

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

6360 SAYILI KANUN SONRASI ULAŞIM HİZMETLERİ:
KAHRAMANMARAŞ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Seyfali BUCAK

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Refik YASLIKAYA

Ağustos-2019

KIRIKKALE

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

6360 SAYILI KANUN SONRASI ULAŞIM HİZMETLERİ:
KAHRAMANMARAŞ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Seyfali BUCAK

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Refik YASLIKAYA

Ağustos-2019

KIRIKKALE

KABUL-ONAY

Dr. Öğr. Üyesi Refik YASLIKAYA danışmanlığında Seyfali BUCAK tarafından hazırlanan “6360 Sayılı Kanun Sonrası Ulaşım Hizmetleri: Kahramanmaraş Örneği” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

02/08/2019

Doç. Dr. Celaledin GÜNGÖR (Başkan)

Dr. Öğretim Üyesi Refik YASLIKAYA (Danışman)

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin ERTUĞRUL (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım

..../..../2019

Prof. Dr. İsmail AYDOĞAN

Enstitü Müdürü

KİŞİSEL KABUL

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “6360 Sayılı Kanun Sonrası Ulaşım Hizmetleri: Kahramanmaraş Örneği” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve faydalandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak faydalanılmış olduğunu beyan ederim.

02/08/2019

Seyfali BUCAK



ÖNSÖZ

Modern ulaşım, bir kentin gelişmişlik seviyesini gösteren en önemli etkenlerden bir tanesidir. Gelişen ve kalkınan ülke ekonomilerine paralel olarak şehirler de sürekli değişip, gelişmektedir. Kentler, ulaşım hizmetlerini en iyi şekilde sunabilmek için bu değişime ayak uydurmak zorundadırlar. Özellikle kentleşmenin sürekli artması, kent içi ulaşımı da olumsuz etkilemiştir. Belediyeler hızla artan kent nüfusunun, ulaşımında meydana getirdiği sıkıntıları aşmak için birçok plan ve politika üretmek zorunda kalmıştır. Modern ulaşımın gerekliliklerini yerine getirerek, en az maliyetli ve en konforlu ulaşım hizmetinin sunulması için adımlar atılmıştır.

Türkiye’de de belediyeler ulaşım hizmetlerini en iyi şekilde sunmaya çalışmaktadır. Özellikle 6360 Sayılı Kanunun, büyükşehir belediyelerinin hizmet sınırını mülki sınıra genişletmesi, 5216 Sayılı Kanun ile büyükşehirlerin görev ve yetkisine verilen ulaşım hizmetlerini sunmayı güçleştirmiştir. Büyükşehir Belediyeleri kent içi ulaşım ek olarak kırsal yerleşim yerlerine de ulaşım hizmetini sunmak ile de görevlendirilmiştir. Yeni büyükşehir belediyesi olan şehirler de bu süreç daha da sıkıntılı olmuştur. Yeni büyükşehir olmuş şehirlerden olan, çalışmanın da konusunu oluşturan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi de 6360 Sayılı Kanun sonrası ulaşım hizmetlerinin kapsamını artırmış, özellikle de kırsal birçok alana ulaşım hizmeti sunmaya başlamıştır. Bu çalışmada Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi’nin sunduğu ulaşım hizmetleri istatistiklerle incelenmiş ve Kahramanmaraş halkının, sunulan ulaşım hizmetleri ile alakalı memnuniyeti anket yapılarak ölçülmüştür.

Bu çalışmanın hazırlanması ve tamamlanması sürecinde desteklerini esirgemeyen kıymetli hocam Dr. Öğr. Üyesi Refik YASLIKAYA’ya teşekkür eder ve saygılarımı sunarım. Ayrıca çalışmanın her aşamasında, özellikle anketin yapılmasında desteklerini ve katkılarını hiçbir zaman esirgemeyen nişanlım Aybike DARA’ya ve diğer arkadaşlarıma teşekkür ederim.

ÖZET

BUCAK, Seyfali, “6360 Sayılı Kanun Sonrası Ulaşım Hizmetleri: Kahramanmaraş Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2019.

Son elli yılda kırsaldan kentlere doğru artan göç, kentlerin yapısında birçok değişikliğe sebep olmuştur. Kahramanmaraş da bu göçlerden etkilenen şehirlerden bir tanesidir. Kahramanmaraş’ın, özellikle 1970’li yıllardan sonra kent nüfusu hızla artmıştır. 2018 yılının nüfus verilerine göre Kahramanmaraş’ın nüfusu 1.054.210’u bulmuştur.

Ülkemizde büyükşehir belediyesi kurulabilmesi için asgari nüfus 750.000’dir. Kahramanmaraş’ın da nüfusunun bu düzeyi geçmesi sonucu, 2012 yılında yayımlanan 6360 Sayılı Kanun ile, Kahramanmaraş 2014 yılında büyükşehir belediyesi olmuştur. 6360 Sayılı Kanun sonrası, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, kırsal yerleşim yerleri de dahil birçok yere ulaşım hizmeti sunmaya başlamıştır. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, belediye otobüsleri ile kırsal ve kent içi toplam 34 farklı hat ile bizzat kendisi, UKOME koordinasyonu ile da 47 hattı bulunan Özel Halk Otobüsleri aracılığıyla ulaşım hizmeti sunmaktadır. Kahramanmaraş’ta bir ayda ulaşım araçları aylık ortalama 2 milyon kilometreyi aşan bir mesafe almakta, bu seferlerle de aylık ortama 4 buçuk milyon insanı taşımaktadır. Bu sayı oldukça önemlidir. Bir ayda yaklaşık olarak toplam nüfusun 4 katı kadar insan ulaşım hizmetlerinden faydalanmaktadır.

Araştırmada toplu taşıma ulaşım hizmetlerinin nasıl sağlandığı da tespit edilerek ortaya konulmuştur. Belediye otobüsleri kent içi ulaşımında, özel halk otobüsleri kadar etkili olmasa da, kırsal alanlarla olan ulaşımında oldukça önemlidir. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, toplamda 31 farklı sefer ile kırsal alanlara ulaşım hizmeti götürmektedir. Buralara sunduğu hizmet ile otobüsler, kâr değil aksine zarar etmektedir. Kırsal alanlara olan seferlerin hepsinde otobüslerin yolcu geliri, mazot giderini karşılamamaktadır. Bu açıdan düşünüldüğünde, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi’nin, kırsal alanlara sunduğu ulaşım hizmetinin kârlılığında çok,

vatandaşların bu hizmetten en iyi şekilde yararlanmasını istediğini, kâr amacıyla değil, hizmet amacıyla ulaşım hizmetlerini sunduğunu görmekteyiz.

Bu araştırmanın asıl amacı ise, Kahramanmaraş'ta yaşayan insanların Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan ulaşım hizmetleri ile alakalı memnuniyet algılarını tespit etmektir. Bu amaçla, Kahramanmaraş'ta 400 kişiye anket form uygulanmıştır. Anket formu SPSS programı ile analiz edilerek sonuçlara ulaşılmıştır.

Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunmuş olduğu ulaşım hizmetlerine duyulan memnuniyeti ölçtüğümüz ankette, vatandaşların %76 gibi önemli bir oranla, sunulan ulaşım hizmetlerinden memnun olduğu sonucu çıkmıştır. %24 ile "Hayır" cevabını veren vatandaşların birçoğu belediye otobüslerinin sefer sıkıntısı olduğundan hayır dediğini, geriye kalanlar ise ücret çokluğu ve mesafe uzunluğundan "Hayır" dediğini belirtmiştir. Gerek cinsiyet gerekse de meslekleri itibarıyla insanların memnuniyetleri arasında ciddi bir fark saptanamamıştır. İnsanların hem yolculuk süresi hem de yolculuk amaçları yönünden de memnuniyet durumları arasında da bir fark gözlenememiştir. Yani bu sonuçlarla Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunduğu ulaşım hizmetlerinin halk nazarında oldukça benimsendiği ve hizmetlerden son derece memnun kalındığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım Hizmetleri, Kent içi Ulaşım, Ulaşım Politikaları, Ulaşım Planı, Büyükşehir Belediyeleri

ABSTRACT

Bucak, Seyfali, “Transportation Services after Law No. 6360: The Case of Kahramanmaraş”, Master’s Thesis, Kırıkkale, 2019.

Migration from rural to urban areas in the last fifty years has caused many changes in the structure of cities. Kahramanmaraş is one of the cities affected by these migrations. The population of Kahramanmaraş increased rapidly, especially after the 1970s. According to the population data of 2018, Kahramanmaraş's population reached 1,054,210.

In order to establish a metropolitan municipality in our country, the minimum population of a city must be larger than 750,000. Kahramanmaraş was accorded the metropolitan status in 2014 with the Law No. 6360 dated 2012 as a result of Kahramanmaraş's population exceeding this number. After Law No. 6360, Kahramanmaraş Metropolitan Municipality started to provide transportation services to many places including rural settlements. Kahramanmaraş Metropolitan Municipality provides transportation services by utilizing municipal buses and 34 different lines in rural and urban areas, and Private Public Buses with 47 lines in coordination with UKOME. In Kahramanmaraş, transportation vehicles cover a distance of more than 2 million kilometers in a month approximately, and transport 4.5 million passengers monthly with these bus services. This number is very important. Approximately 4 times the total population make use of these transportation services in a month.

How transportation services are provided was also revealed in the research. Although municipal buses are not as effective as private public buses in urban transportation, they are very important for transportation to rural areas. Kahramanmaraş Metropolitan Municipality provides transportation services to rural areas with a total of 31 different trips. With the service provided to rural areas, buses make a loss in contrast to make a profit. Passenger incomes of buses are not able to cover diesel fuel

in all trips to rural areas. When viewed from this aspect, it can be seen that Kahramanmaraş Metropolitan Municipality wants the citizens to make use of this service rather than the profitability of the transportation service provided to rural areas, and it executes public transport services for the sake of people, not for profit.

The main purpose of this research is detecting the satisfaction of the people living in Kahramanmaraş with the transportation services provided by Kahramanmaraş Metropolitan Municipality. For this purpose, Questionnaire Form was applied to 400 people in Kahramanmaraş. We came through by analysing the Questionnaire form with SPSS programme.

In the survey where we measured the satisfaction of the transportation services provided by the Kahramanmaraş Metropolitan Municipality, it was found that 76% of the citizens were satisfied with the transportation services. Many of the citizens who gave an answer "Dissatisfied" (24%) stated that they were dissatisfied because of the shortage of municipal buses and the rest stated that they were dissatisfied because of the fees and the length of the distance. There was no significant difference among the satisfaction of people in terms of both gender and occupation. There was also no difference among the satisfaction of people's both journey time and journey purposes. So with these results, it has been detected that transportation services provided by Kahramanmaraş Metropolitan Municipality are accepted by people.

Keywords: transportation services, Urban Transportation, Transport policy, Transportation Plan, metropolitan municipalities

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
KENTGES	:	Kentsel Gelişme Stratejisi
KM	:	Kilometre
KSÜ	:	Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi
M.Ö.	:	Milattan Önce
UKOME	:	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
v.b.	:	ve benzeri

TABLolar / ŞEKİLLER

- Tablo 1.** Yeni Kurulan Merkez İlçelere Bağlanan Mahalleler
- Tablo 2.** Kahramanmaraş İl Geneli ve Şehir Nüfusu (1927-2010)
- Tablo 3.** Kahramanmaraş Toplam ve Kadın-Erkek Nüfusu
- Tablo 4.** Özel Halk Otobüsü Şehir içi Çalışan Araç Sayıları
- Tablo 5.** Özel Halk Otobüsleri Hatları ve Güzergahları
- Tablo 6.** Halk Otobüsleri Günlük ve Aylık Toplam Km. ve Yolcu İstatistikleri
- Tablo 7.** Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Otobüs Güzergahları
- Tablo 8.** Belediye Otobüsleri Günlük ve Aylık Yapılan Toplam Km- Harcanan Mazot litre ve Maliyeti- Toplam Taşınan Yolcu ve Yolcu Geliri İstatistikleri
- Tablo 9.** Belediye Otobüsleri Kırsal Yerleşim Yerleri Güzergahları
- Tablo 10.** Kırsal Yerleşim Yerlerine Giden Belediye Otobüslerinin Yaptıkları Toplam Km.- Harcadıkları Mazot litre ve Maliyeti- Taşınan Yolcu ve Geliri İstatistikleri
- Tablo 11.** Cinsiyetlere Göre Toplu Taşıma Memnuniyet Dağılımı
- Tablo 12.** Yaş Dağılımına Göre Memnuniyet Dağılımı
- Tablo 13.** Katılımcıların Mesleklerine Göre Memnuniyet Dağılımı
- Tablo 14.** Yolculuk Amaçlarına Göre Memnuniyet Dağılımı
- Tablo 15.** Yolculuk Süresine Göre Memnuniyet Dağılımı
- Şekil 1.** Kahramanmaraş İli Haritası
- Şekil 2.** Kahramanmaraş'ın Türkiye Haritasındaki Konumu

- Şekil 3.** Kahramanmaraş'ın Jeolojik Haritası
- Şekil 4.** Kahramanmaraş Fay Hatları
- Şekil 5.** Cinsiyet Dağılımı
- Şekil 6.** Yaş Dağılımı
- Şekil 7.** Meslek Dağılımı
- Şekil 8.** Yolculuk Amacı
- Şekil 9.** Yolculuk Süresi
- Şekil 10.** Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Ulaşım Hizmetleri Memnuniyet Dağılımı

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	vi
TABLolar VE ŞEKİLLER	vii
İÇİNDEKİLER	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞIM HİZMETLERİ VE ÖNEMİ

1.1. Tarihsel Gelişim Sürecinde Kent ve Ulaşım Hizmetleri	3
1.2. Ulaşım Planı ve Politikası	7
1.2.1. Türkiye’de Kentsel Ulaşım Plan ve Politikaları	8
1.2.1.1. Kalkınma Planlarında Kentsel Ulaşım Hizmetleri	10
1.2.1.1.1. I. Beş Yıllık Kalkınma Planı	10
1.2.1.1.2. II. Beş Yıllık Kalkınma Planı	11
1.2.1.1.3. III. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	11
1.2.1.1.4. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	12
1.2.1.1.5. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı	12
1.2.1.1.6. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	12
1.2.1.1.7. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı	13
1.2.1.1.8. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı.....	14
1.2.1.1.9. IX. Kalkınma Planı	14
1.2.1.1.10. X. Kalkınma Planı	15
1.2.1.2. Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi ve Eylem Planı	15

1.3. Belediye Kanunlarında Ulaşım Hizmetleri	18
1.3.1. 5393 Sayılı Belediye Kanununda Ulaşım Hizmetleri	18
1.3.2. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda Ulaşım Hizmetleri	18

İKİNCİ BÖLÜM

KAHRAMANMARAŞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ'NDE

KENTSEL ULAŞIM HİZMETLERİ

2.1. Kahramanmaraş ile İlgili Genel Bilgiler	21
2.1.1. Kahramanmaraş İli Tarihçesi	21
2.1.2. Kahramanmaraş İlinin Ülke ve Bölgedeki Konumu	22
2.1.3. Kahramanmaraş İli Belediye Sınırları	23
2.1.4. Kent Oluşumunu Etkileyen Faktörler	26
2.1.4.1. Kentin Coğrafi Yapısı.....	26
2.1.4.2. Kentin İklim Yapısı	27
2.1.4.3. Kentin Jeolojik Yapısı	28
2.1.5. Kentin Demografik Yapısı	30
2.2. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Hizmetleri.....	32
2.2.1. Kent içi Toplu Taşıma.....	33
2.2.2. Kırsal Yerleşim Yerlerine Toplu Taşıma	45

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAHRAMANMARAŞ BELEDİYESİ TOPLU TAŞIMA HİZMETİ ANKET ÇALIŞMASI

3.1. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Ulaşım Hizmetleri Memnuniyet Anketi	51
--	----

SONUÇ	63
KAYNAKÇA	66



GİRİŞ

Kentsel alanlardaki artan sanayileşme ve buna dayalı olarak artan işgücü ihtiyacı kırsal alanlardan kentsel alanlara doğru göçü artırmıştır. Bu durum kentlerin yapısında önemli değişiklikler meydana getirmiştir. Kentler bu göçlerle beraber siyasal, kültürel, sosyal ve fiziksel anlamda birçok değişikliğe uğramıştır. Bu değişiklikler sonucu özellikle belediye kanunları ile kent yönetimi ve kente dair birçok kamu hizmetinin yürütüm şekli değişmiştir. Değişikliğe uğrayan kamu hizmetlerinden bir tanesi de ulaşım olmuştur.

Kuşkusuz ulaşım hizmetleri, kentsel alanların en önemli hizmetlerinden bir tanesidir. Sürekli artan nüfus, genişleyen hizmet alanları ulaşımı da etkilemiştir. Bir kentin gelişmişliğin en önemli göstergelerinden birisi de ulaşımın kolaylığı ve ulaşım araçlarının kolay erişilebilirliğidir. Bu bağlamda belediyeler modern kent olabilme yolunda ulaşım için çeşitli plan ve politikalar geliştirmeye başlamıştır. Yerel yöneticiler daha güvenilir, daha konforlu ve daha ucuz ulaşımı oluşturabilmenin plan ve programını yapmaya başlamışlardır.

Türkiye’de belediyeler iki sınıfa ayrılmıştır. Bunlardan bir tanesi nüfusu 750 bine kadar olan belediyeler diğeri ise nüfusu 750 bin ve üzeri olan Büyükşehir diye adlandırılan belediyelerdir. Büyükşehir Belediyesi kanununda çok kapsamlı ve köklü değişiklikler yapılmıştır. Kuşkusuz Büyükşehir Belediyeleri hakkında en köklü değişiklikler 6360 sayılı kanun ile yapılmıştır. Bu kanun önemli değişiklikleri barındırmakla birlikte 14 şehirde yeni Büyükşehir Belediyesi kurulmasını da sağlamıştır. Çalışmanın konusu olan Kahramanmaraş ili de bu kanun ile birlikte büyükşehir olmuştur.

Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi 2014 yılında büyükşehir statüsünü kazanmıştır. Özellikle de 6360 sayılı kanun ile önemli değişiklikler geçiren Büyükşehir Belediye kanunu sonrası, Kahramanmaraş’ın büyükşehir olması, yeni oluşan büyükşehir belediyesine önemli yetki ve sorumluluklar yüklemiştir. Bu sorumluluklardan bir tanesi de ulaşım plan ve koordinasyonudur. Büyükşehir belediyelerinde ulaşımı planlamak ve ulaşım ile ilgili politikalar belirlemek

büyükşehir belediyesinin görev ve sorumluluğundadır. 6360 Sayılı Kanun sonrası büyükşehir belediyelerinin hizmet alanının il mülki sınırı yapılması, özellikle de ulaşım hususunda büyükşehir belediyelerine ciddi sorumluluk yüklemiştir. Bu hususta Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi de yeni mevzuata uygun ulaşım plan ve politikaları belirlemeye başlamıştır. Gerek kent içi ulaşımında gerekse de kırsal alanlarla kentin arasındaki ulaşım ağını kurmaya çalışmıştır. Kahramanmaraş şehrinin bazı bölgelerinin coğrafi olarak dağlık olması, o bölgedeki mahallelere olan ulaşım imkanını her ne kadar güç ve maliyetli kılmışsa da, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi bu bölgelerle olan ulaşım ağını da kısa sürede kurmuştur.

Bu çalışmada Kahramanmaraş'ın Büyükşehir Belediyesi olma sürecinde ulaşım ile ilgili ürettiği plan ve politikalar üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda kent içi ve kent dışı ulaşım ağının nasıl kurulduğu, toplu taşımanın nasıl sağlandığı sunulmaya çalışılmıştır. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşım ağlarını ve ulaşım sistemlerini ortaya koyduktan sonra, Kahramanmaraş halkının, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan ulaşım hizmetlerine dair görüşlerini almak ve memnuniyetlerini ölçmek için anket yapılmıştır. Bu çalışmada anket sonuçları değerlendirilerek memnuniyet durumları analiz edilmiştir.

Çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, ulaşım hizmetlerinin kuramsal çerçevesi ele alınmış, ulaşım hizmetleri için yapılan plan ve politikalar değerlendirilmiştir. Ayrıca bu bölümde Belediye ve Büyükşehir Belediyesi kanunlarındaki ulaşım hizmetlerine dair görev ve yetkiler ortaya konarak değerlendirilmiştir. İkinci bölümde çalışmanın esas olarak incelediği Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunduğu ulaşım hizmetleri üzerinde durulmuştur. Kent içi ve kırsal alanlara sunulan toplu taşıma ulaşım hizmetleri üzerinde durulmuş, hat sayıları, seferleri ve bu seferlerde gidilen mesafe, yakılan yakıt vs. gibi değişkenler üzerinde durularak çıkarımlar yapılmıştır. Üçüncü ve son bölümde ise esas olarak tezin konusu ve amacı yer almaktadır. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunduğu ulaşım hizmetlerine yönelik vatandaşların memnuniyet algısı bu bölümde tespit edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞIM HİZMETLERİ VE ÖNEMİ

1.1. TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİNDE KENT VE ULAŞIM HİZMETLERİ

Kent olgusu tarihin her döneminde değişik anlamlara sahip olan değişken bir kavram niteliğindedir. Tarihsel olarak kentin kavramsal içeriğindeki değişmelere bakıldığında, ilk dönemlerde uygarlık kavramının bu içeriğin belirlenmesinde etken olduğunu görebiliriz (Ertürk, 1997: 42). Diğer bir deyişle kent, sürekli uygarlıkla eş anlamlı kullanılmış, bu anlamda uygarlığın kentleşmeyle geldiği ve var olduğu genel bir söylem haline gelmiştir. Latince “civilization”, kent anlamına gelen “civitas” tan türemiştir. Arapçada da uygarlık anlamına gelen “medeniyet” kavramının kökeni de bir kent adı olan Medine’dir (Keleş, 1999:119).

Tarihsel süreç içerisinde kent kavramındaki değişim devam etmiş, geçmiş dönemlerde “cite”, “polis”, “medine” ve “kent” gibi yakın anlamlarda kullanılan kavramlar yerini, “bourg”, “ville”, “city” ve “urban” gibi kelimelere bırakmıştır.

Tarih boyunca kentler, kültür ve medeniyetin doğduğu, geliştiği ve yayıldığı yerler olmuştur. Medeniyetlerin çoğu zaman kentlerde ortaya çıktığı ve kentlerin çöküşü ile de sonlandığı görülmektedir.

İnsanoğlunun yerleşik hayata geçişiyle medeniyetlerin başladığı kabul edilir. Avcılık-toplayıcılıkla geçimini sağlayan ilk insanların sürekli yaşadığı bir mekan olmamıştır. Daha sonra tarımsal faaliyetlerde bulunmaya başlayan insanoğlu ilk yerleşik hayata geçişin temelini atmıştır. İlk olarak küçük birimler olarak bir arada yaşayan bu insanlar zamanla büyüyerek kentleri oluşturmaya başlamıştır. Bu bağlamda ilk kentlerin M.Ö. 3500-4000 yıllarında, bulunduğu konum ve verimli topraklara sahip olması itibarıyla Mezopotamya bölgesinde kurulduğu kabul edilmektedir.

Antik kent yönetimi olan Yunan Siteleri, Batı’da kentlerin oluşmasının başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Batılı kaynaklarda kentin ilk ortaya çıktığı yapıya “Polis” adı verilir. Antik kentin (Polis) temel özelliği kırsal alanlar için, kültürel, yargısal ve

dinsel bir merkez oluşturmasıdır. Bu yönetim biçiminin esası dindir. Bu yüzden bu kent yönetiminin yöneticileri de din adamlarıdır. Bu bağlamda site; aile, curie (aile toplulukları) ve tribulerin (curielerin birleşmesinden oluşan yapı) toplanmasından oluşmaktadır (Pustu, 2006: 133).

Ortaçağ'a gelindiğinde sitelerin yerini komünler almıştır. Komünlerin ortaya çıkışında ticaretin canlanması önemli bir rol oynamıştır. Ticaretin artması, kente göçün, yani kentli nüfusun artmasını sağlamıştır. Ticaretin canlanması önemli yollar üzerinde bulunan ve limana sahip kıyı kentlerini oldukça büyütmüş ayrıca bu bölgelerde yeni kentlerin kurulmasını sağlamıştır. Tüccarlar bu kentlerde konaklayarak o kentin gelişmesine ve büyümesine katkı sağlamıştır. Kentler bu şekilde, ticaretin ayak izlerinden doğmuştur.

Kentin gelişiminde en önemli dönüm noktası Sanayi Devrimi olmuştur. Sanayi Devrimi ile kentler, daha önceki kentlerden farklı olarak sanayi ve ticaret merkezi haline gelmiştir. Kentsel alanlar genişlemiştir. Ekonomik yaşantı oldukça gelişmiştir. Kentlerde iş bölümleri ortaya çıkmıştır. Sanayi Devrimi ile kentleşme olgusu da gündeme gelmiş ve sanayileşen kentlerde kentleşme sürekli artarak, bu kentlerin nüfusu çok hızlı bir şekilde artmıştır. Bu bağlamda kent kavramının, nüfus çokluğu, iş bölümü vb. özellikler ile anıldığında, gerçek anlamını Sanayi Devrimi ile bulunduğunu söyleyebiliriz. Şehir kavramının, gelişme, ilerleme ve ekonomik büyüme ile bağdaşmış bir sosyal hayat olarak toplumun kabul ettiği bir kimlik kazanması da Sanayi Devrimi ile olmuştur.

Modern zamanda ortaya çıkan küreselleşme süreci insanoğluna büyük bir dönüşüm yaşatmıştır. Bu süreç, dünya üzerindeki birçok kenti, özellikle ticaretin sağladığı avantajla, öne çıkarmıştır. Küreselleşme ile birlikte, ulus devlet sınırlarını aşan ilişkiler kentlerin konumlarında önemli değişikliklere yol açmıştır. Bu gelişmeler eskiden ulus devlet aracılığıyla gerçekleştirilen sermaye, mal, hizmet ve bilgi akışlarını artık kentler aracılığıyla gerçekleştirilmesini sağlamıştır. Günümüzdeki böyle büyük kentlere, Tokyo, Londra, New York, İstanbul vb. kentler örnek gösterilebilir.

Tarihsel süreç olarak kentlerin gelişimine baktığımızda, günümüzde var olan kentler, ülkelerin önemli birer gücü haline gelmiştir. Başlangıçta yalnızca küçük birimler halinde yaşayan insan toplulukları ile başlayan kent yaşamı, ticaret ile biraz daha genişlemiş ve gelişmiş, günümüzdeki yapısına da Sanayi Devrimi sonrası kavuşmaya başlamıştır. Modern zamanda kurulan ulus devletlerin küreselleşmenin etkisiyle birbirleri ile etkileşimde bulunması modern kentin her geçen gün daha da gelişmesine olanak tanımıştır.

Sanayi Devrimi sonrasında, küreselleşme sürecinin de etkili olmasıyla, kentlerin nüfusu oldukça artmaya başlamıştır. Kentlerin nüfusunun oldukça hızlı artması, birçok problemi beraberinde getirmiştir. Modern kentler bu problemleri çözebilmek için kent yönetimi olarak birçok plan ve politikalar geliştirerek, gerek altyapı gerek yol ve gerekse de kent yönetiminin yetkisi altında bulunan birçok alanda yatırımlar yapmaya başlamıştır. Hızlı nüfus artışının meydana getirdiği en büyük sorun çarpık kentleşme ve trafik sorunu olmuştur. Kentler, bu sorunlar için ulaşım planları yapmış, kentsel ulaşım sorunlarını giderebilmek için de çeşitli politikalar üretmiştir. Yani ulaşım, özellikle de Sanayi Devrimi sonrası küreselleşmenin etkisiyle hızla büyüyen kentlerin en önemli hizmetleri haline gelmiştir.

Ülkeler arasındaki gelişmişlik düzeyini gösteren ve tarihi insanlık tarihi kadar eskiye dayanan ulaşım kavramını; insanların, malların, haberlerin bir yerden başka bir yere aktarılmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak tanımlayabiliriz. (Saatçioğlu, 2006:9). Yani genel olarak ulaşım, insanların ürettikleri malların, hizmetlerin ve sermayenin bir yerden başka bir yere aktarılmasını ifade eder.

Ulaşımın başka bir tanımı ise, insanların ve malların zaman ve mekan içerisinde farklı ulaşım araçlarıyla ihtiyaç duyulan diğer bir noktaya taşınması hizmetidir (Yardımcıoğlu, 2013:6).

Türk Dil Kurumu ise ulaşım kelimesini, “köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş, geliş, münakale, muvasala, temas” olarak tanımlamaktadır (www.tdk.gov.tr).

Ulaşım kendi içerisinde iki temel ögeyi barındırır. Birincisi yer değiştirmenin fayda sağlamak amacıyla uygun, diğeri ise ekonomik olmasıdır (Aksoy, 2015:6). Buradan

hareketle ulaşımın temel amacı insanların ve üretilen malların iki nokta arasında hızlı, güvenilir, ekonomik, konforlu bir biçimde yer değiştirmelerine olanak tanımaktır.

Değişen sosyoekonomik faktörler geçmişten bu yana ulaşımı gerek şekil gerekse de kapsamı bakımından birçok değişikliğe uğratmıştır. Bu değişim ülkeler arası ulaşımında olduğu gibi ülkelerin kendi içerisinde ve hatta kendi şehirleri içerisindeki ulaşım ağlarını bile etkilemiştir. Kentler ekonomik, kültürel ve sosyal faaliyetlerin yoğun olduğu yerleşim yerlerdendir. Gerek eğitim gerek sağlık gerekse de hizmet sektörü kentlerde bulunmaktadır. İnsanların söz konusu faaliyetleri gerçekleştirebilmesi için kentsel alanda hareket edebilme ve yer değiştirme imkanlarına sahip olması gerekir. Bu noktada ulaşımın kent için ne kadar önemli olduğu görülmektedir. Bu yüzden ulaşım kentsel alana ait bütün faaliyetlerin üzerinde doğrudan veya dolaylı olarak etkiye sahiptir (Benk, 2007:45). Çünkü kent içi ulaşımın büyük bir bölümünü ev, iş, okul, eğlence, alışveriş, sağlık vb. diğer seyahatlerin yer aldığı ulaşım talepleri oluşturmaktadır. Buradan hareketle kent içi ulaşımı hızla büyüyen kentli nüfusun günlük yaşamını sürdürmek amacıyla gerçekleştirdiği mekansal hareketlerin tümü olarak tanımlayabiliriz. Bu noktada ulaşımın gelişmesiyle kentlerin gelişmesini birbirine paralel bir değişim olarak niteleyebiliriz.

Gelişen ve kalkınan ülke ekonomilerine paralel olarak kentlerde sürekli değişip gelişmektedir. Bu değişimlere ayak uydurmak için planlar geliştirilmektedir. Bu doğrultuda kentler de modern ulaşım için çeşitli plan ve projeler geliştirmektedir (Görentaş, 2015:13). Özellikle büyük şehirlerde nüfusun hızlı artışı iskan problemini ortaya çıkarmış, kent merkezlerinde yoğunlaşan nüfusu yayabilmek adına kentin çeşitli yerlerinde yerleşim alanları kurulmuş ve nüfus bu alanlara kaydırılmıştır. Bu durum da büyükşehir belediyelerini yeni ulaşım planları yapmaya itmiştir. Böylelikle büyükşehir belediyeleri ulaşımında araç odaklı ulaşım anlayışından toplu taşımanın hakim olduğu ulaşım anlayışına yönelmeye başlamıştır.

Büyük kentlerde planlama yapılırken planlama ve ulaşım ilişkisinin yeterince kurulamaması kentlerde ulaşım sorunlarının meydana gelmesine sebep olmaktadır. Bu kentlerde ticari ve sanayi faaliyetlerinin fazla olması, araç sahiplerinin sürekli

artması trafik problemlerini doğurmaktadır. Geçmişte büyükşehir belediyeleri bu durumu çözebilmek adına genelde yeni yollar, yeni kavşaklar yapmaya yönelmiş, ulaşım sorunlarını bunların çözeceğine dikkat çekmiştir. Bu sebeple büyükşehir belediyeleri toplu taşımaya yönelmemiş ve toplu taşıma gelişmemiştir (Dinç, 2012:13). Kent içi ulaşım problemlerinin devam etmesiyle büyükşehir belediyeleri uzun yıllar süren bu deneyimleri sonucu kent içi ulaşım problemlerinin çözümündeki en önemli unsuru toplu taşıma sistemi olarak görmüştür. Buradan hareketle daha etkin ve verimli, insanların; daha konforlu, daha ucuz ve daha güvenilir ulaşım imkanları beklentilerini karşılayacak şekilde toplu taşıma sistemi kurmak için planlar yapmaya başlamıştır.

1.2. ULAŞIM PLAN VE POLİTİKASI

Ulaşımın temel amacı, insanları ve üretilen malları en kısa sürede en uygun fiyatta, güvenli ve konforlu bir biçimde taşımaktır. Ülkelerin görevi ise, insanların ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini oluşturan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun bir ulaşım sistemini kurmak ve koordine etmektir. Ulaşım sistemleri, modern ekonomilerin ve modern kentlerin vazgeçilmez unsurlarındandır. Ulaşım, bir ülkenin veya kentin gelişmişliği ile doğrudan alakalıdır ve bu yüzden de ulaşım, ülkelerin siyasi, ekonomik, sosyal dinamiklerini etkileyebilmektedir. Bu dinamikler ulaşım sisteminin çağın şartlarına uygun olması için yeniden yapılandırılmasına neden olmaktadır.

Ulaşım, sürekli artan kentli nüfusun günlük faaliyetlerini gerçekleştirmek için yapmış olduğu hareketlerin tümünü kapsar. İnsanlar, eğitim, iş, sağlık, eğlence vb. faaliyetleri gerçekleştirebilmesi için modern bir ulaşım sistemi içerisinde hareket edebilme olanağına sahip olması gerekir. Hızla artan kent nüfusu, ulaşımı kullanan insan sayısını da artırmaktadır. Böylelikle ulaşımın kapasitesi sürekli artarken, mevcut ulaşım sisteminin aynı kalması ulaşımında birçok problemi beraberinde getirmektedir. Bu sebeple ulaşım sürekli değişim isteyen bir yapıya sahiptir. Nüfusun artışı kentsel alanda yeni yerleşim yerlerini de ortaya çıkarmakta, kent, mekansal olarak büyümektedir. Bu durum da yeni ulaşım araçlarının getirilmesi, yeni ulaşım ağ ve hatlarının kurulması zorunluluğunu doğurmaktadır. Kent içi ulaşımın bu denli değişken bir yapıya sahip olması, kent için en önemli unsurlardan olması, kentli

nüfusun faaliyetlerini gerçekleştirme aracı olması ulaşım plan ve politikalarının önemini göstermektedir. Ayrıca sürekli gelişen teknolojiler de yeni ulaşım planlarının yapılmasını zorunlu hale getirmektedir.

Ülkeler gerek trafik yoğunluğuna gerek ulaşım için yapılan karayollarına dikkat ederek hem trafiğin rahatlaması ve akışkan olması hem de çevreye zararı en aza indirecek şekilde ortaya konulacak bir toplu taşıma ağının oluşturulması için sürekli plan ve politikalar geliştirmektedir. Bu plan ve politikaların temelinde toplu taşıma sistemleri yatmaktadır. İnsanlar, daha gelişmiş bir toplu taşıma ağını öncelik olarak tercih edeceğinden ve böylelikle ulaşımın daha rahat olarak sağlanabilmesinin mümkün olacağından, toplu taşıma sistemi ulaşım plan ve politikaların gövdesini oluşturmaktadır diyebiliriz.

1.2.1. Türkiye’de Kentsel Ulaşım Plan ve Politikaları

Her alanda olduğu gibi ulaşım hizmetlerinde de en modern, gelişmiş bir sisteme ve ağa sahip olmak, teknolojiye ayak uydurarak ulaşım hizmetlerinin kalitesini her geçen gün artırmak, gelişmişliğin göstergelerinden olmuştur. Kentlerde bulunan nüfusun her geçen gün artmasının beraberinde getirdiği sorunlar en çok ulaşım sektörünü etkilemektedir. Bu sebeple ulaşımın, bu sorunlara cevap verebilir bir niteliğe kavuşması ve çağın şartlarına ayak uydurabilecek şekilde yenilenmesi gerekmektedir. Bu nedenle ülkeler plan ve politikalarını bu doğrultuda gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

Dünya genelinde olduğu gibi ülkemizde de kent için ulaşımın daha rahat ve sürdürülebilir bir şekilde sağlanabilmesi için çeşitli plan ve politikalar yapılmaktadır. Ülkemizde ulaşım sorunlarının giderilmesi ve ulaşım ile alakalı politikaların belirlenmesi ve kalkınma planlarındaki ilke ve politikaların uygulanması için ulaşım ana planları yapılmıştır. Bu planlardan ilki 1983’de yapılan Ulaşım Ana Planı’dır (1983-1993). Bu plan, kent içi ulaşım ile ilgili olarak, imar planları ve kent içi ulaşım planları arasındaki ilişkinin kurulması ve bütünleştirilerek ele alınması gerektiğine dikkat çekmiştir. Yine bu planda, ulaşım ile alakalı işletme ve denetleme konularından sorumlu kuruluşların koordineli çalışması ve yatırımların en az maliyet ve en fazla yarar ilkesine uygun olarak yapılması gerekliliği belirtilmiştir. Kentsel

ulaşım planlarında toplu taşımının desteklenmesi ve raylı sistem kullanımına geçilmesi ve deniz kenarı şehirlerin deniz yolu ulaşımın imkanlarından en yüksek ölçüde faydalanması gerektiği vurgulanmıştır.

Ülkemizde hazırlanan diğer bir plan ise Ulaştırma Ana Planı Stratejisi'dir (2005-2015). Bu planda kent içi ulaşım geniş bir şekilde ele alınarak etraflıca değerlendirilmiştir. Bu planda, 1950 sonrası başlayan kentleşmenin hızlanarak artması, kentlerdeki nüfusu kontrol edilemeyecek duruma gelmesi, kentlerin plansız büyümesi ve nüfus ve motorlu taşıt sayısındaki artışa karşın kentlerdeki ulaşım altyapısının gelişmesinin yetersizliği ve bu sebeple artan ulaşım sorunlarının ciddiyetinin geç fark edilmesi, ulaşım ve trafik sorunlarının nedenleri olarak gösterilmiştir. Plan tüm bunların, kentlerdeki ulaşım zorluğu, trafik tıkanıklıkları yaşam kalitesini düşürmesine, büyük kentlerde yaşayanlarca, çözümleri gereken sorunlar listesinde başa geçmesine ve bunun yanında ulaşım sorunlarının ve trafik tıkanıklıklarının ekonomiye olan maliyeti ise giderek artmasına sebep olduğunu vurgulamıştır(www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulaştırma_Ana_Planı_Stratejisi.pdf).

Bu şekilde bir durum tespiti yapıldıktan sonra, kent içi ulaşım konusuna gösterilen yaklaşımları eleştirel bir şekilde incelemiş, mevcut ulaşım sorunlarını başlıklar altında sıralamıştır. Ulaşım planlarına gereken önemin verilmediği, yetki ve sorumluluk paylaşımında bulunan dağınıklığı, sunulan ulaşım hizmetlerinin kalitesinin düşük olduğu, bazı kentlerde hazırlanan planların, nazım ve imar planları dikkate alınmadan yapıldığı, ulaşım planlarının güncellenmeden bırakıldığı ve artan nüfus karşısında planların ömrünü kısa sürede yitirdiği tespit edilmiş ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, kent içi ulaşım planlaması ile alakalı bu eleştirileri sonucu, kent içi ulaşımda amacın, kullanıcıya, işleticiye ve ülkeye maliyeti en az, ekonomik ve sosyal gelişmeye katkısı yüksek, kent içi gelişimi olumlu etkileyecek, daha iyi bir kent yaşamı yaratacak modern bir sistemin kurulması olması gerektiğini vurgulamış ve bu amaca ulaşmaya dönük ilke ve politikaları ise şu şekilde sıralamıştır(www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulaştırma_Ana_Planı_Stratejisi.pdf).

- Taşıtlara değil insana öncelik veren, taşıt erişimini değil insan erişimini (ulaşımını) öne çıkaran,
- Katılımcı bir plan/karar/uygulama anlayışını benimseyen,
- Yatırım ve işletmecilikte kaynakların verimli ve etkin kullanımını sağlayan,
- Mevcut ulaşım altyapısının kapasitesini en üst düzeyde kullanan,
- Çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen, sürdürülebilirliği olan,
- Toplumun farklı kesimleri arasındaki eşitliği sağlamada katkısı bulunan,
- Yapım, bakım ve işletme yönlerinden ülkemizin teknolojik düzeyine de uygun düşen modern teknolojileri, ayrıca altyapı tesisi, araç ve donanımda mümkün olduğunca yerli üretimi destekleyen ulaşım türlerinin kullanılması olarak sıralanabilir.

1.2.1.1. Kalkınma Planlarında Kentsel Ulaşım Hizmetleri:

Ulusal ve bölgesel olarak kalkınmayı öngören ve yönlendiren, bununla beraber izlenmesi gereken politikaları tanımlayan belgeler olan Kalkınma Planları, Türkiye'nin planlı kalkınma dönemi diye niteleyebileceğimiz 1960 sonrası dönemin en önemli belgelerinden olmuştur. Özellikle kentlere olan nüfus akışının başladığı bu yıllar, ülkemizin kentsel ve kırsal alana yönelik plan ve politikalarının da gözden geçirilerek revize edilmesi gerekliliğinin anlaşıldığı yıllardır. Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) kurulduğu yıl olan 1962 yılından itibaren, DPT tarafından hazırlanan kalkınma planlarında, ulusal ve bölgesel ulaşım konusunda da plan ve politikalar belirlenmiştir.

1.2.1.1.1. I. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967):

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında artan yolcu sayısının farkına varılmış, yolcu sayısındaki artış sonrası doğan bu talebi karşılamaya yönelik ulaşım sistemi seçimi yapılmıştır. Bu seçim yapılırken, fazla kapasite oluşturmadan eldeki kapasiteden tam olarak yararlanmak, hizmet kalitesinin yükseltilerek maliyetlerin düşürülmesi, ulaşım işlerinin ulusal ekonominin de göz önünde bulundurularak en uygun şekilde yürütülmesi ana ilkeler olarak gösterilmiştir.

Ülkedeki ulaşım yollarının mevcut durumu ortaya konularak, mevcut ana yol şebekelerinin yeterliliği gözlemlenmiş, bu şebekeyi besleyen köy ve şehir yollarının ise yeterli düzeyde olmadığı tespit edilmiştir.

Ulaşım tarifesine de değinilen bu planda, milli ekonominin dikkate alınmadan ulaşım tarifelerinin belirlendiği bu sebeple de taşıma sistemleri arasında yoğun bir rekabetin yaşandığı vurgulanmıştır. Bunu önlemek için de, halkın istediği taşıma aracını seçmede serbest bırakacak, bununla birlikte ulusal ekonomiye katkı sağlayacak politikalar belirlenip uygulanacağı belirtilmiştir.

Ülkedeki ulaşım sistemi içerisinde yer alan taşıma sistemini de konu alan plan, taşıma sisteminin karışık ve sahipsiz olduğunu tespit ederek, bu sistemi tek bir elden yönetecek politikalar belirlemiştir. Ayrıca plan, taşıma sisteminin ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içerisinde uygulanması gerekliliğinin de üzerinde durmuştur.

1.2.1.1.2. II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972):

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında kent içi ulaşım için dikkat çeken tespitler yapılmıştır. Özellikle de nüfus olarak çok büyük artış gösteren Ankara, İstanbul ve İzmir kentlerindeki yolcu taşımacılığı üzerinde çeşitli tahminler yapılmıştır. Kent içi trafik düzenlenmesi ve yatırımlara odaklanılmıştır.

Hızla büyüyen ve gelişen İstanbul şehri için ulaşım sorunu özellikle ele alınmış ve ulaşım planından ilk kez bahsedilerek, imar planı kapsamında uzun vadeli bir plan hazırlanmasına karar verilmiştir (Özalp, 2007: 27). Ayrıca plan, ulaşım sektörü ile ilgili genel politikaların belirlenmesi, düzenlenmesi ve gerekli kararların alınması için bir örgüt ihtiyacından bahsederek, koordinasyonun önemi ve gereğine vurgu yapmıştır.

1.2.1.1.3. III. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977):

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında, ulaşım sektörü hizmetlerinin daha önceki planlarda öngörülen hızda arttığı ve taşıt kapasiteleri bakımından tahminlerine ulaşıldığı yalnız birinci ve ikinci plandaki ilkelerin kısmen gerçekleştiği belirtilmiştir. Bu planda fiziki planların önemi vurgulanmış ve özellikle büyük

kentlerdeki artan nüfusun dikkate alınarak gerekli altyapının sağlanması gerekliliğinden bahsedilmiştir. Ayrıca kentsel altyapı yatırımlarının kentleşme sürecinde etkili bir araç olduğunun da tespiti yapılmıştır.

1.2.1.1.4. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983):

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında, bir önceki plan sonunda sanayinin yaratmış olduğu ulaşım talebi ile ulaşım hizmetleri arasında organik bağın kurulamadığından bahsedilerek ulaşım hizmetlerine yönelik projelerin eksik kaldığı belirtilmiştir. Bu dönemde yaşanan petrol krizi sonrası artan petrol fiyatları ulaşımı da etkilemiş, kent içi ulaşımında petrole ve araca dayalı ulaşım politikasının sebep olduğu sıkıntılar dile getirilmiştir. Bu sorunların aşılması için toplu taşıma sisteminin özendirilmesi, otobüs yolu uygulamasının hayata geçirilmesi, Ankara ve İstanbul gibi yoğun göç alan şehirlerde metro projelerinin yapılarak inşaatına başlanması, özel araç kullanımının artışı sebebiyle bunu kontrol altına alacak mali bir düzenlemenin yapılması gibi politikalar benimsenmiştir.

1.2.1.1.5. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989):

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, bir önceki plan döneminde ulaşım sektörünün sağlıklı bir yapıya kavuştuğunu, ulaşım verimliliğinin arttığını belirterek; hizmetlerin yükseltilerek devam etmesini, ulaşım kapasitesinin etkin bir biçimde kullanılması için gerekli adımların atılmasını, altyapının güvenli bir biçimde eksiksiz yapılmasını hedefleri arasına koymuştur.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, ulaşım planlaması daha sık tekrar edilmiş ve yapılacak olan planların imar planları ile koordineli bir şekilde hazırlanması gerektiği ve bu koordineyi sağlayacak ilgili kuruluşların bu planlamayı yapması gerektiği vurgulanmıştır.

1.2.1.1.6. VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994):

1980'li yıllarla birlikte kriz dönemlerinin aşılması sonucu refah düzeyinde iyileşmeler yaşanmıştır. Refah düzeyinde ve sosyal yaşamdaki bu değişim, özel araç sahipliğindeki sayıyı da etkilemiş ve araç sahipliği hızla artmaya başlamıştır. Bu artış da ulaşım altyapısını yetersiz kılarak çeşitli trafik sorunlarına neden olmuştur.

Bu sorunların aksine, bu planda ulusal ölçekli yük ve yolcu taşımaya yönelik hedefler belirlenmiş ama kent içi ulaşım ve altyapısına dair yeni hedef, politika ve projeler belirtilmeyerek bir önceki plan döneminden gelen projelere devam edileceği belirtilmiştir.

1.2.1.1.7. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000):

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, bir önceki plan döneminde ulaşım yatırımlarının toplam kamu yatırımları içinde %30 ile sektörler arasında birinci konuma yükseldiğinin tespitini yapmıştır. Bu plan halihazırda Ulaşım Ana Planının olmadığına ve bu durumun da sektördeki gelişmeleri olumsuz etkilediğini belirtmektedir. Bu planda temel amaç, "ulaşım modları arasında yaratacağı entegrasyonla ekonomik, güvenli ve hızlı bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına en fazla katkı sağlayabilecek, çevre ile de uyumlu bir ulaşım altyapısı oluşturulması" olarak belirlenmiştir.

Kent içi ulaşım altyapısını da güçlendirecek planlamaların yapılması gerektiğini belirten plan, bunlar için gerekli finansmanın, merkezi ve yerel yönetimlerce işbirliği sağlanarak karşılanması gerektiğini hedeflemiştir. Ayrıca Büyükşehir Belediyelerince ulaşımda toplu taşımının desteklenmesi gerektiğine de dikkat çekmiştir. Daha önceki planlarda dile getirilen şehir içi raylı ulaşım sisteminden beklenen verimin alınmadığı, buna karşın karayollarında karşılaşılan sorunların son yıllarda iyice arttığı vurgulanmıştır. Bu sebeple, kent içi ulaşım yatırımlarının toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlar yapılarak gerçekleştirilmesi politikası benimsenmiştir.

İstanbul'da kent içi ulaşımda karayollarının ağırlığının azaltılarak denizyolu ve raylı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması, bunun için de kent içi Ulaşım Ana Planının hazırlanıp uygulamaya konulması, benzeri plan çalışmalarının gerekli olduğu durumlarda diğer metropoller için uygulanması politikası belirlenmiştir. Planın politikası olarak da enerji ve ulaşım başta olmak üzere altyapı alanında ulusal politikalar oluşturulması ve yatırımların master planlar çerçevesinde yönlendirilmesi kararlaştırılmıştır (Özalp, 2007: 30).

1.2.1.1.8. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005):

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planının temel amacı, "ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaşım hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasındaki dengenin sağlanması, ulaşımda can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması" olarak vurgulanmıştır.

Kent içi ulaşımda toplu taşımanın kentsel gelişmeler karşısında yetersiz kaldığı ve bu yüzden de artan özel araç sayısına da dikkat çekilmiştir. Ayrıca ulaşım planlarının imar planları ile eşgüdümlü yapılmamış olmasının da yarattığı sorunlar neticesinde kent içi hizmet düzeyinde yetersiz kalındığı tespit edilmiştir (Çavuş, 2017:21). Plan, kent içi ulaşımda görülen yetki, sorumluluk, örgütlenme ve mevzuatla ilgili sorunların da giderilmesini amaçlanmıştır.

Bu planda da ulaşım hizmetlerinin eksikliğini giderecek, altyapı hizmetlerinin daha etkin ve verimli yapılmasını sağlayacak bir Ulaşım Ana Planı hazırlanacağı ibaresi yer alsa da, bu plan yapılamamıştır. Yine amaçlar arasında, kent içi otobüs işletmeciliğinin geliştirilmesi, özel toplu taşımacılığın ve servislerin yeterince denetlenmesi, kent içi ulaşımda deniz taşımacılığında daha etkin faydalanmak üzere gerekli tedbirlerin alınması da sayılmıştır.

1.2.1.1.9. IX. Kalkınma Planı (2007-2013):

Dokuzuncu Kalkınma Planında kent içi ulaşım ile ilgili bir durum tespiti yapılmıştır. Ulaşım AB perspektifi vurgulanmış, bu bağlamda kent içi ulaşımda kapasite artırımı yerine talep ve trafik yönetimi yaklaşımlarından bahsedilmiştir. Ayrıca hızlı ve plansız kentleşmenin şehir içi ulaşımda meydana getirdiği sorunlara dikkat çekilmiş, maliyetlerin yüksekliği ve mali kaynakların yetersizliği nedeniyle özellikle büyük kentlerde toplu taşımanın iyileştirilemediği belirtilmiştir (Özalp, 2007:31).

Bu planda ulaşım türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin bütüncül olarak ele alınması ve yük taşımalarının demiryollarına

kaydırılmasını sağlayan taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikaların belirlenmesi hedeflenmiştir.

Planın hedefleri arasında, büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde finansman ihtiyacına cevap vermek ve özel sektörün verimli işletme yapısından yararlanmak üzere kamu-özel sektör işbirliği modelinin uygulanmasına öncelik verilmesi de yer almaktadır. Bununla birlikte diğer bir hedef de ulaşım sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı oluşturulmasıdır.

1.2.1.1.10. X. Kalkınma Planı (2014-2018):

Onuncu Kalkınma Planı döneminde, ulaşım altyapısının geliştirilerek yurtiçi ve yurtdışı üretim ve tüketim merkezlerinin birbirine bağlanması ve ulaşım türlerinin birbiri ile entegre hale getirilmesi yönünde çalışmalar sürdürülmüştür. Bu çerçevede Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Kafkas ülkeleri ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projeler büyük ölçüde gerçekleştirilmiş, bölünmüş yol çalışmalarına devam edilmiş, hızlı tren hatları işletmeye alınmaya başlanmış, iki büyük konteynır liman projesine öncelik verilmiş, havayolundaki yurtiçi ve yurtdışı yolcu ve sefer sayıları artırılmıştır (<http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/>).

Önümüzdeki dönemde koridor yaklaşımına geçilmesi ve az gelişmiş bölgelerin ulaşım bağlantısının daha da geliştirilmesi öngörülmüştür.

Dokuzuncu Kalkınma Planı, Türkiye'nin coğrafi avantajlarını ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtabilmesi için maliyetleri optimize edecek, ürün döngü sürecini kısaltacak, ulaştırma, depolama, paketleme ve stok yönetimi gibi işlevleri bütünleştirebilecek bir yük taşımacılığı ve lojistik altyapısının gerçekleştirilmesi gerekliliğine de vurgu yapmıştır.

1.2.1.2. Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi ve Eylem Planı:

Türkiye'de kentleşme her geçen gün artmaktadır. Bu göçlerin büyük çoğunluğu orta büyüklükteki kentlerden ziyade büyük kentlere yönelmektedir. Bu bağlamda büyük kentlerde işsizlik, çarpık kentleşme, güvenlik vb. kentsel sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu yüzden de Türkiye'de kentsel yerleşmelerin yaşam kalitesinin artırılmasına

ekonomi ve sosyolojik yapının güçlenmesine kentsel planlama sisteminin yeniden yapılandırılmasına olan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır. Bu ihtiyaçlardan hareketle “Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (KENTGES)” hazırlanması öngörülmüştür. Böylelikle “Kentlerin Yaşam Standartlarının Yükseltilmesi ve Sürdürülebilir Gelişiminin Sağlanması” kentsel alana dair öncelikli politika haline getirilmiştir.

Bu temel sorunların planlı ve izlenecek politikalarla aşılmasını rapor halinde toplayan KENTGES, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından Nisan 2007 Mart 2010 tarihleri arasında “ Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı Hazırlama Projesi (KENTGES)” kapsamında 2023 hedef yılı doğrultusunda hazırlanmış ve 2010/34 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Hazırlanan raporda KENTGES’in amacı, yerleşmelerimizin yaşanabilirlik düzeyinin, mekân ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi ile ekonomik, sosyal ve kültürel yapılarının güçlendirilmesine yönelik yol haritasının oluşturulması şeklinde belirtilmiştir ([https://webdosya.csb.gov.tr/db/kentges/edirdosya/kentges_tr\(1\).pdf](https://webdosya.csb.gov.tr/db/kentges/edirdosya/kentges_tr(1).pdf)).

Sürdürülebilir kentleşme ve yerleşmelere ilişkin ilke ve değerler kısmında kentsel ulaşım ile alakalı, yeterli altyapıya ve ulaşım imkanlarına erişiminin sağlanması, iklim değişikliğinin etkilerini azaltmaya yönelik sürdürülebilir kent formunun ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini hedefleyen KENTGES, kentsel ulaşım, hedefler bölümünde ayrıca bir başlık açmış ve şu hedefleri sıralamıştır:

- Mekânsal planlama çalışmalarında yerleşme büyüklüklerine göre uygulanabilecek kapsamlı ulaşım sistemlerine ilişkin politika, program ve planların geliştirilmesi sağlanacaktır.
- Kentsel ulaşım planlarının kent planları ile uyum ve bütünlüğünün sağlanmasına yönelik mevzuat düzenlemesi yapılacaktır.
- Kentsel ulaşım planları çevresel, teknik, ekonomik ve toplumsal değerler gözetilerek hazırlanacak ve uygulanacaktır.
- Kent içi ulaşım, yaya ulaşımı ve bisiklet kullanımının kabul edilmiş tasarım ilkeleri doğrultusunda geliştirilmesi sağlanacaktır.
- Yaya ve bisiklet yollarının yaygınlaşması için rehberler ve tasarım kriterleri ile ilgili yasal düzenleme yapılacaktır.

- Yaya ve bisiklet yollarının yaygınlaşması için plan kararları geliştirilecek ve etkin bir şekilde uygulanacaktır.
- Kentlerdeki yük taşımacılığının, depolama, aktarma ve dağıtım hizmetlerinin, kent içi trafiğini olumsuz etkilemeyecek düzenlemelerle yapılması sağlanacaktır.
- Kentsel ulaşım planlarında, ulaşılabilirlik, güvenlik, konfor, güvenilirlik, süreklilik, maliyet ve etkinlik ilkeleri gözetilecektir.
- Kent içi ulaşım ve trafik hizmetlerinin etkinleştirilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- Ulaşım sistemleri ve önemli ulaşım tesislerinin afetlere dirençli bir biçimde projelendirilmesi, bakımı ve denetimi için düzenlemeler yapılacaktır.
- Kentsel ulaşım sisteminde hareket kısıtlılığı olanların ihtiyaçlarını da dikkate alan yaya ve taşıt ulaşım bütünlüğüne yönelik standart ve tasarım projelerinin hazırlanması ve uygulanması sağlanacaktır.
- Ulaştırma hizmetlerinin hareket kısıtlılığı bulunanlar tarafından da kullanılabilmesine yönelik standartlar geliştirilecektir.
- Toplu taşıma sistemlerinin hizmet kalitesi ve teknolojik düzeyi artırılacaktır.
- Toplu taşıma sistemleri çevre duyarlı hale getirilecektir.
- Kent içi ulaşımında bilgi teknolojilerinin etkin kullanımı için düzenlemeler yapılacaktır ([https://webdosya.csb.gov.tr/db/kentges/eduardosya/kentges_tr\(1\).pdf](https://webdosya.csb.gov.tr/db/kentges/eduardosya/kentges_tr(1).pdf)).

KENTGES, kalkınma planları gibi amaç ve ilkelerle belirli yıllar arasında izlenmesi gereken politikaları ortaya koyan, yalnızca kentsel alanların sorunlarına yöneldiği için kalkınma planlarından ayrılan bir rapor metnidir. KENTGES’de kentsel alana ait birçok sorun için çözümler üretebilecek ilkeler belirtilmiştir. KENTGES’in sürdürülebilir kentsel ulaşım ile ilgili koyduğu hedefler yukarıda belirtildiği gibidir. Rapora göre, 2023’e kadar bu sayılan hedeflerin gerçekleştirilmesi için politikalar üretilmesi gerektiği belirtilmektedir.

1.3. BELEDİYE KANUNLARINDA ULAŞIM HİZMETLERİ

1.3.1. 5393 Sayılı Belediye Kanununda Ulaşım Hizmetleri:

5393 sayılı Belediye Kanununun (13.04.2005 Tarih ve 2584 Sayılı Resmi Gazete ilanı) 14. ve 15. Maddelerinde Belediyeler kentsel ulaşım ve kent içi trafik hizmetlerinden sorumlu tutulmaktadır. Bu kanunla belediyelere ulaşım hizmetleri ile alakalı şu görevler verilmiştir:

- İmar, su, kanalizasyon ve ulaşım gibi kentsel alt yapıları yapmak.
- Toplu taşıma yapmak ve otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, raylı sistem de dahil her türlü toplu taşıma sistemleri kurmak, kurdurmak ve işletmek.
- Otobüs terminali, iskele kurmak, kurdurmak, işletmek, işletmek veya bu yerlerin gerçek ve tüzel kişilerce açılmasına izin vermek.
- Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet, ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergahlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek
(<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5393.pdf>).

Ayrıca 5393 sayılı Belediye Kanunu, Belediyelere, ulaşım ile alakalı bu hizmetleri Danıştay'ın görüşü ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kararıyla süresi kırk dokuz 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 süresi ilk mahalli idareler seçimlerini izleyen altıncı ayın sonunu geçmemek üzere hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilme olanağı tanımaktadır.

1.3.2. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda Ulaşım Hizmetleri:

5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun (23.07.2004 Tarih ve 25531 Sayılı Resmi Gazete İlanı), Büyükşehir Belediyesine tanıdığı görevlerinin sıralandığı 7.

Maddesince, Büyükşehir Belediyelerinin ulaşım ile alakalı görevleri şu şekilde sıralanmıştır:

- 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, işlettirmek veya kiraya vermek.
- Kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.
- Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dahil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek.
- Büyükşehir içindeki toplu taşıma hatlarıyla ilgili olarak; şehir merkezine olan uzaklık, nüfus ve hattı kullanan sayısı kriterleri esas alınarak tespit edilecek hatlarla ilgili toplu taşıma hizmetlerinin işlettirilmesine karar vermek (<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5216.pdf>).

Öte yandan kanunun 9. Maddesi doğrudan ulaşım hizmetlerini düzenlemiştir. Bu madde, ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesi ve koordinasyon içerisinde yürütülmesi için UKOME olarak bilinen Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin kurulmasını öngörmekte ve UKOME'nin görevlerini düzenlemektedir. Buna göre: Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulmaktadır. İlçe belediye başkanları kendi belediyesini ilgilendiren konuların görüşülmesinde koordinasyon merkezlerine üye olarak katılmaktadır. Ulaşım

Koordinasyon Merkezi, toplantılara, gündemdeki konularla ilgili üye olmayan kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarına görüş almak için davette bulunabilmektedir (<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5216.pdf>).

UKOME'nin aldığı kararlar büyükşehir belediye başkanının onayı ile yürürlüğe girmektedir. UKOME'nin toplu taşıma ile ilgili aldığı kararlar, belediyeler ve bütün kamu kurum ve kuruluşları için bağlayıcıdır.

Öte yandan, Koordinasyon merkezinin çalışma esas ve usulleri ile bu kurullara katılacak kamu kurum ve kuruluş temsilcileri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı tarafından müştereken çıkarılan yönetmelikle belirlenmektedir.

Ulaşım hizmetlerine geniş bir yer ayıran 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, Büyükşehirleri, il genelinde ulaşım hizmetlerini yerine getirmekte, ilçe belediyeleri ile koordineli ama karar mercii olarak Büyükşehir Belediyelerini gösteren hükümler içermektedir. Ayrıca kanun, ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesi için de ayrıca bir koordinasyon merkezi kurulmasını öngörmektedir. Bu merkezin aldığı kararlar ancak büyükşehir belediyesi başkanının onayı ile uygulanabilmektedir. Yani, ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesi görevi büyükşehir belediyesi kurulu şehirlerde büyükşehir belediyelerinin yetkisi altındadır.

İKİNCİ BÖLÜM

KAHRAMANMARAŞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ'NDE KENTSEL ULAŞIM HİZMETLERİ

2.1. KAHRAMANMARAŞ İLE İLGİLİ BİLGİLER

2.1.1. Kahramanmaraş İli Tarihçesi:

Maraş kentinin adı ile ilgili en eski yazılı kaynaklar M.Ö. 9. yüzyıla dayanmaktadır. Kentin adının geçtiği ilk yazılı belge M.Ö. 858 yılına ait Gurgum Kralı Mutalli'nin Asur Kralı III. Salamanasar'a haraç ödediğinden bahseden Asur yazılı kaynaklarıdır (Eker:27). Bu bölgede hüküm süren Gurgum Krallığı'nın başkenti olarak Markas veya Markasai'den söz edilmektedir. Maraş ismi köken olarak ilk kez bu isimlerle anılmaya başlanmış daha sonra ise Marasin, Marassa, Mer'aş ve Germanikeia gibi değişik kullanımlarıyla karşımıza çıkmaktadır (Eker, 2013:27).

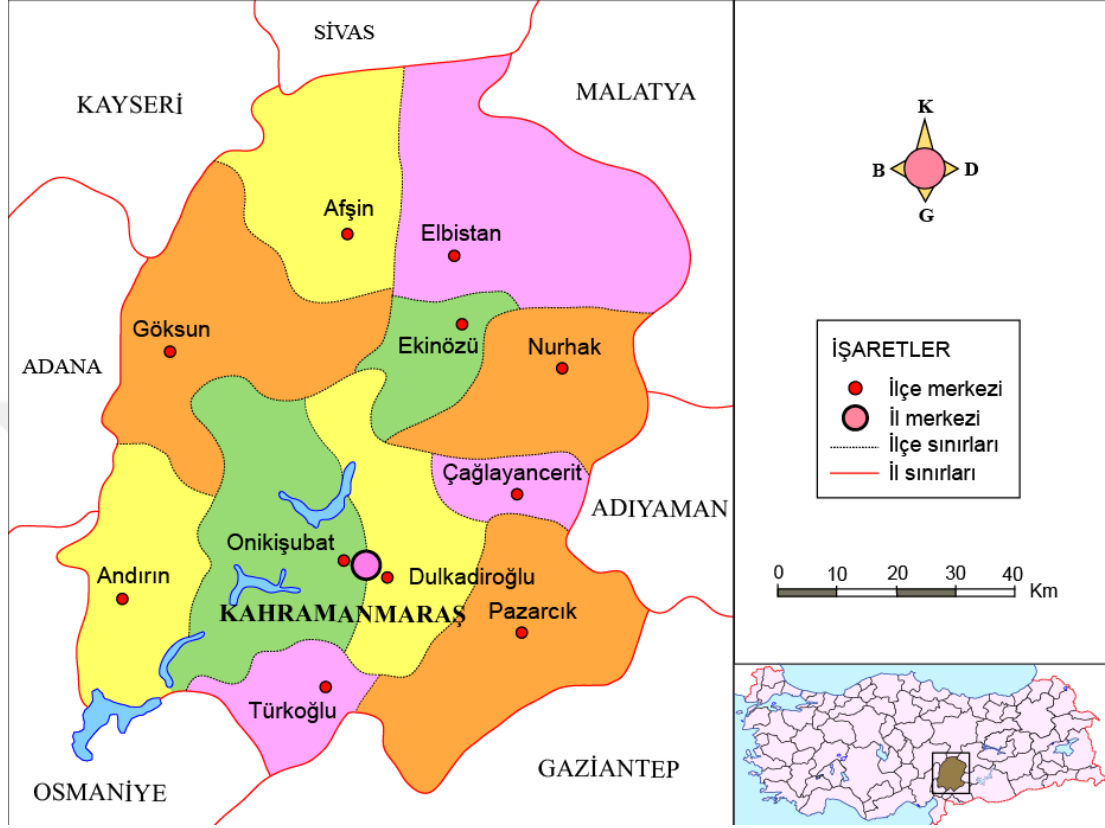
Konum itibariyle önem arz eden bir bölgede bulunması sebebiyle Maraş sürekli el değiştirmiştir. Gurgum Krallığı sonrası Romalılara, 1103'te Selçuklulara geçmiştir. Daha sonra kentte Danişmendliler, Kilikya Krallığı, Eyyubiler ve Memlûklüler hüküm sürmüştür. 1339 yılında Dulkadiroğlu Beyliği yönetimine giren Maraş, 16. Yüzyılda Yavuz Sultan Selim tarafından Osmanlı Devleti topraklarına katılmış ve 1522'de Zulkadiriye Eyaletine bağlanmıştır. Daha sonra eyaletin adı 1831'de Maraş Eyaleti olarak değiştirilmiştir (<http://kahramanmaras.gov.tr/tarihce>)

Mondros Mütarekesi sonrası önce İngilizlerin daha sonra Fransızların işgaline uğrayan Maraş, Kurtuluş Savaşı esnasında Sütçü İmam gibi tarihe adını yazdırmış kahramanların öncülük ettiği kurtuluş mücadelesine girmiştir. Bu kurtuluş mücadelesi sonrası Maraş halkı kahramanlıklarıyla Fransızları topraklarından atmıştır.

Milli Mücadeledeki bu kahramanca fedakarlıklarından dolayı Maraş, 7 Şubat 1973 tarihinde Kahramanlık unvanıyla ödüllendirilmiştir. Ayrıca şehirde her yıl 12 şubat "Kurtuluş Günü" olarak kutlanmaktadır.

2.1.2. Kahramanmaraş İlinin Ülkedeki ve Bölgedeki Konumu:

Şekil 1: Kahramanmaraş İli Haritası



Kaynak: www.harita.gov.tr

Akdeniz Bölgesinin kuzey uç notasında bulunmaktadır. Kahramanmaraş'ın kuruluş yeri, deprem bölgesi olmasından ötürü birkaç kez değişikliğe uğramıştır. (Atalay, 2008:19). Kaynaklara göre Maraş'ın ilk kurulduğu yer bugünkü şehir merkezinin 20 km. uzağında bulunan Erkenez Çayı civarındayken, Romalılar döneminde Karasu Çayının kenarlarında, Dulkadiroğlu Beyliği döneminde ise bugünkü yerinde kurulduğu bilinmektedir (Eker, 2013:26).

Kahramanmaraş'ın batısında Amanos, doğusunda Kurt ve Kartal, kuzeyinde Ahır Dağları bulunmaktadır. Güneyinde Kuzey Suriye'den başlayan Amik Ovası ve İslahiye Ovası ile devam eden alanın kuzeyinde bulunan Kahramanmaraş; doğuda Malatya, Adıyaman ve Gaziantep, güneyde yine Gaziantep, Osmaniye ve Adana, batıda yine Adana ve Kayseri, kuzeyde ise Sivas ile sınırı bulunmaktadır. Akdeniz

Bölgesinde olmasına rağmen hem Doğu Anadolu hem Güneydoğu hem de Orta Anadolu ile sınırı bulunması Kahramanmaraş'a konum olarak stratejik bir önem kazandırmıştır. Şehrin böyle bir konuma sahip olması, ulaşım yolları üzerinde bulunmasını sağlamış, bu da şehre ekonomik olarak fayda sağlamıştır.

Kahramanmaraş konumu itibariyle farklı coğrafyaların birleştiği yer olduğundan çeşitli coğrafi özellikler barındırmaktadır. Örneğin Göksun, Elbistan ve Afşin ortalama 1000-1200 m. yükseklikindedir. Bu yüzden iklim ve hava koşulları açısından Kahramanmaraş merkez ile bu ilçeleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bu yörelerin coğrafi yapısı daha çok Doğu ve Orta Anadolu bölgeleri ile aynı özelliklere sahiptir.

2.1.3. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Sınırları:

Şekil 2: Kahramanmaraş'ın Türkiye Haritasındaki Konumu



Kaynak: www.harita.gov.tr

6360 Sayılı “On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile Kahramanmaraş'ta Büyükşehir Belediyesi kurulmuştur. Bu kanunla belediye sınırı il mülki sınırları ile birleştirilmiş, belde belediyeleri kapatılmış, belde

ve köylerin idari statüleri kaldırılarak, tüzel kişiliği olmayan mahalle statüsüne dönüştürülmüştür.

Büyükşehir olduktan sonra ilçelerin sayıları ve sınırlarında da değişiklikler olmuştur. Kahramanmaraş'ın ilçeleri toplamı 11'dir. Bunlar:

- Onikişubat
- Dulkadiroğlu
- Elbistan
- Afşin
- Türkoğlu
- Pazarcık
- Göksun
- Andırın
- Çağlayancerit
- Nurhak
- Ekinözü

6360 Sayılı Kanunla sınırları değişen ve yeni kurulan merkez ilçelere bağlanan mahalleler şu şekildedir:

Tablo 1: Yeni Kurulan Merkez İlçelere Bağlanan Mahalleler

DULKADİROĞLU İLÇESİNE BAĞLANAN MAHALLELER		
AKSU	ASLAN BEY	BAĞLARBAŞI
BAHÇELİEVLER	BALLICA	BAYAZITLI
BÜĞLEK	DİVANLI	DOĞU KENT
DULKADİROĞLU	DURAKLI	ERKENEZ
EYÜP SULTAN	GENÇ OSMAN	GAZİ PAŞA
İSA DİVANLI	İSMET PAŞA	İSTASYON
KANUNİ	KARACASU FERHUŞ	KARACASU KARAZİYARET
KARACASU KARŞIYAKA	KARACASU KIRIM	KARACASU MAMARAŞ

KAYABAŞI	KURTULUŞ	MEHMET AKİF
MENDERES	NAMIK KEMAL	PINARBAŞI
SAKARYA	SENEM AYŞE	SÜMER
SÜTÇÜ İMAM	ŞEYH ADİL	
ONİKİŞUBAT İLÇESİNE BAĞLANAN MAHALLELER		
12 ŞUBAT	5 NİSAN	ABDULHAMİD HAN
AKÇAKOYUNLU	AKİF İNAN	BARBAROS
BİN EVLER	CUMHURİYET	ÇAMLIK
DUMLUPINAR	ERTUĞRUL GAZİ	FATİH
GAYBERLİ	GEDEMEN	HACI BAYRAM VELİ
HASANCIKLI	HAYDAR BEY	HAYRULLAH
HÜRRİYET	İSTİKLAL	KARACAOĞLAN
KARAMANLI	KAVLAKLI FATİH	KAVLAKLI MİMAR SİNAN
KAVLAKLI YUNUS EMRE	KILAVUZLU	MAĞRALI
MALİK EJDER	MEVLANA	MİMAR SİNAN
NECİP FAZIL	ORHAN GAZİ	ORUÇ REİS
OSMAN GAZİ	PİRİ REİS	SELÇUKLU
SERİNTEPE	SÜMBÜLLÜ	ŞAZİ BEY
ŞEHİT ABDULLAH ÇAVUŞ	TAVŞAN TEPE	ÜNGÜT
YUNUS EMRE	YUSUFLAR	YÜRÜKSELİM
ŞEHİT EVLİYA	SAÇAKLIZADE	

Mahallelerin haricinde 6360 Sayılı Kanunun ortadan kaldırdığı belde belediyelerinden de bu yeni kurulan merkez ilçelere bağlananlar olmuştur.

Dulkadiroğlu İlçesine toplamda 10 belde belediyesi ve 71 köy tüzel kişiliklerini kaybederek mahalle olarak bağlanmıştır. Onikişubat İlçesine de toplamda 10 belde belediyesi ve 71 köy tüzel kişiliklerini kaybederek mahalle olarak bağlanmıştır.

Sonuç olarak, 6360 Sayılı kanun ile Büyükşehir Belediyesi olan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediye sınırı, il mülki sınırı olmuştur. Yani Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, kanunun görev ve yetkilendirdiği alanlarda, toplamda 11 ilçeye ve her bir ilçenin mahallelerine hizmet götürmekle yükümlü kılınmıştır.

2.1.4. Kent Oluşumunu Etkileyen Faktörler:

2.1.4.1. Kentin Coğrafi Yapısı:

Akdeniz Bölgesinin kuzey uç notasında bulunan Kahramanmaraş, 14.327 km²'lik yüzölçümü ile ülke topraklarının %18'ini kaplayan, bu yüzölçümü ile de ülkenin en büyük yüzölçümüne sahip on birinci şehri konumundadır. Topraklarının %59,7'si dağlarla, %24'ü plato ve yaylalarla, %16,3'ü ovalarla kaplıdır.

Kahramanmaraş merkez, deniz seviyesinden 568 metre yükseklikte olup, şehrin kuzey kısımları oldukça dağlıktır. Yeryüzü şekilleri genellikle Güneydoğu Torosların uzantıları olan dağlarla bunlar arasında kalan çöküntü alanlarından oluşmaktadır. Rakımı 350 metreden 3000 metreye kadar çıkan ilde geniş ovalar vardır. Bunlar; Gâvur, Maraş, Göksun, Aşağı Göksun, Afşin, Elbistan, Andırın, Mizmilli, Narlı ve İnekli Ovalarıdır. İlin belli başlı dağları ise; Nurhak, Binboğa, Engizek, Uludaz ve Ahır Dağı (Ahir Dağı). Ceyhan nehri ile Aksu, Bertiz, Erkenez, Göksu, Göksun, Hurman, Körsulu, Sarsap ve Söğütlü çayları ilimizin başlıca akarsularıdır (Dayısoylu, 2017:81). Bu dağlık alanların arasında genel olarak Ceyhan vadisi boyunca sıralanmış; Sağık (Gâvur), Maraş, Mizmilli, Narlı, İnekli, Elbistan, Afşin, Göksun ve Andırın ovaları yer almaktadır. Platoluk alanlar ise genel olarak ilin kuzeyinde yer almaktadır. Güneydoğu Torosların kuzeye açılan kollarından olan Binboğa Dağları doğuya doğru platolara dönüşür. Aynı zamanda Elbistan Ovası'nı kuzey ve doğudan çeviren dağlarla ova arasında ve Maraş Ovası'nın güney ve doğusunda platoluk alanlar yer almaktadır (Gürbüz, 2014:99).

Kahramanmaraş'ta yükseltiye bağlı olarak bitki örtüsünde belirgin bir tabakalaşma bulunmaktadır. Bozkır, çalı, orman ve yüksek dağ formasyonu olmak üzere 4 çeşit bitki formasyonu görülmektedir. Bunlardan çalı formasyonu 500-1200 metreler arasında yer almaktadır. Karışık çalılardan meydana gelen bu bitki örtüsü maki karakterli olup kermes meşesi, mazı meşesi, laden, sandal, zeytin, dişbudak, sumak,

akçakesme, karaçalı, erguvan gibi türleri içermektedir. 350 ile 2000 metrelere kadar olan kısımlarda kuru ve yarı nemli olarak ayırabileceğimiz ormanlar vardır. 800 metreye kadar kızılçam bulunmaktadır. Kızılçamın arasında kışın yaprağını döken ağaçlara da rastlanmaktadır. 900-2000 metreler arasında göknar, karaçam, ardıç, sedir ve meşe türleri bulunmaktadır. Ayrıca ilin %35 'ine tekabül eden 508.450 hektar alan ormandır. Kahramanmaraş ilinde Kumaşır gölü, Nurhak ve Ahir dağları üzerindeki küçük krater gölleri dışında doğal göl bulunmamaktadır. Buna karşılık Kahramanmaraş ili baraj gölü bakımından zengindir. Ceyhan ırmağı ve kolları üzerinde yapılmış olan barajlar Kartalkaya (10,20 km²), Menzelet (42 km²), Sır (47,50 km²), Ayvalı (2,73 km²) ve Kılavuzlu (2,88 km²) Barajlarıdır (<https://kahramanmaras.bel.tr/kesfedin/kahramanmarasin-tarihi>).

2.1.4.2. Kentin İklim Yapısı:

Kahramanmaraş konum itibari ile Doğu Akdeniz Bölgesinde olsa da ; Akdeniz, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin birbirine en çok yaklaştığı alanda yer alır. Bu nedenle coğrafi konumu ve diğer faktörlerin de etkisi ile üç farklı iklim tipi arasında “Bozulmuş Akdeniz İklimi” ne daha yakın bir iklim özelliği gösterir. İlin güneyinde Akdeniz iklimi, kuzeyinde karasal iklim özellikleri görülür. İlde yazlar sıcak, kışlar soğuk geçer. Bununla birlikte il topraklarının Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin geçiş alanında yer alması, ildeki iklim şartlarının farklılaşmasına neden olmuştur. Kahramanmaraş merkezde görülen iklimin aksine, kuzeye doğru gidildikçe yükseltiye bağlı olarak tamamen karasal iklim özellikleri görülür. Kahramanmaraş'ın yıllık ortalama sıcaklığı 16,5 derecedir. Bu dereceler ilçelere göre farklılık göstermektedir. Pazarcık'ta 14,8, Andırın'da 13 derece iken yükseltisi fazla olan Elbistan'da bu oran 10,3 dereceye düşmektedir (<https://kahramanmaras.bel.tr/kesfedin/kahramanmarasin-tarihi>).

Kahramanmaraş'ta aylık minimum sıcaklık ortalamalarının en düşük olduğu ay ocak ayıdır. Ölçümü yapılan Ocak ayı minimum ortalama sıcaklık değerleri Kahramanmaraş'ta 1,2°C, Pazarcık'ta -0,2 °C, Andırın'da -1,7 °C, Göksun'da -8,7 °C, Aşfin'de -7,2 °C, Elbistan da -7,3°C dir. Aylık maksimum sıcaklık ortalamalarının en yüksek olduğu ay ise ağustos ayıdır. Ölçümü yapılan Ağustos ayı maksimum ortalama sıcaklık değerleri Kahramanmaraş'ta 35,9 °C, Pazarcık'ta 35,6 °C,

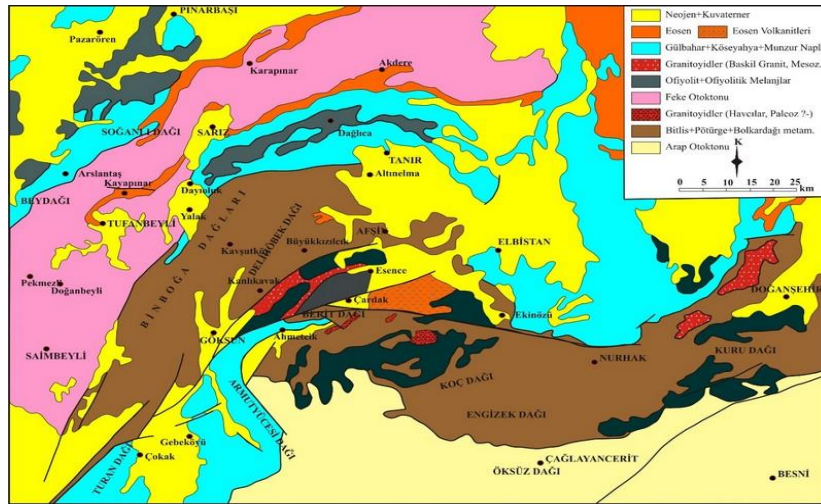
Andırın'da 28,5 °C, Göksun'da 29,5 °C, Afşin'de 31,0 °C, Elbistan da 32,1 °C dir (<http://kahramanmaras.gov.tr/tarihce>).

Kahramanmaraş'ın kuzeyinde 1000 metreyi aşan yükseltilere çıktığında kışları soğuk ve kar yağışlı, yazları serin bir Akdeniz dağ iklimi görülmeye başlar. Kahramanmaraş'ın güneyinde Akdeniz Termik Rejim Tipi etkili iken, kuzeyinde Karasal Termik Rejim Tipi etkili olmaktadır. Kahramanmaraş ilinde Akdeniz yağış rejimine uygun olarak en yağışlı mevsim kış iken, en az yağış düşen mevsim yazdır. Kuzeye doğru gidildikçe iklimde karasallaşmanın görülmesiyle birlikte ilkbahar yağışlarının oranında artış gözlenmektedir. İl içerisinde yıllık yağış miktarları da çok değişiklik göstermektedir. Kahramanmaraş merkezde yıllık yağış miktarı 731,2 mm iken kuzeydeki Elbistan'da 390,5 mm'ye düşmekte, batıdaki Andırın'da ise 1268,7 mm'ye çıkmaktadır (Gürbüz, 2014: 102).

Genel olarak, Kahramanmaraş ve çevresinin kış aylarında Sibiryaya yüksek basıncının etkisi altında kalmasından dolayı sıcaklığın azaldığı, yaz aylarında ise basınç merkezlerinin yer değiştirmesi sonucunda Basra alçak basıncının etkisi altına girmesiyle sıcaklığın arttığı görülmektedir (Karabulut, 2014: 102).

2.1.4.3. Kentin Jeolojik Yapısı:

Şekil 3: Kahramanmaraş'ın Jeolojik Haritası



Kaynak: www.mta.gov.tr

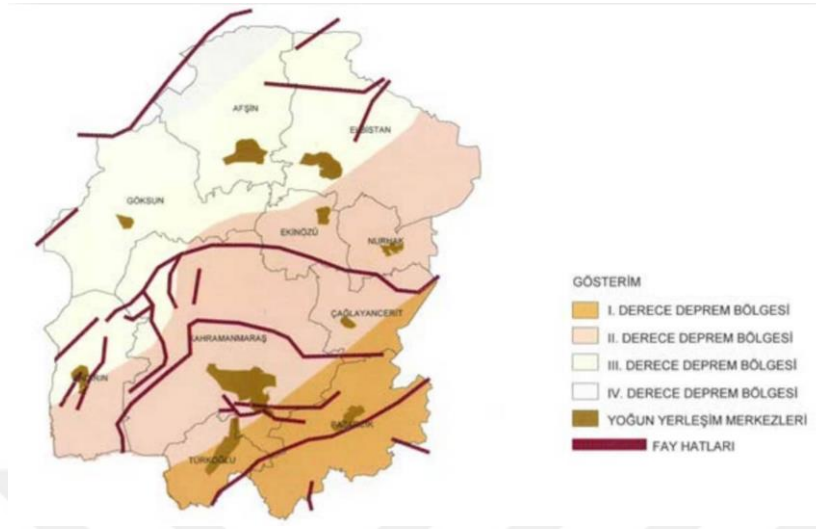
Kahramanmaraş ve yakın çevresi morfotektonik açıdan Anadolu Levhası ile Arabistan Levhasının çarpışma etkilerini yansıtır. Nitekim, Anadolu Levhası ile Arabistan Levhasının çarpışma sınırının hemen güneyinde bir "Kenar Önülke Havzası" içinde yer alan Kahramanmaraş, bu çarpışma sonucunda oluşan ve Türkiye tektoniğinde önemli bir yere sahip olan Doğu Anadolu Fayı ile Ölü Deniz Fayı'nın etkisi altındadır (Biricik, 2001: 56).

Bu çarpışma sonrasında kuzey-güney yönlü sıkışmalar nedeniyle faylar (Doğu Anadolu ve Ölü Deniz Fayı) ve kıvrımlar oluşmuştur. Ayrıca bu bölgede Güneydoğu Kıvrım Kuşağı ile Doğu Toros Orojenik Kuşağı ve Amanoslar gibi farklı tektonik birlikler birbirleriyle karşılaşmıştır. Bu özelliklerin yanında akarsuların aşınım ve birikim şekillerinin de etkisiyle Kahramanmaraş ili jeolojik ve jeomorfolojik özellikler bakımından çok karmaşık ve çeşitlilik arz etmektedir (Gürbüz, 2014: 95).

Doğu Anadolu ve Ölü Deniz Fayları arasında yer alan Kahramanmaraş ilinde, merkez ilçe ile beraber Türkoğlu, Pazarcık, Çağlayancerit ilçeleri I. Derece deprem kuşağında yer almaktadır. Kahramanmaraş ili, en çok Doğu Anadolu Fay hattının Türkoğlu-Hatay Fay parçasından olmak üzere Güneydoğu Anadolu Bindirme Fayı ve Elbistan Fay hatlarından etkilenmektedir. Elbistan Fay Hattı, Doğu Anadolu fayının yan koludur. Kahramanmaraş ilini etkileyen birçok deprem olmakla birlikte, 1513 yılında ve 1872 yılında meydana gelen depremler ağır hasara neden olmuştur. Yakın dönemde 1986 yılında Doğanşehir-Gölbaşı arasında, 1998 yılında ise Adana ilinin Ceyhan ilçesinde meydana gelen depremler, Kahramanmaraş ilini etkileyen diğer depremlerdir(http://www.dogaka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.dogaka.gov.tr_238_GN4_B05YM_TR63_Bolgesinin_Afet_Durumu_ve_Yerlesime_Uygunlugu.pdf).

Kahramanmaraş'a ait fay hatlarını gösteren grafik ise aşağıdaki şekildedir:

Şekil 4: Kahramanmaraş Fay Hatları



Kaynak: www.dogaka.gov.tr

2.1.5. Kentin Demografik Yapısı:

Tablo 2: Kahramanmaraş İl Geneli ve Şehir Nüfusu (1927-2010)

Yıl	İl Nüfusu	Şehir Nüfusu
1927	184.958	25.982
1950	288.843	34.641
1960	389.857	54.471
1970	528.982	110.761
1980	738.032	178.557
1990	892.952	228.129
2000	1.002.384	326.198
2010	1.044.816	412.252

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Kahramanmaraş'ın nüfusu geçmişten günümüze sürekli artış göstermiştir. Tabloya göre 1927 yılında 184.958 olan il nüfusunun 2000'li yıllarla beraber 1 milyonu aştığı görülmektedir. Özellikle il nüfusunun yıllara göre daha çok artması Kahramanmaraş'ın hem dışarıdan göç alması hem de kentleşmeyle beraber kırsal alanlardan şehir merkezine olan göçün artması ile açıklanabilir. Şehir merkezi

nüfusunun sürekli artması, şehir merkezi nüfusunun il genelindeki nüfusa olan oranını da sürekli artırmıştır. 1927 yılında şehir merkezi nüfusunun il nüfusu içindeki payı %14 düzeylerindeki bu oran 1980'lerde %24, 2010 yılına gelindiğinde ise %39 seviyelerine yükseldiği görülmektedir.

Özellikle 1960'lardan sonra nüfusun daha belirgin bir biçimde artmasının temelinde 1965 yılında faaliyete giren ilk pamuklu dokuma fabrikasının Kahramanmaraş'ta açılması yatmaktadır. Daha sonra Kahramanmaraş'ın kalkınmada öncelikli yöre kapsamına alınması da şehrin nüfusunun bu dönemlerde daha çok artmasına yardımcı olmuştur (Gürbüz, 2014: 123).

Tablo 3: Kahramanmaraş Toplam ve Kadın-Erkek Nüfusu

Yıl	Kahramanmaraş Nüfusu	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu
2018	1.144.851	580.410	564.441
2017	1.127.623	572.111	555.512
2016	1.112.634	565.816	546.818
2015	1.096.610	556.607	540.003
2014	1.089.038	553.493	535.545
2013	1.075.706	546.943	528.763
2012	1.063.174	539.998	523.176
2011	1.054.210	534.845	519.365

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Kahramanmaraş şehri nüfusunun 2011 yılından itibaren de düzenli olarak arttığı görülmektedir. 2011 yılında 1.054.210 nüfusa sahip olan Kahramanmaraş'ın, adrese dayalı nüfus kayıt sisteminin 2018 verilerine göre nüfusu 1.144.851 olarak gösterilmiştir. TÜİK verilerine göre Kahramanmaraş, Türkiye'nin en kalabalık 18. ilidir.

Nüfus, kadın ve erkek nüfus olarak ayrılıp incelendiğinde, tabloya göre (2011-2018) her yıl erkek nüfusun daha çok olduğu görülmektedir. En son nüfus verilerine göre, 1.144.851 olan Kahramanmaraş nüfusunun, 580.410'u erkek, 564.441'i ise kadındır.

Yani erkek nüfus toplam nüfusun %50.7'sini, kadın nüfus ise %49.3'ünü oluşturmaktadır.

Yıllara göre Kahramanmaraş illinin nüfusu incelendiğinde, sürekli bir artışın olduğu gözlemlenmektedir. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 4. Maddesinde 750.000 nüfusu geçen il belediyelerinin kanunla büyükşehir belediyesine dönüştürülmesi öngörülmüştür. Bu kanun sonrası Kahramanmaraş, 2014 yılında çıkarılan 6360 Sayılı “On Dört İilde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile Büyükşehir Belediyesine dönüştürülmüştür.

2.2. KAHRAMANMARAŞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM HİZMETLERİ

Kahramanmaraş ilinde kentsel ulaşım halk otobüsleri ve belediye otobüsleri ile sağlanmaktadır. Kent içi ulaşımda halk otobüslerinin hat sayısı ve taşıdığı yolcu sayısı belediye otobüslerine nazaran daha fazladır. Belediye otobüslerinin hat sayısı daha az olsa da yol aldığı mesafe oldukça fazladır. 6360 Sayılı Kanunun yürürlüğe girmesi sonrası büyükşehir belediyesi statüsü kazanan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, yine bu kanunla hizmet alanının ilk mülki sınırı yapılması ve ulaşımın Büyükşehir Belediyesi tarafından sağlanması görevi sebebiyle, kırsal alanlara birçok otobüs seferi koymak durumunda kalmıştır. Kent içi ulaşımında halk otobüslerinin yoğunluğu, büyükşehir belediyesinin kırsal alanlara da ulaşımı götürmesini rahatlatmıştır. Nitekim, halk otobüslerinin sayısının az olması, büyükşehir belediyesini toplu taşıma konusunda sıkıntıya uğratacak bu da hem ulaşım hizmetlerinin aksayabileceği, hem de sunulan hizmetin kalitesinin düşmesine sebep olabileceği ihtimalini ortaya çıkarmıştır. Bu şekilde izlenen bir yol haritası ile Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi etkin bir ulaşım ağı ve otobüs hat ve seferleri ile toplu taşıma ulaşım hizmetini en etkin ve verimli bir biçimde sunmaya çalışmaktadır.

2.2.1. Kent İçi Toplu Taşıma:

Kahramanmaraş'ta kent içi toplu taşıma Büyükşehir Belediyesinin aldığı kararlar, kontrolü ve denetimi altında, UKOME'nin izni ile toplu taşıma yapan halk otobüsleri ve Büyükşehir Belediyesine ait belediye otobüsleri ile sağlanmaktadır. Halk otobüsleri kent içi ulaşımın sağlanmasında önemli bir yere sahiptir. Yalnızca kent içine hizmet veren halk otobüsleri güzergah çokluğu ve yolcu kapasiteleri ile sunulan ulaşım hizmetinde büyük bir paya sahiptir.

Tablo 4: Özel Halk Otobüsü Şehir İçi Çalışan Araç Sayıları

Toplam Araç Sayısı	347
Mesai Saatlerinde Faal Araç Sayısı	250
Takviye Araç	87
Yedek Araç Sayısı	10
Gece Nöbetçi Araç Sayısı	175
İstirahatlı Araç Sayısı	0
TOPLAM ARAÇ SAYISI	347

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

Toplamda 347 araçla kent içinde ulaşım hizmeti sunan halk otobüsleri yalnızca gündüzleri değil, aynı güzergahlarda geceleri de nöbetçi araçlarla aktif olarak çalışmaktadır. Halk otobüsleri 47 farklı güzergahta toplam 347 araç ile çalışmaktadır.

Tablo 5: Özel Halk Otobüsleri Hatları ve Güzergahları

HAT NO	GÜZERGAH	HALK OTOBÜS GÜZERGAHLARI
2	EYÜP-SULTAN-ÇOCUK HASTANESİ	GİDİŞ: Eyüp Sultan Mah. İçi - 25016 - 25012 - 25013 - 25010 Sanayii Kavşağı - G. Antep Yolu - Lütüf Köker Bul. - 38. Sok. - Yüzcüncü Yıl Cad. - Cahit Zarifoğlu Bul. - Cumhuriyet Bul. - Muftülük Meydanı - Trabzon Cad. - Eski İtfaiye. - Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Atatürk Bul. - Kanlıdere Cad. - Enstitü Cad. - Çocuk Bahçesi - Kışla Cad. - Vakıflarla Cad - Devlet Hastanesi - Mağralı Ökkeş Cad. - Bayazıtlı Bul. - Kemal Önyurt Cad. - Kadirpaşa Cad. - Ahırdağ Cad. - Beyza Fen Lisesi - Denizkent Sit. - 36. Sok. - 2027. Sok. - 5 Nisan Mah. - 2006. Sok. - Şeyh Edebalı Bul. - Tekstil Lisesi - Çocuk Hastanesi DÖNÜŞ: Çocuk Hastanesi - Şeyh Edebalı Bul. - H.Ali Özal Bul. - Kervan Kavş. - Kültür Sitesi - Necip Fazıl

		Kısakürek Cad. - Batpark - Şehit Evliya Cad. - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Bul. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. - Trabzon Bul. - Cahit Zarifoğlu Bul. - 38. Sok. - SGK - Lütfi Köker Bul. - G. Antep Çevreyolu - Eyüp Sultan Mah. İçi - 25010 - 25013 - 25012 - 25016 Sokaklar
3	KILAVUZLU- NAMIK KEMAL MAH.	GİDİŞ: Kılavuzlu Mah. - Kılavuzlu Parkı - Kayseri Çevreyolu - N. Erbakan Bul. - H. Mağçık Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - Bayazıtlı Bul. - Halit Evliya Cad. - Şehit Çuhadar Ali Cad. - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii -Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde hanım Bul. - Eski İtfaiye-Girne Cad. - Hacı Murat Cad. - 31. Sok. - Namık Kemal Mah. DÖNÜŞ: Namık Kemal Mah. - Göllülü Yusuf Cad. - Yavuz Selim Cad. - Malik Aslan Cad. - Hacı Murat Cad. - Girne Cad. - Şeyhadil Cad. - Yeni Hükümet Bul. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Atatürk Bul. - Kanlıdere Cad. - Işık Cad. -Şehit Çuhadar Ali Cad. - Hayrullah Cad. - Mağralı Ökkeş Cad. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - Hanifi Mağçık Bul. - N. Erbakan Bul. - Kayseri Çevreyolu - Kılavuzlu Parkı - Kılavuzlu Mah. NOT: Sabah 09:00'a kadar Hacı Murat Cad.- Sanayi sonu yaparak tekrar hatta devam edecektir.
4	İSTASYON MAH.- BİNEVLER	GİDİŞ: 62018. Sokak Sonu. - Sümer Mah. - 45. Sk. Sonu - İstasyon Mah. - İlahiyat Cad.-Sümer Mah.- Ticaret Odası - G.Antep Çevreyolu - 9015. Sk. - Cumhuriyet Bul. - Cahit Zarifoğlu Bul. - Azerbaycan Bul. - Belediye - Ulu Camii - Atatürk Bul. - Kanlıdere Cad. - Işık Cad.- Mustafa Kuşçu Cad. - Devlet Hastanesi - 12 Şubat Cad. - 19. Sk. - Kanuni Sultan Süleyman Cad. - Serintepe - Ali Demirkol Cad. - Kemal Önyurt Cad. - Dr. Sait Bul. - Akçay Kavş. - 58010 - 58015 - 58037. Sk. - Çocuk Hastanesi - 12. Sk. - Anadolu Tekstil Lisesi -Şeyh Edebali Bul. - 2. Sk. -5 Nisan Mah. - Harun Doğan Cad. - Güzelevler - Gazi Osman Paşa Cad. - Garbi Sk. DÖNÜŞ: Garbi Sok. - 15. Sk. -Dr. Sadık Ahmet Bul. - Binevler 2 - 28. Sk. - Yamaçevler - Çocuk Hastanesi - 58037 - 58015 - 58010 Sokakları - Akçay Kavş. - İtfaiye - Kemal Önyurt Cad. - Ali Demirkol Cad. - Kanuni Sultan Süleyman Cad. - 12. Sk. - Devlet Hastanesi - Mustafa Kuşçu Cad. - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. Müze - Cahit Zarifoğlu Cad. - Cumhuriyet Bul. - G. Antep Çevreyolu - Ticaret Odası - Sümer Mah. -İlahiyat Cad. - İstasyon Mah. - Sümer Mah. - 45. Sk. - 62018. Sokak Sonu.
5	GÜNEŞEVLER- DOĞUKENT- AVŞAR KAMPÜSÜ	GİDİŞ: Güneşevler - Doğukent - Şeyh Şamil Cad. - Dulkadiroğlu Cad. - Abdal Halil Ağa Cad. - Kümbet Cad. - Divanlı Cad. - Haydarlı Cad. Bektütiye Bul. - Çiçek Cad. - Estitiye Cad. - Işık Cad. - Gazi Mustafa Kuşçu Cad. - İnönü Cad. - Mağralı Ökkeş Cad. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - H. Mağçık Bul. - Üngüt Mah. - 1. Sok. - Avşar Kampüsü DÖNÜŞ: Avşar Kampüsü - 1. Sok. Üngüt Mah. - Adliye - H. Mağçık Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - Bayazıtlı Bul. - Şehit Çuhadar Ali Bul. - Mustafa Kuşçu Cad. - Gazneliler Cad. - Kışla Cad. - Şehit İlbey Cad. - Gazi Demircioğlu Cad. - Haydarlı - Divanlı - Kümbet - Abdal Halil Ağa Cad. - Dulkadiroğlu Cad. - Şeyh Şamil Cad. - Doğukent - Güneşevler
7	SANAYİ-ÇOCUK HASTANESİ- BİNEVLER	GİDİŞ: Yeni Sanayi - Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Girne Cad. - Şeyhadil Cad. - Yeni Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii -Atatürk Bul. - Kanlıdere Cad. - Işık Cad. - Mustafa Kuşçu Cad. - Devlet Hastanesi - Çamlık Mesire Alanı - Alaattin Kısakürek Bul. - Süleymanpaşa Bul. - Şeyh Edebali Bul. - Çocuk Hastanesi - 48041. Sk. - 48042. Sk. -13011. Sk. - 13032. Sk. - 13039. Sk. - 13049. Sk. - 13060. Sk. - Köle Hafız Bul. -2001. Sk. (Yaman Sitesi Arkası) - Harun Doğan Cad. - Engelliler Parkı. - 1025.Sk. - 1012.Sk. - 1001. Sk. -Gazi Osman Paşa Bulv. - Güzelevler DÖNÜŞ: Güzelevler - 37015 Sk. -13062. Sk. (Cuma Pazarı) -13033. Sk. -13011. Sk. - 48042. Sk. - 48041. Sk. - Çocuk Hastanesi - H. Ali Özal Bul. - Dr. Sait Bul. - İtfaiye - Süleymanpaşa Bul. - Alaattin Kısakürek Bul. - Çamlık Mesire Alanı - Mustafa Kuşçu Cad. - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Bul. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Cad. - Trabzon Bul. - Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Yeni Sanayi
8	NECİP FAZİL ŞEHİR HAST.-ÇOCUK HASTANESİ	GİDİŞ: NECİP Fazıl Yeni Şehir Hast. - G. Antep Çevreyolu -Lütfi Köker Bul. -Sgk. -38. Sk. -100. Yıl. - Cahit Zarifoğlu Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii -Kanlıdere Cad. - Işık Cad. - Mustafa Kuşçu Cad. - Ermiş Cad. - Kanuni Sultan Süleyman Cad. -60036. Sk. - Süleyman Paşa Bulv. - Saçaklızade Mah. - Bekir Büke Cad. - Yeni Toki-56012 Sk. - 56047. Sk. - Özel Beyza Lisesi - Denizkent Sit. - 38. Sk. - 80. Sk. - Tekstil Lisesi - Çocuk Hastanesi DÖNÜŞ: Çocuk Hastanesi -Şeyh Edipali Bul. - Süleyman Paşa Bul. - 60036. Sk. - Kanuni Sultan Süleyman Cad. - Ermiş Cad. -Mustafa Kuşçu Cad. - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Azerbaycan Bul. - Belediye - Cahit Zarifoğlu Cad. - 100. Yıl -38. Sk. -SGK -Lütfi Köker Bul. - G. Antep Çevreyolu - Karacasu Kampüsü - Necip Fazıl Yeni Şehir Hast.
9	NAMIK KEMAL- ÜNGÜT-GEDEMEN	GİDİŞ: Namık Kemal Mah. - Hacı Murat Cad. - 31. Sok. - Göllülü Yusuf Cad. - Yavuz Selim Cad. - Malik Aslan Cad. - Hacı Murat Cad. - Cahit Zarifoğlu Caddesi-Azerbaycan Bul. - Belediye- Ulu Camii - Atatürk Bul. - Kanlıdere Cad. - Kışla Cad. - Mustafa Kuşçu Cad. - Devlet Hastanesi - Çamlık Mesire Alanı - Alaaddin Kısakürek Bul. - Süleymanpaşa Bul. - Şeyh Edebali Bul. - Çocuk Hastanesi - Tekstil Lisesi - Yaman Siteleri Önü - Köle Hafız Bul. - Gazi Osman Paşa Cad. - Garbi sok. - Paşa Konağı Siteleri - Hanifi Mağçık Bul - Adliye - İl Jandarma - Kazma Cad. - Gedemen Mah. DÖNÜŞ: Gedemen Mah.- Kazma Cad - İl Jandarma - Hanifi Mağçık Bul. - Adliye -Binevler Kavşağı - Doktor Sadık Ahmet Cad. - Köle Hafız Bul. - Şeyh Edebali Bul. -Çocuk Hastanesi - Aladdin Özden Ören - Bediüzzaman Bul - Dr. Sait Bul. - Süleymanpaşa Bul. - Alaaddin Kısakürek Bul. - Çamlık Mesire Alanı - Mustafa Kuşçu Cad. - Devlet Hastanesi- Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul.- Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul.- Zübeyde Hanım caddesi-Müftülük Meydanı-Cumhuriyet Caddesi-Cahit Zarifoğlu Caddesi.-Recep Tayyip Erdoğan Bulv.-Hacı Murat Cad. -31. Sok. - Göllülü Yusuf Cad. - Namık Kemal Mah.
10	SANAYİ-BİNEVLER	GİDİŞ: Yeni Sanayi Sonu- Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Girne Cad. - Eski İtfaiye -Yeni Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Kanlıdere Cad. -Enstitü Cad. - Işık Cad. - Şehit Çuhadar Ali Cad. - Hayrullah Cad. - Mağralı Ökkeş Cad. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - Osmanca Ali Cad. - Dr. Sait Bul. - H. Ali Özal Cad. - Çocuk Hastanesi-Bediüzzaman Bul. - Dr. Sadık Ahmet Cad. - Binevler Huzur Evinden Şağa Dönerek Harun Doğan Caddesi -Engelliler Parkı -Genç Osman Paşa Bul. -1060 - 1061 - 1065 Sk. Garbi Sk. DÖNÜŞ: Garbi Sk. -Genç Osman Paşa Bul. - 15. Sk. - Bediüzzaman Bul. - Çocuk Hastanesi - 21. Sk. - H. Ali Özal Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - Bayazıtlı Bul. - Şehit Çuhadar Ali Cad. - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusibaba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. - Eski İtfaiye-Girne Cad. -Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Yeni Sanayi

		Sonu.
11	OTOGAR-MERCİMEK TEPE	GİDİŞ: Otogar- Kafum - Madalyalı Kavş. - Azerbaycan Bul. – Belediye - Ulu Camii - Nursultan Nazerbayev Bul. - Kazım Karabekir Cad. - Şekerdere Cad. -Mükremin Halil Ağa Caddesi-Sait Zarifoğlu Bulv.- Ahmet Uncu Cad.-Mercimektepe Cad.-14.sk-15.sk-76025.sk DÖNÜŞ: 29.sk-Sosyal Bilimler Lisesi -Yıldız Parkı- Ahmet Uncu Caddesi.-Sait Zarifoğlu Bulv.–Mükremin Halil Cad. -.Tekke -Şekerdere- Ulu Camii – Sandalzade Bul.- Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. – Müze - Madalyalı Kavş. - Yeni Hal - Odun Ambarı - Otogar
12	KÜLTÜRPARK-BALLICA MAH.	GİDİŞ: Kültürpark - Malik Ejder Bul. - Kuddusü Baba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. - Eski İtfaiye - Yeni Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Kanlıdere Cad. - Enstitü Cad. - Kışla Cad. - Fatih Lisesi- GaznelilerCad. - Ş. İlbey Cad. - Muhsin Yazıcıoğlu Parkı - Salman Zulkadiroğlu Cad. - Ali Ulvi Yetişen Bul. - Büğlek Camii - Büğlek Cad. 79022. Sok. - Mehmet Esenceli Cad. 1011. Sok. - 1054. Sok. Şeref Eroğlu Cad. - 10003/1. Sok. - 10004. Sok. - Çakmakçı Sait Ortaokulu - Ballıca Mah. DÖNÜŞ: Ballıca Mah. - Büğlek Camii - Ali Ulvi Yetişen Bul. -Salman Zulkadiroğlu Cad. - Muhsin Yazıcıoğlu Parkı - Ş. İlbey Cad. - Gazneliler Cad. - Ticaret Lisesi - Fatih Lisesi - Kışla Cad. - Çocuk Bahçesi - Uzunluk Cad. - Ulu Camii – Derepazarı - Ali Sezai Efendi Bul. - Kültürpark
13	GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-AVŞAR KAMPÜSÜ	GİDİŞ: Güneşevler- Doğukent - Şeyh Şamil Cad. - Sakarya Cad. - Fetih Bul. - Yeni Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Atatürk Bul. - Şekerdere Cad. - Adnan Menderes Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - H. Mahçiçek Bul. - N. Erbakan Bul. - Üngüt İçi – 183.Sok. ve 186.Sok. – Turgut Özal Blv. - Avşar Kampüsü DÖNÜŞ: Avşar Kampüsü - Turgut Özal Bul. – Üngüt İçi – 186. Sok. ve 183. Sok. - N. Erbakan Bul.- Alparslan Türkeş Bul.- Adnan Menderes Bul.- Şekerdere Cad.- Ulu Camii – Derepazarı - Sandalzade Bul.- Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. - Fetih Bul. - Sakarya Cad. - Şeyh Şamil Cad. – Doğukent - Güneşevler
15	GENÇ OSMAN MAH.-SANAYİ-MEVSİM SİTESİ-YEDİKULE	GİDİŞ: Genç Osman Mah. - Yeni Sanayi- R. Tayyip Erdoğan Bul. -Trabzon Cad. - Cahit Zarifoğlu Cad.- Azerbaycan Bul. - Belediye- Ulu Camii - Şekerdere Bul.- Adnan Menderes Bul. - İsmet Karaokur Bul. - Bahçeci Hoca Bul. Karasu Bul. - Mevsim Sitesi -Yedikule Sitesi DÖNÜŞ: Yedikule Sitesi - Mevsim Sitesi - 32208. Sok. - Mimoza Konutları - 32211. Sok. - Boğaziçi Konutları Önü U Dönüşü - Bahçeci Hoca Bul.- İsmet Karaokur Bul. - Adnan Menderes Bul. - Şekerdere Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. -Kuddusibaba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. -Müftülük Meydanı. - Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Yeni Sanayi Sonu - Genç Osman Mah.
16	PIAZZA-KSÜ AVŞAR KAMPÜSÜ	GİDİŞ: Piazza -Stad Cad. -Kuddisibaba Bulv. - Belediye - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Kanlıdere Cad. - Işık Cad. - Kışla Cad. - Gazneliler Cad. - Mustafa Kuşçu Cad. - Devlet Hastanesi - Çamlık Çevreyolu - Alaaddin Kısakürek Bul. - Süleymanpaşa Bul. - Şeyh Edebalı Bul. Çocuk Hastanesi - Köle Hafız Bul. - 5 Nisan Mah. - Harun Doğan Cad. – Gazi Osman Paşa Bul. - Garbi Sok. - Yanık Petrol - H.Mahçiçek Bul. - Prf. Necmettin Erbakan Bul. - Kayseri Yolu - Teknokent - Tıp Fakültesi - KSÜ Avşar Kampüsü DÖNÜŞ: KSÜ Avşar Kampüsü - Kayseri Yolu - Teknokent - Prf. Necmettin Erbakan Bul. - H. Mahçiçek Bul. - Dr. Sadık Ahmet Bul. - Harun Doğan Cad. - 5 Nisan Mah. - Çocuk Hastanesi – Şeyh Edebalı Bul. İtfaiye - Çamlık Çevreyolu - Süleymanpaşa Bul. - Alaaddin Kısakürek Bul. - Mustafa Kuşçu Cad. - Devlet Hastanesi - Uzunluk Cad. - Ulu Camii – Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. – Kültürpark. -Sandalzade Bulv. - Malik Ejder Bulv. - Kuddisibaba Bulv. - Stad Cad. -Haydar Aliyev Bulv. - Piazza
17	GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-AVŞAR KAMPÜSÜ	GİDİŞ: Güneşevler - Doğukent - Dulkadiroğlu Mah. - Sütçü İmam Lisesi - Ali Ulvi Yetişen Bul. - Şehit İlbey Cad. - Gazneliler Cad. - İnönü Cad. - Devlet Hastanesi - Mağralı Ökkeş Cad. - Bayazıtlı Bul. - N. Fazıl Kısakürek Bul. - İsmet Karaokur Bul. - Bahçeci Hoca Bul. - Boğaziçi Konutları – Kayseri Çevreyolu - KSÜ Avşar Kampüsü. DÖNÜŞ: KSÜ Avşar Kampüsü - Turgut Özal Bul. - 32200. Sok. – Hasan Balcı İlköğretim Okulu - Boğaziçi Konutları - Bahçeci Hoca Bul. - İsmet Karaokur Bul. - N.F. Kısakürek Bul. - Bayazıtlı Bul. - Halit Evliya Cad. - Şehit Çuhadar Cad. - Mustafa Kuşçu Cad. - Gazneliler Cad. - Şehit İlbey Cad. - Ali Ulvi Yetişen Bul. - Sütçü İmam Lisesi- Dulkadiroğlu Mah. - Doğukent–Güneşevler.
18	NECİP FAZİL ŞEHİR HAST.-AVŞAR KAMPÜSÜ	GİDİŞ: Necip Fazıl Şehir Hast. - Karacasu Kampüsü - G. Antep Çevreyolu - Diş Hastanesi - Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Girne Cad. - Şeyhadil Cad. - Yeni Hükümet Bul. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Şekerdere Cad. - Adnan Menderes Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - H. Mahçiçek Bul. - N. Erbakan Bul. - Adliye - İl Jandarma - Üngüt İçi - 163. Sok. - 183. Sok. -Üniversite Cad. - Turgut Özal Bulv. - Tıp Fakültesi - KSÜ Avşar Kampüsü DÖNÜŞ: KSÜ Avşar Kampüsü - Tıp Fakültesi - Turgut Özal Bulv. - Üniversite Cad. - 183 Sok. - 163 .Sok. - Üngüt İçi - İl Jandarma - Adliye - N. Erbakan Bul. - H. Mahçiçek Bul. - Alparslan Türkeş Bul. - Adnan Menderes Bul. - Şekerdere Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Cad. - Eski İtfaiye - Girne Cad. - R.T.Erdoğan Bul. - Diş Hastanesi - G. Antep Çevreyolu - Karacasu Kampüsü -Necip Fazıl Şehir Hast.
21	ÇOCUK HASTANESİ-PIAZZA	GİDİŞ: Çocuk Hastanesi – Şeyh Edebalı Bulvarı – Kadırpaşa Bulvarı – Adnan Menderes Bulvarı – Şekerdere Caddesi – Ulu Camii – Derepazarı – Sandalzade Bulvarı – Belediye - Azerbaycan Bulvarı - Müze - Madalyalı Kavşak DÖNÜŞ: Madalyalı Kavşak – Azerbeycan Bulvarı - Müze – Belediye – Ulu Camii – Şekerdere Caddesi – Adnan Menderes Bulvarı – Kadırpaşa Bulvarı – Tavşantepe İtfaiye – Esentepe Konutları – 6. Sokak – Ahırdağ Caddesi – Denizkent Sitesi – 38. Sokak – 31. Sokak – Tekstil Lisesi – Çocuk Hastanesi

22	KSÜ AVŞAR-ULU CAMİİ	<p>GİDİŞ: KSÜ Avşar Kampüsü – Batı Kayseri Çevreyolu - M. Ali Kısakürek Cad. - Orman Bölge Müd. - Sait Zarifoğlu Bul. – Kuddusibaba Bul. - Belediye – Azerbaycan Bul. - Ulu Camii.</p> <p>DÖNÜŞ: Ulu Camii - Kültürpark – Sandalzade Bul. - Belediye - Kuddusibaba Bul. - Sait Zarifoğlu Bul. - Orman Bölge Müd. - M. Ali Kısakürek Cad. - Batı Kayseri Çevreyolu - KSÜ Avşar Kampüsü.</p>
23	GÜNEŞEVLER DOĞUKENT-BİNEVLER	<p>GİDİŞ: Güneşevler- Doğukent- Dulkadiroğlu Cad.-Sakarya Mah. - Abdal Halil Ağa Cad. - Malik Ejder Camii - Kümbet-Sütçü İmam Lisesi- - Şehit İlbey Cad.- Gazneliler Cad.-Mustafa Kuşçu Cad.- Çamlık Çevreyolu - Alaaddin Kısakürek Cad. - Süleymanpaşa Bul. - Esentepe Konutları - 6. Sok. - Ahırdağ Cad. - Denizkent - 27. Sok. - Tekstil Lisesi- Çocuk Hastanesi- Şeyh Edebalı Bul. - 2001.Sok. - Harun Doğan Cad.</p> <p>DÖNÜŞ: Güneşevler - G.Osmanpaşa Bul. - 96. Sok. - Mevsim Sitesi - Halit Evliya Bul.- Akdo - Barbaros cad. - Dr. Sadık Ahmet Cad.- Gülizar Şamil Aktaş Lisesi. - Tekstil Lisesi - Çocuk Hastanesi. - Şeyh Edebalı Bul. - Süleymanpaşa bul. - Alaaddin Kısakürek Bul. - Devlet Hastanesi - Mustafa Kuşçu Cad. - Çocuk Bahçesi - Şehit İlbey Cad. - Sütçü İmam Lisesi - Kümbet. - Malik Ejder Camii - Duraklı Mah. - Abdal Halil Ağa Cad. – Doğukent - Güneşevler</p>
24	OTOGAR-BİNEVLER	<p>GİDİŞ: Otogar - Kafum -Madalyalı Kavşak. - Zübeyde Hanım Cad. - Eski İtfaiye. - Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii - Şekerdere Cad. - Alparslan Türkes Bul. - H. Mağççek Bul. - Dr. Sadık Ahmet Bul. - Köle Hafız Bul. -Yaman Sitemleri - Engelliler Parkı - Güzel Evler - Seyirtepe - Garbi Sok. - Gazi Osman Paşa Bul. - H. Mağççek Bul.</p> <p>DÖNÜŞ: H. Mağççek Bul.- Alparslan Türkes Bul. - Şekerdere. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul.- Azerbeycan Bulv. - Piazza - Odun Ambarı - Otogar</p>
25	HACU MUSTAFA-AKSU-ULUCAMİİ	<p>GİDİŞ : Hacı Mustafa Mah. - Cezaevi - Karşıyaka - Osmanbey Mah. - Aksu Mahallesi İçi. - Gazi Mustafa Kemal Paşa Cad. (Servis Yolu) - Otogar - Madalyalı Kavş. - Azerbaycan Bul. - Belediye - Ulu Camii - Kaledibi PTT Şubesi.</p> <p>DÖNÜŞ: Kaledibi PTT Şubesi. - Derepazarı - Sandalzade Bul. - Belediye - Azerbaycan Bul. - Madalyalı Kavş.- Otogar(Sola Dönerek Karşı Servis Yolu) - Gazi Mustafa Kemal Paşa CAD. (Servis Yolu) - Aksu - Osmanbey Mah. - Karşıyaka Mah. - Cezaevi -Hacı Mustafa Mah.</p>
26	OTOGAR-HASANCIKLI	<p>GİDİŞ: Otogar - Madalya Kavş. – Müze - Azerbaycan Bul. – Belediye - Ulu Camii –PTT -Şehit Muallim Hayrullah Cad. - (Dükkan Önü). – Batıpark - Kazım Karabekir Cad. - 40001. sok - Sapar Murat Niyaziov Cad. (Karamanlı Mehmet Efendi Cad.) - Yatılı Bölge. - İsmet Karaokur Bul. - Bahçeci Hoca Bul. - Halit Evliya Bul. - Mevsim Sitesi - 96. Sok. - H. Mağççek Bul. - Adliye - Kayseri Çevre Yolu – Hasancıklı Mahallesi İçi -Mezarlık</p> <p>DÖNÜŞ : Hasancıklı Mahallesi İçi - Mezarlık - Kayseri Çevre Yolu – Adliye - H. Mağççek Bul. - 96. Sok. - Mevsim Sitesi - Halit Evliya Cad. - Bahçeci Hoca Bul. - İsmet Karaokur Bul. -Necip Fazıl Kısakürek Bul. - Yatılı Bölge - Sapar Murat Niyaziov Caddesi (Karamanlı Mehmet Efendi Caddesi) - 40001.SK - Kazım Karabekir Caddesi. -Batıpark. -Uzunoluk. - Ulu Camii – Derepazarı Sandalzade Bul.- Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul – Müze - Madalyalı Kavş. – Otogar</p>
27	ŞEYH ŞAMİL MAH.-BEYAZITLI-Ç.HASTANESİ	<p>GİDİŞ:Şeyh Şamil Mah. - Şeyhşamil Cad.- 7033. Sk.-7035. Sk.-7070. Sk.-7051. Sk.-7023-1.Sk.-Şeref Eroğlu Cad.-Ali Ulvi Yetişen Bul.- Büğlek Cad. – Güzlek Cad. – 12007- -12008-12010-12011 Sokaklar - Güzlek Cad.- Derdiment Dede Cad.-12017. Sk.-12023. Sk.-12045. Sk.- 12041. Salman Zülkadiroğlu Cad.-Deliklitaş cad.-Bektutiye bulv.-Ali Ulvi Yetişen Bulv.-Malik Ejder Camii-Alipaşa Cad.-Kuyucak-Sarayaltı Cad- Yeni Hükümet Bul.-Merkez Durağı- Azerbaycan Bul.-Ulucami - Şekerdere Bul.-Kadir Paşa Bul-Şeyh Edipali Cad-Alaaddin Özdenören Cad-31.Sk-Ibrahim Öztürk Cad-Beyza Lisesi-Şehit Fatih Gök İlkokulu Arkası-16. Sk-30.Sk-Toki Konutları10.Sk-47.Sk-Saçaklızade Camii- 59.Sk-Akkent 1 Sitemleri-Beyza Lisesi-Ibrahim Öztürk Cad-31.Sk--A. Özden Ören Cad. - Kadın Doğum Ve Çocuk Hastanesi.</p> <p>Dönüş:Kadın Doğum Ve Çocuk Hastanesi- 48021-48015 Sokaklar. - H.Ali Özal Cad.- Dr. Said Bul.- Kadir Paşa Bul.- Şekerdere Bul.- Ulucami - Hacı Arifoğlu Cad.-Arasa Camii - Ali Sezai E. Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad.- Kuddusi Baba Bul.- Zübeyde Hanım Bul.- Sarayaltı Cad.- Ş. Millîş Nuri Cad.- Yzb.Mahmut Bey Cad-Ali Paşa Cad.-Aptal Halil Ağa Cad.- Sakarya Cad.-Şeyhşamil Cad.- Aslanbey Mah.- Ballica Mah.-Büğlek Cad.-Güzlek Cad.- 12007.12008.12010.12011. Sokaklar-Bayazıtlı Mah.</p>
28	GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-BOĞAZIÇI-KSÜ AVŞAR KAMPÜSÜ	<p>GİDİŞ: Güneşevler.-Doğukent – Vezir Hoca Bul. 3806-72039-72022 Sokaklar - Köroğlu Cad. - Yavuz Selim Cad.- Malik Aslan Cad.- H.Murat Cad.- Girne Cad.- Şeyhadil Cad - Yeni Hükümet Bul.-Merkez Durağı-Azerbaycan Bul.- Şekerdere Bul. - Adnan Menderes Bul. - Tekerek Yolu - İsmet Karaokur Bul. - Bahçeci Hoca Bulv.-32208.Sok.Soldan Mimoza Sitemleri -Boğaziçi Konutları önü Karasu Bul. - Turgut Özal Bul.- Avşar Kampüsü.</p> <p>DÖNÜŞ: Avşar Kampüsü - Turgut Özal Bul. 32200. – 32208. Sk. - 32211 Sk. - Mimoza Sit. - Boğaziçi Konutları Önü - Bahçeci Hoca Bul. - Tekerek Yolu - Adnan Menderes Bul. - Şekerdere Bul. - Atatürk Meydanı - H.Arifoğlu Cad. - Arasa Camii - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. - Girne Cad. - Dr. Mustafa Bey Mey. - N.Kemal - H.Murat Cad. - Köroğlu Cad. - 38006 -72039 - 72022 Sokaklar - Vezir Hoca Bul. - Doğukent - Güneşevler.</p>
29	AVŞAR KAMPÜSÜ-ORMAN-YENİŞEHİR HAST.	<p>GİDİŞ: KSÜ Avşar Kampüsü - Kayseri Çevreyolu - M. Ali Kısakürek Cad. - Orman Bölge Müdürlüğü - Kuddusibaba Cad. - Zübeyde Hanım Cad. - Eski İtfaiye – Girne Cad. - Rerrep Tayyip Erdoğan Bul. - Diş Hastanesi - G. Antep Çevreyolu - Karacasu Kampüsü -Yeni Şehir Devlet Hastanesi</p> <p>DÖNÜŞ: Yeni Şehir Devlet Hastanesi - Karacasu Kampüsü - G. Antep Çevreyolu - Recep Tayyip Erdopan Bul.- Diş Hastanesi - Girne Cad. - Yeni Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Kuddusibaba Bul. - Sait Zarifoğlu Bul. - Orman Bölge Müdürlüğü - M. Ali Kısakürek Cad. - Kayseri Çevreyolu - KSÜ Avşar Kampüsü</p>

30	NECİP FAZİL ŞEHİR HAST.- ZEKERİYAKÖY SİTELERİ-BOĞAZIÇI	<p>GİDİŞ: Necip Fazıl Şehir Hast. - G. Antep Çevreyolu - Anıt Kavşağı - Piazza - Azerbaycan Bul. - Belediye - Ulu Camii - Şekerdere Cad. - Adnan Menderes Bul. - İsmet Karaokur Bul. - Bahçeci Hoca Bul. - Halit Evliya Bul. - Mevsim Sitesi - Zekeriyaköy Sitesi sonu-Turgut Özal Bul. - Ukkşe sitesi-Mimosa Sitesi - Ökkeş Gümüşer Orta Okulu - 32220. Sk. - 32228. Sok. -Boğaziçi Site İçi.</p> <p>DÖNÜŞ: Bogaziçi site İçi. - Bahçeci Hoca Bul. - İsmet Karaokur Bul. - Adnan Menderes Bul. - Şekerdere Cad. - Ulu Camii -Derepazarı - Sandalzade Bul. - Azerbaycan Bul. - Piazza- Anıt Kavşağı- Arsan Center - G. Antep Çevreyolu -Necip Fazıl Şehir Hast.</p>
31	ORMAN MALİK EJDER MAH.- MEVSİM SİTESİ-ZEKERİYAKÖY SİTESİ	<p>GİDİŞ: Orman Bölge Müdürlüğü-Hızır reis Cad. - 11024. Sokak. - 11045. Sokak. - 11047. Sokak - Şehit Alican Cad.-Beyazıt Bestami Cad. - 28005 Sok. - Turgut Özal Siteleri - Haydar Aliyev Bul. - Piazza-Stad Cad. - Azerbaycan Bul. - Belediye - Ulu Camii. - Kanlıdere . - Ç.Bahçesi. - Işık Cad. - Şehit Çuhadar Ali Cad. - Bayazıtlı Bul. - Necip Fazıl Kısakürek Bul.-Çukurova Elektrik Anadolu Lisesi - Abdulhamithan Camii. - Mercimektepe - Sağlık Sitesi. - Yaşar Balduk İ.Ö.O - Ali Erdem Bayazıt Bul. - Birkent 3 Sit. - Bahar Sitesi - Güzel Sanatlar Lisesi. -Başkonuş Cad. - 17. Sok. -19. Sok.-57.Sok.-Genç Osman Cad. - Mevsim Sitesi - Zekeriyaköy 1 Sitesi</p> <p>DÖNÜŞ: Zekeriyaköy 1 Sitesi - Mevsim Sitesi -32099 Sok. - 17. Sok. - 19. Sok. - Başkonuş Cad. - Güzel Sanatlar Lisesi - Bahar Sitesi - Birkent 3 Sit. - Adil Erdem Bayazıt Bul. - Süha Erler Lisesi Kavşağı - Yaşar Balduk İ.Ö.O. -Sağlık Sitesi . - Mercimektepe . - Abdulhamithan Camii - Çukurova Elektrik Anadolu Lisesi - Batpark. - Uzunoluk. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Bul. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Stad Cad. - Piazza - Haydar Aliev Bul. - Turgut Özal Sitesi. - 28005. Sokak. -28011 Sok. - Şehit Alican Cad. - 11047. Sok.-11045 Sok. -11024 Sok. - Hızır Reis Cad. - Orman Bölge Müdürlüğü</p>
32	GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-OTOGAR	<p>GİDİŞ:Güneşevler - Doğukent - Dulkadiroğlu Mah. - Bağlarbaşı Mah. - Bani Cad. - Tefvik Kadioğlu Bul. - Ali Ulvi Yetişen Bul. -Sütçü İmam Lisesi - Kümbet - Divanlı - Haydarlı - Çocuk Bahçesi - Uzunoluk Cad. - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Bul. - Sandalzade Bul. - Belediye - Azerbaycan Bul. - Müze - Madalyalı Kavş. - Kayseri Çevre Yolu - Odun Ambarı - Otogar</p> <p>DÖNÜŞ: Otogar - Odun Ambarı - Kayseri Çevre Yolu - Madalyalı Kavşak - Belediye. - Ulu Cami. - Kanlıdere. - Çocuk Bahçesi -Haydarlı - Divanlı - Kümbet - Sütçü İmam Lisesi - Ali Ulvi Yetişen Bul. - Bağlarbaşı Mah. - Dulkadiroğlu Mah. - Doğukent - Güneşevler</p>
33	GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-OTOGAR	<p>GİDİŞ: Güneşevler-Doğukent Mah. -Dulkadiroğlu Mah. - Abdalhalilağa Cad. - Ali Paşa Cad. - Ali Ulvi Yetişen Bul. - Sütçü İmam Lisesi - Kümbet Mah. - Çocuk Bahçesi - Ulu Camii - Derepazarı - Ali Sezai Efendi Bul. - Sandalzade Bul. - Belediye - Azerbaycan Bul. - Müze - Madalyalı Kavş. - Kayseri Çevre Yolu - Odun Ambarı - Otogar</p> <p>DÖNÜŞ: Otogar - Odun Ambarı - Kayseri Çevre Yolu - Madalyalı Kavşak - Müze - Azerbaycan Bul. - Belediye - Ulu Camii - Çocuk Bahçesi - Haydarlı - Kümbet. -Sütçü İmam Lisesi - Ali Ulvi Yetişen Bul. - Ali Paşa Cad. -Abdalhalilağa Cad. -Dulkadiroğlu Mah. - Göllülü Yusuf Cad. - Doğukent Mah. - Güneşevler</p>
34	SANAYİ-ÇOCUK HAST.-AVŞAR KAMPÜSÜ	<p>GİDİŞ: Sanayi - Recep Tayyip Erdogan Bul. - Diş Hastanesi. - Girne Cad. - Azerbaycan Bul. - Belediye - Ulu Camii -Kanlıdere. -Çocuk Bahçesi. - Işık Cad. - Mustafa Kuşcu Cad. - Devlet Hastanesi. - Çamlık Çevreyolu -Alaattin Kısakürek Cad. - Süleyman Paşa Bul. - İtfaiye. - Ahırdağı Cad. - Özel Beyza Lisesi. - İbrahim Öztürk Cadeesi. - Denizkent - 36. Sok. - Çocuk Hastanesi. - H.Ali Özal Bul. - Suha Erler Lis. - Tekerek Yolu. - Akdo. - Karasu Bul. - Turgut Özal Bul. - Avşar</p> <p>DÖNÜŞ: Avşar Kampüsü - Turgut Özal Bul. - Karasu Bul. - Bahçeci Hoca Bul. - Süha Erler Lisesi. - Kervan Kavşağı. -Hacı Ali Özal Bul. - Çocuk Hastanesi - 36.Sk. - Deniz Kent. - İbrahim Öztürk Caddesi. - Özel Beyza Lisesi. - Ahırdağı Cad. - İtfaiye. - Süleyman Paşa . - Alaattin Kısakürek Bul. - Mustafa Kuşcu Cad. - Devlet Hastanesi. - Uzunoluk. -Ulu Camii. -Derepazarı.-Ali Sezai Efendi Bul. Sandalzade Bul. - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul.-Cahit Zarifoglu cad.-R:T:erdogan Bulv.-Diş Hastanesi.-Sanayi.</p>
35	ÇOCUK HAST.-AĞCALI YOLU-ORMAN-SANAYİ	<p>GİDİŞ: Yeni Sanayi Sonu. - Diş Hastanesi. - Gire Cad. - Eski İtfaiye. - Hükümet Cad. -Belediye. - Kuddusibaba Bul. - Sait Zarifoğlu Cad. - Mehmetali Kısakürek Bul. -Süleyman Çelebi Bul. - Ağcalı Yolu. - 66012.Sok. - Başkonuş Caddesi. - Bediüzzaman Bul. - Dr. Sadık Ahmet Cd. Köle Hafız Bul. Çocuk Hastanesi</p> <p>DÖNÜŞ: Çocuk Hastanesi. - Bediüzzaman Bul. - Başkonuş Cad. - 66012.Sok. - Ağcalı Yolu. - Süleyman Çelebi Bul. - Mehmet Ali Kısakürek Bul. - Sait Zarifoğlu Bul. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Cad. - Girne Cad. - Recep Tayyip Erdoğan Bul. - Diş Hastanesi. - Yeni Sanayi Sonu</p>
37	DERELİ-KÜLTÜRPARK	<p>GİDİŞ: Dereli Evler - Dereli Köy Yolu - Büğlek Cad. - 79022. Sok. - Mehmet Esenceli Cad. - Ballica Mah. - 10003/1 Sokak - T. Kadioğlu Bul. - Sakarya Fetih Bul. Şeyh Adil Cad. - Y. Hükümet Bul. - Sandalzade Bul. - Kültürpark.</p> <p>DÖNÜŞ: Kültürpark - Malik Ejder Cad. - Kuddusi Baba Bul. - Zübeyde Hanım Bul. - Fetih Bul. - Sakarya - Tefvik Kadioğlu Bul. - Büğlek Cad. - Dereli Cad. - Dereli Köy Yolu - Dereli Evler</p>
38	KSÜ AVŞAR KAMPÜSÜ-TEKEREK YOLU-MADALYALI KAVŞAK	<p>GİDİŞ: KSÜ Avşar Kampüsü - Turgut Özal Bul. -Mevsim Sitesinden Kavşağından U Dönerek - Karasu Bul. - Bahçecihoca Bul. - İsmet Karaokur Bul. - Necip Fazıl Kültür Merkezi - Şekerdere - Ulu Camii - Azerbaycan Bulvarı - Belediye - Müze - Madalyalı Kavşak.</p> <p>DÖNÜŞ: Madalyalı Kavşak - Müze - Belediye - Azerbaycan Bulvarı - Ulu Camii - Şekerdere - Necip Fazıl Kültür Merkezi - İsmet Karaokur Bul. - Bahçecioca Bul. - Karasu Bul. -Mevsim Sitesinden Kavşağından U Dönerek - Turgut Özal Bul. - KSÜ Avşar Kampüsü</p>
40	KÜLTÜRPARK-KONTEYNERKENT	<p>GİDİŞ: Kültürpark - Malik Ejder Caddesi - Kuddusi Baba Bulvarı - Zübeyde Hanım Bulvarı - Şeyh Adil Caddesi - Girne Caddesi - Recep Tayyip Erdoğan Bulvarı - Hacı Murat Cad. - 73051 - 38059 nolu Sokaklar - Sanayi (Mehmet Nuri Arıkan Caddesi) - Gaziantep Kahramanmaraş yolu - Necip Fazıl Şehir Hastanesi - Konteynerkent (Sivricehöyük)</p> <p>DÖNÜŞ: Konteynerkent (Sivricehöyük) - Necip Fazıl Şehir Hastanesi - Gaziantep Kahramanmaraş yolu - Sanayi (Mehmet Nuri Arıkan Caddesi) - 38059 - 73051 nolu Sokaklar - Hacı Murat Cad. - Recep Tayyip Erdoğan Bulvarı - Girne Caddesi - Şeyh Adil Caddesi - Hükümet Bulvarı - Kültürpark.</p>

41	BELEDİYE-KSÜ AVŞAR KAMPÜSÜ	GİDİŞ: Belediye-Azerbaycan Bul. - Müze-Haydar Aliyev Bul. - 64004. Sokak - Kayseri Yolu - KSÜ Avşar Kampüsü. DÖNÜŞ: KSÜ Avşar Kampüsü - Kayseri Yolu - İslam Kerimoğlu Bul. - Haydar Aliyev Bul. - Stad Cad. - Kuddisi Baba Bul.-Azerbaycan Bul. - Belediye
43	KÜLTÜRPARK-ŞEHİR HAST.	GİDİŞ: Arasa Otopark Toplu Taşıma Hareket Amirliği - Kültürpark - Malik Ejder Cad. - Kuddusibaba Bulv. - Zübeyde Hanım Bulv. - Girne Cad. - Diş Hastanesi - Gaziantep Çevreyolu - Karaziyaret İçi - Karacasu Kampüsü - Necip Fazıl Şehir Hastanesi - Ferhuş - Karacasu Toki DÖNÜŞ: Karacasu Toki - Ferhuş - Necip Fazıl Şehir Hastanesi - Karacasu Kampüsü - Karaziyaret - Mado Kavşağı - Gaziantep Çevreyolu - Diş Hastanesi - Girne Cad. - Eski İtfaiye -Merkez - Arçelik - Arasa Otopark Toplu Taşıma Hareket Amirliği
44	KÜLTÜRPARK-ŞEHİR HAST.	GİDİŞ: Arasa Otopark Toplu Taşıma Hareket Amirliği - Kültürpark - Malik Ejder Cad. - Kuddusibaba Bulv. - Zübeyde Hanım Bulv. - Girne Cad. - Diş Hastanesi - Gaziantep Çevreyolu - Mado Kavşağı - Erkenez Mahallesi - Karacasu Toki - Ferhuş - Karacasu Kampüsü - Necip Fazıl Şehir Hastanesi DÖNÜŞ: Necip Fazıl Şehir Hastanesi - Ferhuş - Karacasu Toki - 23018.Sok. - Erkenez Mahallesi - Mado Kavşağı - Gaziantep Çevreyolu - Diş Hastanesi - Girne Cad. - Eski İtfaiye - Merkez - Arçelik - Arasa Otopark Toplu Taşıma Hareket Amirliği
45	GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-KALEDİBİ PTT	GİDİŞ: Güneşevler İçi - Vezir Hoca Bul. - Doğukent İçi - Şeyh Şamil Cad. - Sakarya Cad. - Fetih Bul. - Şeyhadil Cad. - Yeni Hükümet Cad. - Azerbaycan Bul. - Ulucamii - Kaledibi PTT Binası DÖNÜŞ: Kaledibi Ptt -Derepazarı -Malik Ejder Cad. - Kuddusibaba Bul. - Zübeyde Hanım Cad. - Eski İtfaiye - Sakarya Cad. - Şeyh Şamil Cad. - Vezir Hoca Bul. - Doğukent İçi - Güneşevler İçi
46	KALEDİBİ PTT-GAZİANTEP ÇEVRE YOLU-NFK ŞEHİR HAST.	GİDİŞ: Kaledibi PTT Şubesi - Kültürpark. - Malikejder Cad. - Kuddusibaba Bulv. - Zübeyde Hanım Bulv. - Girne Cad. - Diş Hastanesi. - Gaziantep Çevreyolu - Mado Kavşağı - N.F.K Şehir Hastanesi DÖNÜŞ: N.F.K Şehir Hastanesi - Gaziantep Çevreyolu - Diş Hastanesi. - Girne Cad. - Eski İtfaiye. - Merkez. - Kültürpark -Kaledibi PTT Şubesi.
47	EK SEFER	RİNG: GÜNEŞEVLER-DOĞUKENT-DİŞ HASTANESİ-SANAYİ

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

Halk otobüsleri 47 farklı hat ile şehir içi ulaşımında en büyük paya sahip olan ulaşım araçlarındandır. Belediye otobüslerine nazaran hem günlük taşıdığı yolcu sayısı hem de günlük yaptıkları toplam yol (km) mesafesi daha fazladır. Buradan hareketle kentsel ulaşım hizmetlerinin yerine getirilmesinde halk otobüslerinin belediye otobüslerinden daha fazla katkısı olduğunu söyleyebiliriz.

Tablo 6’da Halk otobüsleri hatlarında çalışan otobüslerin günlük yaptıkları tur sayısı, günlük ve aylık yaptıkları toplam kilometre ve Mart 2019 tarihine ait toplam yolcu sayılarını gösteren istatistikler yer almaktadır.

Tablo 6: Halk Otobüsleri Günlük ve Aylık Toplam Km. ve Yolcu İstatistikleri

Hat no	Çalışan Araç Sayısı	Çalışma Saat Aralığı	Hattın Kilometresi (Geliş-Gidiş)	Günlük Yapılan Tur	Günlük Yapılan Toplam Km	Aylık Yapılan Toplam Km	Mart Ayı Toplam Yolcu Sayısı
2 NOLU EYÜP SULTAN ÇOCUK HAST.	4	30 dakikada bir	28 km	28,5	784	23513	47769
3 NOLU N. KEMAL -	10	15 dakikada	44 km	66	2881	86427	200107

GÖLKENT		bir yoğun saat 5 dk.					
4 NOLU İSTASYON BİNEVLER	9	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	35 km	61,5	2134	64022	147988
5 NOLU - GÜNEŞEVLER - KSÜ AVŞAR	8	20 dakikada bir yoğun saat 10 dk	44 km	47	2085	62562	106095
7 NOLU SANAYİ BİNEVLER	8	15 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	28 km	59,5	1666	19980	124125
8 NOLU ŞEHİR HAST. ÇOCUK HAST.	7	20 dakikada bir yoğun saat 10 dk	43 km	49,5	2133	63989	116507
9 NOLU NAMIK KEMAL - ÜNGÜT	5	30 dakikada bir yoğun saat 15 dk.	35 km	32	1122	33658	78685
10 NOLU SANAYİ BİNEVLER	9	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	31 km	65	2046	61367	138063
11 NOLU OTOGAR TEKKE	6	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	18 km	62,5	1094	32813	99300
12 NOLU BÜĞLEK MERKEZ	4	30 dakikada bir	18 km	43,5	761	22838	51210
13 NOLU GÜNEŞEVLER - KSÜ AVŞAR	16	10 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	46 km	97	4436	133074	287736
15 NOLU SANAYİ MEVSİM SİTESİ	8	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	35 km	65	2275	68250	140678
16 NOLU PIAZZA - KSÜ AVŞAR	5	30 dakikada bir	42 km	30	1260	37800	68535
17 NOLU GÜNEŞEVLER - KSÜ AVŞAR	5	30 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	43	35,5	1522	45646	88944
18 NOLU ŞEHİR HAST. - KASÜ AVŞAR	17	10 dakikada bir	54 km	87	4706	141175	263915
21 NOLU PIAZZA ÇOCUK HAST.	3	30 dakikada bir yoğun saat 15 dk.	15 km	31,5	473	14175	45816
22 NOLU KALEDİBİ - ORMAN - KSÜ AVŞAR	9	10 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	25 km	95	2375	71250	182004
23 NOLU GÜNEŞEVLER - MEVSİM SİTELERİ	7	20 dakikada bir yoğun saat 10 dk.	40 km	47,5	1900	57000	104742
24 NOLU OTOGAR BİNEVLER	8	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	27 km	63,5	1689	50673	133757
25 NOLU ÇARŞI - AKSU - HACI MUSTAFA	7	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	28 km	59	1652	49560	85509

26 NOLU OTOGAR HASANCIKLI	5	30 dakikada bir	46 km	30,5	1409	42273	64123
27 NOLU ŞEYH ŞAMİL - ÇOCUK HAST.	2	50 dakikada bir	28 km	16,5	454	13613	24311
28 NOLU GÜNEŞEVLER - KSÜ AVŞAR	11	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	45 km	64,5	2915	87462	206386
29 NOLU ŞEHİR HAST. ORMAN - KSÜ AVŞAR	7	20 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	52 km	52,5	2705	81160	128939
30 NOLU ŞEHİR HAST.- MEVSİM - BOĞAZIÇI	7	20 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	44 km	52,5	2319	69568	130398
31 NOLU GAYBERLİ - MEVSİM SİTESİ	4	30 dakikada bir	29 km	27,5	784	23513	44504
32 NOLU GÜNEŞEVLER - OTOGAR	1	2 saatte bir	30 km	6	181	5431	6483
33 NOLU GÜNEŞEVLER - OTOGAR	6	20 dakikada bir yoğun saat 10 dk.	30 km	46,5	1403	42087	88637
34 NOLU SANAYİ - KSÜ AVŞAR	10	15 dakikada bir yoğun saat 5 dk.	44 km	71,5	3146	94380	208445
35 NOLU SANAYİ - ORMAN - ÇOCUK HAST.	5	20 dakikada bir yoğun saat 10 dk.	30 km	44	1320	39600	102589
37 NOLU DERELİ - ÇARŞI MERKEZ	2	Saatte bir	14 km	13,5	189 km	5670	10749
38 NOLU PIAZZA - KSÜ AVŞAR	7	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	27 km	64,5	1742	52245	144959
40 NOLU KONTYERKENT - ÇARŞI MERKEZ	4	30 dakikada bir yoğun saat 10 dk.	44 km	31,5	1386 km	41580 km	63299
41 NOLU BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE - KSÜ AVŞAR	5	15 dakikada bir yoğun saat 7 dk.	28 km	56,5	1582	47460	71158
43 NOLU ŞEHİR HAST. - KARAZİYARET - ÇARŞI	4	30 dakikada bir yoğun saat 10 dk.	34 km	32,5	1105	33150	46387
44 NOLU ŞEHİR HAST. - ERKENEZ - ÇARŞI	4	30 dakikada bir yoğun saat 10 dk.	34 km	32	1088 km	32640 km	45107
45 NOLU GÜNEŞEVLER - ÇARŞI	7	10 dakikada bir	20 km	78	1560	46800 km	78369
47 NOLU GÜNEŞEVLER - SANAYİ	1	Sabah 3 tur	16 km	3	48 km	1248 km	1777
Toplam Araç Sayısı	347		1272 km	1849,5	64328 km	1929647	3.978.105

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

Tablo 6'daki istatistiklerden de anlaşılacağı üzere kent içi ulaşım hizmetlerinde önemli bir etkiye sahip olan halk otobüsleri toplamda günlük 1849 tur ile 64328 km. mesafe gitmektedir. Bu mesafe aylık toplam 1.929.647 km. ye denk düşmektedir. Bu seferler sonucunda, en son güncellenen ve Mart 2019'a ait olan verilere göre ise, halk otobüsleri bu ayda toplam 3.978.105 kişiyi taşımıştır. Bu kent içi ulaşım için çok önemli bir sayıdır. Yani bir ayda halk otobüsleri yaklaşık 4 milyon insanın ulaşımını sağlamaktadır.

Halk otobüslerinin en çok yolcu taşıdığı hat, aylık toplamda 133.074 km mesafe, 287.736 yolcu ile 13 Nolu Güneşevler-KSÜ Avşar hattıdır. Bu hattı, 141.175 km mesafe, 263.915 yolcu ile 18 Nolu Şehir Hastanesi- KSÜ Avşar hattı takip etmektedir.

Şehir içi ulaşımda sunulan ulaşım hizmetlerine katkı sağlayan diğer topluma taşıma araçları olan belediye otobüsleri ise 8 farklı ana hat üzerinden ulaşımı sağlamaktadır. Bu hatlar çok büyük bir mesafeyi kapsamaktadır. Bu sebeple Büyükşehir Belediyesi aynı hatlar üzerinden en uzun mesafede en fazla yolcu taşıyarak ulaşım hizmetini sunmayı amaçlamıştır. Büyükşehir Belediyesine ait bu belediye otobüslerinin güzergahları Tablo:7'de yer almaktadır.

Tablo 7: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Otobüs Güzergahları

Belediye Hat No	Belediye Güzergah	BELEDİYESİ OTOBÜS GÜZERGAHI
25	KARACASU YURT-KAYSERİ YOLU-KSÜ AVŞAR	RİNG: Karacasu Yurt - Kayseri Yolu - KSÜ Avşar
30B	OTOGAR-TEKKE-ORMAN	RİNG: Otogar - Azerbaycan Bul. - Ulu Camii Şekerdere Bul. -Tekke - Senem Ayşe Cad. - Abdulhamithan Camii -Yıldız Park - Piri Reis - Karacaoğlan Mah. - Orman Baş Müdürlüğü - Mükremin Halil Cad. - Adalet Cad. - 77050. Sok. - Tekke Cad. - Malik Ejder Cad. - Sandalzade - Belediye. -Müze - Piazza. - Otogar
30C	BELEDİYE-AKSU-NFK ŞEHİR HAST.	RİNG: Necip Fazıl Şehir Hastanesi – KSÜ Karacasu Yurt - Gazi Antep Yolu - Sanayi - Recep Tayyip Erdoğan Bulv. - Girne Cad. - Eski İtfaiye - Şeyhadil Cad. - Valilik - Hühümet Bulv.- Merkez Otobüs Durağı - Belediye- Azerbaycan Bulv. - Piazza - Otogar - Adana Çevre Yolu - General Hayri Tarhan Kışlası - Aksu Mah. - 6011 Sk. – Karşıyaka Mah. - Ksü Karacasu Yurt – Necip Fazıl Şehir Hastanesi.

32B	HACI MUSTAFA MAH.-AKSU-ÇOCUK HAST.-KSÜ AVŞAR	<p>GİDİŞ: Hacı Mustafa Çiftliği. - Osman Bey- Aksu - Garajlar - Gazi Mustafa Kemal Bulvarı - Azerbaycan Bulvarı - Atatürk Meydanı - Kanlıdere Cad. - Çiçekli Cad. - Enstitü Cad. - Kışla Cd. - Gazneliler Cd. - 75009.Sk. - Gazi Mustafa Kuşçu Cad. - Alaaddin Kısakürek Bul. - Süleyman Paşa Bul. - Saçaklı zade. - Şehit Fatih Gök İlkokulu Arkası - İbrahim Öztürk Cad. - 26. Cad. - Şeyh Edibali Bulvarı - Çocuk Hastanesi - Köle Hafız Bul. - G.Osman Paşa Bul. - Garbi Sok. - Başak Sitesi - 14028. Sok. - Yanık Petrol . - Yeşilevler Kavş. - Mevsim Sitesi. - Avşar</p> <p>DÖNÜŞ: Avşar .- Mevsim Sitesi - Yeşilevler Kavş. - Yanık Petrol. - 14028. Sok. - Başak Sitesi. - Garbi Sok. - Gazi Osman Paşa Bul. - Köle Hafız Bul. - Çocuk Hastanesi - Şeyh Edebalı Bul. - Şeyh Edipalı Cad. - 26. Sk. - İbrahim Öztürk Cad. - Şehit Fatih Gök İlkokulu Arkası - 14. Sok. -16.Sk. - Süleyman Paşa Bul. - Alaaddin Kısakürek Bul. - Ermiş Cad. - Gazi Mustafa Kuşçu Cad. - Ş.Çuhadar Ali Cad. - Işık Cad. - Uzunoluk Cad. - Atatürk Bul. -H.Arifoğlu Cad. - Arasa Camii - Ali Sezai Efendi Cad. - Sandalzade Bul. - Malik Ejder Kav. U Dönüşü Yapılarak - Sandal Zade Bulvarı-Azerbaycan Bul. - Gazi Mustafa Kemal Bulvarı - Aksu Mah.- Aksu Kışlası – Cezaevi - Osman Bey - Aksu.-Hacı Mustafa Çiftliği</p>
34B	KADIN DOĞUM VE ÇOCUK HAST.- NECİP FAZIL ŞEHİR HAST.	<p>GİDİŞ: Kadın Doğum Ve Çocuk Hastanesi - Mimar Sinan Mah. - 48021 Sk. - 48012 Sk.- Şeyh Edebalı Bul. - 26. Sk.-İbrahim Öztürk Cad.- Şehit Fatih Gök İlkokulu Arkası- Kadir Paşa Bul.- N. Fazıl Kısakürek - Bayazıtlı Bul.- Halit Evliya Cad. - Ş. Çuhadar Ali Cad.- Uzunoluk Cad. – Ulu Camii – H. Arifoğlu Cad. Arasa Camii – Ali Sezai Efendi Cad. Sandalzade Bul. – Malik Ejder Cad. Kuddusi Baba Bul. – Zübeyde Hanım Bul. Trabzon Bul. - Cumhuriyet Cad. 100. Yıl Cad. – 9038 Sk. – SGK – Lütfi Köker Bul. Doğu Çevre Yolu – KSÜ Karacasu Kampusu – Necip Fazıl Şehir Hastanesi.</p> <p>DÖNÜŞ: Necip Fazıl Şehir Hastanesi – Doğu Çevre Yolu – Lütfi Köker Bul. – Sgk – 9038 Sk. – 100. Yıl Cad. – Cahit Zarifoğlu Cad. – Azerbaycan Bul. - Zübeyde Hanım Bul. – Şeyh Adil Cad. – Yeni Hükümet Cad. – Azerbaycan Bul. – (Ulu Camii) – Atatürk Meydanı – Kanlıdere Cad. – Çiçekli Cad. – Enstitü Cad. – Işık Cad. – Ş. Çuhadar Ali Cad. – Halit Evliya Cad. – Bayazıtlı Bul. – N. Fazıl Kısakürek - Kadir Paşa Bul. – Ahırdağı Cad.-10.Sk. - Esentepe Konutları-69019 Sk. –Gün Işığı Sit-Akkent Sit-Özel Beyza Lisesi- İbrahim Öztürk Cad. – 34028 Sk. -34031 Sk. -34038 Sk.-34072 Sk. - Alaaddin Özdenören Cad. - Kadın Doğum Ve Çocuk Hastanesi.</p>
36-A	MADALYALI KAVŞAK-PIAZZA-KILAVUZLU-GÖLKENT	<p>GİDİŞ: Madalyalı Kavşak - Müze - Zübeyde Hanım Cad. - Eski İtfaiye - Merkez -Ulucami - Şekerdere - Alparslan Türkeş Bul. - Hanefi Mahçecek Bul.- Barbaros Cad. -Turgut Özal Bul. - Tıp Fakültesi. - Kılavuzlu - Gökent.</p> <p>DÖNÜŞ: Gökent - Kılavuzlu - Tıp Fakültesi. -Turgut Özal Bul. -Barbaros Cad. -Hanefi Mahçecek - Alparslan Türkeş Bul. - Şekerdere -Ulucami - Sandalzade Bul.-Belediye. - Madalyalı Kavşak</p>
36-B	PIAZZA-MADALYALI KAVŞAK-ÜNGÜT-KAVLAKLI	<p>GİDİŞ: Madalyalı Kavşak - Müze - Zübeyde Hanım Cad. - Eski İtfaiye - Merkez -Ulucami - Şekerdere - Alparslan Türkeş Bul. - Hanefi Mahçecek Bul. - Prof. Dr.Necmettin Erbakan Bul - Kavlaklı</p> <p>DÖNÜŞ: Kavlaklı - Prof Dr. Necmettin Erbakan - Hanefi Mahçecek Bul. - Alparslan Türkeş Bul.- Şekerdere - Ulucami - Sandalzade Bul. - Belediye. - Madalyalı Kavşak</p>
39	BEYAZITLI	<p>RİNG: N.F.K Şehir Hastanesi - G.Antep Çevre Yolu - Sanayi Önü - Girne Caddesi –Sarayaltı – Kuyucak –Kümbet - Deliklitaş Cad. - Salman Zülkadiroğlu Cad. -Alıç Sekizi Cad.-12043.Sok. -12044 Sok. -12045.Sok.- S.İmam Lisesi – Bayazıtlı –Büğlek - Tevfik Kadıoğlu Bulv. - Malik Ejder Camii –Sakarya - 3. Selim Cad. - Fetih Bul. - Bani Caddesi - Alparslan Caddesi – Dulkadiroğlu - Şeyh Şamil Caddesi - Sürmelibey Caddesi - Markasi Hastanesi - Diş Hastanesi - G.Antep Çevre yolu - N.F.K. Şehir Hastanesi</p>
70	AVŞAR KIZ YURDU RİNG	<p>RİNG: Kız Yurdu - KSÜ Avşar</p>

72	GÜNEŞEVLER- GÖLLÜLÜ YUSUF ÇAVUŞ CAD.-N.F.K. ŞEHİR HAST.	RİNG: Güneşevler – Doğukent - Vezir Hoca Cad. - Şeyh Şamil Cad. - Vezir Hoca Cad. Mehmet Zülkadiroğlu Caddesi -72123.Caddesi - Şht. Mehmet Tahtalı Sk. - Göllülü Yusuf Caddesi -38031 Sk. - 38040.Sk - Yavuz Selim Caddesi - Recep Tayyip Erdoğan Bulvarı - Diş Hastanesi -G.Antep Yolu - Karacasu Kampüsü -N.F.K Şehir Hastanesi
----	--	---

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

Sekiz ana hat üzerinden kent içi ulaşımı sağlayan belediye otobüslerinin, günlük ve aylık yaptığı yol mesafesi (km), aylık harcanan mazot ve tutarı, 2019 Mart ayına ait aylık taşınan yolcu sayısı ve buradan sağlanan geliri gösteren istatistikler Tablo-8’de yer almaktadır.

Tablo 8: Belediye Otobüsleri Günlük ve Aylık Yapılan Toplam Km- Harcanan Mazot litre ve Maliyeti- Toplam Taşınan Yolcu ve Yolcu Geliri İstatistikleri

Hat No	Günlük Yapılan km.	Aylık Yapılan Toplam km.	Mazot lt	Harcanan mazot fiyatı	2019 Mart ayı taşınan yolcu sayısı	2019 Mart ayı taşınan yolcu tutarı
25 SABAH	94 km	2068 km	1034 lt	5.687 TL	2500	8.797 TL.
25 EK AKŞAM	228 km	5016 km	2257 lt	12.414 TL	2553	
30B	362 km	6812 km	2044 lt	11.239 TL	15090	24.992 TL
30C	279 km	7254 km	2539 lt	13.963 TL	7425	12.596 TL
32B	818 km	24540 km	11043 lt	60.736 TL	24221	42.526 TL
34B	780 km	23400 km	10530 lt	57.915 TL	27583	46.471 TL
36A	246 km	6396 km	1919 lt	10.553 TL	7471	12.258 TL
36B-C	780 km	23400 km	10530 lt	57.915 TL	30694	53.241 TL
39B	342 km	7524 km	2257 lt	12.414 TL	6121	10.918 TL
60B	586 km	15236 km	6856 lt	37.709 TL	21593	43.436 TL
72B	515 km	11330 km	3966 lt	21.810 TL	9257	16.922 TL
AVŞAR RING	305 km	6710 km	3020 lt	16.607 TL	21302	6.333 TL
TOPLAM	5335 km	139.686 km	57.995 lt	387.430 TL	175.810	278.490 TL

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

Belediye otobüslerine dair istatistiklerin yer aldığı tabloya baktığımızda tüm verilerde belediye otobüsleri açık ara halk otobüslerinin gerisinde kalmaktadır. Günlük yapılan mesafe belediye otobüslerinde toplam km 5335 km iken, halk otobüslerinde bu mesafe belediye otobüslerinin yaptığı mesafenin yaklaşık 13 katı düzeyinde, 64328 km'dir. Yine aylık yapılan mesafeye km bazında bakıldığında, belediye otobüsleri 139.686 km yol gitmişken, halk otobüsleri toplamda 1.929.647 km gibi arasında uçurum sayılabilecek derecede farkın olduğu bir mesafe gitmiştir. En çok farkın ise, her iki otobüsün de, 2019 Mart ayında taşınan toplam yolcular arasında oluştuğunu tablolardan anlayabiliyoruz. Belediye otobüsleri 2019 yılı Mart ayında toplamda 175.810 yolcu taşırken, halk otobüsleri bu sayının yaklaşık 23 katı düzeyinde toplamda 3.978.105 yolcu taşımıştır. Bu tablolardan da anlaşılacağı üzere kent içi ulaşımda en büyük paya sahip olan otobüs, halk otobüsleridir. Büyükşehir Belediyesi kent içi ulaşımda halk otobüslerine ağırlık verilmesine olanak sağlamış, şehrin birçok yerine fazla hat ve araçlarıyla halk otobüslerinin gitmesine olanak sağlamıştır. Halk otobüsleri, istatistiklere göre bütün verilerde belediye otobüslerinden sayısal olarak en az 12 kat daha fazla mesafe ve yolcu taşımıştır.

Belediye otobüslerinin gelir ve gider hesabına bakacak olursak, belediye otobüsleri verilere göre bir ayda ortalama 57.995 litre mazot harcamış, bu harcanan mazot aylık ortalama 387.430 TL'ye denk gelmiştir. Öte yandan belediye otobüslerinin taşınan yolcu ile elde edilen gelire baktığımızda, güncel veriler olan 2019 Mart ayı toplam geliri 278.490 TL olmuştur. Genel anlamda baktığımızda gelir gideri karşılayamamış, hatta giderin bir hayli altında kalmıştır. Bu açıdan bakıldığında belediye otobüsleri kent içi ulaşımda, Mart ayına kıyasla 100.000 TL'yi aşkın bir miktarda zarar etmiştir. Toparlayacak olursak, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, kent içi ulaşımda ulaşım hizmetini, ağırlıklı olarak halk otobüsleri eliyle yürütmektedir. Belediyenin kendi otobüsleri de kent içi ulaşım hizmeti sunmakta ama bu belediye otobüslerinin sağladığı ulaşım, halk otobüslerinin çok gerisinde kalmaktadır. Yine 2019 Mart ayı verilerine bakarak, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesinin ulaşım hizmetlerinden kâr beklentisinin olmadığını da söyleyebiliriz.

2.2.2. Kırsal Yerleşim Yerlerine Toplu Taşıma:

6360 Sayılı “On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile 2014 yılında Büyükşehir Belediyesi olan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, birçok alanda yapısal değişiklikle karşı karşıya kalmıştır. Özellikle 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun, ulaşım hizmetlerini Büyükşehir Belediyelerinin sorumluluğuna vermesi ardından 6360 Sayılı Kanun ile Büyükşehirlerin hizmet sınırının il mülki sınırına genişletmesi, Büyükşehir Belediyelerinin kırsal alanlara da ulaşım hizmetlerini götürme zorunluluğunu getirmiştir. Kırsal-kent ayrımının kalkmasıyla yeni Büyükşehir Belediyesi olan şehirlerin birçoğunun yaşadığı, Büyükşehirlerin artık kırsala da hizmet götürmesi sorununu Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi de yaşamıştır. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, kırsal alanlara ulaşım hizmetini belirli merkezler belirleyerek vermeye başlamıştır. İlk olarak yolcu kapasitesi ve toplu taşımanın götürülmesi gereken yerlerin nüfusu ve toplu taşımayı kullanma oranının yüksek olduğu yerler belirlenmeye çalışılıp, kalan yöreler için de bir aktarma merkezi kurulmaya çalışılmıştır. Kırsal alanlara genelde günde, bir gidiş bir geliş olmak üzere iki sefer yapılmaktadır. Nüfusun çok olduğu ya da turizm yöresi olan yerlere ikiden daha fazla seferler de yapılmaktadır. Örneğin eskiden kasaba olan, 6360 Sayılı Kanunla mahalleye dönüşen Ilıca Mahallesi, termal turizm açısından önemli bir yerleşim yeridir. Buraya olan sefer sayısı turizmin canlılığına göre değişmekte, diğer kırsal alanlara verilen seferlerden daha fazla sefer yapılmaktadır.

Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesinin kırsal alanlara açtığı seferleri ve güzergahlarını gösteren bilgiler Tablo-9’da sunulmuştur.

Tablo 9: Belediye Otobüsleri Kırsal Yerleşim Yerleri Güzergahları

53	MERKEZ- GAFARLI- KOZLUDERE	GİDİŞ: Merkez Otobüs Durağı - Gafarlı - Kozludere DÖNÜŞ: Kozludere - Gafarlı - Merkez Otobüs Durağı
59	MERKEZ- TÜRKOĞLU-KÖR KOCALAR	RİNG: Eski Kiler Karşısı -Azerbaycan Bulv - Madalyalı Kavş. - Otogar - Türkoğlu - Meslek Yüksek Okulu - Hacibebe - Çobantepe - Öksüzlü- Yeniköy - Tahtalı Dedeler - Körkocalar
60	BELEDİYE- ŞEKEROBA	RİNG: Eski Kiler Karşısı - Otogar - Kılılı -Türkoğlu - Beyoğlu - Şekeroba

61	MERKEZ- KAPIÇAM- ASLANBEY- KARAHÖYÜK- EVRI	GİDİŞ: Merkez Otobüs Durağı - Kapiçam - Çerkezler - Narlı - Aslanbey - Emiroğlu- Karahöyük - Evri DÖNÜŞ: Evri-Ördek Dede - Osman Dede - Narlı - Çerkesler - Kapiçam - Merkez Otobüs Durağı
62	MERKEZ-KALE-SIR	RİNG: Merkez Otobüs Durağı - Belediye Karşısı - Otogar -Kale -Hartlap - Kara Dere - Sır
63	MERKEZ-TEKİR KURUCAOVA	RİNG: Belediye Öntü - Şekerdere - Üngüt - Suçatı - Tekir - Kurucaova
64	MERKEZ- YEŞİLYÖRE	RİNG: Belediye Karşısı - Otogar - Aksu - Altınova - Yeşil Yöre
65	MERKEZ-ILICA	RİNG: Merkez Otobüs Durağı - Şekerdere - Üngüt - Ilica
66	HAVAALANI	RİNG: Şehir İçi - Hava Alanı
67	BULUTOĞLU-YENİ YAPAN-İSMAİLLİ- ORMAN BÖL. MÜD.- BELEDİYE	RİNG: -Belediye - Orman Bölge Müdürlüğü - Ağcalı Yolu - Sühaerler Lisesi - Çocuk Yuvası - Üngüt - İsmaili - Yeniapan
68	MERKEZ- KÜRTLER AVŞARI	RİNG: Dere Pazarı - Orman - Kürtler Avsarı
69	MERKEZ- DÖNGELE	RİNG: Belediye Karşısı -12 Şubat Stadı - Orman - Kayseri Yolu - Kürtül - Andırın Yol Ayrımı - Döngele
73	ŞEREFÖĞLU- KOCALAR- KAPIÇAM- ABBASLAR	RİNG: Belediye Karşısı - Madalyalı Kavşak - Otogar -Uzun Kışla - Şerefoğlu - Küpeli Kız - Kuyumcular - Öksüzlü - Kocalar - Tevekkeli - Kapiçam - Sivricehöyük - Alibeyuşağı - Abbaslar - Güzelyurt - Eski İtfaiye - Merkez
99	MERKEZ- YEDİKUYULAR	RİNG: Belediye Karşısı-Zübeyde Hanım Caddesi - Sakarya - Dulkadiroğlu - Tevfik Kadioğlu Caddesi -Büğlek - Yedikuyular

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

Toplamda 14 ana hat ile birçok kırsal alandaki mahalleye toplu taşıma hizmeti veren Büyükşehir Belediyesi bazı mahallelerde belli saatlere dönüş için hareket saati belirlemişken, bazı mahallere de giden toplu taşımayı da ring şeklinde ayarlamıştır. Ring olan yerler çoğu zaman günde birden fazla gittiği mahallelerdir. Günde tek seferi olan kırsal alanlarda ise otobüs, belli saatte kırsaldaki mahallelere gidip yolcuyla bırakarak, dönüş saati için o mahallede beklemektedir. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesinin, kırsal alanlara sunduğu ulaşım hizmetlerinde izlediği yol bu şekildedir. Özellikle topraklarının geniş olması, bazı yörelerin dağlık olması kırsal alanlara sunulan ulaşım hizmetlerinin maliyetini daha artırmaktadır. Bu yüzden Büyükşehir Belediyesi, en az maliyetle kırsal alanlara toplu taşıma hizmetini sunmaya çalışmaktadır. Kırsal alanlara sunulan toplu taşımanın maliyeti, yeni büyükşehir belediyesi olmuş bir şehre artı bir maliyet yüklemiştir. Hem mesafelerin

uzunluğu hem de yolcu beklentisinin daha az olduğu kırsal alanlar, ulaşım hizmetlerinin sunulmasındaki en maliyetli yerler olarak niteleyebiliriz.

Tablo 10’da Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi’nin kırsal alanlara yaptığı otobüs seferleri ile belediye otobüslerinin, günlük ve aylık yaptığı yol mesafesi (km), aylık harcanan mazot ve tutarı, 2019 Mart ayına ait aylık taşınan yolcu sayısı ve buradan sağlanan geliri gösteren istatistikler verilmiştir.

Tablo 10: Kırsal Yerleşim Yerlerine Giden Belediye Otobüslerinin Yaptıkları Toplam Km.- Harcadıkları Mazot litre ve Maliyeti- Taşınan Yolcu ve Geliri İstatistikleri

Hat No	Günlük Yapılan km	Aylık Yapılan toplam km	Mazot lt	Harcanan mazot fiyatı	2019 Mart ayı taşınan yolcu sayısı	2019 Mart ayı taşınan yolcu tutarı
Yeşilyöre	198 km	4356 km	1960 lt	10.781 TL	3681	6.937 TL
Tekir kurucuova	322 km	9660 km	4347 lt	23.908 TL	1917	6.840 TL
Evri	211 km	4431 km	1329 lt	7.311 TL	772	1.965 TL
İlica	280 km	8400 km	3780 lt	20.790 TL	3459	7.522 TL
Göngele	235 km	6110 km	2750 lt	15.122 TL	2907	9.276 TL
Sır Kale	385 km	11550 km	5198 lt	28.586 TL	7126	12.249 TL
Hacıbebek	215 km	4730 km	1656 lt	9.105 TL	1765	3.182 TL
Kürtler Avşar	96 km	2112 km	739 lt	4.065 TL	749	1.142 TL
Şereföğlü	148 km	3256 km	1140 lt	6.267 TL	940	1.597 TL
Havaalanı	100 km	3000 km	1350 lt	7.425 TL	1034	4.302 TL
Yeni yapan İsmaili	134 km	2948 km	884 lt	4.864 TL	1571	3.149 TL
GAFARLI KOZLU DERE	110 km	1320 km	396 lt	2.178 TL	246	266 TL
ÇAGLAYANCERİT HELETE	150 km	3300 km	825 lt	4.537 TL	2543	4.343 TL
ÇAGLAYANCERİT ENGİZEK	150 km	3300 km	825 lt	4.537 TL	1064	1.016 TL
ÇAGLAYANCERİT AKSU	180 km	3960 km	1386 lt	7.623 TL	3616	4.420 TL
ÇAGLAYANCERİT OKUL SERVİSİ	200 km	4400 km	1100 lt	6.050 TL		
GÖKSÜN BÜYÜKKIZILCIK	180 km	3960 km	990 lt	5.445 TL	1229	1.929 TL
PAZARCIK BÜYÜK NACAR	200 km	4400 km	1100 lt	6.050 TL	1087	1.403 TL
TÜRKOĞLU PINARBAŞI	285 km	8550 km	3848 lt	21.161	9368	13.263

206				TL		TL
ORHANGAZİ	155 km	4030 km	1411 lt	7.757 TL	5098	6.876 TL
KARAHÖYÜK 221	100 km	2600 km	910 lt	5.005 TL	2239	3.256 TL
ALEMBEY AĞLICA	50 km	1100 km	330 lt	1.815 TL	912	1.402 TL
AKBAYIR 223	60 km	1320 km	396 lt	2.178 TL	568	700 TL
ÇOĞULHAN- ALEMDAR 224	165 km	3630 km	1089 lt	5.989 TL	1522	2.722 TL
BÜYÜK YAPALAK 220	160 km	3520 km	1232 lt	6.776 TL	2357	3.645 TL
ÜNİVERSİTE 252	130 km	2860 km	1001 lt	5.505 TL	1036	1.540 TL
PINARBAŞI 211	90 km	1980 km	693 lt	3.811 TL	581	916 TL
TATLAR-KULLAR 401	90 km	2340 km	819 lt	4.504 TL	1736	2.734 TL
NURHAK MERKEZ 402	32 km	832 km	291 lt	1.601 TL	672	340 TL
BÜYÜK TATLAR 501	300 km	7800 km	1950 lt	10.725 TL	1876	2.835 TL
ALTUN ELMA 502	150 km	3900 km	1170 lt	6.435 TL	2658	3.497 TL
TOPLAM	5161 km	129.655 km	46.892 lt	189.450 TL	66.329	115.279 TL

Kaynak: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı

6360 Sayılı “On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile 2014 yılında Büyükşehir Belediyesi olan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi’nin, kırsal alanlara yaptığı belediye otobüs seferlerine ait istatistikler Tablo 10’da sunulmuştur. 6360 Sayılı Kanun ile köyler ve kasabalar tüzel kişiliklerini yitirmiş, ilçelere bağlanmıştır. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun ulaşım hizmetleri başlığında, ulaşım hizmetlerinin sunulması, koordine edilmesinde Büyükşehir Belediyesi olan şehirlerde Büyükşehir Belediyelerinin görev ve yetkilendirilmiştir. Bu sebeple, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi kırsal alanlara da toplu taşıma hizmeti götürmeye başlamıştır. Verilere bakıldığında Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi toplamda 34 farklı kırsal alana belediye otobüslerinin gitmesini kararlaştırmış ve belediye otobüsleri bu hatlarda günlük toplam 5161 km mesafe gitmektedir. 2018 verilerine göre belediye otobüsleri kırsal alanlara aylık ortalama 129.655 km yol gitmiştir. Bu araçlar aylık ortalama 46.892

litre mazot harcamış ve bu mazotun fiyat bedeli olarak da aylık ortalama 189.450 TL maliyet getirmiştir. Güncel veri olarak 2019 Mart ayında taşınan yolcu ve bu yolculardan elde edilen gelire bakarak, belediye otobüslerinin kırsal alana sunduğu ulaşım hizmetinin maliyetini rahatça görebiliriz. Belediye otobüsleri 2019 Mart ayında toplam 66.329 yolcu taşımış ve bu seferlerden mart ayında toplam 115.279 TL gelir elde edilmiştir. Aylık ortalama mazot tüketiminden kaynaklanan gider ile yolculardan sağlanan gelir arasında yaklaşık 75.000 TL gibi önemli bir fark bulunmaktadır. Yani belediye otobüslerinin kırsal alana sunmuş olduğu ulaşım hizmetinin Büyükşehir Belediyesine bir kârı yok, aksine önemli bir miktarda zararı bulunmaktadır.

Belediye otobüslerinin kırsal alanda gittiği en uzak mesafelerden biri olan Büyük Tatlar 501 nolu hatta dair verilerde, bu hatta otobüs günlük toplam 300 km yol almakta, otobüs aylık 1950 litre mazot yakmakta ve bu harcanan mazottan ötürü de aylık 10.725 TL gideri bulunmaktadır. Aynı hatta, 2019 Mart ayında toplam 1876 kişi yolculuk yapmıştır. Bu yolculuktan otobüslerin geliri 2.835 TL olmuştur. Yani bu hattın belediyeye aylık maliyeti, sadece mazot açısından, yaklaşık 8000 TL olmuştur.

En fazla yolcunun taşındığı hat olan Türkoğlu-Pınarbaşı 206 Nolu hatta 2019 Mart ayında toplam 9368 yolcu taşınmıştır. Bu hatta otobüslerin yaptığı toplam kilometre günlük 285, aylık ise 8550 km'dir. Otobüsün aylık harcadığı ortalama mazot miktarı ise 3848 litredir. Yani mazota biri ayda toplam 21.161 TL harcanmaktadır. Bu hattın yolculardan sağladığı toplam gelir ise 2019 Mart ayında 13.269 TL olmuştur. En çok yolcunun taşındığı hatta bile belediye otobüsü yaklaşık 8000 TL zarar etmiştir. Harcanan mazot ve elde edilen yolcu geliri açısından en çok zarar ise Sır Kale'ye yapılan seferde ortaya çıkmaktadır. Bu seferden ise mart ayı verilerine göre aylık yaklaşık 13.000 TL zarar edilmiştir. 34 farklı kırsal alana sunulan toplu taşıma hizmetlerinden hiçbir hatta, yolcu geliri mazot giderini karşılayamamaktadır. Bu açıdan bakıldığında Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi kırsal alanlara olan otobüs seferlerini maddi karşılık beklenmeksizin, kanunun kendisine tanıdığı görevi üstlenerek, ulaşım hizmetini sunduğunu söyleyebiliriz. Normal şartlarda ulaşımdan elde edilen gelir büyükşehir belediyelerinin en önemli gelirlerindedir. 6360 Sayılı

Kanun sonrası hizmet sınırının il mülki sınırına genişletilmesi özellikle de Kahramanmaraş gibi sınırları geniş büyükşehirlerin kırsal alanlara sunmak zorunda kaldığı ulaşım hizmetlerinden gelir sağlayamaması hatta zarar etmesine sebep olmuştur.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAHRAMANMARAŞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TOPLU TAŞIMA HİZMETİ ANKET ÇALIŞMASI

3.1. KAHRAMANMARAŞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TOPLU TAŞIMA ULAŞIM HİZMETLERİ MEMNUNİYET ANKETİ

Kahramanmaraş kent içi ve kırsal yerleşim yerlerine sunulan ulaşım hizmetlerinde, kişilerin yolculuk amacının belirlenmesi ve sunulan ulaşım hizmetlerinden duyulan memnuniyet durumunun ölçülmesi amacıyla ilk merkezi ve bazı kırsal yerleşim yerlerinde 400 kişi üzerinde anket yapılmıştır. Anket soruları ve sonuçları aşağıda sunulmuştur.

Bu anket Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Dr. Öğr. Üyesi Refik YASLIKAYA danışmanlığında hazırlanan “6360 Sayılı Kanun Sonrası Ulaşım Hizmetleri: Kahramanmaraş Örneği” konulu yüksek lisans tezi kapsamında Seyfali BUCAK tarafından tez araştırması amacıyla yapılmaktadır.

Cevaplarınız bilimsel araştırma açısından oldukça önemlidir. Anketimize katıldığınız için teşekkürler.

1. Cinsiyeti

Erkek

Kadın

2. Yaş

0-18

19-25

26-35

36-45

46-65

66+

3. Meslek

Öğrenci Memur İşçi Ev Hanımı Emekli Diğer

4. Yolculuk Amacı

Ev-iş Ev-Okul Ev-Diğer Diğer

5. Toplam Yolculuk Süreniz Kaç Dakikadır?

0-15 15-30 30-45 45+

6. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun musunuz? (Cevabınız hayır ise lütfen nedenini belirtiniz)

Evet

Hayır

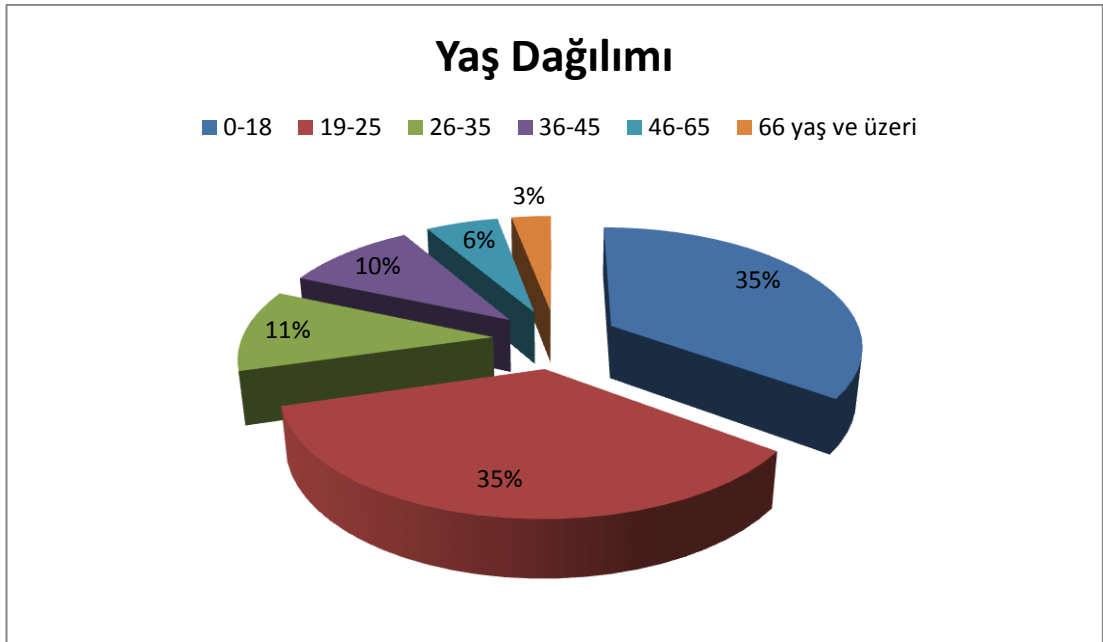
3.1.1. Anket Verilerinin Sonuçları ve Yorumlanması

Şekil 5: Cinsiyet Dağılımı



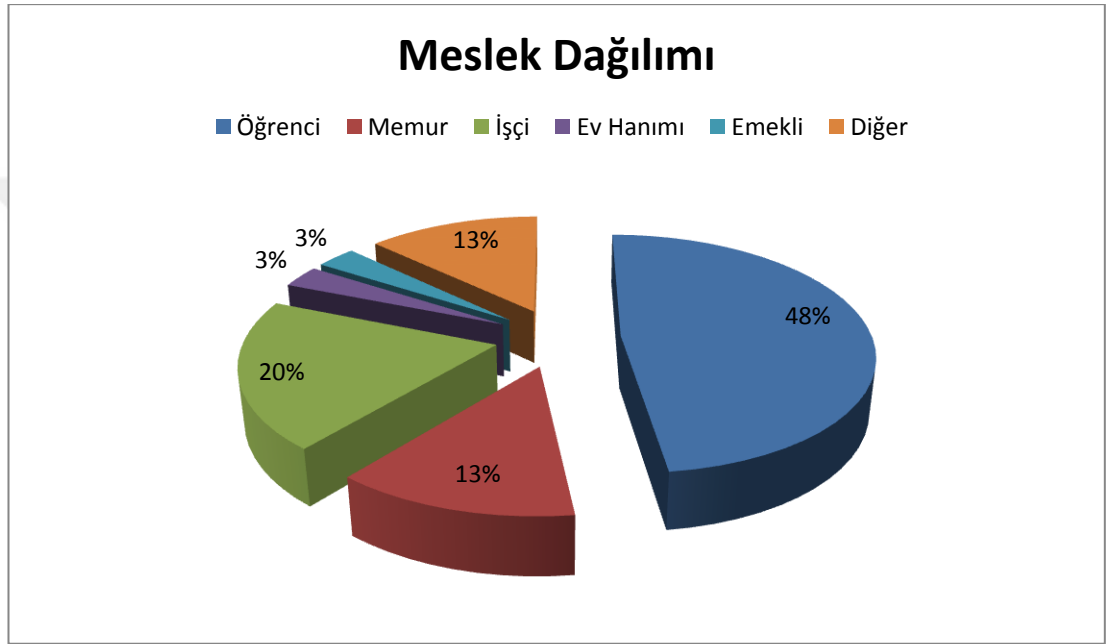
Ankete katılan katılımcıların 261'i erkek, 139 tanesi kadındır.

Şekil 6: Yaş Dağılımı



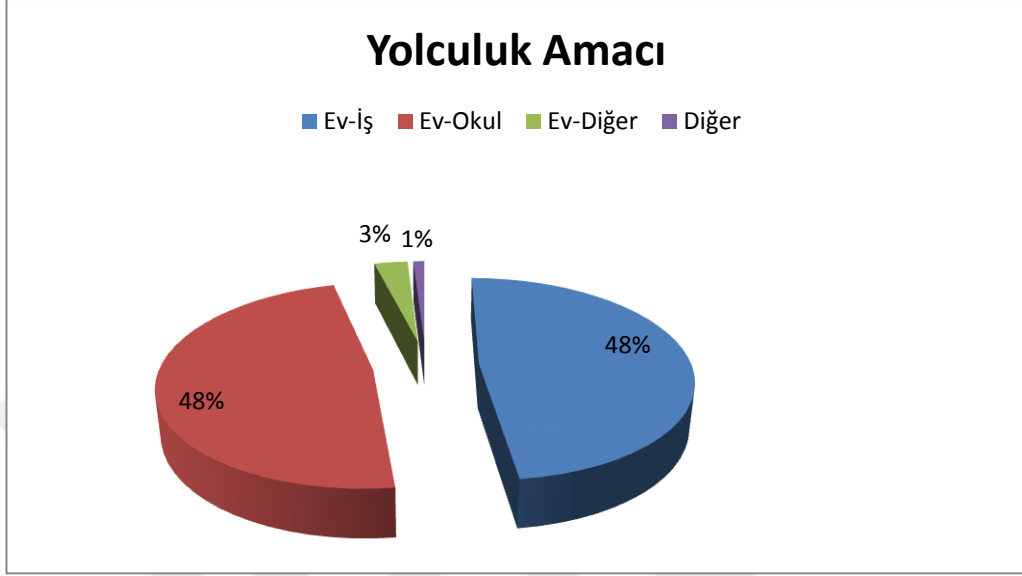
Ankete, 0-18 yaş arası 140 kişi, 19-25 yaş arası 142 kişi , 26-35 arası 44 kişi, 36-45 arası 40 kişi, 46-65 arası 22 kişi ve son olarak da 66 yaş ve üzeri 12 kişi katılmıştır. Bu sonuçlara göre ankete katılanların önemli bir kısmını genç nüfusun oluşturduğu görülmektedir.

Şekil 7: Meslek Dağılımı



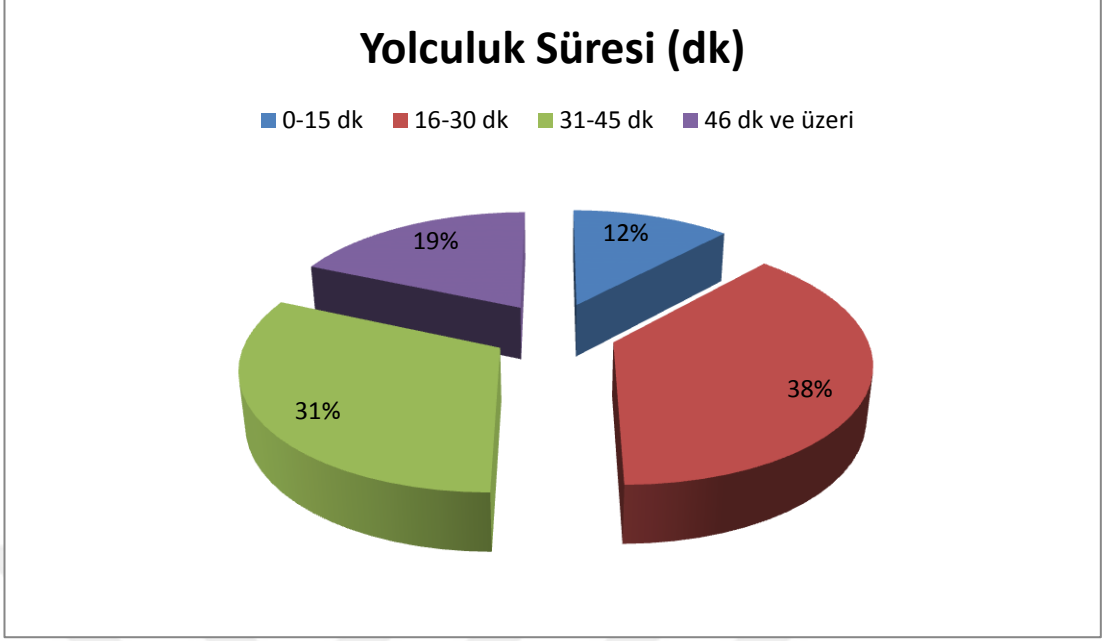
Ankete, katılan meslek grupları içerisinde %48'lik büyük bir oran, 192 kişi sayısı ile en çok katılanlar öğrenciler olmuştur. Öğrencilerin ardından ankete katılanlar, 80 kişi işçi, 52 kişi memur, 52 kişi diğer mesleklerden, 12 kişi ev hanımı ve 12 kişi de emekli olduğunu söylemiştir.

Şekil 8: Yolculuk Amacı



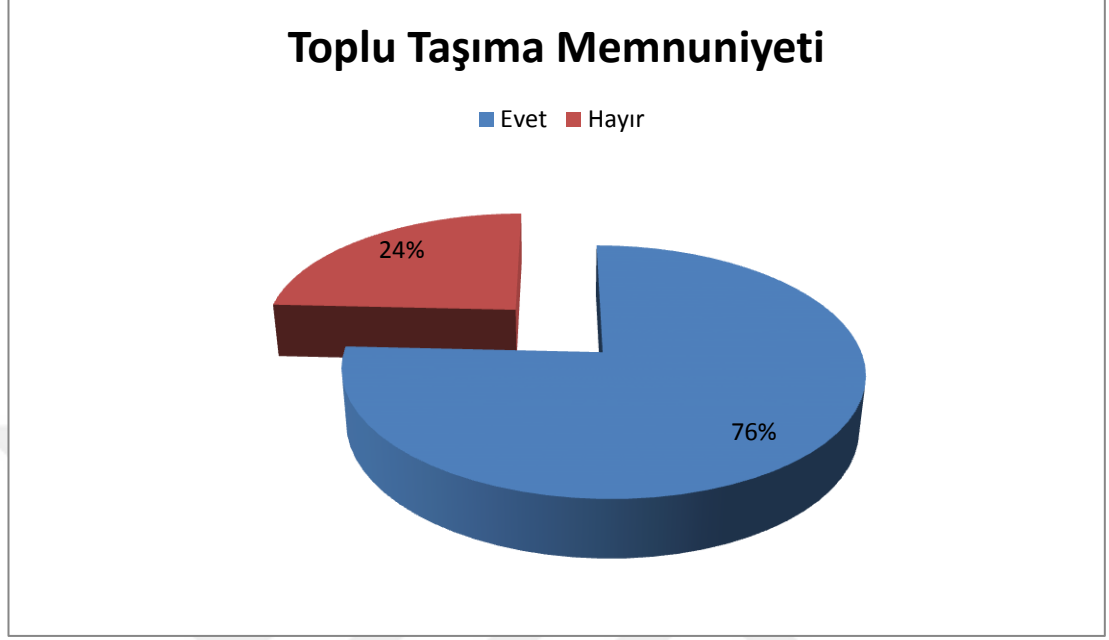
Ankete katılanlara, büyükşehir belediyesinin sunmuş olduğu toplu taşıma ulaşım hizmetini kullanırken ne amaçla kullanıldığı sorulmuştur. Bu soruya 192 kişi “Ev-İş”, 192 kişi “Ev-Okul” cevabı verirken; 12 kişi “Ev-Diğer” ve 4 kişi de “Diğer” cevaplarını vermiştir. Buradan da anlaşılmaktadır ki, ankete katılanların %96’sından fazlasının, toplu taşımayı tercih amaçlarının iş ve okul sebebiyle olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Şekil 9: Yolculuk Süresi



Ankette sorulan bir diğer soru ise, ankete katılanların, toplu taşıma ile ne kadar süre yolculuk yaptıkları sorusudur. Bu soruya toplam 48 kişi “0-15 dk.”, 152 kişi “16-30 dk.”, 126 kişi “31-45 dk.” ve son olarak da 74 kişi “46 dk ve üzeri” cevabını vermiştir. Bu sonuçlara göre mesafeler ve bu mesafelerde harcanan vakit dikkate alınırsa 45 dk. ve üzeri diyen katılımcılar kırsal alanlara sunulan ulaşım hizmetlerinden faydalanan kişilerden olabilir diyebiliriz. Bunun haricinde kısa süreli seçeneklere cevap verenlerin sayısının oldukça fazla olması bizi, katılımcıların Kahramanmaraş merkezi içerisinde yaşayan ve kent içi toplu taşımayı kullandıkları sonucuna götürebilir.

Şekil 10: Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Ulaşım Hizmetleri Memnuniyet Dağılımı



Katılımcılara, “Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun musunuz? (Cevabınız hayır ise lütfen nedenini belirtiniz)” sorusu sorularak, çalışmanın amaç olarak ölçmek istediği memnuniyet durumu tespit edilmiştir. Katılımcılardan 303 kişi bu soruya “Evet” cevabı verirken, 97 kişi de “Hayır” demiştir. Bu sonuçlara bakıldığında, insanların çok yüksek oranda ulaşım hizmetlerinden memnun olduğu sonucuna ulaşabiliriz.

Bu soruya “Hayır” diyenlerden yalnızca 26 kişi neden belirtmiştir. Hayır diyenlerden 19 kişi sebep olarak “Sefer Sayısı Az” demiştir. 5 kişi “Ücreti Pahalı” derken 2 kişi de “Otobüslerin Yolu Çok Uzattığını” sebep göstermiştir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları ki-kare testi ile test edilmiş ve sonuçları Tablo 11’de gösterilmiştir.

Tablo 11: Cinsiyetlere Göre Toplu Taşıma Memnuniyet Dağılımı

		Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun musunuz?			Toplam
		Evet	Hayır		
Cinsiyet	Erkek	n	197	64	261
		%	75,5%	24,5%	100,0%
	Kadın	n	106	33	139
		%	76,3%	23,7%	100,0%
Toplam		n	303	97	400
		%	75,8%	24,3%	100,0%
$\chi^2 = 0,030$ $p=0,862$					

Ankete katılan 261 erkekten 197'si memnuniyet sorusuna "Evet", 64'ü "Hayır" cevabını vermiştir. 139 kadın katılımcıdan ise 106'sı "Evet", 33'ü "Hayır" cevabını vermiştir. Bu verilere bakıldığında, Katılımcıların cinsiyetlerine göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları arasında anlamlı bir fark bulunamamıştır. Bir başka deyişle memnun olup olmama durumu cinsiyete göre farklılaşmamaktadır.

Katılımcıların yaşlarına göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları ki-kare testi ile test edilmiş ve sonuçları Tablo 12'de gösterilmiştir.

Tablo 12: Yaş Dağılımına Göre Memnuniyet Dağılımı

	Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun musunuz?			Toplam	
		Evet	Hayır		
Yaş	18 yaşından küçük	n %	96 68,6%	44 31,4%	140 100,0%
	18-25	n %	110 77,5%	32 22,5%	142 100,0%
	26-35	n %	35 79,5%	9 20,5%	44 100,0%
	36-45	n %	35 87,5%	5 12,5%	40 100,0%
	46-65	n %	19 86,4%	3 13,6%	22 100,0%
	66 yaş ve üzeri	n %	8 66,7%	4 33,3%	12 100,0%
	Toplam	n %	303 75,8%	97 24,3%	400 100,0%
	$\chi^2 = 9,394$ $p=0,094$				

Yaş dağılımına göre memnuniyet oranlarına bakıldığında, her yaş grubunun kendi içerisindeki memnuniyet oranı analiz edilmiştir. Buna göre en çok memnuniyet %87 oranıyla “36-45” yaş grubunda bulunan kişilere aittir. Bu yaş grubunu, %86 ile “46-65”, %79 ile “26-35”, %77 ile “19-25”, %68 ile “0-18” ve son olarak da %66 ile 66 yaş ve üzeri yaş grubu takip etmektedir. Katılan kişilerin oransal değil, sayısına göre bakıldığında en çok memnuniyetin 0-18 ve 19-25 yaş grupları arasında olduğu da söylenebilir.

Verilere bakıldığında, katılımcıların yaşlarına göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları arasında anlamlı bir fark bulunamamıştır. Bir başka deyişle memnun olup olmama durumu yaş değişkenine göre farklılaşmamaktadır.

Katılımcıların mesleklerine göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları ki-kare testi ile test edilmiş ve sonuçları Tablo 13’de gösterilmiştir.

Tablo 13: Katılımcıların Mesleklerine Göre Memnuniyet Dağılımı

		Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun musunuz?		Toplam	
		Evet	Hayır		
Meslek	Öğrenci	n	130	62	192
		%	67,7%	32,3%	100,0%
	Memur	n	51	1	52
		%	98,1%	1,9%	100,0%
	İşçi	n	57	23	80
		%	71,3%	28,8%	100,0%
	Ev hanımı	n	9	3	12
		%	75,0%	25,0%	100,0%
	Emekli	n	9	3	12
		%	75,0%	25,0%	100,0%
	Diğer	n	47	5	52
		%	90,4%	9,6%	100,0%
	Toplam	n	303	97	400
		%	75,8%	24,3%	100,0%

$\chi^2 = 27,823$ p=0,000

Katılımcıların meslek gruplarına göre memnuniyet durumlarına bakıldığında oransal olarak en çok memnuniyetin %98’lik, neredeyse tamamı diyebileceğimiz bir oranla “Memurlar”da olduğunu söyleyebiliriz. Memurlardan sonra en çok memnuniyet “Diğer” meslek gruplarına aittir.

Sonuçlara bakıldığında, katılımcıların mesleklerine göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları arasında anlamlı bir fark bulunmuştur. Genel olarak katılımcıların %75,8i hizmetten memnundur ve en çok da öğrencilerin memnun olduğu gözlenmiştir.

Katılımcıların yolculuk amaçlarına göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları ki-kare testi ile test edilmiş ve sonuçları Tablo 144’de gösterilmiştir.

Tablo 14: Yolculuk Amaçlarına Göre Memnuniyet Dağılımı

		Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnunuz musunuz?		Toplam	
		Evet	Hayır		
Yolculuk amacı	Ev-iş	n	159	33	192
		%	82,8%	17,2%	100,0%
	Ev-okul	n	130	62	192
		%	67,7%	32,3%	100,0%
	Ev-diğer	n	10	2	12
		%	83,3%	16,7%	100,0%
	Diğer	n	4	0	4
		%	100,0%	0,0%	100,0%
Toplam	n	303	97	400	
	%	75,8%	24,3%	100,0%	

$\chi^2 = 13,629$ $p=0,003$

Katılımcıların yolculuk amaçlarına göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları arasında anlamlı bir fark bulunmuştur. En çok ev-iş amacıyla yolculuk yapanların memnun oldukları gözlenmiştir.

Katılımcıların yolculuk süresine göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları ki-kare testi ile test edilmiş ve sonuçları Tablo 15’de gösterilmiştir.

Tablo 15: Yolculuk Süresine Göre Memnuniyet Dağılımı

		Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun musunuz?		Toplam	
		Evet	Hayır		
Yolculuk süresi (Dk)	15 dk ve daha az	n %	33 68,8%	15 31,3%	48 100,0%
	16-30 dk	n %	117 77,0%	35 23,0%	152 100,0%
	31-45 dk	n %	100 79,4%	26 20,6%	126 100,0%
	46 dk ve üzeri	n %	53 71,6%	21 28,4%	74 100,0%
Toplam	n %	303 75,8%	97 24,3%	400 100,0%	

$\chi^2 = 2,987$ $p=0,394$

Katılımcıların yolculuk sürelerine göre memnuniyet durumlarına bakıldığında en memnun olanların %77 oranı ile 16-30 dk. arası yolculuk yapanların olduğu görülmektedir. Oransal olarak da en memnunların 31-45 dk. arası yolculuk yapanların olduğu görülmektedir.

Sonuçlara bakıldığında, Katılımcıların yolculuk süresine göre Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi tarafından sunulan Ulaşım Hizmetlerinden memnun olup olmama sıklıkları arasında anlamlı bir fark bulunamamıştır.

Sonuç olarak, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunmuş olduğu Ulaşım Hizmetlerine duyulan memnuniyetin ölçüldüğü anket çalışmasının sonuçlarına göre, Kahramanmaraş Halkının, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunduğu hizmetlerden oldukça memnun olduğu sonucu çıkmaktadır. Gerek yaş, gerek cinsiyet gerek meslek açısından da bakıldığında her kesimden insanların sunulan ulaşım hizmetlerinden son derece memnun olduğunu anket sonuçlarından rahatlıkla anlayabiliriz. Bu memnuniyet sonuçlarına bakarak, 6360 Sayılı Kanun sonrası Büyükşehir Belediyesi olan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin özellikle hizmet sınırının genişlemesi ve dolayısıyla ulaşımın maliyetinin artmasına rağmen, insanlara en güzel şekilde ulaşım hizmetlerini sunduğunu söyleyebiliriz.

SONUÇ

Türkiye’de ulaşım planlamalarının kapsamlı olarak ele alınması doksanlı yıllarda başlamıştır. Bu döneme kadar kapsamlı çalışmalar yapılmamış, hazırlanan kalkınma planlarında ulaşım üzerinde kapsamlı plan ve programlar ortaya konulmamıştır. Yapılan ulaşım planları daha çok politik gerekçelerle yapıldığı için kalıcı ve sürdürülebilir olamamıştır. Köklü ve kalıcı planların yapılamamış olması, kentleşmenin artmasıyla ulaşımda bir takım sorunları ortaya çıkarmış ve bu süreçten çoğu şehirler etkilenmiştir. Keza bu şehirlerin bir tanesi de Kahramanmaraş’tır. Kahramanmaraş 6360 Sayılı “On Dört İilde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile büyükşehir statüsü kazanmış ve yasal süreçten etkilenmiştir. Önceden yalnızca şehir merkezine hizmet götüreren Kahramanmaraş Belediyesi, bu kanun ile Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi olmuş ve hizmet sınırı il mülki sınırı olmuştur. 6360 Sayılı Kanun İl Özel İdarelerini de ortadan kaldırmış ve İl Özel İdaresine ait görev ve sorumluluklar Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi’ne geçmiştir. Bu kanun Büyükşehir Belediyelerinin yetkilerini artırmıştır. Daha önce yalnızca şehir merkezindeki mahallelere alt yapı, üst yapı ve imar gibi hizmetlerden sorumlu olan belediyeler, bu kanuna bağlı olarak, kırsal alanlardaki tüzel kişiliklerini kaybederek köyden mahalleye dönüşen yerlere de hizmet götürmek zorunda kalmıştır. Hizmet alanının genişlemesi hizmetler sunulurken önemli aksaklıklara yol açmıştır. Kurumsal anlamda yeni Büyükşehir Belediyesi olma sürecinde önemli sıkıntılar yaşayan Kahramanmaraş, hizmet alanının genişliğine en hızlı şekilde adapte olmaya çalışmıştır. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi başlangıçta kırsal alanlara hizmet götürme noktasında ciddi eksiklikleri olsa da, en kısa sürede gerek teknik ekip gerekse de hizmet araçlarıyla bu sıkıntıyı aşmaya çalışmıştır.

Hizmet açısından önemli sıkıntıların yaşandığı alanlardan bir tanesi de Ulaşım Hizmetleridir. Bilindiği üzere 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, büyükşehir kurulu şehirlerde ulaşım hizmetlerini planlamak, koordineli bir şekilde sunulması için Büyükşehir Belediyelerini görevlendirmiştir. Yani büyükşehir belediyelerinde ulaşım, büyükşehir belediyelerinin görev ve yetkisi altındadır. 6360

Sayıllı Kanunun hizmet alanını il mülki idare sınırı yapması, büyükşehirlerin kırsal alanlarda olan mahallelere de ulaşım hizmeti sunması zorunluluğunu doğurmuştur. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi de kırsal alanlara kanunun verdiği görev ve yetki ile ulaşım hizmeti sunmaya başlamıştır. Özellikle şehrin dağlarla çevrili olması, kırsal alanlara sunulan ulaşım hizmetleri maliyetlerini artırmış olsa da, Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi en kısa sürede ulaşım hizmetlerini sunabilmek için hazır hale gelmiştir.

Kahramanmaraş'ta kent içi ulaşımında yalnızca belediye otobüsleri değil, özel halk otobüsleri de büyükşehir belediyesinin kontrolünde ve koordinasyonu altında çalışmaktadır. Büyükşehir Belediyesi kent içi ulaşımında, özel halk otobüslerinin daha yoğun çalışmasına imkan vermiş, belediye otobüslerinin hat ve sefer sayısını da yeteri kadar koymaya çalışmıştır. Halk otobüsleri kent içi ulaşımında çok önemli bir paya sahiptir. Halk otobüsleri kent içi ulaşımında bir ayda ortalama 4 milyona yakın yolcuyu taşımaktadır. Belediye otobüsleri ise kent içi ulaşımında ortalama 200.000 civarı yolcu taşımaktadır. Özel halk otobüslerinin hat ve sefer sayısının çokluğu bu aradaki yolcu farkını ortaya çıkarmaktadır. Büyükşehir belediyesi, kırsal alanlara da ulaşım hizmeti götürdüğü ve kent genelinde ulaşımından sorumlu olduğu için, kent içi ulaşımında hat ve sefer sayısı azlığı ortaya çıkmıştır.

Kırsal alanlara sunulan ulaşım hizmetleri oldukça maliyetli olmuştur. Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi toplamda 14 farklı ana hat ile bir çok kırsal alana belediye otobüsü seferi yapmaktadır. Bu seferlerle günlük ortalama 5000 km yol alınmakta ve aylık ortalama 70.000 yolcu taşınmaktadır. Bu seferlerin hiçbirinde yolcudan elde edilen gelir mazot giderini karşılayamamıştır. Bunun temel nedenlerinden en önemlileri, mesafelerin uzak olması, yerleşim yerlerinin dağlık alanlarda yer alması ve yeterince sayıda yolcunun olmaması olarak sayılabilir. Buradan hareketle Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin kırsal alanlara sunduğu toplu taşıma hizmetinden herhangi bir kâr amacı gütmeyeceği, aksine belediyeye ek bir maliyet olduğu, bu hizmeti hem kanunun emrini yerine getirmek hem de vatandaşın ulaşım hizmetlerinden memnun kalması için yaptığını söyleyebiliriz.

Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'nin sunmuş olduğu ulaşım hizmetleri için vatandaşların memnuniyet algısını ölçmek için yapılan anket sonuçları bizlere, vatandaşların %75 gibi çok yüksek bir memnuniyet oranıyla, ulaşım hizmetlerinden memnun olduklarını göstermiştir. Gerek yaş, gerek meslek gerekse de cinsiyet olarak memnuniyet dağılımında hiçbir farklılık görülmemiştir. Anketin bizlere sunduğu bu sonuçlara da bakılınca, her ne kadar 6360 Sayılı Kanun hizmet alanını genişletip, ulaşım hizmetleri açısından Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi'ne ek bir maliyet ve hizmet çıkarmış olsa da, sunulan bu ulaşım hizmetlerinden vatandaşlar oldukça memnundur.

Sonuç olarak, 6360 Sayılı Kanun ile Büyükşehir Belediyesi olan Kahramanmaraş, hızlı bir şekilde Büyükşehir sürecine geçiş yapmış, özellikle ulaşım hizmetlerini daha etkin ve verimli sunmak için çalışmalar yapmıştır. Nüfusun önemli bir bölümünün kent içinde yaşadığını göz önünde bulundurursak, kent içi ulaşımı özel halk otobüsleri ve belediye otobüsleri ile etkin bir biçimde sunmaya çalışmıştır. Kırsal alanlara da yeni seferler açan Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi, maliyet ve giderlere rağmen, kırsal alanlara en iyi hizmeti sunmak için çalışmaktadır. Anket sonucuna göre de gerek kırsalda yaşayan gerekse de kent merkezinde yaşayan insanlar da bu hizmetten oldukça memnundur.

KAYNAKÇA

Aksoy, Suat, **Kalkınma Sürecinde Türkiye’de Ulaşım: 1980’den Günümüze Demiryolu Deneyimi**”, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015.

Atalay, Besim, **Maraş Tarihi ve Coğrafyası**, Ukde Yayınları, Kahramanmaraş, 2008.

Benk, Serkan, **Kentiçi Ulaşım Sonucu Oluşan Negatif Dışsallıklar ve Önleme Yolları**, Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 2007.

Biricik, Ali Selçuk, Korkmaz, Hüseyin, “Kahramanmaraş’ın Depremselliği”, **Marmara Coğrafya Dergisi**, Cilt 1, Sayı 3, 2001, s.53-81.

Çavuş, Buket, **Büyükşehir Olma Sürecinde Muğla İlinde Ulaşım Planlama Politika, İlkeleri ve Pratikleri**, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2017.

Dayısoylu, Kenan Sinan, Yörükoğlu, Tarık, Ançel, Tuğberk, “Kahramanmaraş’ın Coğrafi İşaretli Ürünleri ve İlin Potansiyel Durumu”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Doğa Bilimleri Dergisi**, Cilt 20, Sayı 1, 2017, s.80-88.

Dinç, Selahattin, **Gelişmekte Olan Kentlerde Ulaşım Sorunlarının Sürdürülebilir Çözümleri İçin Ulaşım Ana Planlarının Önemi: Bursa Örneği**, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul, 2012.

Eker, Fevziye, “Kahramanmaraş’ın Tarihi Coğrafyasına Bir Bakış”, **Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2, 2013, s.25-38.

Ertürk, Hasan, **Kent Ekonomisi**, Ekin Kitabevi, Bursa, 1997.

Görentaş, Garbi, **Van’ın Büyükşehir Olma Sürecinde Ulaşım Planlaması Politika ve İlkeler**, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2015.

Gürbüz, Mehmet, **Kahramanmaraş İlinin Coğrafi Özellikleri**, Orhan Doğan (editör), “Akdeniz’in Altın Kenti Kahramanmaraş” içinde (s. 95-122), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Kahramanmaraş, 2014.

Özalp, Musa, **Türkiye’de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri**, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2007.

Pustu, Yusuf, “Küreselleşme Sürecinde Kent ‘Antik Siteden Dünya Kentine’”, **Sayıştay Dergisi**, Sayı 60, 2006, s. 129-151.

Saatçioğlu, Cem, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları-Türkiye ve AB Uygulamaları**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006.

Topal, Abdülkadir, “Kavramsal Olarak Kent Nedir ve Türkiye’de Kent Neresidir?”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 6, Sayı 1, 2004, s. 276-294.

Yardımcıoğlu, Fatih, **Ulaşım Hizmetleri**, Dora Yayıncılık, Bursa, 2013.