

T.C.
BAHÇE EĞİTİM VE ARAŞTIRMA BAKANLIĞI

**KENT ÇİFTLİKLERİNDE İMARCILIKTA YAŞANAN
HUKUKSAL SORUNLAR:
KOCAELİ BÜYÜK EĞİTİM ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

HÜSEYİN ÖZTÜRK

STANBUL, 2016

T.C.
BAHÇE EĞİTİM VE ARAŞTIRMA BAKANLIĞI

**KENT ÇİFTLİKLERİNDE İMAR PLANLARI YAPILAN
HUKUKSAL SORUNLAR:
KOCAELİ BÜYÜK EĞİTİM ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

HÜSEYİN ÖZTÜRK

Tez Danışmanı: Yrd.Doç.Dr. Nilgün CAMKESEN

STANBUL, 2016

T.C.
BAHÇE ŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Kentiçi Toplu Taahhüt, İktisadi ve Hukuki Sorunlar: Kocaeli Büyükşehir
Örneği
Öğrencinin Adı, Soyadı: Hüseyin Öztürk
Tez Savunma Tarihi: 19.08.2016

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

İmza
Unvan, Ad ve SOYADI
Enstitü Müdürü

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

İmza
Unvan, Ad ve SOYADI
Program Koordinatörü

Bu tez tarafımdan okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli
görülmesi ve kabul edilmiştir.

_____ Jüri Üyeleri _____

İmza .. mza ları ..

Tez Danışmanı,
Yrd.Doç.Dr. Nilgün CAMKESEN

.....

Üye
Yrd.Doç.Dr. Aybike ÖNGEL

.....

Üye
Doç.Dr. Sema TURGUT

.....

ÖZET

KENT Ç TOPLU TA İMACILIKTA YA ANAN HUKUKSAL SORUNLAR: KOCAEL BÜYÜK ŞEHİR ÖRNE

Hüseyin Öztürk

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

Ağustos 2016, 69 Sayfa

Dünyada ve ülkemizde kentiçi taşımacılık hem kamu hem de özel sektör eliyle yapılmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, köylerden kentlere olan hızlı göç ve düzensiz kentleşme sonucu, idare eden yerel yöneticiler kamunun ihtiyaçlarına cevap veremedikleri için de facto durumunda bazı sorunlar toplu taşımacılığı yapılmaktadır. Konu hakkında bir çok sorun özel taşıma ile kentiçi toplu taşımacılık yapması sonucu düzensizlikler meydana gelmektedir. Düzensizliklerin ortadan kaldırılması ve belirli planlar dahilinde toplu ulaşım sisteminin yapılabilmesi için sorunların letmelerine ait taşınaklara toplu ulaşım hatları ve güzergahlarının tahsis edilmesi kamu adına gerekebilir. Bu durumda tahsis edilecek hat ve güzergâhlar ile birlikte mevcut letmelerin daha düzenli ve planlı hale getirilebilmesi için dönüşümlere ihtiyaç bulunmaktadır. Bu letmeler yapılırken, yolculuk talebi, toplu ulaşım planlaması ve letimi gibi konularda bilimsel çalışmalar ve özellikle verimlilik analizlerinin yapılması gerekmektedir. Ayrıca, kentiçi toplu taşımacılık yapan özel sektörde farklı formlarda bulunan birçok letmeci ile idareler arasında birçok hukuki uyumsuzluklar da bulunmaktadır. Hukuki uyumsuzlukların başında, teknik verilerden yoksun hat ve güzergâh tahsisleri, kanuni yetki alanı, v.b. gibi konular gelmektedir. Tez kapsamında, örnek verimlilik analizleri, yolculuk talebi ve toplu ulaşım performans göstergelerinin neler olabileceği üzerine çalışmalar yapılmıştır. Ayrıca, büyüme sürecinde hizmet sağlayıcı yerel yönetimlerin yetersiz kaldığı durumlarda devreye giren özel sektör ile yetkileri elinde bulunduran yerel ve genel otorite arasında bir takım hukuki problemler de bulunmaktadır.

Hukuki uyumsuzlukların başında, teknik verilerden yoksun hat ve güzergâh tahsisleri, kanuni yetki alanı, vb. gibi konular gelmektedir. Bu çalışmanın genel amacı, toplu taşımacılık yapan özel sektör sahipleri ile idareler arasında doğan ve doğabilecek hukuki sorunları ortaya konularak çözüm önerileri getirilmesidir. Çalışmanın ikinci bölümünde konuyla ilgili literatür çalışması yapılmış, üçüncü bölümünde örnekler ile yaşanan hukuki süreçler sıralanmış ve özetlenmiştir. Dördüncü bölümde bulunan ortaya konulan bulguların ikinci bölümde tartışılması, çalışmaların sonuçları ile tez tamamlanmıştır.

Çalışmaların sonucunda sektör ile çok sayıda kanunun ilgilendirilmesi, yerel ve ulusal yönetim kademelerinin sektörde yetki sahibi olması, hizmet veren yapıların homojen bir işletme sistemine sahip olmaması, insan kaynağındaki yetersizlik, ulaşılan hizmetlerine bakıldığında, farklı, gibi birçok nedenle hukuksal sorunlar, ya da, belirlenmiştir. Hukuksal sorunlar incelendiğinde toplu taşıma yönelik alınan kararların teknik altyapıların eksikliği temel problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaşanan hukuksal sorunların azaltılması, ve ortadan kaldırılması için karar süreçlerini destekleyici teknik raporların gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, minibüslerin otobüslere dönüşüm sürecine yardımcı olabilmesi amacıyla örnek performans tabanlı ödeme modeli PETR S çerçevesi önerilmiştir.

Yaşanan hukuksal sorunlara güncel örnek olarak, ülkemizde 65 yaş üstü ve engellilere toplu taşıma ücretsiz olması, özel sektör eliyle sunulan toplu taşıma hizmetinde türetilmiş talebin oluşması, ve işletmelere gerekli mali desteğin sağlanmaması, sonucu hukuksal sorunlar, beraberinde getireceği ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Toplu Taşıma, Verimlilik Analizi, Performans Tabanlı, Sözleşme, Hukuksal Sorunlar

ABSTRACT

INVESTIGATION OF LEGAL PROBLEMS IN URBAN PUBLIC TRANSPORT: A CASE STUDY OF METROPOLITEN CITY OF KOCAELI

Hüseyin ÖZTÜRK

Urban Systems and Transport Management

Supervisor: Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

August 2016, 69 pages,

The urban transport is carried out both private and the public sectors in our country and the world, especially in developing countries. As a result of the rapid urbanization and irregular migration from villages to cities, local authorities fail to respond to the needs of public. Thus, some individual vehicle owners make the public transport in a city. Irregularities result from the special vehicles that used by many person for urban public transportation. Removed the irregularities and carried out to the public transport system within the certain plans, public transport links which belongs to the individual enterprises and routes may be required to allocate on behalf of the public. Current businesses are needed to transformations for order and plan with the allocated lines and routes. While these operations are performed, its necessary to making scientific studies such as the travel demand, public transport planning, operation and their efficiency. In addition, many legal disputes occur between administration and private sector. At the beginning of legal proceedings are the lack of technical data in line and route. Scope of the thesis, efficiency analysis, the travel demand and public transport performance indicators were carried out studies what could be. Also, some legal problems are experienced between private sector and local and global authorities. In the growth process, the private sector which is activated in the event that the service provider of local government is insufficient, with local authorities and public authority which holds a number of legal problems are experienced. The beginnings of the legal disputes are such as line and route assignments which are deprived of technical data and statutory power exceeding etc.

The main aim of this work is therefore bringing solutions about legal problems which may arise or have already been arisen between the private sector and administrations. Literature review is made on the second part of the work and experienced legal processes are classified and summarized at the third part. Findings are laid down at the fourth part and the last part the thesis has been completed with the results by making discussions.

As a result the study show that there are many reasons of legal problems such as local and national management positions have power in the sector, serving enterprise system does not have a homogenous structure, the lack of human resources, the different perspective to transportation services etc. When examining legal problems for public transport, lack of the technical infrastructure of the decision emerged as a main problem. Since reducing or eliminating experienced legal problems, necessities of technical reports

which are supporting decision making processes has emerged.

It has been revealed in this work that as the current examples of legal problems; public transport is free for people which over the age of 65 and disabled, public transportation services which is provided by the private sector formation of the generated demand and not provided the necessary financial support to businesses will bring legal problems.

Keywords: Public transport, Efficiency Analysis, Performance-Based Contract, Dispute over a point of law



Ç NDEK LER

ÖZET.....	III
ABSTRACT	V
Ç NDEK LER.....	VII
TABLolar L STES	IX
EK LLER L STES	X
1. G R	1
1.1. G R	1
1.2. PROBLEM N TANIMI.....	2
1.3. AMAÇ.....	3
1.4. KAPSAM	3
2. KENT Ç TOPLU TA İMA S STEMLER	4
2.1. TOPLU ULA İM	4
2.2. TOPLU TA İMA S STEMLER N N TEMEL FONKS YONU.....	12
2.3. TOPLU ULA İM YÖNET M S STEM : LONDRA ÖRNE	20
2.3.1. OTOBÜS LE TOPLU TA İMACILIK S STEM	20
2.3.2. LONDRA OTOBÜS S STEM VE ORGAN ZASYONU	23
2.3.3. LONDRA OTOBÜS SÖZLE ME S STEM N N DE ERLEND R LMES	24
3. ÜLKEM ZDE TOPLU TA İMADA YA ANAN SORUNLAR.....	27
3.1. GÜZERGAH SORUNLARI VE TALEP ANAL ZLER	27
3.2. KENT Ç TOPLU TA İMA TÜRLER NDEK İLETMEDEK FARKLILIKLAR.....	28
3.3. YASA VE YÖNETMEL KLER	29
3.4. TOPLU TA İMACILIKTA YA ANAN HUKUKSAL SORUNLAR	29
3.4.1. YA ANAN HUKUKSAL SORUNLAR	30

4. TOPLU TA İM VER ML L K ÖLÇÜTLER VE KOCAEL	
ÖRNE	49
4.1. TOPLU TA İMA VER ML L K ÖLÇÜTLER	49
4.2. VER ML L K ÖLÇÜTLER NE ÖRNEK ANAL Z: KOCAEL	
ÖRNE	52
5. BULGULAR, TARTI MA VE ÖNER LER	58
5.1. BULGULAR	58
5.2. TARTI MA	60
5.3. ÖNER LER	61
5.3.1. TOPLU ULA İM VER ML L K TABANLI İLETİM VE	
SÖZLE ME ÇERÇEVES	61
6. SONUÇLAR	68

TABLÖLAR

Tablo 2.1: Toplu taım sistemleri teorik taşıma kapasiteleri (Camkesen, 2015)	13
Tablo 3.1: Toplu taşımacılık hizmetlerinin il bazında durumu	30
Tablo 4.1: Toplu ulaşım verimlilik ölçütleri	50
Tablo 4.2: ÖHOe ait hat uzunluklar,	53
Tablo 4.3: Taşıtların günlük yapım olduklar, sefer sayılar,.....	54
Tablo 4.4: Örnek gelir Tablosu	57
Tablo 5.1: Verimlilik tabanl, sözleşmenin rekabet etkileri	66



EK LLER

ekil 2.1: Metrobüs sistemi	5
ekil 2.2: Otobüs sitesi toplu ta ,mac,l, ,	6
ekil 2.3: Midibüs sitesi toplu ta ,mac,l, ,	6
ekil 2.4: Ülkemizde kullan,lan Minibüs türü toplu ta ,mac,l,k.....	7
ekil 2.5: Ülkemizde kullan,lan dolmu türü toplu ta ,mac,l,k örne i	8
ekil 2.6: Banliyo treni	9
ekil 2.7: Metro ta ,t,.....	9
ekil 2.8: Cadde tramvay,	10
ekil 2.9:Nostaljik tramvay	11
ekil 2.10: Londra ana otobüs hatlar,	21
ekil 2.11:Londra merkezi detayl, otobüs hatlar,.....	22
ekil 2.12: Toplu ula ,m türel ayr,m de erleri.....	22
ekil 2.13: Örnek bir ödeme ekli	25
ekil 3.1: 33 ülke de 63 kente ait 1991-1996 y,llar, aras,ndaki kent nüfusu-toplu ta ,ma yolculuklar, ili kisi (Ö üt, 2001).....	28
ekil 4.1: Ortalama ta ,t/km de erleri	55
ekil 4.2: Ta ,tlarda yap,lan ortalama yolcu/km de erleri	55
ekil 4.3: Hat baz,nda ortalama TL/km gelir de erleri	56

1. G R

Yirminci yüz y,ılın ikinci yar,s,ndan sonra tüm dünyada toplu ta ,mac,l,k yayg,nla maya ba lam, t,r. 1970di y,llardan itibaren küresel kirlilik ve ,s,nma kavramlar, ile fosil yak,t tüketiminin en yo un oldu u sektörlerden biri olan ula t,rma sektöründe toplu ta ,mac,l, ,n önemi giderek artm, t,r. Günümüzde gerek yerel yönetimler gerekse de hükümetler tüm dünyada toplu ta ,mac,l, ,n yayg,nla mas, için çe itli çabalar içerisinde. Ülkemizde de Dünya'daki geli ime paralel bir süreç ya anmaktad,r.

1.1 G R

H,zla artan ula ,m talebi ve otomobil sahipli i kentlerimizde trafik problemlerini beraberinde getirmektedir. Kentiçi trafik problemlerinin çözümün en önemli yöntemlerinden birisi artan yolculuk talebini toplu ula ,ma yönlendirmektir. Bunun yan,nda kentiçi toplu ta ,mac,l,k sistemlerinin etkin, verimli, konforlu, güvenli ve güvenilir bir ekilde i letilmesinde önemli unsurlardan birisidir.

Dünyada ve ülkemizde kentiçi toplu ta ,mac,l,k sistemleri hem kamu hem de özel sektör taraf,ndan sürdürölmektedir. Özellikle özel sektör ile yürütölen toplu ta ,mac,l,k sistemlerinin, kanuni denetimi kamu ad,na kentlerde belediyeler, kentler aras,nda ise Ula t,rma ve Haberle me Bakanl, , taraf,ndan yap,lmaktad,r. htiyaca binaen, ülkemizde özel sektör toplu ta ,mac,l,k hizmeti veren birçok farkl, formda toplu ta ,mac,l,k yapan hak sahipleri, irketler, ta ,mac,l,k kooperatifleri bulunmaktad,r.

Farkl, formda ta ,mac,l,k yapan özel sektör sahipleri, dolmu olarak adland,r,lan M plakal, minibüs sahipleri, farkl, araç boyutlar,na sahip S.S. Ta ,mac,l,k Kooperatifleri, Özel halk otobüsleri olarak s,nfland,r,labilir. Bu i letmelerin kar , kar ,ya kald, , en önemli sorunlar,n ba ,nda, hat ve güzergah tahsislerinin teknik verilerden yoksun, hatlar,n ihalesiz bir ekilde veriliyor olmas,, idarelerce yetki a ,m, yap,larak a ,r, ücretlerin istenmesi gibi nedenler say,labilir. Bu durumlar hukuki uyu mazl,klar,n do mas,na sebep olmaktad,r. Ayr,ca, farkl, kentlerde farkl, formda toplu ta ,mac,l,k

yapan işletmelerin bulunması, işletmelerin birçok kanuna tabii olması, muhataplık sorunları, da beraberinde getirmektedir. Sorunların en aza indirgenebilmesi, etkin verimli, huzurlu, güvenilir ve güvenli bir toplu taşıma sisteminin verilebilmesi için özel sektör işletmecileri ile yetkili idareler arasında doğabilecek hukuki sorunların en aza indirgenmesi gerekmektedir. Ayrıca, yetkili idareleri ile özel sektör toplu taşımacılık hizmeti veren firmalar arasında oluşacak güven etkin bir toplu taşıma sisteminin oluşması,na neden olabilir. Sayılan sebeplerle konunun hukuki açıdan değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Çalışmanın kapsamı ise; 2. Bölüm toplu taşıma ile ilgili tanımlar ve literatür taraması, kentli toplu taşımacılığa ilişkin hukuki sorunları, teknik yetersizliklerin sebeplerini, özel sektör toplu taşımacılık hizmeti veren ilgililere yönelik kanun ve yönetmelikler ile özel sektör toplu taşımacılığın karşı karşıya kaldığı idari ve hukuksal sorunlar hakkındaki literatür çalışması, 3. Bölüm toplu taşıma verimlilik göstergeleri ve verimlilik analizini, 4. Bölüm toplu taşımacılığa ilişkin hukuksal sorunlar, mahkeme karar örneklerini ve yasal mevzuatı, 5. Bölüm çalışmaya ait bulguları, tartışma ve önerileri, 6. Bölüm ise sonuçları kapsamaktadır.

1.2 PROBLEMİN TANIMI

Dünyada ve ülkemizde hızla artan ulaşım talebi kentlerde trafik sıkışıklıklarına neden olmaktadır. Trafik sıkışıklıklarının azaltılabilmesi ve sürdürülebilir kentlerin oluşturulabilmesi için en önemli önlem, yolculuk talebini toplu taşıma sistemine yönlendirmektir. Sistemin cazip hale getirilebilmesi için, konforlu, güvenli, erişilebilir, teknik ve hukuki gereklileri sağlam ve entegre bir sistemin olması, en önemli parametrelerdir. Ancak, ülkemizde bu sistemin kurulamaması, yerel idarelerde konusunda uzman teknik personelin yeteri kadar bulunmaması, toplu taşıma ile ilgili idarelerin aldığı kararların bütüncül bir yaklaşımdan uzak olması, toplu ulaşım ile ilgili sorunlara popülist çözümler getirilmesi, kısa vadeli noktasal çözümlerden öteye gitmemesi, toplu taşımacılık yapan kurum ve kuruluşların birden çok kanuna tabii bulunmaları, sistemin etkin, verimli, entegre bir şekilde işletilmesini engellemekte olup, birçok hukuki ihtilaflar, beraberinde getirmektedir.

1.3 AMAÇ

Bu çal, man, genel amac,, toplu ta ,mac,l,k sisteminde ilgili idarelerin bütüncül bir yakla ,mdan uzak olarak alm, olduklar, meclis kararlar,, ula ,m koordinasyon merkezleri (UKOME), il trafik komisyonu (TK) kararlar, ile ilgili ortaya ç,kan teknik ve hukuki ihtilaflar, irdelemektir. Ayr,ca, çal, man, amaçlar,;

Kentiçi toplu ula ,ma ait temel parametrelerin ve göstergelerin aç,klanarak toplu ula ,m yolculuk talebinin belirlenmesi; örnekleriyle toplu ula ,m verimlilik göstergelerinin aç,klanmas, ve örnek analizinin yap,lmas,; özel sektör toplu ta ,mac,l,k yapan ki i ve kurulu lar,n muhatap oldu u kanunlar,n irdelenmesi; hat ve güzergâh tahsislerinde talep analizlerinin nas,l yap,laca ,n,n ara t,r,lmas,; idarelerin kent içi toplu ta ,ma ile ilgili konularda karar al,rken bilimsel yöntemleri kullanmam, olmalar,na kar , yarg, kararlar, örneklerinin incelenmesi; idarelerin karar al,rken yetki a ,m,n, gösteren yarg, kararlar,n,n örneklenmesi ve irdelenmesi; idarelerin taraf,ndan müktesep haklar,n korunmas, konusunda ihlal ve ihmâl içinde olmalar,na dair öreklerin incelenmesi; ihale yolu ile verilen kent içi yolcu ta ,mac,l, ,nda ihale sözleşmelerinin ihlal edilmesi nedeni ile olu an hukuki ihtilaflar,n ortaya ç,kar,lmas,; Kanunda olmayan bir tak,m mali ve cezai yükümlülüklerin toplu ula ,m esnaf,na uygulanmas, sebebi ile ya anan hukuki ihtilaflar,n ara t,r,lmas,; ve kentiçi toplu ula ,m sisteminin analizleri sonucu dönü üm önerilerinin geli tirilmesi ve örnek dönü üm çerçevesinin olu turulmas,d,r.

1.4 KAPSAM

Çal, man,n 1. Bölümü konuyu ve amac, içermekte, 2. Bölümü kentsel toplu ta ,ma planlamas,, secim kriterleri, hukuki sorunlar ile ilgili yap,lm, literatür taramas,n, içermektedir. 3. Bölüm toplu ta ,mada ya anan sorunlar,, 4. Bölüm toplu ta ,mac,l,kta ya anan teknik ve hukuki sorunlar,, 5. Bölüm ise bulgular, tart, ma ve sonuçlar, içermektedir.

2. KENT Ç TOPLU TA İMA S STEMLER

Bu bölümde, kentiçi toplu ta ,mac,l, ,n tan,m,, bile enleri, verimlilik ölçütleri, ilgili kanunlar, hukuki sorunlar,n muhtemel sebepleri ve bu sebepleri ortadan kald,rmaya yönelik yap,lan literatür çal, malar, ile özel sektöre ait kentiçi toplu ta ,ma i letmeleri hakk,nda bilgiler verilmi tir. Özellikle hat ve güzergah tahsislerinde, talep analizlerinin yap,lmaz, gereklili i üzerinde durularak 4736 say,l, kanunun ortaya ç,karaca , hukuki sorunlar ortaya konulmaya çal, lm, t,r.

2.1 TOPLU ULA İM

Kentlerimizde, kentiçi ula ,m farklı ta ,t türleri (otomobil, otobüs, minibüs, servis, metro, metrobüs, halk otobüsü ve taksi vb.) ile sa lanmaktadır. Kentiçi ula ,m sorunlar,n, en aza indirmenin en önemli yolu özel araç kullan,m,n, azaltarak, kullan,c,lar, toplu ula ,m, kullanmaya yöneltmektir. Bunun gerçekleştirilmesi için de kaliteli, konforlu, hızlı, ve uygun fiyatlı, toplu ta ,ma sistemleri olu turarak özel araç sahiplerinin toplu ta ,ma özendirilmesi gereklili i aç,kt,r.

Toplu ta ,ma sistemlerinin birçok farklı tan,mlamas, bulunmaktadır.

Toplu ula ,m, her ferde aç,k, daha önceden belirlenmi bir ücret kar ,l, ,, belirli bir güzergahta belirli bir zaman tarifesi göre, belirli duraklarda duran, koridordaki di er araçlarla birlikte ve/veya di er araçlardan ayrılm, olarak i letilen sistemler olarak tan,mlan,r (Acar, 2005). Bir di er tan,mlama ise u ekildedir; Toplu ta ,ma, belirli ve sabit bir güzergah, olan, fiyat, bilinen, zaman tarifesi olan, kullanmak isteyen herkesin yararlanabilece i, kentiçi yolcu ta ,mac,l, ,nda kullan,lan sistemlerin genel ad, olarak tan,mlanabilir.

Kentiçi toplu ta ,ma sistemlerinin s,n,fland,r,lmas, a a ,da verilmi tir.

A) LAST K TEKERLEKL S STEMLER

B) RAYLI S STEMLER

C) DEN ZYOLU S STEMLER

a) LAST K TEKERLEKLI S STEMLER

Metrobüs Sistemi (Bus Rapid Transit) :Son yıllarda otobüs sisteminin i letmesini,□ kapasitesini ve hizmet kapasitesini yükseltmek için geli tirilmi bir sistemdir. Sadece kendine özgü bir yolda ak,ll, ula ,m sistemleri ile hizmet planlamas,n, birle tiren yüksek kapasiteli lastik tekerlekli toplu ta ,ma türüdür. Araç içi yolcu kapasiteleri di er otobüslerin yakla ,k olarak iki kat,na yak,nd,r. Kendine özgü bir yol üzerinde gitti i için di er trafiklerden etkilenmemektedir. Buna ba l, olarak h,z ve kapasitesi otobüs sistemlerine göre daha yüksektir. ekil 2.1'de stanbul'da bulunan metrobüs sistemine ait örnek resim verilmi tir.

ekil 2.1: Metrobüs sistemi



Kaynak: <http://www.kamudan.com/rakamlarla-metrobus-7494.html>

Otobüs Sistemi: Dünyada en yayg,n kullan,lan toplu ta ,ma sistemidir. Mevcut karayolunu kulland, , için yat,r,m maliyeti dü ük ve uygulamas, kolay bir türdür.

Yolculuk taleplerine göre gerek güzergahta gerekse kapasite bak,m,ndan düzenleme yap,labildi inden esnek bir ula ,m türüdür. ekil 2.2'de toplu ta ,mac,1,hta kullan,lan 12 m'lik örnek bir otobüs verilmi tir.

Karma bir trafikte standart otobüslerle, bir otobüs 80 ki i ve her bir hatta saatte yakla ,k 10.000 ki i ta ,nabilir. Karma bir trafikte yolculuk h,z, yakla ,k olarak saatte 12 km'dir (durmalar dahil). Otobüslerin h,zlar, ve yolculuk veriminin artt,r,lmas, için özel otobüs

eritleri yap,labilir. Buna ba 1, olarak da h,z ve ta ,nan yolcu say,s, artt,r,labilir.
ekil 2.2: Otobüs sitemi toplu ta ,mac,l, ,



Kaynak: <http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/yeni-otobusler-yola-cikiyor/2373/33997>

Otobüs türü toplu ta ,mac,l,k sisteminde, zirve saatler göz önüne al,nd, ,nda, bir otobüs ortalama 150 ki iye hizmet verirken, özel otomobillerin doluluk oran, ortalama 1.5ki i/otomobil olmaktadır. Di er bir deyi le, bir otobüs ortalama 100 otomobilin kapasitesine e de er bir hizmet sunmaktadır (Camkesen, 2015).

Midibüs sistemi: Küçük Otobüs olarak tan,mlanabilir, Ta ,ma kapasite 23 oturan 27 ayakta 50 yolcuya kadar ç,kabilmektedir. ekil 2.2øde midibüs sitemi toplu ta ,mac,l, ,na ait bir örnek verilmi tir. Bu ta ,tlar,n genellikle uzunlu u 7 mødir.

ekil 2.3: Midibüs sitemi toplu ta ,mac,l, ,



Kaynak: <http://www.sanalbasin.com/65-yasa-ucretsiz-ota-9837821/>

Para transit Sistemler

- a) Minibüs
- b) Dolmu

Minibüs sistemi: Araç içi yolcu kapasitesi 15-20 ki i aras,nda de i mektedir. Durak bazl, olarak çal, mamaktad,r. Yolcunun iste i üzerine durabilmektedir. Ücret sisteminde mesafe baz al,narak ücret tarifesi belirlenir. Ticari h,z, 20-40 km aras,nda de i mekte ve saatlik yolcu kapasitesi 1000-4000 aras,nda de i mektedir. ekil 2.4te ülkemizde yayg,n olarak kullan,lan Minibüs türü toplu ta ,mac,l,k verilmi olup bu ta ,tlar 5mðdik ta ,tlard,r.

Dolmu Sistemi: Geli mekte olan ÷lkelerde kullan,lan bir ta ,ma türü olup, araç içi yolcu say,lar, 5-9 ki i aras,ndad,r. Dolmu lar,n ticari h,z, 13-25 km aras,nda de i mektedir. Saatlik yolcu kapasitesi 1000-4000 ki i aras,nda de i mektedir. ekil 2.5te ülkemizde kullan,lan dolmu türü toplu ta ,mac,l, a ait resim verilmi tir.

ekil 2.4: Ülkemizde kullan,lan Minibüs türü toplu ta ,mac,l,k



Kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=1990869>

Ülkemizde dolmu ta ,mac,l, , ile minibüs ta ,mac,l, , benzer anlamlarda kullan,lmaktad,r. Ancak dolmu ta ,mac,l, , ülkemiz kentlerinin bir ço unda bulunmamaktad,r.

ekil 2.5: Ülkemizde kullanılan dolmu türü toplu taşıma, mac, l, k örneği



Kaynak: <http://thecityfixturkiye.com/wp-content/uploads/2014/02/%C4%B0stanbul-Toplu-Ta%C5%9F%C4%B1ma-T%C3%BCrleri-Hidalgo-2.png>

c) RAYLI SİTEMLER

Kılavuzlu bir hat üzerinde, lastik tekerlekli araçlardan ve güzergâhlarından farklı olarak kendine tahsis edilmiş bir hat üzerinde orta ve yüksek yoğunluklu kitle taşıma, yapılan sistem olarak tanımlanabilmektedir.

- a) -Banliyö Trenleri
- b) -Metro
- c) -Hafif raylı sistem
- d) -Cadde tramvayı
- e) -Nostaljik Tramvay

Banliyö Trenleri: Büyük şehirlerde çok yoğunlukla şehir çevresindeki yerleşim yerlerine yolcu taşıma amacıyla kullanılan banliyölerde hat genişliği 1435 mm olup 15 - 25 KW besleme enerjisini katederden almaktadır. Ekil 2.6'da banliyö trenlerine bir örnek verilmiştir.

Metro: Hafif raylı sistemden daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Dünyada yaygın olarak büyük şehirlerde kullanılan toplu taşıma aracıdır. Ekil 2.7'de metroya ait bir örnek verilmiştir.

ekil 2.6: Banliyo treni



Kaynak: <http://www.marmaragazetesi.com/haydarpasadan-son-tren-gecti-15635h.htm>

Cadde tramvay, (Light Rail System-LRT): Karayolu taşıtları ile aynı yol güzergahını kullanan, sürücü tarafından kumanda edilen, enerji kaynağını, katanerden alan, alçak zeminli araçları kullandığı, toplu ulaşım sistemidir. Ortalama 25-35 km/sa hızla işletilebilen tramvaylar olup yolcu indirmek ve bindirmek için yaklaşık her 300-650 metre civarında duraklar mevcuttur. ekil 2.8’de cadde tramvay taşıtı ve altyapısı görülmektedir.

ekil 2.7: Metro taşıtı,



Kaynak: <http://www.emlaktagundem.com/mecidiyekoy-metro-istasyonu-3-etap-icin-dugmeye-basildi/>

ekil 2.8: Cadde tramvay,



Kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=53556>

Nostaljik Tramvay: Daha çok turistik amaçlı, kapasitesi otobüs kadar, kısa mesafelerde çalışır, eski sistemdir. Ekil 2.9'da nostaljik tramvay görülmektedir. Bu sistem ülkemizde Beşiktaş Caddesi üzerinde kullanılmaktadır.

d) DENİZ YOLLARI

Adından anlaşılacağı gibi daha çok denize kıyısı olan şehirlerde görülen türdür. Deniz ulaşımlarında kullanılan türlerin taşıma kapasiteleri diğer tüm türlere oranla daha fazladır. Ancak bu türlerin kalkınması için geniş yollar gerekir. Çünkü araçların kıyılara yanaşması ve manevra kabiliyetlerinin kısıtlı olması, kalkınması için geniş yollar gerekmektedir. Bu durum saatlik taşıma kapasitesinin düşmesine neden olmaktadır.

Altyapı, deniz olduğu için işletme maliyetleri diğer türlere göre düşüktür. Ancak ilk yatırım maliyeti yüksektir. Tür seçiminde bu durum göz önünde bulundurulmalıdır. Denizyollarında farklı boyutlarda ve teknik özelliklerde araçlar vardır. Bazıları sadece yolcu taşımacılığı yaparken, bazıları araç taşımacılığı yapabilir. Kullanan araçların hızları, ve teknik özellikleri kullanım özelliklerine göre değişmektedir.

Özel taşıt sahiplerinin lastik tekerlekli araçları, terk ederek toplu ulaşım sistemini kullanabilmeleri için kentlerdeki mevcut toplu ulaşım güzergahları, verimliliklerinin, konforları ve dakikliğinin istenilen düzeyde olması istenir. Genellikle, toplu ulaşım sistemlerinden beklenen verimlilik kriterleri; seyahat süresi, gecikme, ortalama hız, trafik sıkışıklığı, otobüslerin doluluk oranları, hizmet veren otobüs sayısı, seyahat maliyeti, enerji verimliliği, güvenlik, sabit güzergâhları, sık sık değişimi memesi ve konfor olarak sıralanabilir.

ekil 2.9:Nostaljik tramvay



Kaynak:<http://www.haberler.com/beyoglu-nda-arizalanan-nostaljik-tramvay-vincle-4057818-haberi/>

Ülkemizde genel olarak kullanılan toplu ulaşım unsurları;

- a) -Otobüs sistemi;
- b) -Minibüs sistemi;
- c) -Taksi sistemleri;
- d) -Özel Halk Otobüsü;
- e) -Hafif Raylı Sistemler,
- f) -Hafif Raylı Sistem ve Metro;
- g) -Metrobüs;
- h) -Tramvay;
- i) -Demir yolu (bazı kentlerimizde)
- j) -Servisler ile yapılan taşımacılık olarak sınıflandırılabilir.

Kent içi trafik yönetimlerinin en önemli bileşenlerinin başında, toplu taşıma sistemlerini planlayarak yönetmek gelmektedir. Etkin bir toplu taşıma alanı planlaması, modern kent içi taşımacılığın en önemli kısımlarından birisidir. İyi planlanmış toplu taşıma araçları, bir kentin ekonomik performansını artırırken, kentte yaşayan insanlar arasındaki sosyal yakınlaya olumlu katkı verip, trafikten kaynaklanan olumsuz etkilerin ortadan kalkmasına yardımcı olarak sürdürülebilir bir kent ve yaşanabilir bir çevrenin oluşmasına yönelik olumlu katkılar sağlamaktadır.

Tablo 2.1’de toplu taşıma türlerinin kapasitelerini göstermektedir. Burada, özel otomobil taşımacılığı, toplu taşıma olarak adlandırılmakla birlikte aslında doğrudur. Ancak, doluluk oranları dikkate alınarak diğer sistemlerle karşılaştırmak için verilmiştir. Özel otomobildeki doluluk oranı, 4 kişi yerine 5 kişiyi teorik taşıma kapasitesi de göstermektedir. Benzer şekilde, araçlar arasında süre olan 10-12 saniyelik araç takip aralıkları, dolmuş, minibüs gibi lastik tekerlekli sistemlerde oldukça düşük olup, işletmede bu planların uygulanması durumunda yol kapasitesi kalmayacaktır. Toplu taşıma sistemleri işletilirken kesinlikle yol kapasitesi ile değerlendirilerek araçlar arasında süre hesaplanmalıdır.

2.2. TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİNİN TEMEL FONKSİYONU

Kent içi toplu taşıma sisteminin temel fonksiyonu üç parametreye incelenebilir. Bunlar;

- 1. Hareketlilik fonksiyonu:** Yaşam merkezleri arasında büyük yolcu kütlelerinin hızlı, güvenli ve ekonomik ulaşım sağlanmaya çalışılması ve en önemli ölçütü seyahat hızıdır.
- 2. Erişim fonksiyonu:** Kentte yaşayan insanların yaşam alanlarına ve aktivite merkezlerine erişilebilirliği en kısa zamanda ve en kolay güzergahtan sağlanmalıdır.
- 3. Yaşam Fonksiyonu:** Erişim harici olan aktiviteler olup, bunlar cadde ve sokakların kent sakinleri için ayrılmaları, yol kenar kafelerinde oturma vb. fonksiyonlardır (Gürsoy, 2015).

Toplu taşıma sisteminin kullanılması, birçok yönden yarar sağlamaktadır. Bunlar;

- a) Kent içinde ekonomik bir kullanım alanı yaratmak;
- b) Yolların sadece otomobil taşımacılığına, yapmalarının önüne geçerek, esas olarak insanların taşınması, amaçlarına hizmet etmek;
- c) Yol ve ebeke açısından kapasite kullanım, özel araçlara göre düşük;
- d) Her kesimden insanlara hizmet vermek;
- e) Enerji tasarrufu açısından etkili bir sistem;
- f) Kentiçi toplu taşıma sisteminin ürettiği çevresel kirlenimler düşük düzeyde olduğu için dengeli bir çevre oluşumuna katkı sağlamak;
- g) Toplu taşıma sisteminde kullanılan araç sayısı, özel araçlara göre az olduğu için yedek parça ve yan sanayi açısından ülke ekonomisine katkı sağlamak olarak değerlendirilebilir. (DUAP, 2011; Gülhan, 2014).

Tablo. 2.1: Toplu taşıma sistemleri teorik taşıma kapasiteleri (Camkesen, 2015)

Taşıt Cinsi	Yolcu kapasitesi (kişi)	Taşıtlar arası süre, sıklık (sn)	Yolcu taşıma kapasitesi (taşıt/sa)	Yolcu taşıma kapasitesi (Yolcu/sa)	En üst yolcu taşıma kapasitesi (yolcu/sa)
Özel Otomobil	4	3	1200	1600	4800
Dolmu	7	10	360	2140	2520
Minibüs	11	12	300	2800	3300
Otobüs	80	30	120	6400	9600
Tramway/LRT	300	45	80	16000	24000
Metro	1000	90	40	27000	40000
Tren	2000	120	30	40000	60000

Toplu taşıma sistemlerinin özellikleri:

- a) Toplu taşıma ebeke boyunca taşıma imkânları, olup bunlar:
 1. Hat uzunlukları,
 2. Durak sayıları, ve tipleri, yerleri ve aktarma imkânları,

3. Zaman çizelgeleri (sefer sıklık, takip aralığı, sefer süresi),
4. Taahhüt çizelgeleri,
5. Taahhüt filosu (taahhüt özellikleri ve sayıları),
6. Personel çizelgeleri,
7. Diğer sabit tesisler, depolar ve bakım istasyonları yerleridir.

b) İletme tarafından sunulacak hizmet düzeyi: Ulaşım imkânları, sunanlar tarafından verilen kararlarla belirlenen ulaşım ebeke, zaman çizelgeleri, taahhüt hatları, ve çizelgeleri, taahhüt filosu, ücretler, hizmet kalitesi ve denetim gibi konuları kullanıcılar tarafından algılanma ve değerlendirme ekliyle, hizmet düzeyleri tanımlanır. Bilinen hizmet düzeyi bileşenleri şunlardır:

1. Erişilebilirlik,
2. Sıklık,
3. Seyahat süresi,
4. Konfor,
5. Güvenlik ve taşıma kapasitesidir.

Toplu ulaşım sistemlerinde kullanılan işletme yöntemleri de en önemli parametrelerin başında gelmektedir. Sistemdeki işletme yöntemleri; güzergah yapısı, hizmet düzeyi, taahhüt türü, yasal ve idari yapı, birlik kuralları, eldeki kaynaklar, işletmecinin yapıldığı zaman periyotları gibi yöntemlerdir. İşletme problemleri toplu taşıma sisteminin teknolojisine, altyapısına ve niteliklerine göre farklı yapılarda olabilir. Örneğin, otobüs çizelgelemesi ile hızlı tren çizelgelemesi arasında yapısal farklılıklar vardır. Ayrıca minibüs taşımacılığında yapısal, idari ve hukuksal sorunlar, oluşturulan problemlerden birisini oluşturmaktadır.

Kent içi toplu taşıma sistemlerini oluşturan unsurlardan birisi olarak minibüs ve Özel Otobüs Taşımacılığı (ÖHO), kanuni bölümler, toplu ulaşım yasaları bulunmaması, ve Belediye Kanunu gereği yer yer idarelerin tekeline bırakılması olması, özel işletmecilik yapan ÖHO sahipleri ve minibüs sahipleri arasında hukuki sorunlar ve ihtilaflar kent içi toplu ulaşımın diğer önemli sorununu oluşturmaktadır. Ayrıca, devlet işletmeciler ve devlet sorumlu kuruluşları bulunması, toplu ulaşım sistemleri arasında entegrasyonun

bulunmamas,, ula ,m talebi için ula ,m ana planlar,n,n bulunmamas,, toplu ula ,m sistemleri hat güzergahlar,n,n yolculuk talebine göre belirlenmemesi, yo un olarak paratransit, yani minibüs ve dolmu ile toplu ta ,ma yap,lmas,, toplu ta ,ma sistemlerinin rehabilite edilmemesi, yolculuklar,n hala nakit ücret ile yap,l,yor olmas,, kart sistemlerinin yay,nla mama ve kanuni olarak zorunlu olmamas, sebepleri ile etkin ve verimli bir toplu ta ,ma sistemi planlanamad, ,ndan sorunlar artmaktadır.

Ülkemizde toplu ta ,mda ya anan en büyük sorunlar,n ba ,nda veri eksikli i gelmektedir. Veri eksikli inden dolayı,, toplu ta ,m sistemleri iyi analiz edilememekte, hatlar bilimsel kriterlere uygun olarak rehabilite edilememektedir. Örne in (Everitt, 2014) yay,nlam, oldu u çal ,mas,nda, Londra'n,n günlük gerçekle tirdi i 26 milyon sefer say,s,na ba l, milyonlarca veri elde edildi i ve bu verilerin uzman ekiplerce sürekli anali edildi ini ve sistemin performans,n,n nas,l etkilendi inin takip edildi ini ifade etmektedir. Ayr,ca, sistemde aksayan noktalar,n neler oldu unun belirlendi ini ve iyile tirme çal ,malar,n,n yap,ld, ,n, söylemektedir. Milyonlarca veri sonucunda, toplu ta ,m sistem rehabilitasyonu ve i letmecilere verimlilik tabanlı, ödeme ve sözleşme modelinin de yap,ld, ,n, beyan etmektedir (Everitt, 2014). Bunlar,n yan,nda, (Termosrhuisen, 2014) çal ,mas,nda, Hollanda örne inden yola ç,karak, daha iyi toplu ula ,m hizmetleri için yönetim yap,lar,n,n yeniden organize edilmesi gerekti ini söylemektedir.

Ula t,rma uras, (2013) sonuç raporunda, öKentçi Ula ,m Kentçi ula ,m planlar,n,n, imar planlar, ile entegrasyonunun sa lanmas,, Toplu ta ,ma hizmeti geli tirilerek rayl, sistemlerin yayg,nla t,r,lmas, ve yerlilik pay,n,n art,r,lmas,, Kentlerde Ak,ll, Ula ,m Sistemlerinin yayg,nla t,r,lmas, ve Ulusal Ak,ll, Ula ,m Sistemiyle entegrasyonunun sa lanmas,, Ulusal öhareketlilik veri taban,ö olu turulmas, ve güncellenmesinin sa lanmas,, Farkl, ehirlerearas,nda ula ,mda teknik ve fiili i birli i ve e güdümün sa lanmas,, ulusal ölçekte öberaber hareket eden ö ehirlere olu mas,, Yayala t,r,lm, bölgelerin ve bisiklet ula ,m,n,n yayg,nla t,r,lmas,, Kentçi ula ,mda temiz yak,t ve enerji verimlili i yüksek ta ,t teknolojilerinin yayg,nla t,r,lmas,, Ula ,m türlerinin eri ilebilirlik standartlar,n,n iyile tirilmesi, ehir içinde farkl, ula ,m modlar, aras,nda güzergah, altyap,, ücret ödeme sistemleri ve zaman çizelgesi aç,s,ndan entegrasyonun sa lanmas, ve otopark yönetim sisteminin kurulmas,, Tüm kentlerimizde; ula ,m

türlerinin entegre edilmesi için demiryolu, havalimanı, limanlar ve otobüs terminallerinin etkin bir biçimde planlanması, ve kent içi lojistik konusunun ulaştırma planlarının bir parçası olması hedeflenmiştir. Ayrıca, 10. Kalkınma planı (2013), kentsel altyapı bölümündeki öpolitikaları kapsamında bulunan hedefler şu şekilde sıralanmıştır. Bunlar;

1. Kentiçi ulaşımda kurumlar arası koordinasyon geliştirilecek, daha etkin planlama ve yönetim sağlanacak, kentiçi ulaşım altyapısının diğer altyapılarıyla entegrasyonunun güçlendirilmesi;
2. Yaya ve bisiklet gibi alternatif ulaşım türlerine yönelik yatırım ve uygulamaların güçlendirilmesi;
3. Kentiçi toplu taşımada, trafik yoğunluğu ve yolculuk talebindeki gelişmeler dikkate alınarak öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sistemler tercih edilecek; bunların yetersiz kaldığı güzergahlarda raylı sistem alternatiflerinin değerlendirileceği;
4. Raylı sistemlerin işletmeye açılması beklenen yıl için doruk saat tek yön yolculuk talebinin; tramvay sistemleri için asgari 7000 yolcu/saat, hafif raylı sistemler için asgari 10000 yolcu/saat, metro sistemleri için 15000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleştirileceği öngörülen koridorlarda planlanmasını amaçlanacaktır.;
5. Büyük şehir belediyelerinin mevcut ve planlanan kentiçi raylı sistem projeleri; şehir merkezlerinden geçen demiryolu ana hattına, kentiçi lojistik merkezlerine, şehirlerarası otobüs terminallerine, havalimanları ve diğer ulaşım türlerine entegre olabilecek şekilde planlanacaktır.;
6. Kentiçi ulaşımda trafik yönetimi ve toplu taşıma hizmetlerinde bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerinden etkin bir şekilde faydalanılacaktır.;
7. Kentsel altyapı sistemlerinin oluşturulması, ve hizmetlerinin sunumunda vatandaşın memnuniyetini, kalite ve verimliliği artırma amacıyla bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılması önem verileceklerine dair politikalar hedeflenmiştir.

Yukarıda sayılan hedefler doğrultusunda, kentiçi ulaşımda toplu taşıma yönetiminin bilimsel verilerle yeniden yapılandırılması, kart sistemlerinin kullanılması, hat ve güzergah yapılarının düzenlenerek hukuki sorunların en aza indirilerek, etkin, verimli ve sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım sistemi kurgulanmalıdır. Ayrıca, aşağıda isimleri

verilen kanunlar, n azalt, larak 6toplu ta ,ma kanunuönun yukar, daki hedefler do rultusunda , kar, lmas, sistemi kolay yönetilebilir hale getirecektir.

Kentiçi toplu ula ,m konular, n, ilgilendiren kanun ve yönetmelikler: Bu k, s, m, ülkemizde kentiçi toplu toplu ta ,mac, l, k sisteminde ya anan idari, hukuksal ve i letme sorunlar, hakk, nda k, saca bilgi verilmi tir. Kentiçi toplu ta ,mac, l, k, tüm dünyada oldu u gibi ülkemizde de hem kamu hem de özel sektör kanal, yla yap, lmaktad, r. Kamusal bir görev olan toplu ta ,ma hizmetlerini yapt, rmak ve yapmak 5393 Say, l, Beldeye Kanunu ile 5216 Say, l, Büyük ehir Belediyesi Kanunuyla belediyeler yetkilendirilmi tir. Kanunla yetkilendirilen idarelerin toplu ta ,ma hakk, nda alm, oldu u kararlar, n ortaya , kard, , hukuki uyu mazl, klardan önce k, saca toplu ta ,mac, l, , n tan, t, lmas, gereklidir. Bu kapsamda kentiçi toplu ta ,mac, l, k (TT); ki isel araç kullan, lmadan yap, lan yolculuklar için kullan, lan tüm ula ,m sistemlerine verilen genel bir add, r. TTön ilk olarak 1829 y, l, nda Londrada atl, otobüs uygulamas, ile ba lad, , kabul edilebilir (Ceder, 2007). 1900dü y, llarda otobüs sistemi ile rayl, sistemlerin kullan, lmaya ba lam, t, r. kinci Dünya Sava ,ndan sonra toplu ta ,mac, l, kta h, zl, bir geli me görölse de özellikle geli mi ülkelerde 1980lerden sonra otomobil sahipli indeki h, zl, art, ile toplu ta ,mac, l, k talebinde bir dura anla ma, dü ü ve i letmeci kurulu lar aç, s, ndan ekonomik s, k, nt, lar, n ba gösterdi i bir döneme girilmi tir. Bu süreçte birçok ülkede ve yerel yönetimlerde, özel ta ,ta olan talebin k, s, tlanarak toplu ta ,mac, l, a yönlendirilmesi konusunda bir dizi önlem paketleri uygulamaya ba lam, lard, r.

Geli mi ülkelerde, toplu ula ,m i letilmesi, yönetilmesi ve denetlenmesi konularda bilimsel al, malara ba l, önlemler al, n, rken, geli mekte olan ülkelerin bir ço unda *öünü kurtarmaya yönelik* önlemler ile toplu ula ,m hizmeti verilmeye al, , lmaktad, r. Il, cal, (2010) yapm, oldu u al, mas, nda, farklı yap, lardaki özel toplu ula ,m i letmecilerinin ve sahiplerinin, hukuki dayanaklar, e itlilik arz etti inden dolayı, (M Plaka, haleli, l/ le Trafik Komisyonu, UKOME vb.) sorunlar, n çözümünde hukuksal birlikteli in sa lanamad, , n, bulmu tur.

Sektörü ilgilendiren kanunlar k, saca; 5216 say, l, Büyük ehir Belediyesi Kanunu, 5393 say, l, Belediye Kanunu, 1580 say, l, Belediyeler Kanunu, 2918 say, l, Karayollar, Trafik

Kanunu, 4925 say,1, Karayolu Ta ,ma Kanunu, 5326 say,1, Kabahatler Kanunu, 1608 say,1, Umuru Belediyeye Müteallik Ahkâm, Cezaiye Kanunu,5362 say,1, Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kurulu lar, Kanunu, 4077 say,1, Tüketicinin Korunmas, Hakk,ndaki Kanun, 2464 say,1, Belediye Gelirleri Kanunu, 4857 say,1, Kanunu, 1593 say,1, Umumi H,fz,ss,hha Kanunu, 4207 say,1, Tütün Mamullerinin Zararlar,n,n Önlenmesine Dair Kanun, 4736 Say,1, Kamu Kurum Ve Kurulu lar,n,n Ürettikleri Mal Ve Hizmet Tarifeleri le Baz, Kanunlarda De i iklik Yap,ımas, Hakk,nda Kanun,572 Say,1, Özürlüler Kanunu, 212 say,1, Bas,n Kanunu, 2022 say,1, 65 Ya ,n, Doldurmu Muhtaç, Güçsüz, Kimsesiz Türk Vatanda lar,na Ayl,k Ba lanmas, Hakk,ndaki Kanun, 18. 15.06.2009 tarih ve 26199 say,1, Resmi Gazete de yay,nlanan Büyük ehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeli i olarak say,labilir. Bunlar,n yan,nda, Özel Halk Otobüsleri, Büyük ehirlerde 5216'ya göre, Belediyelerde 5393ø göre, ETT'de ise 3645'e göre de erlendirildi ini bulunmu tur (Il,cal, 2010). Ayr,ca, Özel Halk Otobüslerinin sürekli olarak s,k,nt, ya ad,kklar, fiyat tarifeleri de farklı kurum ve kurulu lar taraf,ndan belirlenmektedir.

4736 Say,1, Kanunun ōda yap,lan de i iklikle engelli ve ya l, vatanda lara yönelik ücretsiz seyahat uygulamas,na ba lam, t,r. Yap,lan de i iklik ile ücretsiz seyahat hakk,ndan engelli kimlik kart, olan engelliler mevcut kartlar,yla, ya l,lar ise nüfus cüzdanlar, ile yararlanabilecek. Engelli ve ya l, vatanda lara ücretsiz seyahat hakk, tan,yan düzenlemenin usul ve esaslar,n, belirlemek üzere Aile ve Sosyal Politikalar Bakanl, , taraf,ndan haz,rlanan Ücretsiz Veya ndirimli Seyahat Kartlar, Yönetmeli i, 04/03/2014 tarih ve 28931 say,1, Resmi Gazete øde yay,mılanarak yürürlü e girmi tir. Yönetmelikle birlikte ya l, nüfus cüzdanlar, ile, engelliler ve refakatçileri belgeleri ile ō *belediyelere, belediyeler taraf,ndan kurulan irketlere, birlik, müessese ve i letmelere veya belediyeler taraf,ndan yetki verilen özel ah,s ya da irketlere ait ehiriçi toplu ta ,ma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanma hakk,, demiryollar, ve denizyollar,n,n ehirleraras, hatlar,ndan ise %50 indirimli olarak yararlanmaö hakk, getirilmi tir. Ücretsiz seyahat uygulamas,na ehir içi sefer yapan Halk Otobüsleri de dahil edilmi tir.*

Il,cal, (2010) yapm, oldu u çal, mas,nda idari sorunlar, ise k,saca öyle özetlemi tir. darelerin, modern toplu ta ,mac,l,k yap,ımas, iste i; toplu ta ,mac,l,k yapan kooperatif yetkililerinden ziyade tek bir grup ya da profesyonel yönetici ile muhatap,l,k iste i,

kooperatif yöneticilerinin, idarelerden istedikleri kar ,lanamayacak talepler, ve idarelerin sisteme sahip hakim olma ve yönetme iste i olarak aç,klam, t,r. Yine ayn, çal, mada i letme sorunlar, ise; hat sorunlar,, araç tiplerinden kaynaklanan sorunlar, sefer aral,klar,ndaki s,k,nt,lar, güzergah sorunlar, denetim sorunlar,, d, denetim, iç denetim, mevcut güzergahlar,n geli en ehir yap,s,na paralel yap,land,r,lamamas,, yeni güzergah aç,lmas,nda, idarelerin, Kamu hale Kanunundan kaynaklanan zorunluluklar nedeniyle yapt,klar, uygulamalar, güzergah düzenlemelerinde kar ,la ,lan sorunlar, ihalesiz güzergah ötelenmelerinde ya an,lan hukuki sorunlar, bir ba ka kooperatifin yolcusunu alma, bir ba ka kooperatifin güzergah,na girme, ta ,mac,l,k kooperatifleri içinde ya an,lan iç huzursuzluklar, araç tiplerinden kaynaklanan sorunlar, yolcu potansiyeline hitap etmeyen araç tipleri, kooperatif içerisinde farklı araçlar nedeniyle kar ,la ,lan s,k,nt,lar, sefer aral,klar,ndaki s,k,nt,lar, yetersiz araç say,s, nedeniyle kar ,lanamayan toplu ta ,ma arz,, sefer planlamas,nda profesyonel olmayan yakla ,mlar ve teknolojilerinden yararlanamama olarak s,ralam, t,r.

Güzergah sorunlar, ise trafikten kaynaklanan sorunlar, toplu ta ,mac,l, a uygun olmayan yol yap,s,, durak sorunlar,, toplu ta ,ma kriterlerine uygun olmayan güzergah talepleri, yolcu bilgilendirme eksikli i, denetim sorunlar,, d, denetim, hukuki nedenlerden kaynaklanan denetim yetkisi karma as,, iç denetim, denetimin sisteminin yanda lara göre yap,lmamas,, denetimde teknolojilerinden faydalan,lmamas,, denetim personelinin kalifiye olmamas, gibi nedenler idari sorunlar aç,klanm, t,r (11,cal,,2010).

Toplu ta ,ma i letmecilerinin ve idarelerin aras,nda olu an ihtilaflar,n azalt,labilmesi için tek bir otorite taraf,ndan kontrol alt,nda olan toplu ta ,ma hizmetleri, koordineli ve bütünlük bir sistem yap,s, içinde planlanarak geli tirilmelidir. Bu sebeple; pazardaki i letme say,s, ve i letmelerin paylar,; i letme ve türlerin hat bilgileri (hat uzunluklar,, hat yap,lar,), filo kompozisyonlar, ve pratik kapasiteleri, zaman çizelgesi bilgileri (sefer s,kl,klar,, takip aral,klar,, sefer süreleri), doluluk oranlar,, durak yerleri ve hizmet verilen yolcular,n profilleri ölçümler ve anketler yard,m,yla elde edilmeli ve hakkaniyet ölçütleri çerçevesinde hat tahsisleri yap,lmalı,d,r.

Ülkemizde kentçi otobüs ta ,mac,l, ,nda; sürdürülebilir, denetlenebilir bir otobüs

sisteminin kurulabilmesi ve toplu ulař,ım yolcu say,s,n,n art,r,labilmesi için Londra modeli örnek al,nabilir. Bütünle ik bir yakla ,mla yap,lan ve i letilen Londra otobüs ta ,mac,l,k sistemi a a ,da aç,klanm, t,r.

2.3 TOPLU ULA İM YÖNET M S STEM : LONDRA ÖRNE

Londra 8 milyon nüfusu ile İngiltere'nin dünyanın en önemli ticaret, turizm kentlerinden birisidir. Kentin turizm kenti ve ticaret merkezi olması, ulaş,ım problemleri daha da art,rmaktadır. Ancak, kentin iyi bir toplu ulaş,ım sistemi olması, ve daima geli meye aç,k olması, sebepleri ile kentte iyi bir toplu ulaş,ım sistemi kurulan kentler arasında gelmektedir.

2015 yılı itibari ile Londra'daki ulaş,ımdan sorumlu olan Londra için Ulař,mö (Transport for London) kurumudur. Bu kurum, trafik, yol ücretlendirme, toplu ulaş,ım (metro, tram ve otobüsler) gibi bir çok ulaş,ım türünden sorumludur.

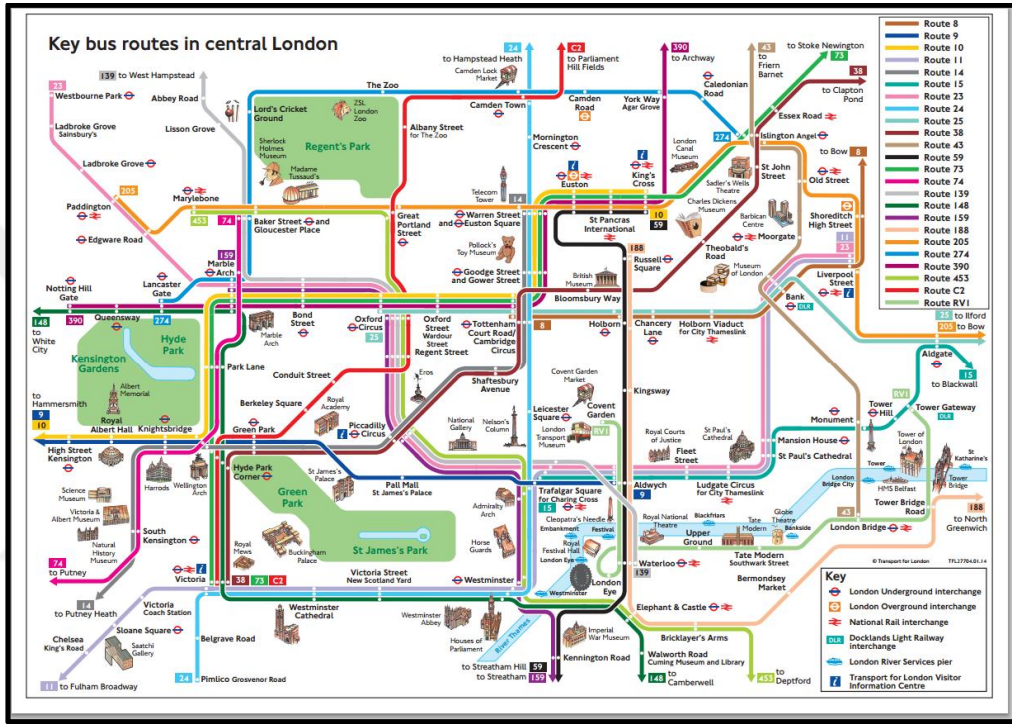
Tez çalış,mas,na uygun olarak, bu çalış,mada Londra kentinin otobüs sistemine ait genel bilgiler verilerek, sistemin nasıl yönetildi i ve idare ile olan ilişkileri üzerinde durulmu tur.

2.3.1 OTOBÜS LE TOPLU TA İMACILIK S STEM

Londra, yaklaşık 8600 otobüs say,s,, 700 hatta 21 otobüs işletme şirketi ile (7 grup, 2 bams,z) ile birlikte Londra kentinde toplu ta ,mac,l,k hizmeti vermektedir. Bunlar,ın içerisinde London Buses şirketi 7/24 sistemi ile çalış,maktadır. Ayrıca, otobüse ait toplu ulaş,ım sisteminde 19000 adet otobüs dura ,ı, 30 adet otobüs istasyonu ile toplam 25000 oför çalış,maktadır. Londra otobüs hatları,ın genel görünümü Şekil 2.1.0'de verilmiştir (TfL, 2015). Şekil 2.10 incelendi inde Londra merkezi 24 ana hat bulunmaktadır. Merkezde ise buna bağlı, otobüs hatları, Şekil 2.11 -de verilmiştir. Detaylı, otobüs hatları, <http://www.tfl.gov.uk/maps/bus> adlı, web sitesinde bulunabilir.

Londra'da ya ayan ki ilerin türel ayr,m de erleri ekil 2.12'de verilmi tir. ekil incelendi inde Kentte bulunan Banliyo trenleri %18, Metro %28 ve Otobüs ise %54'dik bir paya sahiptir (Moffat, 2014). Aç,kças,, toplu ta ,ma sistem kullan,c,lar,n,n %50'şinden fazlas, otobüsü kullanmaktad,r. Toplamda, Londra'da 2014 y,l, itibari ile günlük olarak 6.5 milyondan fazla yolculuk otobüs ile yap,lmaktad,r.

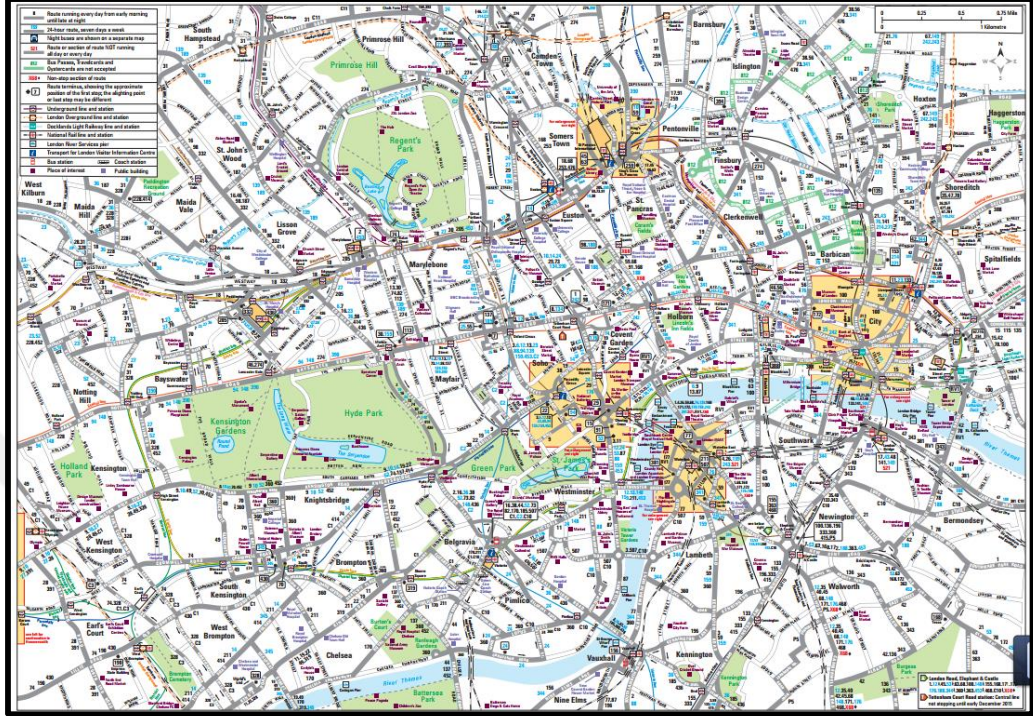
ekil 2.10: Londra ana otobüs hatlar,



Kaynak: Moffat, <http://embarqbrasil.org/sites/default/files/9.%20Alex%20Moffat%20-%20London.pdf>, 2014

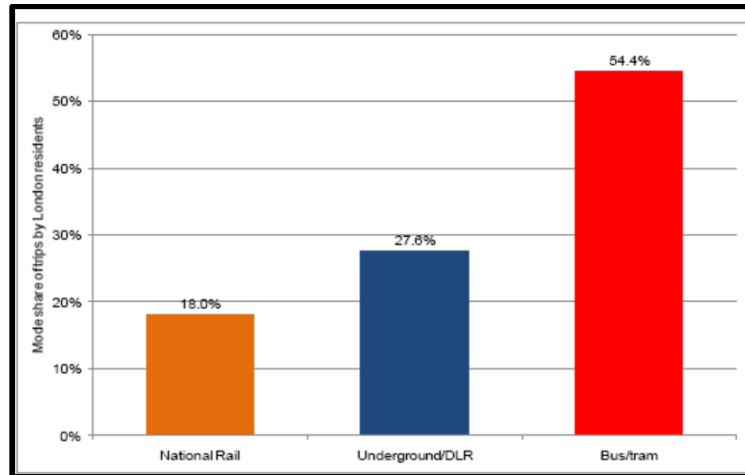
Londra Metrosu 11 hata, 402 km uzunlu a ve 270 istasyona sahip bir sistem olup günde 3,5 milyon, y,lda ise 1.1 milyar yolcu ta ,nmaktad,r. Sistem 2003 y,l,ndan sonra Transport for London adl, kamu irketinin kontrolüne b,rak,lm, t,r (Cirit, 2014). Metronun yan,nda bir di er rayl, sistem tramvay sistemidir. Bu hatt,n yap,m,, bak,m, ve tüm i letmesi 99 y,ll, ,na bir konsorsiyuma devredilmi tir. 2000 y,l,nda faaliyete geçen sistem 28 km uzunlu unda olup 39 istasyona sahiptir. Sistem ile 2011 y,l,nda 28 milyon yolcu ta ,nm, t,r (Cirit, 2014).

ekil 2.11:Londra merkezi detayl, otobüs hatlar,



Kaynak:Moffat, <http://embarqbrasil.org/sites/default/files/9.%20Alex%20Moffat%20-%20London.pdf>,

ekil 2.12: Toplu ulařm türüel ayrılm de erleri



Kaynak:Moffat, <http://embarqbrasil.org/sites/default/files/9.%20Alex%20Moffat%20-%20London.pdf>,

2.3.2 LONDRA OTOBÜS SİSTEMİ VE ORGANİZASYONU

Londra otobüs sisteminden;

- Belediye başkanlığı;
- Londra için Ulaştırma Bakanlığı; ve
- Otobüs işletmecileri sorumludur.

Bu yapıların ortak hedefleri ise (Moffat, 2014)

- i. Geçek zamanlı, yolcu bilgilendirme;
- ii. Yüksek sıklıkta otobüs tarifeleri;
- iii. Güvenilir otobüs taşımacılığı;
- iv. İyi eğitimli sürücüler;
- v. Daha iyi trafik yönetimi;
- vi. Güvenli;
- vii. İyi tasarlanmış konfor;
- viii. Herkesin anlayabileceği bilgilendirme sistemi;
- ix. Düşük karbon emisyonu;
- x. Kabul edilebilir bilet ücretleri; ve
- xi. Erişim kolaylığı, olan otobüs teknolojisi;

gibi ortak hedefler doğrultusunda birlikte çalışmaktadırlar. Londra otobüs sisteminin organizasyonu kapsamında Belediye Başkanlığı;

Transport for London birliğinin başkanlığı; ulaştırma stratejileri ve bilet fiyat seviyelerinin belirlenmesinden sorumludur.

Transport for London'un sorumluluğu;

- i. Hatların tanımlanması, kapasiteleri, araçlar ve rotalama;
- ii. İşletme süreçleri ve sözleşme imzalaması;

- iii. Denetim;
- iv. Biletleme teknolojisi;
- v. Duraklar, ayaktaki yolcu say,lar,na karar verilmesi ve istasyonlar;
- vi. Yolcu bilgilendirme; gibi ba l,klarda sorumludur.

Otobüs i letmecilerinin organizasyondaki sorumlulu u ise;

- a) Sözle me do rultusunda rekabet;
- b) Otobüslerin i letilmesi;
- c) Personel istihdam, (Mühendisler, denetçiler ve oförler)
- d) Sahip olduklar, ta ,tlar,n ve garajlar,n bak,m ve onar,m,ndan sorumlular,d,r.

2.3.3 LONDRA OTOBÜS SÖZLE ME S STEM N N DE ERLEND R LMES

dare taraf,ndan belirlenen Londra hatlar,nda çal, an otobüs i letmecilerine ait ösözle meö program,n,n hedefleri:

- a) Her y,l hatlar,n %20'sinin sözle me kapsam,na al,nmas,;
- b) Her bir hatt,n kendi ba ,na yani ayr, ayr, de erlendirilmesi;
- c) Sözle me uzunlu u 5 y,l süre olup verimlili e ba l, olarak 2 y,l uzatma opsiyonu;
- d) Sözle melerin en verimli duruma göre s,ralanmas,; ekinde hedefler bulunmaktad,r.

Say,lan hedeflere ula ,labilmesi için 3 tip sözle me yap,lmaktad,r:

1. Brüt maliyet üzerinden sözle me;
2. Net maliyet üzerinden sözle me; ve
3. Kalite mükafat sözle medir (Quality Incentive Contract).

Brüt Maliyet Sözle me: 1985-1995 y,llar, aras,nda yap,lm, t,r. Bu sözle me tipinde, tüm gelirler ö irket (idare)ö taraf,ndan toplanmaktad,r. Tüm i letme maliyetleri otobüs i letmecisi taraf,ndan ödenmektedir.

Net maliyet sözleşme: 1995-1999 yılları arasında uygulanmıştır. Gelirler otobüs işletmecileri tarafından toplanmakta olup, işletmeler hatlara ait işletme maliyetleri ile gelirler arasındaki fark, idareye ödemekle yükümlüdürler. Bu sistemde yolcu sayıları her yıl yüzde 2-3 civarında arttı, görülmüştür. Ancak, bu sistem ile güvenlik ve sisteme olan güvenilirliğin azaldığı, ve verimlilik hedeflerine ulaşılamadığı, bulunmuştur (Moffat, 2014).

Kalite mükafat sözleşmesi: 2000 yılından başlayarak bu sözleşme tipi yapılmaya devam etmektedir. Bu sözleşme tipinde tüm bilet gelirleri idare tarafından toplanmakta ve işletme giderleri ise otobüs firmaları tarafından karşılanmaktadır. Bu sistemde tarafların idari zorunluluktan dolayı yapılmış oldukları kilometre maliyetleri düşülmektedir.

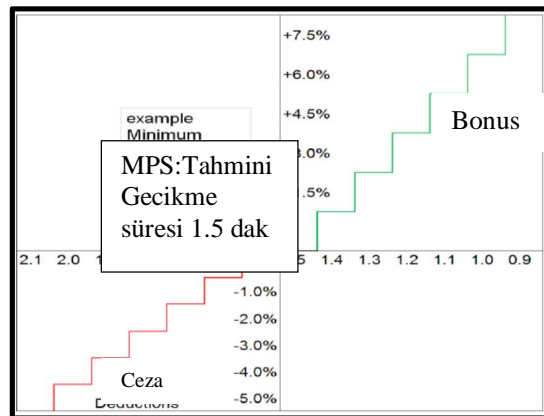
Sözleşme sisteminin en önemli bileşenlerinden birisi her bir hat için minimum verimlilik standartlarının (MPS) belirlenmesidir. MPS'ne göre her bir hatta idare ödemelerini artıran bir şekilde gerçekleştirilmektedir. Kesaca ödeme şekli:

MPS üzerinde verimlilik gösteren hatlar= bonus ödemesi (%1.5 sözleşme fiyatı üzerinden)

MPS altında verimlilik gösteren hatlar =%1 (sözleşme fiyatı üzerinden düşüldü)

Sistem ile işletmeciler toplamda %15'e varan oranlarda bonus ödemeleri kazanırken kötü verimlilikten dolayı, %10 civarında kayba uğrayabilirler. Örnek bir ödeme şekli ekil 2.13'te verilmiştir.

ekil 2.13: Örnek bir ödeme şekli



Kaynak: Moffat, <http://embarqbrasil.org/sites/default/files/9.%20Alex%20Moffat%20-%20London.pdf>,

Bu sözleşme sistemi ile 1995 yılında 25 olan şirket sayısı, 8 şirkete düşmüştür (Moffat, 2014). Bu şirketler 8600 otobüs ile Londra kentinde toplu ulaşım hizmeti vermektedirler.

Maliyet tabanlı, elitlerin sağlanamadığı, güzergah tahsislerinde otoritelerin bilimsel çalışmalar, dikkate alınmaz, oldukları kararlar sonucunda toplu ulaşım sistemi bir çok sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunlar aşağıdaki bölümde açıklanmıştır.



3. ÜLKEM ZDE TOPLU TA İMADA YA ANAN SORUNLAR

Bu bölümde, ülkemiz kentiçi toplu ta ,mac,l,hta ya anan güzergah, yolculuk talebi (arz/talep), kentiçi ta ,mac,l,hta toplu ta ,ma i letme farklı,klar, sorunlar,, kanuni ve hukuki süreçler ile ta ,mac,l,hta dava konusu olmu ve sonuçlanm, davalar detayl, örnekleriyle aç,klanm, t.r. Dava konusu ba l,klar 8 farklı konu üzerinde yo unla t,r,lm, ve her bir konuya ait dava örnekleri sunularak irdelenmi tir.

3. 1 GÜZERGAH SORUNLARI VE TALEP ANAL ZLER

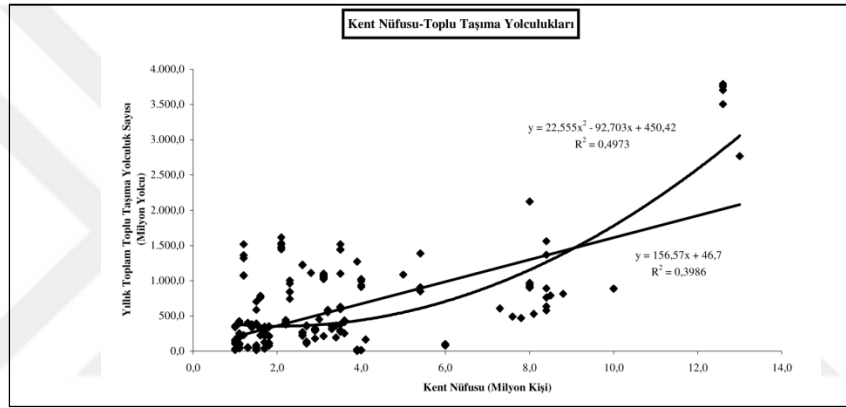
Toplu ta ,ma sistemlerinin i letilmesi s,ras,nda sorunlar,n en ba ,nda, toplu ta ,mac,l, a uygun olmayan ula ,m a , altyap,s, (minibüs ta ,mac,lar,na ara sokaklardan güzergah tahsisi, vb.) durak sorunlar,, toplu ta ,ma kriterlerine uygun olmayan güzergah talepleri ile yeterli talebin olu mamas, durumunda idarelerce gerekli teknik çal, malar yap,lmaks,z,n güzergah ve/veya hat tahsislerin yap,lmamas, i letmecileri hukuki haklar,n, aramaya yönelik olarak idare mahkemelere yönlendirmektedir. Özel sektör taraf,ndan yap,lan toplu ta ,mac,l,k i letmecili inde, güzergâh ve hat tahsisleri yap,lrken izlenmesi gereken yöntemlerin en önemlisi yeterli yolcu talebinin olup olmad, ,n,n iyi ara t,r,lmamas,d,r. Çünkü ula t,r,ma sistem türünün seçimi bu talebe ba l, olarak yap,lmamas,d,r. Dü ük talebe ra men yüksek kapasiteli sistemlerin kullan,lmamas, sistemin verimsiz kullan,lmamas,na neden olacakt,r. Bu kapsamda, izlenen yöntemlerin en ba ,nda Büyük ehir Belediyelerinin kanuni zorunlulu u olan Ula ,m Ana Plan, (UAP) gere ince hat ve güzergah tahsislerinin yap,lmamas, di er belediyelerde ise talep analizleri ile güzergahlar tahsis edilebilir. Bu noktada en önemli sorunlar,n ba ,nda UAP'ın,n bilimsel tekniklere uygun olmadan yap,lyor olmas, ülkemiz aç,s,ndan en önemli handikaplar,n ba ,nda gelmektedir.

Talep analizleri için literatürde bir çok çal, ma bulunmaktadır. Ö üt (2001) yapm, oldu u çal, mas,nda, nüfusu 500 bin ile 2 milyon aras,nda de i en ehirlerde y,ll,k ortalama $1 \cdot 10^9$ yolculuk yap,ld, ,n, bulmu tur. ekil 3.1'de 33 ülkede 63 kentte yap,lan gözlemler sonucunda nüfus ve y,ll,k toplu ta ,ma yolcu say,s, ili kisi verilmi tir. ekil 1'de görüldü ü üzere, kent nüfusu ile yolcu say,s,nda polinom bir ili ki bulunmaktadır.

Bunların yanında talep analizleri için Newton'un Çekim modelinde faydalanılabilir. Çekim modeli, temelde iki zon arasında olacak yolculuğun, mesafeye bağlı olarak ters orantılı ve üstel bir şekilde arttığı varsayımından hareketle, nüfusu büyük olan zondan nüfusu az olan zonda fazla sayıda yolcu çekecektir. Bu yaklaşım ile yolculuk talebi bulunabilir. Çekim modeli Denklem (1)de verilmiştir.

$$T_{ij} = \frac{\alpha * P_i * P_j}{d_{ij}^2} \quad (3.1)$$

Şekil 3.1: 33 ülke de 63 kente ait 1991-1996 yılları arasında kent nüfusu-toplu taşıma yolculukları arasındaki ilişki



Kaynak: Özüoğlu, K. S., (2001). *Türkiye'de Otomobil Sahipliğinin Modellenmesi*. 5. Ulaştırma Kongresi, İstanbul, sf. 141-150.

Denklemde T_{ij} iki zon arasındaki üretilen seyahat miktarı, α bölge direnimsizlik katsayısı, P_i ve P_j zonların nüfusu ve d_{ij} de iki zon arasındaki mesafeyi göstermektedir. Princeton Üniversitesinde (2014) yapılan çalışmada çekim modeli ile talep tahmini ve analizleri yapılmıştır. Yapılan çalışmada, çekim modelinin talep analizlerinde kullanılabileceği ortaya konmuştur.

3.2 KENT ÇATI TOPLU TAŞIMA TÜRLERİNDEKİ FARKLILIKLAR

Kent içi toplu taşıma sistemleri karayolu, raylı sistem ve deniz yolu olmak üzere üç alt türde sınıflandırılmaktadır. Karayolu toplu taşıma kipleri otobüs, trolleybüs, dolmuş-minibüs ve son dönemlerde yaygın olarak kullanılan metrobüstür. Kent içi ulaşımda

özellikle büyük kentlerde otobüs arz, disipline edilmemi , benzer bir sorun talebin yap,s,nda da ortaya ç,km, t,r (Saatçio lu, ve Ya arlar, 2012: Abbasgil, 1994).

Tablo 3.1øde görülece i üzere, farklı illerde de i ik i letme modellerinin bulundu u ve çok say,da kanun, yönetmelik bulundu u sektörde hukuki uyu mazl,klar,n bulunmas, kaç,n,lmazd,r. Bunlar,n yan,nda, yeni yürürlü e giren 4736 say,l, Kanun ve 28931 Yönetmeli in uygulamaya girmesi ile özel sektör olarak toplu ta ,mac,l,k yapan halk otobüsleri sahipleri ve/veya irketlerinde ücretsiz ta ,mac,l,k kar ,s,nda hukuki sorunlar,n do mas, kaç,n,lmazd,r. Tablo 3.1øde, ülkemizde birçok kentte toplu ula ,m hizmetleri irketler, kooperatifler ve bireysel minibüs ta ,mac,l, , olarak çal, maktad,rlar.

3.3 YASA VE YÖNETMEL KLER

Toplu ta ,mac,l,k yapan, kamu, özel sektör ve ah,slar sistemi i letirken yakla ,k 17 kanuna tabii olarak bu hizmeti sürdürmeye çal, maktad,rlar. Toplu ta ,ma ile ilgili yasa ve yönetmeliklerde teknik gerekçelerin bulunmamas, toplu ula ,m sisteminin yönetilmesi ve i letilmesinde bir çok hukuki uyu mazl,klar, ortaya ç,karmaktad,r. Bu amaçla, çal, man,n temel hedeflerinden birisi olan hukuki sorunlar örnekleri ile 4. Bölümde detayl, bir ekilde aç,klanm, t,r.

3.4 TOPLU TA IMACILIKTA YA ANAN HUKUKSAL SORUNLAR

Toplu ta ,mac,l,k hizmetleri ulusal ve yerel düzeyde gerek yasa gerekse de haz,rlanan yönetmeliklerle kamu hizmeti olarak yerel yönetimler taraf,ndan yürütölmektedir. 2004 ve 2005 y,l,nda ç,kar,lan belediye kanunlar, ile bu hizmetlerin kamu ad,na özel kurulu larca yürütölmesi ve denetimin, ücret ve güzergah belirleme yetkilerin yerel yönetimlerce kullan,lmaz, sa lanm, t,r. Bu yasalar öncesinde de özel sektörün kamu ad,na bu hizmeti verdi i birçok kent olmakla birlikte yeni yasa ile yerel yönetimler daha fazla bu yola ba vurmu ve son 10 y,lda yasan,n ve yönetmeliklerin uygulanmas,ndan do an bir tak,m sorunlarla kar ,la ,lm, t,r. Bu bölümde öncelikle ilgili yasa ve yönetmelikler aç,klanm, daha sonrada ya anan hukuksal sorunlar dava örnekleri verilerek belirli bir s,n,flama yap,larak ortaya konmu tur.

Tablo 3.1: Toplu ta ,mac,l,k hizmetlerinin il baz,nda durumu

İl	Ta ,mac,l,k yapan tüzel ki ilik
İstanbul	İstanbul Otobüs, Özel Halk Otobüsü Sahip. Ve İletim.Esnaf Odas,
İstanbul	Özula Topluta ,m San. Tic. A. .
İstanbul	İstanbul Halk Ula ,m San. Tic. A. .
İstanbul	Yeni İstanbul Halk Otobüsleri Tic. A. .
Adana	Adana Halk Otobüsçüleri Esnaf Odas,
Kayseri	Kayseri Otobüsçüler Esnaf Odas,
Antalya	Kooperatif
Ankara	Ankara ehiriçi Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odas,
Ankara	Ankara Büyük ehir Bld. Özel Halk Otobüsleri Derne i
Ankara	Ankara Çift Katl, Halk Otobüsçüleri Dayan, ma Derne i
Çanakkale	Çanakkale S.S. 18 Nođu Motorlu Ta ,y,c,lar Koop.
Balıkesir	Balıkesir Halk Otobüsleri San. Tic. Ltd. ti.
Antakya	Antakya/Hatay S.S. 48 Nođu Özel Halk Otobüsleri Minibüsl. Motorlu
Bandırma	Ta ,y,c,lar Koop.
Eski ehir	Bandırma Ula ,m Hizmetleri A. .
Burdur	Eski ehir Halk Otobüsçüler Esnaf Odas,
Düzce	Burdur ehiriçi Halk. Otob.Minib.Mot.Ta .Koop.
Aydın	S.S. 158 Nođu Düzce Özel Halk Otob. Mot.Ta . Koop.
Kütahya	S.S. 133 Nođu Aydın ehiriçi Mot. Ta . Koop.
Isparta	S.S. Kütahya Merkez Özel Halk Otob.Mot. Ta . Koop.
Samsun	Isparta S.S. 18 Nođu Halk Otob. Ve Mot. Ta . Koop.
Erzurum	Samsun Özel Halk Otobüsçüleri Yard. Dayan, ma Derne i
	Erzurum Halk Otobüsleri Derne i
Denizli	Minibüs ta ,mac,l, ,
Kocaeli	Kooperatif yap,s, ile ta ,mac,l,k
Afyon	Minibüs ta ,mac,l, ,
Eski ehir	Minibüs ta ,mac,l, ,

3.4.1 YA ANAN HUKUKSAL SORUNLAR

Toplu ta ,mac,l,k sistemlerinde ya anan hukuksal sorunlar 6 ana grupta incelenebilir.

Bunlar;

1. Belediyelerin kent içi toplu ta ,ma ile ilgili konularda karar al,rken bilimsel yöntemleri kullanmam, olmalar, yarg, taraf,ndan iptal gerekçesi olarak kabul edilmektedir, kararlar,n teknik alt yap,s,n,n olu turulmamas, ihtilaflar,n olu mas,na neden olmaktadır.
2. Kent içi toplu ta ,ma konusunda al,nan kararlar,n yetkili merciler taraf,ndan alınmam, olmas,, bu konu üç alt ba l,кта incelenebilir.

- a. Yasa gere i olu turulan komisyonlara kat,lmas, gereken üyelerin kat,l,m,n,n sa lanmam, olmas,.
 - b. Toplu ta ,maya ili kin taleplerin yetkili komisyon gündemine al,nmadan idare yetkilileri taraf,ndan ret edilmesi veya kabul edilmesi.
 - c. Kanunda olmayan yetki devri.
3. Belediyeler taraf,ndan yetki ve görev s,n,rlar,n, a an ta ,mac,l,k hakk,nda karar verilmesi.
 4. Belediyeler taraf,ndan müktesep haklar,n korunmas, konusunda ihlal ve ihmal içinde olunmas,.
 5. hale yolu ile verilen kent içi yolcu ta ,mac,l, ,nda ihale sözleşmelerinin ihlal edilmesi nedeni ile olu an hukuki ihtilaflar.
 6. Kanunda olmayan bir tak,m mali ve cezai yükümlülüklerin toplu ula ,m esnaf,na uygulanmas, sebebi ile ya anan hukuki ihtilaflar, bu konu üç alt ba l,кта incelenebilir.
 - a. Ruhsat ücreti, devir ücreti ya da uygunluk ücreti ad, alt,na mali yükümlülük.
 - b. Kabahat ya da suç kabul edilen eylemlere kanunda öngörülen cezalardan/ yapt,r,m'lardan daha a ,r ceza/ yapt,r,m uygulanmas,.
 - c. Yetki dahilinde olmayan konularda indirimli tarife uygulanmas,.
 7. Toplu ta ,ma aktörleri aras,ndaki rekabetten kaynaklanan hukuki sorunlar,d,r.
 8. darelerce özel sektörün sunmu oldu u toplu ula ,m hizmetlerinin sürdürülebilirli ini engelleyici kararlar,n ortaya ç,kard, , hukuksal ihtilaflard,r. Bunun sebebi, yasa, yönetmelik, genelge, yönergeler haz,rlan,rken gerekli etütlerin yap,lmam, olmas, ve muhtemel sonuçlar,n dü ünülmemi olmas,d,r.

Yukar,da alt, ba l,κ halinde verilen hukuksal sorunlar incelendi inde, ilk grupta karar süreçlerindeki teknik yetersizlik ihtilaf konusu olurken di er gruplarda yetki kullan,m,, karar süreçlerinin idari aç,dan usule uygun gerçekte tirilmemesi, yasa ve yönetmelik d, , yetki kullan,m, vb. idari kararlar,n olu turdu u ihtilaflar bulunmaktad,r. A a ,da yak,n zamanda ya anan ve yukar,daki ba l,κlara uygun davalar k,saca özetlenmi tir.

1. Belediyelerin kent içi toplu ta ,ma ile ilgili konularda karar al,rken bilimsel yöntemleri kullanmam, olmalar, yarg, taraf,ndan iptal gerekçesi olarak kabul edilmektedir ana ba l, ,na örnek dava;

DAVANIN OZET : *Kocaeli Büyük ehir Belediye Ba kanl, , Ula ,m Koordinasyon Merkezinin 12.12.2007 tarih ve 2007/314 say,l, karar,n,n; ihale edilen hatt,n d, ,nda güzergah belirlendi i, zorunluluk bulunmad, , sürece hat güzergah,nda de i iklik yap,lamayaca ,, ihtiyaç bulunmas, halinde olu turulacak yeni hatlar,n ihale yap,lmas, gerekti i, hukuka ayk,r, oldu u ileri sürülerek iptali istenilmektedir.*

Uyu mazl, ,n çözüümü için yap,lan ke if ve bilirki i incelemesi neticesinde haz,rlanan raporda özetle; 2001 y,l,nda 92 araçl,k 6 hatl,k bir toplu ta ,ma a ,n,n zmit'in var olan a ,na eklendi i, 2001 y,l,nda ihale edilen ye 2003 y,l,nda i letmeye al,nan hatlarda oldu u gibi 2007 y,l,nda al,nan düzeltme karar, içinde hiçbir ara t,rma yap,lmad, ,, yolcu yetersizli i sebebiyle yap,lan yeniden düzenlemenin ara t,rmaya dayanmas, gerekti i, 2007 y,l,ndaki kararlar yap,lan yeni ta ,t atamalar,n,n yeterlili i ya da yetersizli inin bir önceki karar gibi belirsizlik ta ,d, ,, kald, ki bu kararlardan sonra yap,lan çal, mada bu hatlar,n ba ve son duraklar,n,n tart, mal, oldu u, projede belirtilen söz konusu hatlar,n son duraklar,n,n kent merkezi yak,n,nda olmas, gerekti i yönündeki tespitin de bu durumu destekledi i, araç say,lar, dava konusu karar ile yeniden düzenlenirken günün ihtiyaçlar,na cevap verecek ekilde, kamu yarar, ve hizmet gereklerine uygun bir düzenleme yap,l,p yap,lmad, , hususunun bu konuda ara t,rma yap,lmaks,z,n yan,tlanamayaca ,, ihalenin yaln,z ba ve son duraklar belirtilerek yap,ld, ,, son durak olarak da zmit merkez ad,yla oldukça geni kapsaml, bir alan,n belirtildi i, ihalede belirtilen ba ve son duraklar aras,nda kaç hat olaca ,, 92 arac,n hangi hatlarda çal, aca ,n,n belirli olmad, ,, bunun da yolcu ara t,rmas, yap,lmmas,ndan kaynakland, ,, sözle mede i letme ko ullar, aç,kça belirtilmeksizin, ucu aç,k bir ekilde, her istenildi inde de i iklik ve düzenleme yap,labilen ko ullar, sürecin sürmesi olarak görmenin, güvenilir bir i letme olu turma aç,s,ndan sak,ncal, oldu u, sözle meden 6 y,l sonra yap,lan yeni düzenlemenin ilk i lemin aç, ,ndan yararland, ,, geçki boyunca, h,zl, ve güvenilir bir i letme için durak yerlerinin de aç,kça belirlenmedi i, ne sözle meler de ne de 2003'de ki kararda listelenmedi i, bu durumda

hatlar, esnetmek için i letmecinin iste i yönünde de i iklik yapman,n zor olmayaca ,, bunun ise toplu ta ,ma ilkelerine uymayan, yolcu aç,s,ndan uygun ve güvenilir olmayan durumlar ortaya ç,karaca ,, ihale arnamesinde, sözleşmelerde, ilgili düzenlemelerde ve sonraki de i ikliklerde bu hatlar,n hiç birisi için sefer zamanlar, ayarlayan bir düzenlemeden, gün içinde hangi zaman aral,klar,nda sefer yapacaklar,n,n aç,kland, , çizelgeden, ta ,tlar,n duraklardan geçi aral,klar,ndan ve buna benzer düzenlemeden söz edilmedi i, bu durumun sözleşmenin ekindeki yönetmeli e uygun olmad, ,, bunun ise hem i letme aç,s,ndan verimsiz bir i letme olu mas,na, yolcu aç,s,ndan da güvenilirli i olmayan bir i letme olmas,na neden olaca ,, sefer aral,klar, belirli olmayan hatlar,n kent merkezinde trafik t,kan,kl, ,na sebep olaca ,, zaman çizelgeleri, en az,ndan sefer s,kl, , bilinmeden bu hatlar,n ihtiyaca cevap verip veremeyece i, belirlemenin kamu yarar,na ve hizmet gereklerine uygun olup olmad, ,n,n söylenemeyece i, rapor edilmi tir.

Bu durumda; toplu ta ,ma hizmeti veren araçlar,n çal, aca , güzergah ve araç say,s,n, belirlemek daval, idarenin görev ve yetkisinde bulunmakla birlikte, çal, acak araç say,s,n,n ve bu araçlar,n çal, aca , güzergahlar,n toplu ta ,ma hizmetinin h,zl,, güvenli, ucuz ve konforlu bir ekilde yürütülmesini sa layacak ekilde belirlemesi, güzergahlarda ancak zorunluluk bulunmas, halinde de i ikli e gidilmesi gerekmektedir. Bu niteliklere sahip bir belirleme ise ancak ula ,m hizmetinin verilece i yerdeki ihtiyaçlar,n belirlenmesine yönelik kapsaml, ara t,rma yap,lmas, ile mümkün olabilecektir.

SONUÇ: Uyu mazl,k konusu olayda; Gündo du - zmit aras,ndaki toplu ta ,ma hizmetinin ihtiyaçlar, belirlenmeksizin, hizmetin kamu yarar, ve hizmet gereklerine uygun, h,zl,, güvenli, ucuz ve konforlu bir ekil de nas,l yürütülece i konusunda herhangi bir ara t,rma yap,lmaks,z,n, hizmetin sa l,kl, bir ekilde yürütülmesi ve kent merkezinde trafik t,kan,kl, ,na sebep olunmamas, amac,yla güzergahta çal, acak araçlara yönelik olarak zaman çizelgesi veya sefer s,kl, , belirlenmeksizin tesis edilen i lemde hukuka uyarl,k bulunmamaktadır.

Görüldü ü gibi bu davada idare gerekli teknik analizleri yapmay,m karar gerekçesini olu turmad, , için hukuka ayk,r,l,k bulundu u tespit edilmi tir. Benzer kararlar çok s,kça ya anmaktadır. Burada yerel yönetimlerde yeti mi eleman ve uzman eksikli i, konunun

yüzeysel de erlendirilmesi, günlük kayg,lar vb. unsurlardan dolay, al,nan kararlar,n teknik gerekçelerinin yetersizli i ana sebep olarak kar ,m,za ç,kmaktad,r.

2. Kent içi toplu ta ,ma konusunda al,nan kararlar,n yetkili merciler taraf,ndan al,nmam, olmas,;

a) Yasa gere i olu turulan komisyonlara kat,lmas, gereken üyelerin kat,l,m,n,n sa lanmam, olmas,,

DAVANIN ÖZET : Davac,n,n çal, t, , Üsküdar-Ac,badem güzergah,na 10 adet 7+1 tas,ma kapasiteli taksi-dolmu verilmesine ili kin 07.07.2010 gün ve 2010/5-13.D say,l, UKOME i leminin; hukuka ayk,r, oldu u ileri sürülerek iptali istenilmektedir.

SONUÇ: Dava konusu olayda, yukar,da yer verilen mevzuat hükümleri uyar,nca, ula ,m koordinasyon merkezinin, kendi belediyelerini ilgilendiren ve belediyelerinin yetki alan, içerisinde olu an ve o belediyenin s,n,rlar, içerisinde ba lay,p biten ula ,m konular,nda ilçe ve ilk kademe belediye ba kanlar, veya görevlendirecekleri bir üyenin kat,l,m,ndan olu aca , aç,k olmakla birlikte, dava konusu, Ula ,m Koordinasyon Merkezinin, Üsküdar ve Kad,köy lçelerinin s,n,rlar, içindeki ula ,m ihtiyac,n,n kar ,lanmas, için C-117 hatt,na 10 adet 7-H ta ,ma kapasiteli taksi dolmu un verilmesi yönündeki karar,n,n, Üsküdar ve Kad,köy Belediyelerini de ilgilendirmesine kar ,l,k somut olayda, 30.09.2011 günlü ara karar,m,z ile dava konusu UKOME karar,n,n al,nd, , toplant,ya ilgili ilçe belediye temsilcilerinin üye olarak kat,l,m,n,n sa lan,p sa lanmad, , sorulmu , 24.11.2011 havale tarihli dilekçe ile ilgili ilçe belediyelerinin temsilcilerinin üye olarak kat,l,m,n,n sa lanmad, , belirtildi inden ilgili belediye temsilcilerinin üye s,fat,yla kat,l,m, ile UKOME'nin te ekkül etmesi ve karar,n bu temsilciler taraf,ndan da imzalanm, olmas, icap ederken, ad, geçen belediye temsilcilerinin i tiraki olmaks,z,n al,nan kararda ekil unsuru aç,s,ndan hukuka uygunluk bulunmamaktadır.

Bu kararda sonuçta da belirtildi i üzere kent içi toplu ta ,ma konusunda al,nan kararlar,n yetkili merciler taraf,ndan al,nmam, olmas, durumu söz konusudur. UKOME dava

konusu kararda ilçe belediyesi temsilcilerini komisyona dahil etmemi hukua ayk,r, i lem yapm, t,r.

b) Toplu ta ,maya ili kin taleplerin yetkili komisyon gündemine al,nmadan idare ajanlar, taraf,ndan ret edilmesi veya kabul edilmesi;

DAVANIN ÖZET : Kocaeli li, Gebze lçesinde toplu ta ,mac,l,k yapan üç adet yedek arac,n toplu ula ,m sistemine kabul edilmesi ve toplu ta ,ma araçlar,na verilen (J) plaka serisinden plaka verilmesi istemiyle yapt, , ba vurunun reddine ili kin Kocaeli Büyük ehir Belediye Ba kanl, , Ula ,m Dairesi Ba kanl, , UKOME ube müdürlü ümün 21.01.2013 tarih ve 8104 say,l, i leminin; Gebze bölgesi için aç,lan ihaleye kat,larak yedek araçlar dahil toplam on adet hat ald, ,, (j) plaka verilmeyerek yedek araçlar ile toplu ta ,ma yapma hakk,n,n engellendi i, ihale artnamesi gere i zorunlu olarak yedek araç bulunduruldu u, as,l araçlar,n her gün 500-600 km yol yapt, , dikkate al,nd, ,nda yedek araç bulundurulmas,n,n zorunlu oldu u, idarenin de üç adet yedek araç bulundurma ve çal, t,rma hakk, tan,d, ,, söz konusu araçlarla bugüne kadar ta ,mac,l,k hizmeti sunuldu u, i lemin hukuka ayk,r, oldu u iddialar,yla iptali istenilmektedir.

SONUÇ: Dava dosyas,n,n incelenmesinden; davac, Aslander Ltd. ti.'nin 25.06.2012 tarihinde iki adet hat sat,n ald, , Aslan Ltd. ti'nin KOTUS Gebze bölgesi için aç,lan ihale neticesinde alt, adet toplu ta ,ma hatt, sat,n ald, , ve 10.01.2007 tarihinde bu husustaki sözleşme imzaland, ,, söz konusu ihale teknik artnamesinin 6/e bendinde yer verilen "Araçlar,n ar,za, kaza, bak,m, trafikten men vb. gibi nedenlerle sefer yapmamalar, halinde bu durumlar,n, mutlaka belgelendireceklerdir. Öncelikle di er sivil araçlarla bu aç,k giderilecek, zorunlu ise hizmet K.B.B.de bulundurulacak olan araçlarla K.B.B.nin belirledi i ücret kar ,l, , sa lanacak ve seferlerin aksamas,na meydan verilmeyecektir." ekindeki hüküm uyar,nca yedek araç bulundurdu u, bu yedek araçlar için (J) plaka verilmesi istemiyle 29.06.2012 tarihinde ba vuru yapt, ,, daha sonra davac, Aslander Ltd. ti. Taraf,ndan ayn, istemle 16.01.2013 tarihli dilekçeyle yap,lan ba vurunun, Kocaeli Büyük ehir Belediye Ba kanl, , Ula ,m Dairesi Ba kanl, , UKOME ube müdürlü ü'nün dava-konusu 21.01.2013 tarih ve 8104 say,l, i lemi ile reddedilmesi üzerine bak,lan davan,n aç,ld, , anla ,lmaktad,r.

Yukarıda yer verilen mevzuat hükümlerinin birlikte de erlendirilmesinden, büyük ehir belediyesine verilen trafik hizmetlerini plânlama, koordinasyon ve güzergâh belirlemesi ile taksi, dolmu ve servis araçlar,n,n durak ve araç park yerleri ile say,s,n,n tespitine ili kin yetkiler ile büyük ehir s,n,rlar, dahilinde il trafik komisyonunun yetkileri ula ,m koordinasyon merkezi taraf,ndan kullan,laca ,ndan, trafik hizmetlerini planlama faaliyeti kapsam,nda olan plaka tahsis i lemleri de UKOME'nin yetkisi içerisinde bulundu u aç,kt,r.

Buna göre, davac,n,n yedek araçlar,na (J) plaka verilmesi istemiyle yapt, , ba vuru, plaka tahsisi hususunda yetkili makam olan UKOME taraf,ndan de erlendirilip bir karar verilmesi gerekirken, bu hususta yetkisiz makam olan, Kocaeli Büyük ehir Belediye Ba kanl, , Ula ,m Dairesi Ba kanl, , UKOME ube müdürlü ü taraf,ndan tesis edilen dava konusu i lemde yetki yönünden hukuka uyarl,k bulunmamaktadır,r.

Bu dosyada davac, taraf,ndan yap,lan ba vurunun yetkili merciler yerine ba ka bir yetkili taraf,ndan incelenip reddi dava konusu olmu tur. Hukuki süreçte i lemin yetkili mercilerce yap,lmas, gereklili i ortaya konmu yap,lan uygulaman,n iptaline karar verilmi tir.

c) Kanunda olmayan yetki devri;

DAVANIN ÖZET : *stanbul li Üsküdar - Ko yolu - Ac,badem (C117) hatt,nda minibüs i leten davac,; ayn, güzergahta C6 hat kodlu Üsküdar - Bulgurlu hat ihdas,n,n ve bu hatta 5 adet özel halk otobüsü ilave ederek bunlar,n indirimli ücret tarifesi ile çal, mas,na ili kin 22.102010 tarih ve 43985 say,l, ETT Genel Müdürlü ü dare Encümen Karar,n,n ilgili k,sm,n,n ve bu i lemin dayana , olan hat belirleme yetkisinin ETT Genel Müdürlü üne devrini içeren 25.06.2009 tarih ve 2009/3-14 say,l, UKOME karar, ile kabul edilen, stanbul Büyük ehir Belediyesi Özel Halk Otobüsleri Çal, ma Yönergesinin 6. maddesinin 1,2,4,5 bentlerinin; hat ve indirimli ücret tarife belirleme yetkisinin 5216 say,l, Kanun ile UKOME'ye verildi i ancak yetkinin sahibi idarece bu*

yetkinin ETT Genel Müdürlü üne devrinin yasan,n amac,na ayk,r, oldu u belirtilerek iptali istenilmektedir.

SONUÇ: Dava dosyas,n,n incelenmesinden; stanbul li Anadolu Yakas,nda yer alan Üsküdar- Ko yolu - Ac,badem (C117) hatt,nda minibüs i letmecisi olan davac, taraf; ayn, güzergahta C6 hat kodlu Üsküdar - Bulgurlu hat ihdas,n,n ve bu hatta 5 adet özel halk otobüsü ilave ederek bunlar,n indirimli ücret tarifesi ile çal, mas,na ili kin 22.10.2010 tarih ve 43985 say,l, ETT (enel Müdürlü ü dare Encümen Karar,n,n (ilgili k,sm,n,n) ve bu i lemin dayana , olan hat belirleme yetkisinin ETT Genel Müdürlü üne devrini çeren 25.06.2009 tarih ve 2009/3-14 say,l, UKOME karar, ile stanbul Büyük ehir Belediyesi Özel Halk Otobüsleri Çal, ma Yönergesinin 6. maddesinin 1,2,4,5 bentlerinin iptali istemiyle aç,ld, , anla ,lm, t,r.

Büyük ehir belediye s,n,rlar, içerisinde her türlü servis yahut toplu ta ,ma araç güzergahlar,n,n ve de bu araçlar,n duraklar,n,n belirlenmesi konusunda tek yetkili makam olan stanbul Büyük ehir Belediyesinin yerine somut olayda oldu u üzere di er daval, ETT Genel Müdürlü ünce davac,n,n hatt, ile çak, an k,s,mlar, bulunan C6 hatt,n,n ihdas,na ve bu hatta faaliyet göstermek üzere 5 halk otobüsü ilave edilmesine 5216 say,l, Kanun'un yukar,da madde metnine yer verilen hükmüne ayk,r, biçimde ETT Genel Müdürlü ünce teste olunan 22.10.2010 tarih ve 43985 say,l, i lemle kararla t,r,ld, , görülmü tür.

Bu durum da göz önünde bulundurulmak suretiyle davac, taraf,ndan iptali istenilen Özet Halk Otobüsleri Yönergesinin 6.Maddesinin 1,2,4.5. Maddelerinin içeri ine bak,ld, ,nda hat belirleme (ihdas,)-iptali, güzergah belirleme-de i tirme, araç say,s,n, ve ücret tarifesi belirleme ve bu i lemler kar ,l, ,nda de i iklik bedeli ad, alt,nda ücret isteme gibi UKOME taraf,ndan kullan,lmas, gerekli yetkilerin ETT Genel Müdürlü ü taraf,ndan kullan,lmas,n, öngören hükümler içerdi i görülmekle, an,lan idare taraf,ndan aç,kça yetki devri yapabilece i hususunda bir yasal düzenleme olmaks,z,n tesis edilen i lem ile ETT Genel Müdürlü ü taraf,ndan haz,rlan,p UKOME'nin 25.06.2009 tarih ve 2009/3-14 say,l, karar, ile uygulamaya konuldu u görülen dava konusu yönergenin ilgili maddelerinde hukuka uyarl,k bulunmamaktad,r.

Bu dosyada UKOME yetkilerinin ETT'ye devri sonucu oluşan hukuka aykırılık durumu söz konusudur. Konuyla ilgili kararların alınmasında yetkili merci UKOME iken ETT tarafından sürecin yönlendirilmesi sorun yaratmıştır.

3. Belediyeler tarafından yetki ve görev sınırları, ana kanunla, makul hakkın karar verilmesi;

DANI TAY Sekizinci Daire stemin Özeti: Bilecik Merkez Gülümbe Köyü ile Bilecik Otogar, arasında yolcu taşımacılığı, yapan davacı, kooperatif tarafından, Bilecik Belediye Başkanlığı,ınca belirlenen 70 adet toplu taşıma hattının ayrı ayrı olmak üzere 10 yıllık,na kiraya verilmesi için Belediye Encümenine yetki verilmesine ilişkin 7.7.2009 gün ve 46 sayılı, Bilecik Belediye Meclisi karar, ile Bilecik Belediyesi mücavir alanının yeni letilmesine ilişkin 5.6.2007 gün ve 61 sayılı, Bilecik Belediye Meclisi karar, ile Bilecik 1. derece Kurulunun 3.4.2008 gün ve 168 sayılı, kararının ve bu kararların onaylanmasına ilişkin Bakanlık ve İçişleri Bakanlığı'nın 13.6.2008 gün ve 5069 sayılı, kararının iptali istemiyle açılan davada; minibüs hatlarının kiraya verilmesine ilişkin Meclis kararının, 5393 sayılı, Belediye Yasasının ehir içinde belediyeye verdiği yetki ve imtiyaz hakları, sınırları, içinde alınan bir karar olduğu, mücavir alanının yeni letilmesine ilişkin kararların ise, fiilen Bilecik ehir merkezi ile birleşimi durumunda olan Gülümbe Köyünün Bilecik Belediyesi mücavir alanına alınmasında hukuka aykırılık bulunmadığı, gerekçesiyle davayı reddeden Eski ehir 1. derece Mahkemesinin 9.3.2011 gün ve E:2009/817, K:2011/242 sayılı, kararının; imzalanan protokol uyarınca kazanılmış haklarının olduğu, köy sınırları, içinde taşımacılık izni yetkisinin Gülümbe Köyü Muhtarlığına ait olduğu öne sürülerek, 2577 sayılı, Yasanın 49. maddesi uyarınca temyizden incelenerek bozulması, istemidir.

SONUÇ: 3194 sayılı, İmar Kanununun 5. maddesinde mücavir alan; imar mevzuatı, bakımından belediyelerin kontrol ve sorumluluğu altına verilmiş olan alanlar olarak tanımlanmıştır.

5393 sayılı Belediye Kanununun 14. maddesinde ise, belediyenin görev, sorumluluk ve yetki alanı belediye sınırları, kapsadığı ve belediye meclisinin kararlarıyla mücavir alanlara da belediye hizmetlerinin götürülebileceği belirtilmiştir.

Davacı tarafından Bilecik Belediyesi sınırları içinde ehil içi toplu taşıma araçları sayılması belirlenmesine ve buna ilişkin işlemlerin yapılması için Belediye Encümenine yetki verilmesine ilişkin Meclis kararlarıyla Gülümba Köyünün de aralarında bulunduğu köylerin Bilecik Belediyesi mücavir alan sınırları içine alınması suretiyle Bilecik Belediyesi mücavir alanı yeniden belirlenmesine ilişkin meclis kararları ve bu kararların onaylanmasıyla ilgili kararların iptali istenmiştir.

Bununla birlikte, yine yukarıda aktarılan yasal düzenlemelerde de ifade edildiği üzere, mücavir alanın genişletilmesi durumunda, bu alanlar sadece imar mevzuatı bakımından belediyelerin yetki alanına girmekte, 5393 sayılı Yasada belirtilen görev ve yetki açısından ise, herhangi bir değişiklik olmamaktadır. Bu bağlamda, mücavir alanın genişletilmesi, belediyeye bu alanlarda ulaşım ile ilgili düzenleme yapma yetkisi vermemektedir.

Bu itibarla, dava konusu işlemler yukarıda yapılmış anlaşmalar çerçevesinde değerlendirilmiştir; ehil içi toplu taşıma araçları sayılması belirlenmesine ilişkin meclis kararlarında, belediyenin mücavir alanı da kapsadığına ilişkin herhangi bir ifadenin yer almaması, kararlarında, ehil içi toplu taşıma araçları sayılması belirlenmesine ilişkin meclis kararlarıyla mücavir alanı yeniden belirlenmesine ilişkin kararlar arasında maddi veya hukuki yönden bağlantı ya da sebep-sonuç ilişkisi bulunmamaktadır.

Bu durumda, aralarında maddi veya hukuki yönden bağlantı ya da sebep-sonuç ilişkisi bulunmayan ehil içi toplu taşıma araçları sayılması belirlenmesine ilişkin meclis kararlarıyla diğer işlemlere karşı ayrı dilekçelerle dava açılmaması nedeniyle, darenin Mahkemesince dilekçenin reddine karar verilmesi gerekirken, işin esasına girilerek verilen kararda usule uyarılmadığı görülmüştür.

Bu davada Dan, tay taraf,ndan mevcut yasalar de erlendirilerek Bilecik Belediyesi'nin yetki s,n,rlar, d, ,nda ehir içi toplu ta ,mac,l,kla ilgili bir karar ald, ,, yetki kulland, , ve bu karar,n hukuka ayk,r, oldu u belirlenmi tir. Bu konuda ya anan birçok hukuki uyu mazl,k bulunmaktad,r.

4. Belediyeler taraf,ndan müktesep haklar,n korunmas, konusunda ihlal ve ihmali içinde olmalar,,

DAVANIN ÖZET : Davac,, 15 A 1416 plakal, arac, ile ilgili 9.8.2002 tarih ve 136 nolu ula ,m koordinasyon merkezi karar,n,n (d bendi ile 13.8.2002 tarih ve 78 say,l, l Trafik komisyonu karar,n,n; e itlik ilkesine ayk,r, hareket edildi i, kamu yarar,n,n gözetilmedi i, geçim kaynaklar,n,n haks,z ekilde ellerinden al,nd, , iddialar,yla iptali istemidir.

SONUÇ: Dosyan,n incelenmesinden; ihtiyaç üzerine daha önce 1995/71 ve 1997/15 say,l, UKOME kararlar, ve 1995/173 ile 1997/41 say,l, l Trafik Komisyonu kararlar, ile davac,ya çal, ma izni verildi i, ancak daha sonra Bursaray',n hizmete girmesi nedeniyle tüm güzergahlar,n yeniden düzenlenmesi çerçevesinde ihtiyaç kalmad, , ve belediyeden de ruhsats,z oldu u gerekçesiyle davac,ya çal, ma iznini veren UKOME kararlar,n,n iptal edilerek çal, ma izni verilmemesine karar verilip, bunun l Trafik Komisyonunca uygun görüldü ü anla ,lmaktad,r.

Gerek Karayollar, Trafik Yönetmeli i, gerekse 3030 say,l, Yasa ve Uygulama Yönetmeli iyle toplu ta ,mac,l,k ve ta ,mac,l, ,n güzergah,n belirlenmesi konusunda daval, idareler yetkili k,l,nm, sa da olayda daval, idarelerce tesis edilen i lemde yer alan gerekçelerin gerçekte ba da mad, ,, zira ruhsats,z halk otobüsü olarak çal, an otobüslerin midibüse çevrilerek daha önce çal, t,klar, hatlarda kazan,lm, haklar oldu undan bahisle çal, malar,na izin verildi i, ayr,ca davac,n,n güzergah ruhsat, bulunmamakta ise de ihtiyaç üzerine 1995/71, 1997/15, say,l, UKOME,1995/173, 1997/41 Say,l, l Trafik Komisyonu kararlan ile kendisine çal, ma izni verildi i, söz konusu izne dayanarak uzun süreden beri bu hatta çal, t, ,, dolay,s,yla müktesep

hakk,n,n bulundu u güzergah ruhsat, eksikli inin her zaman tamamlanabilece i anla ,lmaktad,r.

Bu durumda davac,n,n kazan,lm, haklar, göz ününde bulundurularak tesis edilmedi i anla ,lan dava konusu i lemde hukuka uygunluk bulunmad, , sonucuna var,lm, t,r.

Bu dosyada 1995 y,l,nda yetkili mercilerden al,nan karar ile kullan,lan haklar,n ko ullar,n de i mesi sonucunda hak sahiplerinden al,nmas, sonucu olu an süreç aç,klanm, t,r. Dava sonucunda mahkeme kazan,lm, haklar, göz önünde bulundurarak karar,n iptalini uygun görmü tür.

5. hale yolu ile verilen kent içi yolcu ta ,mac,l, ,nda ihale sözleşmelerinin ihlal edilmesi nedeni ile olu an hukuki ihtilaflar;

DAVANIN ÖZET : Tekirda lli Çorlu ilçesinde davac, Kooperatif üyelerinin M Seri plakal, araçlarla toplu ta ,mac,l,k yapt,klar,ndan bahisle 2010 y,l, çal, ma ruhsatlar,n,n düzenlenerek verilmesi istemiyle yapt,klar, ba vurunun z,mnen reddine ili kin i lemin iptali istemiyle aç,lan davada; Tekirda lli, Çorlu ilçesi kent içi toplu ta ,ma hizmetinin, daval, idarece 1988 y,l,ndan itibaren minibüs i leticileri ile sözleşme imzalanarak önce i letme pay, sonra da y,ll,k harç tahsili suretiyle, 1993 y,l,ndan itibaren ise 2886 say,l, Kanun kapsam,nda yap,lan ihale ile bu hatt,n davac, kooperatife kiralanmas, suretiyle 3. ki ilerce görüldü ü, bu kapsamda, ta ,mac,l,k hizmetini devralan ah,slara Tekirda l Trafik Komisyonu kararlar, ile M plaka verildi i, kira sözleşme hükümlerine göre kira süresi uzat,larak 31.12.2006 tarihine kadar kira ili kisinin sürdürüldü ü, bu tarihten sonra kira süresinin daval, idarece uzat,lmayarak sözleşme menin sona erdi i, ayr,ca kent içi toplu ta ,ma hizmetinin gördürülmesi amacıyla yeni bir ihalenin de yap,lmad, , ve 06.01.2010 tarih ve 2010/66 say,l, meclis karar, ile de toplu ta ,mac,l,k hizmetinin belediye eliyle yürütülmesine karar verildi i, M plakalar,n tahsisine ili kin Komisyon kararlar,nda aksine bir erh bulunmasa dahi, davac,lar,n çal, ma haklar,n,n ihaleyle belirlenen toplu ta ,mac,l,k hizmetinin süresiyle s,n,rl, oldu u ve ihaleyle yap,lmaz, planlanan toplu ta ,mac,l,k faaliyetinin süresinin sona ermesine kar ,n M plakalar,n,n iptal edilmemesi nedeniyle M plaka verilmesinin do al bir uzant,s, olan çal, ma

ruhsat,n,n verilmemesi isteminin idarenin bütünlü ü ilkesine ters dü ece i gibi, bir idare taraf,ndan verilen bir hakk,n di er idarenin yetkileriyle hükümsüz hale getirilmesi sonucuna yol açt, ,ndan, tesis olunan i lemde hukuka uyarl,k bulunmad, , gerekçesiyle dava konusu i lemi iptal eden Tekirda dare Mahkemesinin 14.03.2011 gün ve E.2010/726, K:2011/319 say,l, karar,n,n; daval, idarece, davac,lar,n faaliyetinin M plaka sahibi olmalar,ndan de il ihale yoluyla belirli süreyle toplu ta ,mac,l,k hakk,n, elde etmelerinden kaynakland, , ileri sürülerek, 2577 say,l, Yasan,n 49. maddesi uyar,nca temyizen incelenerek bozulmas,, davac,lar taraf,ndan ise, mahkeme karar,ndaki, davac,lar,n M plaka ile çal, ma haklar,n,n ihale ile belirlenen toplu ta ,mac,l,k hizmetinin süresiyle s,n,rl, oldu u yönündeki k,sm,n kald,r,larak düzeltilerek onanmas, istenilmektedir.

SONUÇ: Uyu mazl,k; davac, kooperatifin üyelerinin Tekirda li, Çorlu lçesinde M seri plakal, araçlarla toplu ta ,mac,l,k yapt,klar,ndan bahisle 2010 y,l, çal, ma ruhsatlar,n,n düzenlenerek verilmesi isteminden do mu tur.

Dosyan,n incelenmesinden 06.01.2010 tarih ve 2010/66 say,l, Çorlu Belediye Meclis karar,yla toplu ta ,mac,l,k hizmetinin belediye eliyle yürütülmesine karar verildi i anla ,lmaktad,r.

Belediye Meclisinin bu karar,n,n iptali istemiyle davac, kooperatifin muhtelif üyelerinin Tekirda dare Mahkemesinde açt,klar, davalar reddedilmi ve temyiz edilmeksizin kesinle mi tir. Böylece 5393 say,l, Yasan,n verdi i yetkiye dayanarak, toplu ta ,ma hizmetinin belirleyicisi ve imtiyaz sahibi olan daval, belediyenin, toplu ta ,ma hizmetinin bizzat kendi eliyle yap,lmas, konusunda al,nan bu karar yarg, karar, ile de hukuki geçerli ini korumaktad,r.

Öte yandan, toplu ta ,man,n kooperatifler eli ile yap,lmas, yolunda al,nm, ba ka bir karar da bulunmamaktad,r. Bu nedenle, davac, kooperatif üyelerinin salt M plaka sahibi olmalar, ve bu plakalar,n halen iptal edilmemi olmas,na dayal, olarak çal, ma ruhsat,n,n da verilmesi gerekti inin kabulüne hukuken olanak bulunmamaktad,r.

Kald, ki; M plaka uygulamas, ehir içi toplu ta ,mac,l,k yapan araçlar,n belirli bir düzende faaliyet göstermeleri ve takibinin kolayl, , aç,s,ndan getirilmi bir düzenlemedir. Bu nedenle uyu mazl,k konusu olayda oldu u gibi ehir içi toplu ta ,ma ihalesi sonucu verilen M plakalar,n ihale süresinin sona ermesine kar ,n iptal edilmemi olmas,n,n, bu plakalarla faaliyetin devam,n, sa lamayaca , aç,kt,r. Bir ba ka anlat,m,la, uyu mazl,k konusu olay,n yukar,da aktar,lan süreci de dikkate al,nd, ,nda M plaka sahiplerinin ehir içi toplu ta ,mada kazan,lm, hak sahibi olduklar,n,n kabulü hukuken mümkün de ildir.

Bu durumda, davac, kooperatif üyelerinin 2010 y,l, çal, ma ruhsat,n,n düzenlenerek verilmesi istemlerinin z,mnen reddine ili kin dava konusu i lemde hukuka ayk,r,l,k bulunmamaktadır,r.

Aç,klanan nedenlerle, Tekirda dare Mahkemesi karar,n,n bozulmas,na, dosyan,n yeniden bir karar verilmek üzere ad, geçen Mahkemeye gönderilmesine, kullan,lmayan yürütmenin durdurulmas, harc,n,n istemi halinde daval, idareye iadesine, bu karar,n tebli tarihini izleyen 15 (onbe) gün içerisinde karar,n düzeltilmesi yolu aç,k olmak üzere 20.03.2012 gününde oybirli iyle karar verildi.

Bu dosyada il trafik komisyonu ile elde edilen haklar,n belediye meclis karar, ile ortadan kalkmas, sonucu do an süreç ve Dan, tay da konuyla ilgili al,nan karar ortaya konmu tur. hale ile elde edilen haklar,n kayb, durumunda ya anan durum aç,klanm, t,r.

6. Kanunda olmayan bir tak,m mali ve cezai yükümlülüklerin toplu ula ,m esnaf,na uygulanmas, sebebi ile ya anan hukuki ihtilaflar;

a) Ruhsat ücreti, devir ücreti ya da uygunluk ücreti ad, alt,na mali yükümlülük;

DAVANIN ÖZET : 34 M 6190 plakal, araç ile toplu ta ,ma faaliyetinde bulunan davac,dan tahsil edilen toplam 21.739,14-TL tutar,ndaki "minibüs ruhsat izin bedelinin" iadesi istemiyle yap,lan düzeltme- ikayet ba vurusunun z,mnen reddine dair i leminin daval, Belediye'nin böyle bir harç almas,n,n yasal dayana ,n,n bulunmad, ,, 2497 say,l,

*Kanun'un 97. Maddesi kapsam,nda Belediyeden her hangi bir hizmet taleplerinin de
olmad, , ileri sürülerek iptali, haks,z yere tahsil edilen tutarlar,n iadesi istenilmektedir.*

***SONUÇ:** Olayda, yukar,da yer verilen Kanun maddelerinde ve di er kanunlarda
belediye s,n,rlar, içerisinde ta ,ma hizmeti faaliyetinde bulunan ki ilerden "minibüs
ruhsat izin bedeli" ad, alt,nda bir ücret al,naca ,na ili kin her hangi bir hükmün
bulunmad, ,ndan, Anayasa'n,n 73. Maddesi uyar,nca an,lan mali yükümlülü ün ihdas
edilmesi ve söz konusu ücretin istenmesi hukuken mümkün de ildir. Her ne kadar, 2464
say,l, Belediye Gelirleri Kanun'unun 97. Maddesinde, belediyelerin bu Kanunda harç
veya kat,lma pay, konusu yap,lmayan ve ilgililerin iste ine ba l, olarak ifa edecekleri
her türlü hizmet için belediye meclisince düzenlenecek tarifelere göre ücret almaya yetkili
olduklar, düzenlenmi ve daval, idarece de bu hükmeye istinaden söz konusu ücretin
al,nd, , iddia edilmi ise de; söz konusu maddeye göre ücret talep edilebilmesi için
belediyeler taraf,ndan ilgililerin talebi üzerine bir hizmet sunumunun bulunmas,
gerekti i aç,k olup, olayda ise iste e ba l, olarak bir hizmet sunumundan bahsetmeye
olanak yoktur.*

*Bu durumda, minibüs i letmecili i yapan davac,dan ruhsat izin ücreti ad, alt,nda ücret
talep edilmesinin yasal dayana , bulunmad, , sonucuna var,ld, ,ndan, söz konusu
ödenen ücretlerin iadesi istemiyle yap,lan düzeltme ikayet ba vurusunun z,mnen reddine
dair i lemde hukuka uyarl,k görülmemi tir.*

*Aç,klanan nedenlerle; davan,n kabulüne, dava konusu i lemin iptal edilerek, davac,dan
haks,z olarak tahsil edilen 21.739,14-TL'nin iadesine, 13/03/2013 tarihinde karar verildi.*

*Bu hukuksal süreçte yerel yönetimin minibüs ruhsat izin bedeli alt,nda ald, , ücretin iptali
gerçekle mi tir. Zaman zaman yerel yönetimler bu tür yollara ba vurmaktad,r. Ancak
al,nan bedel kar ,l, ,nda hizmet sunumu gereklili i mahkeme karar,nda etkili olmu tur.*

***b) Kabahat ya da suç kabul edilen eylemlere kanunda öngörülen cezalardan/
yapt,r,mlardan daha a ,r ceza yapt,r,m uygulanmas,;***

DAVANIN ÖZET : 16 M 0078 plaka numaralı, özel halk otobüsünün sahibi ve i leticisi olan davacı, Özel Toplu Ta ,ma Araçlar, Yönetmeliğinin 12. maddesine öBu yönetmelik kapsam,ndaki araçlarda, Çevre l Müdürlü ünün yapacağı , denetimler sonucu egzoz emisyon ölçüm de erlerinin standartlara ve s,n,r de erlere uygun olmaması, hakkında yapacağı , tutanakla, bildirimlerde söz konusu araçlara Para ve Puan Tablosunun 29. maddesi uygulan,r yönünde f bendinin eklenmesine ve yönetmelik eki Para ve Puan Tablosuna öEgzoz emisyon ölçümlerinin uygun olmad, ,n,n Çevre l Müdürlü ü tarafından tutanakla tespit edilerek Müdürlü ümüze bildirilmesi halinde 1. tespit 15 gün, 2. tespit 30 gün, 3. tespit 1 y,l hattan çekilir.ö yönünde 29. maddenin eklenmesine ilişkin 15.09.2011 tarih ve 696 say,l, meclis karar, ile bu düzenleme do rultusunda davacı,ya ait araç,n 15 gün hattan çekilmesine ilişkin daval, idare i leminin; hukuka ayk,r, oldu u, araç,n faaliyetten men edilmesine ilişkin olarak al,nm, herhangi bir encümen karar,n,n bulunmad, ,, yapt,r,m,n kanunla konulması, gerekti i, davacı,ya zaten il çevre müdürlü ünün idari para cezası, verildi i iddia edilerek iptali istenilmektedir.

SONUÇ: Olayda, yukarıda belediyelere ilişkin olarak yer verilen mevzuat hükümlerinin irdelenmesinden; belediyelerin görevlerinin, toplu ta ,ma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ula ,m araçlar,, tünel, raylı, sistem dâhil her türlü toplu ta ,ma sistemlerini kurmak, kurdurmak, i letmek ve i lettirmek, kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde i letilen her türlü servis ve toplu ta ,ma araçlar, ile taksi say,lar,n,, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlar,n, belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve i letmek, i lettirmek veya kiraya vermek, kanunlar,n belediyelere verdi i trafik düzenlemesinin gerektirdi i bütün i leri yürütmek oldu u, öte yandan, büyük ehir belediyelerinin görevlerinin ise, büyük ehir ula ,m ana plân,n, yapmak veya yaptı,rmaq ve uygulamak; ula ,m ve toplu ta ,ma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sa lamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde i letilen her türlü servis ve toplu ta ,ma araçlar, ile taksi say,lar,n,, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlar,n, belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve i letmek, i lettirmek veya kiraya vermek, kanunlar,n belediyelere verdi i trafik düzenlemesinin gerektirdi i bütün i leri yürütmek, sürdürülebilir kalk,nma ilkesine uygun olarak çevrenin, tar,m alanlar,n,n ve su havzaları,n,n korunması, sa lamak,

büyük ehir içindeki toplu ta ,ma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, i letmek veya i lettirmek, büyük ehir s,n,rlar, içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçlar, dahil toplu ta ,ma araçlar,na ruhsat vermek oldu u, an,lan görevler aras,nda egzoz emisyon ölçüm de erlerinin standartlara ve s,n,r de erlere uygun olup olmad, ,n,n takibine ili kin bir görevinin bulunmad, , gibi Çevre l Müdürlü ünün yapaca , denetimler sonucu egzoz emisyon ölçüm de erlerinin standartlara ve sihir de erlere uygun olmamas, halinde 1. tespitite 15 gün, 2. tespitite 30 gün, 3. tespitite 1 y,l hattan çekilir yönünde bir yapt,r,m,nda kanuni düzenleme ile hüküm alt,na al,nmad, , anla ,lmaktad,r.

Bu durumda, yönetmeliklerin, Ba bakanl,k, bakanl,klar ve kamu tüzel ki ilerinin kendi görev alanlar,n, ilgilendiren kanunlar,n ve tüzüklerin uygulanmas,n, sa lamak üzere ve bunlara ayk,r, olmamak art,yla ç,kard,klar, yaz,l, hukuk kurallar, olmas,, yönetmelik ç,karabilecek ki ilerinin görev alanlar,n, ilgilendiren kanunlar,n ve tüzüklerin uygulanmas,n, sa lamak amac,yla yönetmelik ç,karabilmesi, yönetmeliklerle yasalara ayk,r, veya yasalarla belirlenen görev alan,na girmeyen konularda hüküm getirilmesine olanak bulunmamas, kar ,s,nda, görevler aras,nda bulunmayan egzoz emisyon ölçüm de erlerinin standartlara ve s,n,r de erlere uygun olup olmad, ,n,n takibi ile Çevre l Müdürlü ünün yapaca , denetimler sonucu egzoz emisyon ölçüm de erlerinin standartlara ve s,n,r de erlere uygun olmamas, halinde 1. tespitite 15 gün, 2. tespitite 30 gün, 3. tespitite 1 y,l hattan çekilir yönünde bir yapt,r,m,n uygulanmas,na ili kin yönetmelik düzenlemesinde ve bu düzenleme uyar,nca davac,ya ait arac,n 15 gün süre ile hattan çekilmesinde hukuka uygunluk bulunmamaktadır,r.

Öte yandan, araçlar,n egzoz emisyon ölçüm de erlerinin standartlara ve s,n,r de erlere uygun olup olmad, ,n,n takibinin Çevre Kanunu ile Egzoz Gaz, Emisyonu Kontrolü Yönetmeli i uyar,nca Çevre II Müdürlü ü ve mevzuat ile yetki devri yap,lan personelce yap,ld, ,, olumsuz bir durumun tespiti durumunda ise mevcut düzenlemeler do rultusunda yapt,r,m,n uygulandı, , hususu da tart, mas,zd,r. Aç,klanan nedenlerle, dava konusu i lemlerin iptaline karar verilmi tir

Bu davada yapılan yönetmelik de i ikli i ile kanunun uygulaması, k, s, tland, ,, yönetmeli in kanuna uygun olmadı, ve bunun sonucunda verilen ceza iptali gerçekleştirilmiştir. Yerel yönetimler yönetmelikleri oluştururken kanun ile uyuma dikkat etmeleri gerekmektedir.

c) Yetki dahilinde olmayan konularda indirimli tarife uygulanması:

DAVANIN ÖZETİ : Balıkesir ili, Bandırma İlçesi özel **Halk** otobüsü işletmeciliği yapan davacılar tarafından, Bandırma Belediye Meclisinin 04.06.2007 tarih ve 155 sayılı kararında öğrencilerin kart de i imi ve vize i lemlerinin ücretsiz yapılması, 25 dakika içerisindeki öğrenci aktarmaları, ücret alınmaması, 25 dakika içerisindeki diğer aktarmalarda ise %50 indirim uygulanması ilkin k, sm, n, n Anayasaya ve 4736 sayılı Yasa'nın 1.maddesine aykırı oldu u, anılan düzenleme ile indirimlerin kapsamı genişletilmesinin madduriyete neden olacağı ileri sürülerek iptali istenilmektedir.

SONUÇ: İlgili yasal düzenlemeden, belediyelere ait bir yetki olan ehil içi toplu taşıma hizmetlerinin işletmecilik hakkı, k, smen veya tamamen devredebilecekleri bunda belde halkın ihtiyaçları sağlanması ve kamu hizmeti gereklerinin yerine getirilebilmesi amacıyla yapılacak, idarenin hizmetin gereklerine uygun koşulların olması halinde bu hakkın tekrar geri alabileceği, devir yapılması halinde idarenin kendine lehine gelir sağlamaya yönelik koşullar belirleyebileceği ve bu koşullara uymayı kabul eden kişilerin kamu hizmeti niteliğindeki bu faaliyetlerini idarenin gözetimi ve denetimi altında yürütmek zorunda oldukları anlaşılmaktadır.

Toplu taşıma yetkisinin devredilmesi ise ücret ve tarifelerin belirlenmesi yetkisinin devri anlamına gelmeyeceği tarifeleri belirleme yetkisinin belediyeye ait olduğu ancak bu yetki kullanılırken mevcut yasal düzenlemelere beldenin özellikleri, teknik ve ticari icaplarına göre belirleme yapılacağı tabiidir.

İlgili Bakanlar Kurulu kararında da ücretsiz veya indirimli taşımacılık yolcular sayılmak suretiyle belirlenmiş olup. Kanunun işletmecilik gereği yapılması gereken ticari

indirimler hariç Bakanlar Kurulu Kararları ile belirlenen ve sayılarıyla, ,nda ücretsiz veya indirimli tarife uygulaması, yoluna gidilemeyeceği kuşkusuzdur.

Öte yandan, Bakanlar Kurulu Kararlarında belirtilenler dâhilinde, ,nda ücretsiz taşıma ve de i im i lemleri yapılması, gerek söz konusu mevzuat hükümlerine gerekse Anayasa'nın e itlik ilkesine aykır, oldu u gibi taşıma i ini halk otobüslerine yönlendirmek de i ik ula ,m araçları, arasında koordinasyon sağlamak hatları, bölünmesi gibi bir durumda iddia ve ispat edilemediğinden ticari icaplarına ve hizmet gereklerine uygunluktan da söz edilemeyeceği cihetle 04.06.2007 tarih ve 155 sayılı, Belediye Meclisi Kararı'nın, dava konusu edilen ksm,nda hukuka ve hakkaniyete uyarlık bulunmamaktadır.

Dava özetinde görüldüğü üzere Bandırma Belediye Meclisi yetkisi olmayan konuda bir karar almış, bunun sonucunda da karar iptal edilmiştir. Konuyla ilgili bakanlık ve bakanlar kurulunun açık kararları, bulunmakta iken yetki alanı, yapılarak konuya yeni düzenleme getirilmiştir.

Yukarıda detaylı bir şekilde örnekleri ile açıklandı, , üzere, hukuki uyumsuzluklar, en başta, teknik gerekçelerden yoksun güzergâh tahsisleri ve bunun sonucunda ortaya çıkan yolculuk sayısının azalmasıdır. Ayrıca, bu durum aynı ve/veya çak, an hat ve güzergâhlarda yolcu kapma yar, ,n, ortaya çıkarmaktadır. Bunun sonucu olarak, taraflar arasında asayiş bozan olayların ortaya çıkması, çevre kirliliği, enerji verimsizliği, yolcu güvenliğinin tehdit altına girmesi, trafik güvenliğini zayıflatması, gibi sorunlar, da beraberinde getirmektedir. Bu sorunların en aza indirgenebilmesi için aynı hat ve güzergâhlarda ve/veya aynı bölgelerde ve hatta tüm kent bütününde bütüncül bir sistemin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, örnek bir analizi, verimlilik ölçütleri uygulamaları, olarak aşağıdaki bölümde verilmiştir.

4. TOPLU TA İM VERİMLİLİK ÖLÇÜTLERİ VE KOCAELİ ÖRNEĞİ

Bu Bölümde Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı, özel halk otobüslerinin (ÖHO) verileri kentte bulunan elektronik kart sisteminden alınmıştır. Alınan bu veriler Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü Ulaştırma Anabilim Dalı, Öğretim üyeleri Prof.Dr. Halim Ceylan ve Prof.Dr. Soner Haldenbilen'in yardımlarıyla, halk otobüslerinin işletme verimliliklerinin artırılması, için gerekli ölçütleri açıklanarak aşağıdaki analizler geliştirilmiştir. Bu kapsamda, Kocaeli ilinde faaliyet gösteren yaklaşık 520 adet ÖHO'nun kilometre başına, dakika, yolcu ve km başına elde ettikleri gelirden yola çıkılarak verimlilik çalışması yapılmıştır. Gider olarak km başına yakıt tüketimi değerleri kullanılmıştır. Verimlilik analizlerinde ortalama, altına kalan hatlar belirlenerek verimlilik artırma, için gerekli işletme planları önerilmiştir.

4.1 TOPLU TA İMA VERİMLİLİK ÖLÇÜTLERİ

Toplu taşıma sisteminde talebi belirleyen ve etkileyen en önemli bileşenler, maliyet ve kalitedir. Toplu taşıma maliyeti, işletmeciler için bir yolcunun birim uzaklıktaki yer de işiminin sağlanması için gereken toplam maliyet, yolcu için ise, bu toplu taşıma hizmeti karşılığında ödediği ücrettir. Toplu taşıma verimlilik ölçütleri Tablo 1'de verilmiştir. Bu ölçütler aşağıda açıklanmıştır.

Sıklık: Yolculuk yapılacak terminaller arasında birim zaman içinde düzenlenen seferlerin sayısı, yada bu seferler arasındaki zaman aralıklarıdır. Sıklık genelde ardışık iki otobüs arasındaki zaman aralığının tersi olarak ifade edilmektedir.

Ticari Hız: Süreye gecikme ve beklemelelerinde dahil edildiği hızdır. Şehir içi yollarda toplu taşıma hizmeti veren işletmenin verimliliğini göstermektedir.

Dakiklik: Yolcu taşımacılığı yapan işletmelerin hizmet ölçütlerinden birisi olup, taşımacılığın önceden belirlenen zamanda başlaması ve bitmesi konusundaki güvenilirliktir. Birim zamandaki gecikmelerin toplamı ile ölçülür. Bir başına deyişle, gecikmeli kalkışların oranıdır.

Güvenlik: Güvenlik, ulaşım sırasında yolcular için yaralanma ve ölüm ile sonuçlanan kaza olasılığı ile değerlendirilir. Yapılan yolcu-km başına oluşan ölümlü, yaralanmalık ve hasarlı kaza sayıları olarak ifade edilebilmektedir.

Hat kapasitesi: Toplu ulaşım hizmeti verilen bir hatta kullanılan araçlarla bir saatte taşıyabilecek oturan ve ayakta yolcu sayısı olarak ifade edilmektedir.

Tablo 4.1: Toplu ulaşım verimlilik ölçütleri

	Verimlilik Ölçütü	Birim
Toplu Ulaşım ölçütleri	Sıklık	Taşıt/saat
	Ticari hız	Km/sa
	Dakiklık	Gecikmeli kalkış-varış oranı
	Güvenlik	<ul style="list-style-type: none"> • Kaza say./100* Yolcu ó Km • Ölü say./100* Yolcu ó Km • Yaralı say./100* Yolcu ó Km • Hasar say./100* Yolcu ó Km
	Hat kapasitesi	Taşıyan yolcu say./saat
	Üretken kapasite	
	Üretkenlik oranı	<ul style="list-style-type: none"> • yolcu-km/100 lt • koltuk-km/100 lt
	Kullanım oranı	yolcu-km/koltuk-km
	Hizmet alanı	km/km ²
	Taşıtların engelli erişimine uygunluk	%
	Filoya ortalaması	-
	Yolcu memnuniyet oranı	%
	Koltuk başına düşen yolcu sayısı	Yolcu/koltuk
	Hizmet verimliliği	<ul style="list-style-type: none"> • Yolcu/taşıt-km • Yolcu/taşıt • Yolcu/sefer
	Kapasite kullanım oranı	Günlük yolcu say./Günlük yolcu kapasitesi
	Seyahat süresi verimliliği	Dakika/dakika

Üretken kapasite: Bir hat üzerinde toplu ulaşım hizmeti veren araçların ticari hız ile hat kapasitesinin çarpımı, sonucunda elde edilmektedir.

Üretkenlik oran,: Toplu ta ,m hizmeti veren ta ,tlar,n tükettikleri birim yak,t ba ,na yap,lan koltuk-km veya yolcu-km olarak ifade edilmektedir (yolcu-, koltuk-km/100 lt).

Kullan,m oran,: Toplu ta ,m hizmeti verilen bir hatt,n birim zamandaki kullan,m oran,n, vermektedir (yolcu-km/koltuk-km).

Yukar,da bahsedilen 8 adet verimlilik ölçütüne ek olarak a a ,da verilen ölçütlerde kullan,labilmektedir.

Hizmet Alan,: Toplu ta ,m hizmetinin, hizmet alan,n,n yayg,nl, , konusundaki önemli bir ölçütdür. Toplam tek yön güzergah uzunlu unun e hrin yüzölçümüne bölünmesiyle hesaplan,r. Bu rakam ne kadar büyükse toplu ula ,m,n hizmet alan, o kadar geni tir.

Ta ,tlar,n engelli eri imine uygunluk yüzdesi: Toplu ta ,m filusunun engelli eri imine ne kadar uygun oldu unun belirlenmesi, gerekli iyile tirmelerin yap,lmas, ve takibi için önemli bir ölçüttür. Engelli eri imine uygun ta ,t say,s,n,n ta ,t filosu içindeki oran ile ifade edilmektedir.

Filo ya ortalamas,: Ta ,t filusunun ya ortalamas, hizmet kalitesinin ana ölçütlerinden birisidir; çünkü yeni ta ,tlarla verilen hizmet yolcular,n seyahat konforu ve güvenliklerini artt,rd, , gibi emisyon sal,n,mlar,n, da önemli ölçüde dü ürmektedir.

Yolcu memnuniyet oran,: Yolcu memnuniyet anketleri yolcular,n toplu ta ,m hizmeti ile ilgili dü üncelerini, ikayetlerini ve isteklerinin anlamam,n en etkili yoludur.

Koltuk ba ,na dü en yolcu say,s,: Zirve saatlerde ta ,tlar,n a ,r, kalabal,k olmas, yolcular,n en önemli ikayetlerinden birisidir. Koltuk ba ,na dü en yolcu say,s, toplu ta ,m hizmetinin ne kadar koltuk kapasitesi sundu unu göstermektedir. Hafta içi toplam günlük toplam yolcu say,s,n,n günlük koltuk kapasitesine bölünmesiyle hesaplan,r.

Hizmet verimlili i: Toplu ta ,m sisteminin verimlili i ile ilgili ölçütlerden bir di eri de

ta ,t-km ba ,na dü en yolcu say,s,d,r. Bu rakam artt,kça sistemin verimlili i de artmaktadır. Ancak yolcu/ta ,t-km'deki art, sistemin konforunu dü ürüp mü teri memnuniyetini de dü ürebilmektedir. Ta ,t ve sefer ba ,na dü en yolcu say,lar, da le ilgili di er ölçütlerdir.

Kapasite kullan,m oran,: Toplu ta ,m sisteminin verimlili ini gösteren bir di er ölçüt ise kapasite kullan,m oran,d,r. Bu ölçüt sistemin sa lad, , kapasitenin yüzde kaç,n,n yolcular taraf,ndan kullan,ld, ,n, gösterir (Günlük yolcu say,s,/Günlük yolcu kapasitesi).

Seyahat süresi verimlili i: Toplu ta ,m hizmetleri hakk,nda görülen en önemli ikayetlerden birisi de seyahat sürelerinin uzunlu udur. Toplu ta ,m hizmetinin verimlili i seyahat süresi aç,s,ndan da de erlendirilebilmektedir. Seyahat süresi verimlili i, ehir içinde toplu ta ,m seyahat sürelerinin ortalamas,n,n ehir içindeki özel ta ,t seyahat süresinin ortalamas,na oran, ile bulunabilmektedir. Yukar,da aç,klanan verimlilik ölçütlerine ba l, olarak Kocaeli ili ÖHO verilerinden yola ç,k,larak örnek bir analiz yap,lm, t,r.

4.2 VER ML L K ÖLÇÜTLER NE ÖRNEK ANAL Z: KOCAEL ÖRNE

Örnek çal, man,n yap,ld, , Kocaeli ili, Marmara Bölgesi'inde yer almakta olup, do u ve güneydo usunda Sakarya, güneyinde Bursa, bat,s,nda Yalova, zmit Körfezi, Marmara Denizi ve stanbul, kuzeyde de Karadeniz'le çevrilidir. lin yüzölçümü 3.505km² olup Asya ile Avrupa'y, birle tiren önemli bir yol kav a ,nda bulunmaktadır. Nüfusu 1.6 milyonun üzerindedir. Tipik bir körfez ehri olup, toplu ula ,m,n yakla ,k %90'd,k k,sm, Özel Halk Ötobüscüleri (ÖHO) ile yap,lmaktadır.

Kocaeli ÖHO, yakla ,k 520 adet ta ,tlar, ile 38 farkl, hatta çal, maktadır. ÖHO'nin verimlilik ölçütleri ve analizleri, KENTKART taraf,ndan sa lanan 01/11/2013 tarihi ile 30/11/2013 tarihleri aras,n, kapsayan Kas,m 2013 ay, verileri kullan,larak yap,lm, t,r. analizine esas veriler Tablo 4.2'de verilmi tir. Tablo incelendi i zaman 62 km uzunluklara varan hatlar bulunmaktadır. Bu hat uzunluklar, normal kentiçi ta ,mac,l,k için seyahat süresi, konfor ve ticari h,z dikkate al,nd, , zaman oldukça uzun bir mesafedir.

Tablo 4.2: ÖHOøme ait hat uzunluklar,

Hat Kodu	Hat Uzunlu u (km)	Hat Kodu	Hat Uzunlu u (km)
41022	20,71	41094	38,55
41023	35,13	41095	39,17
41024	45,10	41096	32,60
41032	24,29	41101	22,86
41033	30,54	41103	15,48
41042	6,11	41111	49,97
41043	36,81	41118	41,49
41044	22,98	41120	60,87
41052	12,39	41121	53,06
41053	30,55	41123	62,58
41056	29,73	41126	51,00
41059	27,65	41128	41,06
41066	37,04	41130	61,79
41071	23,41	41133	50,29
41076	46,38	41134	50,15
41081	41,22	41138	50,59
41082	42,80	41140	51,12
41088	42,05	41141	37,90
41092	42,88	41147	35,37
41093	56,84		

Tablo 4.3 incelendi inde 520 ta ,t,n günlük olarak yapm, olduklar, tur say,s, verilmi tir. Tur say,lar, ve hat uzunluklar, dikkate al,narak ta ,tlar,n günlük yapm, olduklar, ta ,t-km de erleri bulunabilir.

Analiz yap,lan Kas,m 2013 ay,na ait ortalama bir ÖHO ta ,t,n,n yapm, oldu u günlük km de erleri ekil 4.1.øde verilmi tir. ekil incelendi inde yatay eksen hat kodlar,n, ve dü ey eksen ise hatlardaki ta ,t,n yapm, olduklar, ortalama km de erini göstermekte olup ortalama 4 hatta bulunan ta ,tlar,n fazla km yapt,klar, görülebilir.

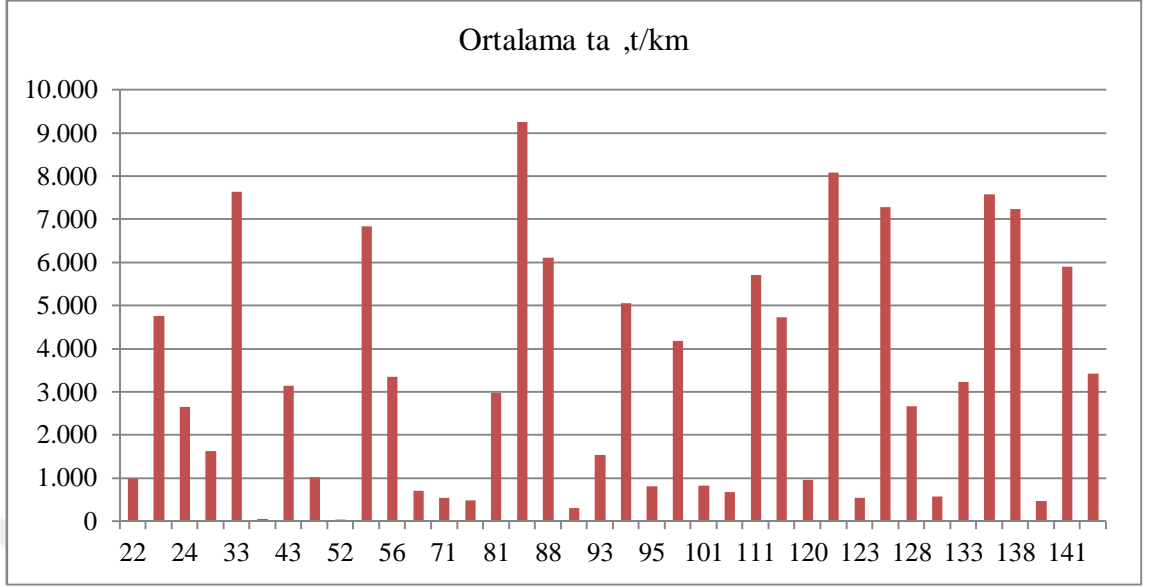
Kas,m, 2013øte toplam 3.7 milyon km yol yap,lm, t,r. Çal, an araç say,s, dikkate al,nd, ,nda araç ba ,na ortalama 3450 km/ay yol yap,ld, , bulunmu tur. Ayn, ay içerisinde km ba ,na ta ,nan yolcu miktar, ortalamas, 1,29 yolcu/km olarak hesaplan, t,r. ekil 4.2øde ortalaman,n üstünde ta ,mac,l,k yapan verimli hatlar büyükten küçü e do ru

s,ralanm, t,r. ekilde yatay eksen hatlar, ve dü ey eksen ise ortalama yolcu/km de erlerini göstermektedir.

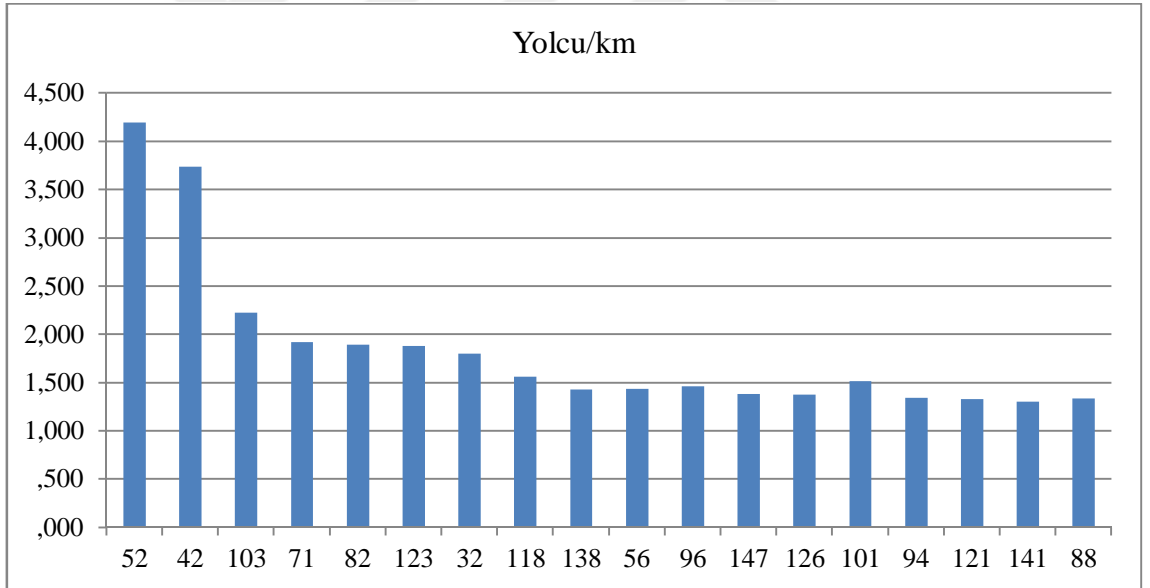
Tablo 4.3: Ta ,tlar,n günlük yapm, olduklar, sefer saylar,

Hat Kodu	Güzergahlar,	Att, , Tur	Hat Kodu	Güzergahlar,	Att, , Tur
22	HALKEV OTOGAR	6	95	BAYINDIRLIK GÜNDO DU P.YOLU	5
23	YAHYAKAPTAN UMUTTEPE	7	96	YAHYAKAPTAN P.YOLU	7
24	V NSAN UMUTTEPE	6	101	DER NCE K PA 60 EVLER	5
32	TÜYSÜZLER TOK - TÜYSÜZLER ÇAYIRKÖY	7	103	DER NCE K PA 60 EVLER	6
33	SEKAPARK UMUTTEPE	8,5	111	ESENTEPE TAV ANTEPE	6
42	SARPER BA ÇE ME V NSAN	8	118	Ö RETMENLER OTOGAR	6
43--44	V NSAN BA ÇE ME UMUTTEPE	7	120	KÖRFEZ KENT BAYINDIRLIK	4
52	SU DEPOSU SEKAPARK	4	121	YEN KENT YAHYAKAPTAN	6
53	SEKAPERK UMUTTEPE	8	123	KÖRFEZKENT UMUTTEPE	4
56	YAHYAKAPTAN GÜLTEPE	7	126	YEN KENT YAHYAKAPTAN	6
66	SEPETÇ	6	128	HARMANTARLA OTOGAR	6
71--81	RADAR GÜNDO DU - GÜNDO DU RADAR	6	130	KÖRFEZ KENT BAYINDIRLIK	4
76	HACIO LU KULFALLI	5	133	YEN KENT SOPALI UMUTTEPE	6
82	BAYINDIRLIK ÇENESUYU - BAYINDIRLIK RAB A HATUN	6	134	YEN KENT SANAY	6
92	BAYINDIRLIK ÇENESUYU - BAYINDIRLIK RAB A HATUN	6	138	YEN KENT OTOGAR	6
88	DÜNYABANKASI ÇENESUYU	6	140	60 EVLER OTOGAR	4
93	R NTEPE BAYINDIRLIK UMUTTEPE	6	141	60 EVLER - ÜÇYOL	6
94	V NSAN TOK	6	147	ÇINARLI BEK RDERE N.MÜDÜRLÜ Ü	6

ekil 4.1: Ortalama ta ,t/km de erleri

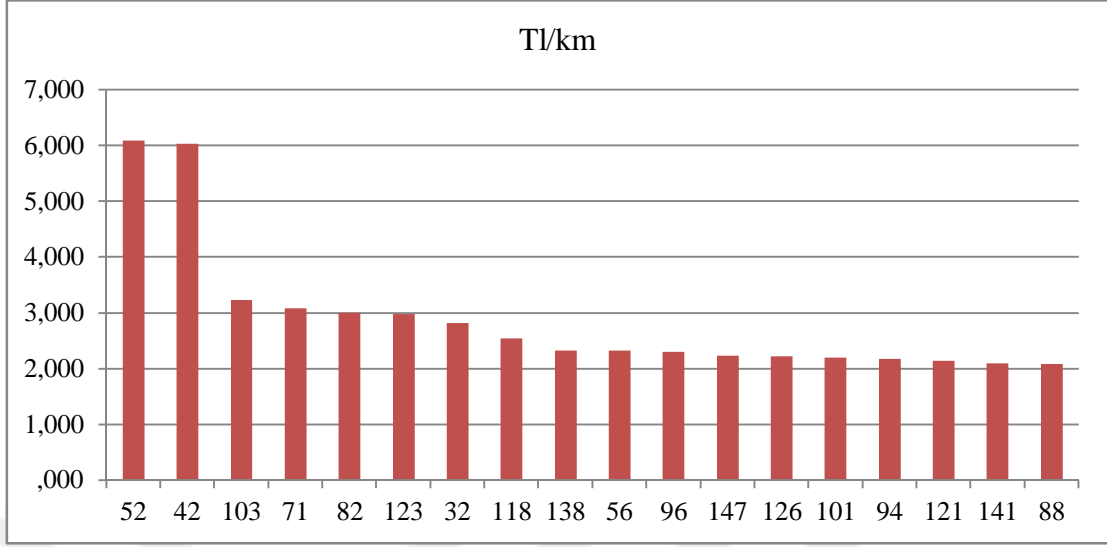


ekil 4.2: Ta ,tlarda yap,lan ortalama yolcu/km de erleri



Yolcu say,lar, ve toplam has,lat analiz edildi inde, Kas,m, 2013 ay, içerisinde km ba ,na elde edilen gelirin ortalamas, 2,03 TL/km olarak belirlenmi tir. ekil 4.3’te ortalaman, n üstünde ta ,mac,l,k yapan verimli hatlar büyükten k e do ru s,ralanm, t,r. ekil incelendi inde en verimli hatlar 52 ve 42 nolu hatlar olup en verimsiz hatlar ise 88 ve 142 nolu hatt,r.

ekil 4.3: Hat baz,nda ortalama TL/km gelir de erleri



Toplu ta ,mac,l,k sistemlerinde gelir hesaplamalar, gider hesaplamalar,na göre daha basit olmaktadır. Gelir hesaplamalar,nda ta ,nan yolcu say,s,na ba l, projeksiyonlar yap,labilir bunun yan,nda ana faaliyet d ,nda reklam vb gibi gelirlerde dikkate al,nabilir. Ancak, gider ise i letme ko ullar,na, ortakl,k yap,s,na, insan kaynaklar,n,n yönetimine, sarf malzemelerinin tedarik ekline, bak,m onar,m yöntemlerine göre ve en önemlisi verimlili i en çok etkileyen minimum servis km düzeyinin belirlenmesi ile hesaplanabilmektedir. Tablo 4.4a'de analizi yap,lan ÖHO'derine örnek bir gelir gider tablosu sunulmu tur.

Tablo 4.4 incelendi inde, gelirlerin hesaplanmas, k,smen kolay olup, giderlerin hesaplanmas, oldukça zordur. Tablo 4.4b'de verilen giderlere çevreye verilen zararlar, kazalar sonucu olu an maddi ve manevi hasarlar,n eklenerek hatlar aras,ndaki dengenin gelir ve gider aç,s,ndan kurulmas, gerekmektedir.

Analiz yap,lan Kocaeli ili 5. Nolu Kooperatife ait 520 araçl,k ta ,ma faaliyetlerine ait Kas,m 2013 ay, verileri dikkate al,narak analizi ile yap,lan hesaplamalarda; minimum servis gereklili inin %10 azalt,lmas,, ayda 370.000 km az yol yap,lmas,na ve 100 km'de 30 lt tüketim baz al,nd, ,nda yakla ,k 110.000 lt az yak,t tüketilmesi yakla ,k 500.000 t l i letme giderlerinde azalma meydana getirece i hesaplanm, t,r.

Tablo 4.4: Örnek gelir Tablosu

		Yolcu Say,s,	Günlük Gelir	Y,ll,k Reklam Gelirleri	Di er Gelirler	Y,ll,k Gelir
%5 ücretsiz ta ,ma	Ö renci (%50) (1.25 TL)	123500	154,375 TL			56,346,875 TL
	Sivil (%50) (1.60 TL)	123500	197,600 TL			72,124,000 TL
	Toplam	247000	351,975 TL			128,470,875 TL
	Ö renci (%60) (1.25 TL)	148200	185,250 TL			67,616,250 TL
	Sivil (%40) (1.60 TL)	98800	158,080 TL			57,699,200 TL
	Toplam	247000	343,330 TL			125,315,450 TL
%10 ücretsiz ta ,ma	Ö renci (%50) (1.25 TL)	117000	146,250 TL			53,381,250 TL
	Sivil (%50) (1.60 TL)	117000	187,200 TL			68,328,000 TL
	Toplam	234000	333,450 TL			121,709,250 TL
	Ö renci (%60) (1.25 TL)	140400	175,500 TL			64,057,500 TL
	Sivil (%40) (1.60 TL)	93600	149,760 TL			54,662,400 TL
	Toplam	234000	325,260 TL			118,719,900 TL

5. BULGULAR, TARTI MA VE ÖNER LER

5.1 BULGULAR

Çal, man,n bu bölümüne kadar aç,kland, , üzere ülkemizde toplu ta ,mac,l,k sektöründe gerek i letme modellerinin farklıl, , gerek yerel yönetimlerdeki yeti mi eleman ve uzman eksikli i gerekse de yasalara ba l, ç,kar,lan yönetmelikler ve uygulamas,nda ya anan çe itlilik hizmetlerin gerçekleştirilmesi süreçlerinde çok say,da hukuki sorunun ç,kmas,na sebep olmaktadır. Konu hakk,nda çok say,da yasa ve yetkili merciinin bulunmas, da yetkinin kullan,m, a mas,nda hukuki süreçlerin do mas,na neden olmaktadır. Ayr,ca, idari kararlar al,n,rken, bütünle ik bir toplu ta l,ma sistemi göz ard, edilerek al,nan kararlarda hukuki sorunlar,n do mas,na neden olmaktadır. Çal, madan elde edilen sonuçlar a a ,da aç,klanm, t,r.

2. Bölümde aç,kland, , gibi kamu ad,na hizmet veren özel sektör ta ,mac,lar,, 2004 ve 2005 y,llar,nda ç,kar,lan Büyük ehir Belediyesi ve Belediye kanunlar,nda ula t,rma sektörüne yönelik güzergah, ücret ve denetim yetkilerinin kullan,lmas,, toplu ta ,mac,l,k hizmetlerindeki yetkilerin devri vb. konularla alakal, ya anan hukuki süreçlerle kar , kar ,ya kalmaktadır. Ya ana sorunlar,n en aza indirgenebilmesi için, toplu ula ,m, , toplu ula ,m,n temel fonksiyonlar, ve örnek bir ehirde toplu ula ,m yönetim sistemi aç,klanm, t,r.

Toplu ula ,m i letimi ve güzergah tahsisleri için verimlilik ölçütleri tan,mılanm, ve bunlara ba l, olarak analizleri gerçekleştirilmiştir. Toplu ula ,m yolcu talebi, ücretlendirme gelir-gider dengesinin iyi modellenmesi ve toplu ula ,m verimlilik göstergelerine ba l, bilimsel altyap, çal, malar, yap,larak güzergah tahsislerinin yapılmas, i letmeciler ile idare aras,ndaki hukuki uyumazlıklar, en aza indirgeyebilecektir. Ayr,ca, sadece gelir üzerinden uygulanan da ,l,m modelleri toplu ula ,m sistemlerinin verimsiz çal, malar,na neden olabilecektir. Konu ile ilgili öneri ücret da ,l,m ve toplu ula ,m dönü üm model öneriler, öneriler bölümünde verilmiştir.

Ya anan hukuksal sorunlar örneklerle incelendi inde toplu ta ,mac,l, a yönelik al,nan

kararlar, n teknik altyap, lar, n, n eksikli i, bütünle ik bir yakla ,mdan uzak olmas, ve teknik eleman yetersizli i temel problem olarak kar ,m, za ç, kmaktad, r. Ayr, ca, sektörde bulunan özel ta ,mac, l, k yapan ki ilerin, e itim düzeyi ve kültürel yap, s, da sistemin verimlili ini do rudan olumsuz olarak etkilemektedir. Birçok belediye daha ula ,m ana planlar, n, yapt, r, mam, durumdad, r. Yap, lan birçok planlama da uygulamaya geçirilememi , yetkililerce benzer karar süreçlerini destekleyemez niteliktedir. Teknik gerekçelerin olu turulmas, için karar süreçlerinden önce uzman ki ilerce analizler yap, lmas, konunun de erlendirilmesi ve haz, rlat, lan raporun karar eki olarak kullan, lmas, gereklidir.

Genel olarak de erlendirildi inde sektörde çok say, da kanunun ili kilendirilmesi, yerel ve ulusal yönetim kademelerinin sektörde yetki sahibi olmas,, hizmet veren yap, lar, n homojen bir i letme sistemine sahip olmamas,, insan kayna ,ndaki yetersizlik, ula ,m hizmetlerine bak, aç, s, n, n farklı, l, , gibi birçok nedenle hukuksal sorunlar, n ya and, , ortadad, r.

Sektörü yak, ndan ilgilendiren ve hukuksal sorun olarak yak, n zamanda kar ,m, za ç, kabilecek bir di er konuda, 12 Temmuz 2013 tarihinde 4736 say, l, Kanunøda yap, lan de i iklik ve engelli ve ya l, vatanda lara yönelik ücretsiz seyahat uygulamas, na ba lanmas, d, r. Yap, lan de i iklik ile ücretsiz seyahat hakk, ndan engelli kimlik kart, olan engelliler mevcut kartlar, yla, ya l, lar ise nüfus cüzdanlar, ile yararlanabilecek. Engelli ve ya l, vatanda lara ücretsiz seyahat hakk, tan, yan düzenlemenin usul ve esaslar, n, belirlemek üzere Aile ve Sosyal Politikalar Bakanl, , taraf, ndan haz, rlanan Ücretsiz Veya ndirimli Seyahat Kartlar, Yönetmeli i, 04/03/2014 tarih ve 28931 say, l, Resmi Gazete øde yay, mlanarak yürürlü e girmi tir. Yönetmelikle birlikte ya l, nüfus cüzdanlar, ile, engelliler ve refakatçileri belgeleri ile *ö belediyelere, belediyeler taraf, ndan kurulan irketlere, birlik, müessese ve i letmelere veya belediyeler taraf, ndan yetki verilen özel ah, s ya da irketlere ait ehiriçi toplu ta ,ma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanma hakk,, demiryollar, ve denizyollar, n, n ehirlere, hatlar, ndan ise %50 indirimli olarak yararlanma* hakk, getirilmi tir. Ücretsiz seyahat uygulamas, na ehir içi sefer yapan Halk Otobüsleri de dahil edilmi tir. Bu de i ikliklerde önümüzdeki günlerde hukuksal sorunlar, n ya anmas, na neden olabilecek bir de i ikliktir. Çal, man, n tart, malar ve

sonuçlar kapsamında sektöre yönelik yapılan bu son de i ikli inde hukuksal de erlendirmesi yapılmıştır.

5. 2 TARTI MA

Bir çok farklı forma ve yapıya sahip özel sektör toplu taşıma hizmeti veren araç sahipleri, bir çok farklı Kanuna tabi bulunmaktadır. En basit haliyle sektörde sektöre hitap eden 5216, 1580, 4925, 5326, 1608, 5362, 4077, 2464, 4857, 1593, 4207, 4736, 572, 212, 202, 3645 ve 4736 sayılı kanunlar olup en az 17 farklı kanuna tabiidirler. İlgili kanun sayısı bu kadar fazla sayıda bulunması yanında, teknik ve bilimsel yeterliliklerden yoksun bir şekilde sektörü ilgilendiren idari kararların alınması, işletme sahipleri ile idareler arasında hukuki sorunların doğurması kaçınılmazdır. Bunun önüne geçilebilmesinin önemli yöntemlerinden bir tanesi sektörle birlikte içerisinde hazırlanacak bilimsel ve teknik çalışmalar sonucunda *öğkeñi toplu taşıma kanununun* çıkarılması, hem işletme sahiplerinin kendilerini güvende hissetmelerini sağlayacak hem de idarelerin yükünü azaltacaktır.

Sektörü yakından ilgilendiren ve hukuksal sorun olarak yakın zamanda karşılanabilecek bir diğer konuda, 12 Temmuz 2013 tarihinde 4736 sayılı Kanun'da yapılan de i iklik ve engelli ve yaşlı vatandaşlara yönelik ücretsiz seyahat uygulamasına başlanmasıdır. Kanuna ücretsiz seyahat uygulamasına dahil içi sefer yapan Halk Otobüsleri de dahil edilmiştir. Yapılan bu son de i ikli in do uraca , hukuksal sorunların de erlendirmesi öyle yapılabilir.

1. Türkiye İstatistik Kurumu (2014) verilerine göre ülkemizde yaklaşık 7 milyon civarında kanun kapsamından faydalanabilecek 65 yaş üstü ve engelli bulunmaktadır. 65 yaş üstüne toplu taşıma hizmeti, ücretsiz olması, özel sektör eliyle sunulan toplu taşıma hizmetinde türetilmiş talebin oluşması, işletmelere gerekli mali desteğin sağlanmaması, hukuksal sorunların başında gelecektir.
2. Ülkemiz kentlerinde şehir içi taşıma oranının artması, sürdürülebilir bir ulaşım politikasının desteklenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. 4736 yasa ile toplu taşıma hizmetleri sunan kamu ve özel işletmelere getirilen yük toplu taşıma sisteminde olumsuz etkiler doğuracaktır. Ayrıca, sektöre getirilen

ilave yükler hukuki süreçler ile ba ba a kalabilir. Sektördeki olumsuzluklar,n önüne geçilmesi için sektörde olu an ilave maliyetleri n bir k,sm,n, kar ,layacak ve ökabul edilebilirö bir kar pay, ile destek verilmesini içeren mali destek modellerin ölkemiz için uyarlanarak hayata geçirilmesi hukuki sorunlar,n azalması,na neden olabilir.

Üçüncü bölümde örnekleri verildi i üzere, hukuki uyu mazlıklar,n ba ,nda bilimsel verilerden yoksun hat ve güzergah tahsislerinin yapılması, ihtilaflar,n ba ,nda gelmektedir. htilaflar,n giderilebilmesi için yapılması, gereken çal, malar,n ba ,nda, sektöre ait i letmecilerin hat veya güzergah taleplerine cevap verilirken bilimsel çal, malar,n sonucuna göre taleplerin kar ,lanması, ortaya ç,kan hukuki sorunlar, azaltabilir. Ayr,ca, sektörü ilgilendiren ihaleler yapıl,rken sektörle birlikte hareket edilmesi ve idarelerin yetkisi dahilinde yetkiler kullan,ılması, da hukuki sorunlar,n azalması,na yard,mc, olabilir.

Sektörde toplu ta ,mac,lık yapan birçok ah,s ve tüzel ki ilik bulunmaktadır. Sektörün etkin ve denetlenebilir bir toplu ta ,ma hizmetini sunabilmesi için yeniden yapıl,lanmaya ve bilimsel esaslar, dikkate alan çal, malar, yapımlar, kaç,n,lmaz hale gelmiştir. Hukuki uyu mazlıklar, azaltabilecek örnek bir sözleşme çerçevesi önerisi a a ,da verilmiştir.

5.3 ÖNER LER

5.3.1 TOPLU ULA IM VER ML L K TABANLI LET M VE SÖZLE ME ÇERÇEVES

Verimlilik Tabanlı, letim ve Sözleşme (VERTIS) modeli kent içi toplu ta ,m planlaması,, desteklenmesi, kent içi otobüs dönüşümü ve tedarik i lemleri gibi bir çok özelliklerin incelenmesini kapsamaktadır. Bu kapsamda, entegre olmuş toplu ta ,ma sisteminin (dolmuş otobüse dönüşümü) i letim artları,, planlara uygunluk, tedarik zincirlerinin oluşturulması, v.b. gibi konular,n i letme ve sözleşme çerçevesinin kapsam,n,n neler olması, gerektiğini irdelemektedir

VERTIS modelinin analizi ve de erlendirilmesi yap,lrken, önerilen dönü üm projesinin opsiyonlar,, birle im esaslar,, i letim modeli, denetlemesi, güvenilirlik v.b. gibi konularla birlikte kat,lmalar,n gelecekte nas,ıl bir yol izleyeceklerinin belirlenmesi sözleşme içerisinde bulunmalıdır. Bu kapsamda üçüncü bölümde aç,ıklanan verimlilik göstergeleri kullanılabilir.

VTRIS modeli kapsamında entegrasyon sonucu, idarenin, toplu ta ,m kullan,c,lar,n ve i letmecilerinin verimlilik göstergelerine ba ,lı olarak yolculuk talebinin art,r,ılması, i letilmesi ve denetlenmesi için gereken çal, malar, yapmalıdır. Bunlar,n yan,ında, idare VETRIS'ın etkin ve denetlenebilir olması, için bilgi teknolojilerini ve konuya uygun ögeleri tirilmi ö ürünler belirli zaman planlar, içerisinde devreye almalıdır.

idare (Belediye), kent içi toplu ula ,m sisteminden sorumlu oldukları için, sistemin daha iyi i letilebilmesi amacıyla tüm ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de sistemin tasar,m,, i letilmesi, dan, manl, , kanunlar,n uygulanması, sa layarak halk,n etkin ve verimli bir sisteme kavu mas,n, sa lamakla yükümlüdürler. Bu kapsamda PETRIS modelinde idare; a). Maksimum fayday,; ve b) Toplum için güvenli ve etkin bir toplu ta ,ma i letimini sa layabilecektir. Bu kapsamda idareler, öncelikle toplu ula ,m plan,n, belirli faktörlere ba ,lı olarak yapması, veya yapt,rması, gerekmektedir. Bu faktörler;

a). Do rudan talebi etkileyen faktörler:

- a.1) Bilet ücretleri;
- a.2). Seyahat süresi;
- a.3). Bekleme süresi;
- a.4). Servis s,kl, ,; ve
- a.5). Kalite

b). Toplu ula ,m a , faktörleri

- b.1). Gerçek zamanl, bilgilendirme;
- b.2). Bilgilendirme/reklam;
- b.3). Hat kapsam alan,;
- b.4). Öngörülebilirlik ve güvenilirlik; ve
- b.5) Transferler ve otobüs hatlar,

c. D, faktörler

c.1. Demografik ölçütler; ve

c.2).Otomobil sahipli i ve otomobil ile ilgili önlemler;

Kent içi Otobüs Servis ve tedarik planlamas,n,n ortak özelli i hem dare hem de i letmeciler toplu ula ,m servisi hakk,nda ortak bilgiye sahip olup ayn, dili konu ma zorunlulu u mevcuttur. Örne in, otobüs planlamas,, sözleşme tasar,m,n,n bir üst seviye olarak dü ünülmeli ve buna göre sözleşme imzalanmal,d,r. Bunun yan,nda otobüs tedariki ve i letilmesi sözleşme ba l, olarak sistemin alt birimleri olarak dü ünülmelidir.

VETRIS'in Bile enleri:

- a. letim sistemi birimlerinin ortaya konulmas,;
- b. Dönü türülmü sistem için sözleşme ;
- c. Sözle menin uzat,lma artlar,;
- d. Verimlilik tabanlı, sözleşmenin getirilmesi;
- e. letim sistemi birimlerinin k,yaslanmas,.

a. letim sistemi birimlerinin ortaya konulmas,

lgili idareler öncelikle toplu ta ,m a ,n, hat ve güzergah baz,nda birimlere ay,rımal,d,r. Tüm servisler 7/24 esas,na ba l, olarak planlanmal,d,r. Tüm birimler ya da üniteler tüm sistemi en iyi ekilde yönetecek ekilde planlanmal,d,r. VETRIS çerçevesinde planlanan tüm hatlar ve güzergahlar, kentiçi toplu ula ,m kullan,c,lar, için eri ilebilir, güvenli konforlu, güvenilir ve yeni teknolojileri uygulayana bir sitem üzerine kurgulanmal,d,r.

a.1. Tek Bir Servise Ba l, Toplu Ta ,ma Sistemi Sözle mesi

a.1.1. VETRIS için Öneriler:

Dönü türümü toplu ta ,mac,l,k sistemi verimlilik göstergelerinde belirtilen minimum kalite standartlar,n, (örne in ta ,t standartlar,, zaman,nda çal, ma, plana uygunluk, v.s) sa layarak kent içi ula ,m a ,nda servisini ve hizmetini sürdürecekt ve denetlenebilir nitelikte olmal,d,r.

Ba ar,l, bir verimlilik tabanl, sözleşme için:

- i. Her bir göstergenin özel bir amaç, olmal,,
- ii. Ölçülebilir olmal,;
- iii. Normlar, ba ar,labilir olmal,;
- iv. Verimlilik art,r,m, sistemin iyile tirilmesine uygun olmal,;
- v. Her bir gösterge zamana ba l,, anla ,labilir ve ölçülebilir olmal,,

Verimlilik göstergelerinin de erlendirilmesi:

- i. Verimlilik göstergeleri ile sözleşmenin faydalar,;
- ii. Ba ar,l, bir ekilde uygulanamamas, durumunda ö renilmesi gereken dersler;
- iii. Verimlilik göstergelerinin etkin bir ekilde yönetimi ve denetimi için nelerin gerekli oldu u;
- iv. Ödüllendirme ve cezaland,rma mekanizmas,n,n kurulmas,;

Gibi parametrelerin de erlendirmesi ile gerçekte tirilmelidir.

a.1.2. Verimlilik Göstergelerinin Getirileri

Verimlilik göstergeleri kullan,larak otobüs i letmesi halk,n yarar,na sa lanmas,, yolcu say,s,n,, servis kalitesini beklenen ç,kt,lara ula ,labilmesini sa layacaktır. Örne in ngiltere'de yap,lan bir çal, mada, birle en otobüs i letmelerinin verimlilik tabanl, sözleşme sonucunda maliyet azalarak servis kalitesinin artt, , bulunmu tur. Ayr,ca, verimlilik tabanl, sözleşme de:

1. Sözleşme artlar, ve toplu ta ,m i letim sistemi maliyetleri;
2. Verimlili in ödüllendirilmesi ve kötülerin cezaland,r,lmas,, üzerine artlar olu turulmu tur.

a.1.2.1 Uygulama Problemleri

Sözlemede verimlilik göstergeleri açık bir şekilde ortaya konulmazsa beklenen hizmet kalitesi düşebilir. .

a.1.3. Sözleşme denetimi ve Yönetimi

Tüzel kişilere haiz (tek firma) ile verimlilik göstergelerine bağlı olarak yapılan sözleşme belirtilen şartların yerine getirilip getirilmediği hususları, sözleşme süresince denetlenmesi ve yönetilmesi gerekmektedir. Ayrıca, sözleşme dahilinde veri toplanması, ve değerlendirilmesi hususları, da bu kapsamda ele alınmalıdır.

İletmecinin sözleşmedeki koşulları yerine getirmemesi durumunun incelenerek hangi ölçülerde sözleşmenin şartlarının yerine getirilip getirilmediğinin araştırılması gerekmektedir. Bu konuda Belediye konu ile ilgili birimlerden temel bilgileri toplamalıdır. Öncelikle işletmeciye sözleşme şartlarının yerine getirilmeyen koşulların uygulanması için bir önlem paketi getirilmelidir. Toplanan verilerin verimlilik göstergelerinin hesaplanması da kullanılacak şekilde tasarlanmalıdır.

Gibi konular, sözleşme olması, gerekliliği açıklar.

Örneğin kalite ve müşteri sözleşmesi altında ödemeler otobüslerin güvenilirliği ve zaman planlarının uyumluluğunun belirlenmesinden sonra yapılmaktadır.

Müşteri memnuniyet anketleri yapılarak, anketler vasıtasıyla bekleme süresi, bini, sürüş standartları, temizlik, duraklardaki bilgilendirme sistemleri gibi verimlilik ölçütlerinin bulunması;

Diğer denetim ve yönetim mekanizmaları: Hedefi bilmeyen yolcular, sürüş standartları, raporlanması, kaza ve olay raporlama, çevresel raporlama vs gibi konular, içermektedir.

Güvenilirlik tabloları ile bekleme süreleri halka duyurulur. Diğer kalite göstergeleri toplu ulaşımda, seviyesinde rapor edilmektedir.

a.1.4. Ödüllendirme ve Cezalandırma

Bu kısımda sözleşmeye bağlı olarak ödüllendirme ve cezalandırma sisteminin nasıl yapılacağı açıklanacaktır. Bu tür tevikler dikkatli bir şekilde yapılarak, idarenin ve işletmecinin (otobüs servisi) beklentilerini karşılayacak şekilde ödüllendirme ve cezalandırma sistemi geliştirilmelidir.

a 1.5. Verimlilik ölçütleri üzerine sonuçlar

Tablo 5.1 De PETRIS modeli ana hatlarıyla taraflardan dikkate alınması gereken hususlar, ortaya koymaktadır.

Tablo 5.1: Verimlilik tabanlı sözleşmenin rekabet etkileri

İlgili taraflar	verimlilik tabanlı sözleşme
İşletme	<ul style="list-style-type: none">• Verimlilik arttırılmak zorunda olmalı;• Ödül/ceza/kötü verimliliğin kapsamı belirlenmeli; İşletim maliyetleri ve gelirlerin idare ile şeffaf bir şekilde paylaşılması sağlanmalıdır.
İdare (Belediye)	<ul style="list-style-type: none">• Belirlenen verimlilik kriterlerine göre hizmetin yapılması sağlanmalı;• Ödül ve ceza sistemi net olarak ortaya konulmalı;• Denetim ve işletmenin yeteneklerinin geliştirilmesine yönelik çalışmalar bulunmalı;• Veri derleme ve analiz maliyetlerini dikkate alınmalı; ve• Kötü durumundaki tevikler açıkça belirlenmeli.

Eğer idare, tevikleri ve cezalandırma sistemini sözleşmede açık bir şekilde belirtmez ve ölçülemezse, servis kalitesi, güvenilirliği, maliyetler ve yolcu talebi artışı gibi ölçütler gerçekleştirilemez. Bu sebeple; verimlilik ölçütleri;

- i. Açık verimlilik amaçları,,
- ii. İşletmenin verimliliği iyileştirmek için yakından takip edilmeli ve denetlenmeli,
- iii. Bilgilerinin eksiksiz ve zamanında sağlanması için yapılacak düzenlemeler yapılmalıdır.



6. SONUÇLAR

Bu tezde, kentiçi toplu ta ,mac,l,k yapan özel sektör i letmelerinin kar , kar ,ya kald , , idari ve hukuki sorunlar irdelenmi tir. Hukuki sorunlar 6 ana ba l,hta incelenerek örnekleriyle aç,klanm , ve sorununun çözümlü için öneriler getirilmi tir. Çal , madan elde edilen sonuçlar k,saca a a ,da verilmi tir.

1. Genel olarak sektörün çok say,da kanunun ili kilendirilmesi, yerel ve ulusal yönetim kademelerinin sektörde yetki sahibi olmas,, hizmet veren yap,lar,n homojen bir i letme sistemine sahip olmamas,, insan kayna ,ndaki yetersizlik, ula ,m hizmetlerine bak , aç,s,n,n farklı, , gibi birçok nedenle hukuksal sorunlar, ya anmaktad,r. Ayr,ca, sektör ve idareler muhatap konusunda da s,k,nt, ya amaktad,rlar.
2. Çal , man,n üçüncü bölümünde toplu ula ,m i letimi ve güzergah tahsisleri için verimlilik ölçütleri tan,mılanm , ve bunlara ba l, olarak analizleri gerçekleştirilmi tir. Yolcu talebi, ücretlendirme gelir-gider dengesinin iyi modellenmesi ve toplu ula ,m verimlilik göstergelerine ba l, bilimsel altyap , çal ,malar, yap,lararak güzergah tahsislerinin yap,ımas , i letmeciler ile idare aras,ndaki hukuki uyu mazl,klar, en aza indirgeyebilecektir. Ayr,ca, sadece gelir üzerinden uygulanan da ,l,m modelleri tolu ula ,m sistemlerinin verimsiz çal ,malar,na neden olabilecektir.
3. Hukuksal sorunlar incelendi inde toplu ta ,mac,l, a yönelik al,nan kararlar,n teknik altyap,lar,n,n eksikli i temel problem olarak kar ,m,za ç,kmaktad,r. Birçok belediye daha ula ,m ana planlar,n, yaptı,rımmam , durumdad,r. Yap,lan birçok planlama da uygulamaya geçirilememi yetkililerce benzer karar süreçlerini destekleyemez niteliktedir. Teknik gerekçelerin olu turulmas , için karar süreçlerinden önce uzman ki ilerice analizler yap,ımas , konunun de erlendirilmesi ve haz,rlat,lan raporun karar eki olarak kullan,ımas , gereklili i çal ,mada ortaya konmu tur.
4. Ülkemizde toplu ta ,mac,l,k sektöründe gerek i letme modellerinin farklı, , , gerek yerel yönetimlerdeki yeti mi eleman ve uzman eksikli i gerekse de

yasalara ba l, ,kar,lan yönetmelikler ve uygulamas,nda ya anan e itlilik hizmetlerin gerçekle mesi süreçlerinde çok say,da hukuki sorunun ,kmas,na sebep oldu u bulunmu tur. Ayr,ca, konu hakk,nda çok say,da yasa ve yetkili merciinin bulunmas, da yetkinin kullan,m, a mas,nda hukuki süreçlerin do mas,na neden olmaktadır.

5. İlgili idareler ile dn me haiz toplu ula ,m i letmecileri verimlilik tabanlı, sözle me imzalayarak hem toplu ula ,m kullan,m oran,n,, hem maliyetleri, hem de hukuki uyu mazl,klar, en aza indirgeyebilir.
6. Ülkemizde 65 ya üstü ve engellilere toplu ta ,mac,l, ,n ücretsiz olmas,, özel sektör eliyle sunulan toplu ta ,mac,l,k hizmetinde tretilmi talebin olu mas, ve i letmelere gerekli mali deste in sa lanmam, olmas, sonucu hukuksal sorunlar, beraberinde getirece i ortaya konulmu tur.
7. Kamu ad,na hizmet eden özel sektör toplu ya ,ma sahipleri yap,lar, son y,llarda ,kar,lan Büyük ehir Belediyesi ve Belediye kanunlar,nda ula t,rma sektörüne yönelik güzergah, ücret ve denetim yetkilerinin kullan,lmas,, toplu ta ,mac,l,k hizmetlerindeki yetkilerin devri vb. konular süreçlerde ya anan hukuki anla mazl,klar,n artmas,na sebep oldu u bulunmu tur.
8. Farklı yap,lardaki özel toplu ula ,m i letmecilerinin ve sahiplerinin, hukuki dayanaklar, e itlilik arz etti inden dolay, sorunlar,n çözümünde hukuksal birliktelik bulunmamaktadır. Hukuki ve Kanuni eksiklikler ya da yetki a ,mlar, nedeniyle, sektörde faaliyet gösteren i letmeciler her kentte de i ik kurum ve kurulu larla muhatap olmak zorunda kalmaktadırlar. Sektörünü ilgilendiren çok say,da kanun ve yönetmeli in bulunmas, ve kanuni birlikteli in olu mamas, nedenleri ile hukuki uyu mazl,klar do maktadır.
9. Ana erevesi sunulmu olan ve ödül-ceza sistemini içeren VETR S modeli Minibsten Otobüse dn m uygulamalar,nda kullan,larak hem sistemin hem de i letmecilerin verimlili ini art,raca ,ndan, kent halk,na verimli, konforlu, dakik bir toplu ula ,m hizmeti sunulabilir.

KAYNAKLAR

K TAP, TEZ VE BÖLÜMÜ

- Abbasgil, E., (1994). İstanbul'daki Toplu Taşımacılık Kapsamında Raylı Sistemlerin Değerlendirmesi (Esenler- Aksaray Hızlı Tramvay Örneği), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1994.
- Camkesen, N (2015). "Toplu Taşıma Yönetimi Ders Notları",ö. Bahçeşehir Üniversitesi, Mühendislik Ve Doğa Bilimleri, İstanbul.
- Ceder, A., (2007). Public Transport Planning And Operation: Theory, Modelling and Practice. Linacre House, Jordan Hill, Oxford OX2 8DP Elsevier, 30 Corporate Drive, Suite 400, Burlington, MA 01803.
- Cirit, F. (2014). Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları, ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması. T.C. Kalkınma Bakanlığı, Uzmanlık Tezi. Yayın No. 2891.
- Gülhan, G. (2014). Ulaştırma Politikaları, ve Yatırımların Arazi Kullanımına Yönelik Etkilerinin Tahmin Edilebilirliğinin Erişilebilirlik Kapsamında Arttırılması, Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Gürsoy, M. (2015). Yaşanabilir Kentlerde Ulaştırma Sistemlerinin İletmesi Ve Yönetimi Ders Notları,-1. Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Lisansüstü Programı, http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/web/userCourseMaterials/gursoy_cc91e0405b2f3b9d7da6b0f2f8b6c882.pdf
- Denizli Ulaşım Ana Planı, (DUAP, 2010). Denizli Ulaşım Ana Planı,
- Moffat, (2014) <http://embarqbrasil.org/sites/default/files/9.%20Alex%20Moffat%20-%20London.pdf>, 2014)
- Kılıçoğlu, M., E., (2010). İstanbul Metrobüs Sisteminin Kapasitesinin Arttırılması için Alınması Gereklİ Önlemler, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

SÜREL YAYINLAR

- Acar, ., H., (2005). "Kentlerimiz için MetroBüs Çözümleri", 6. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.
- Everitt, V., (2014). "Büyük Veri, Yoğun Hesap", Public Transport International, UITP, pp. 22-23.
- İlçal, M., (2010). "Kentçi Ulaştırma Yönetimi Mevzuatı", Ulusal Toplu Ulaştırma Sempozyumu, TRANS ST2010, pp. 7-15, 2-3 Aralık 2010, İstanbul.
- Özüt, K. S., (2001). "Türkiye'de Otomobil Sahipliğinin Modellenmesi", 5. Ulaştırma Kongresi, İstanbul, sf. 141-150.
- Saatçioğlu, C. ve Yarıllar, Y., (2012). "Kentçi Ulaştırma Toplu Taahhüt Sistemleri: İstanbul Örneği", KAÜ-İBF Dergisi C(3) Sayı (3), Sf. 117-144.
- Termorshuizen, J., (2013). "Daha İyi Toplu Ulaştırma Hizmetleri İçin Yönetim Yapılarının Yeniden Organizasyonu", Public Transport International, UITP, pp. 32-33.

D ER YAYINLAR

Princeton Üniversitesi (2014). <http://www.princeton.edu/~alaink>

Kalkınma Plan, (2013). =Onuncu Kalkınma Plan, (2014-2018). T.C. Ba bakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlü ü, Ankara

Ulaştırma Bakanlığı (2013). Ulaştırma sonuç Bildirgesi, 11th Transportation Maritime Affairs and Communication Forum, İstanbul.

Türkiye İstatistik Kurumu (2014). www.tuik.gov.tr

<http://www.kamudan.com/rakamlarla-metrobus-7494.html>

<http://www.kocaeli.bel.tr/icerik/yeni-otobusler-yola-cikiyor/2373/33997>

<http://www.sanalbasin.com/65-yasa-ucretsiz-ota-9837821/>

<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=1990869>

<http://thecityfixturkiye.com/wp-content/uploads/2014/02/%C4%B0istanbul-Toplu-Ta%C5%9F%C4%B1ma-T%C3%BCrleri-Hidalgo-2.png>

<http://www.marmaragazetesi.com/haydarpasadan-son-tren-gecti-15635h.htm>

<http://www.emlaktagudem.com/mecidiyekoy-metro-istasyonu-3-etap-icin-dugmeye-basildi/>

<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=53556>

<http://www.haberler.com/beyoglu-nda-arizalanan-nostaljik-tramvay-vincle-4057818-haberi/>

ÖZGEÇM

1968 y,1,nda Erzurumda do dum. İlk, Orta ve Lise E itimimi stanbulda Tamamlad,m.
1992 Y,1,nda stanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun oldum. Halen serbest avukatlık yapmaktay,m.

