

EDİRNE BELEDİYESİ TRAFİK KOMİSYON KARARI

Tarih 16.09.2010	KOMİSYON ÜYELERİ	Trafik Komisyonu Başkanı Hakan İNCİ Başkanlığında; Üye Özkan DİNER, Üye Mahmut KESKİN ve Üye Savaş ÜNER ve Üye Serkan OLTANDİKEN
Karar No 2010/18		
Kayıt No 18		

Edirne İdare Mahkemesinin 23.07.2010 tarih 2009/928 Esas- 2010/591 Karar Sayılı kararıyla 05.08.2009 tarih ve 2009/234-514 sayılı meclis kararı iptal edilmiştir. Bu Mahkeme kararının gerekçe ve sonuçlarını da gözeterek Edirne Kent İçi Ulaşım ve Trafik Planlaması konularının yeniden değerlendirilmek ve rapora bağlanmak üzere 01/09/2010 Tarih ve 2010/200-483 sayılı meclis kararı ile 2. defa komisyonumuza havale edilen hususları değerlendirmek üzere 16/ 09/2010 tarihinde (5393 sayılı yasanın "Başkan ve meclis üyelerinin görüşmelere katılamayacağı durumlar" başlıklı 27. maddesi delaleti ile komisyon üyesi olan Serkan OLTANDİKEN oy kullanmaksızın) toplanmıştır. Bu itibarla; "EDİRNE İLİ TOPLU TAŞIMA PROJE RAPORU" kapsamında;

İhtisas Komisyonumuz; Demokratik katılımın sağlanması, planlama süreçlerinde tarafların katılımının sağlanması, ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerinin alınması ile birlikte alternatif oluşturma ve bilgilendirmenin süreç ve yönetimin bir parçası olduğu gerçeğinden hareketle, 5393 sayılı Yasanın "İhtisas Komisyonu" Başlıklı 24. maddesi kapsamında komisyon toplantısına gruplar halinde taşımacılık yapan minibüs kooperatiflerinin yöneticileri davet edilerek demokratik süreç işletilmiştir.

KOMİSYONA HAVALİ EDİLEN KONU İLE İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER;

03.7.2005 tarihli Resmi Gazete yayımlanarak yürürlüğe giren 5393 Belediye

Kanununun Belediyenin görev ve sorumlulukları başlıklı 14. Madde:

"Belediye, mahallî müşterek nitelikte olmak şartıyla;

a) İmar, su ve kanalizasyon, ulaşım....şehir içi trafik... gibi hizmetlerini yapar veya yaptırır.

b).....Belediyenin görev, sorumluluk ve yetki alanı belediye sınırlarını kapsar. Belediye meclisinin kararı ile mücavir alanlara da belediye hizmetleri götürülebilir."

Belediyenin yetkileri ve imtiyazları başlıklı 15. madde;

a) Belde sakinlerinin mahallî müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla her türlü faaliyet ve girişimde bulunmak.

b) Kanunların belediyeye verdiği yetki çerçevesinde yönetmelik çıkarmak, belediye yasakları koymak ve uygulamak, kanunlarda belirtilen cezaları vermek.

c) Gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetleri ile ilgili olarak kanunlarda belirtilen izin veya ruhsatı vermek.

.....

f) Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettmek

....

p) Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek."

Meclisin görev ve yetkilerinin belirlendiği 18. Madde

"m) Belediye tarafından çıkarılacak yönetmelikleri kabul etmek.

t) Mücavir alanlara belediye hizmetlerinin götürülmesine karar vermek." denilmektedir.

Edirne Belediyesince, Anayasamızın 124. maddesi ve 5393 sayılı Belediye Kanununun 14. Maddesinde verilen görev ve sorumlulukları yerin getirmek üzere, Kanunun 15. Maddesinde ki imtiyaz ve yetkilerini kullanarak; Belediye Meclisinin görev ve yetkilerinin tanımlandığı 18. Maddesine göre 06.12.2005 tarih ve 2005/175-505 sayılı kararıyla Edirne Belediyesi Minibüs ve Midibüs Yönetmeliği çıkartılmıştır.

19/07/2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazete yayımlanarak yürürlüğe giren 4925 Sayılı **Karayolu Taşıma Kanunu** Madde 2, (3.) Paragrafında " İl sınırları içerisindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere, belediye sınırları içerisindeki şehiriçi taşımalar belediyelere bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelik esasları



dahilinde bırakılabilir.”

10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile 9/4/1987 tarihli ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna dayanılarak hazırlanan ve 11 /06/2009 tarih ve 27255 Sayı Resmî Gazete yayımlanarak yürürlüğe giren **Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Kapsam, 2.Madde , (4)** “10/7/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile 3/7/2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu hükümleri saklıdır.” **Tanımlar, Madde 4, (jj)** “ Şehirci: Bir şehrin belediye sınırları ile mücavir alanının toplamından oluşan alanı, ifade etmektedir.” denilmiştir.

Edirne Belediyesi Minibüs ve Midibüs Yönetmeliği her iki kanunda da dayanak bulmaktadır. Kaldı ki 5393 sayı Belediye Kanununun, Uygulanmayacak hükümler, 84. Madde de “Bu Kanunla, belediyenin sorumlu ve yetkili kılındığı görev ve hizmetlerle sınırlı olarak; ...13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu..., 10.7.2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu,bu Kanun hükümlerine aykırılık bulunması durumunda bu Kanun hükümleri uygulanır.” denilmektedir.

DEĞERLENDİRMELER VE SONUÇ:

Kentiçi toplu taşımanın geçirdiği süreç, halkın tepkileri ve beklentileri, yargı kararları ve yargı kararlarına dayanak oluşturan bilirkişi raporları ve yapılan bilimsel çalışmalardan hareketle toplu ulaşım sisteminin yeniden ele alınmasının gerekliliği karşısında; planlama tekniği, Şehircilik ilkeleri, trafik güvenliği ve kamu hizmeti ile hizmetin gerekleri kapsamında planlama yapılması için Edirne Belediye Meclisinin 02.09.2008 tarih ve 2008/133-423 sayılı kararıyla uzman kişilerce ulaşım sisteminin projelendirilmesi kararlaştırılmış olup, Edirne Belediyesi Kentiçi Ulaşım ve Trafik Planı Hazırlanması İşİ 4734 sayılı K.İ.K göre ihale edilmiş ve **Edirne Kentiçi Ulaşım ve Trafik Planlaması** çalışmaları tamamlanmıştır.

Söz konusu raporlarla tespit edilen hususlar ;

a)Edirne ilinin doğal ve yapay eşiklerle sınırlandırılmış farklı bölgeler göze çarptığı ve bu farklılığın işlevsel boyutuyla da farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir. Doğal eşik olarak "*Meriç Nehri*" önemli bir rol oynamaktadır. "*Meriç Nehri*"nin batısında "*Yıldırım Yerleşmesi*" ile güneyinde yer alan "*Karaağaç Yerleşmesi*" düşük yoğunluklu kırsal bir karakter taşıırken, merkezin de bulunduğu doğu bölgesi ise, bu bölgenin uç noktasında yer alan "*Trakya Üniversitesi*" ile kamu binalarının ve sanayi alanlarının etkisi ile yoğun ve kentsel bir karakter sergilemektedir.

b) Bu bölgede "*Eski E-5 (Londra Asfaltı, Talat Paşa Bulvarı, Atatürk Bulvarı)*" kenti bölen şehirlerarası bir karayolu niteliğinden, bir kentiçi yol niteliğine dönüşen önemli bir yapay eşik oluşturmakla birlikte, kenti boydan boya geçen önemli bir yol haline dönüşmüştür. Kent bu yol üzerine asılarak bu yola paralel, Trakya Üniversitesi ve kamu yapılarının da etkisi ile doğu yönünde lineer bir gelişme göstermiştir. 1980'li yılların son dönemlerinden itibaren "*TEM Otoyolu*"nun doğu- kuzey ve batı doğrultusunda bir yay oluşturacak biçimde kentin kuzeyinden geçirilmesi kentin kuzey yönünde gelişmesini tetikleyen önemli bir unsur oluşturmuş, bu bölgelerde yeni konut alanları gelişmiştir.

c) "*Eski E-5 Karayolu (Talatpaşa Bulvarı, Londra Asfaltı, Atatürk Bulvarı)*" ile ayrılan kentin güneyi lineer bir gelişme sürdürürken, kuzeyi ise kompakt bir yerleşme biçimine dönüşmüştür. Eski E-5 Karayolunun güneyinde kent merkez ve başta ticaret olmak üzere merkez işlevlerinin önemli bir kısmı ile sanayi ve mevcut konut alanları yer alırken, yolun kuzeyinde ise yine merkez ve başta kamusal hizmet alanları olmak üzere hizmetler sektörünün ağırlıkta olduğu bir yapı ile konut ağırlıklı özellikle yeni gelişme alanlarına dayalı bir konut gelişmesi göze çarpmaktadır.

d) Kentte; batıda "*Yıldırım Yerleşmesi*" ile güneyde "*Karaağaç Yerleşmesi, Merkez*", doğuda "*Sanayi, Üniversite ve Otogar*" ile

kuzeyde yer alan "*Yeni Konut Alanları*" doğal eşiklerle kentten ayrılan nüfus, yoğunluk, sosyal yapı, ekonomik yapı gibi özellikleri bağlamında farklı bölgeleri oluşturmaktadır. Merkez, Sanayi, Üniversite - Otogar ile kamu yapılarının yoğun olarak yer aldığı bölge (Şükrüpaşa Mahallesi, I. Murat Mahallesi, Abdurrahman Mahallesi) önemli bir çekim bölgesi olarak dikkat çekmektedir. Bu bölgeler 24 mahalleden oluşmaktadır. Bu 24 mahalleden 8 tanesi merkezi oluşturmakta olup, ticaret, küçük sanayi ve hizmetler sektörüne dayalı bir istihdam yaratırken, İstasyon Mahallesi sanayiye barındırmasından dolayı en büyük istihdam yaratan bölge olarak dikkat çekmektedir. Şükrüpaşa Mahallesi, Abdurrahman Mahallesi ve I. Murat Mahalleri ile Üniversite de kamu hizmetlerine dayalı önemli bir istihdam oluşturmaktadır

e) **E-5 - Eski Londra Asfaltı (Talatpaşa Bulvarı, Atatürk Bulvarı) kentin en önemli omurgası olup çekim yaratan önemli**

kullanımların bu omurga üzerinde yer aldığı görülmektedir. Bu aksa asılan kent merkezine inen kuzeydoğu, kuzey ve kuzeybatı yönlü üç önemli aks bulunmaktadır. Eriştiği bölgelerin yoğunluğu, işlevi ve yol kesiti itibarı ile en önemli aks kuzeydoğu yönlü "*Kıyık Caddesi*" dir. Bu cadde kentin yeni gelişme konut alanları ile diğer çalışma alanlarını kent merkezine bağlamakta olup, merkez mahallelerinden Meydan Mahallesi, Sarıcapaşa Mahallesi, Nişancıpaşa Mahallesi, Barutluk Mahalleri arasındaki sınırı oluşturmakta; bu mahallelerin merkez ve diğer mahallelerle ilişkisini sağlayan bölgesel bir yol konumundadır.

- f) Merkezin kuzey yönündeki yerleşme ve diğer kullanımların merkezle ilişkisini sağlayan "Mimarsinan Caddesi" ise merkezde yer alan Menzilahır, Umurbey, Babademirtaş ile Meydan Mahalleri arasında sınır oluşturmakla birlikte bu mahallelerin merkez ve diğer bölgeler ile bağlantısını sağlayan bölgesel bir yoldur.
- g) Merkezin kuzeybatısında yer alan yerleşmeler ile Yıldırım ve Yeniimaret yerleşmeleri ile özellikle rekreasyona dayalı işlevlerin merkez ve diğer çalışma alanları ile bağlantısını sağlayan önemli caddelerden birisi de "Hükümet Caddesi"dir. Bu cadde merkezde yer alan Çavuşbey ile Babademirtaş Mahalleri arasında sınır oluşturan bölgeleri birbirine bağlayan bir yol konumundadır. Merkezin güneyinde yer alan Karaağaç Yerleşmesini merkeze bağlayan yol "Karaağaç Yolu" devamında "Darülhadis ve Arıfpaşa Caddeleri"dir. Bu aks Karaağaç yerleşmesinin merkez ve diğer bölgelerle bağlantı aksı olarak göze çarpmaktadır.
- h) Merkeze batı, kuzeybatı, kuzey, kuzeydoğu ve güneyden ulaşan bu akslar, doğu yönünde yer alan ve çekim yaratan işlevlerin yer aldığı, Sanayi Bölgesi, Üniversite ve Otogar'ın bulunduğu noktalara, doğrudan kentin ana omurgası olan eski "Londra Asfaltı - Talatpaşa Bulvarı - Atatürk Bulvarı" üzerinden, dolaylı olarak güney doğrultulu "Saraçlar Caddesi, Eski İstanbul Asfaltı, Uzunkaldırım Caddesi, İstasyon Caddesi, Muammer Aksoy Caddesi" ve "Eski E-5 Karayolu" ile, ya da "Londra Asfaltı - Talatpaşa Bulvarı - Atatürk Bulvarı" üzerinden kuzey doğrultulu "Atatürk Caddesi - Zübeyde Hanım Caddesi" ve "Eski E-5 Karayolu" ile bağlanmaktadır.
- i) Merkeze batı, kuzeybatı, kuzey, kuzeydoğu ve güneyden ulaşan bu akslar, doğu yönünde yer alan ve çekim yaratan işlevlerin yer aldığı, Sanayi Bölgesi, Üniversite ve Otogar'ın bulunduğu noktalara, doğrudan kentin ana omurgası olan eski "Londra Asfaltı - Talatpaşa Bulvarı - Atatürk Bulvarı" üzerinden, dolaylı olarak güney doğrultulu "Saraçlar Caddesi, Eski İstanbul Asfaltı, Uzunkaldırım Caddesi, İstasyon Caddesi, Muammer Aksoy Caddesi" ve "Eski E-5 Karayolu" ile, ya da "Londra Asfaltı - Talatpaşa Bulvarı - Atatürk Bulvarı" üzerinden kuzey doğrultulu "Atatürk Caddesi - Zübeyde Hanım Caddesi" ve "Eski E-5 Karayolu" ile bağlanmaktadır.
- j) Kentlerin kendine özgü farklı karakter ve kimlikleri vardır. Bu karakter ve kimliklerini tarihsel birikimlerine ve içinde bulundukları coğrafyaya borçludurlar. Bu karakter ve kimlikler yaşatılması ve geliştirilmesi, sürekliliğinin sağlanmasında en önemli araç planlamadır.
- k) Planlamanın alanlarına bakıldığında konut, çalışma, eğitim, dinlenme, sağlık ile birlikte en önemli çalışma alanlarından birisini ise ulaşım alanları oluşturmaktadır. Bir başka ifade ile ulaşım kentin karakteristiğinin en önemli parçalarından birisidir ve kent makroformunun belirlenmesinde etkindir. Izgara kent, ırsal kent, dallanmış ağaç gövdesi kent gibi. Edirne tarihsel değerleri ile ön plana çıkarken, "Meriç Nehri" kentin makroformunu belirleyen önemli bir coğrafi eşik olarak karşımıza çıkmaktadır.
- l) Kent merkezinde yoğunlaşan tarihsel değerlerin varlığı, bu değerlerin korunması bağlamında başta ulaşım kararları olmak üzere plan kararlarını etkilemekte bu durum beraberinde yerleşmede yaşayanlarla birlikte kullanıcılar için de fedakârlık gerektirmektedir.
- m) Toplu taşıma paydaşlarının toplu taşıma sisteminden beklentileri kendine özgü olmakla birlikte, ortak ve farklı özellikleri içinde barındırırlar. **Bir kent alanında işletilmekte olan toplu taşıma sisteminin ağ yapısı (güzergâh ve durakları) ve hizmet özellikleri (sıklığı, hızı, fiyat tarifi vd.) dinamik olmak zorundadır; yani, değişen arazi kullanımı, yolculuk talebi, çevre, ekonomi vd. ile ilgili koşullara uygun yeni düzenleme ve iyileştirmeler yapılmalıdır.** Söz konusu yeni düzenleme ve iyileştirme gereksinimleri, toplu taşıma sistemine ilişkin düzenli ve sürekli veri toplama, izleme ve değerlendirme etkinlikleri yoluyla saptanır. Gereksinimlerin hayata geçirilmesi, toplu taşıma sistemiyle ilgili küçük değişiklikler gerektirebileceği gibi büyük değişiklikler yapmayı da zorunlu kılabilir.
- n) **Bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi, lüzum ederse güzergahların bile değiştirilebileceği, güzergahların bir müktesep hak oluşturmadığı yargı kararları ile ortaya konmuştur.** Bu hususta emsal karar sunmak gerekir ise; Danıştay 8. Dairesinin 2003/5193 es ve 2004/964 karar sayılı kararı ile onanan Bursa 1. İdare Mahkemesinin 2002/1425 karar ve 2003/140 Karar sayılı kararında "...her ne kadar plaka hakkı -çalışma hakkı- müktesep hak oluştursa da güzergahlar müktesep hak oluşturmaz.... zaman zaman belediyenin idari sınırlarındaki değişiklik olması sebebi ile yetkili kurumların bu değişime bağlı olarak hat ve güzergâhı yeni şartlara uyarlama değiştirme yetkisine sahiptir." Ve aynı doğrultuda Bursa 1. İdare Mahkemesinin ve 2003/2335 Es.- 2004/1061 Karar sayılı kararında da "... ticari plaka, minibüsler için kazanılmış hak oluşturmada ise de güzergahların kazanılmış hak teşkil etmediği, trafik komisyonlarının (dosya konusu ihtilafta belediye yetkilidir.) mülki idarenin yeniden teşkilatlanması ve belediye sınırlarının zaman içindeki değişimine bağlı olarak hat ve güzergahların yeni şartlara uyarlamak ve değiştirmek yetkisine sahip olduğu..." şeklindeki onanmış gerekçeler muvacehesinde belediyenin gelişen

şartlar, çekim noktalarındaki değişiklik ve idari sınırların değişmesi ile hizmetin gereği gibi sunumunun sağlanması amacı ile yeniden yapılanmaya gidebileceğinin müktesep hakları ihlal etmeyeceğini ortaya koymuştur.

o) Bir toplu taşıma hizmetinin toplu taşıma olarak nitelendirilebilmesi için; belirli ve sabit güzergâhı olması, sabit fiyat politikasının uygulanması, ilan edilmiş sabit bir zaman tarifesinin olması, kullanmak isteyen herkese açık olması, hizmetin topluca üretilmesi, hizmetin birbirleri ile bütünleşik olarak sunulması gerçekleri karşısında **Edirne İlindeki mevcut taşımacılığın tam olarak toplu taşıma tanımı ile örtüşmediği**, ancak ara-toplu taşıma olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

p) **YUKARIDA YER ALAN TESPİT VE DEĞERLENDİRMELER NETİCESİNDE TOPLU ULAŞIM PAYDAŞLARININ BEKLENTİLERİNİ TESPİT VE ANALİZ ETMEK ÜZERE, PLANLAMA ÇALIŞMALARI DEVAM EDERKEN YAPILAN ARAZİ ÇALIŞMALARI VE GÖZLEMLER NETİCESİNDE ELDE EDİLEN SONUÇLARIN BİR ANKET ÇALIŞMASI İLE DOĞRULANMASI DÜŞÜNÜLMÜŞ VE HALKIN BEKLENTİLERİNİ KARŞILAYACAK DAHA SAĞLIKLI KARARLAR ALINMASI HEDEFLEREN ANKET ÇALIŞMASI YAPILMIŞTIR.**

Bu düşüncelerle yapılan ankette halkın profili, memnuniyeti ve beklentileri üzerine sorular sorulmuş ve karşılığında alınan cevaplar ile sonuçları aşağıda değerlendirilmiştir;

I. Halkın profiline yönelik sorular

- Halkın % 94,6'sı toplu taşıma kullanmaktadır,
- Toplu taşıma her gün kullananların oranı %52,1 iken % 34,5'i haftada birkaç defa %10'u ise ayda birkaç defa kullanmaktadır,
- Toplu taşıma araçlarını kullananların % 14'ünün memur, %16,6'nın işçi, %21,6'nın öğrenci, %13,1'nin serbest meslek sahibi ve %16,8'nin ev kadını olduğu görülmüştür,
- Toplu taşıma araçlarını kullananların Öğrenim durumlarına bakıldığında ise %28,3'nün ilköğretim, %35,2'nin lise, 10,7'nin önlisans, %19,9'nun üniversite ve % 3,2'nin yüksek lisans mezunudur,
- Halkın %10,4'nün gelirinin 500 TL'nin altında, %40,3'nün gelirinin 500-1000 TL arasında olduğunu, % 36'nın gelirinin 1000-2000 TL ve %5,4'nün ise 2000 TL'nin üzerinde olduğu görülmüştür,
- Halkın %26,3'nün 5 yıldan az % 73,7'nin ise 5 yıldan fazla bir süreden beri Edirne'de ikamet etmektedir,
- Özel otomobil sahipliğinde ise %37,7'nin otomobili olduğu 61,9'nun ise olmadığı görülmüştür,
- Halkın toplu taşıma araçlarını kullanma günleri ise şu şekilde çıkmıştır ; Hafta içi hergün % 37,4 , haftanın her günü %16,8, hafta içi ara sıra % 30,2 ve hafta sonları % 12,5,
- Kaliteli bir toplu taşıma hizmeti verilse dahi özel aracını kullanacağını belirtenlerin oranı % 23,1 olmuştur,
- Halkın % 21,6'sı işe gitmek, % 10,6'sı gezmek, % 13,2'si alışveriş ve 35,6'sı hepsi için toplu taşıma araçlarını kullanmaktadır,
- Toplu taşımayı kullananlar arasında yaşadıkları sorun sonrasında Belediye'ye şikayette bulunanların oranı sadece % 7,2'dir,
- Belediyeye şikayet sonrasında sorununa çözüm bulanların oranı % 3,9 olmuştur,
- Belediyenin toplu taşımda aktif rol almasını isteyen halkın oranı 73,7'dir,
- Halkın % 46,2'si 12 m.lik otobüs ve % 52,2'si midibüslerle taşımacılık yapılmasını istemektedir,
- Elektronik bilet hakkında halkın %71,9'u bilgi sahibi olduğunu belirtirken bunun % 24,5'i yararlı olmayacağını belirtmiştir,
- Kentiçi toplu taşımda Belediyenin sorumlulukları hakkında halkın % 43,8'i bilgi sahibi olmadığını belirtmiştir,

II. Toplu Taşımadan Memnuniyete Yönelik Sorular

Sürücülerin ;

- Trafik kurallarına uyduğunu düşünenler % 15,5
- Kılık kıyafet ve günlük bakımlarını yeterli bulanlar % 22,5
- Yolculara içtenlikle hizmet verdiğini düşünenler % 19,2
- Cep telefonlarının açık olmasından rahatsız olmayanlar % 30,0
- Güvenli yolculuk yaptığını düşünenler % 18,9
- Uzaktan gelen yolcuları beklemesinden rahatsız olmayanlar % 32,6
- Durak aralarında yolcu almalarından rahatsız olmayanlar % 29,9
- Radyo-teyp açmalarından rahatsız olmayanlar % 49,0
- Yolcu almak için yarışmalarından rahatsız olmayanlar % 3,1
- Yolcularını sarsmadan taşıdığını düşünenler % 12,5

Araçların:

- İç ve dış temizliğini yeterli bulanlar % 38,9
- Sayısını yeterli bulanlar % 47,7
- Ferah ve aydınlık olmasının yararlı olacağına inananlar % 81,0
- Kliması olmasının yararlı olacağını düşünenler % 91,4

-Yolcu bilgilendirme ekranlarının olmasının yararlı olacağını düşünenler	% 79,8
-Standart tip ve renkte olmasının doğru olacağını düşünenler	% 81,8
-Üzerinde hat ve durak isimlerinin görünür olmasının yararlı olacağını düş.	% 91,4
-Koltuk genişliklerinin rahat oturulabilir olduğunu düşünenler	% 41,2
III. Halkın Beklentilerine Yönelik Sorular	
-Toplu taşıma hizmetlerini genel olarak kaliteli bulanlar	% 29,9
-TOKİ konutlarından Üniversite ve Otogara direk hat kon. yararlı bulanlar	% 93,8

-Kent merkezinden Üniversite ve Otogara direk hat kon. yararlı bulanlar	% 84,3
-Engellilere yönelik alçak tabanlı araçların hizmete kon. yararlı bulanlar	% 93,6
-Ulaşım süresini makul bulanlar	% 56,7
-Sürücülere periyodik eğitim verilmesini yararlı bulanlar	% 91,4
-Denetim sıklığının artırılmasını yararlı bulanlar	% 94,2

EDİRNE İLİ TOPLU TAŞIMA PROJE RAPORU'NDA ÖNE ÇIKAN HUSUSLARI ÖZETLEMEK GEREKİR İŞE;

- Kent tek merkezlidir, özellikle resmi kurumlar, tarihi ve kültürel alanlar ile ticari ve sosyal alanların bulunduğu Talatpaşa Bulvarı ve Saraçlar Caddesi ile bu caddenin bağlantı yolları kentin en önemli çekim merkezidir ve bu özelliğini uzun yıllardan bu yana korumaktadır.
- Talatpaşa ve Atatürk Bulvarının özellikle kuzey ve güneyinde kalan alan ile kentin batı bölümü (Yıldırım, Yıldırım Hacısarraf, Yeni İmaret mahalleleri) tarihten bu yana gelen eski yerleşim bölgeleri iken yeni yerleşim alanları (I.Murat, Fatih, Koca Sinan, Şükrüpaşa) imara açılmış ve kentin kentleşme modeli değişmiştir. Az katlı bitişik nizam dar bir alandaki yerleşim ve yapılaşma modeli yerini yeni imara açılan alanlarla çok katlı geniş alanlara yayılan standardı yüksek sosyal açıdan daha tatmin edici yerleşim alanlarına bırakmış hızlı bir yapılaşma olmuştur.
- Yine kentin kuzeyinde yer alan Barutluk Mahallesi yapılan ve yapımı devam eden TOKİ konutları ile kısa bir süre içinde ciddi bir nüfusa ulaşacaktır.
- Kent merkezinde geçmiş yıllarda halkın yaptığı ev-iş, ev-okul, ev-alışveriş amaçlı yolculuklar yürüme mesafesinde iken kentin yeni profili ile birlikte araçla seyahat edebilecek duruma gelmiştir.
- Talatpaşa, Atatürk Bulvarı ve İstanbul yolu boyunca otogara kadar olan yol aksının kuzeyinde kalan bölüm de (I.Murat, Fatih,Kocasinan ve Şükrüpaşa mahalleleri) nüfus artışı hızla artmaktadır. Bu yol aksı aynı zamanda alışveriş merkezleri, küçük sanayi ve tren garı gibi önemli çekim merkezlerinin bulunduğu bölgedir.
- Trakya Üniversitesi kentin en önemli gerçeğidir. Kentin muhtelif yerlerine dağılmış yaklaşık 20.000 öğrencisi ve dört adet kampusu ile öğrenci yurtları çok önemli yolcu çekim ve üretim merkezidir.
- Kentiçi toplu taşıma 26 kişilik 234 adet araçla yapılmaktadır. Bu araçlar dört farklı kooperatifte örgütlenmiş ve 11 ayrı hatta hizmet vermektedir. Kooperatifler yıllar içinde kendilerini güçlendirmiş, muhtelif kanun ve yönetmeliklerden aldıkları gücün yanına siyasi otoritenin desteğini de alınca etkinliklerini her geçen gün arttırmışlardır.
- Kent, yapısı itibariyle çok önemli bir ulaşım aksına sahiptir. Kentin aynı zamanda tarihi dokusunu da içine alan Talatpaşa ve Atatürk Bulvarı ile devamında İstanbul yolunun çok önemli bir bölümü 10 adet hat tarafından ortak olarak kullanılmaktadır.
- Kentte günlük taşınan yolcu sayısı yaklaşık **96.000**'dir.

YUKARIDA ANILAN SONUÇLARLA BİRLİKTE PALYE A.Ş. TARAFINDAN HAZIRLANAN "EDİRNE İLİ TOPLU TAŞIMA PROJE RAPORU" BAŞLIKLİ RAPOR ÇALIŞMALARI DOĞRULTUSUNDA AŞAĞIDA YER ALAN HUSUSLARIN KARARA BAĞLANMASI GEREKTİĞİ KANAATİ HASIL OLMUŞTUR.

1. MADDE

EDİRNE İLİ TOPLU TAŞIMA PROJE RAPORU doğrultusunda "Edirne Toplu Ulaşım Sisteminin" tanımlanması,

Edirne yerleşim alanının gelişen özellikleri ve ulaşım sisteminin üstlenmekte olduğu bölgesel rolü de dikkate alınarak, sağlıklı, ekonomik ve rasyonel bir toplu taşıma sistemi oluşturulması zorunludur. Bu toplu ulaşım sisteminin "**ETUS Edirne Toplu Ulaşım Sistemi**" olarak anılmasına,

2. MADDE

Edirne **EDİRNE İLİ TOPLU TAŞIMA PROJE RAPORU** adlı çalışma neticesinde hazırlanan raporda öngörüldüğü üzere güzergahların yeniden değerlendirilmesi;

Tüm hat ve güzergahlarının yeniden değerlendirilerek rantabl hale getirilmesi, çakışan hatların yerine birbirini tamamlayan ve trafikte oluşan yoğunluğu azaltan ve aynı bölgede çalışan farklı nitelikteki ulaşım aktörleri arasında çalışma barışını bozacak nitelikte bulunan rekabet yerine uyum ve dayanışma içerikli bir yapının oluşturulması gerekmektedir.

Hatlar planlanırken yol geometrik özelliklerinin toplu taşıma araçları için uygun olması, güvenli hızlı ve konforlu yolculuk yapılması öncelikli hedef olmuştur. Çalışma esnasında Kullanılan makro simülasyon programı yardımı ile yolculuk talepleri doğrultusunda hatlar yeniden planlanmıştır. Kentin tarihi dokusunu ve en önemli yok aksını oluşturan Talat Paşa Bulvarını kullanan hat sayısı 10 iken planlama neticesinde 4 de indirilmiştir. Ayrıca zirve saatlerde Talatpaşa Bulvarı üzerinde otogardan gelip Yıldırıma giden araçların %25 inin toplu taşıma aracı, Yıldırım - Otogar yönüne giden araçların ise %11 inin toplu taşıma aracı olduğu tespit edilmiştir.

Planlanan şekilde sistem kurulduğunda toplam hat uzunluğunda % 32, yolcuların toplam seyahat sürelerinde %30, araçların hızında %53 iyileştirme sağlanacağı tespit edilmiştir.

Hatların yeni şeklinin aşağıda belirtildiği gibi belirlenmesine ;

1 Nolu Hat (Sarayı Otogar Hattı);

Sarayı Yerleşkesi - Yenimare - Yıldırım - Merkez - DSİ - (D100 Karayolu takiben) Tıp Fakültesi - Selimiye Öğrenci Yurdu - Fen Edebiyat Fakültesi - Otogar. (Bu hatta bulunan araçlardan 30 dakikada 1 araç Serkent'e devam eder yolcu alır ve geri dönecektir) Dönüşler de aynı güzergahtan yapılacaktır. Bu hatta depolama Sarayı Yerleşke ve Otogarda yapılacaktır.

2 Nolu Hat(Pazaryeri Fatih Mahallesi);

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

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

3 Nolu Hat (Sarayı Ayşekadın Otogar) ;

Sarayı Yerleşkesi - Külliye - Merkez - DSİ - Ayşekadın Yerleşkesi - Huzurevi - İlhami Ertem Caddesi - İbrahim AY Caddesi - Şevki Arman Caddesi - Olin - Tıp Fakültesi - Fen Edebiyat Fakültesi - Otogar. Dönüşler de anı güzergahtan yapılacaktır. Bu hatta depolama Sarayı Yerleşke ve Otogarda yapılacaktır.

4 Nolu Hat (İstasyon Bankalar);

İstasyon Mahallesi - Kirişane - Tarlakapı - Bostanpazarı - Stadyum - Pazartesi Pazarı - Darülhadis Caddesi.- Arıpaşa Caddesi - Londra Asfaltı - Bankalar- Maarif Caddesi -Darülhadis Caddesi- Pazartesi Pazarı - Stadyum - Bostanpazarı - Tarlakapı - Kirişane - İstasyon Mahallesi. Bu hatta depolama yalnızca İstasyon Mahallesinde yapılacaktır.

5 Nolu Hat (Çavuşbey - Meslek Liseleri) ;

A- Çavuşbey - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi - SSK - DSİ - Ayşekadın Yerleşke - Bahriye Üçok Caddesi - Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Şehit Üstteğmen Efkân Yıldırım Caddesi - Eski Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu- - Yeni Göçmenevleri - Milli Piyango Ticaret Lisesi- Serhat İMKB Meslek Lisesi.- **Mithat Vardar Caddesi - Emniyet Caddesi** - Arda Caddesi.-

Sebahattin Paksay Caddesi - Atatürk Bulvarı - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır.

B **Çavuşbey** - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Orduevi- SSK - **Atatürk Caddesi - Emniyet Caddesi - Mithat Vardar Caddesi** - Serhat İMKB Meslek Lisesi - Milli Piyango Ticaret Lisesi - Yeni Göçmenevleri - 75.Yıl İlköğretim Okulu - Eski Göçmenevleri - Şehit Üstteğmen Efkân Yıldırım Caddesi -

Şükrüpaşa Mahalle Muhtarlığı - Bahriye Üçok Caddesi- Ayşekadın Yerleşkesi - DSI - Merkez - Çavuşbey. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İMKB Meslek Lisesinde yapılacaktır.

6 Nolu Hat (Toki Karaağaç);

Toki - Belkoop - Kıyık - Orduevi - Selamsız Sokak - Stadyum - İki Köprüarası - Söğütlük - Karaağaç . Bu hatta depolama Karaağaç'ta ve Toki'de yapılacaktır.

7 Nolu Hat(Toki Trakya Üniversitesi Otogar);

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

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

8 Nolu Hat (Çavuşbey Kapıkule);

Çavuşbey- Saraçhane - Hükümet Caddesi - Ziraat Bankası Kavşağı - Londra Asfaltı - Eskikadın Kavşak - Yenikadın Kavşak - Kapıkule. Bu hatta depolama Çavuşbey ve İstasyon Kapıkule'de yapılacaktır.

3. MADDE

EDİRNE İLİ TOPLU TAŞIMA PROJE RAPORU doğrultusunda yeni belirlenecek güzergahlarda çalışacak araç tiplerinin ve özelliklerinin belirlenmesi,

A- 5378 sayılı Özürlüler ve Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanununun geçici madde 3. de yer alan "Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin özürlülerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde özürlüler için erişilebilir duruma getirilir." Hükmü gereği (31/07/2012 tarihine kadar) gerekli hazırlıkların yapılmasına,

B- 2. Madde de belirtilen güzergahlardan "Sarayıçi Otogar Hattı" ve "Sarayıçi Ayşekadın Otogar hat'larının Talatpaşa Bulvarından geçtiği ve tarihi dokuda meydana getirdiği yoğunluğun azaltılması ve araç hareket periyodunun artırılması için özellikle yolculuk talebinin çok fazla olduğu anılan hatlarda faaliyet gösterecek araç tiplerinin 12 metre boyutundaki otobüslerle yapılmasının zorunlu olduğu tespit edilmiştir. 12 metre boyutunda otobüs olması, taşınan yolcu sayısı ve hizmetin gerekleri açısından da zorunludur.

C- Yapılan sayım ve frekans aralıklarına göre 1 ve 3 nolu hatta 35 adet 12 metrelik otobüsün ihtiyacı karşılamaya yeterli olduğu tespit edilmiş olup, bu ihtiyacın öncelikle halen Edirne Belediyesi sınırları içinde toplu taşıma işi yapan esnaf tarafından karşılanmasının sağlanmasına, Ancak bu aşamada herhangi bir esnaf grubuna haksız rant sağlanmamasına önem gösterilmesine, esnafın araç kapasiteleri göz önüne alınarak düzenlemelerin yapılmasına,

D-Esnaf tarafından 12 metrelik otobüse dönüşüm yönünde herhangi bir talep olmaz ise, otobüs ihtiyacının tamamının belediye tarafından kiralama yada satın alma yolu ile karşılanmasının uygun olduğuna,

E-12 metrelik otobüslerin teminine kadar 1 ve 3 nolu hatlarda taşımacılığın mevcut araçlarla yapılmasına,

4. MADDE

Yasaların vermiş olduğu açık yetkilere dayalı olarak;

- Belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün; belediye denetiminde faaliyet gösteren tüm araçların her gün 07.00- 24.00 saatleri arasında taşımacılık yapacağı şekilde Rotasyon Planı ve Orer Cetveli hazırlamasına,
- Belediye Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün **bu Rotasyon Planına** göre bu hatlarda çalışacak araç sayısını belirlemesine,

5. MADDE

Toplu taşımada elektronik bilet, akıllı durak ve GPRS ile toplu taşıma araçlarının dijital ortamda takip edilmesi sistemine geçilmesi; toplu taşıma hatlarında indirimli aktarma sistemine geçiş ve nakit ödemeli binişlerin kaldırılması,

- a) Kentin gelişme planı ile uyumlu, trafik sirkülasyonu açısından çevreye olumsuz etkileri en aza indirilmiş, çağdaş bir ulaştırma sisteminin alt yapısının aşamalı olarak uygulamaya sokulması,
- b) Kent içi ulaşımın ekonomik ve akılcı bir biçimde yönetimi, koordinasyonunun sağlanması, ve denetimi için “**araç takip merkezi kurulması**” ve korsan taşımacılığın engellenmesi,
- c) İnsanların ekonomik, güvenli, hızlı ve konforlu bir şekilde taşınmasını sağlamak ve oluşturulan kaliteyi tüm bölgelere homojen şekilde yaymak için toplu taşıma aktörleri arasında entegrasyonu sağlanması,
- d) Elektronik bilet sistemine geçişin için gerekli sürecin başlatılmasına, Esnafın elektronik bilet sistemine özendirilmesi ve nakit binişlerin kısa sürede engellenmesi, elektronik bilet kullanımı sebebi ile yolculuk hareketleri ve yolcu tipleri yönünden güvenilir ve değerlendirilebilir veri tabanı oluşturulmasına,
- e) Belediyeden Taşıma İzin Belgesini almış araçlara Belediyece belirlenen elektronik cihaz (validatör) takılarak, yolculardan nakit ücret toplanmasına son verilmesine,
- f) Elektronik kontrollü yolcu taşıma kart ve biletlerinin basım ve satışı işleminin Belediyece yaptırılması veya belediyenin belirleyeceği firmaca yaptırılmasına,
- g) Kullanılacak elektronik kartlara ait her türlü iş ve işlemlerin (Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından hazırlanarak) belediyece belirlenecek şartlar doğrultusunda tesis yapımı, teknik servis hizmet sunumu giderleri elektronik tesisi kuran firmaca karşılanmasına,
- h) Belediye **EDİRNE TOPLU ULAŞIM SİSTEMİ**’ne katılan araç sahiplerinden (işletenlerinden) ulaşım alt yapısından yararlanma payı adında; duraklardan, yönlendirme ve bilgilendirme panoları, işaretlemeler, aktarma istasyonu kurulumu işletmesi, araç bekleme terminal inşası v.b belediyece yapılacak harcamalara karşılık brüt kazançlarından Ulaşım altyapı yatırımlarına katılım payı olarak belediyeye pay aktarılmasına, **aktarılabak pay oranının taşıma ücret tarifeleri ile birlikte belirlenmesine**,
- i) Elektronik cihaz (validatör) takılı araçların aynı zamanda GPRS ile dijital ortamda da takip edilmesi, denetimin bu yolla da gerçekleştirilmesi, donanımın alt yapısının buna uygun kurulmasına,
- j) Akıllı durak kurulması ile ilgili olarak çalışma yapmak üzere Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünün çalışma yapmasına,
- k) Elektronik biletli binişlerde ilk binişten itibaren 30 dakika içinde yapılacak aktarma amaçlı 2. binişlerde indirimli ücret alınmasına, indirim oranının taşıma ücret tarifeleri ile birlikte belirlenmesine,

6. MADDE

Edirne Kentiçi Toplu Taşıma Planı doğrultusunda “Edirne Toplu Ulaşım Sistemine” katılacak araç sahiplerinin katılım ve çalışma şartlarının, hak ve yükümlülüklerinin yer alacağı “Edirne Toplu Ulaşım Sistemi (ETUS)” ne KATILIM SÖZLEŞMESİ’ nin Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünce hazırlanmasına,

İlişkin görüşümüzün Meclise sunulmasına toplantıya katılan üyelerce (Serkan OLTANDİKEN hariç) karar verilmiştir.

Hakan İNCİ
Trafik Komisyonu Başkanı

Özkan DİNER
Üye

Mahmut KESKİN
Üye

Savaş ÜNER

Üye

Serkan OLTANDİKEN
Üye

Oy kullanmadı