

## YÖNETMELİK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından:

**ULAŞIMDA ENERJİ VERİMLİLİĞİNİN ARTIRILMASINA İLİŞKİN  
USUL VE ESASLAR HAKKINDA YÖNETMELİK  
BİRİNCİ BÖLÜM**

**Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar**

**Amaç ve kapsam**

**MADDE 1 – (1)** Bu Yönetmelik ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması amacıyla; motorlu araç yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, çevreci araç kullanımının teşvik edilmesine, hava kirleticileri ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasına, toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesine, akıllı ulaşım sistemlerinin etkin uygulanmasına, sürdürülebilir şekilde ulaşım : iyileştirilmesine ve kentsel ulaşım planlarının hazırlanmasına ilişkin usul ve esasları kapsar.

**Dayanak**

**MADDE 2 – (1)** Bu Yönetmelik, 18/4/2007 tarihli ve 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanunu maddesinin birinci fıkrasının (f) bendi ile 10/7/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 486 ncı maddesinin birinci fıkrasının (f) bendi hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

**Tanımlar**

**MADDE 3 – (1)** Bu Yönetmelikte geçen;

a) Alternatif yakıtlı araç: 28/6/2009 tarihli ve 27272 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Motorlu Araçlar Tipleri ve Motor Güçleri Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 486 ncı maddesinin birinci fıkrasının (f) bendi hükümlerine dayanılarak hazırlanmış, motor gücünü kısmen veya tamamen alternatif yakıtlardan sağlayan motorlu araç,

b) Alternatif yakıtlar: Ulaşımda petrol yakıtları yerine kısmen veya tamamen kullanılabilen, ulaşım çevresel performansını artıran, emisyon azaltan veya azaltma potansiyeli olan;

1) Araç üstü mekanik enerji kaynağı veya deposunu (atık ısı dâhil),

2) Biyoyakıt,

3) Doğalgaz, CNG/LNG,

4) Elektrik,

5) Hidrojen,

6) Güneş enerjisi,

7) LPG,

yakıtları veya güç kaynaklarını,

c) Akıllı ulaşım sistemi (AUS): Bilgi ve iletişim teknolojilerinin ulaşım sektörünün bütün süreçlerini kapsayan uygulamalarını,

ç) AUS mimarisi: Akıllı ulaşım sistemlerinin planlanması, tanımlanması, entegrasyonu ve uygulama ortak bir çatı oluşturulmasını,

d) Araç: Raylı taşıt araçları, T kategorisi tarım ve orman traktörleri, L kategorisi iki, üç veya dört tekerlekli motosikletler ve motorlu bisikletler (moped) ile bütün müteharrik makineler hariç; M ve N kategorisindeki tekerleği bulunan, azami tasarım hızı 25 km/saati aşan ve karayollarında kullanılmak üzere tasarlanmış motorlu taşıtları,

e) Bakanlık: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,

f) Blok tren: Trenin, ilk teşkil edildiği istasyondan, gideceği son varış istasyonuna kadar, 1 vagonları değiştirilmeden, manevraya tabi tutulmadan kesintisiz bir şekilde giden treni,

g) Düşük emisyon alanı: Motor teknolojileri ve yakıt kullanım durumuna göre ulusal ve uluslararası standartlarla uyumlu emisyon sınıfına göre sınıflandırılmış araçların trafik yoğunluğuna bağlı olarak sınırlandırıldığı, yasaklandığı veya ücretlendirildiği alanlar veya yolları,

ğ) Ekonomik sürüş: Yakıt tüketimini minimize edecek şekilde tasarrufa yönelik sürüş tekniklerini,

- h) Elektronik yol yönlendirme sistemi: Sürücülerini en elverişli yola yönlendirerek, yolculuk süresinin, hava kirliliğinin ve gürültünün azaltılmasını, insan psikolojisinin desteklenmesini ve araç sağlanmasını amaçlayan yönlendirme sistemini,
- ı) Emisyon sınıfı: Motor teknolojileri ve yakıt kullanım durumuna göre ulusal ve uluslararası uyumlu Ek-1'de yer alan sınıflandırmayı,
- i) Hareketlilik yönetimi: Her türlü taşıt ve yaya hareketinin; trafik akışı, güvenlik, enerji verimliliği açısından bütüncül bir anlayışla yönetilmesini,
- j) Kentsel Ulaşım Ana Planı: Şehrin mekânsal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım talepleri ile sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak; şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağı ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve hava ulaşımı ve bu ulaşım türlerinin entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorları taşıma güzergâhları ile gerektiğinde otopark, bisiklet ve yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularını ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan, kısa ve uzun dönemde ulaşım sorunlarına çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planları ile eşgüdümlü hazırlanabilen, plan paftası ve raporuyla bir bütün olan planı,
- k) KGM: Karayolları Genel Müdürlüğünü,
- l) Kombine taşımacılık: Taşımacılığın büyük kısmının demiryolu, iç su yolu veya deniz yolu taşımanın başlangıç veya son etabının mümkün olan en kısa mesafeyle kara yoluyla yapılan taşımacılığı,
- m) Mekânsal plan: 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca hazırlanan, kapsadığı alanın amaçları açısından üst kademedeki alt kademeye doğru sırasıyla; mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı,
- n) Modlararası taşımacılık sistemi: Aynı yükleme ünitesindeki veya karayolu taşıtında elleçlenmeden birden fazla taşımacılık türü kullanılarak hareket ettirildiği sistemi,
- o) M1 kategorisi araç: Öncelikli olarak yolcuların ve eşyalarının taşınması amacıyla tasarlanmış, sürücü oturma yeri dâhil en fazla dokuz oturma yeri olan araç,
- ö) Rejeneratif (Geri Kazanımlı) enerji: Elektrik motoruna sahip bir aracın frenlemesi sırasında ortaya çıkan ya da başka bir araç tarafından hemen kullanılabilen ya da ihtiyaç duyulduğunda kullanılabilen depolanabilen geri kazanılmış enerjiyi,
- p) Seyahat talep yönetimi: Yolcuların veya yüklerin seyahat taleplerini mevcut ulaşım alt yapısı ile daha etkin ve verimli kullanabilecek şekilde düzenlemeyi, birim zamanda başlangıç noktasından varış noktasına kadar yüksek kapasiteli, ekonomik ve hızlı taşıma türleri ve yüksek doluluk oranları ile seyahat etmesini sağlayacak yönetmeyi,
- r) Sinyalizasyon sistemleri: Trafik akımı içerisindeki sürücü, taşıt, yaya ve bisikletli hareketlerin ışıklı ve sesli sistemleri,
- s) Tam yük: Lokomotifin çıkış ve varış istasyonu arasında çekebileceği en fazla yükü,
- ş) Toplu taşıma sistemi: Ulaşımın çok sayıda yolcu taşımaya elverişli taşıma araçlarıyla gerçekleştirilmesini sağlayan ulaşım sistemini,
- t) Trafik yönetimi: Mühendislik, eğitim, yasal gereklilik, çevre ve enerji faktörlerinin bir arada değerlendirilmesinin sürdürülebilirliği ve enerji verimliliğini ön planda tutan ulaşım önlemlerini içeren yönetimi,
- u) Türkiye Lojistik Master Planı: Ülkenin lojistik ihtiyaçlarını kısa, orta ve uzun vadede planlayan ulusal strateji,
- ü) UKOME: Ulaşım Koordinasyon Merkezini,
- v) Ulusal Ulaştırma Ana Planı: Metodolojik bir süreç izleyen ve matematiksel yöntemler ile modellerinin kurulmasını amaçlayan, 15 yıllık dönem içinde kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda ulaştırma yatırımlarının belirlendiği kapsamlı planı,
- y) Yeşil dalga sistemi: Sinyalize kavşaklar arasında belirlenmiş bir hızla gidilmesi halinde araçların durmaksızın takılmadan seyahat etme imkânı veren sistemi,
- z) Yeşil havalimanı/Yeşil Liman: Yaşanan veya yaşanması muhtemel çevre kaynaklı olumsuzlukları önlemek ve mümkün ise ortadan kaldıracak, çevreye daha duyarlı tesisleri,

ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Uygulamalar

#### Tedbir

**MADDE 4 –** (1) Bakanlık, ilgili Bakanlıklar ve Belediyelerce; yatay ve düşey trafik işaretlemele yol yönlendirme ve denetleme sistemleri, seyahat talep yönetimi, trafiğin kontrol ve yönetimi, trafik bilgilendirme sistemleri, ulaşım altyapılarının iyileştirilmesi ve planlanması, modlararası taşıma, yük taşımacılığı, akaryakıt tüketiminin izlenmesi ve çevre dostu araçların kullanılması hususlar sağlanarak ortak tedbirler alınır.

(2) Bakanlık ve ilgili Bakanlıklar arası işbirliği sağlanarak, yakıt tüketimi açısından ekono tamamlanmış, çevre, trafik ve seyir güvenliği için risk oluşturan araçların trafikten çekilmesi, araç filc verimliliği yüksek ve egzoz gazı emisyon değeri düşük olan yeni teknoloji araçlarla yenilenmesine y edici gerekli düzenleyici önlemler alınır.

(3) Bakanlıkça, yük trenlerinin blok tren uygulaması ile çalıştırılması, raylı ulaşımında sinyalli iş coğrafi koşullar el verdiği ölçüde elektrikli tren uygulamasının yaygınlaştırılmasına önem verilir.

(4) Belediyelerce, kent merkezlerinde özel ve ticari araçların kullanımının azaltılmasına, toplu ise etkin ve verimli bir şekilde kullanımının artırılmasına yönelik tedbirler alınır.

(5) Bakanlık ve Belediyelerce, yakıt tüketimini artıran ve sürüş güvenliğini tehlikeye atan altyapı giderilmesi ve denetlenmesi için gerekli tedbirler alınır.

(6) Alternatif yakıtlı araç ve raylı sistem teknolojilerine ilişkin Ar-Ge programlarının geliştirili verilir.

(7) Kamu kurum ve kuruluşları ile şirketlerce, gerektiğinde yerel yönetimlerle de işbirli çalışanların toplu taşımacılığı kullanmalarına yönelik teşvik edici önlemlerin veya tedbirlerin alınması sa

(8) Kent genelinde yoğun trafik sıkışıklığının yaşandığı saatlerde, trafiği rahatlatmak, ener tasarrufu sağlamak amacıyla kentteki kurum ve kuruluşların uygun görüşleri alınmak şartıyla, işe baş saatleri planlanabilir. Esnek çalışma ve uzaktan çalışma olanakları değerlendirilir.

#### Ulaşım altyapı yatırımlarının iyileştirilmesi

**MADDE 5 –** (1) Bakanlıkça, ulusal ve uluslararası koridorlardaki yük ve yolcu hareketlilik sağlanması, trafik güvenliğinin artırılması, enerjinin verimli kullanımı ve yakıt tüketiminin düşürülme olan ulaşım ana yolları, lojistik merkezler, bölünmüş yollar, köprüler, tüneller, tüp geçişler, yüksek demiryolu ağları, limanlar, sanayi bölgeleri ve lojistik merkezlere bağlantı yolları ile modlar arasında sağlayıcı kısa, orta ve uzun vadeli planlar ile yatırımların yapılması ve denetlenmesi sağlanır.

(2) Bakanlıkça yapılacak altyapı yatırımlarının Ulusal Ulaşım Ana Planı ve Türkiye Lojistik Ma uygunluğu esas alınır.

(3) Bakanlıkça; ulaşım altyapı projelerinin ve yatırımlarının yakıt tüketiminin düşürülmesine azaltımına yönelik katkısını ortaya koymak amacıyla, veri toplama, hesaplama, modelleme ve raporlama geliştirilir veya geliştirilmesi sağlanır.

(4) Havaalanı, liman, terminal ve raylı sistem istasyonlarında; aydınlatma, ısıtma ve soğutma çevreci alternatif enerji kaynaklarının kullanımına öncelik verilir.

(5) Deniz ve hava araçlarının limanlarda kaldığı sürelerde gerekli enerji ihtiyaçlarını sağlay bağlantısı altyapı yatırımlarının yapılması teşvik edilir. Yeşil Liman ve Yeşil Havaalanı uygulamaları yay

#### Kentsel ulaşım planlaması

**MADDE 6 –** (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyel yüz binin üzerinde olanlar, Bakanlık tarafından hazırlanan Ulusal Ulaştırma Ana Planına uygun olarak Ke Ana Planı hazırlarlar. Bu planlar, 15 yıllık süreler için yapılır ve her beş yılda bir şehrin kalkınma planları planlar ve mekânsal planlarla paralellik sağlayacak şekilde gözden geçirilerek yenilenir. Yenilenen p mekânsal planlarda yapılacak revizyon ve ilavelere yansıtılır.

a) Bakanlığın koordinasyonunda ve ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının eşgüdümünde ve kentsel ulaşım yaklaşımı çerçevesinde; şehir içi ve şehirler arası ulaşım planlaması, enerjinin verimli çevreci ve entegre ulaşım modları, hareketlilik yönetimi, akıllı ulaşım sistemleri ve ulaşımın diğer tür kapsayan Ulaşım Ana Planlarının Hazırlanmasına İlişkin El Kitabı/Rehber hazırlanır.

b) Kentsel ulaşım ana planları, Bakanlık tarafından hazırlanan Ulaşım Ana Planlarının Hazırlanması El Kitabı/Rehber esas alınarak hazırlanır.

c) Ulaşım ana planı olmayan kentlerde belediyelerce hazırlanacak planlar, Bakanlığın görüşü alınır. Büyükşehirlerde UKOME Genel Kurulu ve diğer belediyelerde belediye meclisi kararı ile onaylanır. Nüshası bilgi için Bakanlığa sunulur.

(2) Kentsel ulaşım planları, stratejik düzeydeki sürdürülebilir ulaştırma politikaları, şehrin iklim kararları, ulusal ve yerel temiz hava eylem planları ile uyumlu ve eşgüdümlü şekilde kısa, orta ve uzun planlanır.

(3) Yeni yerleşim alanlarının yer seçimi ve yerleşim alanların birbiri ile olan ulaşımını sağlayacak planlar, ilgili belediyeler tarafından yapılarak ulaşım planına dâhil edilir.

(4) Ulaşım hat planlarında, trafik akışına ve kent içinde tüketilen yakıt miktarının en aza indirilmesi esas alınır.

(5) Ulaşım planlarında, çevre otoyolları ve raylı sistem çalışmalarına öncelik verilir. Toplu taşıma ile ulaşım amacıyla yolcu talebinin yeterli olduğu koridorlarda raylı sistemin payı artırılır.

(6) Lojistik planlamada, kentin konumu ve ihtiyaçlarına uygun olarak, şehrin dışında ve koridorlarına yakın bölgelerde Türkiye Lojistik Master Planına uyumlu olarak lojistik merkezlerin ve oluşturulmasına önem verilir.

(7) Sahil kentlerinde iskele, rıhtım ve liman kapasiteleri artırılır ve etkin kullanımına ilişkin planlanır. Yük ve yolcu talebinin yeterli olduğu hatlarda kullanılan filo yenilenerek deniz ve iç su yolu taşıma kapasiteleri artırılır.

(8) Ulaşım planlarında, enerji verimliliğinin artırılması ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için bütünlük halinde tüm ulaşım modları için trafiğin güvenli ve akıcı olmasına yönelik iyileştirici planlamalar yapılır.

(9) Belediyelerce, ulaşım planlarında, topoğrafik yapısı uygun güzergâhlara bisiklet kullanımı şeklinde kiralık bisiklet aboneliği, özel yol ve park düzenlemeleri yapılır.

(10) Belediyeler, elektrik piyasasına ilişkin ilgili mevzuat hükümlerine uygun olmak kaydıyla alternatif enerji sistemlerini teşvik etmek için elektrikli araçların otopark, cadde ve sokaklar için kullanılabilmesini sağlayacak altyapı planları oluşturur ve bu altyapının oluşturulmasını temin eder.

### **Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar**

**MADDE 7 – (1)** Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerin yüz binin üzerinde olan belediyelerce kent içi toplu taşımaya yönelik aşağıdaki uygulamalar yapılır:

a) Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişinde belirlenen merkezlerde park edilebilmesi için otopark kurulması sağlanır. Bu otoparklara park eden araçlardan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşıma araçları kullanılmaması için edici yöntemler geliştirilir.

b) Kent girişlerine yapılacak parkların ücretsiz veya saat sınırlaması olmayan sabit ve düşük ücretli yapılması sağlanır.

c) Kent girişlerinde ulaşım planlarına uyumlu olarak cep terminal uygulamaları geliştirilir.

ç) Kent merkezlerinde yoğun yaya trafiğinin bulunduğu meydanlar, alışveriş alanları, tarihi ve turistik yerler gerekli görüldüğünde araç trafiğine kapalı ya da kısıtlı alan ilan edilebilir.

d) Kent girişlerinden önce transit taşıtlar için çevre yolları oluşturulur ve çevre yollarının kenti koridorları ile bağlantılı olması sağlanır.

e) Kent merkezlerinde, cadde ve sokaklara araçların park edilmesini önleyici tedbirler ile otopark kullanımını teşvik edecek uygulamalar geliştirilir.

f) Yük taşımacılığı yapan ticari araçların belirlenen hatlara veya belirli saatlerde şehir merkezli izin verilmez.

g) Kent içi ulaşım yollarında araçların hızlarının ayarlanmasına yönelik önlemler alınır.

ğ) Kent merkezlerinde ve semt ölçeğinde, imkânlar elverdiği ölçüde yaya ve bisiklet oluşturulmasına öncelik verilir. Yaya olarak veya bisikletle seyahati çekici kılacak bisiklet park alanları, istasyonlarının inşa edilmesi için planlamalar ve uygulamalar geliştirilir.

h) Yolcu ve yük aktarımının yoğun olduğu havaalanı, otogar, liman, şehirlerarası demiryolu yolları ile kent merkezleri arasında raylı sistem ağının kurulması, etkin ve hızlı toplu taşıma oluşturulması sağlanır.

1) Büyükşehir belediyelerince, yolcu taşımacılığı yapan araçlarda bekleme süresindeki enerji azaltabilmek için elektronik ücret toplama, toplu taşıma durak, istasyon ve iskelelerinde giriş kapılarının hızlı indirme-bindirmeyi sağlayacak uygulamalar yapılır.

i) Özellikle nüfusun yoğun olduğu, trafik sıkışıklığının ve hava kirliliğinin olduğu bölgelerde kent trafiğinin bütününde yaya ve araç trafiğinin güvenli, akıcı ve etkin yönetilmesine yönelik önlemler alınır. Sistemleri ile hareketlilik yönetimi desteklenir.

j) Yolcuların görüş, öneri, şikâyet ve taleplerinin alınacağı çağrı merkezi kurularak yolcu değerlendirilmesi ve uygulanması hususunda çalışmalar yapılır.

k) Ortak araç kullanımı (araç havuzu, park-et-devam-et ve benzeri), yenilikçi uygulamaların yaygınlaştırılması, hızlı (tahsisli) hat ve alternatif ulaşımın teşvik edilmesi sağlanır.

(2) Belediyelerce Çevre ve Şehircilik Bakanlığının uygun görüşünü almak kaydıyla, kent merkezli semt ölçeğinde yoğun trafik ve hava kirliliğinin yaşandığı alanlar düşük emisyon alanı ilan edilebilir. Düşük emisyon alanının belirlenmesi ve ilan edilmesine ilişkin Belediyelerce aşağıdaki hususlar dikkate alınır:

a) Düşük emisyon alanı, Belediyeler tarafından 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3/1/2004 ve 5393 sayılı Belediye Kanunu ile 10/7/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu doğrultusunda ilan edilir.

b) Düşük emisyon alanı, günlük geçen araç sayısı ve hava kalitesi haritaları esas alınarak uygun emisyon alanı planları ulaşım ile ilgili tüm planlamalara uyumlu olacak şekilde düzenlenir.

c) Alana girişi sınırlandırılacak olan araçlar için alternatif ulaşım imkânları ve yolları planlanır.

ç) Düşük emisyon alanına giriş yapan araçların tespitinde ve tanımlanmasında, trafik akışını elektronik araç tanımlama sistemleri tercih edilir.

d) Sınırlandırma ve ücretlendirme araç emisyon sınıfına, girilen yola, trafik yoğunluğuna, bölge dilimine göre orantılı ücretlendirilir. Emisyon sınıfları Ek-1'de yer almaktadır.

e) Düşük emisyon alanı uygulamasında ihlallere yönelik olarak 2872 sayılı Kanun hükümleri dikkate alınır.

f) 18/7/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğindeki tanımlanan özel amaçlı araçlar, kamu düzeninin sağlanmasından sorumlu birimlerde kullanılan araçlar düşük emisyon alanı uygulamalarından muaftır.

g) İlan edilen düşük emisyon alanlarına ilişkin uygulamaya yönelik hususlar Kamuoyunun Bilgisi İçin

#### **Taksi uygulamaları**

**MADDE 8** – (1) Belediyeler, taksilerin trafikte boş dolaşmalarını, durak dışında beklemelerini ve taksi yönetim veya çağrı merkezi, telefonlu, telsizli durak ve merkezi alanlarda taksi cepleri gibi uygulamaları ve yaygınlaştırır. Bunun için şehir trafiğine uygun bir şekilde, taksilerin bekletileceği alanları tespit eder.

#### **Otoparkların oluşturulması**

**MADDE 9** – (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyeler yüz binin üzerinde olan belediyelerce, kentin ihtiyaçlarına, ulaşım ve mekânsal planlarına uygun olarak Otopark Planı hazırlanır.

(2) Belediyelerce kent trafiğine uygun bir şekilde, otopark olabilecek alanlar tespit edilir, verimlilik ilkesi çerçevesinde otopark olarak işletilmesi sağlanır.

(3) Kent girişlerinde yapılacak otopark giriş yönlendirme sistemleriyle, uygun kapasiteli otopark yönlendirme sağlanır. Park-et-devam-et uygulamalarını teşvik etmek amacıyla Belediyelerce otoparkların ücretlendirilmesi düşük tutulur veya ücretsiz güvenli şekilde işletilmesi sağlanır.

(4) Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde, toplu taşıma ana duraklarında otopark planlanmasına özen gösterilir. Otopark alanlarının planlanmasında şehrin gelişim potansiyeli ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulur.

(5) 3194 sayılı Kanunun 37 nci maddesinde yer alan bina altında yapılması zorunlu olan otoparklı belediyelerce yapılır. Projede otopark için tahsis edilen alanın sadece bu amaçla kullanımı için önlem alır üzerinde park cepleri ile çok kısa süreli park saati uygulamalı park imkânı tanınır.

(6) Otoparklarda, elektrik piyasasına ilişkin ilgili mevzuat hükümlerine uygun olmak kaydıyla, e-şarj istasyonları kurulur, ücretsiz veya uygun fiyatla araçların şarj edilebilmesini sağlayacak hizmetler sunulur.

(7) Bisikletli ulaşımı desteklemek amacıyla kamusal kullanıma açık otoparklarda bisikletlerin dâhil edilerek bırakılabileceği alanlar oluşturulur.

(8) Kamu kurum ve kuruluşları tarafından personel ve servis araçları için otopark alanları oluşturulmuş ve kabiliyetlerin kısıtlı olduğu durumlarda, konum olarak en yakın kamu kurum ve kuruluşundan başta olmak üzere müşterek otopark tahsis edilmesine ilişkin gerekli tedbirler alınır.

### **Tüketicinin bilgilendirilmesi**

**MADDE 10 –** (1) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca; tüketicilerin bilinçli seçim yapabilmesine ilişkin, piyasada satışa veya kiraya sunulan yeni binek otomobillerinin CO<sub>2</sub> emisyonu ve yakıt ekonomisi tüketicilerin bilgi edinmesi sağlanır.

(2) M1 kategorisi yeni binek otomobillerin yakıt ekonomisi ve CO<sub>2</sub> emisyon değerlerini gösteren görsel kılavuz, poster/gösterim, promosyon literatürü ve materyallerin düzenlenmesinde, 28/12/2003 tarihli ve Resmî Gazete'de yayımlanan Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO<sub>2</sub> Emisyonu Konusunda Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelikte belirtilen hususlar esas alınır.

(3) Bakanlık, ilgili kurum/kuruluşlar ve Belediyeler hava kirliliğinin azaltılması, enerji verimliliğinin artırılması, yaşanabilir ve sürdürülebilir kentler için toplu taşımanın önemini yaygınlaştırması ve artırılması konularında etkinlikler düzenler.

### **Sürücülerin bilgilendirilmesi ve eğitimi**

**MADDE 11 –** (1) Sürücü belgesi verilen kurslarda ekonomik sürüş tekniği ve çevre kirliliği konularında eğitim verilir.

(2) Şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin mesleki eğitim programlarının ekonomik sürüş teknikleri ile ilgili konulara yer verilir.

(3) Belediyelerde toplu taşıma araçlarını kullanan sürücülere, işe başladıklarında ve her üç yıl bir defaya mahsus olarak, çevre ve ekonomik sürüş teknikleri ile ilgili eğitim verilmesi sağlanır ve sürücüler sertifikalandırılır.

### **Yük taşımacılığı**

**MADDE 12 –** (1) Karayolunda taşıma faaliyetinde bulunacak ticari araçlar 8/1/2018 tarihli ve Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümlerine tabidir. Bu kapsamdaki araçların emisyonları, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en aza indirilecek, toplum ve çevre sağlığını olumsuz yönde etkilemeyen şekilde faaliyetlerini sürdürmeleri sağlanır.

(2) Yük taşımacılığında, enerji tüketimini asgari seviyeye düşürmek için alternatif yakıtlı araçların kullanılması teşvik edilir. Rejeneratif enerji geri kazanım sisteminin araçlarda ve raylı sistemlerde kullanımına destek verilir.

(3) Yük taşımacılığında trenlerin tam yüklü olarak blok tren şeklinde çalıştırılmasına öncelik verilir.

(4) Yük taşımacılığında, diğer taşımacılık türleriyle de entegrasyonu sağlanacak şekilde, deniz taşımacılığı paylarının artırılmasına öncelik verilir. Kabotaj taşımacılığı teşvik edilir.

(5) Mevcut demiryolu hatlarında, kapasiteyi arttırmak, işletme maliyetini düşürmek, karbon salımını azaltmak, güvenli taşımacılığı sağlamak, ulaşımda elektrik enerjisini kullanarak dışa bağımlılığı azaltmak ve zaman tasarrufu sağlamak amacıyla sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemlerinin kurulması sağlanır ve teşvik edilir.

(6) Yük aktarımının yüksek olduğu merkezlerden yüklerin şehir merkezlerine ulaştırılmasında r dışında toplu taşıma ve raylı sistemlerden faydalanılmasına yönelik planlamalar ve teşvik edici geliştirilir.

### **Toplu taşıma**

**MADDE 13 – (1)** Belediyelerce, toplu taşıma araçlarının kullanımını teşvik edici ve yolcu kapasisi gerekli tedbirler alınır. Nüfusu yüz binin üzerindeki belediyelerce kent içi toplu taşımaya yönelik uygulamalar yapılır:

- a) Toplu taşıma sistemleri azami doluluğu sağlayacak şekilde işletilir. Bu kapsamda; sefer kapasitesi ve yolcu talebi dikkate alınır.
- b) Toplu taşımada tüm ulaşım türlerinde ve ülke genelinde geçerli olacak şekilde akıllı kart yaygınlaştırılır.
- c) Toplu taşıma kullanımını ve yolculuk talep yönetimi sağlayacak fiyatlandırma teknikleri uygun bazlı ücretlendirme tarifeleri, ekonomik aktarma bileti, günlük, haftalık ve aylık bilet uygulamaları geliştirilir.
- ç) Toplu taşıma araçlarında ve duraklarda; hareket saatleri, güzergâhlar ve benzeri bilgilendirme bulundurulur. Şehrin çeşitli merkezi yerlerinde güzergâhları, hatların duraklarını, aktarma noktalarını yönlendirme levhaları ile büyük ışıklı panolar konur. Halkın toplu taşımadan yararlanmasını kolaylaştırmak için duraklar yaygınlaştırılır.
- d) Toplu taşımada öncelikli olarak hizmet kalitesi ve enerji verimliliği yüksek, çevre dostu araçların kullanımına öncelik verilir.
- e) Elektrik motorlu toplu taşıma araçlarının frenleme enerjilerinden elektrik üreten tipte olanları teşvik edilir.
- f) Spor karşılaşmaları, miting, fuar, seminer ve sınav gibi toplu taşıma sistemlerinin kullanımını destekleyen durumlarda ek seferler düzenlenir.
- g) Toplu taşıma araçları için ayrılmış şerit ve yol uygulamaları yaygınlaştırılır.
- ğ) Toplu taşıma araçlarının kullandığı anayol ve koridorlarda, dolmuş ve minibüs gibi ara taşıma durak sistemi geliştirilir, durak dışı duraklamalarına izin verilmez.
- h) 1/7/2005 tarihli ve 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanunun gereklilikleri yerine getiren araçların toplu taşıma araçlarını kullanabilmeleri için, bu araçlarda, yolcu duraklarında, alt ve üst geçitlerde eğimli geçitler ve benzeri yapılar. Engellilerin ulaşım araçlarına ve hizmetlerine erişiminin AUS ile kolaylaştırılır.

1) Toplu taşıma hizmetleri ile ilgili yolcu-km, araç-km, yakıt tüketimi ve diğer veriler toplanarak analiz edilir ve yapılan analiz sonuçlarına göre enerji verimliliğinin artırılması ve zararlı emisyonların azaltılması için iyileştirme çalışmaları yapılır.

i) Raylı sistem, karayolu sistemi ve denizyolu sisteminin entegre ve etkin bir şekilde çalıştırılması için planlama ve yatırımlar yapılır.

j) Toplu taşımada kullanılan lastik tekerlekli araçlarda yakıt verimlilik sınıfı yüksek lastikler kullanılır.

### **Trafik yönetimi ve bilgilendirme sistemleri**

**MADDE 14 – (1)** Bakanlık, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Belediyelerce, ulaştırma sistemlerinin kalitesini artırmak, ulaşım etkinliği, verimliliği, güvenliği ve sürücülere kolaylık sağlamak için aşağıda yürütülür:

- a) Seyahat talep yönetimi, 7/24 gerçek zamanlı trafik yönetimi, modlararası taşımacılık sistemleri, mesaj işaretleri, yatay ve düşey trafik işaretlemeleri ve denetleme sistemleri uygulamalarında işbirliği yapılır. Uygulamalarda ulusal ve uluslararası standartlara uygunluk aranır.
- b) Ülke çapında ulaşım bilgilerinin ihtiyaç sahiplerine tek bir noktadan sunulması amacıyla geliştirilen Ulaştırma Portalı güncel tutularak, yaygın kullanımını teşvik edici uygulamalar geliştirilir.
- c) Kent merkezi girişlerine kurulacak yönlendirme sistemleri ile araçlar trafiği daha az yoğun bölgelere yönlendirilir.
- ç) Hava tahminleri ve yol güzergâhında kurulu/kurulacak meteorolojik sensörlerden alınacak bilgiler değerlendirilerek, sürücü bilgilendirme sistemleriyle yol kullanıcılarının bilgilendirilmesi ve gerekli tedbirler alınır.

sağlanır.

d) Seyahat öncesinde yolcu ve sürücülerin, zorunlu uygulamalar nedeniyle trafiğe geçici olarak veya kapatılan yollar ile alternatif ulaşım imkânları hakkında web ve mobil uygulamaları, radyo ve merkezleri vasıtasıyla bilgi edinmeleri sağlanır.

e) Seyahat esnasında yol, trafik ve çevre şartlarına dair anlık gelişmeler gerçek zamanlı sistemleriyle yol kullanıcılarına sunulur.

f) Sürücülerin bilgilendirilmesi için trafik radyosu, trafik anonsu, trafik programı, telematik sistemlerle birleşik ünite ve benzeri AUS yöntemleri kullanılır ve teşvik edilir.

(2) Nüfusu iki yüz elli bin ve üzerinde olan kentlerde belediyelerce; sorumluluk alanında bulunan eden, günün koşullarına uygun Trafik Yönetim Merkezi kurulur. Bu merkez vasıtasıyla kent trafiğinin ge olarak izlenmesi ve yönetilmesi sağlanır. Bunun için gerekli izleme, algılama ve bilgilendirme sistemleri t

### **Sinyalizasyon sistemleri**

**MADDE 15 – (1)** Şehir içi ve şehirler arası karayollarında trafik akımını yönetmek, trafik artırmak, mevcut/planlanan karayolu ve karayolu elemanlarının kapasitesini maksimum düzeylerde kullan oluşturulacak sinyalizasyon sistemleri KGM tarafından belirlenmiş/belirlenecek kriter, usul ve teknik esas olarak yapılır.

(2) Sinyalizasyon sistemlerinde kullanılan malzemelerde; Trafik Sinyal Denetleyicileri-Fonksiyon Kuralları için TS EN 12675, Trafik Kontrol Donanımı- Sinyal Lambaları için TS EN 12368 ve Yol Sistemleri için TS EN 50556 standartlarında belirtilen şartlar aranır.

(3) Ulaşımında trafik akışını düzenlemek üzere kullanılan sinyalizasyon sistemlerinde enerji tüketim seviyeye düşürmek amacıyla düşük enerji tüketimi olan sinyal verici lambaların kullanımına öncelik verilir.

(4) Özel ayrılmış yolu bulunan (tramvay, metrobüs) toplu taşıma sistemlerine sinyalizasyon kavşakları trafik kollarının yoğunlukları da dikkate alınarak öncelikli geçiş hakkı verecek düzenlemeler yapılır.

(5) Sinyalizasyon kavşaklarında yaşanan zaman kaybının azaltılması için trafik uyarı sinyali kurularak sinyal optimizasyonu sağlanır.

(6) Kent içinde birbirine yakın kavşaklarda yeşil dalga sinyalizasyon sistemleri kurularak ke koridoru oluşturulur.

(7) Trafik güvenliği sağlanan kavşaklarda sağ koldan trafik yönünde ilerleyecek araçların kontrol imkân tanıyan sistemlerin yaygınlaştırılması sağlanır.

(8) Sinyalizasyon kavşaklarında Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 141 inci maddesinde belirtilen öncelikli geçiş hakkı tanınır.

### **Akıllı ulaşım sistemleri**

**MADDE 16 – (1)** Bakanlıkça, çağın gereklerine uygun olarak ulaşım ve iletişimde, etkin, hızlı, güvenli ve entegre yönetim sisteminin kurulabilmesi için;

a) Belirli terminolojiye ve standartlara uygun olarak AUS mimarisi oluşturulur. AUS'un geliştirilecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasına ilişkin politika, strateji ve esaslar belirlenir.

b) Enerji verimliliğini sağlayacak çevre dostu AUS uygulamalarının geliştirilmesi ve kullanımı teşvik edilir.

c) AUS ile ulaşımında elektronik ödeme sistemlerine ilişkin altyapı, şebeke, yazılım, donanım, gerekli tüm yapıların ülke çapında entegre ve birlikte çalışabilirlik esaslarına göre kurulması, işletilmesi sağlanır.

ç) Elektronik ödeme ve araç tanımlama sistemlerinde, araçlara hızlı geçiş imkânı tanıyan ileri teknolojiler tercih edilir.

d) Trafik yoğunluğu, araç tanımlama, akaryakıt tüketimi ve hava kirliliğinin izlenmesiyle ilgili verilerin toplanması, analiz edilmesi ve raporlanması sağlayacak AUS sistemlerinin kurulması ve yaygınlaştırılması sağlanır.

### **Akaryakıt tüketiminin izlenmesi**

**MADDE 17 – (1)** Karayolu ulaşımı için Emniyet Genel Müdürlüğü araç tescil belgesi bilgileri, gücü, yakıt tipi, araç kategorisi ve model yılı verilerini; KGM ve Demiryolu Tren İşletmecileri araç-km,



ton-km bilgilerini; Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu ise yakıt tiplerine göre aylık bazda yıllık toplam bilgilerini her yılın Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(2) Belediyeler; taksi, özel halk otobüsü, belediye otobüsü, dolmuş, metro, hafif raylı sistem, tramvay yolu araç sayılarını, taşınan yıllık yolcu sayısını, yolcu-km, araç-km verilerini, raylı sistemlerin ve sinyalizasyon sistemlerinin işletilmesi için kullanılan yıllık yakıt ve elektrik miktarını her yılın Mart ayında Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(3) Şehirlerarasında çalışan otobüs şirketleri otobüs sayısını, yıllık yakıt tüketimi bilgilerini, yolcu sayısını, yolcu-km bilgilerini; nakliye şirketleri araç sayısını, yıllık yakıt tüketimi bilgilerini, yılda ton-km bilgilerini toplar ve her yılın Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(4) Bakanlık; ulusal ve uluslararası gerekliliklere uygun olarak deniz araçları için yakıt tüketim sistemini kurar ve yakıt tüketimini izler, yakıt tüketiminin ve emisyonların azaltılmasına yönelik önlemleri uygular.

(5) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; uluslararası gerekliliklere uygun olarak havayolu araçları için yakıt tüketimi veri kayıt sistemini kurar ve yakıt tüketimini izler. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından taşıyıcılarına emisyonların azaltılmasına yönelik bilgilendirme yapılır.

(6) Bakanlık, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı belediyelerle işbirliği yapmak suretiyle, illerin sistemlerinin verimliliğini bir bütün olarak ve ayrı ayrı değerlendirir. Verimliliği düşük sistemlerin dâhilinde getirilmesi için çözüm önerileri hazırlanır, bu amaçla kaynak sağlanması koordine edilir ve iyileştirme çalışmaları yapılır.

(7) Bakanlık ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığınca, ulaştırma sektöründe tüketilen akaryakıt ile ilgili verilerin uluslararası düzeylerdeki gereksinimleri de karşılayacak şekilde sistemsel veya belirgin şekilde toplanması sağlanır. Veri gereksinimleri ile toplanan verilerin paylaşılması konusunda kurum/kuruluşlarla işbirliği sağlanır.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **Çeşitli ve Son Hükümler**

#### **Kentsel ulaşım planlaması**

**GEÇİCİ MADDE 1** – (1) 6 ncı maddedeki Kentsel Ulaşım Ana Planı ve 9 uncu maddedeki Kentsel Ulaşım Planı bu Yönetmeliğin yayımından itibaren üç yıl içerisinde ilgili belediyelerce hazırlanır.

(2) Bu Yönetmeliğin yayımlanma tarihinden önce Kentsel Ulaşım Ana Planı hazırlayan belediye, ilk beş yıllık yenileme süresi sonunda bu Yönetmelik ile uyumlu olacak şekilde revize ederler.

#### **Yürürlükten kaldırılan yönetmelik**

**MADDE 18** – (1) 9/6/2008 tarihli ve 26901 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Ulaşım Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **Yürürlük**

**MADDE 19** – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**MADDE 20** – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

**[Eki için tıklayınız.](#)**