

ISPARTA

KENT İÇİ ULAŞIM

ve HAFİF RAYLI SİSTEM

(1996'dan Günümüze ve Geleceğe)



FIKİR
Isparta
Hedefi Olan Kazanır...

Atila Kurtul

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	4
1. GİRİŞ.....	5
2. Kent Ulaşımında Tarihsel Süreç	5
2.1. 1923–1940 Dönemi İmar ve Ulaşım	5
2.2. 1940-1980 Dönemi İmar ve Ulaşım	5
2.2.1. 1940-1960 Dönemi İmar ve Ulaşım	5
2.2.2. 1960-1980 Dönemi İmar ve Ulaşım	6
2.2.3. 1980–1990 Dönemi İmar ve Ulaşım.....	7
2.3. 1990–2000 İmar ve Ulaşım.....	8
2.4. 2000–2020 İmar ve Ulaşım.....	9
3. Kent İçi Ulaşımın 2025 Yılı Mevcut Durumu ve Başlıca Sorunlar:.....	13
SONUÇ ve ÖNERİLER.....	14
EKLER VE KAYNAKÇA	17
Ek-1 Başbakan Mesut Yılmaz’ın YPK’nın Raylı Sistem Revizesini Onaylama Belgesi	17
Ek-2 Isparta Hafif Raylı Sistemi (12 km).....	18
KAYNAKÇA	19

ISPARTA KENT İÇİ ULAŞIM ve
HAFİF RAYLI SİSTEM SENARYOLARI
(1996 Fizibilitesinden Günümüze ve Geleceğe)

FiKiR
Isparta

Hedefi Olan Kazanır...

Atila Kurtul

Isparta Haziran 2025

ÖNSÖZ

Isparta, sahip olduğu coğrafi, kültürel ve sosyoekonomik yapısıyla Türkiye'nin kendine özgü kentlerinden biri olarak gelişimini sürdürmektedir. Ancak bu gelişim süreci, özellikle kent içi ulaşım alanında karşılaşılan çeşitli yapısal ve planlama sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Bu çalışmada, 1923'ten itibaren kentleşme ve ulaşım ekseninde şekillenen süreç, tarihsel bir bakış açısıyla değerlendirilmiş; Isparta kent içi ulaşımının geçmişten günümüze geçirdiği evreler ayrıntılı olarak analiz edilmiştir.

Özellikle 1996 yılında Süleyman Demirel Üniversitesi tarafından hazırlanan hafif raylı sistem fizibilite raporu ile başlayan ulaşımında alternatif çözüm arayışları, Isparta'nın günümüzde artan araç sahipliği, toplu taşımadaki planlama yetersizliği ve altyapı eksiklikleri gibi sorunları göz önüne alındığında yeniden önem kazanmıştır. Bu rapor, Isparta'da ulaşım sisteminin tarihsel gelişimini ortaya koyarken; güncel verilerle desteklenmiş, sürdürülebilir ve entegre ulaşım senaryolarına da zemin hazırlamayı amaçlamaktadır.

Fikir Isparta olarak bu çalışmamızda, Isparta'nın mevcut ulaşım yapısı, geçmişteki planlama çabaları ve bu günkü sorunların çözümüne yönelik önerilerimiz Kamuoyumuzun takdirlerine sunulmaktadır

Yunus Karabulut

Fikir Isparta

1. GİRİŞ

Isparta, Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Türkiye'deki modernleşme ve şehirleşme sürecine paralel olarak imar, ulaşım ve kentleşme sorunları ile karşı karşıya kalmıştır.

Cumhuriyetimizin ilk yıllarından 2020'li yıllara kadar geçen süreçte Isparta merkezinde yaşanan imar gelişmeleri, kentsel büyümeye paralel olarak ulaşım sistemindeki değişim ve sorunları da beraberinde getirmiştir.

Isparta, Türkiye'nin orta ölçekli kentlerinden biri olarak özellikle son 30 yılda artan üniversite etkisi, gelişen yerleşim alanları ve artan motorlu araç sayısı ile kent içi ulaşımında giderek karmaşıklaşan sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. 1990'ların ortalarında kent yönetimi tarafından cesur bir adımla gündeme alınan **hafif raylı sistem** önerisi, zamanın siyasal çekişmeleri ve ekonomik koşullarında hayata geçirilememiştir. Ancak 2025 yılı itibarıyla artan taşıt yoğunluğu, öğrenci hareketliliği ve çevre baskısı, bu projenin bir kez daha gündeme taşınmasını kaçınılmaz kılmaktadır.

2. Kent Ulaşımında Tarihsel Süreç

2.1. 1923–1940 Dönemi İmar ve Ulaşım

Cumhuriyet'in İlk Yılları:

Bu dönemde Planlı bir gelişme görülmemektedir. Geleneksel mahalle yapısı sürmüştür. 1936'da demiryolu bağlantısı (Eğirdir hattı) sağlanmış, ancak şehir içi ulaşımında etkisi sınırlı kalmıştır. Karayolu ulaşımı yeterli değildir.

1940'tan bu yana ulaşım konusunda ciddi bir politika üretilememiştir.

2.2. 1940-1980 Dönemi İmar ve Ulaşım

Bu dönemi 1940-1960 ve 1960-1980 olarak özetleyecek olursak:

2.2.1. 1940-1960 Dönemi İmar ve Ulaşım

İMAR:

1940'lı yıllarda Isparta, nüfusça küçük, tarıma dayalı bir kent kimliği taşıymaktaydı. Bu dönemde şehir, daha çok geleneksel mahalle yapıları Hisar, Gazi Kemal, Pirimehmet, Karaağaç mahallesi gibi mahalleler etrafında gelişmişti. İmar planları oldukça sınırlıydı;

yapılaşma çoğunlukla az katlı, aile tipi konutlardan oluşuyordu. Bu dönemde II. Dünya Savaşı'nın ekonomik etkisi nedeniyle ciddi bir imar faaliyeti görülmedi.

1950'lerden itibaren şehir merkezinde apartmanlaşma başladı, ancak imar planları çoğunlukla geriden geldi. Çünkü teknik eleman eksikliği vardı.

1950 sonrası ise apartmanlaşma ve kooperatif yapıları artmıştır. İmar planları gelişmeye ayak uyduramamıştır.

ULAŞIM:

Ulaşımında yol ağı **gelişmemiştir**. Toplu ulaşım hemen hemen hiç yok, Trafik düzeni yok, şehir içi ulaşımında bisiklet ve yürüyüş hâkimdir.

Kent içi ulaşım yaya ağırlıklıydı; otomobil ve toplu taşıma kullanımı sınırlıydı. Toplu taşıma yok denecek kadar azdı; belediyeye ait araçlar ya da minibüsler sınırlıydı.

2.2.2. 1960-1980 Dönemi İmar ve Ulaşım

Planlı Kalkınma Dönemi ve Kentsel Yayılma:

İmar: 1960'larda Türkiye genelinde başlayan planlı kalkınma politikaları Isparta'yı da etkiledi. 1960'larda da Şehir içi ulaşım tamamen karayoluna dayalıydı. Yol genişletmeleri ve kavşaklar, plansız büyüme nedeniyle yetersiz kaldı. Özellikle 1965 sonrası Isparta'da ilk kapsamlı **imar planı çalışmaları** başlatıldı. Şehir merkezi kuzeye (Sanayi Mahallesi, Gül Küçük Sanayi Sitesi) ve doğuya (Çünür yönü) doğru büyümeye başladı. Bu dönem

Kooperatifleşmenin başladığı ilk dönemlerdir. Müstakil yapılar dışında ilk apartman yapılaşmaları da bu dönemde görülmeye başlandı.1970'li yıllarda Isparta'da Yayla, Halife Sultan, Davraz gibi bazı mahallelerde **çok katlı konutlar** artmaya başladı.

Bu ve sonraki dönemlerde Şehir daha çok 3 ana omurga eksenini (Antalya, İstanbul, Gölcük bağlantıları) üzerinde toplanmış ve altyapı genişletilememiştir

Ulaşım: 1960'lar ve sonraki dönemlerde motorlu taşıt kullanımı artmaya başladı; kent içinde daha düzenli yollar yapılmaya başlandı. Isparta-Burdur karayolu asfaltlandı; Antalya bağlantısı ise dağlık yapısı nedeniyle halen zayıftı. Belediye otobüsleri ilk kez 1970'lerin sonunda hizmet vermeye başladı; öncesinde şehir içi ulaşım özel minibüslerle sağlanıyordu.

Ulaşım açısından, demiryolunun rolü sabit kalırken, karayolu ulaşımı gelişmeye başladı. Kent içi ulaşımında ise yavaş ama sürekli bir gelişim yaşandı.

Bu dönem, Isparta'nın **modernleşme ve kentleşme eşiğine yaklaştığı** ama hâlâ geleneksel dokusunu büyük ölçüde koruduğu bir geçiş sürecidir.

Yaya yolları, kaldırımlar, meydan düzenlemeleri gibi kentsel ulaşım unsurları geliştirilmeye başlandı.

2.2.3. 1980–1990 Dönemi İmar ve Ulaşım

Kentsel Yayılma ve Altyapı Sorunları:

İmar ve Kent Büyümesi:

Kooperatifleşme ve toplu konutlar kent formunu değiştirdi. Bu dönemde Belediyelerin imar yetkileri artmış, kooperatif ve toplu konutlar çoğalmıştır.

1980'li yıllar: Isparta'da kooperatifler eliyle inşa edilen **Halıkent, Gülistan, Çünür Bölgesi (Eski Çünür) Mahallesi** gibi toplu konut karakterli mahallelerdir.

1990'lı yıllarda: Davraz, Mehmet Töngge ve Binbirevler mahalleleri gecekondularla ve toplu konut politikaları kapsamında, kooperatiflerle planlı olarak inşa edilmiştir.

Bu mahalleler dönemin kentleşme dinamiklerini belirleyen önemli yerleşim alanları olmuştur.

Bu dönemin yeni mahallelerle birlikte büyüyen Isparta'nın Kent içi Ulaşımına etkilerini özetleyecek olursak:

- Merkezden çevreye doğru bir ulaşım ağı genişlemesi yaşanmıştır. Ancak Kavşaklar ve anayollar dışında mahalle araları için çözüm üretilmemiş, dar ve işlevsiz kalmıştır.
- Özellikle Halıkent, Gülistan ve Çünür gibi alanlara ulaşımı sağlamak amacıyla minibüs ve otobüs hatları planlanmıştır.
- Otobüs saatleri ve güzergahları bu yeni yerleşim yerlerinin taleplerine göre düzenlenmiştir.
- Kooperatif bölgeleri toplu taşıma ile merkezden nispeten uzak olduğundan, zamanla özel araç kullanımında artış yaşanmıştır. Bu da kent trafiğini etkilemiştir. Araç sahipliğindeki artışa karşın, alternatif ulaşım sistemleri geliştirilememiştir.

- e. Trafik sorunları görünür hale gelmiş, ama çözüm üretilememiştir. Kavşak düzenlemeleri ve yol genişletmeleri yetersiz kalmıştır.
- f. Yeni imar yolları açılmış, eski yollar genişletilmiş, ulaşım planları bu yeni mahallere göre güncellenmiştir.
- g. Nüfusun bir kısmının merkezin dışına yönelmesiyle, kent merkezindeki yoğunluk geçici olarak rahatlamıştır. Ancak ulaşım merkez odaklı kaldığı için trafik yükü yine merkeze taşınmıştır.

2.3. 1990–2000 İmar ve Ulaşım

Üniversite ve Organize Sanayi Bölgesiyle Birlikte Ulaşımında Artan Yük:

1992’de SDÜ’nin kurulmasıyla yeni yerleşim alanları Çünür ve Doğu kampüsü çevresinde Çünür Mahallesi’ndeki TOKİ ile birlikte yeni yerleşim alanları gelişti. Bu dönemde SDÜ’nün büyümesi ve Isparta Organize Sanayi Bölgesi’nin gelişimi ile kuzeye ve batıya doğru kent yayılmaya başladı. Çevre yolunun yapılmasıyla birlikte şehir merkezi doğu-batı aksında genişledi. Yeni imar planları yapıldı, ancak uygulamada gecikmeler yaşandı. Çünkü **kentin Master Planı yoktu.**

Ulaşım:

- * Bu dönemde Kent içi ulaşım sorunları daha görünür hale geldi.
- * 1996’da SDÜ tarafından hazırlanan **hafif raylı sistem fizibilite raporu**, ulaşım sorunlarını çözmeye yönelik ilk ciddi adım olarak dikkat çeker.
- * Fakat bu sistem yatırım programına alınmadı; toplu taşımada minibüs ve otobüs tek alternatif olarak kaldı.
- * **Yine** bu dönemde OSB, SDÜ ve yeni mahalleler şehri kuzey ve batıya genişletmiştir. Şehirde yeni yerleşim alanları oluşmuştur. Bu oluşumla birlikte yeni imar planları hazırlanmış ancak uygulamada aksamlar olmuştur. Bu aksaklıkların giderilmesi için kent içi ulaşımında yeni arayışlara geçilmiştir.
- * 1996’da SDÜ tarafından hazırlanan **hafif raylı sistem fizibilite raporu** önemli bir girişimdir. Ancak uygulanmamıştır.

2.4. 2000–2020 İmar ve Ulaşım

İmar:

2000-2020’li yıllarda Isparta’daki kentsel dönüşüm uygulamaları ve yapılan konut alanları ve kent içi ulaşım etkileri

2000–2020 yılları arasında Isparta’da gerçekleşen **kentsel dönüşüm uygulamaları** ile gecekonduların dönüştürülmesi ve deprem riski taşıyan yapıların yerine yeni konut alanlarının yapılması üzerine odaklanmıştır.

Bu dönemde öne çıkan dönüşüm ve konut üretim süreci:

a. TOKİ ve Kooperatif Temelli Konut Projeleri:

Çünür Yeni Yerleşim Alanı (2000’lerin ortasından itibaren): Sağlık kampüsü ve üniversiteyle bağlantılı olarak gelişti. Isparta’nın yeni çekim merkezlerinden biri oldu. Akkent gibi toplu konut bölgeleri gelişti.

b. Deprem Odaklı Kentsel Yenileme çerçevesinde Belediye ve Çevre Şehircilik Bakanlığı iş birliğiyle yürütülen projelerde, 6306 sayılı Kanun'a dayalı olarak kentsel dönüşüm ve toplu konut uygulamaları başladı.

Ulaşım:

Isparta’da Kentsel dönüşüm uygulamalarının Kent İçi Ulaşım Etkileri:

Kentsel dönüşüm uygulamaları ulaşımında hem yeni ihtiyaçlar doğurdu hem de altyapı yatırımlarını tetikledi. **Çünür ve Akkent gibi yeni konut alanlarına** ulaşımı sağlamak için **Çünür Yolu, Batı Çevre Yolu gibi yollar** yapıldı.

- * **SDÜ–Şehir Hastanesi–Çünür** hattında yol kapasitesi artırıldı.
- * **Yeni çevre yolları**, araç trafiğini kent merkezinden uzaklaştırmayı hedefledi.
- * Yeni konut alanlarının merkeze uzaklığı nedeniyle Toplu Taşıma düzenlemeleriyle **halk otobüsü güzergahlarında değişiklikler** yapıldı.
- * Çünür, Akkent, Batıkent gibi yeni yerleşimlere ulaşım için özel hatlar oluşturuldu.
- * **Kooperatif Mahalleleri (Gül Küçük Sanayi, Halıkent, Sidre)** gibi bölgelerin yoğunluğu arttıkça otobüs sefer sayıları artırıldı.

Bunlara paralel olarak:

Otopark ve Yaya Alanı Sorunları artış gösterdi.

Yeni yapılan konutlarda **site tipi yapılaşma** nedeniyle otopark ihtiyacı binalara entegre edildi. Ancak dönüşüme uğrayan merkez mahallelerde otopark sorunu arttı cadde ve sokaklara yapılan usulsüz parklar kent içi ulaşımın aksamasına sebep oldu. Trafik sıkışıklığı arttı.

2000–2020 yıllarında hem İl imarında ve hem de ulaşımında köklü dönemsel değişimler olmuştur:

- Isparta'daki kentsel dönüşüm**, modern konut üretimini hızlandırmış, yaşam kalitesini artırmıştır. Ancak bu süreç, **plansız büyüme, ulaşım altyapısına paralel gelişmeyen yapılaşma ve yoğunluk artışı** gibi sorunlar da doğurmuştur.
- Yeni yerleşim alanlarının şehir merkezine entegrasyonu, toplu taşımanın yetersiz kalması, trafik yükünün bazı akslarda artması, çevre yollarının etkin kullanılamaması gibi konular ön plana çıkmıştır. Dolayısıyla:
- Kentsel dönüşümle birlikte, doğuya ve batıya doğru uzayan bir kent yapısı ortaya çıkmıştır. Bu da **raylı sistem, bisiklet yolu, entegre ulaşım** gibi yeni çözümler ihtiyacını doğurmuştur. Kamuoyunda bu alternatifler değerlendirilmeye başlanmıştır.

*2025'li Yıllar:

Isparta'da nüfus artışı yok hükmünde artarken araç sayısı hızla artıyor; araç sayısı yılda yaklaşık 5.000 adet artış gösteriyor ve toplam taşıt sayısı yaklaşık 155.000'e ulaşmış durumda. Isparta'da araç başına düşen kişi sayısının 2,7 kişi olup; bu sayı, Türkiye ortalamasının (4,1 kişi) oldukça altında kalmaktadır. Bu durumda Kent içi yollarda özellikle dar cadde ve sokaklarda araç trafiğinde tıkanmalara neden oluyor. Kent içi ulaşımındaki bu durum 1996'lı yıllarda Yerel yöneticileri çözüm arayışlarına sevk ediyor. Bu arayış son yıllarda tekrar kamuoyunda gündeme taşınıyor. **Kentiçi Raylı Sistem gündeme geliyor.**

1996 Yılından 2025 Yılına kadar Kent Ulaşımında Raylı Sistemin Tarihsel Süreci

*1996 yılında onaylanan raylı sistem ve projenin şehir ulaşımı ile bütünlük sağlaması planlarda yer almasına rağmen uygulamaya geçilememiştir.

1996'lı yıllarda, 1994–1999 döneminde (Doğru Yol Partili) Belediye Başkanı Mehmet Aybatılı döneminde, **Hafif raylı sistem projesi** hazırlandı. Bu proje Yüksek Planlama Kurulu

tarafından yeniden revize edilmesi şartıyla dönemin Başbakanı Mesut Yılmaz'ın oluru ile (ANAP Hükümeti döneminde) onaylandı (Bkz Ek-1 ve Ek-2).

Bu Proje, şehir içindeki trafik yükünü azaltmak ve toplu taşımayı geliştirmek adına büyük bir fırsat olarak görülmekteydi. Ancak yapılan mahalli seçimlerden sonra Belediye Başkanı değişti. Yeni Başkan Yusuf Ziya Günaydın (MHP-1999–2004) Raylı sistem çalışmalarına sıcak bakmamış ve yatırım programı uygulanmamıştır.

Her ne kadar bazı kaynaklarda: “Süleyman Demirel Üniversitesi'nin teknik katkılarıyla hazırlanan proje, dönemin belediyesi tarafından desteklenmiş ancak, nüfus yetersizliği, düşük yolcu talebi ve merkezi bütçe öncelikleri nedeniyle yatırım programına alınmamıştır” dense de:

Isparta için planlanan hafif raylı sistem projesinin 1997–1998 yıllarında Ulaştırma Bakanlığı DLH (Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları) Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilip Avan proje raporunun tamamlandığı bilgisi, bu alanda danışmanlık hizmeti veren Eser Müşavirlik Mühendislik A.Ş. kaynaklı referanslarda yer almaktadır (Ek1 ve Ek-2).

Yıl 1997-1998 Isparta Raylı Sistem Projesi İhalesi Gerçekleşiyor:

Eserin müellifi “ESER Müşavirlik 'in kendi sitesinde yer alan: “Isparta Hafif Raylı Sistemi (12 km)” başlıklı proje kapsamında, **proje numarası** 9713 ile 1997–1998 yılları arasında Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü işverenliğinde ihale sürecinin gerçekleştiği ve Avan proje ile fizibilite raporlarının tamamlandığı belirtilmektedir (Kamu ihale Kurulu kararları arşivi.) ve (eser.com.tr).

Bu kara rağmen yeni dönem Belediye Başkanı'nın yatırımı reddetme gerekçeleri: Nüfus yeterli olmadığı 1996'da nüfusun 150.000'in altında günlük yolculuk sayısının 60.000 civarında olması yerel işletme ve bakım kapasitesi eksikliği ve önceliğin büyükşehir raylı sistemleri olması gibi gerekçeler gösterilmiştir. 1996 yılından sonra:

Yıl 2014:

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanan **2014 yılı Çevre Düzeni Planında**, Isparta için raylı sistem öngörülmektedir. Ancak bu üst ölçekli plan bu tarih ve sonrasında uygulanamamıştır.

Bu konuyla ilgili olarak SDÜ Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Erkan Polat, Kent içi raylı sistem için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan Çevre Düzeni Planı'nda Isparta için raylı sistem çözümlemesinin bulunduğunu şöyle ifade etmektedir:

“Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 15 Nisan 2014 tarihinde onayladığı Çevre Düzeni Planı'nda Isparta için bir raylı sistem çözümlemesi bulunuyor. Üst ölçekli 1/100.000 ve 1/25.000 ölçeklerinde yapılmış bir plan. Bu idarenin verdiği bir karar olarak aslında uygulanması gerekiyor. Güzel bir çözümleme. Isparta için geç kalmış bir çözümleme. Keşke daha önceden raylı sistem yapılsaydı da ulaşım sıkıntısı hiç yaşanmasa. Yaşanabilir Isparta'nın devamlılığını sağlayacak güzel bir sistem. Isparta büyükşehir olmaya aday bir kenttir. Bu nedenle ulaşım yüzde 100 rahatlatılmalıdır”.

Raylı sistem 1996'lı yıllarda Kent İçi ulaşımında hayata geçirilebilseydi

- * Üniversite ve kent merkezi arası 20 dakikaya düşen yolculuk süresi,
- * Günde yaklaşık 10.000 özel araç yerine raylı sistem kullanımı,
- * Hava ve gürültü kirliliğinde %30'a varan azalma,
- * Şehir içi ana arterlerde trafik rahatlaması,
- * Turizm ve şehir estetiğine katkı sağlanmış olacaktı.

Özetle Raylı Sistem konusunda gerekli çabalar sürdürülseydi bugün ulaşımında farklı konular konuşulabilir; kent içi ulaşım konusu aşağıdaki sorunlar yumağı haline gelmeyebilirdi.

3. Kent İçi Ulaşımın 2025 Yılı Mevcut Durumu ve Başlıca Sorunlar:

1. Araç Sahipliği ve Trafik Yoğunluğu

Isparta'da Özellikle Kaymakkapı, SDÜ çevresi, Şehir Hastanesi ve Otogar güzergâhlarında ciddi trafik sıkışıklıkları yaşanmaktadır.

2. Toplu Taşıma Sisteminin Yetersizliği

*Belediye ve özel halk otobüsleri ile minibüs hatları düzensizdir.

*SDÜ–şehir–hastane aksı yüksek talebe rağmen kapasite sorunludur.

*Günlük taşıma kapasitesi yaklaşık 80.000 kişidir.

3. Bisiklet ve Yaya Altyapısı Eksikliği

*Kentin merkezinde iptal edilen bisiklet yolları, otoparklar lehine terk edilmiştir.

4. Otopark Sorunu ve Yol İşgalleri

*Merkezde yeterli katlı otopark bulunmamakta; mevcut otoparklardan bazıları Isparta Belediyesi tarafından, bazıları da özel sektörcce işletilmektedir.

*Mimar Sinan bölgesinde ve çarşı merkezindeki kaldırımlar düzensiz ve işgal altındadır. Esnafın kaldırım işgalleri, yaya hareketliliğini zorlaştırmaktadır.

5. Kavşaklar ve Sinyalizasyon Sorunları

*Otogar Kavşağı, Sanayi Sitesi önü, Dere Mahallesi girişi gibi noktalarda kaza ve tıkanıklık sık görülmektedir.

*Akıllı trafik sistemleri ve otomatik sinyalizasyon şehir içi uygulamaları yapılmaya çalışılsa da yetersiz kalmaktadır.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu raporda **Fikir Isparta** olarak; Isparta kent içi ulaşımının gelişimi, 1923'ten 2025'e kadar tarihsel dönemler halinde değerlendirilmiş; imar, nüfus artışı, toplu taşıma, özel araç kullanımı, bisiklet yolları, raylı sistem projeleri gibi başlıklarda dönüşüm dinamikleri analiz edilmiştir.

Isparta, 1996 yılında cesur bir ulaşım vizyonu geliştirmiş; ancak yerel yöneticilerin görüş ayrılıkları nedeniyle uygulamaya geçilemeyen bu vizyon, bugünün sorunlarının zeminini hazırlamıştır.

Artan motorlu taşıt kullanımı, öğrenci ve sağlık hizmetlerine dayalı hareketlilik ve yetersiz toplu taşıma sistemleri, Isparta'nın sürdürülebilir ulaşım hedeflerinden uzaklaştığını göstermektedir. Raylı sistem projesi bugün hem teknik hem ekonomik hem de çevresel gereklilikler açısından kaçınılmaz bir ihtiyaç hâlini almıştır. 2025 sonrası dönem için yapılması gereken ilk adım, bu sistemi kademeli, entegre ve çevreye duyarlı biçimde hayata geçirecek somut bir **Ulaşım Ana Planının** hazırlanması ve uygulanmasıdır. SDÜ ve ISUBÜ'nün akademik katkılarıyla ve merkezi fon destekleriyle Isparta ulaşımı için yeni bir sayfa açılabilir.

Fikir Isparta olarak Kent içi ulaşımında sonuç olarak şunları söyleyebiliriz:

1. Geçmişten Günümüze Ulaşım Sorunları Birikerek Artmıştır: 1940'lardan itibaren kent merkezine bağımlı gelişen ulaşım ağı, yeni yerleşim bölgeleriyle genişleyememiş, bu da merkezde trafik sıkışıklığını artırmıştır.

2. 1996 Hafif Raylı Sistem Girişimi Önemli Bir Fırsat Olarak Kalmıştır: SDÜ tarafından hazırlanan ve Ulaştırma Bakanlığı nezdinde projelendirilen sistem, uygulanabilmiş olsaydı bugün ulaşımında yaşanan birçok yapısal sorun büyük oranda çözülebilirdi.

3.2025 İtibariyle Araç Sayısı, Kişi Sayısının Çok Üstünde: Kişi başına düşen araç oranının Türkiye ortalamasının oldukça altında olması, kent içi yollarda ciddi tıkanmalara neden olmaktadır.

4.Toplu Taşıma ve Raylı Sistem Yetersizdir: Bugün için SDÜ–şehir merkezi–Şehir Hastanesi hattı başta olmak üzere pek çok yoğun güzergahta alternatif ulaşım çözümleri hayati önemdedir.

5.Yeni Kentleşme Alanları Entegre Edilememiştir: Çünür, Akkent, Batıkent gibi yeni gelişen yerleşim alanları, merkezle tam anlamıyla entegre olamamış; plansız yapılaşma ve yetersiz altyapı bu entegrasyonu zorlaştırmıştır.

6.Çözüm İçin Somut Adımlar Gerekir: Raylı sistemin tekrar gündeme alınması, ulaşım master planının güncellenerek hayata geçirilmesi, akıllı ulaşım sistemleri ve bisiklet-yaya yollarının artırılması artık bir tercih değil, zorunluluktur.

Bu rapor, geçmişten geleceğe bağ kurmaya çalışılarak, Isparta'nın yaşanabilir, sürdürülebilir ve erişilebilir bir şehir olarak geleceğe hazırlanmasına katkı sağlamayı hedeflemektedir.

Fikir Isparta olarak Raylı sistemin kent ulaşımına entegrasyonunu bu sürecin en kritik adımlarından biri olarak görmekteyiz.

Önerilerimiz

1. 2019'dan beri süregelen Bütünleşik imar ve ulaşım master planı hazırlanmalı **Ulaşım Master Planı bir an önce tamamlanmalıdır.**

2. Raylı sistem fizibilitesi güncellenmeli, uygulanabilir etaplarla projeye dönüştürülmelidir. Elektrikli otobüs ve bisiklet sistemleriyle entegre hibrit taşıma ağı programlanmalıdır.

Finansman: Ulaştırma Bakanlığı, AB IPA fonları ve Yeşil Ulaşım kredileri ile mümkün.

3. Toplu Taşımanın Dijitalleşmesi

*Mobil uygulama ile sefer bilgisi, güzergâh takibi.

*Otobüs saatlerinin talebe göre yeniden düzenlenmesi.

*Bilet entegrasyonu ve akıllı duraklar.

4. Yaya öncelikli şehir merkezi, akıllı kavşaklar ve dijital toplu taşıma sistemleri geliştirilmeli bunun için:

*SDÜ ve hastane güzergâhında kesintisiz bisiklet yolları.

*Yaya geçitlerinin ve kaldırımların standarda uygun hale getirilmesi.

*Kaldırım işgallerine yönelik zabıta ve altyapı düzenlemeleri.

5. Akıllı Trafik Sistemleri ve Otopark Yönetimi

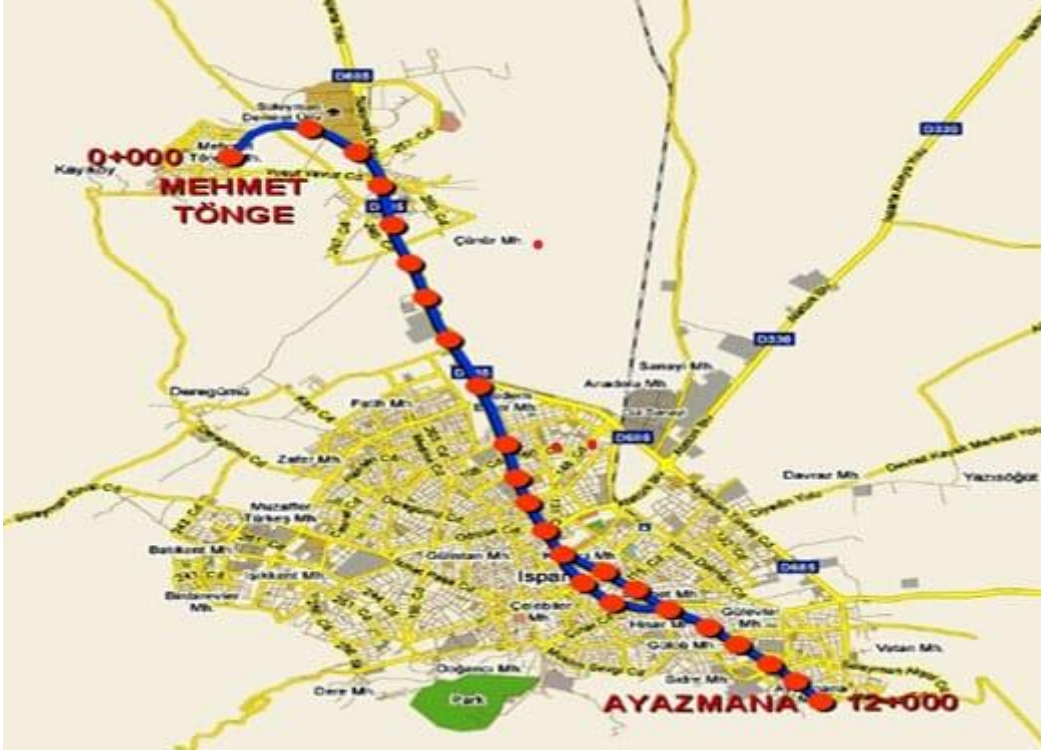
*Trafik kameraları, kavşak sinyal optimizasyonu, öncelikli sinyal sistemleri.

*Kent merkezinde kamuya ait yeni katlı otoparklar planlanmalı. Merkezde yıkılıp yeniden yapılması planlanan binaların altına yer altı otoparkları planlanabilir.

*Çarşı bölgesinde bazı bölgelerde araç trafiği sınırlandırılarak yaya bölgesi ilan edilmeli. (Antalya örneğinde olduğu gibi)

6.Kentsel dönüşüm yalnızca yapı değil, tarihi binaların restorasyonu altyapı ve ulaşımı da kapsayacak şekilde planlanmalıdır.

Ek-2 Isparta Hafif Raylı Sistemi (12 km)



Proje No: 9713

Proje Konusu: Isparta Hafif Raylı Sistemi

İşveren: Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü

Başlangıç- Bitiş: 1997 – 1998

Girişim Tipi: Ortak Girişim

Detaylı Açıklama: Kentiçi Ulaşım Etüdü

Hafif Raylı Sistem Mühendislik Tasarımı

Ekonomik ve Finansal Fizibilite Etüdü: 12 km, 8,000 1 yolcu/gün/ tek yön, 22 İstasyon 35 km/s (şehir içi), 70 km/s (diğer yollar)

2017 yılında 33 araç (Hedeflenen)

(Bkz: <https://www.eser.com.tr/isparta-hafif-rayli-sistemi>)

KAYNAKÇA

1. Süleyman Demirel Üniversitesi (1996). Hafif Raylı Sistem Fizibilite Raporu.
2. Süleyman Demirel Üniversitesi (SDÜ), "Isparta İli Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri", 2018.
3. ESER Mühendislik Müşavirlik A.Ş. (1997–1998). Isparta Hafif Raylı Sistem Avan Projesi. <https://www.eser.com.tr>
4. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2014). Isparta 1/100.000 ve 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı.
5. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, 2025.
6. Isparta Belediyesi, Ulaşım Dairesi Başkanlığı Verileri, 2020–2025.
7. Polat, E. (2020). "Isparta'da Raylı Sistem Gerekliliği Üzerine Görüşler." SDÜ Mimarlık Fakültesi Yayını.
8. SDÜ Mimarlık Fakültesi, Prof. Dr. Erkan Polat, Çevre Düzeni Planı Üst Ölçekli Değerlendirmeleri, 2014.
9. Isparta İl Trafik Komisyonu Raporları, 2000–2025.
10. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğü Proje Arşivleri.
11. Kamu İhale Kurulu Kararları Arşivi (kikkararlari.com).
12. Yerel Gazete ve Arşiv Yayınları (1994–2004 dönemi belediye belgeleri).
13. Isparta Belediyesi Ulaşım Master Plan Taslağı (2019–2024).
14. YPK Kararları, 1998/343 sayılı belge. Atila Kurtul Fikir Isparta arşiv