

Toplu Taşımacılık: Akıllı yeşil çözümler



UITP
www.uitp.org

Hedeflerinizi belirleyin

Toplu taşıma, dünyanın nefes almasını sağlar

Dünya çapında toplu taşımacılıkla ilgili enerji talebi 1950'lerden bu yana beş kat artmıştır. Avrupa Birliği'nde toplam enerji tüketiminin %30'u ve sera gazı salımlarının %19'u taşımacılık alanında yapılmaktadır. Araç ve yolculuk sayılarının artışı, yeni temiz teknolojilerin önüne geçmiştir. Sadece davranışsal bir değişim ani bir sonuç getirir ve uzun vadede önemli yararlar sağlamaktadır.

- > Dünya çapında ulaşım sektöründen çıkan sera gazı salımları tüm ekonomik sektörler arasında en hızlı şekilde artmaktadır ve günümüzde karayolu taşımacılığının ulaşım sektöründen çıkan salımlar açısından payı %74'tür.
- > Araçların ortalama ömrü göz önüne alındığında, temiz yakıt ve araçlar 2040 yılından önce önemli derecede değişim göstermeyecektir.
- > Toplu taşımacılık lehinde alınan politika merkezli stratejiler; enerji verimliliği, kirlilik ve iklim değişimi konularını ele al-mada teknolojik çözümlerden çok daha etkilidir.



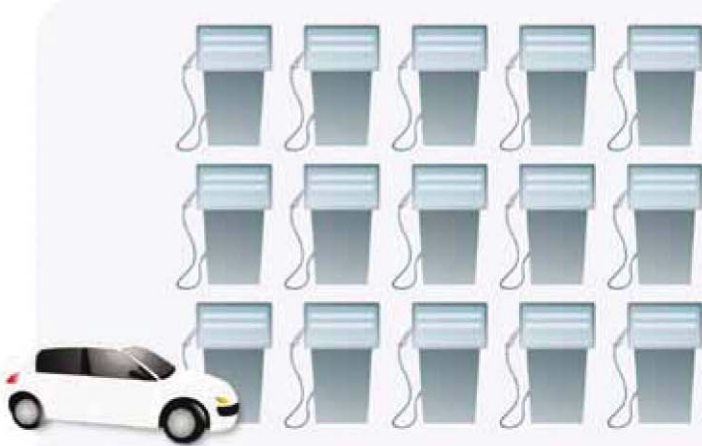
Ortalama olarak toplu taşımacılıkla katedilen x km'de yolcu başına otomobile nazaran **3.4 kat daha az enerji tüketmektedir.** Bu oran, yoğun saatlerde daha da düşmektedir.

Viyana (Avusturya)

Viyana'da toplu taşıma tedarikinin yoğunluğu Batı Avrupa kentle-rindeki ortalamaya nazaran %75 daha yüksektir ve yılda yaklaşık %3 artmaktadır. Bu süregelen çabalar, iyi entegre edilmiş toplu taşımacılık ve kentsel planlama ile bir araya geldiğinde toplu taşıma kullanımının taşımacılık türleri arasında istikrarlı bir biçimde artışı ile sonuçlanmıştır. Bu oran 1990'larda %29 iken, bugün %35 ve 2020 yılında %40 olması beklenmektedir. Viyana'da toplu taşımadaki yolculuk sayısı **kişi başına yılda 500 yolculuktur.** Bu durum, Zürih ve Münih ile birlikte bir Avrupa ölçütünü (bench-mark) göstermektedir.

Singapur

Ulaşım talebinin 2020'ye kadar günde 8.9 milyondan 14.3 milyona çıkması beklenmektedir. Mevcut olan kentsel mekanın sınırlı olmasından dolayı, ulaşım talebindeki artış toplu taşıma ile telafi edilmelidir. İdareler, **2020'ye kadar yoğun saatlerdeki toplu taşıma kullanımının %70 olmasını hedeflemektedirler.** Bu oran günümüzde %63, 1997'de ise %67 idi. Bu hedefe ulaşmak için temel toplu taşımacılık stratejileri, otobüs ağı planlamasının merkezileştirilmesi ve hızlı taşımacılık sistemlerinin uzatılmasıdır (2020 yılına kadar toplam 278 km'ye ulaşmak için ek olarak 140 km'lik ulaşım ağının eklenmesi). Bir diğer hedef ise, toplu taşıma kullanıcılarının %85'inin yolculuklarını 1 saat içerisinde tamamlamalarıdır. Günümüzde bu oran %70'tir. Singapur'un stratejisi, talep ve karayolu kullanımı yönetimi ve çeşitli ihtiyaçları karşılama (düşük gelirli gruplar, toplumsal sorumluluk) temellidir.



Toplu taşıma, yürüme ve bisiklet kullanımı gibi taşımacılık türlerinin kullanılması ile kentlerdeki her vatandaş, **yılda 500 ila 600 litre petrol tasarruf etmektedir. Bu da 15 adet dolu tankere tekabül etmektedir.**

Toplu taşıma, dünyanın nefes almasını sağlar

Dünya çapında toplu taşımacılıkla ilgili enerji talebi 1950'lerden bu yana beş kat artmıştır. Avrupa Birliği'nde toplam enerji tüketiminin %30'u ve sera gazı salımlarının %19'u taşımacılık alanında yapılmaktadır. Araç ve yolculuk sayılarının artışı, yeni temiz teknolojilerin önüne geçmiştir. Sadece davranışsal bir değişim ani bir sonuç getirir ve uzun vadede önemli yararlar sağlamaktadır.

- > Dünya çapında ulaşım sektöründen çıkan sera gazı salımları tüm ekonomik sektörler arasında en hızlı şekilde artmaktadır ve günümüzde karayolu taşımacılığının ulaşım sektöründen çıkan salımlar açısından payı %74'tür.
- > Araçların ortalama ömrü göz önüne alındığında, temiz yakıt ve araçlar 2040 yılından önce önemli derecede değişim göstermeyecektir.
- > Toplu taşımacılık lehinde alınan politika merkezli stratejiler; enerji verimliliği, kirlilik ve iklim değişimi konularını ele almada teknolojik çözümlerden çok daha etkilidir.



Ortalama olarak toplu taşımacılıkla katedilen x km'de yolcu başına otomobile nazaran **3.4 kat daha az enerji tüketmektedir**. Bu oran, yoğun saatlerde daha da düşmektedir.



Toplu taşıma, yürüme ve bisiklet kullanımı gibi taşımacılık türlerinin kullanılması ile kentlerdeki her vatandaş, **yılda 500 ila 600 litre petrol tasarruf etmektedir. Bu da 15 adet dolu tankere tekabül etmektedir.**

Viyana (Avusturya)

Viyana'da toplu taşıma tedarikinin yoğunluğu Batı Avrupa kentlerindeki ortalama nazaran %75 daha yüksektir ve yılda yaklaşık %3 artmaktadır. Bu süregelen çabalar, iyi entegre edilmiş toplu taşımacılık ve kentsel planlama ile bir araya geldiğinde toplu taşıma kullanımının taşımacılık türleri arasında istikrarlı bir biçimde artışı ile sonuçlanmıştır. Bu oran 1990'larda %29 iken, bugün %35 ve 2020 yılında %40 olması beklenmektedir. Viyana'da toplu taşımadaki yolculuk sayısı **kişi başına yılda 500 yolculuktur**. Bu durum, Zürih ve Münih ile birlikte bir Avrupa ölçütünü (benchmark) göstermektedir.

Singapur

Ulaşım talebinin 2020'ye kadar günde 8.9 milyondan 14.3 milyona çıkması beklenmektedir. Mevcut olan kentsel mekanın sınırlı olmasından dolayı, ulaşım talebindeki artış toplu taşıma ile telafi edilmelidir. İdareler, **2020'ye kadar yoğun saatlerdeki toplu taşıma kullanımının %70 olmasını hedeflemektedirler**. Bu oran günümüzde %63, 1997'de ise %67 idi. Bu hedefe ulaşmak için temel toplu taşımacılık stratejileri, otobüs ağı planlamasının merkezleştirilmesi ve hızlı taşımacılık sistemlerinin uzatılmasıdır (2020 yılına kadar toplam 278 km'ye ulaşmak için ek olarak 140 km'lik ulaşım ağının eklenmesi). Bir diğer hedef ise, toplu taşıma kullanıcılarının %85'inin yolculuklarını 1 saat içerisinde tamamlamalarıdır. Günümüzde bu oran %70'tir. Singapur'un stratejisi, talep ve karayolu kullanımı yönetimi ve çeşitli ihtiyaçları karşılama (düşük gelirli gruplar, toplumsal sorumluluk) temellidir.

Toplu taşıma, trafik sıkışıklığını azaltır

Kentsel alan, değerli bir emtiadır ve toplu taşıma bu emtiayı özel araca nazaran daha verimli bir biçimde kullanmaktadır. Hareket eden araçlar, kullanılan mekanın başka amaçlar ve etkinlikler için de kullanılmasını sağlamaktadır. Dahası, trafik sıkışıklığı kenti yaşamak ve çalışmak açısından itici hale getirmektedir. Günümüzde sürekli artan kentleşme ve ulaşım talebi göz önüne alındığında, taşımacılıkla ilgili yapısal bir değişim gerçekleşmediği takdirde dünya çapında trafik sıkışıklığı daha kötüye gitmeye devam edecektir.

- > Trafik sıkışıklığının doğrudan maliyeti, Gayrisafi Milli Hasılanın %2'sini oluşturmaktadır. Bu, yıllık olarak milyarlarca Euro'ya tekabül etmektedir.
- > Trafik sıkışıklığı, kentleri istila etmektedir. Özel araçla evden işyerine yapılan bir yolculukta metro ile yapılan yolculuğa nazaran 90 kat daha fazla kentsel yer ve kamu tarafından finanse edilmiş altyapı kullanılmaktadır. Otobüs veya tramvayla karşılaştırıldığında bu oran 20 kattır.
- > Eğer herkes özel araçla işe gitmiş olsa, araçları park etmek için gerekli toplam yer alanın işyeri büyüklüğünde olması gerekir. Aslında, çalışanların ofislerindeki mekan kadar büyüklükte park alanına ihtiyaçları bulunmaktadır. (kişi başı 20 m²).
- > Kentlerde ulaşım ve erişim için gerekli iyileşmenin sağlanması hususunda maliyetler, trafik sıkışıklığı maliyetlerinden daha azdır. Bu hesaplama, trafik sıkışıklığından kaynaklanan dış maliyetler ile sosyal etkiler göz önünde bulundurulduğunda daha yararlı olmaktadır.

Perth (Avustralya)

Perth'in metropolitan ulaşım stratejisinin hedeflerinden biri, Perth bölgesinde toplu taşıma oranının **2029'a kadar iki katına çıkmasını** sağlamaktır (%6'dan %12'ye). Bununla birlikte, toplu taşıma ile sabahları yoğun saatte yapılan yolculuk oranını %35'ten %65'e çıkarmayı da hedeflemektedir.

Birleşmiş Milletler Çevre Programı'na (UNEP) göre, Pekin'de günde 1.000 yeni araç trafiğe girmektedir. Bu, her gün 2 tane futbol sahası büyüklüğünde ek park alanına tekabül etmektedir.

Bir yönde 50.000 kişinin;

özel araç ile taşınması için 175 m genişliğinde karayolu



otobüs ile taşınması için 35 m genişliğinde karayolu



metro ile taşınması için 9 m genişliğinde raylı sistem gerekmektedir



Vizyonel entegre kentiçi politikaları geliştirin

Entegre kentiçi politikaları, toplu taşımanın yararlarını optimize etmekte ve kent sakinlerinin daha iyi bir yaşam sürmelerini sağlamaktadır.

Kentlerin ve bölgelerin yaşam kalitesi ile sürdürülebilir kalkınmasını garanti etmek üzere kent sakinleri ve iş dünyasına yönelik ekonomik, sosyal ve çevresel değerler çerçevesinde entegre bir yaklaşım geliştirilmelidir. İyi işleyen ve entegre bir toplu taşımacılık sistemi, bu tür politikaların temel yapı taşıdır.

Farklı taşımacılık türlerinin koordine edilmesi

Toplumun ekonomik, sosyal ve çevresel hedeflerini karşılamak için farklı ulaşım türleri ve şirketlerinin koordine edilmesi gerekir. Böylece tüm aktörlerin aynı hedeflere ilerlediği entegre bir toplu taşımacılık sistemi meydana gelecektir. Yerel şartlara uygun en etkin düzeyde eylem gerçekleştirilmelidir. Bu eylem aynı zamanda farklı bölgelerde ve politika altyapılarından alanlar içerebilir. Koordine edilmiş bu yaklaşım olmaksızın, sonuçlar beklentileri ve hedefleri karşılayamaz çünkü taşımacılık bölgeleri genellikle sıkı yönetim sınırlarının ötesine uzanmaktadır.

Aynı zamanda bu iç içe olan geçiş, toplu taşımanın sosyal işlevini gözardı etmeksizin işletmecinin iş odaklı faaliyetleri için imkan sağlanması hususunda denge sağlanmalıdır. Uygun bir düzenleyici ve kurumsal yapının oluşumu her iki hedefin gerçekleşmesini sağlamaktadır.

Farklı politikaları koordine edin

Herhangi bir toplu taşımacılık politikası, ancak diğer kentiçi politikalarla (arazi kullanımı, polis, park etme, mali vs.) etkin bir biçimde koordine ve entegre edildiğinde başarı göstermektedir. Bu etkileşim hem toplu taşımacılık sektörüne hem de diğer kentiçi politika alanlarına yarar sağlamaktadır. Ulusal ve bölgesel idareler, yerel yönetimler için tutarlı ve entegre yasal idari bir çerçeve ve güçlü bir destek sağlayarak temel rol üstlenirler. Sonuç olarak yerel yönetimler sektörün düzgün bir biçimde işlemlerini sağlamak amacıyla güçlendirilirler. Bu durumda bölgesel ve yerel idarelerin ulusal düzeyde belirlenen hedeflerin gerçekleşmesini sağlamak üzere gerekli yetkilerle donatılması gerekmektedir.

Madrid (İspanya)

1986'da bölgesel ulaşım idaresinin kurulmasından bu yana, **Madrid'te toplu taşıma kullanımı %70 artarken nüfus %25 oranında artmıştır**. 1995'ten bu yana altyapıda önemli ölçüde gelişmeler olmuştur. Madrid ve banliyölerinde 200 km'yi aşkın metro ve hafif metro hatları inşa edilmiştir.

Büyük Toronto ve Hamilton bölgelerinin yeni bölgesel ulaşım planı, 25 yıllık bir süre için toplu taşımacılığa dönük kapsamlı hedefler ortaya koymaktadır. Bu plana göre, 1200 km'lik hızlı taşımacılık sisteminin (mevcut olanın üç katı) kurulması planlanmaktadır; böylece, bölgede yaşayan halkın %80'i hızlı taşımanın 2 km yakınında yaşamış olacaktır (günümüzde bu oran %40). Bu plan, toplu taşımacılık alanında yıllık 2 milyar Kanada Doları tutarında yatırım yapılmasına teşvik etmektedir. Bölgesel idare tarafından 11,5 milyar Kanada Doları temin edilmiştir. 25 yıl içerisinde toplu taşıma payının yapılan seyahatler içerisinde %26 olması; yolcu sayısının %130 artması beklenmektedir, bu oran günümüzde %16'dır. Sonuç olarak, taşımacılıktan kaynaklanan salımlar (emisyonlar) bu süreç içerisinde yarı yarıya düşecektir.

Stratejik hedef

- > Geleneksel toplu taşımacılık hizmetleri yanında iş istikrarı sağlayan, sürdürülebilir taşımacılığı destekleyen ve ticari etkinliklere imkan sağlayan düzenleyici bir çerçeve uygulamak.
- > Kentiçi taşımacılığın tüm yönlerini entegre etmek ve izole karar alma sürecinden entegre taşımacılık yönetimine geçiş yapmak.
- > Kentiçi merkezlere geniş kapsamlı sürdürülebilir taşımacılık planları ve denetleyici araçları olan hedefler sağlamak.
- > Bölgede tüm toplu taşımacılık türlerini (farklı türler, hizmetler ve işletmeciler) koordine etmek.
- > Tek yönlü ücretlendirme veya bilet politikasını, bağdaşan yolculuk çözelgelerini ve ortak pazarlama uygulamalarını güçlendirmek ve ulaşım ağları ile aktarma noktalarını optimize etmek.
- > Yerel ve bölgesel düzeyleri koordine etmek.
- > Toplu taşıma kullanımından hiç kimsenin mahrum olmamasını sağlamak (hizmetlerin erişebilirliği, maliyet uygunluğu ve bilinçlenme).

Yeni bir iş kültürü oluşturun

Etkin ve düzenleyici bir iş planı, toplu taşımanın gelişmesini ve toplu taşımanın yolcular, yatırımcılar ve işgücü için cazip olmasını sağlamaktadır.

Toplu taşımanın ekonomik, sosyal ve çevresel olarak küresel ve yerel kalkınmaya doğrudan katkısı söz konusudur. Tüketim davranışlarımız sert bir biçimde sorgulandığından dolayı; sektör, kentçi merkezlerinin gereksinim duyduğu sürdürülebilir değişim için ön sırada yer almaktadır. Toplu taşımacılık her zamankinden daha fazla sürdürülebilir, çevreye dost, istihdam için önemli bir kaynak ve yerel ekonomi için güçlü bir destek olmuştur.

Kamu hizmeti gereklilikleri ve sosyal işlevi içinde barındıran geleneksel toplu taşımacılık yaklaşımının yanında; yenilikçi, kârlı ve çeşitlendirilmiş iş modelleri; girişimcilik, sermaye ve yeteneği cazip hale getirecektir.

Adil ve şeffaf düzenleyici bir yasal çerçeve, piyasanın çeşitli kesimlerine kaliteli ulaşım çözümleri sunmak için gereklidir. Hizmetlerin üretimi uygun bir şekilde tanımlanmalı, denetlenmeli ve her ne hizmet olursa olsun, "klasik toplu hizmet" veya daha yeni taşımacılık hizmeti, emek ve hizmetin karşılığı verilmelidir.

Stratejik hedef

- > İşletmecilerin becerilerini, yenilik ve girişimciliklerini geliştirecek imkanlar sağlamak.
- > Kurumsal kültürü, filo yönetimi ve ürün eyleminden tamamen müşteriye odaklı hizmet sanayisine dönüştürmek. Bunun için;
 - Yüksek performans elde etmek üzere yeni yönetim modelleri, süreçleri ve araçları piyasaya sürülmeli,
 - Yetenekli insanları çekmek, çalışanları motive etmek ve çalışan sadakatini geliştirmek üzere yenilikçi insan kaynakları uygulamaları geliştirilmeli,
 - Hedefler ile eylemlerin uyumunu, şeffaflık, çalışan motivasyonu ve performans uyumunu sağlamak amacıyla entegre yönetim modelleri, strateji haritaları ve değerleri kullanılmalı.
- > Çeşitli tarafların sorumlulukları, yetenekleri ve riskleri belirleyen ve dengeleyen yönetim sözleşmeleri kullanmak.
- > İstenen ve maliyeti karşılanabilen düzeyde kalitenin tanımını yapmak ve sözleşmelerde her iki taraf için avantajlı bir sistem ortaya koymak.
- > Sosyal sorumluluk ve şeffaflığa dönük bilinçlenmeyi arttırmak için mesleki ahlak kurallarını kullanmak.

Bogota (Kolombiya)

Bogota'da toplu taşımacılığın gelişimi ve organizasyonunu destekleyen geçmiş politikalara dayanan Ulaşım Master Planı, toplu taşımayı taşımacılık sisteminin belkemiği olarak kabul etmekle birlikte gelecek 20 yıl için oryantasyon sunmaktadır.

Öncelikler arasında geleneksel ve yüksek kapasiteli toplu taşıma sistemlerinin tam entegrasyonu, metrobüs (BRT) sistemleri için yeni güzergahların belirlenmesi, aktarmayı iyileştirmek için toplu taşıma aktarma noktalarının geliştirilmesi yer almaktadır. **2020 yılına kadar kentlinin %85'i toplu taşımanın ana hattının 500 metre içerisinde**, geri kalanının da besleyici hatlarla çevrilmesi planlanmaktadır. Ulaşım Master Planı, ayrıca yayalar ve park yönetimi tedbirlerine dönük seyahat şartlarının iyileştirilmesini de kapsamaktadır.

Lagos (Nijerya)

2003 yılında kurulan Lagos Metropolitan Alanı Taşımacılık İdaresi (LAMATA), toplu taşımanın gelişimi için kapsamlı hedefleri olan Stratejik Ulaşım Master Planı yazmıştır. 2020 yılına kadar yedi raylı sistem koridoru, yedi BRT hattı ve sekiz adet deniz yolu bağlantısı planlanmaktadır. Gerekli kaynakların toplanması için bir ulaşım fonu oluşturulmuştur. Bu projelerin uygulanması ile birlikte trafik sıkışıklığının önemli ölçüde azalması ve trafik hızının artması beklenmektedir. 2008 yılında işletmeye başlayan ilk BRT hattında (22 km) günde 200.000 yolcu seyahat yapılmaktadır. BRT'nin başlamasından bu yana koridordaki seyahat süresi yarıya inmiştir.

Pekin (Çin)

Pekin'de artan nüfus ve ekonomik gelişme sonucu özel araç sahipliğinde hızlı bir artış söz konusu (2002'den bu yana yılda 400.000 yeni araç) ve trafik koşullarında kalite kaybı yaşanmaktadır. Şehir idareleri, 2008'deki Olimpiyat Oyunlarına ev sahipliğinden dolayı yakaladığı avantajla toplu taşımanın gelişimi ve yenilikçi trafik yönetimi tedbirleri temelli Pekin için geniş kapsamlı, uzun vadeli bir kentçi taşımacılık politikası geliştirmiştir. Toplu taşıma ağının gelişimi, toplu taşımacılığın piyasa payını 2000 yılı %26'dan (%64 bisiklet, %5 özel araç) 2008'de %34 (%23 bisiklet, %33 özel araç) arttırmıştır. Gelecekte bu oranın %45 (%24 bisiklet, %18 özel araç) olması hedeflenmektedir. 2009 yılından 2015 yılına kadar her yıl yeni bir metro hattı planlanmaktadır. 2015 yılına kadar metro hattının 560 km uzunluğunda olacaktır.

İstikrarlı fonlama ve yatırım projelerini güvence altına alın

Çeşitlendirilmiş gelir, istikrarlı fonlama, artan verimlilik ve artan yolcu sayısı, sektörün finansal güçlülüğünü destekleyen ve sübvansiyonlara bağımlılığı azaltan dört önemli etkidir.

Toplu taşımaya olan talep sürekli artmaktadır ve kentleşme, enerji ücretleri ve çevre ile ilgili endişelerden dolayı dünyanın birçok yerinde bu talep artmaya devam edecektir. Bununla birlikte, toplu taşımaya dönük olan beklentiler nitelik açısından da artmaktadır (yaşam tarzı vb.).

Bu durum, kapasitenin önemli ölçüde artmasını gerektirmektedir (özellikle yoğun saatlerde darboğazların azaltılması); ayrıca çalışanların eğitimi, yeniliklerin geliştirilmesi ve hizmet portföyünün tamamlanması için ek kaynaklar da gereklidir. Yapısal açıdan ele alındığında, daha çok kaynağın temini toplu taşımaya geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, hizmetlerin uzun vadede sürdürülmesi açısından oldukça önemlidir.

Ne var ki, kamu bütçeleri üzerinde artan baskı nedeniyle son yıllarda toplu taşıma filoları ve altyapılarına yapılan yatırım yetersiz kalmıştır. Dolayısıyla kamu kaynaklarına olan aşırı bağımlılık sektördeki büyüme çabalarını engelleyebilir. Alternatif fonlama kaynakları ve özel yatırımlar gittikçe artan bir biçimde vazgeçilmez fon kaynakları olarak görülmektedir; ne var ki, günümüzde yaşanan mali kriz, özel sektörden gelen bu katkıyı tehlikeye atmaktadır. Hizmet sunma ve ücretlendirme (sosyal politika hedeflerinden taviz vermeden) için daha ticari bir yaklaşım, daha iyi bir maliyet giderme oranına ulaşmayı sağlayacak ve sektörün finansal açıdan cazibesini arttıracaktır.

2020 yılına kadar dünya çapında toplu taşıma kullanımının iki katına çıkarılması hedefi, toplu taşımacılık alanında yatırım çağrısını pekiştirmektedir.

Stratejik hedef

- > Toplu taşıma için yapılan yatırım değerini göstermek ve özel sektör yatırımcıları dahil tüm paydaşlarla iletişime geçmek, toplu taşımacılık sektörünün uzun vadeli yatırımlar için güçlü ve istikrarlı bir konuma koymak için mevcut olan en son yöntemleri kullanmak.
- > Finans erişimini daha kolaylaştırmak üzere, bilhassa yeterli mali kurallar ve muhasebe standartları için doğru politika çerçevelerinin geliştirilmesi.
- > Çeşitlendirilmiş taşımacılık hizmetleri ile birlikte geleneksel etkinliklerden yeni gelir kaynakları oluşturmak.
- > Sunulan hizmetlere değer katan ve/veya maliyetleri düşüren yeni teknolojilere yatırım yapmak.
- > Daha sürdürülebilir üretim ve tüketim modellerine ("Yeni Yeşil Anlaşma") dönük değişimi hızlandırmak ve sürdürülebilir taşımacılık türlerinin geliştirilmesi ve kullanımı için inisiyatif vermek için hükümetlerin mevcut mali ve ekonomik krizden ders çıkarmalarını sağlamak.
- > Ürünlerin toplam maliyetlerinin iyileştirilmesi.
- > Kamu-özel sektör ortaklığı girişimlerinde yer almaya hazır olmak.

Dubai (Birleşik Arap Emirlikleri)

Nüfustaki ve yerleşim yerlerindeki hızlı artış nedeniyle, taşımacılık talebinin 2020 yılına kadar dört kat artması beklenmektedir. Bu da günde 22 milyar yolculuk anlamındadır. Bu bağlamda "herkes için güvenli ve sorunsuz bir taşımacılık" sağlama güçlüğü, entegre ulaşım otoritesinin (RTA) kurulmasını sağlamıştır. Bu otorite, **günümüzde %6 olan toplu taşımaya pazar payını 2020'ye kadar %30 arttırmayı hedeflemektedir**. Geniş kapsamlı toplu taşımacılık kalkınma planları kapsamında dört adet metro hattı (318 km), yedi tramvay hattı (270 km), 90 adet yeni otobüs güzergahı (2.500 km) ve beş adet yeni su geçiti (210 km) bulunmaktadır. Tüm bu yatırımların toplam maliyeti 10 milyar dolardır.

Yeni Zelanda

Hükümetin ülke çapında sürdürülebilir taşımacılığı teşvik etmek amacıyla yenilikçi planları vardır. Toplu taşımacılıktaki yolcu sayısı 1999/2000 yıllarından bu yana yaklaşık %50 artmıştır ve ülkenin ikinci büyük kentsel alanı olan Christchurch'te 1998'den bu yana yolcu sayısı yaklaşık iki katına çıkmıştır. Ne var ki, nüfusun yayılmış olmasından dolayı, kişi başına düşen gidiş geliş, yıllık olarak 28'dir. Yeni Zelanda Ulaşım Stratejisi 2008 kapsamında, bu sayının yılda kişi başı dört katına çıkararak 117 gidiş geliş çıkmasını planlamaktadır. Bu durum ancak 2016 yılına dönük Wellington için öngörülen toplu taşıma gelişim hızının 2040'a kadar devam etmesi ve ikinci olarak Auckland ile Canterbury'nin kişi başına düşen toplu taşımacılık kullanım oranını 2040'ta yakalaması ile mümkündür.

Ödül ve ceza yöntemleri kullanmakta tereddüt etmeyin

Yolcuların seyahat davranışlarını aktif bir biçimde etkileyen tedbirler ve politikalar önem arz etmektedir ve toplu taşıma kullanımını teşvik etmektedir.

Kentlerdeki taşımacılık yönetimi, talep yönetimi tedbirleri olmaksızın etkin olamaz. Çünkü yolcuların seyahat davranışlarını şekillendiren pek çok etken söz konusudur. Bu etkenlerden pek çoğu kentin mekansal düzenlenmesi, kentin sosyo-ekonomik durumu, her bir taşımacılık türüne (özel araç, toplu taşıma, yürüme ve bisiklet kullanımı) tahsis edilen mekan ve araç-gereç veya her bir taşımacılık türüne uygulanan vergi ve ücret sistemi gibi toplu taşımacılık politikalarından bağımsızdır.

Daha genel anlamda, her alanın politik, işletme ve politika bağlamının taşımacılık ve toplu taşımanın cazibesi üzerinde etkisi söz konusudur. Toplu taşımacılık politikasında bu etkenler üzerine eyleme geçmek ve bunları dikkate almak kısa ve uzun vadede seyahat davranışını etkilemektedir ve toplu taşımacılık için olan talebi arttırmaktadır.

Stratejik hedef

- > Uzun vadeli kentiçi gelişim ve planlama çerçevesinde ulaşım ağlarının planlanması.
- > Toplu taşımayı kentiçi planlama kararlarına dahil etmeyi sağlayan politikanın genel hatlarını desteklemek.
- > Destekleyici park politikaları, sınırlandırılmış trafik bölgeleri, trafik süresince ve araçların kirletmesine yönelik yasaklamalarla kentlerdeki araç kullanımını kontrol etmek.
- > Yoğun saatlerde darboğazları azaltmak için tüm seçenekleri gözden geçirmek. Bunlar: günün saatine göre farklı ücret tarifeleri veya işveren ve okullar için esnek saat uygulaması.
- > İşverenlerin şirket seyahat planları yapmalarını teşvik etmek.
- > Yolcuların seyahat tercihlerinin sonuçları ile ilgili bilinç oluşturma.
- > Trafik sıkışıklığını ve emisyonları önlemek için kentiçi yol ücretlendirmesinin kabulünün değerlendirilmesi.
- > Tahsisli yollar ve trafik ışıklarında öncelik verme gibi uygulamalarla toplu taşımaya özel araç nazarında rekabetçi bir avantaj sağlamak.

Londra (İngiltere)

Son on yıldır temel taşımacılık gelişmeleri, özel araç kullanımında toplu taşımaya %5'lik bir değişim olmasını sağlamıştır. (günümüzde özel araç kullanımı %41 iken, toplu taşıma kullanımı %37'dir). Otobüs kullanımı %40'ın üzerine çıkmıştır (yılıda 2 milyar yolculuk). Londra'nın merkezinde özel araç trafiği %20 azalmıştır, bisiklet kullanımı %90 artmıştır. Bu başarılar ile toplu taşımanın finansmanı, güçlü liderliği ve açık stratejisi artış göstermiştir. Nüfus ve istihdamın istikrarlı artışı, 2025 yılında Londra'da her gün 5 milyon ekstra yolculuğun ortaya çıkacağını göstermektedir. Bu da günümüzdeki tüm metro sisteminden daha fazlasını göstermektedir. Londra'nın hedefi, bu ekstra yolculukları toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklet kullanımı ile karşılamaktır. Bu maksatla, 2025 yılına kadar otobüs ve metro hizmetlerinin artan kapasitesi ile toplu taşımanın payının %37'den %41'e artırılması gerekmektedir. Örneğin, 2020 yılına kadar Londra'nın merkezinde metro-nun kapasitesi en çok %28 artacaktır. Bu da otobüs ve metro hizmetlerinin kapasitesinin artırılması ve özellikle Crossrail adında yeni bir Londra raylı sistem hattının inşa edilmesi (16 milyar sterlin) ile gerçekleştirilebilir. Diğer önlemler arasında trafik sıkışıklığı ücretlendirilmesinin geliştirilmesi ve trafik akışının azaltılması yer almaktadır.

Yolcular için tercih edilir bir model olmak için kaliteli hizmetler sunun

Yolcu ihtiyaçları ve yaşam tarzı; yüksek kalitede taşımacılık hizmeti planlamak, finanse etmek ve sunmak için önemli faktörlerdir.

Toplumda modern tüketim modelleri, yeni ihtiyaç ve alışkanlıklar oluşturmaktadır. Farklı taşımacılık türleri arasında oldukça geniş yelpazede seçenekler bulunmaktadır. Ayrıca yolcular taşımacılık performansı ile diğer hizmetleri karşılamaktadır. Referans sistemler daha geniş kapsamlı hale geldi ve diğer sektörlerdeki (internet sağlayıcıları, gece mağazaları vb.) kalite algısı bu sistemler üzerinde önemli ölçüde etki göstermektedir. Müşteriyi yönlendirme (oryantasyonu), müşterilerce beklenen kalite düzeyini sağlamak açısından önemlidir.

Müşteriler; yolculuk çözümlerinin hızlı, emniyetli ve güvenli, rahat ve uygun maliyetli, yani tüm sürecin anlaşılır bilgi ile donanımlı olmasını beklemektedir. İyi anlaşılabilir ihtiyaçlar, kalite sunumu ve yenilikçilik başarılı bir hizmet sunumunun temel faktörleridir.

Müşteriler ayrıca daha büyük özen ve bireysel itibar beklemektedirler. Taşımacılık şirketlerinin müşterilerine sundukları saygı ve itibar bir hayli görünür olmalıdır. Bu, yolculuk deneyiminin geliştirilmesi ve olumsuz ifadeler ile birlikte psikolojik engellerin ortadan kaldırılması anlamındadır. Toplu taşımanın küresel cazibesi; kalite, uygun fiyat ve esneklikle daha da artış göstermektedir. Keyifli yolculuk deneyimleri, davranış ve tutumların değişmesini sağlamaktadır. Zihniyetteki bu değişim, toplu taşımayı tercih edilir bir taşımacılık türü haline getirmede kaçınılmazdır.

Müşteri bölümlenmesi ve uyarılması, şu an mevcut olan sabit kullanıcının ötesinde daha geniş yelpazede insan için cazip olan yüksek kalitedeki ulaşım çözümlerinin gerçekleşmesini sağlayacaktır.

İsveç

İsveç'teki ulusal toplu taşıma aktörleri, 2020'ye kadar toplu taşımanın pazar payını 2 kat arttıracığı hedefleri belirledi. Stratejileri kapsamında yasal değerlendirme ile toplu taşıma sektörünün mevcut düzenlenmesi yer almaktadır. Ayrıca, mevcut olan ürün odaklı yaklaşımına karşı hizmet odaklı bir toplu taşıma sistemi geliştirmeyi hedeflemektedir. Perakende iş alanındaki gelişmeler üzerine oluşturulan modeller temel alınarak toplu taşımacılık için yeni değerler odaklı bir iş modelinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Otobüs teknolojisindeki temel altyapı gelişmeleri ve ilerlemeleri de ayrıca programın bir parçası olarak yer almaktadır.

Stratejik hedef

- > Müşterilerin ihtiyaçları, beklentileri ve yeni yaşam tarzlarına cevap vermek ve geleneksel müşteri profili ve yeni beklentileri hedefleyen taşımacılık ürün ve hizmetlerini geliştirmek.
- > Daha ticari ücret yapısı oluşturmak.
- > Gerçek bir taşımacılık sağlayıcısı olmak: taksi, bisiklet, ortak araba, park imkanları, bilgi sağlayıcıları ve tüm temel taşımacılık üreticileri ile taşımacılık türlerine dönük stratejik ortaklıklar ve işbirlikleri kurmak.
- > Bilgi, tarife ve ücret ürünleri içeren entegre hizmetler sağlamak.
- > Planlanan kalite ile aynı doğrultuda hizmet sunmak üzere toplam kalite yönetimi uygulamak, memnuniyet ve performans düzeylerini ölçmek.
- > Pazar stratejileri ve planları geliştirmek ve bunların yatırıma dönüşümünü denetlemek.
- > Yolcuların toplu taşıma kullanımından ve çalışanların sektörde çalışmalarından dolayı memnun etmek üzere imaj ve marka geliştirmek.
- > Yenilikçiliği dikkatli bir şekilde tanıtmak, son kullanıcıların ihtiyaçlarını anlamak ve yenilik risklerini adilce paylaşmak.

Yolcular için tercih edilir
bir tür olmak için kaliteli
hizmetler sunun

Vizyonel entegre kent içi
politikaları geliştirin

Yeni bir iş kültürü
oluşturun

İstikrarlı fonlama
ve yatırım projelerini
güvence altına alın

Ödül ve ceza yöntemleri
kullanmada tereddüt etmeyin

Çözümlerinizi geliştirin

TOPLU TAŞIMACILIK: AKILLI YEŞİL ÇÖZÜM

Günümüz, kentler ve idareler için ekonomik kalkınma ve refah oluşturma bir sonraki aşamasına dönük yeni altyapı oluşturmada kaçırılmaması gereken fırsatlar dönemidir. Kentiçi taşımacılık açısından bu durum, yeni otoyollar inşa edip kentlerdeki sorunları şiddetlendiren araç endüstrisini desteklemekten ziyade, toplu taşımaya öncelik verilmesi gerektiğini göstermektedir.

Ancak iddialı ve vizyon sahibi stratejiler, radikal bir paradigma değişimi sağlayacaktır. Toplu taşıma sektörü, birçok kentiçi merkezde yaptığı üzere, kent sakinleri ve iş çevreleri için kentsel çevreyi iyileştirme kapasitesi ve hedefine sahiptir. **Bu zorlukların üstesinden gelmek amacıyla, 2025 yılına kadar toplu taşımanın dünya çapındaki pazar payını ikiye katlamayı hedefliyoruz.**

Bu gelişimi gerçekleştirmek amacıyla, tüm paydaşların sektörü düzenleyecek şekilde kendi sorumluluklarını üstlenip uygun olanakları sağlamaları gerekmektedir. Verimli ve sürdürülebilir taşımacılık ağlarına yapılan yatırımlar; küresel enerji piyasasını istikrara kavuşturacak, taşımacılığın iklim değişimi üzerindeki etkisini hafifletecek, trafik sıkışıklığını gidererek ve herkese ulaşım imkanı sağlanarak kentlerde yaşam kalitesini ve ekonomik kalkınmayı güçlendirecek. Toplu taşımacılık, toplumlar için ilerleme anlamındadır.

Bu dönem;

- > **İşletmecilerin** kaliteli hizmet sunması, yenilikçilik ve girişimcilik ile iş gelişimini arttırması;
- > **Hükümetlerin** toplu taşımayı çözümün bir parçası olarak idrak ederek uygun kaynakları tahsis etmesi ve sektörü sağlıklı bir şekilde düzenlemesi;
- > **Belediyeler ve yerel idarelerin** iddialı ve kapsamlı pazar payı hedeflerini belirlemesi ve entegre edilmiş kentiçi politikalarının bir parçası olarak sürdürülebilir taşımacılığı geliştirmesi;
- > **Yatırımcıların** temel faktörler olarak reel ekonomi ve taşımacılığı desteklemesi;
- > **Sanayi sektörünün** yenilikçi, güvenilir ve etkin maliyetli ürün ve çözümler üretmesi için uygun zamandır.

Yaşadığımız kentlerimiz için daha iyi taşımacılık imkanı sunmak, bizim elimizdedir!

UITP Merkez Ofisi

Hans RAT

Genel Sekreter

Rue Sainte-Marie, 6 BE-1080

Brussels, Belgium

Tel: + 32 2 673 61 00

Fax: + 32 2 660 10 72

info@uitp.org

www.uitp.org

www.uitp.org/advocacy

UITP Türkiye Ofisi

Enis HEMEDOĞLU

UITP Türkiye Ofisi Müdürü

enis.hemedoglu@uitp.org

Sibel GÜRSOY

UITP Türkiye Ofisi Asistanı

sibel.gursoy@uitp.org

Adres:

Ferhatpaşa Metro Tesisleri 34200

Esenler - İstanbul / Türkiye

Tel: 0212 569 5786

Fax: 0212 568 9956

www.uitp.org/turkey



www.uitp.org