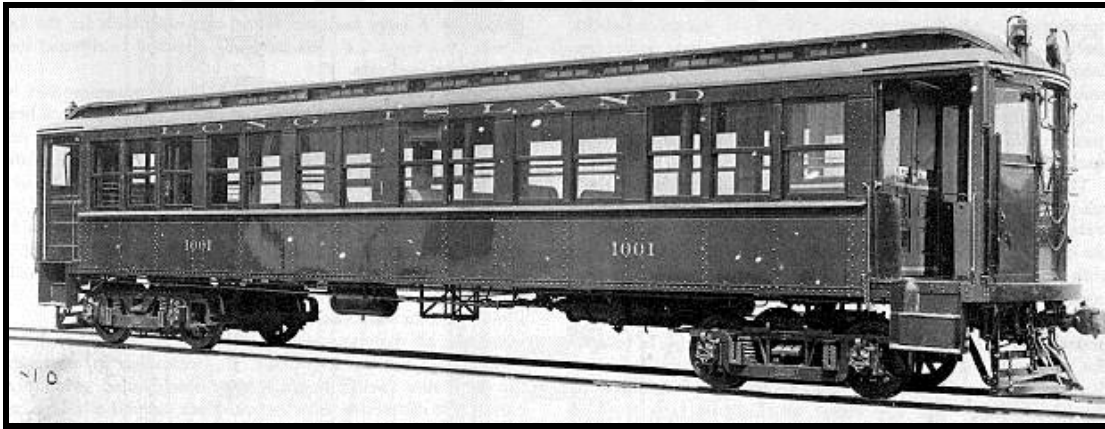
Kaynak: Wright ve Hook 2007, s.3

1.2.5 Tramvay Sistemi Ve Hafif Raylı Sistemler

Dünya üzerinde ilk olarak tramvay sistemleri 1800'lü yılların ilk yarısında atlarla çekilen ve rayların üstünde ilerleyen toplu taşıma sistemleri olarak kullanılmaktaydı. Paris, New York, New Orleans, Kopenhag ve Londra şehirleri bu ilk kullanım alanlarına örnek olarak belirtilebilir. Raylı sistem ile taşımacılıkta çağ atlatılmış ve iki atın yapabilecekleri bir at ile yapılmaya başlanılmıştır.(Grava 2002, s.439-441).

At gücüyle çekilen tramvay sisteminden sonra elektrikli tramvaylar geliştirilmiştir. İlk elektrikli tramvay 1881 yılında Almanya'da kullanılmış olup bu tarihten sonra atların çektiği tramvayların yerini elektrikli tramvaylar almaya başlamıştır. Her ne kadar tramvayların Amerika, İngiltere ve Fransa'da zamanla kullanımı azalsa da özellikle Almanya ve Doğu Avrupa'da tramvaylar yoğun bir şekilde kullanılmaya devam etmiştir.(Grava 2002, s.451-453)

Şekil 1.9 Dünyada Kullanılan İlk Tramvay Örneği



Kaynak: Wright ve Hook 2007.

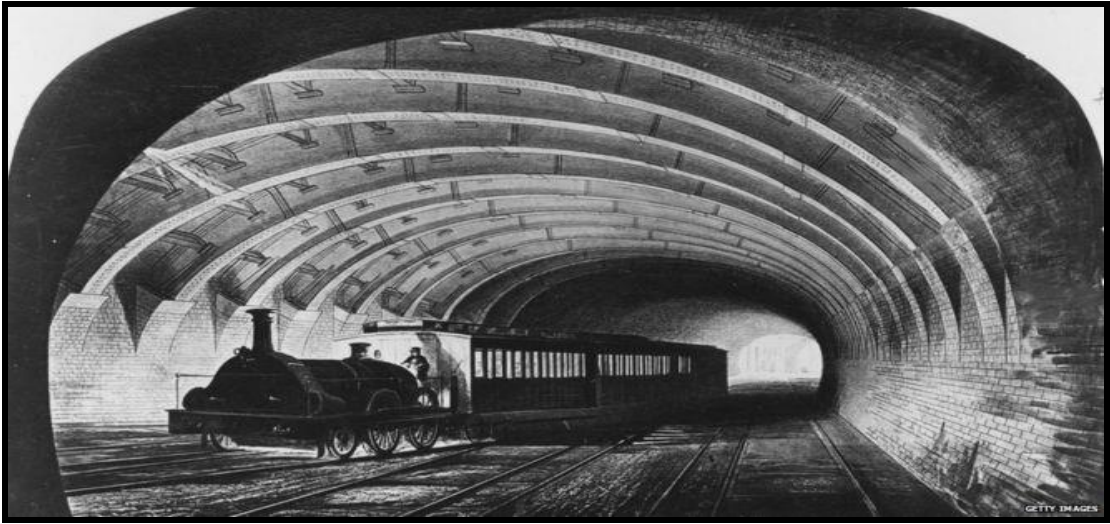
Genel hali ile tramvaylar 1-2 araçlık diziler şeklinde trafik ile karışık olarak işletilmektedir. Araçlar 100 ila 180 yolcu kapasiteli olup 4-6 akslı ve uzunlukları 14-21 metre kadardır. Tramvay sistemi ile trafik karışık şekilde olduğu için istasyon aralıkları daha kısa düzeydedir.(Vuchic 2007, s.300-302)

HRS araçları 2-7 adet körüğe ve 4-10 adet aksa sahip olup tekli ya da çoklu diziler halinde işletilebilmektedir. Uzunlukları 18-42 metre arasında değişen bu araçlar yaklaşık 250 yolcu kapasitesine sahiptir. Bu kapasitenin yüzde 20-50'sini koltuklar oluşturmaktadır. En fazla 70-80 km/s hıza erişebilen HRS araçlarının ortalama işletme hızı 18-40 km/s arasında değişmektedir. Araçların taban yüksekliği ise 20-100 cm arasında değişebilmektedir. (Vuchic 2007, s.302-303)

1.2.6 Metro Sistemi

19. yy. ikinci yarısına gelindiğinde sanayileşmede yaşanan artış ile şehirler büyümüş ve artan üretim çalışmaları neticesi olarak, ulaşım daha verimli şekilde sağlanmaya çalışılmıştır. Var olan ulaşım araçlarının mevcut kapasiteleri yoğunluk ve artış gösteren yolculuk uzunluklarını karşılayamayacak duruma gelince daha yüksek kapasiteli taşıma sistemlerine gereksinim duyulmuştur. Bu ortaya çıkan probleme karşılık olarak metro sistemleri ortaya çıkmış ve ilk olarak 1863 senesinde hayata geçen “Londra Metropolitan Hattı” ile sistem başlangıç göstermiştir.(Grava 2002, s.537-541)

Şekil 1.10 1863 Londra Metropolitan Hattı



Kaynak: Grava 2002.

Metro sistemleri herhangi bir dış etkiye maruz kalmadan kendine özel hatlarda işletilen gelişmiş sinyalizasyon sistemine sahip raylı sistemlerdir. Bu sayede yüksek hıza ve yolcu taşıma kapasitesine erişebilmektedir. Metrolar, yolculara yüksek konfor ve güvenilirlik sunmasının yanında işletme, enerji verimliliği ve sürüş güvenliği bakımından da avantajlar sunmaktadır.(Vuchic 2007, s.304-305)

Metro hatlarında genelde 4 akslı, 16-23 metre uzunluğa ve 2,5-3,2 metre genişliğe sahip tipik metro araçları kullanılmakta olup, bu araçlar 120-250 kişilik yolcu kapasitesine ve yüzde 25-60 arası koltuk kapasitesine sahiptir. Ortalama işletme hızı 25-60 km/saat civarındadır. 6-10 araçlık tren setleriyle saatte 20-40 arası sefer yapabilen bu sistemler ile New York Metrosunda olduğu gibi saatte tek yönde 60.000'in üzerinde yolcu taşınabilmektedir. (Vuchic 2007, s.304-305)

Metro sistemlerinde teorik olarak 1,5 dakika aralıkla 2500 yolcu kapasiteli 10 araçlı dizilerin işletilmesiyle saatte tek yönde 100.000 yolcu kapasitesine ulaşılabilsede bu seviye pratikte uygulanabilirliğini yitirmektedir.(Grava 2002, s.606)

Şekil 1.11 Ülkemizde Kullanılan Metro Sistemi Örneği



Kaynak: www.haberler.com

1.2.7 Arabalar

İstanbul sınırları içinde kullanım gören bir diğerk ulaşım aracı ise arabalardı. İlk olarak hayvanlar ile kullanılan araba iki öküzün çektiğı koçu idi. Fakat esas ulaşım araçları at arabalarıydı. Kayıklar gibi özelliklerine göre çeşitlilik gösteren isimlere sahiplerdi. Lale Devri süresince çok süslü arabalar yapılmış ve görsel açıdan daha albeni olanlar toplum hayatında yer bulmuştur. 19.yy sonlarında Avrupa'dan ithal edilen iki yanı veya üstü açık körüklü ve iki kişilik faytonlar ile yine bu senelerde dört kişilik karşılıklı iki koltuğı olan ön ve arkadan körüklü arabalarda toplum hayatında yer bulmuştur.

İstanbul şehir içi 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, kâtip 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.

Şekil 1.12 Osmanlı ile Başlayan Ülkemizde Kullanılan İlk Araba Örnekleri



Kaynak: Tekeli 2009

1.2.8 Vapurlar

İstanbul'un biçimlenmesinde araba etkili olmasına rağmen esas belirleyici olan kitle taşıma sisteminin kurulmasıdır. Bu bağlamda tarihsel olarak İstanbul'un 3 dönüm noktası vardır. İlk olarak 1850'lerin ortalarında itibaren düzenli kent içi vapur işletmesinin başlamasıdır. Bir diğeri ise 1870'li yıllarda tünel, tramvay ve banliyö trenleriydi. Üçüncüsü ise 1914'de geniş bir elektrikli tramvay sisteminin işletilmeye başlamasıdır.(Tekeli 2009, s.23)

Şekil 1.13 1850 Yılında İstanbul'da Kullanılan İlk Vapur Örneği



Kaynak: Ekinci 2006

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. 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) 1851 senesine gelindiğinde ise Şirket-i Hayriye ile taşıma hizmetlerinin giderilmesi hedefi ile İstanbul Boğazı sınırlarında vapur seferleri hayata geçmiştir. Kent içi ulaşım için kullanılan atlı arabalarda İstanbul’a getirilmiştir. Bu gelişmeler ışığında İstanbul’da belediye örgüt ve hizmetlerine yönelik ihtiyaçlarda artmıştır.¹²

Şekil 1.14. 1851 Yılında Şirket-i Hayriye Gemilerinden Bir Örnek



Kaynak: Ekinci 2006

¹² Y. Altan, Meclisi meb’usân zabıt cerideleri (1293=1877) üzerinden Türk belediyeciliğini anlamak. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, ss.293-310, <http://sablun.sdu.edu.tr/fakulteler/iibf/dergi/files/2009-2-16.pdf>, Erişim Tarihi: 29.02.2016, s.297.

1.3 İNSANLAR NEDEN TOPLU TAŞIMAYI TERCİH ETMELİ

Kentte yaşayan insanların bir bölümünün toplu taşımayı tercih etmelerinde toplu taşıma merkezlerine kolaylıkla ulaşılamadığı, tesisin güvenli olmadığı ve konforlu seyahat imkânı sunmadığına dair bir takım düşünceleri olabilmektedir. İnsanların toplu taşımayı tercih edip etmemeleri konusunda düşünceleri şu şekilde olabilir:

- i. Toplu taşıma merkezleri ile şehir çevresi bağlarının zayıflığı,
- ii. Tesislerin aydınlanma sorunları,
- iii. Rampa, yürüyen merdiven ve asansör eksikliği,

Bu konular yolcuların gözünde toplu taşıma merkezlerinin zayıf yönleri olarak görülmekte ve beklentilerinin karşılanmaması toplu taşıma merkezlerinin etkin olarak kullanılmalarına sebep olabilmektedir.

Yolcuların temel beklentisi toplu taşıma merkezlerine güvenli, konforlu ve kolay bir şekilde ulaşabilmek ve alan içerisinde bir ulaşım aracından başka bir ulaşım aracına geçerken rahat hareket edebilmektir.

Erişilebilirlik, güvenlik, bilgilendirme ve imaj konularına yönelik düzenlemelerde yolcuların çevre bölgelerden toplu taşıma merkezine her türlü ulaşım türüyle özgür, güvenli, konforlu ve hızlı bir şekilde ulaşabilmelerinin sağlanması, toplu taşıma türleri arasında geçiş kolaylığı sağlanması, toplu taşıma durak ve istasyonlarının çevresinin konforlu, nitelikli, çekici mekânlar olarak düzenlenmesi temel ilke olmaktadır. Yolcu hareketini sınırlandıran her türlü fiziksel engel ortadan kaldırmakta, yolcuların ulaşım türleri arasındaki geçişleri için kaliteli bir çevre yaratılmakta ve toplu taşıma araçları arasında kolaylıkla yönlenebilmeleri sağlanmaktadır. Böylece ulaşım türleri ile istasyon ve kent arasında entegrasyonu sağlayacak kesintisiz bir ulaşım ağı oluşturulmaktadır.

1.3.1 Toplu Taşımanın Tercih Edilmesindeki Unsurlar

Toplu taşımanın tercih edilmesinde birçok unsur yer almaktadır. Bu unsurları ele aldığımız zaman insanların toplu taşımayı tercih etmelerinin ilk nedeni şüphesiz ki ulaşımdır.

Günümüzün büyük şehirlerinde kişilerin çokça bireysel araca yönelip toplu taşıma seçmemelerinin nedenlerinin arasında olumlu ve olumsuz yönelir ile erişilebilirlik,

bilgilendirme, güvenlik ve görünürlük ve imaj gelmektedir. Bu unsurları açıklamadan önce bu unsurların toplu taşımanın tercih edilmesi ile ilgili bir açıklamada bulunmamız gerekirse; ulaşım nedenine bağlı olarak insanların ulaşım araçlarına ulaşabilmeleri için ilk olarak ulaşım araçlarına yani toplu taşımaya erişmeleri gerekmektedir. Basit bir mantık ile kişi toplu taşımaya erişebilirse toplu taşımayı kullanma talebi de artacaktır.

Aynı şekilde bireyler toplu taşıma araçlarının kullanımı ile ilgili olarak ne kadar bilgi sahibi olurlarsa, bu araçları ne denli güvenilir bulurlarsa ve araçların görünür imajları ne denli çekici gelirse kişiler bir o kadar toplu taşımaya yönelmektedirler.

Erişilebilirlik: Erişim farklı iki nokta arasında gidip gelme eylemini ifade etmekte; erişilebilirlik ise herhangi bir mekânın ulaşılabilir olması anlamını taşımaktadır. Erişilebilirliği daha açık bir ifadeyle kentsel yaşamın tüm olanaklarından yararlanmak amacıyla tüm yapıları ve açık kentsel mekânlara engellenmeden, kesintisiz ve bireysel olarak ulaşılabilir imkân olarak tanımlamak mümkündür. Kent içi ulaşımında ise erişilebilirliğin yolcuların varmak istedikleri konut, işyeri, kentsel donatı alanları ve ulaşım yapılarına kısa sürede ve kolay ulaşılabilirliği anlamına geldiği söylenebilir.

Kentsel dış mekânların önemli bir bölümünü yollar, otoparklar, terminal, istasyon ve duraklar ile toplu taşıma alanları gibi ulaşım işlevinin gerçekleştirilmesine ayrılmış alanlar oluşturmakta ve bu alanların erişilebilir olması gerekmektedir. Kent içinde hareket eden genç, yaşlı, çocuk, bayan, engelli vb. bütün bireylerin ulaşım yapılarına kısa zamanda ve konforlu bir şekilde ulaşabilmeleri ve buradaki hizmetlerden faydalanabilmeleri bu mekânların erişilebilir olduğunun temel göstergesidir.(Kaplan 2011, s.132)

Kentsel alanlarda varılmak istenen ulaşım yapılarından biri olan toplu taşıma merkezleri de hem yayalar hem de araçlar için erişilebilir olmaya ihtiyaç duymakta ve bu mekânların erişilebilir olması kullanımını önemli ölçüde etkilemektedir. Ulaşım ağı üzerindeki çeşitli fiziksel engellere karşı bireysel ya da toplu ulaşım imkânlarından faydalanılarak toplu taşıma merkezine kısa sürede kolaylıkla ulaşılabilirse toplu taşıma merkezinin erişilebilir bir kentsel mekân olduğundan bahsedilebilir. Erişilebilirlik konusundaki düzenlemelerde yayaların araçlara, motorsuz araçların motorlu araçlara göre hareket önceliğinin olması bir gereklilik olarak görülmektedir.

Yayaların farklı yönlerden toplu taşıma merkezine yönlendirilmesini, farklı ulaşım türlerine ait araçların mekâna kolaylıkla erişmesini, toplu taşıma araçlarından inen yolcuların yaya trafiğine güvenli bir şekilde dâhil olmasını sağlayacak düzenlemelerin tasarımı dikkate alınması erişilebilirlik konusuna katkı sağlamaktadır.(Kaplan 2011, s.133)

Bilgilendirme: Bilgilendirme kelime olarak herhangi bir konu hakkında kişilere verilen bilgi, yapılan açıklama anlamına gelmektedir. Toplu taşıma merkezindeki bilgilendirme ise tesiste sunulan her türlü hizmet hakkında yolcuların bilgilendirilmesini ve bu bilgiler sayesinde hareketlerine belirli bir yön verilmesini ifade etmektedir.

Toplu taşımalı yolculuklarda sistemi ilk kez ya da nadiren kullanan bir yolcu için seyahat sırasındaki temel sorun taşıma zincirinin karmaşıklığıdır. Yeterli bilgilendirme ve yönlendirme hizmetinin olmadığı durumlarda bu tür yolcular yanlış bir durakta inebilmekte ya da yanlış bir toplu taşıma aracına binerek seyahatini hiç bilmediği bir noktada sonlandırabilmektedir. Bu tür durumlara yol açmamak için toplu taşıma merkezlerini bütün elemanlarıyla sistemi ilk kez kullanacak olan yolcular için anlaşılabilir hale getirmek önemlidir. Bu noktada iyi bir bilgilendirme hizmetine ihtiyaç duyulmaktadır. Yolculara yönelik toplu taşıma merkezinde sunulacak bilgilendirme hizmeti yolcu hareketinin düzenli ve sistemli bir şekilde istenilen noktalara iletilmesine yardımcı olmaktadır.

Bilgilendirme, yolcuların toplu taşıma sistemi içerisinde hareket ederken kendilerini güvende hissetmelerini sağlamaktadır. Bilgilendirme hizmetleri sayesinde yolcular, gidecekleri noktanın sistem içinde nerede yer aldığını, o noktaya hangi araçları kullanarak gidebileceklerini, gitmek istedikleri noktaya hizmet veren farklı toplu taşıma güzergâhlarını öğrenebilmektedir. Bu durum, yolculara ulaşım sistemi içinde seçme fırsatı yaratmakta ve sistemi kavranabilir hale getirmektedir.

Güvenlik: Güvenlik kelime olarak kişilerin buldukları mekânda korkusuzca hareket edebilmeleri, kendilerini emniyette hissedebilmeleri olarak tanımlanmaktadır. Kentsel mekânda güvenlik konusu fiziksel ya da psikolojik bir ihtiyaç olarak ortaya çıkabilmektedir.

Toplu taşıma merkezlerinde yolcuların fiziksel saldırılardan, bisiklet ve araba hırsızlığı gibi tehlikelerden uzak olma ihtiyacı ile birlikte güvenlik konusu önem kazanmakta ve tasarımda güvenliğe yönelik düzenlemeleri ön plana çıkarmaktadır. Toplu taşıma merkezinde yolcuları ve araçlarını (otomobil, bisiklet vb.) her türlü zarardan koruyacak yeterli sayıda güvenlik personelinin istihdam edilmesi yolcuların güvenliğini sağlama konusunda faydalı olmaktadır. Hatta bazı ülkelerde toplu taşıma merkezleri içerisinde resmi güvenlik personelinin varlığının güvenlik bakımından gerekli olduğu düşünülmektedir.¹³

Bunun dışında kısa mesafeli ve geniş yaya bağlantılarının düzenlenmesi, toplu taşıma merkezindeki tüm hizmetlere erişim sağlayan bağlantıların net olarak görünmesi de güvenlik hissini arttıracak önlemler arasında yer almaktadır.¹⁴

Toplu taşıma merkezine güvenli bir şekilde ulaşılma olanağı olup olmadığı konusu da yolcular tarafından önemsenmektedir. Toplu taşıma merkezlerinin aktivite ve insan yoğunluğunun düşük seviyede olduğu mekânlarda konumlanması özellikle gece saatlerinde yolcuların tesise gelirken kendilerini tehlikede hissetmelerine ve tesisi kullanmaktan vazgeçmelerine sebep olmaktadır. Tesisin kullanımı üzerinde olumsuz etki yaratan bu durum toplu taşıma merkezinin çevresinde sosyal, kültürel ve ticari aktivite alanları yaratılarak ortadan kaldırılabilmektedir.

Görünürlük ve İmaj: Mekânın karakteristik özellikleri kentsel mekânların algılanmasında ve kolaylıkla tanınmasında, alanın kullanıcılarının zihninde oluşacak imajda etkili olmaktadır. Bu bağlamda toplu taşıma merkezlerinin karakteristik özellikleri olarak görülen tesisin mimarisi ve çevresindeki binalarla olan ilişkisi de yolcuların zihninde oluşacak imajı önemli ölçüde etkilemektedir. Bu bağlamda toplu taşıma merkezlerine yönelik yolcuların zihninde iyi bir imajın oluşmasında bulunduğu çevrede mimari bakımdan ayırt edilebilir olması ve yüksek seviyede yolcu konforu sağlaması etkili olmaktadır.

¹³ G. Terzis ve A. Last, Guide - urban interchanges - a goodpracticeguide final report, <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/guide.pdf>, Erişim Tarihi: 29.02.2016, s.10.

¹⁴ G. Terzis ve A. Last, Guide - urban interchanges - a goodpracticeguide final report, <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/guide.pdf>, Erişim Tarihi: 29.02.2016, s.10.

Toplu taşıma merkezinin yolcular tarafından uzak bir noktadan bile kolaylıkla tanınacak şekilde görülebilmesi ve bulunduğu mekâna uyumlu ve tutarlı bir mimari örüntüde olması iyi bir imajın oluşmasındaki temel noktalardır. Bu imajı oluştururken toplu taşıma merkezlerinin kentte yaşayanların önemli bir bölümünün her gün kullandığı geçiş mekânları olduğu dikkate alınmalı ve tesis kentin ya da bölgenin en belirgin ve en kolay algılanan yapısı olarak tasarlanmalıdır. Böyle bir tasarım toplu taşıma merkezini kullanan yolcuların alana kolaylıkla yönlenebilmelerini sağlamaktadır.

Yolcular tarafından toplu taşıma merkezlerinin görünebilir olması önemsendiğinden tasarımda genel olarak binanın görsel mimarisi ön planda tutulmakta tesisin yakın çevreye olan uyumu ise ikinci plana atılmaktadır. Böyle bir yaklaşım sonucu kentin merkez bölgelerinde toplu taşıma tesislerine yönelik geniş saçaklı, çelik ve cam tasarımların yapılması kentin tarihi dokusu ile uyum gösterememektedir. Mimari tasarımda yakın çevre ile entegre bir yaklaşım geliştirilmeli ve tasarım çevrenin mimari özelliklerine uymalıdır. Ancak böyle bir tasarım toplu taşıma merkezini kentin simgesi haline getirebilir.

Toplu taşıma merkezlerinde yeterli ve kaliteli hizmet sunumunun gerçekleştirilmesi de toplu taşıma merkezlerine yönelik iyi bir imajın oluşmasını sağlayan önemli kriterlerdendir. Toplu taşıma merkezini devamlı kullanan yolcular bu konulara karşı pek duyarlı olmazken özellikle tesisi arada sırada kullananlar tarafından toplu taşıma merkezine girdiğinde iyi karşılanması, nereye gideceği ve nereden yardım alacağı konusunda kendini rahat ve güvende hissetmesi önemsenmektedir.

Bilet gişesi, danışma büroları, platform girişi gibi tesislerin görülebilecek şekilde yerleştirilmiş olması, kişisel güvenlik (özellikle güçlü ışıklandırma) duygusunu artıracak düzenlemelerin yapılması, tabela ve renkli şemalar türündeki yolcu bilgilendirme ve yönlendirme servislerinin varlığı da yolcuların zihinlerinde toplu taşıma merkezlerine ait iyi bir imajın oluşmasına yardımcı olacaktır.

Toplu taşıma merkezlerine yönelik olumlu bir imaj oluşturulması, tesisi arada sırada kullanan yolcuları devamlı kullanıcı olmaları yönünde teşvik etmekte ve bu yöntemle daha fazla sayıda kentlinin toplu taşıma merkezini ve dolayısıyla toplu taşıma sistemini kullanmaları konusunda bir istek yaratılmaktadır.

1.4 DÜNYA'DA TOPLU TAŞIMA ÖRNEKLERİ OLARAK ÜLKE İNCELEMELERİ

Toplu taşıma sistemi ülkemizden ziyade tüm dünyada tarih boyunca gelişim göstermiş olan bir sistemdir. Bu gelişim sürecinde neredeyse her ülkede farklı tarihsel süreçlerden geçmiş ve şu anda da günümüz ülkelerinde farklı şekillerde işleyiş göstermektedir. Bu bağlamda çalışmamızın bu bölümünde dünyanın farklı ülkelerinde toplu taşıma sistemlerinin nasıl olduklarına dair bir incelemeye gitmekteyiz. İncelediğimiz ülkeler ise Brezilya, Kolombiya, Almanya, Hollanda, İngiltere, Danimarka, İsveç, Güney Kore ve Singapur'dur.

1.4.1 Brezilya

200.000.000 kişiden fazla nüfusu ile 8,5 milyon karelik yüz ölçümüyle dünya da nüfus ve alan açısından en büyük 5. ülkedir. Aynı zamanda 2,3 trilyonluk ABD Doları ile dünya üzerinde ki en büyük 8. Ekonomidir. Bu değerler eşliğinde Brezilya, Latin Amerika'da en fazla nüfus ve alana sahip ülkedir.¹⁵

Dünyanın en kalabalık ülkelerinden biri olduğu için burada şehirler arası ulaşım yönünde bir çok problem yaşanmaktadır. Bir diğer gelişmekte olan ülkelerin yaşadığı gibi ulaşım alternatif ve erişebilir yetersizlik ile otomobile bağlı ulaşım yatırımları neticesinde trafik sorunları oluşmaktadır.

Günümüz şartlarında 6 hatta sahip Curitiba metrobüsleri 113 istasyon ve 81 km uzunluğu ile metrobüs sisteminde 29 adet körüklü ve 157 adet çift körüklü olacak şekilde 186 adet dizel yakıt sistemine sahip otobüsü barındırmaktadır. (Global BRT Data <http://www.brtdata.org>). Diğer otobüs hizmetlerinin içine metrobüsü de kattığımızda 2011 senesinde Curitiba'ya ait 1100 otobüsle günlük 1,3 milyon kişi ulaşım sağlamıştır. Geride kalan 20 yılda ise genel hali ile otobüs sistemleriyle ulaşım sağlanan yolcuların sayısı 50 katına çıkmıştır. Metrobüs sistemleri ile ulaşım sağlayan kişiler üzerinde gerçekleştirilmiş olan bir anket neticesinde ankete katılan katılımcıların %28i eskiden otomobil kullandıklarını ancak artık metrobüs kullandıklarını dile getirmişlerdir. Bu veriler doğrultusunda Curitiba'da yer alan mevcut metrobüs sistemlerinin sürdürülebilirlik

¹⁵ CIA, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>, Erişim Tarihi: 29.02.2016.

açısından bir kent içi ulaşım olgusuna izin vermesi bakımında epey faydalı oldukları görülmektedir.

Şekil 1.15 Brezilya’ da Toplu Taşımada Kullanılan Metrobüs ve Otobüs Örnekleri



Kaynak: rayhaber.com

1.4.2 Kolombiya

Güney Amerika’da yer alan bir diğer ülke olarak Kolombiya’da ise aşağı yukarı 46 milyon kişi yaşamaktadır ve başkenti Bogota’dır. Başkentte yapılan 1997 senesinde ki belediye başkanlığı değişimi ile başa gelen Enrique Penalosa’yla beraber bütün dünya için örnek teşkil edecek yeni faaliyetlere gidilmiştir. Bu bağlamda Bogota’da gerçekleştirilen sürdürülebilir kent içi ulaşım politikalarına bakıldığında lüteratürde oldukça fazla şekilde görülen bir şehir durumuna gelmiştir ve diğer ülkeler için önemli bir örnektir. Başkent Bogota’nın en önemli ulaşım aracı ise Trans Milenio Metrobüs Sistemleridir. 2000 senesinin sonlarında çalışmaya başlayan sistem 4 şeritli bir hat üzerinde ulaşım sağlamaktadır.

Bu metrobüs sistemlerinin planlamaları devlet eliyle yürütülmektedir. Ancak işletmeleri özel şirketlere verilmiştir. Özel şirketler eskiden kullanılan ve çoğunluğunu minibüslerin oluşturduğu düşük kapasiteye sahip araçların sahipleri tarafından oluşturulmuştur. Yolculardan elde edilen gelirler için ortak bir fon mevcuttur. Anlaşma koşulları gereğince özel şirketler ve sürücüler buradan paylarını almaktadır.

Günümüz verilerine bakıldığında ise 115 kilometre mesafesinde yer alan hat üzerinde 135 tane istasyon ve 1392 tane otobüs hizmeti mevcut olan Trans Milenio metobüsleri ile gün içinde 1,8 milyon kişi ve yıllık 540 milyon kişi ulaşımda toplu taşımayı kullanmaktadır. (Wright ve Hook 2007, s.25)

Metrobüsler en yoğun zamanlarında neredeyse 45.000 yolcu taşınmaktadır.

Şekil 1.16 Kolombiya’da Kullanılan Toplu Taşıma Örnekleri



Kaynak: rayhaber.com

1.4.3 Almanya

Almanya, İkinci Dünya Savaşı’ndan ağır tahribat ile çıkmış ve 1950-1960’lı yıllarda kendini yeniden yapılandırmıştır. Bu yapılanmanın bir neticesi olarak ortaya çıkan otomobiller ulaşımda kullanılmaya başlanmıştır. Fakat ilerleyen yıllarda artış gösteren trafik ve buna bağlı şekilde ortaya çıkan gürültü ve hava kirliliği 1970’lere gelindiğinde yaşanan enerji krizi ile birleşince Almanya’da yeni ulaşım politikaları arayışlarına gidilmiştir. Bu yılların ardından arazi ve ulaşım planlarına bütünleşmiş çözümler arayan Almanya’da otomobil kullanımı azaltıcı, bunun yerine yürüme ve bisiklet kullanımını artırıcı çalışmalara gidilmekteydi. Günümüzde dünya da sürdürülen şehirlerarası ulaşım politikaları bağlamında birçok başarılı şehre ve uygulamalara sahip Almanya uyguladığı politikaları 1970’lerde başlatmıştır. Bu politikalar trafiği yavaşlatma, vergiler ve otomobilsiz mekân çalışmaları gibi otomobil kullanımından vazgeçirtici şekillerdeydi.

Şekil 1.17 Almanya’da Toplu Taşıma Araçları Örnekleri



Kaynak: Buehler ve Pucher 2011.

1.4.4 Hollanda

Otomobil sayılarında yaşanan artışlar ile beraber meydana gelen trafik sorunlarında ki artış ile Hollanda 1878’ten itibaren bisiklet kullanımına ağırlık vermiş ve buna yönelik politikalar izlemiştir. Öyle ki bisiklet kullanımının kent içi ulaşımında yer alan payı %31 oranındadır.(Buehler ve Pucher 2011, s.21)

Diğer taraftan 2012-2012 seneleri arasında var olan “Uzun Dönem Bisiklet Planı” ile gidilen yatırım miktarları 42.000.000 avroyu bulmaktadır. Aynı zamanda bu planlar eşliğinde 2020 ve 2040 yılları hedeflenerek yapılmak istenen yatırım tutarlarının sırası ile 116 ve 196 milyon avro olacağı bilinmektedir ve bu yatırımların 90 ile 170 milyonluk bir kısmı bisiklet park alanlarına yönelik olacaktır.¹⁶

¹⁶ City of Amsterdam, <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/about-amsterdam/facts-and-figures>, Erişim Tarihi: 25.02.2016.

Şekil 1.18 Hollanda’ da Toplu Taşıma Araçları Örnekleri



Kaynak: Buehler ve Pucher 2011

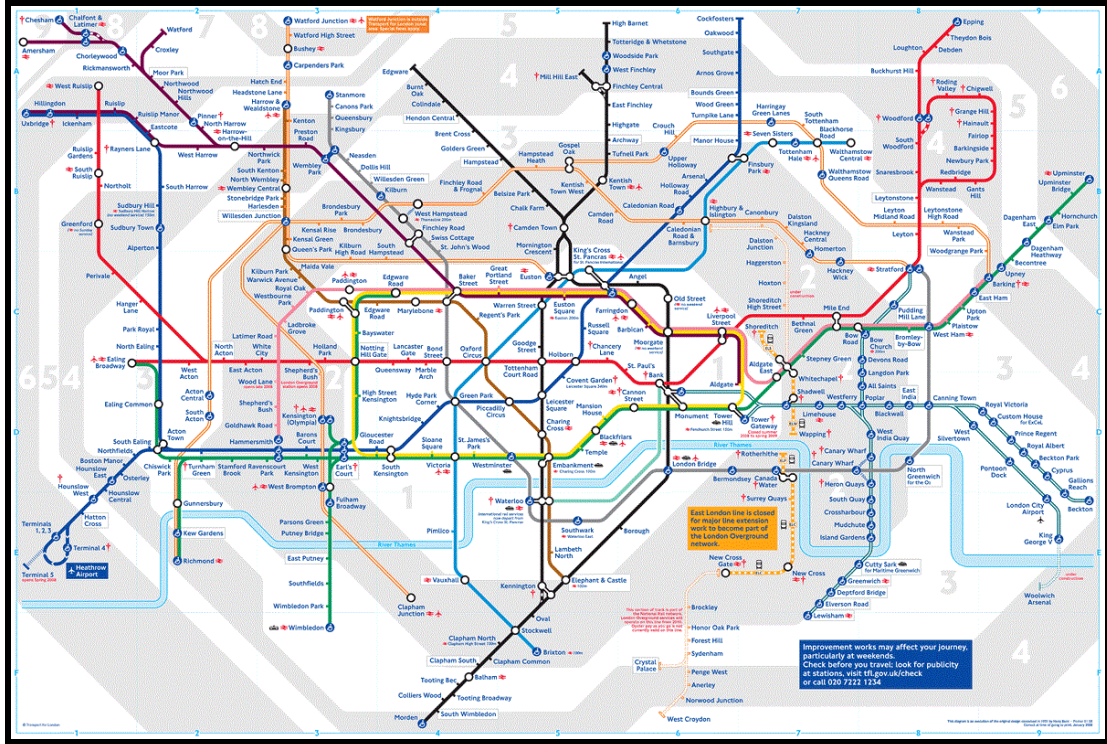
1.4.5 İngiltere

Başkent Londra hem tarihiyle hem de gelişmişlik seviyesi ile dünyanın en popüler şehirlerinden birisidir. Bunun bir neticesi olarak her sene milyonlarca turist bu şehri görmek için ziyaret etmektedir. Bununla beraber büyük bir ulaşım problemini de devamlarında getirmektedirler. Fakat Londra bu sorun ile baş edebilecek politikalar uygulamaktadır. Bu politikalar eşliğinde gelişmiş bir metro hattına sahip olan Londra da trafik ışıkları, bisiklet sistemi, yol ücretlendirme sistemleri gibi ulaşım araçlarının her biri başarılı şekilde yönetilmektedir.

Londra Metro hattı sahip olduğu 11 hat, 402 km uzunluk ve 270 istasyon ile günlük 3,5 milyon, yıllık ise 1,1 milyar yolcu taşımaktadır.¹⁷

¹⁷TFL, <http://www.tfl.gov.uk/corporate/modesoftransport/londonunderground/1576.aspx>, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Şekil 1.19 Londra Metro Hattı



Kaynak: <http://www.tfl.gov.uk>

Şekil 1.20 Londra Metro Hattında Kullanılan Araç Örneği



Kaynak: <http://www.tfl.gov.uk>

Şekil 1.21 İngiltere’de Kullanılan Otobüsler



KAYNAK: <http://www.tfl.gov.uk>

1.4.6 Danimarka

Kopenhag başkenti ile Danimarka ülkesinde 1,2 milyon kişi yaşamakta ve 2,632 kişi nüfus yoğunluğu bulunmaktadır. 19. Yüzyılın ardından bu şehirde bisiklet kullanımı ve yaya erişimleri gittikçe yaygınlaşmıştır.

Şekil 1.22 Danimarka’da Toplu Taşımada Bisiklet Kullanımı



Kaynak: rayhaber.com

1.4.7 İsveç

Başkenti Stockholm olan İsveç'te 2012 senesinde itibaren nüfus 881,000 kişiye ulaşırken nüfus yoğunluğu ise 4,687 kişidir. Kent içinde yaşanan trafik sorununun azaltılması ve erişebilirliğin artması için trafik ücretlerinde yeni uygulamalara gidilmiş ve 2004 sensinde İsveç Meclisi'nin almış olduğu kararlar eşliğinde 2006 senesinin ocak ayı itibari ile uygulamaya konulan sistem 6 ay kadar denesi süresine tutulmuştur.¹⁸

Şekil 1.23 İsveç'te Kullanılan Toplu Taşıma Araçları



Kaynak: rayhaber.com

¹⁸ City of Amsterdam, <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/about-amsterdam/facts-and-figures>.

1.4.8 Güney Kore

Geride bıraktığımız 30 yıllık bir süreçte Güney Kore’de kayıtlara geçmiş olan ekonomik gelişmeler göstermektedir ki ulaşım talebinde ciddi bir artış yaşanmıştır. Bunun sonucunda otomobil kullanımları, trafik sıkışıklıkları, emisyonlar ve gürültüler vb birçok sorun mevcut olmuştur. Ekonomik gelişmelere oldukça geniş katkılarda bulunan şehirlerarasında gelen Güney Kore’nin başkenti Seul, 10 milyon kişiyi aşan nüfusu ve yaklaşık olarak 17.300 kişilik yoğunluğu ile bu sorunların bir hayli olduğu yerlerden biridir.¹⁹

Şekil 1.24 Güney Kore’de Kullanılan Metrobüs Örnekleri



Kaynak: rayhaber.com

¹⁹Wikipedia, <https://en.wikipedia.org/wiki/Seoul>, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Şekil 1.25 Güney Kore’de Kullanılan Otobüsler



Kaynak: rayhaber.com

Şekil 1.26 Güney Kore’de Kullanılan Metro Sistemleri



Kaynak: rayhaber.com

1.4.9 Singapur

5,2 milyon kişilik nüfusu ve 714 kilometre karelik alanı ile ada ve şehir devleti olan Singapur aynı zamanda kalabalık bir ülkedir. Bu bağlamda ulaşım ve imarlarda düzenlemelere gidilirken son derece hassas şekilde davranılmaktadır. Merkezi yönetim bağlamında ulaşımdan sorumlu Ulaştırma Bakanlığı mevcuttur. Bakanlık kendisine bağlı olan kent içi ulaşım adına karar verebilmekte, planlamalar yapabilmekte ve düzenlemektedir.

Diğer ülkelerde de görüldüğü gibi Singapur'da da sürdürülebilir kent içi ulaşımaya yönelik politikalar bağlamında dünyanın en önde yer alan ülkelerinde birisi konumu mevcuttur. Fakat 1970'li yıllardan sonra meydana gelen kamusal alanda ki göç ve destekler ile problemlerin çözümü için uzun vadede hesaplamalar yapılmaya başlanmıştır. Günümüz şartlarında ise uygulanan istikrarlı politikaların ne kadar başarı gösterebileceği kesin bir şekilde gözler önündedir. Singapur içinde yer alan motorlu taşıtların sayısında ki ve kullanımında ki kontrol raylı sistemler ve otobüs sistemlerinin birbiri ile koordineli şekilde çalışmasına yol açmaktadır.

2 EDİRNE İLİNE GENEL BAKIŞ

Edirne'ye iline genel hali ile baktığımız zaman şunu görmekteyiz. 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.

Şekil 2.1 Edirne Haritası



Kaynak: etso.org.tr

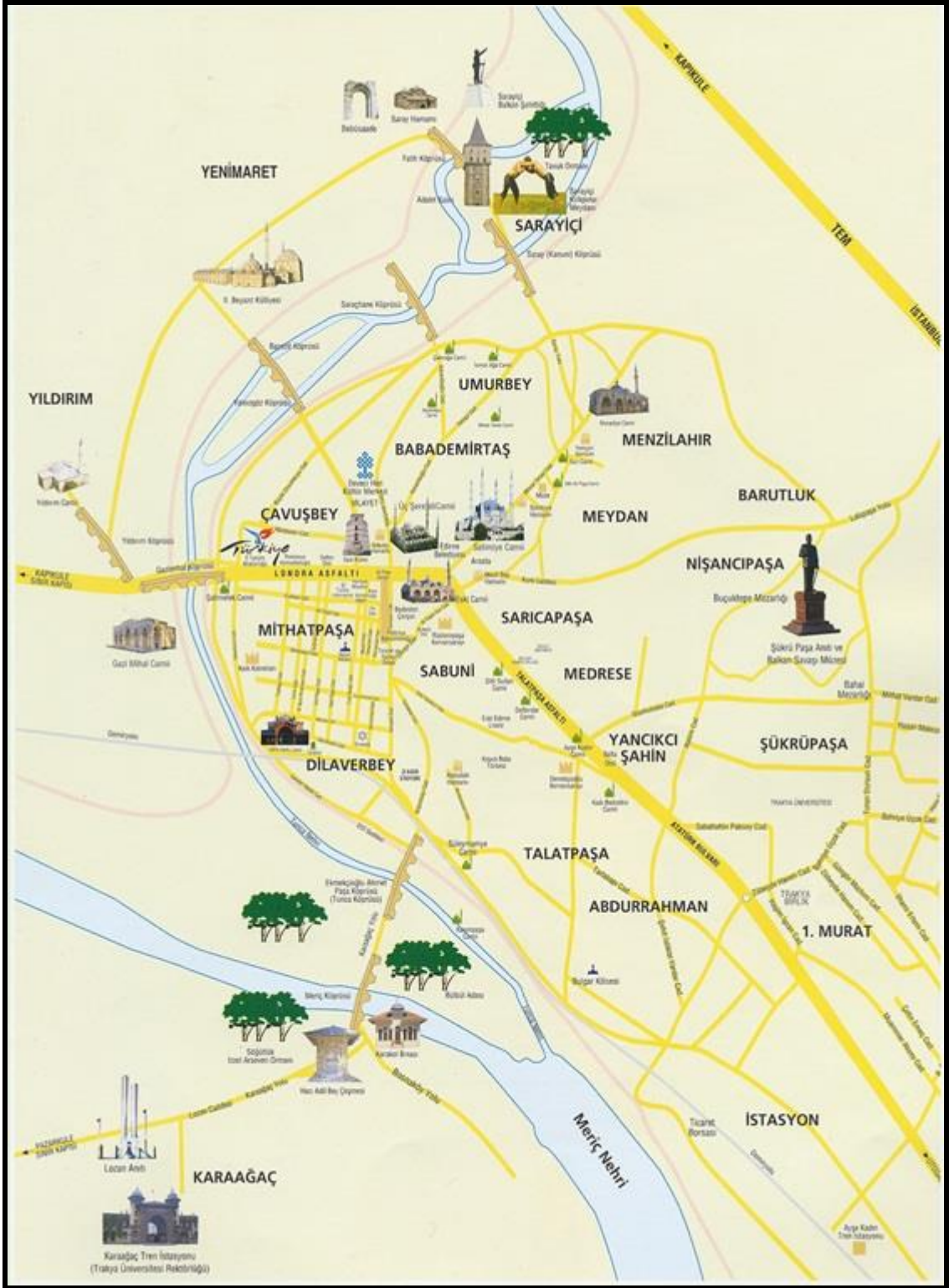
Selimiye Camii ve Külliyesinin, 2011 yılında UNESCO tarafından Dünya Miras listesine alınması, Kırkpınar Yağlı Güreşleri Festivali'nin UNESCO İnsanlığın Somut Olmayan Kültür Mirası Listesi'ne dâhil edilmesiyle de markalaşma sürecinde önemli gelişmeler yaşanmaktadır.

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.²⁰



²⁰ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımının Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.139.

Şekil 2.2 Edirne'ye Genel Bakış



Kaynak: etso.org.tr

I. Murat 'dan itibaren "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.

Fethinden sonra bakımsız şekilde olan şehri Türklerin fethinin sonrasında hazırlanan sistemler ile yeniden imar edilmesi daha da güzelleştirmiştir. Bu politikalar sonucunda Edirne kısa süre içinde oldukça büyük gelişmeler göstermiştir. Cami, saray, han, hamam, medrese, konak, köprü ve yollar gibi eserlerce büyütülmüş olan şehrin ismi dünyada anılmaya başlamıştır.

İkinci Mehmet tarafından İstanbul'un fethi için yapılan planların ve surları döven toplatın dökümü ve diğer savaş hazırlıklarının gerçekleşmesi Edirne tarihinde 1452-1453 kışlarını kapsamaktadır. Fethin ardından Edirne için önemli zamanlar devam etmektedir.

1745 senesinde çıkan yangın sonucunda Edirne'nin 60 mahallesi harabe halini almış ve 1751 depremiyle de binaların çoğu yıkılmıştır.

Şehrin Türklerin hâkimiyeti altına girmesinin ardından ilk olarak 1828-1839 yıllarında yapılan Osmanlı-Rus Savaşı ile işgal edilmiştir. Bu savaşla Osmanlı ve Edirne oldukça hasar almıştır. Düşman kuvvetlerinin işgali ile şehirde yer alan Türklerin çoğu göç etmiştir.

.²¹

Demografik özellikleri bakımından Edirne 19. Yy. ve 20. Yy. ilk başlarında Osmanlı'nın Balkanları bırakması ve çekilmesi ile Edirne sınırlarında da değişiklikler yaşanmıştır. Cumhuriyet'in ilanı ile 1960'lara değin Balkanlar özellikle Bulgaristan başta olmak üzere Edirne'ye göç etmişlerdir. Şehrin nüfusu II. Dünya Savaşı sırasında Anadolu'ya göç etmiş olmasına karşın, savaş bittiğinde geri gelmiştir. 1975 senesine değin Edirne başka illerden göç alırken daha sonralarda göç veren bir il durumuna geçmektedir. Bunun sebepleri ise iki türdür.

İlk olarak tarımda ki yaşanan gelişmelerin mevsimlik işçi değişimlerine el vermesi ve hasat zamanlarının nüfus sayımına denk gelmesi görülmekteyken ikinci sırada ise 1960'ların sonlarında başlayıp 1973'e kadar devam eden sanayileşme zamanıdır.

²¹ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.140

Tablo 2.1 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 2.2 Edirne İl Merkezi Nüfusunun Gelişimi

Nüfus Sayım	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

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.²²

²² Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.144

Edirne’de (İl genelinde) 20.135 KOBİ bulunmaktadır. Bunlar;

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*
- v. *Tekstil ürünleri imalatı alt sektörlerinde;*
- vi. *Pamuklu dokuma*
- vii. *Doğal ve sentetik pamuk elyafının hazırlanması ve eğrilmesi*
- viii. *Hazır tekstil imalatı*
- ix. *Giyim eşyası imalatı ve kürkün işlenmesi ve boyanması alt sektörlerinde;*
- x. *İç ve dış giyim eşyaları imalatı*
- xi. *Deri giyim eşyası imalatı*
- xii. *Madencilik ve taş ocakçılığı alt sektörlerinde;*
- xiii. *Linyit madenciliği ve briketlenmesi*
- xiv. *Taşkömürü madenciliği ve briketlenmesi*
- xv. *Kum ve çakıl ocakçılığı*

Edirne’de 7 küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Edirne’de Küçük Sanayi Sitelerinde 696 işyerinde 4527 kişi istihdam edilmektedir. Şehrin en önemli kaynağı tarımdır. 2008 yılı TÜİK verileri doğrultusunda Trakya Bölgesinin tarım üretiminin değeri yüzde 77,4’ü bitkisel üretimden, yüzde 22,6’lık bir kısmı ise hayvansal üretimdendir. Bölge üzerinde bulunan ürünler ise buğday, ayçiçeği ve çeltik ürünleridir. 2008 senesinde elde edilen veriler eşliğinde bölge Türkiye’nin buğday pazarının yüzde 22 ‘lik bir paydasını elinde bulundururken bu oran ayçiçeği içi yüzde 61, pirinç için ise yüzde 54 oranındadır.²³

Edirne ve çevresinin yüksek derecede talep gördüğü kültür turizmüne 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.

²³ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.145

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.²⁴

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, Edirne'yi bir merkez olarak değerlendirilmekte, buna yönelik altyapı oluşturulmaktadır.²⁵

2.1 EDİRNE'DE TOPLU TAŞIMANIN GEÇMİŞİ, BUGÜNÜ

Kentleşme ve ulaşım alanında Edirne Belediye Başkanlığı, 1867 yılında Vali Hurşit Paşa dönemlerinde, “Vilayet Dâhilinde Olan Şehir ve Kasabalarda Teşkil Olunacak Daire-İ Belediye Meclislerinin Düzenleme Şekli ve Memurların Görevleri Hakkında Kanuna” dayanılarak kurulmuştur.²⁶

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. Cumhuriyet sonrasında 1970 li yıllara kadar Osmanlı döneminde oluşmuş kent sınırları dışında çok fazla gelişme gözlemlenmemektedir. Genelde yenileme şeklinde bir değişimin oluştuğu bu dönemde kentsel gelişme kompakt bir şekilde eski mahalleler ve çevresinde gerçekleşmiştir. 1970 yılından itibaren özellikle yatırım alanında olan gelişmeler şehrin doğu tarafında doğru

²⁴ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımının Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.146

²⁵ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımının Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.146

²⁶ http://www.edirne.bel.tr/Belediye_Bina/belediye_tarihce.htm, Erişim Tarihi: 24.08.2016.

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

1994 senesinde çevre otoyolun yapımı, otopark, sanayi bölgeleri vb. gibi çalışma alanlarının belirlenmesi doğruya doğru olmaktadır. 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.

1930'lı yıllar sonrasında motorlu taşıma araçlarıyla taşımacılık ilk olarak Karaağaç Mahallesi'ne 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.²⁷

1960'lara kadar kent merkezi kuzey ve doğu yönünde gelişirken ulaşımda yaya ulaşımı halen belirleyici durumdadır. Kent içi 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-toplu taşıma) 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 kent içi toplu taşıma süreci adeta minibüs-midibüs işletmeciliği şeklinde tescil edilmiştir.

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.

²⁷ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.149

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.²⁸

Toplu taşımanın geçmişi dayandığı tarih itibari ile 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 Karaağaç- Edirne arası taşımacılık yapan arabacıların (faytoncuları) fahiş fiyat istemeleri ve vatandaşları mağdur etmeleri üzerine otobüs taşımacılığı talep edilmiş ve arayışlar başlamıştır. Ancak, 1945 yılına kadar kent içi 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 kent içi 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.

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*

²⁸ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.149

olarak 6.000 Lira konulmuştur. 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.” denilmektedir. Bu itibarla 01/10/1947 tarih ve 50 sayılı Belediye Meclis Kararıyla bütçeden ek tesisat aktarılmıştır.

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 kuralar da ilk olarak bu talimatname ile belirlenmiştir.

13/02/1959 tarih ve 18 nolu Belediye Meclis Kararıyla; “Belediyemize ait halen faaliyette bulunan ve şehir dâhili 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. 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 şehir içi toplu taşıma hizmetinde bulunan otobüs sayısı 1995 yılı itibariyle 25 adet çeşitli 155 büyüklüklerde 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 katılmaması,
- 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 yönetimde 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.

Edirne Kent içi ulaşımın tarihi 1907-1908 yıllarında elektrikli tramvay kurulmasına ilişkin çalışmalara kadar uzanmaktadır. Kent içi ulaşımında sınırlı sayıda otomobilin kullanılması yanı sıra, 1945 yılında ilk belediye otobüsü ile toplu taşımanın başladığı ve kent içi 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.²⁹

1940' lı yıllarda kent içi 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.

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 2.3 Edirne'de Yolcu Arabası



Kaynak: Edirne: Serhattaki Payitaht, s 195

²⁹ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.150

Kent içi tramvay çalışmalarına gelindiğinde 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. 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.

Şekil 2.4 Belediye Otobüs Ana Durak Yıl 1995



Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

2.1.1 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 2.3 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,EdirneMerkez-Yıldırım-Yeniİmaret E d i r n e Merkez-Kıyık,EdirneMerkez-Küçükpazar,EdirneMerkez-Ayşekadın	5
1980-1990	6	Edirne-Karaağaç,EdirneMerkez-Yıldırım-YeniİmaretEdirne, Merkez-Kıyık,EdirneMerkez-Küçükpazar,EdirneMerkez-Ayşekadın,EdirneMerkez-Kapıkule	10
1995	8	Merkez-Karaağaç,MerkezYıldırım,MerkezUzunkaldırım,MerkezKapıkule,MerkezKıyık,MerkezGöçmenevleri,MerkezYeniKooperatif EvleriMerkezTıpFakültesi	25
2000	8	Merkez-Karaağaç,MerkezYıldırım,MerkezUzunkaldırım,MerkezKapıkule,MerkezKıyık,MerkezGöçmenevleri,MerkezYeniKooperatif	22
2004	2	Merkez-Karaağaç,MerkezYıldırım,	2

Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

2.1.2 Yıllara Göre Taşıma Ücret Tarifeleri

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

Tablo 2.4 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 2.5 Edirne Belediyesine Bağlı Otobüs İşletmesi 1970 Yılı Yolcu Tarifesi

Edirne-Karaağaç,	Sivil Bilet	40 Kuruş
Merkez-Edirne	Talebe, Asker Bileti	25 Kuruş
Edirne Merkez-Kıyık	Sivil, Asker ve Öğrenci	25 Kuruş

Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

Tablo 2.6 Belediye Otobüsleriyle Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Merkez-Kapıkule			Şehir içi			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

Kaynak: Edirne Belediye Arşivi

1980 yılında bu hatlara ilave olarak ta Edirne Merkez- Kapıkule Hattında toplu taşıma hizmeti başlamıştır.

2.1.3 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 159 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.

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 kent içi yolculuk sayıları bakımında Belediye Otobüsleriyle 3.500.000 kişi, minibüs tarzı araç 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.

2.1.3.1 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 160 6 ayrı hatta 16 adet 12 metrelik otobüslerle Özel Halk Otobüsleri fiilen toplu taşıma hizmetine başlamışlardır.

2.1.3.2 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.

1963 yılında Encümenince (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.

2.1.3.3 Yıllık Taşadıkları Yolcu Sayıları

İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma Ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezince Ekim 2004 tarihinde hazırlanan Edirne Kent içi 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.

2.1.3.4 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 2.5 Edirne Belediyesi Özel Halk Otobüsü



Kaynak: Uygun 2010

2.1.4 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.

2.1.4.1 Taşımacılık Başlangıcı

Kent içi minibüslerle yolcu taşımacılığın başlangıcının 1960’lı yıllara kadar gittiği bilinmektedir. İlk olarak taşımacılık Edirne Merkez ile Kıyık, Merkez - Yeniimaret arasında başlamıştır.

Şekil 2.6 Edirne’de Minibüs ve Midibüs Örnekleri



Kaynak: Serhad Birlik Koop.

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. Taşıyıcı minibüs sahipleri önce birlikler oluşturmuşlar, ancak bunların kooperatif tüzel kişiliklerine dönüşümleri 1981 yılı ve sonrasına rastlamaktadır.

2.1.4.2 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. Bu gelişme elbette yansımasını Edirne'de de göstermiş ve kent içi taşımacılar kooperatifler halinde örgütlenmişlerdir.

2.1.4.3 İl Trafik Komisyon Kararlarıyla Yapılan Düzenlemeler

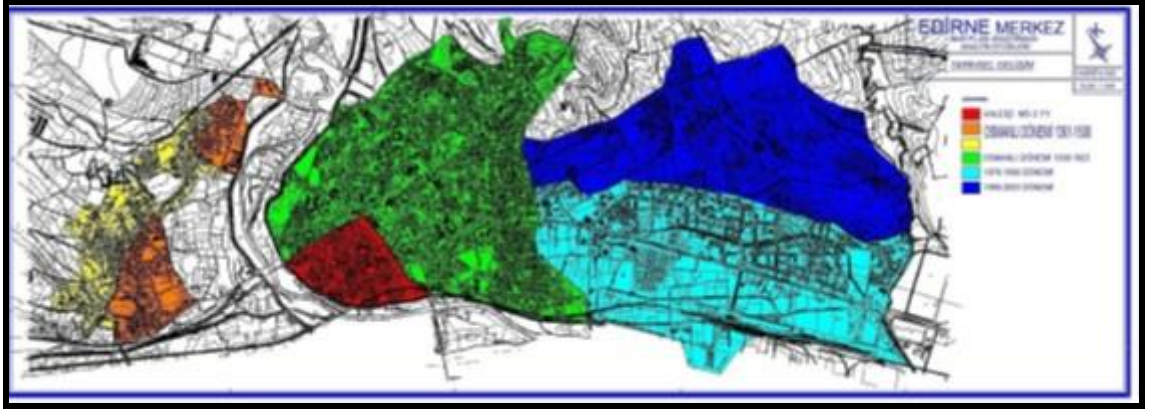
Edirne kent içi toplu ulaşımın ara- toplu taşımacılık vasıtasıyla yürütülmesinde önemli dönüm noktaları bulunmaktadır. Bu sürecin başlangıcı 1960 yılına kadar uzanmaktadır. Kayıtlarda minibüs taşımacılığına ilişkin ilk hat ve kalkış-varış noktalarına ilişkin 1976 yılı İl Trafik Komisyon Kararına ulaşılmıştır. 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 163 Verilmesinde Uyulacak Usul Ve Esaslar Hakkında Karara dayanılarak 236 ile sınırlandırılmıştır. Bugün halen 234 adet (M) plaka hakkı yürürlüktedir.

İl Trafik Komisyon kararlarında diğerk 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, kent içi toplu taşımacılığa ilişkin düzenleme yetkisinin belediyenin uhdesinde olduğu kayıt altına alınmıştır. Halen Edirne Belediyesi Minibüs-Midibüs Yönetmeliğine tabi olarak çalışmaktadırlar.

Şekil 2.7 Edirne Kent Merkezinde Kentleşmenin Gelişimi (MS 2.yy- 2003)



Kaynak: Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi

2.2 TAŞIMACILIĞIN YAKIN GEÇMİŞİ

Edirne Şehir içi Toplu Taşıma hizmeti 2002 yılına kadar belediye otobüsleri ve M plakalı araçlarla karma sistem halinde gerçekleştirilmiştir. Bu yıldan itibaren Edirne Belediyesi toplu taşıma hizmetinden çıkarak Özel Halk Otobüsleri hatlarını ihale etmek suretiyle M plakalı araçların yanı sıra taşımacılığa 16 adet 12 metrelik otobüslerle yeni aktörlerin girmesi sağlanmıştır. M plakalı araçların durumu da üç ayrı dönem içerisinde ele alınmaktadır. 26.05.1992 tarihinde alınan 1992/1 sayılı İl Trafik Komisyon kararıyla taşımacılıkta kullanılan araçlar 14 koltuk kapasitesinden 26 koltuk kapasitesine çıkarılmış, 15.01.1998 tarih ve 1998/1 nolu İl Trafik Komisyon Kararıyla 234 Adet M plakalı ticari araç için kota getirilerek taşımacı sayısı sınırlandırılmıştır. 2002 yılına kadar belediye otobüsleri ve 26 kişilik M plakalı araçlarla taşımacılık karma olarak sürdürülmüştür. 2002 yılında taşımacılığı Özel Halk Otobüslerine devreden belediye araçlarının yanı sıra 234 adet M plakalı araç aşağıda gösterilen kooperatifler bünyesinde toplanmışlardır. 2003 yılı

ile 2006 yılı arasında kalan dönemde Özel Halk Otobüsleri ile M plakalı araçların çalışacağı güzergâhlar 11.04.2003 tarih ve 2003/3 Sayılı İl Trafik Komisyonunca belirlenmiştir. Buna göre; Serhat Birlik: Kent merkezi ile yeni yerleşmeler olarak adlandırılan Şükrüpaşa, Fatih, 1.Murat, Koca Sinan mahalleleri ve Abdurrahman, Yancıkçışahin ve Talat Paşa mahalleleri arasındaki yolcu taşımaktadır.

Yıldırım-Kapıkule: kent merkezi ile kentin batısında yer alan Yıldırım Beyazıt ve Yıldırım Hacısarraf arasındaki yolcu ile Kapıkule yolcusunu taşımaktadır. Karaağaç: Kent merkezi ile Karaağaç arasındaki yolcu taşıırken yine bu yol üzerinde yer alan eğlence yerlerine ulaşım da Karaağaç kooperatifine ait araçlarla sağlanmaktadır.

Kıyık, Kent merkezi ile Kıyık ve KML arasındaki yolcu hizmet etmektedir. Yeni İmaret, kent merkezi ile Yeni İmaret ve Cezaevi arasındaki yolcu taşımaktadır. Kirişhane: Kent merkezi ile İstasyon Mahallesi ve Abdurrahman, Talatpaşa mahallelerindeki yolcu taşımaktadır. Küçükpazar: kent merkezi ile Küçükpazar ve Ticaret Borsası arasındaki ulaşımı sağlamaktadır.

2.2.1 Toplu Taşıma Araç Tipleri ve Sayıları

Edirne’de toplu taşıma sisteminde genel olarak dört tip araç kullanılmaktadır. Yolculuk talebi daha az olan ve kentin genellikle eski yerleşim bölgelerine hizmet veren minibüsler 14 yolcu kapasitelidir. Bu araçlarda ayakta yolcu taşınmamaktadır. Minibüslerin hizmet verdiği hatlar Küçükpazar, Yeniimaret, Yıldırım, Kıyık, Kirişhane hatları olarak belirlenmiştir.

Genellikle 23 yolcu kapasiteli olan, ancak bazı araçlarındaki koltuk tipi değişikliği nedeniyle yolcu kapasitesi 25 ya da 27 kişiye de yükseltilmiş bulunan midibüsler ise, Talat Paşa yönü olarak isimlendirdiğimiz Özserhat, Esentepe, Tıp Fakültesi, Otogar, Avrupa Kent-Sera Kent hatları ile Karaağaç hattında çalışmaktadır. Bu araçlara da ayakta yolcu alınmamaktadır.

Özel işletmeciler ya da bazı birlikler tarafından işletilmekte olan özel halk otobüsleri ise 35 oturan, 65 ayakta olmak üzere toplam 100 yolcu kapasitelidir. Bu araç tiplerinin yanı sıra dört adet belediye otobüsünden bir adedi Karaağaç diğeri ise Yıldırım hattında diğeri toplu taşıma hatları ile aynı güzergâhlarda hizmet vermektedir.

Tablo 2.7 Mevcut Toplu Taşıma Hatları

Sıra No	Tür No (Model)	Hat No (Model)	İşletmeci	Hat No (Mevcut)	Hat Adı	Araç Tipi
1	2	1-2	Serhad Birlik	1	Merkez - Özserhat	Midibüs
2	2	3-4	Serhad Birlik	2	Merkez - Esentepe	Midibüs
3	2	5-6	Serhad Birlik	3	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.	Midibüs
4	2	7-8	Serhad Birlik	4/A	Merkez - Otogar-Taşış-Av.Kent-Sera Kent	Midibüs
5	2	9-10	Serhad Birlik	4/B	Merkez - Otogar	Midibüs
6	2	11-12	Serhad Birlik	5	SSK-Eğitim Fak.-Emniyet-İMKB KML	Midibüs
7	2	13-14	Küçükpazar Birlik		Merkez-Küçükpazar-Tic. Borsası	Minibüs
8	3	15-16	Serhad Birlik	1	Merkez - Özserhat	Özel Halk Otb.
9	3	17-18	Serhad Birlik	3	Merkez-Sanayi-Tıp Fak.	Özel Halk Otb.
10	3	19-20	Serhad Birlik	4	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.	Özel Halk Otb.
11	3	21-22	Arena Turizm	1	Merkez - Özserhat	Özel Halk Otb.
12	3	23-24	Tuarek	2	Merkez - Esentepe	Özel Halk Otb.
13	3	25-26	Şahıs	4	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.	Özel Halk Otb.
14	3	27-28	Altunhan	5	Merkez - Otogar	Özel Halk Otb.
15	4	29-30	Karaağaç Birlik		Merkez - Karaağaç	Midibüs
16	4	31-32	Karaağaç Birlik		Merkez - Karaağaç	Özel Halk Otb.
17	4	33-34	Edime Belediyesi		Merkez - Karaağaç	Belediye Otb.
18	5	35-36	Kıyık Birlik		Merkez-Kıyık-İMKB Kız Meslek Lis.	Minibüs
19	5	37-38	Yeniimaret Birlik		Vilayet-Y. İmaret-Cezaevi	Minibüs
20	6	39-40	Kirişhane Birlik	1	Çarşı-U.Kaldırım-Kirişhane-İst.Mah.	Minibüs
21	6	41-42	Kirişhane Birlik	2	Çarşı-U.Kaldırım-Sanayi-Kamy. Garajı	Minibüs
22	7	43-44	Yıldırım Birlik		Çarşı - Yıldırım	Minibüs
23	7	45-46	Yıldırım Birlik		Çarşı - Kapıkule	Minibüs
24	7	47-48	Edime Belediyesi		Çarşı - Yıldırım	Belediye Otb.

Kaynak: Toplu Taşıma Optimize Projesi

Tablo 2.8 Mevcut Araç Tipleri ve Kapasiteleri

Araç	Oturan	Ayakta	Toplam
Minibüs	14	0	14
Midibüs	23	0	23
Özel Halk Otobüsü	35	65	100

Kaynak: Toplu Taşıma Optimize Projesi

Tablo 2.9: Mevcut Araç Sayıları

Sıra No.	İşletmeci	Hat Adı	Araç Sayıları			
			Minibüs	Midibüs	Otobüs	Toplam
1	Serhat Birlik	Merkez - Özserhat		27		27
2	Serhat Birlik	Merkez - Esentepe		17		17
3	Serhat Birlik	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.		34		34
4	Serhat Birlik	Merkez - Otogar-Taşış-Av.Kent-Sera Kent		8		8
5	Serhat Birlik	Merkez - Otogar		8		8
6	Serhat Birlik	SSK-Eğitim Fak.-Emniyet-İMKB KML		6		6
7	Küçükpazar Birlik	Merkez-Küçükpazar-Tic. Borsası	14			14
8	Serhat Birlik	Merkez - Özserhat			2	2
9	Serhat Birlik	Merkez-Sanayi-Tıp Fak.			1	1
10	Serhat Birlik	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.			2	2
11	Arena Turizm	Merkez - Özserhat			2	2
12	Tuarek	Merkez - Esentepe			2	2
13	Şahıs	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.			1	1
14	Altunhan	Merkez - Otogar			5	5
15	Karaağaç Birlik	Merkez - Karaağaç		13		13
16	Karaağaç Birlik	Merkez - Karaağaç			1	1
17	Edirne Belediyesi	Merkez - Karaağaç			1	1
18	Kıyık Birlik	Merkez-Kıyık-İMKB Kız Meslek Lis.	31			31
19	Yeni İmarat Birlik	Vilayet-Y.İmarat-Cezaevi	10			10
20	Kirişhane Birlik	Çarşı-U.Kaldırım-Kirişhane-İst.Mah.	11			11
21	Kirişhane Birlik	Çarşı-U.Kaldırım-Sanayi-Kamy. Garajı	11			11
22	Yıldırım Birlik	Çarşı - Yıldırım	26			26
23	Yıldırım Birlik	Çarşı - Kapıkule	20			20
24	Edirne Belediyesi	Çarşı - Yıldırım			1	1
TOPLAM			123	113	18	254

Kaynak: Toplu Taşıma Optimize Projesi

Edirne’de günümüzde, kayıtlı 236 adet minibüs/midibüs ile 16 adet özel halk otobüsü bulunmaktadır. Bu araçların yanı sıra, Edirne Belediyesi de 2 otobüs ile toplu taşıma hizmeti vermektedir. Ancak Küçükpazar Hattı’nda bulunan minibüslerin büyük bir bölümü, yolculuk taleplerinin az olması nedeniyle sefer yapmamaktadır. Bunun yanı sıra, 10 adet kayıtlı minibüs bulunan Yeniimaret Hattı’nda da 9 araç hizmet vermektedir.

2.2.2 Bilet Ücretleri

Edirne toplu taşıma sisteminde, aynı hatlarda farklı işletmeciler, farklı bilet ücreti ve araç tipleri ile hizmet vermektedir. Bu nedenle aynı hatta araç ya da işletmeci tipine göre bilet ücreti farklılaşabilmektedir. Bütün bunlara ek olarak, Edirne Belediyesi tarafından belirlenen bilet ücretleri, yolculuk talebinin düşük olduğu hatlarda, yolculara indirimli olarak yansıtılmaktadır. Tablo 7’de, farklı hatlar ve işletmeciler tarafından uygulanan toplu taşıma bilet ücretleri verilmiştir. Tabloda verilen temel ücretlere ek olarak bazı hatlarda,

Yolculuk mesafesine göre değişen bilet ücretleri de uygulanmaktadır.

Tablo 2.10 Bilet Ücretleri

Sıra No	İşletmeci	Hat Adı	Araç Tipi	Bilet Ücretleri (TL)		
				No.	Öğrenci	Tam
1	Serhat Birlik	Merkez - Özserhat	Midibüs	500.000	600.000	-
2	Serhat Birlik	Merkez - Esentepe	Midibüs	500.000	600.000	-
3	Serhat Birlik	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.	Midibüs	500.000	700.000	-
4	Serhat Birlik	Merkez - Otogar-Taşı- Av.Kent-Sera Kent	Midibüs	500.000	900.000	-
5	Serhat Birlik	Merkez - Otogar	Midibüs	500.000	700.000	-
6	Serhat Birlik	SSK-Eğitim Fak.-Emniyet-İMKB KML	Midibüs	500.000	600.000	-
7	Küçükpazar Birlik	Merkez-Küçükpazar-Tic. Borsası	Özel Halk Otob.	-	750.000	-
8	Serhat Birlik	Merkez - Özserhat	Özel Halk Otob.	400.000	500.000	Ücretsiz
9	Serhat Birlik	Merkez-Sanayi-Tıp Fak.	Özel Halk Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz
10	Serhat Birlik	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.	Özel Halk Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz
11	Arena Turizm	Merkez - Özserhat	Özel Halk Otob.	400.000	500.000	Ücretsiz
12	Tuarek	Merkez - Esentepe	Özel Halk Otob.	400.000	500.000	Ücretsiz
13	Şahıs	Olin-Vali Konağı-Tıp Fak.	Özel Halk Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz
14	Altunhan	Merkez - Otogar	Özel Halk Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz
15	Karaağaç Birlik	Merkez - Karaağaç	Midibüs	500.000	750.000	-
16	Karaağaç Birlik	Merkez - Karaağaç	Özel Halk Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz
17	Edirne Belediyesi	Merkez - Karaağaç	Belediye Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz
18	Kıyık Birlik	Merkez-Kıyık-İMKB Kız Meslek Lis.	Minibüs	-	750.000	-
19	Yeni İmarat Birlik	Vilayet-Y.İmarat-Cezaevi	Minibüs	-	750.000	-
20	Kirişhane Birlik	Çarşı-U.Kaldırım-Kirişhane-İst.Mah.	Minibüs	-	750.000	-
21	Kirişhane Birlik	Çarşı-U.Kaldırım-Sanayi-Kamy. Garajı	Minibüs	-	750.000	-
22	Yıldırım Birlik	Çarşı - Yıldırım	Minibüs	500.000	600.000	-
23	Yıldırım Birlik	Çarşı - Kapıkule	Minibüs	1.250.000	1.500.000	-
24	Edirne Belediyesi	Çarşı - Yıldırım	Belediye Otob.	400.000	600.000	Ücretsiz

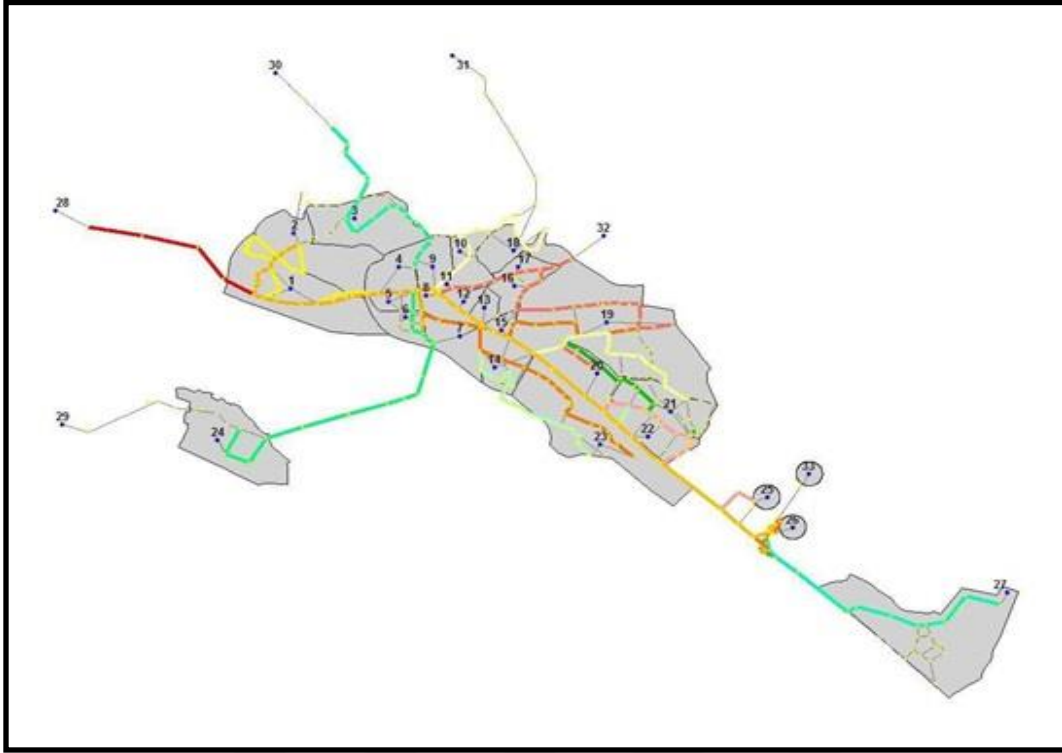
Kaynak: Toplu Taşıma Optimize Projesi

Şekil 2.8 Hâsılat Raporu

GENEL BİNİS VE HASILAT RAPORU									
Başlangıç Tarihi: 01-01-2012		Çalıştırılma Tarihi: 30-03-2013 17:00:22							
Bitiş Tarihi: 31-12-2012									
SİRKET	BİNİS SAYISI								
	TAM	OGR.	SER	S.K.TAM	S.K.ÖGR	IND.	7/24	K.KARTI	TOPLAM
Edirne Serhat Birlik Koop - 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Edirne Karaağaç Kooperatifi	64.410	55.631	148	0	0	0	1	573	120.763
Edirne Serhat Birlik Koop	5.302.336	5.580.956	18.346	710.880	360	0	50	82.554	11.695.482
Edirne Serhat Birlik Koop - 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Edirne Tek Araç İle Aktarmasız Ula	157.511	87.034	117	0	0	0	0	2.577	247.239
Toplamlar	5.524.257	5.723.621	18.611	710.880	360	0	51	85.704	12.063.484

Kaynak: Toplu Taşıma Optimize Projesi

Şekil 2.9 Edirne Kent Merkezi Toplu Taşıma Hatları (2004 Yılı)



Kaynak: Edirne Kent İçi Toplu Taşıma Hatlarının Planlanması Sonuç Raporu 2004, s 13

2.3 MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ VE SORUNLAR

Edirne, gerek kent makroformu, gerekse ulaştırma altyapısı ve ulaşım hareketleri bakımından İstanbul, Ankara gibi büyük kentlerimizde önemli boyutlarda yaşanmakta olan ulaştırma ve trafik sorunları ile henüz karşılaşmamış bir kenttir. Çağdaş, temiz ve yaşanabilir bir kent olma yolunda çok önemli özelliklere ve olanaklara sahiptir. Kentteki yolculuk mesafe ve süreleri henüz kabul edilebilir sınırları aşmamıştır. Ancak, kentteki toplu taşıma sistemi ve altyapısına ilişkin olarak bazı küçük sorun ve düzensizlikler gözlenmektedir. Proje kapsamındaki etütlerde saptanan sorunlar aşağıda maddeler halinde verilmiştir.

- i. Aynı güzergâhlarda değişik işletmecilerce, farklı araç türü ve bilet fiyatları ile hizmet verilmektedir.
- ii. Tüm toplu taşıma hatlarının merkezde başlayıp/bitmesi nedeniyle, kentin merkez dışındaki farklı iki noktası arasındaki yolculuk talepleri aktarma ile sağlanmaktadır.
- iii. Kent merkezinde yer alan toplu taşıma terminalleri arasındaki mesafelerin fazla olması nedeniyle, toplu taşıma hatları arasındaki aktarmalarda yürüme uzaklıkları

ve sürelerinin Edirne ölçeğindeki bir kent için fazla olduğu gözlenmiştir.

- iv. Tüm toplu taşıma hatlarının merkezde başlayıp/bitmesi nedeniyle, kent merkezi araç deposu olarak kullanılmaktadır.
- v. Aynı güzergâhta hizmet vermekte olan farklı işletmecilerin duraklarda yolcu almak için gerektiğinden fazla beklemesi nedeniyle, özellikle toplu taşıma hatlarının büyük bir bölümü tarafından kullanılan Eski Cami Altı durağında, şoförler arasında sürtüşmeler yaşanmaktadır. Aynı nedenle, durakta kuyruklanma ve sıkışıklık da gözlenmektedir.



3 ETUS HAVUZ SİSTEMİNİN KURULUŞ ÇALIŞMALARI

2007-2010 yılları arasında kalan dönem; Özel Halk Otobüsleri fiilen taşımacılıktan uzaklaşırken, yeni durumda bir birleriyle rekabet eden, benzer hatlarda aynı anda çalışan ve belediye ile de hukuki mücadelelerini artırarak devam ettiren kooperatifler ile birleşmeler sonrasında ortaya çıkan Tek Araçla Aktarmasız Ulaşım Sistemi üyesi araçların mücadelesine sahne olmuştur. Bu dönemde idari Yargıda açılan onlarca dava genellikle belediyenin aleyhine sonuçlanırken alınan yeni meclis kararlarıyla sistem devam ettirmeye çalışılmıştır. Hizmet kalitesi, süresi, hızı, güvenliği gibi bir çok kriter açısından ele alındığında eksiklikleri olmasına rağmen aktarmasız yolculuk imkanı ve rekabet nedeniyle artmayan hatta düşen taşıma fiyatları nedeniyle bu uygulama kamuoyunda destek bulmuştur.

Ne var ki taşımacılık yapılacak hatların bir teknik inceleme ve plana dayanmıyor olması, taşımacı esnafın aralarında uzlaşma sağlanamaması ve idari Yargıda açılan davaların sistemin aleyhine sonuçlanması nedeniyle toplu taşımacılığın sorunları içinden çıkılmaz bir hale gelmiştir. “Tek araçla ulaşım” sloganıyla başlayan toplu taşıma hatlarında 2007 yılının başından itibaren yaşanan sorunların basına yansımaları da durumun nerelere geldiğini göstermeye yetmektedir. Edirne'nin Sesi Gazetesi Serhat Birlik Kooperatifinin Bölge İdare mahkemesine açtığı davanın sonucunu 22.02.2007 tarihinde “Tek Araçla Ulaşım’a yürütmeyi durdurma kararı” şeklinde duyuruyor. Bu ve benzeri haberlerin tamamı, bu tarihten itibaren yerel basında yer alırken geçen zaman içinde idari mahkemeden çıkan her yürütmeyi durdurma kararı basında geniş biçimde kendine yer bulabiliyor. 14.04.2010 tarihinde Vatandaş Gazetesi Minibüsçüler arasında kavga çıktığını haber yaparken “Yeğenleri dövülen şoför, kuru sıkı ile ateş etti” şeklinde olayı halka duyuruyordu. Yaşanan olayların devamında eylem yapan bazı kooperatiflerin kontak kapadığını gündeme taşıyordu. Bu durum halkın mağduriyetine yol açıyordu. Disiplin ve otoritenin kaybolması, denetimsizliği de beraberinde getiriyor ve minibüsler arasında yolcu kapma yarısı son hız devam ediyordu. Bunun devamında ise iki kooperatife mahsus araçların şoförleri arasında kavga çıkıyor ve kavga diğer sürücülere yansıyor. 20.03.2007 tarihli Hudut gazetesi konuyu “Yolcu kapma yarısı hastanede bitti üç minibüsçü yaralı” şeklinde gündeme taşıyordu.

3.1 BELEDİYELERCE 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 kırk dokuz 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. 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.³⁰

Belediyeler, İçişleri Bakanlığının idari, hukuka uygunluk ve Sayıştay’ın mali denetimi ile mevcut taşımacıların geçmişten gelen müktesep hakların korunması çelişkisi içerisinde sıkışıp kalmaktadırlar.

³⁰ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.191-192.

Bu mevcut yapıya rağmen belediyeleri bekleyen önemli çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmaları dört ana başlıkta toplamak yerinde olacaktır. Bunlar idari, teknik, mali ve diğer çalışmalardır.³¹

a) 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,
- iii. Otobüs işletmeciliğinin 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,

Şekil 3.1: Toplu Taşıma Sistem Kuruluş Süreci



Kaynak: Etus Optimizasyon Projesi

³¹ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.191-192

Planlar doğrultusunda araç ve hat optimizasyonları gerçekleştirilmeli,

- v. Hatlar ve durak yerleri planlanırken siyasi ve sosyal baskılara ve taleplere göre değil toplu taşımanın genel ilkelerine göre planlama yapılmalı,
- vi. Ara toplu taşımanın (para- transit) bulunduğu illerde, ulaşım ana planları doğrultusunda otobüs işletmeciliğine geçiş için uzlaşma zeminleri oluşturularak, uygun ölçeklerde araç büyütülmeli (Çanakkale, Erzincan, Kayseri örnekleri)
- vii. 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,
- viii. Toplu taşıma hizmetinin kalitesine ilişkin atılacak adımlarda; Avrupa Birliği'nin EN 13816 Yolcu Taşımacılığında Hizmet Kalitesi Yönetim Standardı (Şekil B.33) referans alınmalı,
- ix. Toplu taşımanın hukuki sürdürülebilirliği dikkate alınmalı, İdari Yargıya konu olabilecek düzenlemelerde kanuna uygunlu, kamu yararı ve bilime-tekniğe uygunluk ilkelerinden uzaklaşmamalı,
- x. 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 alınmalıdır³².

b) 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

³² Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.193

- 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 ilan 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.

c) 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.³³

d) 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

³³ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.195.

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.³⁴

3.2 ETUS SİSTEMİ İLE YAPILAN YENİLİKLER

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 mantıkla hareket eden Edirne Belediyesi, bu amaca ulaşabilmek için;

- a. Taşıtlara değil insana öncelik vermek,
- b. Yatırım ve işletmecilik yönünden kaynakları verimli ve etkin kullanımını sağlamak,
- c. Mevcut ulaşım alt yapısını en üst düzeyde kullanmak,
- d. Çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan, destekleyen olmak,
- e. Toplumun farklı kesimleri arasındaki eşitliği sağlamada öncü olmak,
- f. Modern teknolojileri kullanmak şeklinde sıralanan ilkeleri “ulaşım politikası” olarak kabul etmiştir.

Şekil 3.2 2010 Yılına Ait Gazete Haberi



Kaynak: Etus Optimizasyon Projesi

³⁴ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.195-196.

Bu bağlamda toplu taşıma aktörleri arasında entegrasyonu sağlamak, verimliliği arttırmak ve her yöne ve insana azami derecede eşit ve kaliteli hizmet sunmak için; şehir merkezinde hat ve güzergâhlarının yeniden değerlendirilerek verimli 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 zorunluluk arz etmiştir.

Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporu 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 güzergâhlar belirlenmiş ve ilk olarak Belediye Meclisinin 01.12.2010 tarih ve 2010/363-776 sayılı kararı ile bu hat ve güzergâhlarda taşımacılık yapacak araçlar Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporunda 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 belirlenmiştir.

Tablo 3.1 : Etus Sistemine Geçiş Yapan Araç Sayıları

Serhat Birlikten	100/100
Kıyıktan	30/31
Karağaç'tan	9/13
Küçükpazar'dan	9/13
Kirişhane	17/22
Yeniimaret	7/9
Yıldırım	26/46
TOPLAM	198/234

Kaynak: Edirne Belediyesi Ulaşım Müdürlüğü

Yukarıdaki tabloda da belirtildiği gibi Edirne'de faaliyet gösteren 234 aracın 198'i Etus sistemine geçiş yapmıştır.

Şekil 3.3: Şehir Merkezinin Ulaşım Aksları



Kaynak: Etus Optimizasyon Projesi.

3.3 ETUS SİSTEMİNİN UYGULAMAYA GEÇMESİ

Edirne Toplu Ulaşım Sisteminin ait hatlar Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarihli oturumunda belirlenmiştir. Bu çalışma sonucunda hazırlanan ve özellikle Edirne İdare Mahkemesinde görülen 2007/519 Esas, 2008/967 Karar sayılı dosyada yer alan Bilirkişi Raporu ve Mahkeme kararları da dikkate alınarak hazırlanan Edirne ili toplu taşıma proje raporu doğrultusunda Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/305-700 sayılı Meclis Kararıyla “Edirne yerleşim alanının gelişen özellikleri ve ulaşım sisteminin üstlenmekte olduğu bölgesel rolü de dikkate alınarak, sağlıklı, ekonomik ve rasyonel bir toplu taşıma sistemi oluşturulması zorunludur. Bu toplu ulaşım sisteminin “ ETUS Edirne Toplu Ulaşım Sistemi” olarak anılmasına” karar verilmiştir.

Bu kararlar birlikte;

1. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/306-701 sayılı Meclis Kararıyla 1 Nolu Hat (Sarayiçi Otogar Hattı),
2. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/307-702 sayılı Meclis Kararıyla 2 Nolu Hat (Pazaryeri Fatih Mahallesi Hattı)
3. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/308-703 sayılı Meclis

Kararıyla 3 Nolu Hat (Sarayıçi –Ayşekadın –Otogar Hattı)

4. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/309-704 sayılı Meclis Kararıyla 4 Nolu Hat İstasyon Bankalar Hattı
5. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/310-705 sayılı Meclis Kararıyla 5 Nolu Hat Çavuşbey –Meslek Liseleri Hattı
6. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/311-706 sayılı Meclis Kararıyla 6 Nolu Hat Toki- Karaağaç
7. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/312-707 sayılı Meclis Kararıyla 7 Nolu Hat Toki -Trakya Üniversitesi –Otogar
8. Edirne Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/313-708 sayılı Meclis Kararıyla 8 Nolu Hat Çavuşbey Kapıkule Hattı düzenlenmiştir.

Bu kararlarla birlikte;

52	ADET	NOVO CITY	60 KİŞİLİK
1	ADET	9 M CITY MAX	70 KİŞİLİK
11	ADET	DİĞER BÜYÜK ARAÇ	50 KİŞİLİK
26	KİŞİLİK	DİĞER ARAÇLAR	

Etus sistemine dâhil edilmiştir.

3.4 ELEKTRONİK ÜCRET TOPLAMA SİSTEMİNİN UYGULAMAYA KONULMASI

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 binış sayısına ulaşmıştır. 2012 Mayıs ayında aylık 1.253.534; 2011 Haziran- 2012 Mayıs döneminde yıllık olarak ta 10.324.874 adet binış gerçekleşmiştir.

ETTP doğrultusunda kabul edilen güzergâhlardan “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 binış sayısında bu hatlara ilişkin binışler mevcuttur. Bu durumda bu iki hatta binış sayıları daha da yüksek gerçekleşmektedir. E:U]

olarak gerçekleştirilmektedir. Bu yolculuk sayıları da göstermektedir ki: bu hatlarda yüksek kapasiteli otobüslere ihtiyaç bulunmaktadır.³⁵

Şehirde kullanılan Elektronik Ödeme Kart Örnekleri Bu itibarla yürütülen çalışmalar sonuç vermeye başlamış olup, halen taşımacılık yapan tüm M plakalı araçlara elektronik ödeme cihazı takılmıştır. Şehir merkezinde 48 adet bayiden dolun yapılmakta ve 53.000 genel amaçlı kartın yanı sıra 12.500 adet kişiselleştirilmiş öğrenci kartı binişlerde kullanılmaktadır. Günlük 50.000 binişin elektronik kart ile yapıldığı, Ocak, Şubat, Mart, Nisan aylarında 4 aylık toplam 2.860.000 binişin kart ile yapıldığı, binişlerin %60'ının öğrenci binişi olduğu tespit edilmiştir. 1, 2 ve 5 binişlik kartların yanı sıra bankaların temassız kartlarının da kullanılmasıyla alternatifler çoğaltılmaktadır.

Şehirde kullanılan Elektronik Ödeme Kart Örnekleri Bu itibarla yürütülen çalışmalar sonuç vermeye başlamış olup, halen taşımacılık yapan tüm M plakalı araçlara elektronik ödeme cihazı takılmıştır. Şehir merkezinde 48 adet bayiden dolun yapılmakta ve 53.000 genel amaçlı kartın yanı sıra 12.500 adet kişiselleştirilmiş öğrenci kartı binişlerde kullanılmaktadır. Günlük 50.000 binişin elektronik kart ile yapıldığı, Ocak, Şubat, Mart, Nisan aylarında 4 aylık toplam 2.860.000 binişin kart ile yapıldığı, binişlerin %60'ının öğrenci binişi olduğu tespit edilmiştir. 1, 2 ve 5 binişlik kartların yanı sıra bankaların temassız kartlarının da kullanılmasıyla alternatifler çoğaltılmaktadır.

Şekil 3.4 Şehirde Kullanılan Elektronik Ödeme Kart Örnekleri



Kaynak: Etus Optimizasyon Projesi.

³⁵ Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi s.196

Elektronik bilet kartı kullanılarak Aktarma amaçlı indirimli ikinci binif için Aktarma noktaları olarak 6A hattından gelerek Orduevi ve Bankalar duraklarında yapılan 1,1A, 2A, 2B, 3A, 3B, 4, 5A, 5B, 6B hatlarına aktarmaların ve bu hatlardan gelerek 6A hattına yapılan aktarmanın; 6B hattından gelerek Bankalar ve Orduevi duraklarında yapılan 1, 1A, 2A, 2B, 3A, 3B, 4, 5A, 5B, 6A hatlarına aktarmaların ve bu hatlardan gelerek 6B hattına yapılan aktarmanın; 5A ve 5B hattından gelerek Huzurevi, Üniversite, Eski Terminal, Ayşekadın Yerleşkesi, SSK Hastanesi durağından Otogar istikametine giden 1, 1A ,3A ve 3B nolu hatlar ile Baca istikametine giden 2A ve 2B hatlarına yapılan aktarmanın ve bu hatlardan gelerek 5A ve 5B hatlarına yapılan aktarmaların; 4 nolu hattın gelerek Pazaryeri ve Bankalar duraklarında 1,1A, 2A, 2B, 3A, 3B, 5A, 5B, 6A ve 6B hatlarına yapılan aktarmalar ile bu hatlardan gelerek 4 nolu hatta yapılan aktarmaların; 1 ve 1A hatlarından gelerek Olin Kavşağında 3A, 3B, 7A ve 7B hatlarına aktarmalar ve bu hatlardan gelerek 1, 1A hattına yapılan aktarmalar; 1, 1A hatlarından gelip DSİ Kavşağında ve SSK Kavşağında 2A, 2B, 3A, 3B, 5A ve 5B hatlarına yapılan aktarmanın ve bu hatlardan gelerek 1, 1A hattına yapılan aktarmaların indirimli olması kabul edilmiştir.

Şekil 3.5 Elektronik Kart Cihazı



Kaynak: Etus Optimizasyon Projesi.

Tablo 3.2 2015 Yılı Toplu Ulaşım Yolcu Sayıları-Etus(Karlı Binişler)

AYLAR	Öğrenci Kartı İle Biniş Sayısı	65 Yaş üstü ve Engelli Kartı İle Biniş Sayısı	Normal Kart İle Biniş Sayısı	Toplam Biniş Sayısı
OCAK	577.141	97.235	530.302	1.204.678
ŞUBAT	553.273	88.485	480.102	1.121.860
MART	815.506	106.902	552.712	1.475.120
NİSAN	772.280	111.290	536.189	1.369.759
MAYIS	736.504	115.508	533.511	1.385.523
HAZİRAN	408.668	106.613	477.789	993.070
TEMMUZ	175.763	95.741	442.006	713.510
AĞUSTOS	163.840	98.573	420.510	682.923
EYLÜL	226.452	101.396	427.510	755.358
EKİM	762.335	127.904	573.423	1.463.662
KASIM	788.815	133.423	564.325	1.486.563
ARALIK	841.907	139.744	602.046	1.583.697
TOPLAM	6.772.484	1.322.814	6.140.425	14.235.723

Kaynak: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi

Toplu ulaşımda 2014 yılında toplam 460.775 sefer gerçekleştirilmiş olup, günlük ortalama 1.263 sefer yapılmaktadır.

Tablo 3.3 2015 Yılı Toplu Ulaşımında Aylara Göre Yolculuk Sayıları

OCAK	1.204.678
ŞUBAT	1.121.860
MART	1.475.120
NİSAN	1.369.759
MAYIS	1.385.523
HAZİRAN	993.070
TEMMUZ	713.510
AĞUSTOS	682.923
EYLÜL	755.358
EKİM	1.463.662
KASIM	1.486.563
ARALIK	1.376.806
TOPLAM	14.028.832

Kaynak: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi

2014 yılında 14.645 adet fotoğraflı kişiselleştirilmiş kart olmak üzere toplam 29.460 adet kart dağıtımı yapılmıştır. 2014 yılsonu itibariyle kent genelinde 206.753 adet elektronik ücret ödeme kartı bulunmaktadır.

Edirne de 2015 yılı boyunca 5.867.535 öğrenci, 6.861.183 normal kart ile binış, 866.489 adet 65 yaş üstü, 234.142 engelli, 30.904 Gazi ve Şehit Ailesi, 30.361 basın, 105.274 misafir kart, 21.724 kredi kartı ile olmak üzere toplam 14.028.832 kartlı binış gerçekleştirilmiştir.

2015 yılında 13.363 adet fotoğraflı kişiselleştirilmiş kart olmak üzere toplam 15.026 adet kart dağıtımı yapılmıştır.2015 yılsonu itibariyle kent genelinde 221.779 adet elektronik ücret ödeme kartı bulunmaktadır.

Tüm yıl dikkate alındığında günlük ortalama yolculuk sayısı 39.001'dir. Yolculuk hareketini yüksek olduğu Mart, Kasım ve Aralık aylarında günlük ortalama binış sayısı 49.950, zirve gün olan Cuma günleri ise bu sayı 65.000'e kadar çıkmaktadır.³⁶

Tablo 3.4 Kooperatiflere Ait 2015 Yılı Yolcu Sayıları

KOOPERATÜFLERİN 2015 YILI YOLCU SAYILARI		ÖĞRENCİ	SİVİL	65 YAŞ	ENGELLİ	GAZİ-ŞEHİT YAKINI	BASIN	MİSAFİR KART	KREDİ KARTI
		ETUS	13.679.922						
KARAAĞAÇ BİRLİK	81.252	5.867.535	6.861.183	866.489	234.142	30.904	30.361	105.274	21.724
KİRİŞHANE BİRLİK	121.536								
YILDIRIM KOOP.	87.349								
KIYIK KOOP.	58.349								
TOPLAM	14.028.832								

Kaynak: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi

³⁶ Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü Etus Sempozyumu

Tablo 3.5 2015 Yılı Hatlara Göre Etus Yolcu Sayısı

1	1.829.438
1A	449.105
1T	2.222
2A	1.505.695
2B	1.510.956
2C	1.106
3	351.186
3A	3.015.050
3B	1.302.423
3C	31.104
4	28.495
5A	742.329
5B	716.779
6	104.570
6A	972.433
7B	1.134.439

Kaynak: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi

3.4.1 Mesafeye Göre Ücret

Belediye meclisi kararıyla mesafeye göre ücret ödeme sistemi 18 pilot durakta hizmete sunulmuştur. Düzenlemeye göre Bankalar, Üç Şerefeli Cami - Orduevi - Sosyal Bilimler Lisesi - SGK Şube - Ayşekadın Camii- Ayşekadın Karakol - Eski Terminal - Devlet Hastanesi Selimiye Ünitesi - Carrefour - Trakya Birlik yanı üniversite durakları arasında yapılan yolculuklarda elektronik biniş sisteminin kullanılması halinde mesafeye göre ücretlendirme yapılmaktadır.

Elektronik Biniş Sistemi'ni kullanan vatandaşlarımızın kartından ilk binişte tam ücret alınmaktadır. Vatandaşımız, ilk binişten itibaren en fazla 30 dakika içinde pilot bölge olarak seçilen duraklara konulan cihazlara kartlarını tekrar okutmaları gerekmektedir.³⁷

³⁷ Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü Etus Sempozyumu

Şekil 3.6 Mesafe Göre Ücret Tablosu

BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİ KDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	ORDU EVİ	0,65 TL	0,75 TL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	0,75 TL	0,90 TL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	SGK ŞUBE	0,85 TL	1,10 TL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	AYŞEKADIN CAMİİ	0,95 TL	1,30 TL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	AYŞEKADIN KARAKOL	1,00 TL	1,40 TL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	ESKİ TERMINAL - DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ - CAREFUR DURAĞI	1,10 TL	1,50 TL
BANKALAR - ÜÇ ŞEREFELİ	TRAKYA BİRLİK - ÜNİVERSİTE	1,10 TL	1,50 TL
BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİ KDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
ORDUEVİ	SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	0,65 TL	0,75 TL
ORDUEVİ	SGK ŞUBE	0,75 TL	0,90 TL
ORDUEVİ	AYŞEKADIN CAMİİ	0,85 TL	1,10 TL
ORDUEVİ	AYŞEKADIN KARAKOL	0,95 TL	1,30 TL
ORDUEVİ	ESKİ TERMINAL - DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ - CAREFUR DURAĞI	1,00 TL	1,40 TL
ORDUEVİ	TRAKYA BİRLİK - ÜNİVERSİTE	1,10 TL	1,50 TL

Kaynak: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi

Tablo 3.6 Ücret İade Noktaları

Mesafeye Göre Ücret İade Noktaları	
Bankalar	2 adet
Üç şerefeli camii	1 adet
Park otel karşısı	1 adet
Orduevi	2 adet
Sosyal bilimler lisesi	2
S.G.K.	1
Ayşekadın camii	2
Ayşekadın karakol	2
Üniversite	1
Çamlık	1
Eski terminal	1
SSK hastanesi	2
Toplam	18 adet

Kaynak: Edirne Toplu Ulaşım Sistemi

3.5 TOPLU TAŞIMA DURAKLARINDA FİZİKİ İYİLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

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.

Kent içi 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.

3.5.1 Akıllı Duraklar

1. Yıldırım Merkez
2. Meteoroloji Durağı
3. Orduevi Durağı
4. Ayşekadın Durağı
5. SSK Hastanesi
6. Zübeyde Hanım Durağı
7. Trafo Durağı
8. Araz Kafe Meydan
9. Kıyık Aliko Durağı
10. Acar Park

Edirne İli Toplu Taşıma Proje Raporu doğrultusunda Belediye Meclisinin 11.11.2010 tarih ve 2010/305-700 sayılı Meclis Kararı ile kurulan ETUS (Edirne Toplu Ulaşım Sistemi) güzergâhlarında 210 adet durak tespit edilmiştir. Bu durakların tamamının Edirne Belediyesince tasarlanan özel durak tabelalarıyla tanımlanması hedeflenmiş ve mayıs ayı ortaları itibariyle bitirilmiştir. Bu tarihten itibaren durak harici yolcu indirme ve bindirmelere izin verilmeyerek, toplu taşımada yolcu güvenliğini ve seyir hızının (ticari taşıma hızını) yükseltilmesi hedeflenmiştir.

Şekil 3.7 Durak Cepleri Ve Kabinlerinin Yeni Düzenlenmiş Hali



Kaynak: : Edirne Belediyesi Ulaşım hizmetleri Müdürlüğü

Şekil 3.8 Durak Cepleri Ve Kabinlerinin Yeni Düzenlenmiş Hali



Kaynak: Edirne Belediyesi Ulaşım hizmetleri Müdürlüğü.

Şekil 3.9 Akıllı Telefon Uygulaması

Durak : 20034 Orduevi 2013/03/18 08:16:58 sid : 013 9 (ws) / 91(host)		
1	MERKEZ OTOGAR (1) => Otogar	1drk
3A	SARAY ICI OTOGAR (3A) => Otogar	1drk
6	TOKI TRESAS => Tredas	1drk
6	TOKI TRESAS => Tredas	1drk
6	TOKI TRESAS => Tredas	5drk
3A	SARAY ICI OTOGAR (3A) => Otogar	6drk
6	TOKI TRESAS => Tredas	7drk
6	TOKI TRESAS => Tredas	7drk
2A	PAZARTESI PAZARI FATIH MAHALLESİ (2A) => Hali Saha	
9B	ÇAVUŞBEY MESLEK LİSELERİ (9B) => Nimet Er	
2B	PAZARTESI PAZARI FATIH MAHALLESİ (2B) => Hali Saha	
1A	SARAYIÇI SERAKENT(1A) => Sera Kent	
1T	MERKEZ OTOGAR (1T) => Otogar	
	GAZİMHAL OTOGAR (3B)	

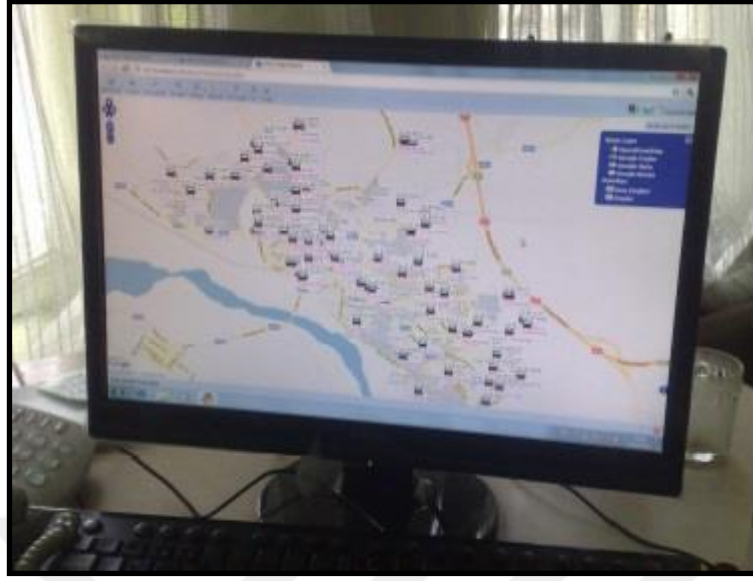
Kaynak: Toplu Taşıma Optimizasyon Projesi

3.6 TOPLU TAŞIMADA DENETİM

Belediyemiz toplu ulaşımda etkin denetim yapabilmek için Trafik Zabıta Denetim Amirliğini kurmak suretiyle önemli bir adım daha atmıştır. Haftanın 7 günü görev yapan ekip, büro ortamında da araç takip sistemiyle toplu taşıma araçlarını anlık olarak takip edebilmektedir.

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.

Şekil 3.10 Araç Takip Sistemiyle Toplu Taşıma Araçları Anlık Takip Edilmektedir



Kaynak: Etus.

2014 yılında Trafik Zabıta ekipleri tarafından yapılan denetimlerde M plaka 50, T plaka 70, S plaka 24, J plaka 4, A1 yetki belgeli taşımacılık 69, D4 yetki belgeli taşımacılık 32 olmak üzere toplam 253 adet araç için tespit tutanağı düzenlenerek yasal işlem yapılmıştır. Ticari plakalarla yapılan işlemler neticesinde; M plaka 186 adet, T plaka 399 adet, S plaka 224 adet, J plaka 36 adet ve diğer harf gruplarında 21 adet olmak üzere toplam 866 adet yıllık çalışma ruhsatı düzenlenmiştir. 2014 yılı devir işlemleri neticesinde; 6 adet M Plaka devir işlemi gerçekleştirilmiş (1 adedi aile içi ücretsiz devir), 37 adet S plaka devir işlemi gerçekleştirilmiş (11 adedi aile içi ücretsiz devir), 30 adet T plaka devir işlemi gerçekleştirilmiş (10 adedi aile içi ücretsiz devir ve 3 adet durak değişikliği) olmak üzere 73 adet ticari plakalar devir işlemi yapılmıştır.

Şekil 3.11 Araç Kamerası Takip Ekranı



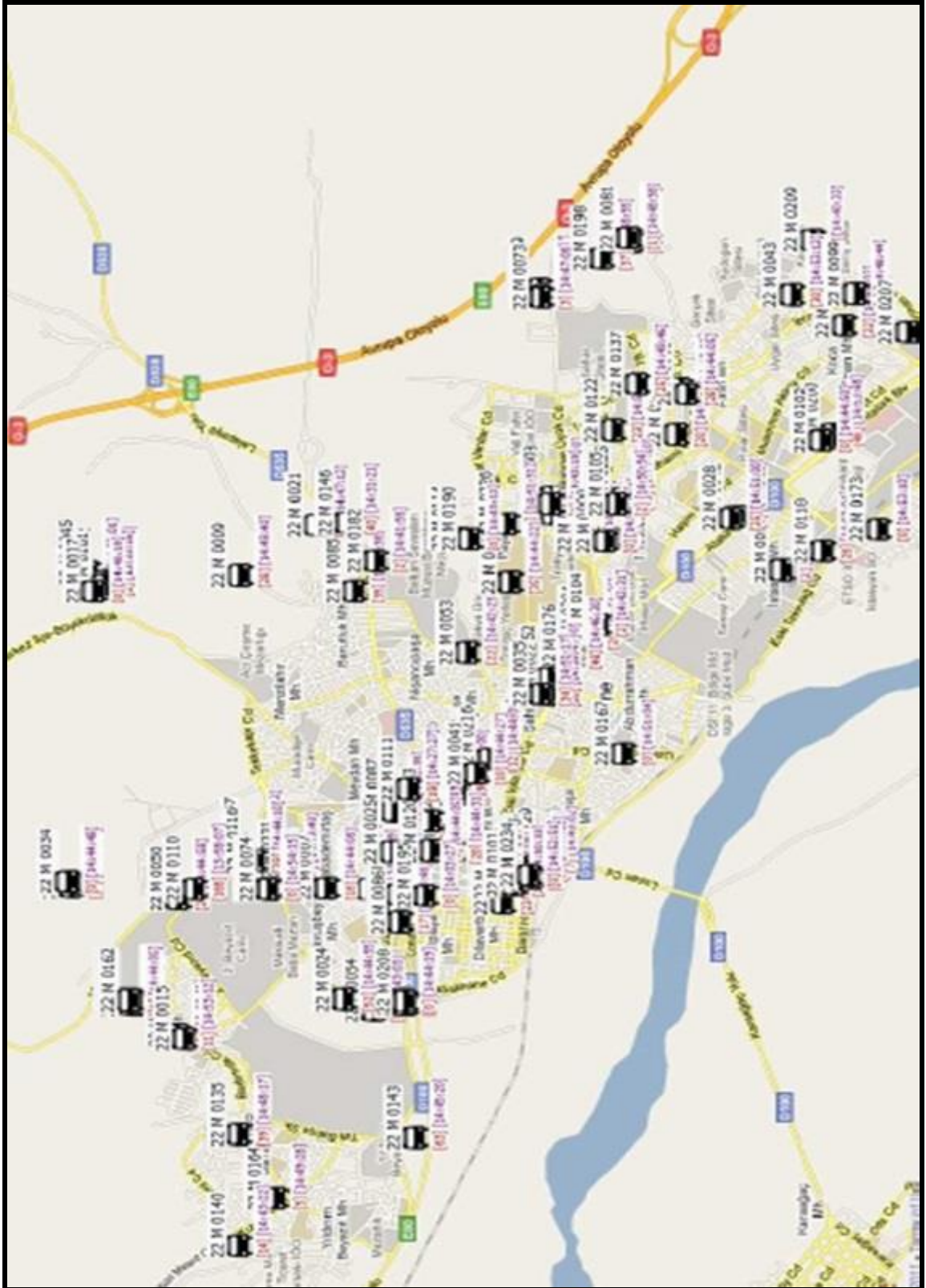
Kaynak: Etus.

Şekil 3.12 Araç Takip ve Görüntüleme Merkezi



Kaynak: Etus.

Şekil 3.13: Anlık Takip Edilen Toplu Taşıma Araçlarının Konumu Gösterir Harita



Kaynak: Etus

3.7 EDİRNE İLİ ULAŞIMINDAKİ GELİŞMELER

- a. Kent tek merkezlidir, özellikle resmi kurumlar, tarihi ve kültürel alanlar ile ticari ve sosyal alanların bulunduğu Talatpaşa Bulvarı ve Saraçlar Caddesi ile bu caddenin bağlantı yolları kentin en önemli çekim merkezidir ve bu özelliğini uzun yıllardan bu yana korumaktadır.
- b. Talatpaşa ve Atatürk Bulvarının özellikle kuzey ve güneyinde kalan alan ile kentin batı bölümü (Yıldırım, Yıldırım Hacısarraf, Yeni İmaret mahalleleri) tarihten bu yana gelen eski yerleşim bölgeleri iken yeni yerleşim alanları (I.Murat, Fatih, Koca Sinan, Şükrüpaşa) imara açılmış ve kentin kentleşme modeli değişmiştir. Az katlı bitişik nizam dar bir alandaki yerleşim ve yapılaşma modeli yerini yeni imara açılan alanlarla çok katlı geniş alanlara yayılan, standardı yüksek, sosyal açıdan daha tatmin edici yerleşim alanlarına bırakmış hızlı bir yapılaşma olmuştur.
- c. Yine kentin kuzeyinde yer alan Barutluk Mahallesi yapılan ve yapımı devam eden TOKİ Konutları ile kısa bir süre içinde ciddi bir nüfusa ulaşacaktır.
- d. Kent merkezinde geçmiş yıllarda halkın yaptığı ev-iş, ev-okul, ev-alışveriş amaçlı yolculuklar yürüme mesafesinde iken kentin yeni profili ile birlikte araçla seyahat edebilecek duruma gelmiştir.
- e. Talatpaşa, Atatürk Bulvarı ve İstanbul yolu boyunca otogara kadar olan yol aksının kuzeyinde kalan bölüm de (I.Murat, Fatih, Kocasinan ve Şükrüpaşa mahalleleri) nüfus artışı hızla artmaktadır. Bu yol aksı aynı zamanda alışveriş merkezleri, küçük sanayi ve tren garı gibi önemli çekim merkezlerinin bulunduğu bölgedir.
- f. Trakya Üniversitesi kentin en önemli gerçeğidir. Kentin muhtelif yerlerine dağılmış yaklaşık 20.000 öğrencisi ve dört adet kampüsü ile öğrenci yurtları çok önemli yolcu çekim ve üretim merkezidir.
- g. Kent içi toplu taşıma 26 kişilik 234 adet araçla yapılmaktadır. Bu araçlar dört farklı kooperatifte örgütlenmiş ve 11 ayrı hatta hizmet vermektedir. Kooperatifler yıllar içinde kendilerini güçlendirmiş, muhtelif kanun ve yönetmeliklerden aldıkları gücün yanına siyasi otoritenin desteğini de alınca etkinliklerini her geçen gün arttırmışlardır.
- h. Kent, yapısı itibariyle çok önemli bir ulaşım aksına sahiptir. Kentin aynı zamanda tarihi dokusunu da içine alan Talatpaşa ve Atatürk Bulvarı ile devamında İstanbul yolunun çok önemli bir bölümü 10 adet hat tarafından ortak olarak kullanılmaktadır.

i. Kentte günlük taşınan yolcu sayısı yaklaşık 96.000'dir.



SONUÇ

Büyük şehirler aldıkları göçler sebebi ile yaşadıkları nüfus artışıyla beraber birçok problemle de karşılaşmaktadır ve bunların başında ulaşım gelmektedir. Aynı zamanda 1970'li yıllardan sonra yükseliş gösteren motorlu araç kullanımı ile şehirlerde altyapılar yetersiz kalmakta ve trafik sıkışıklıkları gün geçtikçe artmak ile beraber yerel yönetimlerin çözmeye çalıştığı bir problem haline gelmektedir.

Gelişim gösteren her ülkede ulaşım talepleri önemli ölçülerde karayolu ile sağlandığı için çözüm arayışları da genelde karayolunda yapılmaktadır ve karayollarının kapasitesinin büyütülmesi gibi geleneksel yaklaşımlara gidilmektedir.

Ülkemizde ise hala daha geçerli olan bu geleneksel yaklaşımdan dolayı, karayollarında her geçen gün daha da yetersiz bir durum gözükmektedir ve sürekli yeni yollar açılmaya çalışılmakta, var olan yollar genişletilmeye çalışılmakta, katlı kavşaklar ve otoparklar ile bu sorunlar çözülmeye çalışılmaktadır. Bu şekilde gidilen bir çözüm arayışı ile kapasite arttıkça yeni çözüm arayışları ortaya çıkmış ve bu arayışlar yetersiz kalmıştır.

Şehir içi ulaşımlarda sorunların çözülmesi için sürdürülebilir toplu taşıma tek çözümdür. Şehirlerde sürdürülebilir ulaşımın ise en önemli unsuru hiç şüphesiz toplu ulaşımdır. Nedenleri ise;

- i. Toplu taşımacılık ile şehirde yaşayan insanlar işlerine, evlerine, sağlık kuruluşlarına ve sosyal ortamlarına rahatlıkla ulaşabilir,
- ii. Özel araçların aksine bir araçta bir kişi yolculuk ederken bir toplu taşıma aracında 100 ve daha fazla sayıda insan aynı anda yolculuk edebilir,
- iii. Toplu taşıma ile trafikte araç birikmesi engellenir,
- iv. Toplu taşıma ile doğaya bırakılan zehirli egzoz gazlarının miktarında azalma yaşanır, daha az araç kullanılır ve daha az emisyon salınır,
- v. Toplu taşıma ile şehir içinde kullanılacak kentsel arazilerin boyutu artar,
- vi. Toplu taşıma ile istihdam oluşur,
- vii. Toplu taşıma ile toplumsal gelişme kalkınma yaşanır,
- viii. Toplu taşıma ile daha güvenli yolculuklar gerçekleşir.

Yani bu nedenlerle toplu taşıma şehirlerde yaşayan kişiler için sosyal politikaları hayata geçirmede olduğu hali ile, şehirlerin ulaşım sorunlarının ortadan kalkması içinde bir

çözümdür. Şehir içi ücretli otoparklar ile yayalaştırılmış şehir merkezleri bireysel otomobil kullanımı aza indirerek toplu taşımaya yönelmelidir.

Ülkemiz gibi gelişmekte olan toplumlarda ulaşımın sürdürülebilir hale getirilmesi için yapılan tartışmalar içinde toplu taşıma en önemli noktadır. Ne yazık ki bu tartışmalar ile toplu taşımada var olan yapılanmayı kaldırarak, geleneksel ve insanların alışmış oldukları bireysel araçlanma yollarının dışına çıkılmalıdır. Özellikle son yıllarda görüyoruz ki bireysel araçlanma kişilerin refah düzeylerini bir hayli azaltmakta ve insanlar sıkışık trafikler yüzünden işten eve evden işe gidip gelememek ile beraber ciddi zaman kayıpları yaşamaktadırlar.

Ülkemizde toplu taşıma çok değişik kapasiteli birçok araç ve farklı işletim türleri ile sürdürülebilmektedir. Arz talep dengesi ile işleyen sektör, çoğu kentte plansız işlemesine karşın, her kentte ve her taşıma zaman diliminde aynı kapasitede ve yöntemlerle toplu taşımanın yaşatılmasının ekonomik olmadığı da gözükmemektedir. Zira toplu taşıma araçları günümüzde artık ileri teknoloji ürünleri olup yabancı ülkelerden satın alınmaktadır.

Yine de toplu taşımanın avantajları bireysel araçlanmanın avantajlarından hayli fazla olup insanlar toplu taşımaya yönlendirilmelidir. Gerek uluslararası yayınlar ile gerek uluslararası platformlar ile yapılacak bu yönlendirilme çalışmaları ileriki aşamada yeni araştırmalar için toplu taşımanın yapısal değişim arayışlarına katkılar sağlayacaktır.

Edirne Toplu Ulaşım Sistemi öncesinde saptanan sorunlar aşağıda maddeler halinde verilmiştir.

- i. Aynı güzergâhlarda değişik işletmecilerce, farklı araç türü ve bilet fiyatları ile hizmet verilmektedir
- ii. Tüm toplu taşıma hatlarının merkezde başlayıp/bitmesi nedeniyle, kentin merkez dışındaki farklı iki noktası arasındaki yolculuk talepleri aktarma ile sağlanmaktadır.
- iii. Kent merkezinde yer alan toplu taşıma terminalleri arasındaki mesafelerin fazla olması nedeniyle, toplu taşıma hatları arasındaki aktarmalarda yürüme uzaklıkları ve sürelerinin Edirne ölçeğindeki bir kent için fazla olduğu gözlenmiştir.
- iv. Tüm toplu taşıma hatlarının merkezde başlayıp/bitmesi nedeniyle, kent merkezi araç deposu olarak kullanılmaktadır.
- v. Aynı güzergâhta hizmet vermekte olan farklı işletmecilerin duraklarda yolcu almak için gerektiğinden fazla beklemesi nedeniyle, özellikle toplu taşıma hatlarının

büyük bir bölümü tarafından kullanılan Eski Cami Altı durağında, şoförler arasında sürtüşmeler yaşanmaktadır. Aynı nedenle, durakta kuyruklanma ve sıkışıklık da gözlenmektedir.

Edirne Toplu Ulaşım Sistemi Sonrasında ise;

- i. Toplu Taşıma Hatları ve güzergahları yeniden düzenlenerek birbiriyle çakışan değil birbirini tamamlayan yeni hatlar oluşturulmuştur.
- ii. Yasal zorunluluklar da dikkate alınarak araçlar ve duraklar engellilerin erişimine uygun hale getirilmiştir.
- iii. Toplu taşıma araçları için güvenli indirme- bindirme cepleri hazırlanarak mevcut duraklarda fiziki iyileştirme yapılmıştır.,
- iv. Toplu Taşıma araçları için yeni depolama alanları oluşturularak şehir merkezinde araçların yığılması önlenmiş. Şehir içi trafiği de rahatlatılmıştır.
- v. Toplu Taşıma araç modernizasyonları yapılarak çevreye en az zararlı araç, motor ve yakıt seçenekli araçlı tercih edilerek, çevresel sürdürülebilirlik sağlanmıştır.
- vi. Elektronik Ücret Toplama Sistemleri uygulamaya konulmuştur. Ücret entegrasyonu sağlanmıştır.
- vii. Mesafeye göre ücret sistemi uygulanmasına geçilmiştir.
- viii. Araç takip sistemi kurularak araçlar sürekli takip edilerek denetim sağlanmıştır.
- ix. Toplu taşımada zaman tarifesi oluşturularak tarifeli taşımacılık uygulamaya konulmuştur.
- x. Akıllı durak sistemleri, web sayfası üzerinden bilgilendirme, broşür-el ilan gibi yöntem ve materyallerle toplu taşıma bilgilendirme hizmetleri verilmektedir.
- xi. Vatandaşların toplu taşıma hakkında şikayet, öneri ve isteklerini iletebilecekleri irtibat büroları, telefon hat ve elektronik iletişim araçları oluşturulmuştur.

Edirne Toplu Ulaşım Sistemi ile toplu taşıma aktörleri arasında entegrasyon sağlanmıştır. Şehir merkezinde hat ve güzergahlar yeniden değerlendirilerek verimlilik artırılmıştır. Çakışan hatlar yerine birbirini tamamlayan hatlar oluşturulmuştur. Elektronik ücret sistemine geçilerek ücret ve zaman tarifesi oluşturularak entegrasyon sağlanmıştır. Şehir içi trafiğinde oluşan yoğunluğun azaltılması sağlanmıştır. Toplu Taşıma aktörleri arasında çalışma barışını bozacak nitelikte bulunan rekabet yerine uyum ve dayanışma içerikli bir yapı oluşturulmuştur.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Tekeli, İ. ve Okyay, T., 1981, Dolmuşun öyküsü. Ankara: Çevre ve Mimarlık Bilimleri Yayınları.

Tekeli, İ., 2009, İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazılar, İstanbul: Tarih Vakıf Yurt Yayınları G.M Matbaacılık A.Ş..

Keskin, A., 1992, Toplu taşıma sistemleri. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi

Sürelî Yayınlar

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, s. 555.

Atak, S., 2011, Metrobüs ulaşım sisteminin Kocaeli ilinde uygulanabilirliğinin araştırılması. Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi FBE, s. 4.

Black, A., 1995, Urban mass transportation planning. New York: McGraw-Hill.

Buehler, R., ve Pucher, J., 2011, “Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany’s Environmental Capital”, International Journal of Sustainable Transportation, No.5, 43-70.

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

Garrison, W.L. ve Levinson, D. M., 2006, The transportation experience policy, planning, and deployment. New York: Oxford University Press.

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, ss 317-324-325-338, s. 319.

Grava, S., 2002, “Urban Transportation Systems Choices for Communities”, McGraw Hill, New York.

Grava, S., 2004, “Urban Transportation Systems, Choices for Communities”, McGraw-Hill, New York.

Ilıcalı, M., N. Camkesen, M. Kızıltaş, 2011, Kentiçi toplu taşımada verimliliğın artırılması, 2. Toplu Ulaşım Haftası Transist, Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss. 300-301, s.300.

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.

İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı 2011, s 19.

Kaplan, H., 2011, Kentiçi ulaşımında yeşil ulaşım tür ve düzenlemeleri: yerel yönetimlerin yetki ve sorumlulukları yönünden bir irdeleme, 2. Toplu Ulaşım Haftası Transist IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 160- 162.

.Kılınçaslan, T., 1981, Kentiçitoplulaşımamacılıkta deniz ulaşımından yararlanma olanakları, Kentiçi Ulaşım Kongresi, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara, 22-23 Ocak, ss.7-16.

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.

OECD-IEA, 2002, “Bus Systems for the Future Achieving Sustainable Transport Worldwide”, Paris.

OECD-ITF, 2010, “Implementing Congestion Charges”, Paris.

- ORSKİ, C. K., 1975, Paratransit: the coming of age of a transportation concept. Transportation, 4.
- Park, Y. W., 2010, "BRT System in Seoul and Integrated e-Ticketing System" UITP Symposium on Public Transportation in Indian Cities, Yeni Delhi.
- Pucher, J. et al., 2005, "Public Transport in Seoul Meeting the Burgeoning Travel Demands of a Megacity", Public Transport International, No.3, sayfa 54-61.
- Saatçioğlu, Ö., Toplu taşıma sistemlerinin temel karar problemleri ve çözüm yöntemlerinden önemli görülenleri, 1. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü, Ankara, 1978, 11-14 Aralık, ss 161-191, s. 161.
- Thrupp, G.A., 1877, The history of coaches. London: Kerby & Edean.
- Uygun, E. Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Örneği, Edirne İli Örneği Yüksek Lisans Tezi.
- Vuchic, V. R., 2007, "Urban Transit, Systems and Technology", John Wiley and Sons, New Jersey.
- Yoon, S. W., 2003, "Introduction of Traffic Congestion Pricing in Seoul, Korea", APEIS-RISPO Good Practices Inventory.

Diğer Yayınlar

Altan, Y., Meclisi meb'usân zabıt cerideleri (1293=1877) üzerinden Türk belediyeciliğini anlamak. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, ss.293-310, <http://sablon.sdu.edu.tr/fakulteler/iibf/dergi/files/2009-2-16.pdf>, Erişim Tarihi: 29.02.2016.

Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi, <http://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/4/ego-hakkinda>, Erişim Tarihi: 21.06.2016.

CIA, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>, Erişim Tarihi: 29.02.2016.

City of Amsterdam, <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/about-amsterdam/facts-and-figures>, Erişim Tarihi: 25.02.2016.

DAC, <http://www.dac.dk/en/dac-cities/sustainable-cities-2/all-cases/transport/bogota-more-bikes-and-buses-fewer-cars/?bbredirect=true>, Erişim Tarihi: 25.02.2016.

Ekinci, İ., 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>, Erişim Tarihi: 29.02.2016

Global BRT Data, <http://www.brtdata.org>, Erişim Tarihi: 29.02.2016.

<http://www.tdkterim.gov.tr>, Erişim Tarihi: 19.06.2016.

İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü, <https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0ETT>, Erişim Tarihi: 20.06.2016.

LTA, <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motormg/ownmg-a-vehide/costs-of-ownmg-a-vehide/tax-strudure-for-cars.html>, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Öğüt, K. S., ve Evren, G., 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>, Erişim Tarihi: 28.02.2016.

SeoulMetropolitanSubway Corporation, <http://www.seoulmetro.co.kr/eng/page.jsp?code=A020020000>, Erişim Tarihi: 25.02.2016.

Terzis, G., ve Last, A., Guide - urban interchanges - a goodpracticeguide final report, <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200310/guide.pdf>, Erişim Tarihi: 29.02.2016, s.10

TFL, <http://www.tfl.gov.uk/corporate/modesoftransport/londonunderground/1576.aspx>, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Pico_y_placa, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Stockholm_congestion_tax, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Wikipedia, <https://en.wikipedia.org/wiki/Seoul>, Erişim Tarihi: 26.02.2016.

Wright, L., ve Hook, W., “BusRapid Transit Planning Guide”, Institute for Transport and Development Policy, New York, 2007, <http://www.nbrti.org/docs/pdf/ITDP%20BRT%20Planning%20Guide.pdf>, Erişim Tarihi: 27.02.2016.

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>.

Zorlu, F, 2009. Mersin’de kentsel ulaşım planlamasına yönelik değerlendirmeler, ss 120-121 http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/187a23c3ee681ef_ek.pdf.



EKLER



EK 1:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

Karar Sayısı

11/11/2010

2010/310-

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 5 nolu hattının "5 Nolu Hat (Çavuşbey - Meslek Liseleri) ;

A- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi - SSK - DSİ - Ayşekadın Yerleşke - Bahriye Üçok Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Şehit Üstteğmen Efan Yıldırım Caddesi - Eski Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Yeni Göçmenevleri - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Mithat Vardar Caddesi - Emniyet Caddesi - Arda Caddesi - Sebahattin Paksay Caddesi - Atatürk Bulvarı - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır.

B- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi- SSK - Atatürk Caddesi - Emniyet Caddesi - Mithat Vardar Caddesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Yeni Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Eski Göçmenevleri - Şehit Üstteğmen Efan Yıldırım Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Bahriye Üçok Caddesi- Ayşekadın Yerleşkesi - DSİ - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 5 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi 5 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; 5 Nolu Hat (Çavuşbey - Meslek Liseleri) ;

A- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi - SSK - DSİ - Ayşekadın Yerleşke - Bahriye Üçok Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Şehit Üstteğmen Efan Yıldırım Caddesi - Eski Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Yeni

Göçmenevleri - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Mithat Vardar Caddesi - Emniyet Caddesi - Arda Caddesi - Sebahattin Paksay Caddesi - Atatürk Bulvarı - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır.

B- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi- SSK - Atatürk Caddesi - Emniyet Caddesi - Mithat Vardar Caddesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Yeni Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Eski Göçmenevleri - Şehit Üsteğmen Efkân Yıldırım Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Bahriye Üçok Caddesi- Ayşekadın Yerleşkesi - DSİ - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ	B.Nevser TAVGAÇ	Savaş ÜNER	H.Kıvanç ÖZAKINCI
Belediye Başkanı	Meclis Katibi	Meclis Katibi	Meclis Katibi

EK 2:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

11/11/2010

Karar Sayısı

2010/307-

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 2 nolu hattının "2 Nolu Hat(Pazaryeri Fatih Mahallesi);

A- Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi.- Arifpaşa Caddesi - Bankalar Orduevi-Ayşekadın - DSİ - Zübeydehanım Caddesi - Cumartesi Pazarı - 500 Evler - Acar Park - Aras Park -Valikonağı - Baca - 500 Evler - Güngör Mazlum Caddesi - DSİ - Merkez - Maarif Caddesi- Darülhadis Caddesi.- Pazartesi Pazarı. Bu hatta depolama yalnızca Pazartesi Pazarı yanında yapılacak olup, şehir içinde seferler depolama yerine kadar durmaksızın yapılacaktır.

B- Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi.- Arifpaşa Caddesi - Bankalar- Orduevi-Ayşekadın - DSİ - Zübeydehanım Caddesi - Cumartesi Pazarı - 500 Evler- Baca - Valikonağı - Aras Park - Acar Park – 500 Evler - Güngör Mazlum Caddesi - DSİ - Merkez - Maarif Caddesi - Darülhadis Caddesi - Pazartesi Pazarı. Bu hatta depolama yalnızca Pazartesi Pazarı yanında yapılacak olup, şehir içinde seferler depolama yerine kadar durmaksızın yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 2 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi ve Pazartesi Pazarındaki depolama yerini bir defa daha araştırıp somut olarak bir dahaki toplantıya getirilmesi şartıyla 2 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; Pazartesi Pazarındaki depolama yerini bir defa daha araştırıp somut olarak bir dahaki toplantıya getirilmesi şartıyla 2 Nolu Hat(Pazaryeri Fatih Mahallesi);

A- Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi.- Arifpaşa Caddesi - Bankalar Orduevi-

Ayşekadın - DSİ - Zübeydehanım Caddesi - Cumartesi Pazarı - 500 Evler - Acar Park - Aras Park -Valikonağı - Baca - 500 Evler - Güngör Mazlum Caddesi - DSİ - Merkez - Maarif Caddesi- Darülhadis Caddesi.- Pazartesi Pazarı. Bu hatta depolama yalnızca Pazartesi Pazarı yanında yapılacak olup, şehir içinde seferler depolama yerine kadar durmaksızın yapılacaktır.

B- Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi.- Arifpaşa Caddesi - Bankalar- Orduevi- Ayşekadın - DSİ - Zübeydehanım Caddesi - Cumartesi Pazarı - 500 Evler- Baca - Valikonağı - Aras Park - Acar Park – 500 Evler - Güngör Mazlum Caddesi - DSİ - Merkez - Maarif Caddesi - Darülhadis Caddesi - Pazartesi Pazarı. Bu hatta depolama yalnızca Pazartesi Pazarı yanında yapılacak olup, şehir içinde seferler depolama yerine kadar durmaksızın yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ

B.Nevser TAVGAÇ

Savaş ÜNER

H.Kıvanç ÖZAKINCI

Belediye Başkanı

Meclis Katibi

Meclis Katibi

Meclis Katibi

EK 3:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

Karar Sayısı

11/11/2010

2010/308

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 3 nolu hattının "3 Nolu Hat (Sarayıçi Ayşekadın Otagar) ;Sarayıçi Yerleşkesi - Külliye - Merkez - DSİ - Ayşekadın Yerleşkesi - Zübeyde Hanım Caddesi - Cumartesi Pazarı - Güngör Mazlum Caddesi - İlhami Ertem Caddesi - İbrahim AY Caddesi - Şevki Arman Caddesi - Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otagar olup; dönüşlerini de aynı güzergahtan yapacaklardır. Bu hatta depolama Sarayıçi Yerleşkesi ve Otagarda yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 3 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi ve Saraçhane Köprüsü açıldığında, Saraçhane Köprüsü, Ziraat Bankası Hattını kullanıp hattın devamı şeklinde değiştirilerek oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; Saraçhane Köprüsü açıldığında, Saraçhane Köprüsü, Ziraat Bankası Hattını kullanıp hattın devamı şeklinde değiştirilerek, 3 Nolu Hat (Sarayıçi Ayşekadın Otagar) ;Sarayıçi Yerleşkesi - Külliye - Merkez - DSİ - Ayşekadın Yerleşkesi - Zübeyde Hanım Caddesi - Cumartesi Pazarı - Güngör Mazlum Caddesi - İlhami Ertem Caddesi - İbrahim AY Caddesi - Şevki Arman Caddesi - Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otagar olup; dönüşlerini de aynı güzergahtan yapacaklardır. Bu hatta depolama Sarayıçi Yerleşkesi ve Otagarda yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ

B.Nevser TAVGAÇ

Savaş ÜNER

H.Kıvanç ÖZAKINCI

Belediye Başkanı

Meclis Katibi

Meclis Katibi

Meclis Katibi

EK 4:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

Karar Sayısı

11/11/2010

2010/309-

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 4 nolu hattının "4 Nolu Hat (İstasyon Bankalar); İstasyon Mahallesi - Kirişhane - Tarlakapı - Bostanpazarı - Stadyum - Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi. - Arifpaşa Caddesi - Londra Asfaltı - Bankalar- Maarif Caddesi -Darülhadis Caddesi - Pazartesi Pazarı - Stadyum - Bostanpazarı - Tarlakapı - Kirişhane - İstasyon Mahallesi. Bu hatta depolama yalnızca İstasyon Mahallesinde yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 4 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi 4 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; 4 Nolu Hat (İstasyon Bankalar); İstasyon Mahallesi - Kirişhane - Tarlakapı - Bostanpazarı - Stadyum - Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi. - Arifpaşa Caddesi - Londra Asfaltı - Bankalar- Maarif Caddesi -Darülhadis Caddesi - Pazartesi Pazarı - Stadyum - Bostanpazarı - Tarlakapı - Kirişhane - İstasyon Mahallesi. Bu hatta depolama yalnızca İstasyon Mahallesinde yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ

B.Nevser TAVGAÇ

Savaş ÜNER

H.KıvançÖZAKINCI

Belediye Başkanı

Meclis Katibi

Meclis Katibi

Meclis Katibi

EK 5:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

Karar Sayısı

11/11/2010

2010/310-

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 5 nolu hattının "5 Nolu Hat (Çavuşbey - Meslek Liseleri) ;

A- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi - SSK - DSİ - Ayşekadın Yerleşke - Bahriye Üçok Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Şehit Üstteğmen Efkan Yıldırım Caddesi - Eski Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Yeni Göçmenevleri - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Mithat Vardar Caddesi - Emniyet Caddesi - Arda Caddesi - Sebahattin Paksay Caddesi - Atatürk Bulvarı - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır.

B- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi- SSK - Atatürk Caddesi - Emniyet Caddesi - Mithat Vardar Caddesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Yeni Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Eski Göçmenevleri - Şehit Üstteğmen Efkan Yıldırım Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Bahriye Üçok Caddesi- Ayşekadın Yerleşkesi - DSİ - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 5 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi 5 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; 5 Nolu Hat (Çavuşbey - Meslek Liseleri) ;

A- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi - SSK - DSİ - Ayşekadın Yerleşke - Bahriye Üçok Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Şehit Üstteğmen Efkan Yıldırım Caddesi - Eski Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Yeni

Göçmenevleri - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Mithat Vardar Caddesi - Emniyet Caddesi - Arda Caddesi - Sebahattin Paksay Caddesi - Atatürk Bulvarı - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır.

B- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi- SSK - Atatürk Caddesi - Emniyet Caddesi - Mithat Vardar Caddesi - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Yeni Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Eski Göçmenevleri - Şehit Üsteğmen Efkan Yıldırım Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Bahriye Üçok Caddesi- Ayşekadın Yerleşkesi - DSİ - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ	B.Nevser TAVGAÇ	Savaş ÜNER	H.Kıvanç ÖZAKINCI
Belediye Başkanı	Meclis Katibi	Meclis Katibi	Meclis Katibi

EK 6:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

11/11/2010

Karar Sayısı

2010/311-

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 6 nolu hattının "6 Nolu Hat (Toki Karaağaç); Toki - Belkoop - Kıyık - Orduevi - Selamsız Sokak - Stadyum - İki Köprüarası - Söğütlük - Karaağaç. Bu hatta depolama Karaağaç'ta ve Toki'de yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 6 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi 6 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; 6 Nolu Hat (Toki Karaağaç); Toki - Belkoop - Kıyık - Orduevi - Selamsız Sokak - Stadyum - İki Köprüarası - Söğütlük - Karaağaç. Bu hatta depolama Karaağaç'ta ve Toki'de yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ

B.Nevser TAVGAÇ

Savaş ÜNER

H.Kıvanç ÖZAKINCI

Belediye Başkanı

Meclis Katibi

Meclis Katibi

Meclis Katibi

EK 7:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

11/11/2010

Karar Sayısı

2010/312-

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede;

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 7 nolu hattının " 7 Nolu Hat(Toki Trakya Üniversitesi Otogar);

A-Toki - Belkoop - Kıyık - Buçuktepe - Atatürk Caddesi - Şükrüpaşa Caddesi - Turhan Dursun Caddesi - İlhami Ertem Caddesi - İbrahim Ay Caddesi-Şevki Arman Caddesi -Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otogar. Dönüşler de aynı güzergâhtan yapılacaktır. Bu hatta depolama Toki ve Otogarda yapılacaktır.

B- Toki - Belkoop - Kıyık - Buçuktepe - Atatürk Caddesi - Şükrüpaşa Caddesi - Mithat Vardar Caddesi - Suni Gölet - Bülent Ecevit Bulvarı - Eski Göcmenevleri - Aras Park - Trafo - Şevki Arman Caddesi - Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otogar. Dönüşler de aynı güzergâhtan yapılacaktır. Bu hatta depolama Toki ve Otogarda yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 7 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi 7 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN'in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; 7 Nolu Hat(Toki Trakya Üniversitesi Otogar);

A-Toki - Belkoop - Kıyık - Buçuktepe - Atatürk Caddesi - Şükrüpaşa Caddesi - Turhan Dursun Caddesi - İlhami Ertem Caddesi - İbrahim Ay Caddesi-Şevki Arman Caddesi -Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otogar. Dönüşler de aynı güzergahtan yapılacaktır. Bu hatta depolama Toki ve Otogarda yapılacaktır.

B- Toki - Belkoop - Kıyık - Buçuktepe - Atatürk Caddesi - Şükrüpaşa Caddesi - Mithat Vardar Caddesi - Suni Gölet - Bülent Ecevit Bulvarı - Eski Göcmenevleri - Aras Park - Trafo - Şevki Arman Caddesi - Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otogar. Dönüşler de aynı güzergâhtan yapılacaktır. Bu hatta depolama Toki ve Otogarda yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ **B.Nevser TAVGAÇ** **Savaş ÜNER** **H.Kıvanç ÖZAKINCI**

Belediye Başkanı **Meclis Katibi** **Meclis Katibi** **Meclis Katibi**



EK 8:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

06/01/2011

Karar Sayısı

2011/32

7/A Nolu Güzergâhın Toki - Belkoop - yeni açılan yoldan Lalapaşa Yoluna çıkarak Tuzcuoğlu Petrolden aşağı yeni açılmış gidiş geliş bölünmüş yolu takiben Turhan Dursun Caddesine, Değirmenli Döner Kavşaktan sola dönerek Bahriye Üçok Caddesine, 10. Caddeye dönerek Şükrüpaşa Muhtarlık önünden geçerek Şehit Üsteğmen Efkan Yıldırım Caddesine, Şehit Lütfü Küçükyoğurtlu Caddesinden Ayçiçek Heykeli Döner kavşağından Ali Rıza Ataktürk Caddesine, buradan sola dönerek Muammer Aksoy Caddesi-Baca- Mega Park- Valikonağı'ndan Şevki Arman Caddesi -Olin- Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi -Mimarlık Fakültesi- Otogar. Dönüşlerde de aynı güzergâhtan dönerek Belkoop- Toki şeklinde güzergahını tamamlayacaktır. Bu hatta depolama Toki ve Otogarda yapılacaktır.

Hamdi SEDEFÇİ **B.Nevser TAVGAÇ** **Savaş ÜNER** **H.Kıvanç ÖZAKINCI**
Belediye Başkanı **Meclis Katibi** **Meclis Katibi** **Meclis Katibi**

EK 9:

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

11/11/2010

Karar Sayısı

2010/313-718

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı üzerinde açılan müzakerede; Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 04.11.2010 tarih ve 1810 sayılı yazısı ve ekindeki 16.09.2010 tarih ve 18 sayılı Trafik Komisyon Kararı ile ilgili olarak Meclis Üyesi Hakan İNCİ'nin 2. maddenin 8 nolu hattının " 8 Nolu Hat (Çavuşbey Kapıkule); Çavuşbey -Saraçhane - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Londra Asfaltı - Eskikadın Kavşak - Yenikadın Kavşak - Kapıkule. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İstasyon Kapıkule'de yapılacaktır." önerisi üzerine Belediye Başkanı Hamdi SEDEFÇİ'nin 2. maddenin 8 nolu hattının Hakan İNCİ'nin okuduğu gibi 8 nolu hattın kabulünü oylamaya sunacağını ve Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN' in oy kullanmayacağını, belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Serkan OLTANDİKEN oylamaya katılmayarak, yapılan oylama sonucunda; 8 Nolu Hat (Çavuşbey Kapıkule); Çavuşbey - Saraçhane - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı -Londra Asfaltı - Eskikadın Kavşak - Yenikadın Kavşak - Kapıkule. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İstasyon Kapıkule' de yapılmasına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Hamdi SEDEFÇİ

Belediye Başkanı

B.Nevser TAVGAÇ

Meclis Katibi

Savaş ÜNER

Meclis Katibi

H.Kıvanç ÖZAKINCI

Meclis Katibi

EK 10:

ÖZGECAN KARARI

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

01/04/2015

Karar Sayısı

2015/77

Ulaşım Komisyonunca alınan 20.03.2015 tarih ve 2015/03 sayılı Ulaşım Komisyon kararı ile Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 23.03.2015 tarih ve 580 sayılı yazısı meclis gündeminde yer almakla yapılan müzakerede;

Belediye Başkanı Recep GÜRKAN'ın, bu maddenin görüşülmesine geçilmezden önce Meclis Üyesi Hakan GİYİK, Aytaç DİLCİ, Hakan DAĞDEVİREN'in bu maddenin görüşülmesinde bulunmayacağını ve oy kullanmayacağını belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Hakan GİYİK, Aytaç DİLCİ, Hakan DAĞDEVİREN bu maddenin görüşülmesinde, bulunmayarak ve oy kullanmayarak işaretle yapılan oylama sonucunda; Ulaşım Komisyonunca alınan 20.03.2015 tarih ve 2015/03 sayılı Ulaşım Komisyon kararının aşağıda gösterildiği şekilde aynen kabulüne oybirliği ile karar verilmiştir.

Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 24.02.2015 tarih ve 397 sayılı yazısı ile Minibüs Midibüs Yönetmeliğinde değişiklik yapılması ve sıfırdan geniş kapsamlı Toplu Taşıma Araçları Yönetmeliğinin hazırlanması ve belirtilen hususların aynı şekilde Taksi Yönetmeliğinin içerisine dâhil edilmesi talebi Belediye Meclisininin 04/03/2015 tarihli toplantısında komisyonumuza havale edilmiştir.

Komisyonumuz muhtelif tarihlerde Şoförler ve Otomobilciler Odası Başkanı ErbeyKILIÇ'ın ve Umum Servis Araçları Odası Başkanı NezahattinERÇETİN'in katılımıyla toplanmış ve Edirne Belediyesi mevzuatına ilişkin çalışmalarını tamamlamıştır. Türk Ceza Kanununda düzenlenen madde 102- (Değişik: 18/6/2014-6545/58 md.) Cinsel saldırı, madde 103- (Değişik: 18/6/2014-6545/59 md.) Çocukların cinsel istismarı, madde 104- Reşit olmayanla cinsel ilişki, madde 105- Cinsel taciz, madde 109- Kişiyi hürriyetinden yoksun kılma (3) f) çocuğa ya da beden veya ruh bakımından kendini savunamayacak durumda bulunan kişiye karşı, madde 109- (5) Suçun cinsel amaçla işlenmesi, madde 179- Trafik güvenliğini tehlikeye sokma (3) Alkol veya uyuşturucu

madde etkisiyle ya da başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek halde olmasına rağmen araç kullanan kişi, madde 188- Uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti, madde 190-Uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma, madde 191- Kullanmak için uyuşturucu veya uyarıcı madde satın almak, kabul etmek veya bulundurmak ya da uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanmak, madde 227- Fuhuş suçları kapsamında hüküm giymiş (affa uğrasalar bile) kişilerin Edirne Belediyesi sınırlarında ve mücavir alanında kamu hizmeti anlamı bulunan taksi, servis ve toplu taşıma hizmetlerinde bulunulan araçları devir almaları ve/veya bu araçlarda şoför olarak çalıştırılmalarının uygun olmayacağı değerlendirilmiştir. Buna göre;

KARAR:

1) Edirne Belediyesi Toplu Taşıma Araçları Çalışma Yönetmeliğinin 14. maddesi A) Araç sürücüleri ile ilgili hükümler bölümü 2. fıkrası; “(02/01/2013 tarih ve 2013/28 sayılı Meclis Kararı ile değişik) İlgili Oda; Şoförün ehliyet fotokopisini, muhtardan ikametgah belgesini, SRC belge fotokopisini, savcılıktan adli sicil kaydı ve 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, eğitim seminerlerine katıldığına dair katılım belgesini ve 2 adet fotoğraf alarak şoför tanıtım kartını düzenler.” şeklinde düzenlenmiştir.

Bu fıkranın; “2. Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü; şoförün ehliyet fotokopisini, muhtardan ikametgâh belgesini, SRC belgesinin fotokopisini, Adli Sicil Kaydı (Türk Ceza Kanununun 102, 103, 104, 105, 109/3-f, 109/5, 179/3, 188, 190, 191 ve 227 maddelerinden affa uğramış dahi olsa hüküm giymemiş olması), Eğitim seminerine katıldığına dair katılım belgesi, İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik (kişilik, dikkat, zeka, refleks) yeterli puanı aldığını gösterir raporu, İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapor (Başvuru tarihi itibariyle 1 (Bir) ayı geçmemiş) ve 2 adet fotoğraf alarak şoför tanıtım kartını düzenler” şeklinde değiştirilmesine;

Edirne Belediyesi Toplu Taşıma Araçları Çalışma Yönetmeliğinin 8. maddesi, 1. Aracı Toplu Taşıma İzin Belgesi Olarak Almak İsteyenler (Devir-Ortaklık) bölümüne Ek madde olarak; “(1) Adli Sicil Kaydı (Türk Ceza Kanununun 102, 103, 104, 105, 109/3-f, 109/5, 179/3, 188, 190, 191 ve 227 maddelerinden affa uğramış dahi olsa hüküm giymemiş

olması şartı aranacaktır. Bu maddelerden hüküm giyenler affa uğramış dahi olsa devir alma/ortaklık işlemi yapamazlar)” bendi eklenmesine;

2) Edirne Belediyesi (S) Servis Araçları Çalışma Yönetmeliğinin Servis Araçlarında Çalışacak Personele İlişkin Koşullar Bölümü 18. Maddesi 2. fıkrası; “ İlgili oda; şoförün ehliyet fotokopisini, muhtardan ikametgâh belgesini, Ticari Taşıt Kullanma belgesinin fotokopisini, savcılıktan iyi hal kâğıdını, eğitim seminerine katıldığına dair katılım belgesi ve 2 adet fotoğraf alarak şoför tanıtım kartını düzenler.” şeklinde düzenlenmiştir.

Bu fıkranın; “ 2. İlgili oda; şoförün ehliyet fotokopisini, muhtardan ikametgâh belgesini, SRC belge fotokopisini, Adli Sicil Kaydı (Türk Ceza Kanununun 102, 103, 104, 105, 109/3-f 109/5, 179/3, 188, 190, 191 ve 227 maddelerinden affa uğramış dahi olsa hüküm giymemiş olması), eğitim seminerine katıldığına dair katılım belgesi, İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu, İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapor (Başvuru tarihi itibarıyla 1 (Bir) ayı geçmemiş) ve 2 adet fotoğraf alarak şoför tanıtım kartını düzenler.” şeklinde değiştirilmesine;

Edirne Belediyesi (S) Servis Araçları Çalışma Yönetmeliğinin, 12. Toplu Taşıma İzin Belgeli Servis Araçlarının Devir ve Ortak Alınması İle İlgili Başvuru Taleplerinde İstenen Evraklar, 1. Aracı Toplu Taşıma İzin Belgeli Olarak Almak İsteyenler (Devir-Ortaklık) bölümüne Ek madde olarak; “ (h) Adli Sicil Kaydı (Türk Ceza Kanununun 102, 103, 104, 105, 109/3-f, 109/5, 179/3, 188, 190, 191 ve 227 maddelerinden affa uğramış dahi olsa hüküm giymemiş olması şartı aranacaktır. Bu maddelerden hüküm giyenler affa uğramış dahi olsa devir alma/ortaklık işlemi yapamazlar)” bendi eklenmesine;

3) Edirne Belediyesi (T) Taksi Yönetmeliğinin, Taksi Sahibi Haricinde Şoför Çalıştırılma Kuralları ve Taksinin Taşınması Gerekli İşaretler, madde 14 Araç sürücüsü ile ilgili hükümler bölümünün 2. fıkrası; “ İlgili Oda; Şoförün sürücü belgesi fotokopisini, muhtardan ikametgah belgesini, (06/04/2011 tarih ve 2011/139 sayılı Meclis Kararı değişik) Sınıfına göre SRC Belgesinin fotokopisini, savcılıktan adli sicil kaydı, eğitim seminerine katıldığına dair katılım belgesini ve 2 adet fotoğraf alarak şoför tanıtım kartını düzenler.” şeklinde düzenlenmiştir.

Bu fıkranın; “Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü; şoförün ehliyet fotokopisini, muhtardan ikametgâh belgesini, Sınıfına göre SRC belgesinin fotokopisini, Adli Sicil Kaydı (Türk

Ceza Kanununun 102, 103, 104, 105, 109/3-f, 109/5, 179/3, 188, 190, 191 ve 227 maddelerinden affa uğramış dahi olsa hüküm giymemiş olması), eğitim seminerine katıldığına dair katılım belgesi, İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu, İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapor (Başvuru tarihi itibarıyla 1 (Bir) ayı geçmemiş) ve 2 adet fotoğraf alarak şoför tanıtım kartını düzenler.” şeklinde değiştirilmesine;

Edirne Belediyesi (T) Taksi Yönetmeliğinin 8. maddesi, 1- Aracı Taşıma İzin Belgesi Olarak Almak İsteyenler (Devir-Ortaklık) (e) bendinin: “Adli Sicil Kaydı (Türk Ceza Kanununun 102, 103, 104, 105, 109/3-f, 109/5, 179/3, 188, 190, 191 ve 227 maddelerinden affa uğramış dahi olsa hüküm giymemiş olması şartı aranacaktır. Bu maddelerden hüküm giyenler affa uğramış dahi olsa devir alma/ortaklık işlemi yapamazlar)” şeklinde değiştirilmesine;

4) Bu yönetmelik değişikliklerinin 01/01/2016 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesine.

Recep GÜRKAN	Türker	Semih ÇINAR	Savaş ÜNER
	ALTIERLER		
Belediye Başkanı	Meclis Katibi	Meclis Katibi	Meclis Katibi

EK 11:

MESAFEYE GÖRE ÜCRET

EDİRNE BELEDİYESİ MECLİS KARARI

Karar Tarihi

04/02/2015

Karar Sayısı

2015/41

Plan ve Bütçe Komisyonuna havale edilen konu ile ilgili olarak Plan ve Bütçe Komisyonunun almış olduğu 30.01.2015 tarih ve 2015/01 sayılı kararı Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 30.01.2015 tarih ve 200 sayılı yazısı ekinde meclis gündeminde yer almakla yapılan müzakerede;

Belediye Başkanı Recep GÜRKAN'ın, bu maddenin oylamasına geçilmezden önce Meclis Üyesi Hakan GİYİK, Aytaç DİLCİ, Hakan DAĞDEVİREN'in bu maddenin oylamasında bulunmayacağını ve oy kullanmayacağını belirtmesinden sonra Meclis Üyesi Hakan GİYİK, Aytaç DİLCİ, Hakan DAĞDEVİREN bu maddenin oylamasında bulunmayarak ve oy kullanmayarak işaretle yapılan oylama sonucunda; Plan ve Bütçe Komisyonunun almış olduğu 30.01.2015 tarih ve 2015/01 sayılı kararının aşağıda gösterildiği şekilde kabulüne Meclis Üyesi Turgut TERZİ, Melek YÜRÜK, Mehmet ÖZÜLKÜ, İsmail ARDA, Nahide DEMİR, Şenol EKŞİ, Sevda Nur KURBAN, Tamer KARADAĞ, İsmail YILDIZ, Ahmet KARAGÜLLE, Ezgi YETKİNER'inred diğer mevcut üyelerin kabul oyları ile oyçokluğu ile karar verilmiştir.

Belediye Meclisininin 07/01/2015 tarihli toplantısında görüşülmek üzere komisyonumuza havale edilen Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün 18/12/2014 tarih ve 2130 sayılı yazıları ekinde Edirne Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odasınının 08/12/2014 tarih ve 0166 sayılı dilekçesi ve Edirne Toplu Ulaşım Sistemi adına verilen dilekçede bulunan talepleri görüşmek üzere komisyonumuz 30/01/2015 tarihinde toplanmıştır.

MEVCUT DURUM:

1. 06/03/2013 tarih ve 2013/83 sayılı Meclis Kararıyla Edirne Merkez toplu

taşıma araçları taşıma ücretleri düzenlenmiştir.

2. Biniş ücretlerinin son olarak düzenlendiği iki yıl süre sonunda maliyet artışları yönünden incelendiğinde; motorin KDV dahil 09.03.2013 tarihinde 4.21.- TL/Lt; 30.01.2015 tarihinde 3,60 TL/Lt olduğu ve %14 azalış gösterdiği;
3. TÜİK Endekslerinde işçilik endeksinin Mart 2013 tarihinde 19.056 iken Aralık 2014'te 21.527'ye yükseldiği ve %13 arttığı;
4. TÜİK Endekslerinde Makine Teçhizat endeksinin Mart 2013 tarihinde 10.067 iken Aralık 2014'te 11.395'e yükseldiği ve %13 arttığı;
5. TÜİK Endekslerinde Genel Giderler endeksinin Mart 2013 tarihinde 15.109 iken Aralık 2014'te 17.105'e yükseldiği ve %13 arttığı;
6. Asgari ücretin 2013 yılı ilk altı ayı için 978 TL iken bu ücretin 2015 yılı için 1.201 TL'ye yükselerek % 23 arttığı;
7. Belediye ruhsat harçlarının 2013 yılı için 1.450 TL iken, 2015 yılı için 1.750 TL olduğu,%21 arttığı;
8. Trafik Sigorta ücretinin 2013 yılında 470 TL iken 2015 yılında bu rakamın 825 TL olduğu, %76 arttığı;
9. Tüm resmi harç ve ücretlerde 2013 yılından 2014'e geçişte Yeniden Değerlenme Oranının %8, 2014'ten 2015 yılına geçişte %10,11 olarak belirlendiği;
10. Teknik hesaplamalardan genel maliyetin içerisinde işçiliğin ağırlık olarak %12, akaryakıtın %30, Amortisman giderlerinin %30 ve genel giderlerin de %28 olduğu tespit edilmiştir.

SONUÇ

1. Elektronik biniş sistemi kullanılması halinde mesafeye göre ücretlendirmeye aşağıdaki duraklar itibariyle geçilmesine; bu duraklar arası dönüş binişlerinde de aynı ücretlerin geçerli olmasına, elektronik biniş sistemi kullanılması şartıyla mesafeye göre ücretlendirmede ilk binişte yolcu türüne göre karttan tam ücret düşülecek, inilen durakta bulunan iade cihazlarına elektronik biniş kartının ilk binişten itibaren en fazla 30 dakika içinde okutulması suretiyle biniş ücret farkının karta geri yüklenmesine; bu iade işlemi yapılmadan ikinci biniş yapılması halinde ücret iade işlemi yapılamayacağına;

BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİKDV DÂHİL	TAM KDV DÂHİL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	ORDUEVİ	0,65.-TL	0,75.-TL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	0,75.-TL	0,90.-TL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	SGK ŞUBE	0,85.-TL	1,10.-TL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	AYŞEKADIN CAMİİ	0,95.-TL	1,30.-TL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	AYŞEKADIN KARAKOL	1,00.-TL	1,40.-TL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	ESKİ TERMİNAL-DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ-CAREFOUR DUR.	1,10.-TL	1,50.-TL
BANKALAR- ÜÇŞEREFELİ	TRAKYA BİRLİK-ÜNİVERSİTE	1,10.-TL	1,50.-TL

BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİKDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
ORDUEVİ	SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	0,65.-TL	0,75.-TL
ORDUEVİ	SGK ŞUBE	0,75.-TL	0,90.-TL
ORDUEVİ	AYŞEKADIN CAMİİ	0,85.-TL	1,10.-TL
ORDUEVİ	AYŞEKADIN KARAKOL	0,95.-TL	1,30.-TL
ORDUEVİ	ESKİ TERMİNAL-DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ-CAREFOUR DUR.	1,00.-TL	1,40.-TL

ORDUEVİ	TRAKYA BİRLİK-ÜNİVERSİTE	1,10.-TL	1,50.-TL
---------	--------------------------	----------	----------

BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİ KDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	SGK ŞUBE	0,65.-TL	0,75.-TL
SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	AYŞEKADIN CAMİİ	0,75.-TL	0,90.-TL
SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	AYŞEKADIN KARAKOL	0,85.-TL	1,10.-TL
SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	ESKİ TERMİNAL-DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ-CAREFOUR DUR.	0,95.-TL	1,30.-TL
SOSYAL BİLİMLER LİSESİ	TRAKYA BİRLİK-ÜNİVERSİTE	1,00.-TL	1,40.-TL
BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİ KDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
SGK ŞUBE	AYŞEKADIN CAMİİ	0,65.-TL	0,75.-TL
SGK ŞUBE	AYŞEKADIN KARAKOL	0,75.-TL	0,90.-TL
SGK ŞUBE	ESKİ TERMİNAL-DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ-CAREFOUR DUR.	0,85.-TL	1,10.-TL
SGK ŞUBE	TRAKYA BİRLİK-ÜNİVER.	0,95.-TL	1,30.-TL
BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİ KDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
AYŞEKADIN CAMİİ	AYŞEKADIN KARAKOL	0,65.-TL	0,75.-TL
AYŞEKADIN CAMİİ	ESKİ TERMİNAL-DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ-CAREFOUR DUR.	0,75.-TL	0,90.-TL
AYŞEKADIN CAMİİ	TRAKYA BİRLİK-ÜNİVER.	0,85.-TL	1,10.-TL
BİNİŞ NOKTASI (BİNİŞ DURAĞI)	İNİŞ NOKTASI (İNİŞ DURAĞI)	ÖĞRENCİ KDV DAHİL	TAM KDV DAHİL
AYŞEKADIN KARAKOL	ESKİ TERMİNAL-DEVLET HASTANESİ SELİMİYE ÜNİTESİ-CAREFOUR DUR.	0,65.-TL	0,75.-TL
AYŞEKADIN KARAKOL	TRAKYA BİRLİK-ÜNİVERSİTE	0,75.-TL	0,90.-TL

2. Yukarıda belirtilen duraklar arası yolculuklar dışında elektronik ücret ödeme kartı kullanılarak indi-bindi ücretleri (KDV Dahil) öğrenci 1,25.-TL, sivil 1,80.-TL olmak üzere Toplu Taşıma araçları elektronik kartlı binış tarifelerinin aşağıda belirlendiği şekilde düzenlenmesine.

TOPLU TAŞIMA ÜCRET TARİFESİ	YENİ TARİFE TL.
-----------------------------	-----------------

		(KDV DAHİL)	
		ÖĞRENCİ	SİVİL
İNDİ-BİNDİ		1,25.-TL	1,80.-TL
KISA HATLAR			
MERKEZ	ADLİYE SARAYI	1,25.-TL	1,80.-TL
	YENİMARET-YILDIRIM	1,25.-TL	1,80.-TL
	KARAAĞAÇ	1,25.-TL	1,80.-TL
	ESENTEPE-ÖZSERHAT- BACA-MEGAPARK	1,25.-TL	1,80.-TL
	KAVGAZ-GÖÇMEN EVLERİ	1,25.-TL	1,80.-TL
	KIYIK-BELKOP-TOKİ	1,25.-TL	1,80.-TL
	KİRİŞHANE	1,25.-TL	1,80.-TL
	TIP FAKÜLTESİ-OTGAR	1,25.-TL	1,80.-TL
SERAKENT- AVRUPAKENT	TRAKYA BİRLİK	1,25.-TL	1,80.-TL
TOKİ-BELKOP-KIYIK	KAVGAZ-ESENTEPE- VALİKONAĞI-OLİN	1,25.-TL	1,80.-TL
OTOGAR-TIP FAKÜLTESİ	OLİN-BACA-ŞÜKRÜPAŞA MAH.-SERHAT KOLEJİ	1,25.-TL	1,80.-TL
	ÖZSERHAT-ESENTEPE- KAVGAZ-SERHAT KOLEJİ	1,25.-TL	1,80.-TL

UZUN HATLAR			
TOKİ-BELKOOP-KIYIK	ARAŞTIRMA-TIP FAKÜLT. - OTOGAR	1,65.-TL	2,15.-TL
TOKİ-BELKOOP-KIYIK	ADLİYE SARAYI	1,65.-TL	2,15.-TL
TOKİ-BELKOOP-KIYIK	KARAAĞAÇ	1,65.-TL	2,15.-TL
SERAKENT- AVRUPAKENT	SSK-AYŞEKADIN- MERKEZ	1,65.-TL	2,15.-TL
YENİMARET-YILDIRIM	AYŞEKADIN KARAKOL- ESKİ TER.-SANAYİ-KİPA-	1,65.-TL	2,15.-TL

	OLİN-TIP FAK.-OTOGAR		
YENİMARET-YILDIRIM	AYŞEKADIN KARAKOL- ESKİ TERMİNAL- ÜNİVERSİTE-CUMARTESİ PAZARI-ACAR PARK- VALİ KONAĞI- OLİN-TIP FAK.-OTOGAR	1,65.-TL	2,15.-TL

3- Nakit ödemeli binişlerde öğrenci-sivil kısa hat-uzun hat ayrımı yapılmaksızın 2,50-TL (KDV Dahil) ücret alınmasına,

4- ETUS Sistemine katılmış toplu taşıma araçlarında elektronik bilet kartı kullanılarak öğrenci ve sivil kartlarla ilk binişten itibaren 45 dakika içerisinde yapacakları geriye dönüş amaçlı olmayan aktarma amaçlı ikinci biniş için %50 indirimli ücret alınmasına;

5- Mesafeye göre ücretlendirme sisteminin teknik donanım ve yazılım alt yapısının hazır olduğunun Edirne Belediye Encümeninin kararıyla tespiti halinde yukarıda belirlenen tüm ücret tarifelerinin Edirne Belediye Encümen Karar tarihinden geçerli olmak üzere yürürlüğe girmesine;

6- Kredi kartı kullanılarak yapılan binişlerde de nakit ödeme ücreti olarak alınan 2,50.-TL (KDV Dahil) ücretin alınmasına, tüm kredi kartlarının kullanımı için gerekli alt yapı (donanım ve yazılım hazırlığı) hazırlığının tamamlanması ile birlikte yürürlüğe girmesine.

Recep GÜRKAN
Belediye Başkanı

Türker ALTIERLER
Meclis Katibi

Semih ÇINAR
Meclis Katibi

Savaş ÜNER
Meclis Katibi

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı :Savaş ÇERKEZ

Sürekli Adresi :Fatih Mahallesi 1003.sok. C6 Blok D:20

Doğum Yeri ve Yılı :Ardahan-1986

Yabancı Dili :İngilizce

İlk Öğretim : Alagöz Köyü İlkokulu-Ardahan

Orta Öğretim : Tekel 75. Yıl İlköğretim Okulu- Ardahan

Lise : Ardahan Lisesi- Ardahan

Lisans :Anadolu Üniversitesi

Yüksek Lisans : Bahçeşehir Üniversitesi

Enstitü Adı :Fen Bilimleri Enstitüsü

Program Adı :Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Çalışma Hayatı : Edirne Belediye Başkanlığı Zabıta Müdürlüğünde Zabıta Memuru-2008