

# ***Günümüzde Belediyelerin Sürdürülebilir Kent-İçi Ulaşım (Toplu Taşımacılık) ile İlgili Görev ve Sorumlulukları***

***Özcan ERDOĞAN<sup>1</sup>***

## **Özet**

Kentleşmenin ve kentlerde nüfus artışının sonucunda toplu taşımanın ortaya çıkışı 17.yy kadar uzanmaktadır. Ülkemizde, 19.yy başta kentlerin nüfus artışına paralel gelişen belediye kuruluş süreçleri ve kentiçi ulaşım yöntemlerine yönelik arayışlar da beraberinde gelmiştir. Başta İstanbul olmak üzere İzmir ve Cumhuriyet'in kuruluşu sonrasında Ankara ve Bursa gibi kentlerde de kentiçi ulaşımın sağlanması amacıyla toplu taşıma hizmetleri verilmeye başlanmıştır. Ne var ki belediyeleri de etkisi altına alan, 1950'li yıllar sonrasında gelişen uluslararası ve ulusal ulaşım politikaları sonucunda toplu taşıma hizmetini sürdürmekte kullanılan model ve taşımacılıkta değişim yaşanmıştır. Yeni dönemde lastik tekerlekli ulaşım araçlarının öne çıktığı ve sonrasında da kamu kesimi dışında ki taşımacılığın etkin olduğu bir süreç başlamıştır. Günümüz Türkiye'sinde neredeyse tüm kentlerimizde toplu taşıma hizmeti yürütülmektedir. Ancak, kent nüfuslarına göre incelendiğinde küçük ve orta ölçekli İllerde ara toplu taşıma türlerinin ve özel halk otobüs işletmeciliğinin öne çıktığı, kamunun görevini çeşitli yöntemlerle devrettiği görülmektedir.

Kent yaşamının vazgeçilmez bir unsuru olarak kentiçi ulaşımın mevcut yapısı; türel dağılımı, kalitesi ve konforu; hizmetin sürekliliği, güvenilirliği ve araçların hareket sürelerinin belli olması; hizmetin içtenlikle gerçekleştirilmesi; ekonomikliği, fiyatın uygun olması,

---

<sup>1</sup> Dr. Mülkiye Başmüfettişi, İçişleri Bakanlığı Mülkiye Teftiş Kurulu Başkanlığı, Ankara. E-mail: to:erdogantr2003@yahoo.co.uk

ödemenin kolay gerçekleştirilebilmesi gibi özellikleri gerektiren kaliteli bir toplu taşıma, ancak bu özellikleriyle sürdürülebilir olacaktır.

*Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım, Toplu Taşıma, Ara-Toplu Taşıma*

## **Evaluation of Public Transport Roles And Responsibilities of Local Governments With Special Reference to The Case of Edirne**

### **Abstract**

As a result of urbanisation and increase of population in cities, the development of public transportation goes back to the 17th century. In Turkey, in the 19th century a parallel development of local government establishment was observed together with the severe population increase and the need for better transportation. Initially İstanbul, then İzmir and after the foundation of the Republic in cities like Ankara and Bursa the public transportation operation was initiated. But, after the 1950s the developments on international and national transportation policies which also affected local government policies resulted in a change of the transport modes and actors of public transport services. Over the past three decades, the rapid technological development of highway transportation, the personal transportation gained more interest than the public transportation. In today's Turkey, almost in all the cities, public transportation services are provided. However in many small and medium sized cities, intermediate public transportation and the privately owned bus operation constitute the main form of public transportation.

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

***Keywords:** Sustainable Urban Transport, Public Transportation, Intermediate Public Transportation*

## **Giriş: Türkiye’de Yerel Yönetimler**

Yerel yönetimler, ulusal sınırlar içerisindeki değişik büyüklüklerdeki topluluklarda yaşayan insanların, ortak ve yerel nitelikteki gereksinimlerini karşılamak amacıyla kurulan ve hukuk düzeni içerisinde oluşturulmuş olan anayasal kuruluşlardır. Yerel yönetim, yerel topluluk üyelerinin ortak ihtiyaçlarını karşılamak, ekonomik, sosyal ve kültürel zenginliğine ve refahına ilişkin yerel hizmetleri görmek üzere kurulan; bu hizmetleri, genel yetki ile kendi sorumluluğu altında ve yerel topluluğun yararları doğrultusunda yerine getiren; hiçbir ayırım gözetmeden insanı yerel demokrasinin temeli kabul eden; işleyişinde açıklığı, şeffaflığı insan haklarını, çoğulcu ve katılımcı demokrasi ilkelerini yaşama geçiren, yetkilerin yerel topluluğa en yakın yönetim birimince kullanıldığı, kamu tüzel kişiliğine sahip, özerk ve demokratik bir yönetimdir (İnci 2007). Günümüz Türkiye’inde yerel yönetim sistemi il özel idaresi, belediye ve köy olmak üzere üç kademelidir. Ancak bu üç kademe arasında tüzel olarak herhangi bir hiyerarşik ilişki bulunmadığı gibi eşgüdüm amaçlı ilişki de bulunmamaktadır. Bunların birbirleri arasındaki ilişkisizlik, genel yönetimin taşra kuruluşları olan ilçe (kaymakamlık) ve il (valilik) kanalları ile giderilmektedir. (Yerel Yönetimler ÖİK Raporu, 2014) Bu çerçevede temel bir kavram olarak, yerel yönetim; merkezi yönetimin dışında, bir topluluğun yerel ve ortak gereksinimlerini karşılamak amacıyla, seçmenlerin karar organlarını doğrudan seçtiği, idari ve mali özerkliğe sahip, kamu tüzel kişiliği olan demokratik bir kuruluştur. Anayasa ve ilgili kanunlara göre yerel yönetimler, il özel idaresi, belediye ve köy idarelerini ifade etmektedir. Yerel yönetim birimi olarak İl özel idaresi; il halkının yerel ve ortak gereksinimlerini karşılamak amacıyla, seçmenlerin karar organlarını doğrudan seçtiği, idari ve mali özerkliğe sahip kamu tüzel kişiliği olan demokratik bir kuruluştur. İl özel idaresinin organlarını, il genel meclisi, il encümeni ve vali oluşturur. Belediyeler ise; belde sakinlerinin yerel ve ortak gereksinimlerini karşılamak amacıyla, seçmenlerin karar organlarını doğrudan seçtiği, idari ve mali özerkliğe sahip kamu tüzel kişiliği olan demokratik bir kuruluştur. Belediyenin organları belediye meclisi, belediye encümeni ve belediye başkanıdır. Halen ülkemizde belediye teşkilatı olarak Büyükşehir Belediyeleri, Büyükşehir İlçe Belediyeleri

ile il ve İlçe Belediyeleri ile Belde Belediyeleri bulunmaktadır. Kısaca tanımlamak gerekirse Büyükşehir belediyesi; sınırları il mülki sınırı olan ve sınırları içerisindeki ilçe belediyeleri arasında koordinasyonu sağlayan; kanunlarla verilen görev ve sorumlulukları yerine getiren, yetkileri kullanan; karar organı seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan idari ve mali özerkliğe sahip kamu tüzel kişiliğidir. Büyükşehir ilçe belediyesi ise; Büyükşehir belediyesi sınırları içinde kalan ilçe belediyesini ifade etmektedir. Bununla beraber, İl Belediyesi; yasal düzenlemelerde açıkça tanımlanmamış olmakla birlikte uygulamada büyükşehir belediyeleri dışında kalan illerin merkezlerindeki belediyeler il belediyesi olarak adlandırılmaktadır. İlçe Belediyesi ise; Yasal düzenlemelerde açıkça tanımlanmamış olmakla birlikte uygulamada büyükşehir belediyeleri dışında kalan illerdeki ilçe merkez belediyeleri ilçe belediyeleri olarak adlandırılmaktadır. Belde belediyeleri de 5393 sayılı Kanuna göre belde, belediyesi bulunan yerleşim yeri olarak tanımlanmakla birlikte uygulamada büyükşehir, il ve ilçe belediyeleri dışındaki belediyelerdir. Türkiye’de sayıları giderek azalan bir diğer mahalli idare birimi de köylerdir. Köy; 07.04.1924 tarihli ve 442 sayılı Köy Kanunu’nda köy; nüfus ölçütüne, sosyal, ekonomik ve idari yapısına göre farklı şekillerde tanımlanmıştır. Köy, nüfusu 2000’den az olan, cami, otlak, baltalık gibi malları bulunan, toplu veya dağınık evlerde oturan, insanların bağ, bahçe ve tarlaları ile birlikte teşkil ettikleri, bir yerden bir yere götürülebilen veya götürülemeyen mallara sahip, kanunla kendisine verilen görevleri, işleri yapan başlı başına bir varlık, bir tüzel kişilik olarak belirtilmiştir. Köyleri, yönetim durumu, toplumsal ve ekonomik özellikleri ya da nüfus yoğunluğu yönünden genellikle tarımsal işlevlerle uğraşan, konutları ve öteki yapıları bu yaşamı yansıtan yerleşme birimleri olarak da tanımlanmak mümkündür.

### **Yerel Yönetim Birimi Olarak Belediyeler ve Kent İçi Ulaşım**

Halen yürürlükte bulunan çeşitli kanunlarla ile her derecedeki belediye teşkilatına kentiçi ulaşımın sağlanması ve sağlıklı bir şekilde işletilerek, belediye sınırları içinde ulaşım hizmetlerinin sunulmasında bir yandan önemli görev ve sorumluluklar yüklerken, diğer yandan da yetkiler vermektedir.

### **5393 Sayılı Belediye Kanununda Kent İçi Ulaşım**

Belediyelerin kuruluşunu, organlarını, yönetimini, görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma usûl ve esaslarını düzenleyen yürürlükteki 5393 sayılı Belediye Kanununun “*Belediyenin yetkileri ve imtiyazları*” başlıklı 15. maddesinin (f) bendinde “*Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işletirmek*”, (p) bendinde “*Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek*” ile (r) bendinde de “(Ek: 12/11/2012-6360/18 md.) *Belediye mücavir alan sınırları içerisinde 5/11/2008 tarihli ve 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu, 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve ilgili diğer mevzuata göre kuruluş izni verilen alanda tesis edilecek elektronik haberleşme istasyonlarına kent ve yapı estetiği ile elektronik haberleşme hizmetinin gerekleri dikkate alınarak ücret karşılığında yer seçim belgesi vermek,*” (RG. 13/7/2005, No:25874) gibi görevler doğrudan Belediyelere görev olarak verilmiştir. Yine Kanun hükmü olarak, belediyeler (f) bentlerinde belirtilen hizmetleri Danıştayın görüşü ve İçişleri Bakanlığının kararıyla süresi kırkdokuz yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredebilir; toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat vermek suretiyle yerine getirebileceği gibi toplu taşıma hatlarını kiraya verme veya 67 nci maddedeki esaslara göre hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilir.

### **5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu**

5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun “Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görev ve sorumlulukları” başlıklı 7. Maddesinin (f) bendinde “Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve

koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek” denilmek suretiyle halen sayıları 30 olan Büyükşehir Belediyelerine kentiçi ulaşımına bağlı olarak toplu taşıma ve her türlü ulaşım planlarını yapma ve uygulama görev ve sorumluluğunu vermiştir. Bu çerçevede görevin en iyi bir şekilde yerine getirilebilmesini sağlamak üzere Kanunun “*Ulaşım hizmetleri*” başlıklı 9. maddesinde de“(Değişik birinci fıkra: 12/11/2012-6360/8 md.) *Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile, ...ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından ihtisas meslek odalarının temsilcileri de davet edilerek görüşleri alınır.*” (R.G.23.07.2004, No:25531) denilmek suretiyle bu hizmetlerin işbirliği içinde yürütülmesini esas koştur.

### **Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik**

5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanununa dayanılarak 09.06.2008 tarih ve 26901 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte de bu konuda düzenlemelere yer verilmiştir. Yönetmeliği 8. Maddesinin amir hükmüne göre Belediyeler, özellikle yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişinde park edilebilmesi için otopark kurulmasını sağlayacak, bu otoparklara park eden sürücülerin otoparktan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşıma araçlarından yararlanması için yöntem geliştirecek, kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar yaparak, toplu taşıma araç duraklarında modlararası taşımacılık sisteminin oluşturulmasına öncelik vereceklerdir. Yine Yönetmeliğin “*Kentsel ulaşım planları*” başlıklı

10. maddesinde, “...Kent içinde yetersiz kalan yollarda sıkışan trafiği rahatlatmak üzere; yol genişletmesi, kavşak düzenlemesi ve otopark kurulması gibi önlemler alınır....Kentsel ulaşım planları yapılırken toplu taşımayı teşvik etmek amacıyla raylı sistem yatırımı artırılır. Kent ulaşımında enerji verimliliğinin artırılması ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için trafiğin güvenli ve akıcı olması sağlanır. Belediyeler; kent içi ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde trafik akışındaki yakıt sarfiyatını öncelikle göz önünde bulundurur. Topografik yapısı uygun güzergahlara bisiklet yolları ve bisiklet park alanları yapar.” (R.G.09.06.2008, No:26901) denilmek suretiyle sağlıklı bir kentiçi ulaşımın oluşturulabilmesi bakımından her derecedeki belediye teşkilatının görev ve sorumlulukları ortaya konulmaktadır.

### **Toplu Taşıma Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım İlişkisi**

Ülkemizde planlı gelişmeye ayak uydurulamaması sonucu köyden kente olan göçün artarak devam etmesi ve kent yönetimlerinin bu göçün getirdiği nüfusa gereken hizmeti götürememesi sonucu ortaya çıkan altyapı sorunlarının en önemlilerinden birisi de ulaşım sorunudur. Kentler insanlar içindir ve kentsel yaşamın ana hedefi insanların hareket özgürlüğünü sağlayarak kentsel aktivitelere erişimlerini kolaylaştırmaktır. Toplu taşımanın etkin kılınmadığı kentlerde, hava ve gürültü kirliliği, trafik yoğunluğu, en önemlisi de trafik kazaları sorun olarak öne çıkar. Bugüne kadar yapılan araştırmalar göstermiştir ki, kentlerde yaşanan en önemli sorun ‘ulaşım ve dolaşım’ sorunudur (İlcalı, Camkesen ve Kızıлтаş, 2011) Sürdürülebilir ulaştırmanın ve dengeli ulaştırma sisteminin; arazi kullanımının planlanması, özel araç kullanımının kısıtlanması ve toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi olmak üzere 3 temel taşı bulunduğu (Gerçek, 2012: 6) bilinmektedir. Sosyal hayatın kalitesi ve refahı ulaştırma sistemlerinden etkilenir. Erişebilirlik, zaman kaybı, temiz çevre edinebilme, sosyal yaşam, eğlence, koruma v.b. birçok konuda ulaşım sistemleri bize fayda sağlar. Ancak ulaşım sistemlerinin olumsuz etkileri de vardır. Bunları, kirlilik, kazalar, arazi kullanımı, toplum ve kent yaşamına etkisi, kırsal bölgelere etkisi, trafik sıkışıklığı ve enerji ve kaynak tüketimi olarak sıralamak mümkündür (Haldenbilen, Baykan ve Murat 2001). Bugüne kadar sadece çevresel korunmanın ön plana çıktığı bir koruma anlayışı

gibi anlaşılrsa da gelişmeye ilişkin bütün ekonomik, sosyal ve çevresel unsurlar sürdürülebilir gelişmenin içerisinde yer almaktadır. Bugün birçok tanımı bulunan sürdürülebilir gelişmeye yönelik en çok kabul gören tanım Brutland (Ortak Geleceğimiz) Raporunda yapılan “Sürdürülebilir gelişme gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme becerisini kısıtlamaksızın, günümüzün ihtiyaçlarının karşılanmasıdır” şeklindeki genel tanımdır (Ortak Geleceğimiz, 1989). Sürdürülebilir ulaşım ve toplu taşımacılık, kentsel verimliliğin belki de en önemli unsurudur. Kentsel verimliliğe katkıda bulunarak, sürdürülebilir gelişme ilkelerine uygun bir şekilde daha az enerji tüketen, çevresel etkileri çok az olan, kısıtlı kent alanlarını etkin kullanan, geri dönüştürülemez kaynakların tüketimini azaltan, kıt kaynakların nesiller içerisinde ve arasında etkin biçimde kullanımını destekleyen, insana önem veren, yolcularına karşı sorumlu, çevreye karşı duyarlı, ekonomik olarak etkin ulaşım türlerinin kullanılması gelecekteki kentlerin yaşanılabilirliğinin en önemli göstergesi olacaktır (Yıldızgöz, 2007). Ulaşım türü yaşamla uyumlu olan yerleşimler “sürdürülebilir” kabul edilmektedir. Bugün bireysel ulaşımına bağımlı yaşamın “sürdürülebilir” olmadığını gören otomobil odaklı gelişmiş ülkeler bile toplu ulaşım sistemini öne çıkartmaya çalışmaktadırlar (Atak, 2011) Kentiçi karayolu trafiğinin akışındaki düzensizliklerden oluşan emisyon kirliliği, gürültü ve görüntü kirliliğinin yanı sıra, iklim değişikliği ve enerji verimliliğinin ön plana çıkması sebebiyle ulaştırma, çevre sorunları arasındaki önemli yerini korumaktadır (Kaplan, 2011). Dünya genelinde ulaşımın yüzde 53’ü yolcu taşımacılığı için olmaktadır ve kara ulaşımı, küresel düzeyde enerjiden kaynaklanan CO2 salımlarının yüzde 23’ünden ve sera gazı emisyonlarının ise yüzde 13’ünden sorumludur. Yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan karayolu ulaştırması tüm emisyonların 2/3’üne karşılık gelmektedir ve OECD/ITF 2008 verilerine göre 2050 yılında 2000 yılına göre kara ulaşımından kaynaklanan CO2 salımlarının yüzde 120 oranında artması öngörülmektedir. Bu bağlamda toplu taşıma sistemleri ve motorize olmayan ulaşım altyapısı da ‘temiz enerji-temiz ulaşım’ girişimleri ile geliştirilmeye ve yaygınlaştırılmaya başlanmıştır (Kaplan, 2011). Öyle ki, dünyanın tüm ülkelerinde ve özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kentli nüfusun artışı, otomobil sayısının artışı kentiçi yolculuk



taleplerindeki hızlı artışın temel göstergesidir. Kentlerin büyüyüp yaygınlaşması sonucu konutlar ile işyerleri ve diğer kentsel kullanışlar arasındaki mesafe uzamakta ve bu sebeple motorlu yolculukların sayısı ve uzunluğu artmaktadır. Kentli nüfus artışlarının yanı sıra çalışan ve okuyan kişi oranlarının artışı, işyeri-konut ve konut-okul yolculuklarını arttırmakta; kişilerin gelir düzeylerindeki artışlar, ulaşımaya ayrılan harcanabilir gelir miktarını arttırmakta, kişilerin yeni yolculuk ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. Yolculuk talep düzeylerini yükselten bu eğilimler sonucunda mevcut bireysel ve toplu taşıma sistemleri yetersiz kalmakta, kapasite sınırları sebebiyle ortaya çıkan sıkışıklık ve yeni yatırım ihtiyaçlarıyla işletme ve yatırım giderleri yükselmektedir.

**Tablo 1.** Bazı ulaşım sistemleri için emisyon düzeyleri

Emisyon.mg/yolcu.km	Otomobil	Otobüs	LRT	Metro
SO <sub>x</sub>	34-54	40-251	0-279	0-173
NO <sub>x</sub>	430-2480	232- 860	0-74	23-46
Hidrokarbon	430-2423	60-160	0-6	0-1

Kaynak: Toplu Taşıma Sistemi Komisyonu Raporu, 2002

Diğer yandan AB üyesi ülkelerde, ulaşımada sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde, kentiçi ulaşım sorunlarında kapasite artırıcı çözümler yerine talep ve trafik yönetim uygulamaları ile bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı önem kazanmıştır (9.Kalkınma Planı, 2007-2013) Sürdürülebilir ulaşım hedefleri için 9. Kalkınma Planında da önemli hedefler belirlenmiştir. Bu hedefler arasında, enerji, çevre, ekonomi, konut, arsa ve arazi politikaları ile tutarlı, sürdürülebilir, kamu kesimini bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici geniş kapsamlı bir ulusal kentiçi ulaşım stratejisi oluşturulması ile toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan, katılımcı, kamu yararını gözetken, yurtiçi kaynakların kullanımına özen göstererek dışa bağımlılığı en aza indiren, çevreye duyarlı, ekonomik açıdan verimli, güvenli ve sürekli yaya hareketinin sağlanmasını esas alan kentiçi ulaşım planlamasının yapılması önceliklidir (9.Kalkınma Planı, 2007-2013). Gerçekte, sürdürülebilir ulaşım, uzun dönemde kaynak kullanımı, nesiller arası adalet ve

ekolojik bütünlüğün taşıdığı risklerin bugünden hesaba katılmasıdır. Sürdürülebilir ulaşım kavramı çoğu zaman dar anlamıyla kullanılmaktadır. Bu tip tanımların genellikle hava kirliliği gibi ekolojik sorunlar üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Oysa sürdürülebilir ulaşımın, ekolojik boyutlarının yanı sıra ekonomik ve sosyal boyutlarının da olduğu unutulmamalıdır. Bu açıdan sürdürülebilir ulaşımın kapsamını ekonomik, ekolojik ve sosyal olarak belirlemek mümkündür (Benk, 2007). Ekonomik açıdan sürdürülebilir ulaşım, maliyet etkin bir ulaşım yapısını ifade etmektedir. Buna göre ulaşım, değişken olan talep yapısına mümkün olduğu kadar hızlı biçimde ayak uydurmalı, bunu yaparken verimlilik, ekonomik faaliyetler, istihdam, vergi yükü ve ticaret gibi diğer ekonomik unsurları da dikkate almalıdır. Ekolojik açıdan sürdürülebilir ulaşım da ise, ulaşım faaliyeti sonucu meydana gelen emisyonlarının ve kaynak kullanımının gelecekteki eko-sisteme zarar vermeyecek düzeyde gerçekleşmesini amaçlamaktadır.

**Tablo 2:** Sürdürülebilir ulaşımın amaçları

<b>Ekonomik Amaçlar</b>	<b>Ekolojik Amaçlar</b>	<b>Sosyal Amaçlar</b>
Altyapının ekonomik kalkınma çerçevesinde sağlanması	Sağlıklı ve güvenli ulaşım imkânlarının artırılması	Toplumun bütün kesimlerinin ulaşım hizmetlerinden yararlanabilmesinin sağlanması
Ucuz, hızlı ve yüksek kapasiteli bir ulaşım hizmetinin sunulması	Ulaşımın neden olduğu yerel, bölgesel ve küresel kirliliğin azaltılması	Ulaşımın fakir kesimlere odaklanmasının sağlanması
Tıkanıklığın azaltılması	Alan kullanımının azaltılması	Ulaşım politikalarının fakirler üzerinde meydana getirdiği olumsuz etkilerin azaltılması

Kırsal alan ile kentsel alan arasındaki bağlantıların oluşturulması	Ulaşım planlarına çevresel ve ekonomik boyutların dahil edilmesi	Ulaşım politikalarının belirlenmesinde demokratik katılımın sağlanması
Farklı ulaşım türlerine imkân verilmesi	Ulaşımında çevresel ağırlıklı stratejik yapının oluşturulması	
Ulaşım altyapısına ayrılan payların artırılması		

Kaynak: Benk, S., (2007)

Ekolojik sürdürülebilirlik kapsamına kirlilik emisyonları, iklim değişimi, biyolojik çeşitlilik, habitatın korunması ve estetik gibi konular girmektedir. Sosyal açıdan sürdürülebilir ulaşım ise, sosyal ihtiyaçların adil biçimde sağlanmasını ifade eder. Bu bağlamda adalet, insan sağlığı, toplumsal açıdan yaşanabilirlik, kültürel, tarihi ve kamusal ilişkiler sosyal açıdan sürdürülebilir ulaşımın kapsamını oluşturmaktadır (Benk, 2007). Sürdürülebilir ulaşım, çevreye kendisini yenileyebilme kapasitesinin ötesinde zarar vermeyen, ekonomik olarak tutarlı, sosyal olarak hakça ve siyasi olarak sorumlu ve hesap verebilir olması gereklidir. Ayrıca, yeni yatırımlara geçilmeden önce eldeki ulaştırma altyapısının en fazla ve en iyi kullanımını temin edilmesine dayanır. Sürdürülebilir ulaşım, talep yönetimi ve işletme iyileştirmeleri/yönetimi araçlarıyla yapılmaktadır (Çelik, 2009). Bunun gibi, sürdürülebilir bir kentsel ulaşım ve arazi kullanım sistemi bir yandan kentsel alanın tüm sakinlerine mal ve hizmetlerin verimli şekilde erişimini sağlarken, diğer yandan da şu anki nesil için çevre, kültürel miras ve ekosistemleri korur ve gelecek nesillerin doğal çevre ve kültürel miras da dahil olmak üzere günümüzdeki refah düzeyine sahip olma imkanlarını tehlikeye atmaz (Özalp ve Öcalır 2008).

Sürdürülebilir ulaşımın temel amaç ve hedefleri, ekonomik ve sosyal ve çevresel bileşenleri çerçevesinde aşağıdaki gibi ortaya koymak mümkündür.

**Tablo 3: Sürdürülebilir ulaşımın amaç ve hedefleri**

<b>Ekonomik Hedefler</b>	<b>Açıklama</b>
Etkin hareketlilik	İnsanların ve eşyaların hızlı ve ekonomik bir şekilde taşınması
Yerel ekonomik kalkınma	Yerel düzeyde istihdam, üretkenlik, iş etkinliği, gelir vergisi gibi kalemlerde sağlanan artış
İşletme etkinliği	Ulaşım tesislerinin, hizmetlerinin daha etkin bir şekilde işletilmesinin sağlanması
<b>Sosyal Hedefler</b>	<b>Açıklama</b>
Sosyal Eşitlik (Adalet)	Ulaşımdan kaynaklı zararlı etkilerin dengeli bir şekilde dağılımı, artan gelir ve hareketliliğin orantılı bir şekilde ücretlendirilmesi
İnsan sağlığı ve güvenliği	Ulaşım güvenliğinin ve halk sağlığının geliştirilmesi
Ödenebilir ücret düzeyi	Temel ulaşım ihtiyacının hane halkının fiyat olarak karşılayabileceği bir düzeyde tutulması
Toplumsal bağlılık	Toplumun bireyleri arasındaki etkileşim miktarını ve kalitesini arttırmak
Kültürel koruma	Toplum tarafından değer verilen sanat eserlerinin ve toplumsal aktivitelerin muhafaza edilmesi
<b>Çevresel Hedefler</b>	<b>Açıklama</b>
Kirliliğin azaltılması	Gürültü düzeyinin, hava kirliliğinin (emisyon düzeyinin) ve su kirliliğinin azaltılması
Kaynakların korunması	Petrol ve arazi gibi sonlu ve kıt kaynakların daha düşük seviyelerde ve etkin bir biçimde kullanımı

Açık alan korunması	Tarım alanlarının, parkların ve doğal yaşam alanların korunması
Bio-çeşitliliğin korunması	Hayvanların ve diğer canlı türlerinin yaşam alanlarına ve hayatlarına zarar vermemek

Kaynak: Litman, 2011, akt:Cirit,2014

Bununla beraber, kentiçi ulaşımın sürdürülebilirliğinin önünde iki temel engel bulunmaktadır. Bunlardan ilki geleneksel kent ve ulaşım planlamasının özel araç kullanımını teşvik edici bir tarzda ele alınması sonucu otomobillerin yoğun bir biçimde kullanıyor olması, diğeri ise ulaşım sisteminin yarattığı sorun ve maliyetlerin bireyler üzerinde adil olarak paylaştırılmaması, yani sosyal adaletin sağlanamamasıdır. Otomobiller kişi başına düşen emisyon, yakıt tüketimi ve kaplanan alan bakımından son derece verimsiz bir ulaşım aracıdır. Yoğun araç kullanımının yol açtığı trafik sıkışıklığı sonucunda gerek sürücüler ve gerekse alternatif ulaşım türlerini kullanan bireyler olumsuz olarak etkilenmektedir. Öte yandan ulaşım sistemi içinde yer almayı sadece o kentte yaşamasından ötürü emisyon, gürültü kirliliği, görüntü kirliliği gibi hususlar sebebiyle olumsuz etkilenen kişiler de olabilmektedir. Tüm bu hususlar sürdürülebilir kalkınma ve sürdürülebilir ulaşım felsefesiyle çelişmektedir. Otomobil kullanımına dayalı yaşam tarzının neden olduğu ekonomik, sosyal ve çevresel sorunları aşağıdaki tabloda yer aldığı gibi genelleyebiliriz.

**Tablo 4.** Otomobile dayalı ulaşım sisteminde yaşanan sorunlar

<b>Ekonomik Sorunlar</b>	<b>Sosyal Sorunlar</b>	<b>Çevresel Sorunlar</b>
Trafik Sıkışıklığına bağlı ekonomik kayıplar (Zaman, yakıt vs)	Sokak hayatının ve komşuluğun zarar görmesi	Petrol ürünlerinin kullanımına bağlı olarak oluşan çevresel riskler
Yol ve asfalt gibi altyapı yatırım maliyetlerinin artması	Özel araç sahibi olmayanların ve özürülülerin yaşadığı erişim sorunları	Yaşam alanlarının kentin dış bölgelerine kurulması ve kent alanının genişlemesi
Toplu taşıma sistemlerini kullanan yolcu sayısının düşük olmasından dolayı işletmenin zarar etmesi	Trafikte meydana gelen tartışma ve gerginliklerin yarattığı olumsuz etkiler	Fotokimyasal dumanlar ve asit yağmurları
Kazalar sonucu oluşan ölüm ve yaralanmaların ekonomik maliyeti	Düşük gelir düzeyindekilerin özel araç almaya zorlanmış olması	Sera gazlarının oluşumu ve iklim değişikliği
Kirlilik kaynaklı sağlık sorunlarının ekonomik maliyeti		Trafik kaynaklı gürültü, görsel kirlilik, fiziki tehlikeler.

Kaynak: Schiller et al., 2010, akt:Cirit, 2014

Kentiçi ulaşımın sürdürülebilirliği açısından bu hizmetlerin bir yandan ucuz, herkesin ulaşabileceği türden, hızlı ve güvenli olması gerekirken diğer yandan da konforlu ve çevreye karşı duyarlı olmalıdır. Kaldı ki, “ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması amacıyla; motorlu araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, toplu taşımacılığın

yaygınlaştırılmasına, trafik akımının arttırılmasına yönelik sistemlerin kurulmasına ilişkin usul ve esasları” düzenlemek üzere Ulaştırma Bakanlığınca yürürlüğe konulan “Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Arttırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte Belediyelerin sürdürülebilir kentiçi ulaşım hizmetlerinde görev ve sorumluluk üstlen belediyelerin; “Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar” başlıklı 8. maddesinde yer verilen Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişinde park edilebilmesi için otopark kurulmasını sağlar. Bu otoparklara park eden sürücülerin otoparktan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşıma araçlarından yararlanması için yöntem geliştirir ve kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar yapmak, yine toplu taşıma araç duraklarında modlararası taşımacılık sisteminin oluşturulmasına öncelik vermek ve kent içinde yetersiz kalan yollarda sıkışan trafiği rahatlatmak üzere; yol genişletmesi, kavşak düzenlemesi ve otopark kurulması gibi önlemler olarak, kent ulaşımında enerji verimliliğinin arttırılması ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için trafiğin güvenli ve akıcı olmasının yanında kent içi ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde trafik akışındaki yakıt sarfiyatını öncelikle göz önünde bulundurur. Topografik yapısı uygun güzergâhlara bisiklet yolları ve bisiklet park alanları yapar.” Yolundaki hükümlerinde olduğu gibi sürdürülebilir ulaşım hizmetlerinde yapmaları gereken ve ilave almaları gereken tedbirlerin neler olabileceğini hüküm altına almıştır. Günümüzde belediyelerin bu görevleri yerine getirebilmesi bakımından her şeyden önce hızla artan nüfus, işgücü, artan araç sahipliği, kentsel kullanım alanlarının genişlemesi ve çeşitlenmesi gibi etkenlerin yanında günümüzde önemli bir sorun olan kentiçi ulaşımın çevre, enerji, sürdürülebilirlik, sosyal denge gibi konuları dikkate alarak ulaşım hizmetlerinin içinde bulunduğu durumu bilimsel yöntemlerle çözümlenmesi ve düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. Bu çerçevede belediyelerin; kentin üst ve alt ölçekli plan kararları ve merkezi idareye bağlı kurumların yatırım programlarını dikkate alarak ve eş güdüm içerisinde toplu taşıma sistemlerine ve yaya/bisiklet gibi çevre dostu ulaşım biçimlerine öncelik vererek ulaşım ve trafik sorunlarına çözümler getirilmesi ve buna paralel olarak; toplu taşıma ve ara-

toplulaşım türlerinin entegrasyonu ile bunların durak ve terminal alanlarını düzenlemesi, özel ulaşım dahil çeşitli ulaşım türlerinin birbirleri ile rekabet etmeyecek ve birbirini tamamlayacak Şekilde işletilebilmesi için bir bütün olarak planlaması ve işletilmesini sağlaması için gerekli tedbirleri alması gerekmektedir. Öyle ki, belediyelerin uzun vadeli ulaşım planlamaları noktasında, görev ve sorumlulukları çerçevesinde; hedef yıllar içinde arazi kullanım ve nüfus yapısına bağlı olarak, ekonomik açıdan düşük maliyetli ve kentin planlı gelişimine katkı veren; ekolojik açıdan çevreye verdiği zararını minimuma indiren; toplumsal açıdan sosyal eşitlik ilkesine bağlı, kentin tarihi ve kültürel kimliği ile uyumlu, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, güvenilirlik gibi nitelikleri içeren, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin kurulması ile kentte yaşayanların ulaşım taleplerinin karşılanması başlıca görevleri arasındadır.

### **Sonuç ve Değerlendirme**

Günümüzün küresel dünyasında bir yandan yaşam kalitesi kriterlerinde artış gündeme gelirken, diğer yandan bunu baskı altına alan nüfus da geometrik bir Şekilde artmaktadır. Bu bakımdan artık günümüzde tüm planlama ve uygulamalar daha yüksek hayat standardını isteyen daha fazla insanı esas almaktadır. Kentler nüfusun dolayısıyla ekonomik ve kültürel faaliyetlerin belirli alanlarda yoğunlaştığı yerleşim yerleridir. Acıktır ki kentlerdeki faaliyetler arttıķa kentici ulaşım talebi de artacaktır. Bununla beraber, yüksek hayat standardını beklentisi ile kentlerin nüfusu arttıķa ekonomik, sosyal ve çevresel refah gittikçe azalacaktır. Öyle ki, kentlerimizde yaşamı etkileyen en önemli konulardan biri ulaşımdır. Őehirlerdeki yaşam alanlarının genişlemesi, nüfusun artışı, ekonomik hareketliliğin çoğalması bireylerin ulaşım ihtiyacını daha da önemli bir hle getirmektedir. Bu nedenle denebilir ki, kentici ulaşım talebi kent faaliyetlerinin bir fonksiyonudur. Bu faaliyetler de kent alanının çeşitli yerlerindeki yapılarda (ev, iş yeri, bürolar vb. yapılar) gerçekleşeceğine göre, kentici trafik akımı kentteki yerleşimin (arazi kullanımının) bir fonksiyonu olacaktır. Kentlerdeki trafik akımı kentteki yerleşimin bir fonksiyonu iken, yerleşim bicimi de ulaşım sisteminin yapısından etkilenerak Őekillenir. Kısaca kent yerleşimi ve ulaşım birbirini sürekli olarak etkileyen sistemlerdir. Artık



günümüzde kentiçi sürdürülebilir ulaşım, özel araç kullanımı yerine entegre bir ulaşım sisteminden faydalanmayı esas alırken bu anlamda bu sistem; yürümeden bisiklet kullanımına, taksiden otobüse, trenden metroya, vapurdan feribota tüm ulaşım yöntemlerini kapsamaktadır. Dolayısıyla her ölçekteki belediyelerin yerine getirmekle görevli ve yetkili buldukları kentiçi toplu taşıma hizmetlerini yaygınlaştırılmalarının yanında toplu taşımanın tercih edilir olmasını sağlamak için hizmet kalitesini yükseltici tedbirleri almaları ile her şeyden önce kullanıcıların beklentilerini karşılayacak nitelikte ulaşım araçlarını hem modernize etmeleri hem de güvenli bir şekilde çevre sağlığını gözetip, hareket imkânları göreceli olarak kısıtlı olan yaşlı, çocuklu ve engelli insanlar da dahil toplumdaki tüm bireylerinin güvenli ve sağlıklı bir şekilde ulaşabilecekleri şekilde hizmet sunmaları gerekmekte olup bunun yolu ise kent altyapısının öncelikle bu standartlara uygun tesis edilmesinden geçmektedir. Öyle ki, kaldırımlardan, trafik işaretlerine, anacade ve bulvarlardan, denetim hizmetlerine varıncaya kadar ulaşım zincirinde temel fonksiyonları üstlenen belediyelerin bu görevlerini eksiksiz yerine getirmeleri toplumun huzur ve güvenliğinin yanında refahı için yaşamsal bir önemdedir. Gerçekte bir yandan içinde yaşadığımız ve gelecek kuşaklardan ödünç aldığımız çevreyi en az tahrip edici tüm tedbir ve planlamaları yaparken, diğer yandan ekonomiyi ve toplumu bir bütün olarak ele alıp bugünün kaynaklarını gelecek nesillerin ihtiyaçlarını gözönünde bulundurarak, kısacası sürdürülebilir büyümeyi benimseyerek, toplum olarak alışkanlıklarımızı gözden geçirmemiz gerekmekte, bununla beraber yine sürdürülebilir ulaşım için özel araç kullanımının azaltılarak toplu taşımanın özendirilmesi gerekmektedir. Bunun için toplumun beklentilerini ve ihtiyaçlarını karşılayacak, konforlu, tüm paydaşları gözetken, çevreci ve engellilerin rahatça erişebileceği toplu taşıma araçlarının hizmete sunulması kaçınılmazdır.

## Kaynakça

- [1] Atak, S., (2011). Metrobüs Ulaşım Sisteminin Kocaeli İlinde Uygulanabilirliğinin Araştırılması. (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Bahçeşehir Üniversitesi FBE, s.121-124
- [2] Benk, S., (2007). Kentiçi Ulaşım Sonucu Oluşan Negatif Dışsallıklar Ve Önleme Yolları. (Yayınlanmamış doktora tezi), Uludağ Üniversitesi SBE.,s.121-124,
- [3] Cirit, Faruk., (2014), Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması, (Yayınlanmamış uzmanlık tezi), Kalkınma Bakanlığı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın no:2891, Ankara. s.13-18,
- [4] DPT, 2007, *Dokuzuncu kalkınma planı 2007-2013*, Ankara: DPT Yayınları, ss 80-81
- [5] Haldenbilen, S., Baykan, N., Murat, Y.Ş., 2001. Sürdürülebilir gelişme ve ulaşım politikaları, 5. *Ulaşım Kongresi* , TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası , İstanbul, 30-31 Mayıs- 1 Haziran, ss 113-120.
- [6] Ilıcalı, M., Camkesen, N., Kızıldaş, M., 2011. Kentiçi toplu taşımada verimliliğin artırılması, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 300-301.
- [7] İnci, H., (2007), Yerel Yönetimler Yasasındaki Değişikliklerin Belediyelerin Yönetim ve Organizasyon Yapısı Üzerindeki Etkileri: Edirne Belediyesi Örnek Olayı, (Yayınlanmamış yüksek Lisans tezi), Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.40, Edirne.
- [8] Kaplan H., 2011. Kentiçi ulaşımında yeşil ulaşım tür ve düzenlemeleri: yerel yönetimlerin yetki ve sorumlulukları yönünden bir irdeleme, 2. *Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi*, Haliç Kongre Merkezi, İstanbul, 01-02 Aralık, ss 160- 162.
- [9] Litman, T., (2011), “Sustainability and Livability” Victoria Transport Policy Institute, Victoria, London.
- [10] Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yerel Yönetimler., (2014), TC Kalkınma Bakanlığı, 10. Kalkınma Planı 2014-2018, Yerel Yönetimler Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2023, YAYIN NO: KB: 2868 - ÖİK: 718, s.3-4, Ankara.

- [11] Toplu Taşıma Sistemi Komisyonu Raporu, 2002, İstanbul 1. Kent içi Ulaşım Şurası 14-16 Mart 2002, İstanbul: ss 71-131.
- [12] Ortak Geleceğimiz, Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu, (Brundtland Raporu)., (1989), Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, (Çev. Belkıs Çorakçı), Oxford University Press, Walton Street, Oxford OX2 6DP
- [13] Schiller, P. L. Et al.,(2010), “An Introduction to Sustainable Transportation Policy, Planning and Implementation” London.
- [14] 5393 Sayılı Belediye Kanunu
- [15] 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu
- [16] Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik

### **İnternet Kaynakçası**

- [17] Çelik, H. M., 2009. Sürdürülebilir ulaşım ve türkiye kentleri ulaştırma sorunları, *TMMOB İzmir Kent Sempozyumu*, İzmir, 8-10 Ocak, ss 703-710  
<http://www.imoizmir.org.tr/UserFiles/File/IzmirKentSempozyumu/bildiriler/bildiriler/200865.pdf> [29/04/2012]
- [18] Özalp, M., Öcalır, E. V., 2008. Türkiye’deki kentiçi ulaşım planlaması çalışmalarının değerlendirilmesi  
[http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2008/cilt25/sayi\\_2/71-97.pdf](http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2008/cilt25/sayi_2/71-97.pdf) [29/04/2012]
- [19] Yıldızgöz K., 2007, Toplu taşımacılığın sürdürülebilir gelişmeye katkısı  
<http://surdurulebilirgelisme.blogspot.com/2007/01/toplu-tamacln-srdrlabilir-gelimeye.html> [15/05/2012]