GELİŞMİŞ ÜLKELERDEKİ KURUMLAR YOLCULUK PLANI UYGULAMALARI VE TÜRKİYE'DEKİ POTANSİYEL

Doç. Dr. Banihan GÜNAY* Yük. Müh. Arzu ILGAZ Prof. Dr. Mehmet SALTAN*****

*Akdeniz Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Ulaştırma Anabilim Dalı, 07058 Antalya, Email: banihangunay@akdeniz.edu.tr, Tel: 02423106318

**Akdeniz Üniversitesi, Rektörlük Yapı İşleri Daire Başkanlığı, Kampüs, 07058 Antalya, Email: arzu_ilgaz@yahoo.com, Tel: 02423101596

***Süleyman Demirel Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Ulaştırma Anabilim Dalı, Batı Kampüsü, Isparta, Email: mehmetsaltan@sdu.edu.tr, Tel: 02462111216

Özet *"Kurumlar Yolculuk Planı" (Travel Plans) ve uygulamaları ülkemiz için henüz yeni bir konu olup, okul, üniversite, hastane, fabrika, alışveriş merkezi, havalimanı gibi kuruluşlara iş amaçlı ve sürekli yapılan yolculukların (commuting) olumsuz etkilerini azaltmaya yönelik ve her bir kurumun kendisinin yapıp yürüttüğü, bir düzenlemeler paketidir. Sistemin amacı; ulaşım sorunlarının ciddi boyutlara vardığı günümüzde, çözüm olabilecek tedbirlerin bir "paket" halinde uygulandığı kurumlarda, çalışanların araç kullanma bağımlılığını azaltarak, yolculuklarını araç paylaşımı, toplu taşıma, bisiklet, yürüyüş vb. yollarla yapmaya sistematik ve bilinçli bir şekilde teşvik etmektir. Bu bildiri, ilk olarak Yolculuk Planı konusunda yayınlanmış ve bize anahtar olabilecek başarılı yurtdışı örneklerini detaylı bir şekilde veren akademik çalışmaların bir özetini sunmaktadır. Ayrıca ülkemizde konu ile ilgili tasarım ve uygulama potansiyeli vurgulanarak konseptin ülkemize girişi desteklenmektedir. Bir ön çalışma olarak Akdeniz Üniversitesi Kampüsü seçilmiş ve bir yolculuk planı paketinin bazı elemanlarının uygulanabilme olanakları kampus çalışanları üzerinde yapılan bir anket yoluyla araştırılmıştır.*

1. GİRİŞ

Şehirlerde artan nüfus, işgücü ve trafikteki araç sayısına paralel olarak şehir içi yolculuk sorunları da artış göstermektedir [1]. Buna bağlı olarak kurum ve kuruluşlarda çalışan ve her iş günü geliş-gidiş yapan yolcuların (commuter) daha güvenli, konforlu, kısa süreli ve düşük maliyetli yolculuk arzuları öne çıkmıştır [2]. Çalışanların bu ihtiyaçlarına karşılık onları sürdürülebilir yolculuk biçimlerine teşvik etmek [3, 4, 5, 6] ve araba bağımlılığını azaltmak amacıyla hazırlanan yolculuk önlemleri paketine "Kurumlar Yolculuk Planı" denir [7, 8]. Yolculuk Planı kavramı bu bildirinin ilerleyen kısımlarında da bahsedildiği gibi bu uygulamayı gerçekleştirecek personel, organizasyonlar, bir dizi faydalar getirecek mekanizmalar, girişimler ve hedefler içerir [9]. Bu sistem ne bir kereye mahsus tamamlanmış bir olay ne de rafa koyulan bir belge veya yönetmeliktir, uygulandığı ortamda değişen koşullara uygun olarak büyüyecek ve gelişecek bir kavramdır [10] ve işverenler tarafından çalışanlara sağlanan etkin bir dizi ulaşım yönetim aracıdır [2, 7].

Kurumlar yolculuk planı kapsamında kurum çalışanları için yapılan uygulamaların başlıcaları; tek kişilik araç kullanımını azaltmak için çalışanlar araç paylaşımına teşvik edilir [11, 12, 13, 14] ve toplu taşıma ile yolculukları indirim ve ücretsiz kuponlar ile kolaylaştırılır [4, 5, 13, 14]. Geniş arazide bulunan kurumlarda

kurum içi ulaşımı kolaylaştırmak için bisiklet imkanları sağlanır ve bisiklet park yerleri tasarlanıp tesisler geliştirilir [13, 14, 15, 16], birimler arası ulaşımı kolaylaştırmak için yürüyüş yolları planlanıp inşa edilir [4, 5, 14]. Kurum içi ücretsiz yolculuğa finansal kaynak sağlamak ve park yerlerindeki yoğunluk problemini çözebilmek için, kuruma giriş yapan araçlardan cüzi miktarda otopark ücreti alınır. Ayrıca evden çalışma ve esnek saatlerde çalışma sistemlerinin uygulanması ile aynı gün ve saatlerde yolculuk yapan kurum çalışanlarının sayıları azaldığından, sabah ve akşam saatlerinde hem şehir içi trafik tıkanıklığı azalır hem de toplu taşıma sistemlerindeki doluluk oranı azalmış olur [3].

Yolculuk planı fikri ilk olarak ABD Seattle Area'daki uçuşlarda yakıttan tasarrufu sağlamak için yapılan yolculuk düzenlemeleri ile ortaya çıkmıştır. Daha sonra 1970'li yıllarda meydana gelen petrol krizi sırasında Güney California'da bulunan bazı kuruluşların çalışanlarını işe alma/tutma ölçütü olarak bu krizin etkilerini hafifletmeye yardımcı olacak teşvik önlemleri (özel araç dışında ekonomik yolculuk ve böylece park maliyetlerinden tasarruf) alması ile gelişmiştir [2]. 1990'lı yılların sonunda ise İngiltere'de "Kurumlar Yolculuk Planı" (Travel Plans) adı altında özel sektör ve kamu çalışanları için bir tasarı hazırlanmış ve 25 adet işyerine uygulanmıştır. Uygulama sonucunda sektör çalışanlarının çalışma motivasyonlarının zaman içindeki değişimi incelenmiş ve uzun vadede olumlu etkiler sağladığı sonucuna varılmıştır [7].

2. KURUMLAR YOLCULUK PLANI ELEMANLARI

Kurumlar Yolculuk Planını oluşturan elemanların başlıcaları; kurum çalışanlarına sunulan otopark imkanları, toplu taşıma hizmetlerinde sağlanan kolaylıklar, özel personel servisi hizmetleri, araç paylaşım kulübü ve programları imkanları, bisiklet güzergahları ve tesisleri imkanları, yürüyenler için sağlanan imkanlar, evden çalışma ve esnek saatlerde çalışma imkanlarıdır [3, 4, 5, 13, 17]. Tüm bu elemanların kurum tarafından rastgele olarak değil, hedefleri olan sistematik bir program dahilinde uygulanması gerekir.

Araç otoparkı: Bu uygulamanın amacı; kuruma ait otopark alanını azaltmak değil, mevcut kapasitenin talebini yönetmektir [1, 7]. Özellikle devlet hastaneleri gibi gelir kaynakları yetersiz olan kuruluşlarda aracı olan kurum çalışanları ve ziyaretçilerden park ücreti kesintisi yapılarak elde edilen gelir ile çalışanlara ücretsiz veya indirimli yolculuk imkanları sağlanabilir [3, 4]. Ayrıca sürücüleri araç paylaşımına teşvik etmek için paylaşım yapan sürücülerden düşük oranda park ücreti alınıp, otoparklarda park yeri sağlama önceliği verilebilir [18].

Toplu taşıma: Araç sahibi birçok çalışan şehir içi otobüs ve raylı sistem hizmetleri hakkında hiçbir şey bilmemektedir. Onlara toplu taşıma ile ilgili avantaj sağlayan bilgiler vermek, en azından bazı sürücülerin araç kullanma alışkanlığını azaltmak için önemli bir adımdır. Bunun için kurum çalışanlarına dağıtılan veya bina içinde bulunan tarife ve rota haritaları üretilebilir, online takvim sistemleri sunulabilir. Ayrıca çalışanlara otobüs veya raylı sistem ulaşımı için günlük indirimli bilet sağlanması, sezonluk biletler için ise faizsiz ve uzun vadeli kredi imkanları sunulması toplu taşıma kullanımının teşvikinde etkilidir [17, 18, 19].

Servis araçları: Trafiğin sıkışık olduğu şehir merkezlerinde çalışan personelin zamanında işbaşında bulunmalarını sağlayacak nitelik ve yeterlilikte toplu taşıma

hizmetinin bulunmadığı durumlarda kurum, personelini işyerine götürüp getirmek amacıyla kiralama yoluyla veya kendi taşıtlarıyla personel servis hizmeti yapabilir [20]. Ülkemizde konu ile ilgli olarak 2004 tarihli yönetmeliğe göre bu hizmeti sağlayabilecek imkanı olan devlet kurumları yönetmeliğin uygun gördüğü şartlarda ve kurum yöneticisinin izni olduğu sürece uygulamayı gerçekleştirebilir.

Araç paylaşımı ve araç kulübü programları: İşyerine gelip giderken bazı sürücülere otobüs ya da bisikletten farklı bir yolculuk biçimine geçmek için iş arkadaşlarıyla ortak bir arabaya binmek, konfor açısından daha cazip gelebilir [18]. Aynı işyerine yolculuklarda, iki ya da daha fazla çalışanın kararlaştırılmış günler ve saatler için düzenlediği bu yolculuk biçimine "Araç Paylaşımı ile Yolculuk" denmektedir. Bu uygulamada belli bir düzen içinde yolculuğa teşvik edilen personelin uygun bir şekilde eşleştirilmiş olması gerekir. Her sürücünün birer araç ile gelmesi yerine tek bir araç ile işe gelen bu yolcuların yolculuk ve yakıt masrafları azalmış olur [11, 12, 18].

Bisikletliler için imkanlar: Bisiklete binmek, günlük yaşamda fiziksel aktivite uygulamak için kolay bir yoldur. İşyerine geliş gidişlerde ise yolculuk süreleri uzun olmadığı müddetçe işletme maliyetleri düşük ve trafik sıkışıklığını önleyen bir uygulamadır. Bu uygulamanın amacı yolculuk mesafesi 5 km ve daha az olan kurum çalışanlarının bisiklet ile ulaşım oranını artırmaktır [18]. Genellikle şehir içi ulaşım ve üniversite kampüsü sınırları içindeki ulaşım için uygulanan bir sistemdir. Uygulamada daha önceden yapılmış olan yol etütleri ile bisikletle yolculuk potansiyelinin olduğu güzergâhlar belirlenir ve bisiklet yolları inşa edilir [15], güvenli ve kapalı bisiklet park alanları sağlanır, bisiklet kullanıcıları için duş ve dolap imkanları hazırlanır, bisiklet satın alınması için faizsiz kredi olanakları veya indirimler sağlanır [2, 18]. Ayrıca diğer girişimcilere de iş alanı sağlanmış olur (lastik tamiri, yedek parça servisi gibi) [15].

Yürüyenler için imkanlar: Yürüyüş sağlık için mükemmel bir yoldur, buna rağmen işe yürüyerek giden personel sayısı genellikle çok azdır (her on kişiden biri). Bir kuruma yolculuk planı uygulanmadan evvel o kurum personeline yapılacak anket, kısmen ya da tüm yolculuk için yürüyüşe teşvikin gerekli olup olmadığını gösterecektir. Mümkün olan yerlerde, kurum çalışanlarının yolculuk mesafesi 2 km veya altında ise o yolcuların yürüyerek ulaşım oranının artırılması sağlanmalıdır. Ayrıca kurum çalışanları işyeri civarındaki diğer ofislere ve toplantılara gitmek için de yürümeye teşvik edilmelidir [13, 14, 18].

Evden çalışma veya esnek saatli çalışma: Bu çalışma şekli son yıllarda özellikle Almanya, Yunanistan, İtalya, Hollanda, İspanya ve İngiltere'de yaygınlık kazanmaya başlamıştır. Avrupa'da 6.9 milyon kişi çalışan nüfusun %4.9'u evde çalışmaktadır [21]. Avrupa Konseyi'nin bir araştırmasına göre, Almanya, Hollanda, İrlanda, İtalya ve Yunanistan'da evde çalışanların %90-95'ini kadınlar oluşturmaktadır. Bu oran Fransa'da %84, İspanya'da %75, İngiltere'de ise %70'dir [21]. İşveren veya idarecilerin uygun gördüğü durumlarda personel bazı günler evde çalışarak işyerindeki görevlerini yerine getirebilir. Bu çalışma esnasında idareci istediği takdirde personele evinde kullanacağı bir bilgisayar ve kamera sistemi ile "uzaktan erişimli video konferans sistemi" kurularak, birim amirinin personeli takibi sağlanmış olur. Uygulama sonucunda gün içinde işe gelen personel sayısı azalmış olduğundan, şehir trafiğindeki fazla orandaki tıkanıklık da azalmış olur. Kurum çalışanlarına esnek zamanlı (vardiyalı) çalışma sistemi sağlanması sonucunda her ayrı vardiya grubundaki çalışanlar, farklı zamanlarda işbaşı yapacaklardır. Bu durumda aynı

saatlerde işe gelen personel sayısı azaldığından şehir trafiğinde aynı olumlu sonuca ulaşılmış olunur [13, 14].

3. KURUMLAR YOLCULUK PLANININ AŞAMALARI

Kurumlar yolculuk planının gelişimini sağlamak için sistemi uygulayan kurumlar içinde "Yolculuk planı değişim modeli" adında bir organizasyon yapılmaktadır. Bu organizasyon, yolculuk planlarının uygulama öncesi, uygulama süresince ve sonrasında üstesinden gelinmesi gereken engelleri ve eksiklikleri belirleyerek yolculuk planlarının her aşamasının birbirine bağlı olarak değişimini ve ilerlemesini sağlar [3].

Öntasarım Aşaması (Pre-contemplation): Yolculuk Planının uygulanacağı kurumda plan ile ilgili ilk fikirlerin doğduğu, izlenecek yol ve aşamaların zihinde canlandırılıp tartışıldığı aşamadır [3]. Bu aşamada ilk olarak kurumdaki mevcut personelin yolculuk alışkanlıkları anketler ile tespit edilir [2, 19].

Tasarım Aşaması (Contemplation): Uygulanmak istenen yolculuk planının kurumdaki uygulanabilme potansiyeline bağlı olarak amaçların belirlendiği aşamadır. Bu aşamada personelin yolculuk alışkanlıkları verileri değerlendirilir ve bu veriler ışığında var olan ulaşım problemleri belirlenerek çözüm yöntemleri planlanır [2, 3, 19].

Hazırlık Aşaması (Preparation): Sistemi uygulayan kurumlar tasarım ve planlamalarını geliştirdikten sonra birim koordinatörleri ve personelden oluşan bir "Yolculuk Planı Yönlendirme Grubu" oluştururlar [4]. Yönlendirme Grubu kurum yolculuk planını geliştirmek için işveren desteği ile sisteme maddi kaynak ayırır [3]. Bu aşama ayrıca yerel yönetimlerin ulaşım sağlayıcıları ile müzakereler yaptığı aşamadır [3, 19].

Uygulama Aşaması (Action): Bu aşamada, Yolculuk Planının tasarım aşamasında planlanan işler organize edilir ve uygulanır [3, 19]. Sistemin işverenden sağlanan finansal kaynakları haricindeki kaynakları yönlendirme grubunun bünyesinde yapılan uygulamalar ile sağlanır (otopark kullanımından gelir sağlamak gibi) [4, 19].

Koruma-Bakım Aşaması (Maintenance): Uygulanan yolculuk planı yönlendirme grubu tarafından yönetilip organize edilmektedir. Yönlendirme grubu Yolculuk Planlarının olumlu veya olumsuz sonuçlarını değerlendirmek maksadıyla beşer yıllık hedef süreleri belirler ve bu süre sonunda yapılan anketler ile kurum çalışanlarının yolculuk biçimlerindeki değişiklikler ve personel memnuniyeti belirlenir. Sonuçlar her 5 yılda bir gözden geçirilerek değerlendirilir, eksiklikler tespit edilir ve uygulamaların daha yararlı sonuçlar vermesi için yeni tasarım ve planlamalar geliştirilir [2, 4, 19]. Böylece daha konforlu, güvenli, zaman kaybının olmadığı, sosyal eşitliğin sağlandığı ve ekonomik yolculuk çözümleri ile çevreye ve topluma olumlu katkılar sağlanmaktadır [2, 6, 19].

Yineleme (Relapse) Aşaması: Bu aşama daha önce anlatılan 5 aşamanın her birini etkilemektedir. Her bir aşamada ortaya çıkabilecek problemler, yeniden tasarım, yeni uygulamalar veya yapılanmalar gerektirebilir. Yineleme döneminde uygulanacak revizyon çalışmaları sadece 5 er yıllık hedeflerin sonunda değil, gerekli görülen her dönemde yapılmalıdır [3, 19].

4. KURUMLAR YOLCULUK PLANININ SAĞLADIĞI YARARLAR

Kurumlar Yolculuk Planı sadece sistemi uygulayan kuruluş çalışanlarına değil, o kurumun ziyaretçilerine ve özellikle kampüse ulaşımda öğrencilere de faydalar sunmaktadır [3, 22]. Ayrıca çok sayıda ve çeşitli kurum, kuruluş ve kulüpleri aynı amaç için bir araya toplar. Her kurumun tasarlayıp uyguladığı Yolculuk Planı kendi içinde sahip olduğu kültür ve amaçları yansıtabilmesini sağlar. İşveren ve idareciler çalışanlarına sağladıkları bu imkanlar ile çalışanlarına daha duyarlı ve iyi niyetli bir kurum imajı sergilemektedirler [3].

Kurumlar yolculuk planları genel olarak kurum ve kuruluşlara kolay erişimi sağlarken [2] yolculuk maliyetlerini azaltır [2, 23], yol güvenliğini artırır [2, 23]. Böylece bireylerin fiziksel ve ruhsal olarak iş ve sosyal hayata sağlıklı uyum sağlaması desteklenir [6, 9, 23] daha iyi bir iş-yaşam dengesi kurulur ve iş gücü verimliliği artar. Dünya standartlarında bir uygulama oluşturmak amaçlı, seyahatte sosyal eşitlik sağlanır [3]. Ayrıca trafik tıkanıklığı azalarak [19] bundan kaynaklanan teslimat ve müşteri erişim sorunları çözülür. Daha az aracın trafiğe çıkması ile yakıt tasarrufu sağlanır, böylece fazla sayıdaki araçların açığa çıkardığı zararlı gaz ve emisyonların küresel ısınma üzerindeki etkileri azalır [3, 6, 9].

Otopark yönetimi açısından sağladığı yararlar: Park talebinin yol açtığı yer sorunlarını azaltır, böylece otopark alanı için kullanılan arazi ihtiyacı azalır, emlak ve istimlak sorununa katkı sağlanır [3, 4].

Toplu taşıma ile ilgili sağladığı yararlar: İndirimli bilet [18, 19], faizsiz ve uzun vadeli kredi imkanları sağlanarak araç kullanan sürücü oranı azaltılır [18].

Servis araçları ile ilgili sağladığı yararlar: Kurum ve kuruluşlara kolay, ekonomik ve düzenli ulaşımı sağlar.

Araç paylaşımı ve kulübü programları ile ilgili sağladığı yararlar: Yolculuk ve yakıt masrafları azalır, trafikte azalan araç sayısına bağlı olarak tıkanıklık ve kaza oranlar düşer, araç içindeki doluluk oranının artmasıyla kullanılan araç sayısının azalmasına bağlı olarak otopark problemleri azalır [9, 11, 12].

Bisikletliler için sağladığı yararlar: Bisiklet yolları şehir içine entegre edilir böylece, bisiklet kullanıcılarına daha güvenli bir ulaşım alanı sağlanır, ayrıca diğer girişimcilere de (lastik tamiri servisi vs.) iş alanı açılır, rahat, güvenli ve kapalı park sağlanır, dolap, soyunma yerleri, duş sağlanır. Bir bisiklet kullanıcıları grubu kurulabilir böylece bisiklete ilgi oluşturma ve sürdürme için, eğitim oturumları, geziler düzenlenebilir [18].

Yürüyenler için imkanların sağladığı yararlar: Yeni yürüyüş güzergahlarının inşası ve yürüyüşün sağlık açısından olumlu katkılarıdır.

Evden veya uzaktan erişimli video konferans şeklinde çalışmanın sağladığı yararlar: Çalışan personel yol masrafı yapmamış, günlük trafik sorunlarını yaşamamış olur. Esnek zamanlı çalışan personel ise trafik yoğunluğunun arttığı saatlerde yolculuk yapmaz ve bu durum ruhsal sağlık açısından olumludur [13, 14].

5. SİSTEMİN BAŞARI ÖLÇÜTLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Kurumlar Yolculuk planlarının başarı değerlendirmeleri hedeflenen 5 yıllık planların sonucunda yapılmaktadır. Sistemin başarı ölçütlerini etkileyen koşullar aşağıda görülmektedir.

Dış koşulların etkileri: Bir kurumdaki yolculuk planı üst düzey yönetimler ve kanunlar tarafından dayatılan kısıtlamalar (dış koşullar) olduğunda, eğer kısıtlamalar bu planda tasarlanan uygulamaların bazı aşamalarına onay vermiyorsa, yolculuk planı yeterli başarıyı gösteremeyebilir [2].

Yeterli zaman ve kaynak ayırma: Yolculuk planlarını hazırlayan kurumların yolculuk planlarını geliştirmek ve gerekli yatırımları yapabilmesi için sistemi kuracak ve geliştirecek yeterli süreye ve finansal kaynaklara sahip olması gerekmektedir [2].

Geçerli neden ve etkileri: Bir kurumda yolculuk planının başarılı uygulanabilmesi ve başarılı sonuçlar verebilmesi için fazla sayıda personel ve fazla miktarda ulaşım problemleri olması gerekmektedir. Ayrıca o kuruma yolculuk planı için yapılacak yatırımların gerekli olup olmadığı ve uygulandığı takdirde olumlu etkiler sağlayıp sağlamayacağı öngörülebilmelidir [2].

Uygulayıcı kurum koordinasyonu: 'İyi' bir yolculuk planı uygulanması için üst düzey yöneticileri içeren başarılı ve üretken bir yönlendirme grubu ile desteklenen bir işveren olması gerekir [2].

Doğru hedefler belirleme: Belirli bir zaman dilimi için alınacak yolculuk tedbirlerinin personel için daha iyi sonuç sağlayacak seçenekler olmasının öngörülebilmesi gerekir. Tasarım aşamasında yüksek düzeyde hedefler belirlendiği takdirde, uygulama esnasında bunları gerçekleştirmek birtakım zorluklar çıkarabilir. Bu bilinçle her aşamanın hedeflerinin normal düzeyde olması, başarılı bir sonuca ulaşmak açısından daha olumludur [2].

Çalışanların sisteme uyum sağlaması ve bakış açısı: Özellikle kamu sektöründe çalışanlar ve sendikalar bu sistemin bazı uygulamalarını çalışma koşullarını zorlaştırdığını düşünebilirler. Özellikler işyerine girişte alınan park ücretlerini bir engel olarak algılayabilir ve araçlarını işyerine yakın sokaklara park ederek, istenmeyen sonuçlara yol açabilirler. Bu yüzden sistemin kullanıcılar tarafından kabulü çok önemlidir [2].

Sistemi uygulayan kurumlar arasında iletişim: Sistemi uygulayan kurumlar arasında konu ile ilgili mükemmel bir iletişim ve koordinasyon sağlanabilmeli, belirli zamanlarda tüm kurumlar bir araya gelerek sistem ile ilgili toplantılar yapabilmelilerdir. Bu iletişim ile her bir kurum, kendi sisteminin yol kullanıcılarına faydalarını ve eksiklerini diğer kurumla kıyaslayabilmektedir [2].

Sistemi duyurulması ve medyanın katılımı: Sistemin diğer kurumlar tarafından uygulanıp geliştirilmesinin yaygınlaştırılması açısından sistemin medya vb. kuruluşlar tarafından desteklenip duyurulması önemlidir [2].

Kurum çalışanı ile sistemi uygulayan ekip iletişimi: Sistemi koordine eden ve uygulayan ekip kurum, çalışanları ile iletişim kurarak onların görüşlerinden faydalanmalıdır, böylece planının faydalarını güncel olarak takip etmiş olur ve geliştirilmesi için veri toplar.

6. KURUMLAR YOLCULUK PLANI UYGULAMALARI VE YURTDIŞI ÖRNEKLERİ

Konu ile ilgili olarak ABD, İngiltere, Hollanda, İtalya, İspanya ve Almanya'da özellikle hükümetlerin sürdürülebilir politikalarına da uyum sağlanarak, son 10 yılda birçok çalışmalar yapılmış ve halen de yapılmaktadır [1, 2, 6, 17]. Özellikle İngiltere'deki çok sayıda kurum ve kuruluşta bu sistem uygulanmaktadır. Kurumların

konu ile ilgili detaylı danışmanlık ve rehberlik ihtiyacı duyduklarında faydalanabilecekleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan 'İşverenler için Yolculuk Planı Kaynak Paketi' (A Travel Plan Resource Pack for Employers) adında resmi bildiri bulunmaktadır [10].

Yurtdışında bu sistemi geliştirerek uygulayan önemli kuruluşlardan biri de The Royal Bank of Scotland Group'dur. Bu kuruluş, personeli için tasarladığı Yolculuk Planı uygulamalarına ilk olarak 1997 yılında bir internet tabanlı araç paylaşım sistemini faaliyete geçirerek başlamıştır. Ayrıca hem faizsiz kredi imkanlarını yıllık toplu taşıma sezon bileti satın almak için personelin bilgisine sunmuş hem de bir kısım personelini gereksiz yolculuklar yapmak yerine video ve telefon konferans sistemi ile çalışmaya teşvik etmiştir. Şu anda bankanın yaklaşık 3.500 personelini karşılamak üzere ve %40'ı araba paylaşımcıları tarafından kullanılan 1.400 araçlık park yeri bulunmaktadır [10].

Kurumlar Yolculuk Planı yurtdışında özellikle üniversite kampüslerinde ulaşım ve otopark sorununu çözmek, çalışan ve öğrencileri en iyi yolculuk biçimine teşvik etmek için geliştirilen bir uygulamadır. İngiltere'de neredeyse tüm üniversitelerin birer Yolculuk Planı bulunmakta ve web sitelerinde yayınlanmaktadır. Bu üniversitelerin ortak imzaladıkları 10 maddelik bir Yolculuk Eylem Planı bulunmaktadır. Bu planın en önemli amacı Sürdürülebilir bir gelecek ve kalkınma için (A Sustainable Future) yolculuk planlarını geliştirmek ve uygulamaktır. Özellikle de Manchester Üniversitesi bu konuda 2000 yılından beri olumlu çalışmalar yapmıştır [5]. Üniversite tek kişilik araç kullanımını azaltmaya teşvik amacıyla bisikletli ve yürüyenler için imkanlar sağlamış, araç paylaşımına teşvik için sürücülerden park ücreti almış, indirimli bilet programları sağlamıştır. Ayrıca kampüs içi yolculuğu ücretsiz sağlamak için kendi öz kaynaklarından finans sağlamış, personel ve öğrencilere sistemi tanıtmak ve avantajlarından bahsetmek için eğitim seminerleri hazırlamıştır. Tüm bu uygulamalar gerçekleştirilirken hükümetin politikasıyla uyumlu olarak çalışmalar yapmıştır. Yapılan uygulamalar sonucunda; düzenli bir yolculuk planı yönlendirme grubu oluşmuş, ilk 5 yıl içinde tek başına araç kullanan personel sayısı %14 azalmış, otopark düzenlemeleri sonucunda kazanılan boş alanlara yeni bina ruhsatları alınmış, toplu taşıma sağlayıcıları ile önemli indirim anlaşmaları sağlanmıştır. Üniversite Yolculuk Planı ile ilgili bir marka yaratmış ve kendine ait logo tasarlayıp sunmuştur. Otoparktan elde edilen gelirler ile çalışan ve öğrencilere ücretsiz hizmetler ve tesisler sağlanmış, araç paylaşımcılarına ait online veri tabanları kurulmuştur, kişiler e posta yoluyla eşleştirilmiş, araç kullanma alışkanlığından vazgeçenlere maddi ödüller verilmiş, kampüs içi ulaşımda özellikle yeni kayıt yaptıran öğrencilere ücretsiz kampüs el planları hazırlanmıştır. Bu planlar ile öğrenci veya ziyaretçilerin kampüs içi birimler arası en kolay yoldan nasıl ulaşım sağlayacakları konusunda yönlendirmeler sağlanmıştır [5].

Anaokulu, İlköğretim okulları ve Liselere öğrencilerin, ebeveynlerin ve öğretmenlerin daha güvenli ve daha sürdürülebilir yolculuk yapabilmesi için yurtdışında geliştirilmiş olan ve uygulanan yolculuk planına Okul Yolculuk Planı (School Travel Plans) denmektedir. Okul yolculuk planları öğrenci, öğretmen ve velilerin okula gidiş gelişlerde daha güvenli yolculuk yapmalarının yanı sıra, yaşam kalitesinin artırılması yönünde de katkıda bulunur. Her okulun yolculuk planı okuldaki yöneticiler, öğrenciler ve velilerin oluşturduğu bir takım çalışması içinde uygulanır [24]. İngiltere'de siyasi politikalar desteği ile 2010 yılına kadar her okulun kendi Okul Yolculuk Planını yapma zorunluluğu getirilmiştir [23]. Okul yolculuk

planının amaçları; okula yürüyerek veya bisiklet ile gelen öğrenci sayısını güvenli bir şekilde artırarak onları fiziksel aktiviteye teşvik etmek ve bunu sağlamak için de kaldırımlar, trafik ışıkları, yaya geçişleri, ve bisiklet yolları gibi inşaat projelerinin yatırımları için devletten destek sağlamak [22, 25], öğrencilerin eğitiminde yol güvenliği bilincini sağlamak (ana okullarında oyun ve oyuncaklarla eğitmek, ilköğretim ve liselerde konu ile ilgili ders vermek), toplu taşıma veya okul servisleri ile geliş ve gidişlerde kolaylıklar sağlamak, okul kapılarına çok yakın olan halka açık park yerlerinin iptal ederek park halindeki araç sayısını azaltmak, okul kapı girişlerinin minibüs ve ambulansların geçişine uygun yapılmasını sağlamaktır [22, 23, 26].

7. TÜRKİYE'DEKİ POTANSİYEL

Ülkemizde her ne kadar bazı üniversiteler çalışan ve öğrencilerinin ulaşımı için servis aracı, yol parası yardımı, bisiklet desteği gibi imkanlar sağlasa da, bu iyileştirmeler sosyal ve ekonomik olarak yeterli değildir. Ayrıca ideal bir Yolculuk Planı uygulamasındaki paket halinde sağlanan çözümler gibi sistematik ve bilinçli olamamaktadır. Kurumlar yolculuk planı özellikle yolculukların konforlu, ekonomik ve güvenli olabilmesi açısından önemli bir konudur. Dolayısıyla ülkemizdeki, üniversite kampüsleri, kurum ve kuruluşların Kurumlar Yolculuk Planlarının olması ve sürdürülmesi için yerel yönetimler tarafından yasal zorunluluk sağlanması konusunun gündeme getirilmesi tarafımızca gerekli görülmektedir.

Esnek zamanlı çalışma (vardiyalı çalışma) işin niteliği gereği sürekli çalışılması gereken işlerde eskiden beri uygulanan bir çalışma şeklidir. Bu sistem, özellikle işyerinde üretim kapasitesinde bir artışın planlandığı dönemlerde veya vardiya işçilerinin de kısmi süreli çalışmak istemeleri halinde yararlı olmaktadır. AB ülkelerinde yoğun olarak kullanılan bu çalışma yöntemi, ülkemizde de uygulanmaktadır. 1475 sayılı İş Kanunu ve bu kanuna dayanılarak çıkartılan tüzük, esnek zamanlı çalışmanın usul ve esaslarını düzenlemiştir [21].

Evde çalışma 1996 tarihli 177 sayılı "Evde Çalışma Sözleşmesi'nde, "bağlı olduğu işverene ait işyeri veya sair bir tesis dışında evinde, ücret karşılığı işverenin belirlediği bir malı veya hizmeti üreten kişinin çalışması" şeklinde tanımlanmıştır. Bu sistemde çalışma, zaman esasına göre değil, parça başına gerçekleştirilmektedir. İş, kurum çalışanının evinde yapıldığından burada işverenin denetim ve gözetimi altında bir çalışmadan söz edilememektedir. Ayrıca evde çalışma çocuklular ve özürlüler için de uygun bir çalışma şekli olmaktadır. Ülkemizde bu çalışma modeli İş Kanununda özel olarak düzenlenmemekle birlikte uygulamada sıklıkla görülmektedir ve uygulanmasına engel de bulunmamaktadır [21].

Antalya Büyükşehir Belediyesi toplu taşıma ile ulaşım konusu ile ilgili "Antalya Büyükşehir Belediyesi Özel Toplu Taşıma Araçları Yönetmeliği"ni yayınlamıştır. Bu yönetmeliğin 3. bölümü Taşıma Tarifesi, Bilet ve Ücretlerin Tahsili konularını kapsamaktadır. Yönetmeliğe göre özel toplu taşıma araçlarında uygulanacak ücretli, ücretsiz ve indirimli yolculara ait tarifeler UKOME tarafından, yasal mevzuat hükümleri çerçevesinde tespit edilir [27].

Otopark yönetimi ile ilgili olarak Trakya Üniversitesi Kanun, Tüzük, Yönerge, Yönetmelik Tetkik ve İnceleme Komisyonunca hazırlanan 28.03.2007 tarihli Otopark İşletmesi Yönergesi hazırlamıştır. Yönergeye göre otopark işletmesinin gelirleri, ilgili

mekanların işletilmesinden oluşur. Tüm giderler işletmenin gelirlerinden karşılanır. İşletme ile ilgili her türlü gelir ve giderlerin belgelendirilmesi esastır [28].

Servis araçları konusu ile ilgili 6/2/2004 tarihli bakanlar kurulu kararı ile resmi gazetede yayımlanan "Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği" bulunmaktadır. Bu Yönetmelik, kamu kurum ve kuruluşlarını kapsar. Taşımacı, kamu kurum ve kuruluşları personelinin bir ücret karşılığında taşınmasını üstlenen gerçek ve tüzel kişileri, taşıma ise kamu kurum ve kuruluşlarına ait öz mal ve/veya kiralanacak taşıtlarla, kamuya açık karayolunda personelin ikamet yerinden işyerine, işyerinden ikamet yerine getirilip götürülmesini belirtmektedir [20].

Araç Paylaşımı konusu Türkiye'de ilk defa Bursa'da Nilüfer Belediyesi ile gündeme gelmiştir. Belediye "Liftshare Araç Paylaşım Sistemi**"** uygulamasını kendi internet sitesine ekleyerek araç paylaşım sistemini vatandaşlarına bir hizmet olarak sunmaya başlamıştır. Uygulamanın amacı; Nilüfer Belediyesi sınırları içerisinde yaşayan, birbirlerinden habersiz aynı apartmanda oturup, sabah ayrı ayrı arabalarına binerek, benzer hatta belki de aynı güzergâhta işlerine giden kişilerin özel araçlarını paylaşabileceği, birlikte yolculuk ederek yakıt tasarrufu yapacağı ve komşuluk ilişkilerini pekiştirme imkânına kavuşacağı bir sistem sunmaktır. İnternet tabanlı bir araç paylaşım uygulaması olan Liftshare Araç Paylaşım Sistemi sayesinde kişiler, şehir içinde yaptıkları düzenli ya da bir seferlik yolculukları tanımlıyorlar. Böylece Liftshare tanımlanan yolculukları otomatik olarak eşleyerek, benzer yerlere giden kişilerin araç paylaşma amacıyla birbirleriyle iletişime geçmelerini sağlıyor [29].

Üniversite kampüsüne bisiklet ile ulaşım konusunda İstanbul Teknik Üniversitesi Ekoloji Kulübü kampüs içindeki çeşitli birimler arasındaki ulaşımın çevre dostu yöntemlerle yapılması, öğrencilerinin bir çevre bilincine sahip bireyler olarak yetişmesine önem vermek amacıyla bir "Bisikletli Yaşam Projesi" geliştirmektedir [30].

8. AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ ÖRNEĞİ

Kurumlar Yolculuk Planının elemanları arasından sadece evden çalışma ve araç paylaşımı potansiyelini vurgulamak için Akdeniz Üniversitesi Kampüsünde çalışmakta olan idari ve akademik personel üzerinde küçük bir anket çalışması yapılmış olup (Ek 1), ilk göze çarpan sonuçlar aşağıda verilmiştir. Bu bildirinin yazılıp teslim edildiği tarih itibariyle 506 kişi ankete katılmış olup bu sayı artmaya devam etmektedir. Sempozyumdaki sunum sırasında güncellenmiş anket sonuçları verilecektir.

Akdeniz Üniversitesi Hastanesine bağlı birimlerde esnek zamanlı (vardiyalı) çalışma yıllardır uygulanan bir sistemdir. Özellikle Acil Servise bağlı olarak çalışan hekim ve personelin gün içinde %34'ü 08:00-16:00 saatleri arasında; %50'si 16:00-24:00 saatleri arasında ve %16'sı ise 24:00-08:00 saatleri arasında işe gelmektedir [31]. Vardiyanın uygulanma amacı hastalara kesintisiz hizmet sağlamaktır. Bu sistemin Akdeniz Üniversitesinin diğer birimlerinde çalışan personele uygulanması durumunda; aynı saatlerde işe gitmek için yola çıkan ve bunun sonucunda şehir trafiğinin fazla oranda tıkanıklığına sebebiyet veren çalışanlar iş yerlerine daha rahat ulaşabilirler. Çalışma saatleri ile ilgili her birim kendi içinde bir değerlendirme yapar ve uygular ise hem şehir içi trafiğinde sabah ve akşam saatlerindeki gecikmeler

azalmış olur hem de kurum çalışanları o saatlerdeki ulaşım stresini yaşamadığı için iş verimi azalmamış olur.

Ankette "Eğer yaptığınız işi evden çalışarak da yürütme imkanınız olsaydı, haftada kaç gün kampüse gelmeniz sizce yeterli olurdu?" sorusu yöneltilmiş ve Tablo 1'deki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 1: Evden çalışabileceğini söyleyen personel sayısı

	5 gün	4 gün	3 gün	2 gün	1 gün	0 gün
Akademik	6	17	52	95	30	90
İdare	15	9	32	33	7	53

Bu sonuçlara göre idari personelin %64'ünün, akademik personelin ise %69'unun haftanın en az 1 günü işlerini evden çalışarak sürdürebileceği görüşünde olduğu anlaşılmıştır. Üniversite geneline baktığımızda bu yüksek bir orandır. Antalya içindeki birçok kurum, kuruluş ve özel sektör için de aynı orana yakın istatistiklerin çıktığını varsayarsak, bu şehirde işi evden yürütebilecek kişi sayısının artmış olduğu görülür. Böylece evden çalışan personelin yolculuk maliyeti azalır. Ayrıca şehir trafiğindeki araç sayısı azalır ve sürücülerin şehir içi trafiğinden kaynaklanan stresleri azalmış olur. Özellikle toplu taşıma araçları içindeki doluluk oranları azaldığından, yolcular daha konforlu yolculuk eder.

Diğer bir soruda (Tablo 2) üniversitemizdeki akademik ve idari personelin %54'ü kendi aracı, %25'i toplu taşıma, %12'si yürüyerek, %4'ü bisiklet, %2'si motosiklet, %1'i ise servis araçları ile işyerlerine ulaştıkları sonucu ortaya çıkmıştır.

Tablo 2: Personelin Kampüse Ulaşımı (kişi)

Yürüyüş	Bisiklet	Motosiklet	Toplu taşıma	Servis	Kendi Aracı	Arkadaşın Aracı
58	18	7	122	9	263	7

Toplu taşıma ile işe gelen personel oranı kendi aracı ile işe gelen personel oranından sonraki en yüksek orandır. Bu durumda üniversite yönetimi ile belediye arasında yapılması olası anlaşmalar ile toplu taşıma ile ulaşım için indirim imkanları oluşturulabilir. Böylece personelin hem bu ulaşım tipine teşviki sağlanır, hem de yol masrafları azalmış olur. Ayrıca üniversite ile anlaşmalı bankaların sağlayabileceği faizsiz ve dosya masrafsız toplu taşımaya destek krediler ile personel yıllık ve indirimli bilet satın alabilir.

Otoparklar konusu ile ilgili Akdeniz Üniversitesi Tıp Fakültesi'ne bağlı Akdeniz Eğitim Kooperatifi'nin işletmesini sürdürdüğü bir otopark işletmesi bulunmaktadır. Bu işletmenin görevi hastaneye giriş yapan ziyaretçi araçlarından cüzi miktarda otopark ücretleri keserek, 2886 İhale Kanununun 51. Maddesine göre otoparktan elde edilen gelirlerin otopark bakımı, hemşire ve diğer çalışanların maaş ödemelerinde kullanmaktır [32]. Aynı sistem Akdeniz Üniversitesi ana kampüsü otoparklarında da uygulanabilir. Bu uygulamada kampüse giriş çıkış yapan ziyaretçilerden tam ücret, çalışanlarından ise indirimli ücret alınarak gelir elde edilebilir. Anket sonuçlarımıza göre Üniversite personelinin %54'ü kendi aracı ile kampüse ulaşmaktadır ve genele bakıldığında bu yüksek bir orandır. Yapılacak otopark kesintisi ile personel araç paylaşımına veya toplu taşıma ile ulaşıma teşvik edilebilir. Böylece azalan araç sayısına bağlı olarak hem üniversite içinde oluşan park sorunları azalır, hem de elde edilen gelir kurumlar yolculuk planı uygulaması dahilindeki diğer yatırımlarda kullanılabilir. Otoparktan elde edilen gelir ile indirimli toplu taşıma ve ücretsiz bilet

uygulamalarına maddi destek sağlanabilir, bisikletlere ve tesislerine yatırım yapılabilir, ücretsiz veya indirimli servis hizmetleri sağlanabilir ve birimler arası yürüyüş yolları inşa edilebilir.

Ankete göre, Akdeniz Üniversitesinde kuruma servis ile ulaşan personel oranı %2'dir ve düşük bir orandır. Kurumlar yolculuk planının üniversitemize uygulanması durumunda servis ile ulaşım sağlanabilmesi için idari yönetimin finansal kaynak ayırarak servis aracı satın alması veya kiralaması gündeme gelebilecektir. Bu yatırım ile çalışanlar eşit, ekonomik, güvenli ve konforlu modern bir ulaşıma sahip olabilmektedirler.

Yine ankete göre Akdeniz Üniversitesi kampüsündeki personelin %54'ünün kendi aracı ile işe gittiğini belirtmiştik, bu durum yüksek oranda otopark talebi, yüksek yakıt ve yolculuk maliyeti, araç km bakım maliyeti ve trafik tıkanıklığı demektir. Bu olumsuzlukları minimuma indirmek için araç kullanıcılarını araç paylaşımına teşvik amaçlı online veri tabanlı araç paylaşımı sistemi kurulabilir. Ankette kampüse ulaşımda toplu taşıma, servis ve kendi aracı seçeneklerinden birini kullanan personele "Aynı yerde ikamet edip aynı işyerinde çalıştığınız arkadaşlarınız ile anlaşarak, gidiş gelişlerinizde aynı arabada yolculuk yapmayı düşünür müsünüz?" sorusu yöneltilmiş ve Tablo 3'deki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 3: Personelin araç paylaşımına yaklaşımı (kişi)

	Evet her gün	Evet bazı günler	Hayır
Toplu taşıma	58	33	31
Servis	6	1	1
Kendi Aracı	60	94	110

Bu sonuçlara göre toplu taşıma ile işyerine gelenlerin %75'inin, servis ile gelenlerin %88'inin, kendi araçları ile gelenlerin ise %58'inin araç paylaşımına olumlu baktığı öğrenilmiştir. Ankette aynı soru bay ve bayan personeller açısından değerlendirilmiş ve Tablo 4'te görüldüğü üzere oldukça ilginç sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 4: Bay ve bayan personelin araç paylaşımına yaklaşımı (kişi)

	Evet Her gün	Evet Bazı Günler	Hayır
Bay	79	94	100
Bayan	73	70	68

Bayan personelin %68'i bay personelin ise %63'ü işyerine geliş gidişlerde araç paylaşımına olumlu bakmaktadır. Bunun nedeninin yurtdışındaki kullanıcılara göre ülke kültürümüzde insanların birbirleri ile daha samimi ve güvenilir sosyal ilişkiler içinde bulunması olarak yorumlanabilir. Bu iletişim cinsiyet ayrımı yapılmaksızın araç paylaşımının uygulanabilirliğini göstermektedir. Araç paylaşımı uygulamasının üniversitemizde gelişebilmesi için personel ücretsiz veya indirimli otopark kullanımı ve idarenin uygulayabileceği bir ödüllendirme ile de ödüllendirilebilirler. Merkezi Yönetim Harcama Belgeleri Yönetmeliği'nin 14. Maddesinin 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu hükümleri uyarınca emsallerine göre başarılı görev yapan devlet memurlarına verilecek ödüllerde; bağlı veya ilgili bakan onayı (maliye bakanı); ilave olarak birer aylık daha ödül verilmesi gereken hallerde ise Başbakan onayı gerekmektedir. 25.05.2006 Tarihli Bakanlık Onayına İstinaden 1905 sayılı Menkul ve Gayrimenkul Emval ile Bunların İntifa Hakları ve Daimi Vergilerin Mektumatı Muhbirlerine Verilecek İkramiye Hakkında Kanun'un 9 uncu ve Merkezi Yönetim

Harcama Belgeleri Yönetmeliği'nin 70 inci maddeleri uyarınca kamu personeli olmayan kimselere verilecek ödül ve ikramiyelerin her birinin ödemesi, münferit Bakanlık Makamı onayı aranılmaksızın, 2006 Mali Yılı için Harcama Yetkililerinden alınacak onay doğrultusunda yapılacaktır [32]. Bu yönetmelik gereğince üniversitemizde ödül uygulamaları konusunda bir sakınca görülmemektedir.

Üniversitemiz kampüs sınırları içinde bisiklet ile ulaşım konusu ile ilgili 2006 yılından itibaren 180 adet bisiklet öğrencilerin hizmetine sunulmuştur. Kişiler kampüs girişinde bulunan bisiklet tesisi barakasından öğrenci ve personel kimlik kartlarını yetkililere bırakıp, 1 TL ücret karşılığında bisiklet alabilmekte ve gün içinde mesai saati bitmeden teslim etmektedirler. Böylece öğrenci ve personelin uzak mesafeli kampüs birimleri arasında ulaşımlarına kolaylık sağlanmış oluyor. Fakat bu uygulamanın bisiklet sayısının yetersiz olması ve tek bir tesise sahip olmasından dolayı geliştirilememiş olduğu görülmektedir. Kurumlar yolculuk planı uygulaması ile sistemin gelişebilmesi için ilk olarak bisiklet sayısı, daha sonra bisiklet tesisleri sayısı artırılarak öğrenci ve personelin sadece tek bir yerden değil birçok noktadan bisiklet kiralama imkanları artırılabilmelidir. Böylece her öğrenci ve personel birimi veya fakültesine en yakın noktadan bisiklet temin eder ve gün içinde işlerini bitirdiği başka bir noktadan bisikleti iade eder. Bunlara ek olarak bisiklet tesislerine yakın noktalarda kullanıcılar için soyunma ve duş tesisleri de inşa edilebilir.

Üniversitemiz gerek iklim ve topografik ve gerekse birimler arası mesafeler bakımından kampüs içi ulaşımın yürüyerek sağlanabilmesi açısından avantajlara sahiptir. Birimler arası ulaşımı daha da kolaylaştırmak için yeni ve kısa yürüyüş yolları planlanıp inşa edilebilir.

9. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu bildiride ulaşım sorunlarının ciddi boyutlara vardığı günümüzde özellikle gelişmiş ülkelerde birçok kurumun yapıp yürüttüğü "Kurumlar Yolculuk Planı" uygulaması konsepti anlatılmıştır. Ulaşım sorunlarına çözüm olabilecek tedbirlerin kurumlarda bir "paket" halinde ele alındığı bu sistemin, ülkemizde de uygulanabilme potansiyeli, özellikle toplum yapısı, yaşam tarzı ve yaklaşımına bağlı olarak araştırılmış ve değerlendirilmiştir. Ülkemizde kurum ve kuruluşlarda çalışan ve her iş günü geliş-gidiş yapan yolcuların daha güvenli, konforlu, kısa süreli ve düşük maliyetli yolculuk arzularına bağlı olarak onları sürdürülebilir yolculuk biçimlerine teşvik etmek ve araç bağımlılığını azaltmak konularını araştırmak için Akdeniz Üniversitesi örnek kurum olarak seçilmiştir. Kurumlar Yolculuk Planı elemanları kapsamında olan araç paylaşımı ve evden çalışma konuları ile ilgili Akdeniz Üniversitesi personeline bir anket yapılmıştır. Anket verilerine göre, personelin haftanın en az 1 günü işlerini evden çalışarak sürdürebileceği ve araç paylaşımı yapabileceği konularında genel olarak olumlu görüşe sahip olduğu belirlenmiştir. Bu değerlendirmelerin sonucunda "Kurumlar Yolculuk Planı"nın Akdeniz Üniversitesi kampüsü için hem kurumun imkanları hem de personelin olumlu görüşleri bakımından uygulanabilir ve geliştirilebilir bir sistem olduğu görülmüştür.

10. KAYNAKLAR

1. López-Lambas, E. and López García de Leániz, C., 2010, The Spanish territorial context: An analysis in light of the European Urban Sustainable Mobility Plans, Lisbon, Portugal.
2. Ison, S., and Rye, T., 2003, Lessons from travel planning and road user charging for policy-making: through imperfection to implementation, Transport Policy, Volume 10, Issue 3, pp. 223-233.
3. Rye, T., 2002, Travel Plans: do they work?, Transport Policy, Volume 9, Issue 4, October 2002, pp. 287-298.
4. Green Travel Plan, 2009, Cambridge Regional College.
5. Green Travel Plan, 2006 – 2011, The University of Manchester.
6. Barr, S. and Prillwitz J., 2012, Green travellers? Exploring the spatial context of sustainable mobility styles applied geography, Volume 32, Issue 2, pp.798-809.
7. Roby, H., 2010, Workplace Travel Plans: Past, Present and Future, Journal of Transport Geography, Volume 18, Issue 1, pp. 23-30.
8. Kingham, S., Dickinson, J. and Copsey, S., 2001, Travelling to work: Will people move out of their cars, Transport Policy, Volume 8, Issue 2, pp. 151-160.
9. Van Malderen, L., Jourquin, B., Thomas, I., Van De Vijver, E., Vanoutrive, T., Verhetsel, A. and Witlox, F., 2010, The employer mobility plans: benefits, acceptability and effectiveness, Lisbon, Portugal.
10. Travel Plans: An Overview, 2002, http://www.scotland.gov.uk.
11. Katzev, R., 2003, Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems, Richard Analyses of Social Issues and Public Policy, Vol. 3, No. 1, pp. 65-86.
12. Litman, T., 1999, Evaluating Carsharing Benefits, Victoria Transport Policy Institute.
13. Cairns, S., Sloman, L., Newson C., Anable J., Kirkbride A. and Goodwin P., 2004, Smarter Choices – Changing the Way We Travel, Final report of the research project: 'The influence of soft factor interventions on travel demand', University College London.
14. Coleman, C., 2000, Green commuter plans and the small employer: an investigation into the attitudes and policy of the small employer towards staff travel and green commuter plans, Transport Policy, Volume 7, Issue 2, pp. 139-148.
15. Dickinson, J.E., Kingham, S., Copsey, S. and Pearlman Hougie D.J., 2003, Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK?, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 8, Issue 1, pp. 53-67.
16. Gatersleben, B. and Appleton, K.M., 2007, Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 41, Issue 4, pp. 302-312.
17. Macário, R. and Spandou, M., 2010, Institutional framework and performance of mobility systems: a review of funding and financing in public transport systems, Lisbon, Portugal.
18. http://www.travl.org.uk/, 2006, The travel plan resources pack for employers: Introduction, Department for Transport UK.
19. Carreno, M., Bamberg, S., Welsch, J., Rye T. and Hyllenius, P. 2010, How best to evaluate mobility management projects: can psychological theory help?, Applying psychological principles to enhance the evaluation of Mobility Management interventions, Lisbon, Portugal.
20. Kamu Kurum Ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği, 2004, Resmi Gazete, http://www.mevzuat.gov.tr.
21. http://www.tisk.org.tr.
22. Rowland, D., DiGuiseppi, C., Gross, M., Afolabi, E. and Roberts, I., 2002, Randomised controlled trial of site specific advice on school travel patterns.

23. Banister, D., 2008, The sustainable mobility paradigm, Transport Policy, Volume 15, Issue 2, pp. 73-80.
24. www.sustrans.org.uk, Developing a school travel plan: Information for parents and schools.
25. Boarnet, M.G., Anderson, C.L., Day, K., McMillan, T. and Alfonzo M., 2005, Evaluation of the California Safe Routes to School legislation: Urban form changes and children's active transportation to school Review Article, American Journal of Preventive Medicine, Volume 28, Issue 2, Supplement 2, pp. 134-140.
26. Hinckson, E., Duncan, S. and Badland H., 2008, Can school travel plans change the way children commute?, Auckland University of Technology, New Zealand.
27. http://www.antalya.bel.tr/UploadedDocuments/Toplu%20Tam%20Ynetmelik_meclisten%20geen_2.pdf
28. http://www.trakya.edu.tr/yeni/karar_detay.php?Detay_ID=1213
29. http://www.niluferkentkonseyi.org/index2.php?sayfa=duyuru&sec_id_no=176
30. http://www.ekoloji.itu.edu.tr/Icerik.aspx?sid=4148
31. http://acil.tip.akdeniz.edu.tr/bolum-hakkında
32. Merkezî Yönetim Harcama Belgeleri Yönetmeliği, 31/12/2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmi Gazete

EK-1: Akdeniz Üniversitesi çalışanlarına sorulan anket soruları

YOLCULUK ANKETİ

* 1. Üniversitedeki göreviniz?

○ Akademik ○ İdari ○ Öğrenci ○ Diğer:

* 2. Görev yeriniz?

○ Ana Kampüs ○ Tıp Fakültesi Kampüsü ○ Kampüs Harici

* 3. Cinsiyetiniz?

○ Bay ○ Bayan

* 4. Yaşınız?

Seçiniz

* 5. Nerede yaşıyorsunuz?
(Kampüse geliş gidişiniz nereden)

Seçiniz

* 6. Haftada ortalama kaç gün kampüse geliyorsunuz?

Seçiniz

* 7. Kampüse nasıl gelip gidiyorsunuz?

Seçiniz Diğer:

* 8. Evden kampüse gidişte tahminen ne kadar süre harcıyorsunuz?
Tipik bir hafta içi gününde

Seçiniz

* 9. Kampüsten eve dönüşte tahminen ne kadar süre harcıyorsunuz?
Tipik bir hafta içi gününde

Seçiniz

* 10. Eğer yaptığınız işi evden çalışarak da yürütme imkanınız olsaydı (internet erişimi, vs.), haftada kaç gün kampüse gelmeniz sizce yeterli olurdu?
(Yani yasal olarak bu esneklik size tanınsaydı)

Seçiniz

* 11. Aynı yerde ikamet edip aynı işyerinde çalıştığınız arkadaşlarınız ile anlaşarak, gidiş gelişlerinizde aynı arabada yolculuk yapmayı düşünür müsünüz?

○ Evet hergün ○ Evet haftanın bazı günleri ○ Hayır

Anketi Bitir