



**BİZİM
TOPLU
TAŞIMACILIĞIMIZ**

**HALKIN TOPLU
TAŞIMA POLİTİKASI**

SÜRDÜRÜLEBİLİR TOPLU TAŞIMA YATIRIMLARI, FİNANSMANI VE BİLET ÜCRETLERİ

HAKKINDA MANİFESTO



ITF'in Bizim Toplu Taşımacılığımız (BTT) programı, toplu taşımacılığa ilişkin sosyal bir modeli teşvik etmektedir. Bu sosyal model, çalışanlar için örgütlenme ve istihdam haklarını içermekte ve toplu taşımacılıkta yapılacak her türlü genişlemenin insana yakışır işleri garanti altına almasını gerektirmektedir.

BTT:

- hızlı otobüs taşımacılığı (BRT) da dahil olmak üzere yeni kentsel ulaşım modlarının geliştirilmesinde ve kayıt dışı çalışmadan kayıtlı çalışmaya geçişin müzakere edildiği süreçlerde işçilerin sesini güçlendirmek için hedef şehirlerde çalışmalar yapar
- tüm toplu taşıma işçilerinin - özellikle de kayıt dışı çalışan taşımacılık işçilerinin - endüstriyel güçlerini artırarak çalışma koşullarını iyileştirmek amacıyla kampanyalar yürütür. Bu kampanya faaliyetleri, çok uluslu toplu taşıma şirketlerinde sendika ağları oluşturmayı, yolcular, yerel halk ve diğer örgütlerle ittifaklar kurmayı ve toplu taşımada kadın istihdamını teşvik etmeyi içerir
- kamu mülkiyeti, kamu finansmanı, insana yakışır işler ve işçiler için sendikal haklar üzerine kurulu alternatif bir toplu taşıma politikası geliştirmek için çalışır

Haziran 2023

GİRİŞ

Toplu taşıma işçileri ve sendikalarımız artık bir yol ayrımına gelmiş durumda. Bir yandan Covid-19 salgını toplu taşıma sistemleri üzerinde büyük bir mali yük yaratmışken, yolcu sayıları birçok yerde hâlâ salgın öncesindeki seviyelere ulaşmış değil. Pek çok ülke ve şehirde sendikalar şu anda istihdam, ücretler, çalışma koşulları ve verilen hizmetlerde yapılan kesintilere karşı savunma savaşı veriyor.

Öte yandan, salgın, toplu taşımanın yerel ekonomiler ve özellikle düşük gelirli ve dezavantajlı gruplar için dolaşım hakkının desteklenmesi açısından hayati bir rol oynadığını gözler önüne sermiştir. Dünya çapında milyonlarca insan için toplu taşıma, insan haklarına ve onurlu bir yaşama olanak tanıyan temel kamu hizmetlerine ulaşabilmelerini sağlayan tek seçenektir. Salgın aynı zamanda toplu taşımacılığın sera gazı emisyonlarını azaltmada ve iyi iş imkânlarının yaratılmasında oynaması gereken temel role de dikkat çekmiştir. Sürdürülebilir ve sosyal odaklı bir şekilde işletildiği takdirde toplu taşıma, eşitliğin temel taşı olabilir ve BM Paris Anlaşması'nın hedeflerine ulaşmak da dahil olmak üzere acilen ihtiyaç duyduğumuz ekolojik dönüşümün gerçekleştirilmesinde merkezi bir rol oynayabilir.

Ancak toplu taşıma sistemleri, ülkeler arasındaki ve ülkelerin kendi içindeki sistemik eşitsizlikler ve diğer baskı oluşturan yapılar eliyle tanımlanan küresel bir ekonomik sistem tarafından şekillendirilmektedir ve bütün bu faktörler Covid-19 salgınının etkisiyle daha da olumsuz bir rol oynamaya başlamıştır. Toplu taşıma sistemleri, nasıl planlandıkları ve finanse edildiklerine bağlı olarak, eşitsizlikleri artırabilmekte veya bunların üstesinden gelinmesine katkıda bulunabilmektedir.

Sürdürülebilir yatırım, finansman ve ücretler sorunu, toplu taşıma sistemlerimizin geleceğinin yavaş yavaş yaşanan bir gerileme ve artan eşitsizlik yönünde mi yoksa iyileşme, büyüme ve sosyal ve iklim adaleti yönünde mi olacağının belirlenmesinde kilit öneme sahiptir.

Benzer şekilde, toplu taşımanın finansmanı, yatırım ve finansmanın nasıl ve ne için kullanılacağını belirleyen mülkiyet, yönetim ve operasyonel yapı sorunlarından ayrı olarak ele alınamaz.

Toplu taşıma işçilerini temsil eden sendikalar olarak, toplu taşıma sistemlerimizi sürdürülebilirliğe, eşitliğe ve herkes için insan haklarının yerine getirilmesine yönelten bir rota çizmek konusunda söz hakkına sahibiz ve bunu yapmak aynı zamanda görevimizdir. Toplu taşıma sistemlerimizi şekillendiren aktörler olarak yatırım, finansman ve ücret politikalarının geliştirilmesinde proaktif bir rol oynamalı ve bu politikaların hayata geçirilmesi için kampanyalar yürütmeliyiz. Bu kampanyalar, tüm toplumun ve gezegenin çıkarları doğrultusunda işletilen ve yönetilen, sosyal açıdan adil toplu taşıma sistemlerine yönelik daha geniş bir vizyonla bağlantılı olmalıdır.

ITF'in Halkın Toplu Taşıma Politikası, toplu taşıma hizmetlerinin kamuya ait olmasını ve kamu eliyle işletilmesini, toplu taşımanın planlanması ve geliştirilmesi süreçlerinde demokratik hesap verebilirliğin sağlanmasını ve toplu taşımanın geleceğinin garanti altına alınmasını talep etmektedir. Ayrıca, toplu taşıma yatırımlarına, özel araç kullanımını teşvik eden yatırımlardan daha fazla öncelik verilmesini, önemli tutarda yatırım ve finansmanın kayıt dışı hizmetlerin sürdürülmesi, kayıt içine alınması ve entegre edilmesine yönelik olmasını ve kamu finansmanının kamu mülkiyetine ve sistemlerin kamu eliyle işletilmesine destek sağlamasını talep ediyoruz.

1. İLKE:

TOPLU TAŞIMA SİSTEMİNİN GENİŞLETİLMESİ VE İYİLEŞTİRİLMESİNE YAPILAN SÜRDÜRÜLEBİLİR YATIRIM, ORTAK GELECEĞİMİZE YAPILAN YATIRIMDIR

- A.** Toplu taşıma sistemlerine yapılan yatırımın getirisi geniş bir sosyal perspektifle ele alınmalı ve dolayısıyla tekil operatörlerin kârlılığı veya maliyet verimliliği açısından değil, tüm sistemler ve toplum düzeyinde ölçülmelidir. Bu, doğrudan, dolaylı ve teşvik edilen alanlarda istihdam yaratılması; yerel ve bölgesel ekonomik faaliyetlerin artması; erişim, eşitlik ve yaşam kalitesinin artması; daha az sıkışık ve daha güvenli sokaklar; solunabilir hava ve sera gazı emisyonlarının azaltılması gibi çeşitli sosyal ve çevresel faydaların tahlil edilmesi anlamına gelir. Sosyal ve çevresel faydaları ölçmeye yönelik kriterler arasında, bunlarla sınırlı olmamak üzere, daha kısa bekleme süreleri, daha az kalabalık, A noktasından B noktasına daha hızlı seyahat, yolcular için genel olarak maliyetin azaltılması, sağlık protokollerine bağlılık, sera gazı emisyonlarının azaltılması, engelliler için daha iyi erişim, toplumsal cinsiyet duyarlılığı, aktarmaların azaltılması ve daha güvenli yolculuklar yer alabilir.
- B.** İyi planlanmış, entegre toplu taşıma sistemlerinden elde edilen net sosyal faydalar ve özel araç kullanımından toplu taşımaya geçişin acil olarak sağlanması ihtiyacı, ulusal, bölgesel ve yerel bütçelerde sistemin genişletilmesi ve iyileştirilmesi için tahsis edilen yatırımların artırılmasına yönelik güçlü gerekçelerdir. Bu gerekçeler, iklim eylemi ve adil geçiş fonları ile çevre ve sağlık bütçelerinden tahsis edilen kaynakları ve otomobilleri hareket ettirmeye yönelik yatırımlardan insanları hareket ettirmeye yönelik yatırımlara doğru daha geniş plandaki bir yeniden yönlendirme sürecini de kapsamaktadır.

- C.** İyileştirme yatırımları ve işletme maliyetlerini karşılamak üzere sağlanan finansman, sistemin genişletilmesine yönelik yatırımlarla uyum içinde olmalıdır. Sistemin hızlı bir biçimde genişlemesine operasyonlar için sürdürülebilir finansmanın eşlik etmediği durumlar, yatırımın istihdam yaratma etkisini zayıflatabilir, verimsiz sistemlere yol açabilir ve özelleştirmeden yana baskıları artırabilir. Toplu taşıma sistemlerinin güvenli ve verimli bir şekilde çalışabilmesi için yeterli düzeyde iyi eğitimli işçilere ihtiyaç vardır; bu, zaman içinde en aza indirilmesi gereken bir maliyet kalemi değil, işleyen bir sistemin gerekli bir bileşenidir.
- D.** Yatırım planları şunları içermelidir: sistemin genişlemesiyle birlikte daha da kötüleşecek olan personel açığını giderme planları; elektrikli araçların ve diğer yeni teknolojilerin kullanımı da dahil olmak üzere işçilere eğitim verilmesi; nitelikli işgücünü çekmek ve elde tutmak için gerektiğinde ücret ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi; güvenli ve cinsiyet eşitliğine dayalı işyerlerinin oluşturulması. Bu, güvencesiz çalışmanın ortadan kaldırılmasına, kayıt dışı işletmelerin ve işlerin kayıt içine alınmasına, sosyal güvenlik ve sağlık yardımlarının sağlanmasına ve kayıt dışı toplu taşıma hizmetlerinin entegre sistemlere dahil edilmesine yönelik yatırımları içerir. Kayıtlı işletmeler ve kayıtlı çalışanlar daha fazla vergi ödediğinden, kayıt altına alma toplu taşımanın finansman tabanına katkıda bulunabilir.
- E.** Yatırımlar, kamu mülkiyetinde olan ve demokratik olarak kontrol edilen entegre sistemleri desteklemelidir. Araştırmalar, toplu taşıma altyapı yatırımlarını finanse etmek için kamu-özel ortaklıklarının (KÖİ'ler) kullanılmasının, özel sektör yatırımcıları için, genellikle işçilerin ücret ve çalışma koşulları, ortaklığın devlet kanadı ve dolayısıyla toplu taşımanın nihai fon sağlayıcıları ve yararlanıcıları olan halk pahasına önemli kârlar sağladığını göstermektedir. KÖİ'lerin daha hızlı, daha yenilikçi veya daha kaliteli altyapı inşa

ettiğine dair hiçbir kanıt bulunmamaktadır.¹ Genel bütçeden yapılan kaynak tahsisleri ve iklim finansmanının kullanımına ek olarak, gayrimenkullerde oluşan değer artışının kamuya aktarılmasına yönelik araçlar, devletin yeni toplu taşıma altyapısını finanse etmek için üretilen ek ekonomik ve mülkiyet değerlerinin makul bir kısmını kullanma hakkına sahip olduğu ilkesine dayanmaktadır. Bu, KÖİ'lere, toplu taşımanın kamunun elinde kalmasını destekleyebilecek bir alternatif sunmaktadır.

F. Toplu taşıma sistemlerinin nerede ve nasıl genişletildiği önemlidir. Sistemin

genişletilmesi ve entegrasyonu, mobilite eşitsizliğini ve iklim krizini, planlı ve ölçülebilir bir biçimde ele almalıdır. Bu, kırsal ve kentsel alanlar ile düşük ve yüksek gelirli topluluklar arasındaki toplu taşımaya erişim eşitsizliğini ortadan kaldırmayı ve düşük gelirli, engelli, kadın, ikili cinsiyet sistemine dahil olmayan, göçmen, etnik, ırksal ve cinsel azınlıklar, genç ve yaşlı yolcuların mobilite haklarının desteklenmesini içerir. Yatırımlar, toplu taşıma bağlantısını, trafik sıkışıklığının azaltılmasını ve modal değişimi içeren sürdürülebilir kentsel planlamayı desteklemelidir.



¹ Örneğin bkz.: Quiggin (2019). Franchising and privatization of public transport: a history of failure; ADB (2018). Hazard Analysis on Public-Private Partnership Projects in Developing Asia; ILO (2001). The Impact of Decentralization and Privatization on Municipal Services; Alston ve diğerleri (2022). Public Transport, Private Profit: The Human Cost of Privatizing Buses in the United Kingdom; Pina (2011). Analysis of the Efficiency of Local Government Services Delivery: An Application to Urban Public Transport; Stanley (2017). Competitive Tendering Hasn't Delivered for Public Transport, So Why Reward Poor Performance. Ayrıca bkz. [ITF People's Public Transport Policy: İkinci Bölüm Public Finance](#).

2. İLKE:

FARKLI TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİNİN ÖZEL KOŞULLARINA UYGUN SÜRDÜRÜLEBİLİR FİNANSMAN MODELLERİNE ACİLEN İHTİYAÇ DUYULMAKTADIR

A. Salgın, diğer gelir kaynaklarına kıyasla bilet ücretlerinden elde edilen gelirlere aşırı bağımlılığın sürdürülemez olduğunu ve toplu taşıma sistemlerini, çalışanları ve kullanıcıları, özellikle de en korumasız konumda olanları riske attığını göstermiştir. Merkezi, bölgesel ve yerel yönetimler sürdürülebilir finansman modelleri geliştirmek için işbirliği yapmalı ve merkezi yönetimler işletme ve sermaye maliyetlerini karşılama konusunda daha fazla sorumluluk almalıdır. Bu, yolcu sayısına bakılmaksızın ulaştırma işçilerine garanti edilmiş ücretlerin sağlanmasını ve özellikle küresel güneyde yaşayan çoğu insan için ana ulaşım aracı olan kayıt dışı toplu taşıma hizmetlerinin sübvansede edilmesini içerir.

- B.** Toplu taşıma sistemlerinin ihtiyaçları ve finanse edildikleri koşullar ülkelerin kendi içinde ve ülkeler arasında çok büyük farklılık göstermektedir. Finansman modelleri, toplu taşımanın modal payı, yerel yönetimlerin finansman ve borçlanma kapasitesi, modal bileşim ve diğer faktörler de dahil olmak üzere, kullanıldıkları koşullara uygun olmalıdır. Düşük gelirli ve gelişmekte olan ekonomilerde yerel kaynakları harekete geçirme kabiliyetinin çok daha kısıtlı olduğunu ve en nihayetinde sürdürülebilir finansmanın uluslararası finans sistemindeki büyük eşitsizliklerin ele alınmasını gerektireceğini kabul ediyoruz.²
- C.** Finansman modelleri, gelir akışlarında beklenmedik kayıpların ortaya çıkması durumunda açıkların oluşmasını önlemek için tahsis edilmiş kaynaklar da dahil olmak üzere çeşitli kaynakları içermelidir. Geleneksel bir toplu taşıma finansman kaynağı olan ve artan akaryakıt fiyatları ve elektrikli araçlara geçiş karşısında devreye sokulan vergi kesintileri nedeniyle azalmakta olan akaryakıt vergilerinden elde edilen gelirin yerini alacak alternatif kaynakların bulunması günümüzün önemli görevlerinden biridir.



² <https://www.itfglobal.org/en/sector/urban-transport/additional-policy-material>

- D.** Toplu taşımayı eşitsizlikle mücadelenin bir aracı olarak gören anlayışa uygun olarak, finansman modelleri yeniden dağıtıcı bir niteliğe sahip olmalıdır. Yeniden dağıtımı sağlayacak kaynaklar arasında emlak vergileri, artan emlak değeri üzerinden alınan vergiler (arazi değer artışlarını kamuya aktarma mekanizmaları), imar harçları ve işverenler tarafından ödenen bordro vergileri yer almaktadır.
- E.** Bireysel araç kullanımı üzerinden alınan vergiler toplu taşıma finansmanı için gelir yaratırken aynı zamanda mod değişimini de destekleyebilir. Bu kaynaklar arasında araç satın alma ve tescil vergileri, yakıt vergileri, trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi ve geçiş ücretleri, park ücretleri ve trafik ihlal cezaları yer almaktadır. Ancak, bu vergilerin kullanımının bireysel araç kullanımını azaltmaya yönelik diğer politikalarla koordine edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, politika hedeflerine

ulaşılması bu gelirlerin azalmasına yol açacağından, bunlara aşırı bağımlı olunması ilerde finansman açıklarının yaşanmasına neden olabilir.

- F.** İşçilik maliyetleri toplu taşımacılıkta işletme maliyetlerinin %50-80'ini oluşturmaktadır ve bu maliyetler nihai olarak halk tarafından ödenmektedir.³ İşletme finansmanı, düşük gelirliler ve diğer marjinalleştirilmiş kullanıcılara yönelik hizmetlerin sürdürülmesi ve artırılmasının yanı sıra, en savunmasız konumdaki -düşük gelirliler, güvencesiz işlerde çalışan ve genellikle kadınlar, göçmenler ve etnik ve ırksal azınlıklardan oluşan- işçilerin koşullarının iyileştirilmesine öncelik vermelidir. İstihdam, bütçeleme ve toplu pazarlık uygulamaları, entegre sistemler genelinde tüm çalışanlar için ücret ve çalışma koşullarında giderek daha fazla eşitlik sağlamayı amaçlamalıdır.



³ ILO (2021). Meeting report for the technical meeting on the future of decent and sustainable work in urban transport services

3. İLKE:

SÜRDÜRÜLEBİLİR FİNANSMAN VE YATIRIMLA BİRLİKTE, ÜCRET YAPILARI MARJİNALLEŞTİRİLMİŞ YOLCULARI DESTEKLEMELİ VE TOPLU TAŞIMA KULLANIMININ HIZLA ARTMASINI KOLAYLAŞTIRMALIDIR

- A.** Salgın, sendikaların, bir yandan çalışma koşullarının korunması ve iyileştirilmesi, işgücü açığının kapatılması ve iyi entegre edilmiş, iyi işleyen toplu taşıma sistemlerinin sürdürülmesini ve genişletilmesini hedeflerken, diğer yandan da bu hedeflerle tutarlı olacak bir biçimde yolcu sayısının iyileştirilmesini ve artırılmasını ve diğer marjinalleştirilmiş kullanıcılarla dayanışmayı destekleyen bilet fiyatı seviye ve sistemleri konusunda pozisyon almaları gerektiğini göstermiştir. Ücretlere sürdürülebilir ve yeniden dağıtımçı bir finansman yapısının ayrılmaz bir parçası olarak yaklaşmamız halinde, düşük ücretler ile iyi çalışma koşulları arasındaki suni ikileme düşmekten kaçınılabılıriz.
- B.** Bilet fiyatlarının seviyesi ve yapısı eşitsizliği gidermeli ve toplu taşımanın kullanımında büyük bir artışı teşvik etmelidir. Bunu sağlamak için toplu taşıma maliyetlerinin düşük gelirli kullanıcıların aile gelirinin %15'inin altında tutulması gerekmektedir. Düşük gelirli, kent merkezinden uzak bölgelerde ikamet eden yolcuları dezavantajlı hale getiren, mesafeye dayalı ücret sistemlerinden kaçınılmalıdır.⁴
- C.** Bilet fiyatlandırma sistemleri, kullanıcı deneyimini iyileştirmek ve entegre ağları desteklemek için bölgesel veya ulusal olarak entegre edilmelidir. Bilet fiyatlarının yapısı şeffaf ve adil olmalı, yolculara ve diğer sakinlere doğru yolculuk için doğru

tutarı (hem doğrudan bilet fiyatı hem de vergilendirme bakımından) ödediklerine dair güven vermelidir. Bu, en kolay şekilde, tamamen kamu mülkiyetinde olan entegre bir sistem aracılığıyla gerçekleştirilebilir.

- D.** İndirimli bilet fiyatları veya ücretsiz sistemler, işçilerin ve sistemlerin oluşacak gelir kaybını ve yolcu sayısındaki artışı yönetebilmelerini sağlayacak önkoşullar yerine getirilmeden uygulamaya konulmamalıdır. Bu önkoşullar şunları içerir:
1. Gelir kaybını telafi edecek olan ek finansman kaynaklarının sağlanması;
 2. Artan yolcu sayısını karşılayabilecek yeterli altyapı, demiryolu taşıtları ve hizmet sıklığı;
 3. Aşırı fazla mesai ve yorgunluğu önlemek için gerekli eğitime ve adil koşullara sahip yeterli personel;
 4. İşçilerin ve yolcuların şiddet ve tacize maruz kalmasını en aza indirecek yeterli güvenlik önlemleri.
- E.** Her toplu taşıma sistemi için uygun ücretlendirme sistemi, kullanıcı kompozisyonuna, coğrafyaya, yolcu seviyelerine ve mevcut finansman bileşimine bağlı olarak farklılıklar gösterecektir. Bununla birlikte, yeni ücret sistemleri her zaman işçiler ve sendikalarla yapılan müzakereler sonucunda belirlenmelidir. Sendikaların destekleyebileceği, eşitsizliği gideren ve yolcu sayısında artışı teşvik eden bilet fiyatı politikaları arasında dayanışma fiyatı, indirimli sabit oranlı fiyatlar ve ücretsiz toplu taşıma yer almaktadır. Bu fiyatlandırma sistemlerinin her birinin yerel koşullara göre değerlendirilmesi gereken avantaj ve dezavantajları vardır.
- F.** Dayanışma fiyatları, ulaşım fiyatının hane halkının gelir düzeyine göre belirlendiği fiyatlandırma sistemleridir. Düşük gelirli gruplara ücretsiz ya da daha ucuz kullanım hakkı sağlayarak, toplu taşıma maliyetinin bir kısmını kullanımdan sonra iade ederek ya da düşük gelirli mahallelerden yapılan seyahatleri ücretsiz ya da daha ucuz

⁴ https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Paris_handbook_good_practices_who%20pays%20for%20what.pdf

hale getirerek uygulanabilirler. Bu tür sistemler, yolcu tabanında yüksek düzeyde eşitsizliğin söz konusu olduğu durumlarda uygundur. Birçok sendika bu tür fiyatlandırma sistemlerini desteklemektedir, çünkü bunlar eşitsizliği giderirken bilet satışlarıyla elde edilen gelirleri koruma avantajına da sahiptir. Ancak, diğer fiyatlandırma sistemlerine kıyasla idari maliyetleri daha yüksektir.

- G.** İndirimli sabit fiyatlı biletler, yolcuların sabit (düşük) bir fiyat karşılığında belirli bir zaman diliminde sınırlama olmaksızın kapsanan alandaki tüm toplu taşıma modlarını kullanmalarına izin verir. Bu sistemler caziptir çünkü kullanımı kolaydır ve özel araç kullanımından geçiş süreci de dahil olmak üzere toplu taşıma kullanımını büyük ölçüde teşvik etmektedir. Ancak, bazı ülkelerde bu sistemlerin gerekli önkoşullar yerine getirilmeden hızlı bir şekilde uygulamaya konulması, işçiler ve toplu taşıma sistemleri üzerinde önemli bir baskı oluşturarak strese ve gecikmelere yol açmıştır. Ayrıca, yeterli hizmetin bulunmadığı bölgelerde kullanıcıları dezavantajlı duruma düşürebilmekte ve başka kaynaklar temin edilmediği sürece yetersiz finansman sorununa yol

açabilmektedirler.

- H.** Ücretsiz toplu taşıma, toplu taşımanın kullanım noktasında ücretsiz olarak sağlanması anlamına gelmektedir. Ücretsiz sistemler biletsiz veya sıfır bedelli biletlerin dağıtılması yoluyla işletilmektedir. Ücretsiz sistemi uygulayan şehirler genellikle küçük veya orta ölçeklidir ve işletme giderlerini yolcu bilet ücretleriyle karşılama oranları düşük düzeydedir. Ücretsiz sistemler, toplu taşımanın bir kamu malı ya da evrensel kamu hizmeti olarak görülmesini simgeler. Ayrıca, biniş sürelerini hızlandırdıkları, dolayısıyla seyahat süresini kısalttıkları ve bilet toplama ve fiyatların uygulanmasıyla ilgili maliyetleri azalttıkları için de avantajlıdır. Bazı araştırmalar hizmet kalitesinin kullanıcılar için daha önemli olduğunu ve hizmet kalitesinin düşmesinin ardından bazı ücretsiz sistemlerin durdurulduğunu göstermesine rağmen, bunlar genel olarak toplu taşımanın kullanımını teşvik etmektedir. İndirimli sabit oranlı fiyatlandırmada olduğu gibi, ücretsiz sistemlerin de ön koşullar yerine getirilmeden uygulamaya konulması finansman yetersizliğine ve sistemler ve işçiler üzerinde strese yol açabilmektedir.



4. İLKE:

SÜRDÜRÜLEBİLİR YATIRIM, FİNANSMAN VE ÜCRET POLİTİKALARI, EVRENSEL HEDEFLERİ KARŞILAYAN, KAMUYA AİT VE DEMOKRATİK OLARAK KONTROL EDİLEN ENTEĞRE SİSTEMLERİ DESTEKLEMELİDİR

- A.** İşçilerin, kullanıcıların, yerel toplulukların ve gezegenin ihtiyaçlarını karşılamak için toplu taşıma sistemleri birçok düzeyde iyi bir şekilde entegre edilmelidir. Bu, şunları içerir:
1. Güzergâh rasyonalizasyonu ve entegrasyonu;
 2. Ücretlerin ve bilgi sistemlerinin entegrasyonu, dijital biletleme ve akıllı kartlar aracılığıyla gerçekleştirilebilir;
 3. Kayıt dışı hizmetlerin entegrasyonu ve kayıt dışı sistemden resmi ve verimli bir sisteme geçiş için yatırım yapılması;
 4. Zaman çizelgeleri ve modların entegrasyonu, aktarımların sorunsuz bir biçimde yapılmasına olanak tanır;
 5. Operasyonların, altyapı planlamasının ve yönetiminin ve sistem planlamasının entegrasyonu;
 6. Ağlar arasında yönetim yapısının entegrasyonu ve
 7. Toplu taşıma planlamasının kentsel planlamayla entegrasyonu ve kamu hizmetlerinin sosyal ve çevresel ihtiyaçları karşılayacak şekilde planlanması.
- B.** Sistem genelinde kamu mülkiyeti, demokratik yönetim için temel oluştururken, sosyal hedeflerin ve iklim hedeflerinin gerçekleştirilmesine yönelik toplu taşıma sistemlerinin entegrasyonunu ve verimli çalışmasını destekler. Tam kamu mülkiyetinin yakın gelecekte sağlanmasının mümkün olmadığı durumlarda, yükümlü kamu sözleşmeleri, özel operatörlerin bir toplu taşıma sistemine nasıl entegre edileceğini tanımlamalıdır.
- C.** Kamu-toplum ortaklığının bir biçimi olarak, operatör düzeyinde işçilerin başını çektiği kooperatif mülkiyet, kayıt dışını kayıt içine almayı, daha geniş sistemlere entegrasyonu ve işçilerin yönetime katılımını destekleyebilir.
- D.** Toplu taşıma demokratik olarak yönetilmelidir. Bu, evrensel sosyal ve çevresel hedeflerin net bir şekilde ortaya konmasını ve kararların, devletin tüm kademelerini, seçilmiş yerel temsilcileri ve işçilerin, kullanıcıların (özellikle marjinal gruplardan olanların) ve diğer paydaşların temsilcilerini içeren demokratik, temsili ve hesap verebilir yönetim organları tarafından alınmasını gerektirir.
- E.** Demokratik yönetim aynı zamanda toplu taşıma yetkilileri tarafından, toplu taşıma politikası kararlarından en çok etkilenen grupları hedef alan, gerçek, anlamlı ve sürekli paydaş danışma süreçlerinin uygulanmasını gerektirir.
- F.** Demokratik yönetim işyeri demokrasisini gerektirir. Bu, işçilerin sendikaları aracılığıyla iş yerlerinde ve toplu taşıma politikalarında söz sahibi olmaları, toplu pazarlığın sistem çapında entegre bir şekilde yürütülmesi ve çalışma koşullarının eşitlenmesinin ve toplu olarak iyileştirilmesinin amaçlanması anlamına gelir.



BİZİM TOPLU TAŞIMACILIĞIMIZ

ITF Bizim Toplu Taşımacılığımız

www.OurPublicTransport.org

#OurPublicTransport

opt@itf.org.uk

Halkın Toplu Taşıma Politikası

www.OPTpolicy.org

**HALKIN TOPLU
TAŞIMA POLİTİKASI**