



Yıl / Year: 2019

Cilt / Volume: 9

Sayı / Issue: 18

Sayfalar /Pages: 345-360

Araştırma Makalesi

Gönderim Tarihi: 21.11.2019

Kabul Tarihi: 30.11.2019

AVRUPA KENTSEL ŞARTI KAPSAMINDA ULAŞIM-DOLAŞIM HAKKI: DİYARBAKIR ÖRNEĞİ*

Ahmet KAYAN**
Rozerin BARAN***

Öz

Bu çalışmada Avrupa Kentsel Şartı kapsamında ulaşım ve dolaşım hakkı anlatılmıştır. Bu çerçevede ulaşım-dolaşım hakkının ilkeleri açıklanmış ve bu ilkelerin kentiçi ulaşım ile olan ilişkisi belirtilmiştir. Çalışma kapsamında Türkiye’de 5393 Sayılı Belediye Yasasına ve 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasasına göre kentiçi ulaşım anlatılmıştır. Bu çerçevede Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin son zamanlarda ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmalar anlatılmıştır. Bu genel çerçeve kapsamında Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmalar Avrupa Kentsel Şartı bakımından değerlendirilmesi yapılmıştır. Çalışma sonuç kısmı ile bitirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kentli Hakları, Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım Hakkı, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi

JEL Kodlar: R – G38, Q38,

THE RIGHT TO TRANSPORT AND MOVEMENT UNDER THE EUROPEAN URBAN CONDITION: THE DIYARBAKIR CASE

Abstract

In this study, the right to transport and movement is explained within the scope of the European Urban Charter. Within this framework, the principles of the right to transport and circulation are explained and the relationship between these principles and urban transport is stated. In the study according to the Municipal Law No. 5393 and 5216 in Turkey Metropolitan Municipality Act it has been described urban transportation. In this context, the recent studies of the Diyarbakır Metropolitan Municipality on transportation have been explained. Within the scope of this general framework, the studies carried out by the Diyarbakır Metropolitan Municipality regarding transportation have been evaluated in terms of European Urban Charter. The study was completed with the conclusion part.

Key Words: Urban Rights, European Urban Charter, Right to Transport, Diyarbakır Metropolitan Municipality

JEL Codes: R – G38, Q38,

GİRİŞ

Avrupa Kentsel Şartı, Avrupa Konseyi tarafından 1990’lı yıllarda kabul edilmiştir. Bu şartın amacı temel insan haklarına ek olarak kentlilere uygulanabilir ve yeni haklar tanımadır. Diğer bir deyişle bu şartla kentlilerin yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve daha iyi koşullarda yaşaması hedeflenmektedir. Şart, diğer uluslararası sözleşmeler gibi devletlerin imzasına değil yerel

yönetimlerin onayına sunulmuştur. Avrupa Kentsel Şartı, insan hakları konusunda aynı zamanda yerel yönetimlere yol göstermektedir. Kentsel Şart, 13 madde ve her maddenin ilkelerinden oluşmaktadır. İşte ulaşım ve dolaşım hakkı bu 13 maddeden biridir ve 4 temel ilkedden oluşmaktadır.

Bu çalışmada kentli hakları kapsamında öncelikle Avrupa Kentsel Şartı açıklanmıştır. Daha sonra Avrupa Kentsel Şartında Ulaşım-Dolaşım hakkının düzenlenmesi anlatılmıştır. Bu kapsamda kentsel şartta ulaşım ve dolaşım hakkının ilkeleri tek tek açıklanmıştır. Çalışmada ayrıca ulaşım ve dolaşım ilkelerinin kentiçi ulaşım ile ilgisi belirtilmiştir. Bu genel çerçevede belirtildikten sonra Türkiye’de 5393 Sayılı Belediye Yasasına ve 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Yasasına göre kentiçi ulaşımın düzenlenmesi konusu anlatılmıştır. Bu genel çerçevede kapsamında Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmalar Avrupa Kentsel Şartının ilkeleri bakımından değerlendirilmiştir. Çalışma sonuç kısmı ile bitirilmiştir.

1. AVRUPA KENTSEL ŞARTI

Avrupa Kentsel Şartı, Avrupa Konseyi tarafından Mart 1992 tarihlerinde kabul edilmiştir. Avrupa Rönesans’ı kapsamında geliştirilen Avrupa Kentsel Şartı Avrupa Birliğindeki devletlerde merkezi ve yerel yönetimlerin kentliler için daha iyi yaşam koşullarını geliştirmeyi amaçlamaktadır. Söz konusu şart ile kentlerde hayat kalitesini yükseltmek için karar alma mekanizmalarını merkezden yerel birimlere yaymak ve Avrupa’daki bütün kentler arasında dayanışma hakkını geliştirmek, kentlilerin farklı alanlardaki sorunlarını anlamak ve yerel halkı, yerel yönetimlerin karar alma süreçlerine dahil etme ilkelerinin geliştirilmesi istenmiştir (Pektaş ve Akın, 2010: 28).

Somutlaşması ve uygulaması bakımından kentsel hakların en büyük tezahürü olan Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu ile ideal kentli hakları tanımlanmıştır. Deklarasyon, 20 başlık altında toplanan Avrupa Kentli Hakları ve 13 başlık altında toplanan Avrupa Kentsel Şartı’nın ilkelerini kapsamaktadır. Avrupa Kentsel Haklarının her maddesi ve koşulun ilkeleri, toplumun her kesiminden bireyleri kapsamaktadır. Bu bağlamda, Avrupa Kentsel Hakları, toplumun çalışma, dolaşım, sağlık, spor ve rekreasyon gibi temel haklardan, güvenli bir şehirde yaşamaktan, sağlıklı, kaliteli mimarlık ve fiziki çevre gibi temel haklardan faydalanmasını içermektedir. Deklarasyonda sunulan önkoşul ilkelerinde kentsel haklara sahip olmanın temel koşullarını, diğer bir deyişle ideal kent ortamını oluşturmanın şartlarını vurgulamıştır (Dikmen, 2011: 841).

Avrupa Kentsel Şartın başlıca amaçları şöyle belirtilebilir:

1. Yerel yönetimler için pratik bir şehir yönetimi kılavuzu oluşturmak,
2. Gelecekte olası bir Kentsel Haklar Kongresi için temel ilkeleri oluşturmak,
3. Şartın ilkelerini karşılayan şehirler için uluslararası verilecek ödüllü bir temel oluşturmak,
4. Avrupa Konseyi'nin fiziksel çevre ve yasalarıyla ilgili yaptırımlara ilişkin bu konulara katılımı adına bir vize oluşturmak (Karasu, 2008: 43).

Avrupa kentli hakları deklarasyonunda kentli haklarıyla ilgili her ne kadar sınırlama getirilmişse de uygulamada kentsel hakların içeriği ve kapsamı çok geniş tutulmuştur. Kentsel haklar, şehirdeki eğitimsel ve kültürel faaliyetlerden yararlanmak, güvenli bir şehirde yaşamak, temiz su kaynaklarına ulaşmak ve hava kirliliğini önlemek gibi birçok hakkı kapsamaktadır. Bu kapsamda kentlerde ulaşım ve iletişim özgürlüğü ve örgütlenme hakkı da kentsel hakları kapsamında değerlendirilmektedir (Karasu, 2008: 39-40).

Günümüzde kentsel hakların uygulanması, yerel anlamda demokrasinin işlemesi, yerel temsilin gerçekleşmesi için katılımın sağlanması, insan hakları uygulamasının yaygınlaşması ve kent yönetiminin etkinliği ve meşruiyeti için zorunluluk haline gelmiştir. Bu hedeflere ulaşmak ve kentsel hakların gerçekleştirilmesi ve uygulanması için üç farklı seçenek vardır. Bu seçenekler;

1. Şehirde yaşayan bir kişi haklarını kullanırken, başkalarının haklarına el koymayı ve onları imha etmesi engellemelidir.
2. Kentsel haklar, kentsel kişilik gelişimi ile gerçekleştirilmelidir.
3. Hak yararlanıcısı, eyaletten veya yerel makamlardan, kentte yaşamak için gerekli hakları sağlamalarını istemek durumundadır (Geray, 2000: 502-503), şeklinde belirtilebilir.

2. KENTİÇİ ULAŞIM SİSTEMLERİ

Kentsel ulaşım, şehir sınırları içindeki ulaşım sistemleri ile insanların veya eşyaların bir yerden diğerine güvenli, etkili ve hızlı bir şekilde taşınmasıdır. Şehir içi ulaşım toplu ve bireysel taşımacılık ve yük taşımacılığından oluşmaktadır. Kentsel ulaşım sistemleri, hafif raylı sistemler, otobüsler, minibüsler, taksiler, taksi-minibüsler, servis araçları ve binek araçlarından oluşmaktadır. Şehrin büyüklüğü arttıkça seyahat süresi ve yolcu taşıma şekli de değişmektedir. Karayolu taşımacılığı, kapıdan kapıya seyahat kolaylığı ve özel araçların kullanım kolaylığı ile en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Kentlerde en kısa süreli ulaşım otomobile aittir. Bununla birlikte, otomobiller asgari taşıma kapasitesine sahip nakliye

aracıdır. Bisiklet ve motosikletlerin kullanımı, şehrin arazisine ve iklimine bağlıdır. Bireysel araç kullanımı, toplu taşıma araçlarına göre rahatlık, konfor, hız ve istenilen yere doğrudan ulaşmak gibi avantajlar sunuyor. Bununla birlikte, özel araçların diğer ulaşım araçlarına göre maliyet ve çevre açısından dezavantajları vardır. Çevreyi kirleten bir enerji türü ile çalışmak, daha fazla park yeri ihtiyacı, trafikte kaplanan geniş alan, yüksek enerji tüketimi vb. faktörler özel binek araçlarının zayıf yönleridir. Trafikteki tıkanma ve gecikmelerin en önemli nedeni özel araçların çoğalmasındır (Akbulut, 2016, s. 344).

Demiryolu taşımacılığı, diğer nakliye türlerinden daha fazla avantaja sahiptir. Örneğin, demiryolu ile ulaşımda kullanılan araç sayısı, karayolu ile ulaşımda kullanılan araç sayısından daha azdır. Ayrıca hem yük hem de yolcu taşımacılığında diğer sistemlere göre demiryolu ile daha az enerji harcanmaktadır. Bununla birlikte, sabit hatlarda taşımacılığın gerçekleştirilmesi gerekliliği ve hatların toprak koşulları ile yakın ilişkisi, demiryollarının farklı yerlere erişimini sınırlamaktadır. Diğer yandan kentsel alanlarda taşıt trafiğindeki düşüş ve buna bağlı stres ile ilgili sorunların azalması nedeniyle zaman kaybının azalmasına ek olarak, karbon emisyonundaki azalmanın insan yaşam kalitesine katkısı demiryolu taşımacılığının avantajları olarak belirtilmektedir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2015: 411).

Demiryolu taşımacılığı hizmetleri, genellikle ilk yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle kamu hizmeti olarak sunulur. Bu nedenle, yüksek maliyetli demiryolu taşımacılığı yatırımındaki ana sorunlardan biri kaynak eksikliğidir. Ekonomik nedenlerden dolayı kamunun talep ettiği hatlarda demiryolu taşımacılığı hizmeti verilmektedir. Bu nedenle raylı sistem yatırımı kararında ulaştırma talebi dikkate alınmalıdır. Demiryolu araçları, çok yoğun bölgelerin ulaşım taleplerini karşılamak için en uygun ulaşım aracıdır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak, demiryolu taşıtlarının hızı ve boyutları artmıştır. Yüksek hızlı trenler, şehir merkezlerinde bile 300 km/h'a varan hızlarla mesafelerdeki ulaşım sürelerinin azaltılmasına ya da kısa sürede alınmasına büyük katkı sağlıyor (Australian Government, 2013: 4). Demiryolu taşıtlarının yük ve yolcu kapasitesi yüksektir. Ayrıca demiryolu ile yük-km ve yolcu-km başına tüketilen enerji miktarı diğer ulaşım araçlarına göre daha düşüktür.

3. AVRUPA KENTSEL ŞARTINDA ULAŞIM-DOLAŞIM HAKKI

Avrupa Kentsel Şartı'nda ulaşım ve dolaşımı bir kentli hakkı olarak kabul edilmiştir. Ulaşım-dolaşım hakkı Avrupa Kentli Haklar Bildirgesinin 5. maddesinde şöyle düzenlenmiştir. 'Dolaşım: Toplu ulaşım, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları

arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu düzenin sağlanması' hakkıdır (Kaya vd, 2007: 323).

Günümüzde ulaşım, küreselleşme ve ekonomik büyümeye paralel olarak gelişmektedir. Dünyadaki teknolojik gelişmeler, nüfus artışı ve yeni yerleşim yerlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte ulaşımda farklı yapıların (kara, hava, raylı sistem gibi) gerekliliğini ortaya çıkarmıştır (Yayed.org., 2012). Dolayısıyla ulaştırma sektöründe, yük ve yolcu taşımacılığı genellikle hava, deniz, demiryolu ve karayolu ile yapılmaktadır.

ABD-Avrupa gibi gelişmiş devletlerde taşımacılığın %27 karayolu, %38 demiryolu, %24 denizyolu ve %10 havayolu ile yapıldığı belirtilmektedir. Türkiye'de ise tam tersi bir oranla taşımacılık % 90 oranlarında karayolu ile yapılmaktadır. Bu oranlardan anlaşıldığı üzere ülkemizdeki nakliye ve yolcu taşımacılığının büyük bir kısmı karayollarıyla yapılmaktadır. Karayolumuzun fiziksel büyüklüğü ve altyapı yetersizliği bu taşımacılıktaki yoğunluktan dolayı trafik kazalarında artışa neden olduğu belirtilmektedir (TMMOB, Oda Raporu, 2018).

4. AVRUPA KENTSEL ŞARTINDA ULAŞIM-DOLAŞIM İLKELERİ

Avrupa Kentsel Şartında ulaşım ve dolaşımın ilkeleri aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

'Ulaşım ve Dolaşımın İlkeleri:

1. Özellikle özel araçlarla, seyahat hacminin azaltılması gerekliliği,
2. Dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin verilmeli,
3. Sokağın sosyal bir arena olarak algılanması,
4. Sürekli bir eğitim ve öğretim çabasının gerekliliği' (Palabıyık, 2004: 197).

Avrupa Kentsel Şartında ulaşım ve dolaşım hakkı genel olarak yukarıdaki ilkeler kapsamında düzenlenmiştir. Aşağıda bu ilkeler genel hatlarıyla açıklanmıştır.

4.1. Özellikle Özel Araçlarla Seyahat Hacminin Azaltılması Gerekliliği

Ulaşım ve dolaşım ilkesinin ilk maddesi, özel araçlarla seyahat hacmini azaltılması gerektiği belirtilmektedir. Sanayi devriminden sonra artan nüfus ve çalışma koşullarındaki zorluklar özel araçların kullanımını artırmıştır. Şehir içinde özel araç kullanımı, trafikteki araç sayısında artışa dolayısıyla şehir içinde ulaşım ve dolaşımda sorunlara yol açmaktadır (İkinci Yeni Blog, 2019). Ayrıca (özel) araçların yenilenebilir enerji kaynakları yerine fosil yakıt kullanımı ekonomik ve çevre dostu olmadığı, gün geçtikçe trafik yükünün artmasına neden olduğu,

dolayısıyla karayolu taşımacılığının sürdürülebilir olmadığı ve sorunun çözülmesi gerektiği anlaşıldığından dolayı Avrupa Kentsel Şartında özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması gerektiği belirtilmiştir.

İnsanlar işine daha hızlı ve konforlu gitmek için özel araç kullanmaktadır. Batı Avrupa’da devlet ve kent yönetimi hem insanların bu isteklerini karşılamak hem de kent içi trafiği rahatlatmak amacıyla raylı sistemleri geliştirerek bu sorunu gidermeye çalışmaktadır. Dolayısıyla şehir içinde özel araçlarla seyahat hacminin daraltılması seyahat özgürlüğünü kısıtlamak için değil kamunun seyahat kabiliyetini artırmak amacıyla uygulanmaktadır. Avrupa’da kent içi raylı sistemler ulaşımı hem hızlandırmakta hem de trafik akışını kolaylaştırmaktadır. Avrupa’da kent içi ulaşımında oldukça yaygın olan raylı sistemlerde uygun fiyat, seyahatlerde zorunlu biniş gün ve saatlerinin olmaması hem özel araçlarla seyahat hacmini azaltılmakta hem de toplu taşıma sisteminin gelişmesine katkı sağlamaktadır (BilgiUstam, 2019).

4.2. Dolaşım, Yaşanabilir Bir Kent Ortamına Yönelik Tarzda Düzenlenmeli ve Çeşitli Ulaşım Faaliyetlerine İzin Verilmeli

Ulaşım ve dolaşım ilkesinin 2. maddesi, yaşanabilir bir şehir oluşturacak şekilde dolaşımın düzenlenmesini öngörmekte ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin verilmesi gerektiğini belirtmektedir. Yaşanılabilir bir kentte ulaşım için farklı alternatifler sunulmalıdır. Karayolu, raylı sistemler, deniz ulaşımı ve bisiklet yolu gibi yaya ulaşımı alternatifi de sunulmalıdır. Kentlerde farklı ulaşım yolları bir birine engel oluşturulmamalı, insanların tercihine bağlı olarak istedikleri ulaşım alternatifini kullanabilmelidir. Avrupa kentsel şartında ulaşım ve dolaşımın bir hak olduğu kabul edilmiş, devlet ve yerel yönetimlerin insanlara farklı ulaşım imkanı veren alternatifleri sunması gerektiği belirtilmiştir. Şüphesiz böyle bir uygulama/hak vatandaşları rahatlatacağı gibi alternatif ulaşım imkanlarını sunmayan yönetimleri de sorumluluk altına koymaktadır. Araştırmalar, yaya yolu ve yaya alanlarının kentsel uygulanabilirliğinin şehirlerde arttığını gösteriyor (Yayed.org., 2012).

Araç kullanımındaki artış trafik tıkanıklığına, hava ve gürültü kirliliğine, kısaca çevre sorunlarına yol açarak insanların sakin, rahat ve huzurlu bir ortamda yaşamasına engel olmakta, özellikle büyük kentlerde hayatı çekilmez duruma getirmektedir. Bu nedenle kentlerde diğer ulaşım araçları yanında bisiklet dahil yaya ulaşımına da yer verilmelidir. Kentlerde trafik tıkanıklığı ve çevre sorunlarına yol açarak kentleri yaşanılmaz duruma getiren kara yolu ulaşımına karşılık çevre dostu bisiklet ve yaya ulaşımı alternatifi kentsel sürdürülebilirliği sağlayacak ve zaman ve mekanın verimli kullanılmasına yardımcı olacaktır.

Kentli hakları kapsamında bütün Batı Avrupa ülkelerindeki kentlerde bisikletle ulaşım imkanı tanınmaktadır. Bu çerçevede kentlerde normal kara yoluyla birlikte bisiklet yolu da yapılmaktadır. Günümüzde Batı Avrupa ülkelerinde ve Amerika Birleşik Devletlerindeki birçok kentte bisikletle ulaşım sağlanmaktadır. 1974 yılında dünya petrol krizinden sonra Amerika Birleşik Devletlerinde ulaşım alternatifleri araştırılırken bisiklet ulaşımıyla ilgili ilginç bulgulara ulaşılmıştır. Bu bulguları belirtmek gerekirse; bisiklet, otomobilin ulaşımında kapladığı alanın 1/4'üne, otomobilin kapladığı park alanının 1/8'ine, otomobilin satın alma fiyatının 1/80'ine, otomobil bakım masraflarının 1/100'üne denk gelir ve bisiklet için vergi ödenmez. Bir bisiklet yolunun yapım maliyeti, normal bir karayolu maliyetinin yüzde 10'una, otoyol maliyetinin ise yüzde 2'sine denk geliyor (Bisikletliler Derneği, 2018). Görüldüğü gibi bisiklet hem maliyet bakımından çok avantajlı hem de kapladığı alan bakımında trafiği rahatlatmakta ve çevre dostu bir ulaşım aracı olarak kullanılabilir.

4.3. Sokağın Sosyal Bir Arena Olarak Algılanması

Ulaşım ve dolaşım ilkesi kapsamında, 3. madde sokağın toplumsal bir yaşam alanı olarak algılanmasıdır. Kentsel mekanların büyük bir bölümünü oluşturan sokaklar özel hayatın bittiği ve kentsel yaşamın başladığı ortak alanlardır. Avrupa'da sokakların araçlar tarafından park edilmesi ve kullanılması gibi etkinliklerle yayalara yer verilmemesi durumuna karşı sokakların iadesi talebiyle eylem başlatılmıştır. Kentli hakları kapsamındaki bu etkinliğin amacı araçların kamuya ait alanları işgal ederek yayalara daha az yaşam alanı bırakmak yerine sokakların ortak yaşam alanı olarak yayalara bırakılmak istenmesidir. Kentlilerin ortak kullanımına açık olması gereken sokaklara sahiplenmek isteyen bu etkinlikler ile kentliler için katılım ve ortak kullanım hakkını talep etmekte, isteyen her kentlinin sokakları kentli haklarının gerçekleştirilebilmesi için temel bir araç olarak kullanmasını öngörmektedir (Dinçer, 2013: 75).

Şehirlerde güvenlik sorunları arttıkça cadde ve sokakların kullanılması zorlaşıyor. Ayrıca, kaldırım genişliklerinin yetersizliği, yüksek kavisli döşemeler, yaya yollarındaki kavisli rampalar, döşeme malzemelerinin uygun döşenmemesi, yetersiz aydınlatma, sokakların kullanımını kısıtlar ve engeller. Sokaklardaki bu tür olumsuzlukları gidermek ve sokakları kentlilerin ortak yaşam alanı haline getirmek için yeterli derecede aydınlatılmalı ve kamera desteğiyle yeterli güvenlik sağlanmalıdır. Cadde ve sokakların güvenliği için Avrupa'daki büyük kentlerin çoğunda MOBESE kameraları yaygın olarak kullanılmaktadır. Londra'da cadde ve sokakların güvenliği için 2 milyon kameranın kullanıldığı belirtilmektedir (Vatan Gazetesi, 2019).

4.4. Sürekli Bir Eğitim ve Öğretim Çabasının Gerekliliği

Ulaşım ve dolaşım ilkesinin 4. maddesi, sürekli eğitim ve öğretim çabasının gerekliğidir. Avrupa Kentsel Şartında ulaşım ve dolaşımın bir kentli hakkı olarak kabul edildiğinden şüphe yoktur. Ancak kentlerde ulaşım ve dolaşımın engellenmemesi için alternatif ulaşım sistemlerinin uygulamaya konulmasının yanında bir de sürücülerin ve vatandaşların bu konuda eğitilmesi gerekir. Bunun için hem yerel yönetimler hem de merkezi yönetim çeşitli eğitim programlarıyla vatandaşları bilinçlendirmelidir. Merkezi yönetim ulusal eğitim programları ve ulusal medya aracılığıyla bu görevi yerine getirirken yerel yönetimler yerel düzeyde eğitim veren kuruluşlar ve yerel medya aracılığıyla bu görevi yerine getirebilir.

Ulaşım konusundaki eğitim, ulaşımda güvenliği sağladığı gibi başkalarının haklarına saygılı olmayı da öğretmektedir. Dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan bütün ülkeler ulaşım konusunda eğitim vermekte ve vatandaşları bu konuda bilinçlendirecek programlar uygulamaktadır. Ulaşımın eğitimi konusunda Amerika Birleşik Devletleri dünyada öncülük yapmaktadır. Diğer bir deyişle dünyada ulaştırma öğretiminin en gelişmiş olduğu ülkelerin başında ABD gelmektedir. Amerika Birleşik Devletlerinde bazı üniversitelerde lisans programlarında ulaştırma eğitimi verilmektedir. Hatta Amerika'daki bazı üniversitelerin lisans-üstü programlarında doktora düzeyinde (PhD) eğitim verildiği belirtilmektedir (Candemir, 2019).

Amerika'ya benzer şekilde İngiltere'de de üniversitelerde ulaştırma öğretimi konusunda lisans ve lisans-üstü düzeyde eğitimin verildiği belirtilmektedir. İngiltere'de Leeds Üniversitesinde lisans, yüksek lisans ve doktora düzeyinde eğitim verildiği gibi bu üniversitenin bünyesindeki Ulaştırma Enstitüsünde (Institute for Transport Studies'de) araştırma da yapılmaktadır (Candemir, 2019).

5. TÜRKİYE'DE YEREL YÖNETİM MEVZUATINDA ULAŞIMIN DÜZENLENMESİ

Türkiye'de yerel yönetim mevzuatında kentiçi ulaşımı sağlamak 5393 Sayılı Belediye yasasına göre belediyelerin, 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye yasasına göre ise büyükşehir belediyelerinin görevleri olarak belirtilmiştir.

5.1. 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nda Ulaşımın Düzenlenmesi

Belediyelerin kuruluşunu, organlarını, yönetimini, görev, yetki ve sorumlulukları ile çalışma usul 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’, (r) bendinde 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 gibi hizmetler doğrudan belediyelere görev olarak verilmiştir. Yine kanun hükmü olarak, belediyeler (f) bendinde belirtilen hizmetleri Danıştay’ın görüşü ve İçişleri Bakanlığının kararıyla süresi 49 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 (Erdoğan, 2015), 5393 Sayılı Belediye Kanunun ilgili maddeleri ve ulaşım ile ilgili diğer yasalardaki düzenlemelerden anlaşıldığı gibi kentiçi ulaşım hizmetlerini belediyeler yerine getirmekle görevlidir.

5.2. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nda Ulaşımın Düzenlenmesi

5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunun ‘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 uygulamak görev ve sorumluluğu verilmiştir. Bu çerçevede görevin en iyi şekilde yerine getirilebilmesini sağlamak üzere kanunun ‘ulaşım hizmetleri’ başlıklı 9. maddesinde büyükşehir sınırları içindeki kara, deniz, su, göl ve

demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendireceği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile,ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından ihtisas meslek odalarının temsilcileri de davet edilerek görüşleri alınır, denilmek suretiyle bu hizmetlerin işbirliği içinde yürütülmesini esas almıştır (Erdoğan, 2015).

Büyükşehirlerde altyapı ve ulaşımın en önemli sorunlarından biri, kırdan kentte göç ve belediyenin bu göçün getirdiği nüfus yoğunluğuna gerekli altyapı ve ulaşım hizmetlerini götürememesidir. Şehirler insanlar içindir ve kentsel yaşamın asıl amacı, insanlara hareket özgürlüğü sağlayarak kentsel faaliyetlere erişimini kolaylaştırmaktır. Toplu taşımacılığın mümkün olmadığı şehirlerde, hava ve gürültü kirliliği, trafik yoğunluğu ve en önemlisi trafik kaza oranları fazladır. Kentsel ulaşım ile ilgili bugüne kadar yapılan çalışmalar, kentlerde en önemli sorunun ulaşım ve dolaşım sorunu olduğunu göstermiştir (İlçali, Camkesen ve Kızıldaş, 2011: 11).

Erişilebilirlik, zaman kaybı, temiz çevre, sosyal yaşam, eğlence, koruma vb. birçok alanda ulaşım hizmetleri topluma fayda sağlamaktadır. Ancak, ulaştırma sistemlerinin olumsuz etkileri vardır. Bunları kirlilik, kazalar, arazi kullanımı, toplum ve kent yaşamı üzerindeki etki, kırsal alanlar üzerindeki etki, trafik sıkışıklığı ve enerji ve kaynak tüketimi olarak listelemek mümkündür (Haldenbilen, Baykan ve Murat, 2001: 117). Ulaştırma sistemindeki bu tür olumsuzluklar toplu taşıma sisteminin uygulanması ve insanların bu konuda bilinçlendirilmesiyle elimine edilebilir.

Ulaşımında, daha az fosil yakıt kullanmak, yenilenebilir enerji kaynakların oranını artırmak, çevreye duyarlı, geri dönüşümlü ve ekonomik kaynaklar kullanmak gelecekte yaşanılabilir kentlerin varlığı için en önemli gösterge olacaktır (Yıldızgöz, 2007: 2).

Ulaşımında enerji verimliliğinin artırılması amacıyla; ‘motorlu araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, trafik akımının artırılmasına yönelik sistemlerin kurulmasına ilişkin usul ve esasları’ düzenlemek üzere Ulaştırma Bakanlığınca yürürlüğe konulan, ‘Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte’, sürdürülebilir kentiçi ulaşım hizmetlerinde görev ve sorumluluk üstlenen 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 kurulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca özel araçlarını bu otoparklarda park eden sürücülere, otoparktan şehir merkezine toplu

taşıma araçlarından yararlanmak, şehir içinde yetersiz olan yollarda sıkışan trafiği rahatlatacaktır. Bu kapsamda karayolu genişlemesi, kavşak ve park gibi önlemler alınarak, şehir içi ulaşımında enerji verimliliğini artırmak ve yakıt tüketimini azaltmak, kentiçi trafiği hale getirebilir. Ayrıca tomografik yapısı uygun olan güzergahlarda bisiklet yolları ve bisiklet park alanları da yapılmalıdır. Bu tür düzenlemeler belediyelerin sürdürülebilir ulaşım için yapılması gerekenler neler olduğunu göstermektedir (Erdoğan, 2015).

6. DİYARBAKIR'DA KENT İÇİ ULAŞIMIN AVRUPA KENTSEL ŞARTI BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Ülkemizde kentiçi ulaşımında yukarıda 5393 Sayılı Belediye Yasası ve 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasası'nda belirtildiği gibi belediyeler/büyükşehir belediyeleri sorumludur. Bu nedenle burada Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili çalışmaları değerlendirilecektir. Diyarbakır'da doğu-batı eksenindeki ana yollar eski kent dokusuna sahip kentsel tasarım alanını içermektedir. Söz konusu yollar bir nevi yeni kentsel dokuyu birbirine bağlamaktadır. Birbirine bağlanan kavşak noktaları da ana yollardaki kesişme ve kentsel buluşma noktalarıdır. Aynı şekilde, doğu-batı eksenindeki ana yollar birbirine, dış çevre yollarına, kentsel kavşaklara ve bölgeler arası kavşaklara bağlanmaktadır (Boğaziçi Proje A.Ş. 2019).

Diyarbakır genelinde yayalar için kaldırım çalışmaları yapılmıştır. Kaldırımlara görsel tabloların konulmasıyla yayaların bilinçlenmesine katkı sağlanmıştır. Engelli yayalar için kaldırım alanlarında kabartmalı ve renkli alan yolu yapılmıştır. Aynı zamanda engelli vatandaşlar için de birçok tablo, görsel resim ve sesli cihazlar konulmuştur. Fakat bu konulan renkli, desenli ve sesli cihazlar sadece engelli vatandaşlar için değil, aynı zamanda çocuk, yaşlı, okuma-yazma bilmeyen bireyler için de düşünülen bir uygulama olmuştur (DBB Performans Programı, 2019).

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin amacı erişilebilir, çevre dostu, ekonomik, güvenli ve konforlu taşıma hizmeti sağlamaktır. Bu kapsamda uluslararası taşımacılık kriterlerine uygun olarak ulaşım hizmetleri güvenli, rahat ve erişilebilir bir şekilde sunulduğu belirtilmektedir. Kentsel trafiğin düzenlenmesi, yayalaştırmanın sağlanması ve yönetsel iyileştirmelerle zorlukların hafifletilmesi için akıllı teknolojik sistemler kurmak, trafiği yönetmek ve yönlendirmek üzerine birtakım çalışmalar yapılmıştır. Kırsal mahalleler, şehiriçi ve çevre yollarının yapılması, mevcut yolların bakım ve onarımı, ulaşım hizmetlerinin iyileştirilmesi için hedefler konulmuştur (DBB Performans Programı, 2019).

Hayatın genel akışı olan ulaşımda, talepler ve vizyonlar doğrultusunda düzenlemeler yapılmıştır. Şehir adına daha erişilebilir ulaşım imkanları için vatandaşın mağdur olmayacağı düzeyde çalışmalar yapılmıştır. Bu çerçevede şehir içindeki otobüslerde Wi-fi imkanının olması, USB cihazı alanı, şarj cihazlarının mevcut olması, otobüste engelliler için buton düğmesinin olması, acil durumda kapıların otomatik açılması ve akıllı kartlar ile zaman tasarrufu sağlanması bu çalışmalardan bazılarıdır. Engelli kartları, yaşlı kartları ve özel durumdaki şahıslar için yaptırılmış kartlar ile vatandaşın menfaati gözönünde bulundurulmaya çalışılmıştır. Bir akıllı şehirde olması gereken tüm bireylerin menfaatini düşünerek çalışmaların yürütülmesi ve kolay erişilecek faaliyetleri yapmak başlıca amaç olmalıdır. Böyle öneriler için Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin yapmak istediği birtakım uygulamalar mevcuttur (Anadolu Ajansı, 2019).

İyi bir trafik yönetimi ile mevcut yol ağı üzerinden özel sistem, yönetim ve araçlarla trafik iyileştirilmesi yapılabilir. Etkin bir trafik yönetimi için yol güvenliği, trafik akışı, kontrolü kavşakların optimum düzeyde kullanımı, akıllı ışıklar ve akıllı kavşaklar oluşturulmalıdır. Yollardaki yaya ve araç trafiğini kontrol etmenin yanı sıra; park yerlerine giriş-çıkış trafiği, toplama noktalarındaki trafik ve toplu taşıma dağıtımını gibi diğer trafik olayları için de bir kontrol süreci gerçekleştirilmelidir. Trafik Kontrol Merkezindeki modern kontrol yaklaşımına göre, kentsel trafik kontrol sistemi çok güçlü bir iletişim altyapısına sahip olmalıdır. Bu şekilde, kentin ana arterlerinin trafik görüntüleri ve trafik düzeni için kritik öneme sahip bu bölgelerdeki trafik akışlarındaki değişimin izlenmesine olanak sağlayan trafik dedektörü bilgileri, şehirdeki tüm ışıklı işaretlerin durumu, kontrolde performans iyileştirmeleri yapılmıştır. Yerel kontroller aracılığıyla uygulanan süreç, trafik kontrol merkezine sürekli olarak çeşitli bilgiler iletilmektedir. Diyarbakır'da tüm kontrol mekanizmalarını kullanabilen donanım ve yazılım olanakları ile donatılmış bölgesel ve yerel kontrolörlerde gelişmiş kontrol teknikleri kullanılarak, bölgesel ve yerel ulaşım performansları en üst düzeyde sağlandığı belirtilmektedir (Altun, 2009: 246-248).

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşıldığı gibi son zamanlarda Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi kentiçi ulaşım ile ilgili bazı yenilikler ve düzenlemeler yapmıştır. Ancak bunlar Avrupa Kentsel Şartındaki ulaşım ilkeleriyle karşılaştırıldığında pek de bu ilkelere uyan yenilik ve değişiklik olmadığı görülmektedir. Avrupa Kentsel Şartı ulaşım ilkelerinin ilkinde göre şehiriçi ulaşımda özel araçların sayısının azaltılması gerektiği belirtilmektedir. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı yenilikler arasında kentiçi ulaşımda özel araçların sayısını azaltacak yenilikler bulunmamaktadır. Özel araçla ulaşım iş yerine daha hızlı ve kısa sürede ulaşmayı ve konforu sağlamaktadır. Şehirlerde iş yerine daha hızlı ve kısa sürede varmak

metro, raylı sistem ve belediye otobüslerine tahsisli yollar gibi ulaşım araçlarıyla sağlanabilir. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı yenilikler arasında metro yapımı, raylı sistemler ve belediye otobüslerine tahsisli yollar yoktur. Dolayısıyla Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı yeniliklerin Avrupa Kentsel Şartında belirtilen ulaşım ilkelerine uygun olmadığını belirtmek mümkündür.

Avrupa Kentsel Şartın ikincisi, dolaşım yaşanabilir bir kent ortamına yönelik tarzda düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım faaliyetlerine izin verilmeli şeklindedir. Yaşanılabilir bir kent için ulaşım değişik alternatifleri sunacak şekilde olmalıdır. Kentlerde karayolu ulaşımı yanında raylı sistemler, bisiklet, yaya ulaşımı, deniz yolu ulaşımı gibi ulaşım alternatifleri de sunulmalıdır. Bu farklı ulaşım yolları bir birine engel oluşturulmamalı, insanlar isteğine bağlı olarak diledikleri ulaşım alternatifini kullanabilmelidir. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmalar arasında kara yolu ulaşımı dışında raylı sistem, bisiklet yolu yapımı, yaya ulaşımı gibi alternatif ulaşım sistemleri yoktur. Ayrıca yaşanılabilir bir kentte ulaşımın çevreye zarar vermemesi gerekir. Kara yoluyla yapılan ulaşım hava kirliliği başta olmak üzere diğer birçok çevre sorununa sebep olmaktadır. Diyarbakır'da kara yolu ulaşımı bütün hızıyla devam etmektedir. Kentli hakları kapsamında bütün Batı Avrupa'da nüfus ve hacim bakımından Diyarbakır dengi bütün kentlerde bisikletle ulaşım imkanı sağlanmaktadır. Bu çerçevede kentlerde normal kara yoluyla birlikte bisiklet yolu da yapılmaktadır. Son zamanlarda Diyarbakır'ın bazı caddelerinde yapılan bisiklet yolları çok sınırlıdır ve kentin tamamını kapsayacak yeterlilikten çok uzaktır. Bu nedenle Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım uygulamaları Avrupa Kentsel Şartı ulaşım ilkelerinin ikincisine de uymamaktadır.

Avrupa Kentsel Şartın ulaşım ile ilgili üçüncüsü ilkesi sokağın sosyal bir arena olarak algılanmasıyla ilgili düzenleme yapmıştır. Kentsel yerleşimlerin büyük bir kısmını oluşturan sokaklar özel hayatın bittiği ve kentlerde ortak yaşamın başladığı alanlardır. Avrupa'da kentli hakları kapsamında sokakların araçlar tarafından park edilmesi yerine kentliler tarafından kullanılmasıyla ilgili eylemler yapılmaktadır ve yerel yönetimler sokakların kentliler tarafından kullanılmasıyla ilgili önlemler almaktadır. Sokakların yeterli genişlikte olmaması, kaldırımlardaki genişliğin yetersizliği, döşeme malzemelerin uygun döşenmemesi, yetersiz aydınlatma, güvenlik, yaya yollarındaki kavisli rampalar gibi olumsuz unsurlar sokakların kamu tarafından kullanılmasını olumsuz etkilemektedir. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmalarda sokakların araçlar tarafından park edilmemesi ve kentliler tarafından kullanılmamasıyla ilgili bir düzenleme görülmektedir. Ayrıca Diyarbakır kent merkezindeki birçok sokak çok dardır ve modern kent planlama standartlarına uygun

genişlikte değildir. Diyarbakır'da kenar mahallelerdeki sokakların güvenliği ve yeterli derecede aydınlatılması tartışmalı bir konudur. Dolayısıyla Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmalarda sokakların, araç park yeri olmaktan çıkarılması, sokakların güvenliği ve kentliler tarafından istendiği gibi kullanılmasıyla ilgili bir çalışma bulunmamaktadır.

Avrupa Kentsel Şartın ulaşım ile ilgili dördüncü ilkesi sürekli bir eğitim ve öğretim çabasının gerekliliğiyle ilgilidir. Şehir içi ulaşım da görevli sürücülerin eğitilmesi hem ulaşımın güvenliği hem de yolcuların haklarına saygılı olmayı öğrenme bakımından önem arz etmektedir. Dünyada gelişmiş devletlerden Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere gibi devletlerde üniversitelerde lisans ve lisans-üstü düzeyde ulaşım ile ilgili eğitim verilmekte ve araştırma enstitülerde bu konuda araştırma yapılmaktadır. Ülkemizde eğitim her ne kadar devlet tarafından verilmekte ise de belediyelerin ulaşım konusunda eğitim vermesi bakımından yasal bir engel bulunmamaktadır. Buna rağmen Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili düzenlemelerinde sürücülerin ve vatandaşların eğitimiyle ilgili bir çalışma bulunmamaktadır. Kısaca Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmaların Avrupa Kentsel Şartındaki ulaşım ile ilgili ilkelere uymadığı belirtilebilir.

SONUÇ

Kentli hakları kapsamında Avrupa Kentsel Şartında ulaşım ve dolaşım bir kentli hakkı olarak kabul edilmiştir. Avrupa Kentsel Şartı kentli hakları ve ulaşım ve dolaşım konusunda yerel yönetimlerin takip edecekleri politika konusunda yol göstermektedir. Bu kapsamda yerel yönetimlerin ulaşım konusunda takip edecekleri ilkeleri belirtilmiştir. Şart ayrıca kentlilere daha iyi yaşam koşullarını sunmanın yollarını gösterdiği gibi kentlilerin yerel yönetimlerin kararlarına katılmasına da imkan tanımaktadır. Kentlerdeki geçim, yaşam ve ulaşım koşulları diğer yerleşim yerlerine göre daha zordur. Kentlerdeki bu zorluklar Avrupa'da kentli hakları ve ulaşım-dolaşım ilkeleriyle aşılmaya çalışılmaktadır. Bu kapsamda Avrupa'da ulaşım-dolaşım ile ilgili araştırma ve çalışmalar yapılmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere gibi gelişmiş devletlerde ulaşım ile ilgili üniversitelerin lisans ve lisans üstü düzeyinde eğitim verilmesi ve araştırma merkezlerinde araştırma yapılması bu konuda gelecekte de araştırmaların yapılacağını ve bu konuda inovasyona dayalı gelişmenin sağlanacağını belirtmek mümkündür.

Günümüzde kentiçi ulaşım hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin sorunudur. Bu nedenle hem gelişmiş ülkeler hem de gelişmekte olan ülkeler bu sorunu çözmek için

çalışmalar yapmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki büyükşehirlerde ulaşım sorunu gün geçtikçe ağırlaşmaktadır. Bu tür özelliklere sahip Diyarbakır'da son yıllarda ulaşım ile ilgili önemli sayılabilecek çalışmalar yapılmaktadır. Köprülü kavşaklar, alt-üst geçitler, engellilere yayalara yönelik kaldırım alanlarında kabartmalı ve renkli alan yolları, belediye otobüslerinde internet erişiminin olması, sembolik de olsa bazı caddelerde bisiklet yolunun yapılması söz konusu çalışmalardan bazılarıdır. Ancak Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı bu çalışmalar, Avrupa Kentsel Şartındaki ulaşım ve dolaşım ilkeleri bakımından değerlendirildiğinde; ulaşım da özel araçların kullanılmasını azaltmaya, ulaşım da metro, raylı sistemler, yaya ve bisikletle ulaşım a gibi alternatif ulaşım araçlarının gelişmesine, sokakların kentlilerin kullanımına ve ulaşım ile ilgili eğitimin verilmesine yönelik olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili yaptığı çalışmaların alternatif ulaşım imkanları sunmadığı, trafikte özel araçla ulaşım a kısıtlama ve alternatif getirmediği, yollarda yaya ve bisikletle ulaşım a yönelik yapılaşmanın olmadığı, sürdürülebilir bir ulaşım için alternatif kaynak kullanımının ve ulaşım ile ilgili eğitimin sürücülere ve kullanıcılara verilmediği gerekçeleriyle kent ölçeğinde önemli olsa da Avrupa Kentsel Şartındaki ilkelere pek de uymadığı belirtilebilir.

KAYNAKÇA

Altun, İ. (2009). “Kent içi trafik yönetimi”, B. Gümüş ve F. D. Aykal (Ed.), *TBBOM Diyarbakır Kent Sempozyumu* (ss. 245-255). Diyarbakır: TBBOM İl Koordinasyon Kurulu.

Anadolu Ajansı, (2019). “Diyarbakır'a Metro, Metrobüs ve Teleferik Projesi”, https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/diyarbakira-metro-metrobus-ve-teleferik-projesi/1420266/Erişim_tarihi:11.03.2019.

Akbulut, F. (2016). Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlanması ve yönetiminde sürdürülebilir politika önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (11), 337-354.

Australian Government (2013). “High Speed Rail Study Phase 2 Report”. https://infrastructure.gov.au/rail/trains/high_speed/files/hsr_phase_2-main_report_low_res.pdf/ adresinden edinilmiştir. Erişim Tarihi: 03.04.2019.

BilgiUstam, “Avrupa'da Ucuz Seyahat Etmenin Yolları”, https://www.bilgiustam.com/avrupada-ucuz-seyahat-etmenin-yollari/Erişim_Tarihi:10.09.2019.

Bisikletliler Derneği, “Kentiçi Ulaşım da Bisiklet”, https://www.bisikletliler.org/kentici-ulasimda-bisiklet/Erişim_Tarihi:01.09.2019.

Boğaziçi Proje A.Ş. (2019). “Diyarbakır Kent İçi Raylı Sistem Hattı Ön ve Kesin Projeleri”, https://www.bogaziciproje.com.tr/projelerimiz/diyarbakir-kent-ici-rayli-sistem-hatti-on-ve-kesin-projeleri/Erişim_tarihi:18.03.2019.

Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve yurtiçi ticarete taşıma türlerinin payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) uygulaması. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 405-436.

Candemir, Yücel, (2019). “Ulaştırma Eğitim ve Öğretimi: Dünyada ve Türkiye’de”, <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/3190.pdf>/Erişim Tarihi: 11.09.2019.

Dikmen, Ç. B. (2011). Avrupa Kentsel Şartı ulaşım ve dolaşım ilkeleri kapsamında engellilerin kentsel alan ve yapılara erişebilirliklerinin sorgulanması: Yozgat Örneği. *E-Journal of New World Sciences Academy*, 6(4), 839-858.

Dinçer, Ö. (2013). Şehir hakkı çerçevesinde sokakların iadesini talep eden toplumsal hareketler. *Mülkiye Dergisi*, 37(2), 75-95.

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, (2019). “2019 Yılı Performans Programı”, http://www.diyarbakir.bel.tr/filesap/performans_programi/2019_yili_performans_programi.pdf/Erişim Tarihi: 01.09.2019.

Erdoğan, Ö. (2015). “Günümüzde belediyelerin sürdürülebilir kent-içi ulaşım (toplu taşımacılık) ile ilgili görev ve sorumlulukları”, İçişleri Bakanlığı Mülkiye Teftiş Kurulu Başkanlığı, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/750074>/Erişim tarihi: 21.03.2019.

Geray, C. (2000). Kenttaşlık hakları. Çiftçi, O. (Ed.), Türkiye’de İnsan Hakları. (ss. 499 – 510). TODAİE İnsan Hakları Araştırma ve Derleme Merkezi Yayını. Ankara.

Haldenbilen, S., Baykan, N. ve Murat, Y.Ş. (2001). “Sürdürülebilir Gelişme ve Ulaşım Politikaları, 5. Ulaşım Kongresi”, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, (113-120). İstanbul.

Ilıcalı, M., Camkesen, N. ve Kızıltaş, M. (2011). Kentiçi toplu taşımada verimliliğin artırılması. 2. Toplu Ulaşım Haftası, Transist 2011.

İkinci Yeni Blog, (2019). “Toplu Taşıma mı Kendi Arabam mı İkilemi”, <https://www.ikinciyeeni.com/blog/iyi-surucu-rehberi-detay/toplu-tasima-mi-kendi-arabam-mi-ikilemi>/Erişim Tarihi: 11.09.2019.

Kaya, E. vd., (2007). *Modern Kent Yönetimi*, Okutan Yay., İstanbul

Karasu, M. A. (2008). Kentli haklarının gelişimi ve hukuki boyutları, *TBB Dergisi*, (78), 37-52.

Palabıyık, H. (2004). *Avrupa Kentsel Şartı. Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi Anlaşmalarında Avrupa Konseyi*, Toprak, Z., Yavaş, H. ve Görün, M. (Ed.), (ss. 197 – 254). İzmir: Birleşik Yayınları.

Pektaş, E. K. ve Akın, F. (2010). Avrupa Kentsel Şartları Perspektifinde Bir Kentli Hakkı Olarak “Katılım Hakkı” ve Türkiye. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 7(2), 4-17.

TMMOB, Oda Raporu, (2018). “Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği”, https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/trafik_raporu_mmo_2018.pdf/Erişim Tarihi: 09.03.2019.

Vatan Gazetesi, “Biri Bizi Tam 45 Milyon Kamera ile İzlemektedir”, <http://www.gazetevatan.com/biri-bizi-tam-45-milyon-kamerayla-gozetliyor-92233-yasam>/Erişim Tarihi: 04.09.2019.

Yayed.org., (2012). “Herkes İçin Yaşanabilir Bir Kent İçin Ulaşım Öncelikleri”, <http://www.yayed.org/uploads/yuklemeler/ulasim.ATAK.pdf>/Erişim Tarihi: 03.09.2019.

Yıldızgöz, K. (2007). “Toplu Taşımacılığın Sürdürülebilir Gelişmeye Katkısı” <http://surdurulebilirgelisme.blogspot.com/2007/01/toplu-tamaclnsrdrelebilir-gelimeye.html>/Erişim Tarihi: 09.10.2019.