



**T.C. İSTANBUL TİCARET  
ÜNİVERSİTESİ**

**KENT İÇİ TOPLU ULAŞIMIN YAŞLILARA ÜCRETSİZ OLMASININ  
YOLCU HAREKETLİLİĞİNE ETKİSİ SULTANBEYLİ ÖRNEĞİ**

**Güller YILDIZ**

**Danışman  
Prof. Dr. Tuncer TOPRAK**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
İSTANBUL-2018**

## KABUL VE ONAY SAYFASI

**Güller YILDIZ** tarafından hazırlanan "Kent İçi Toplu Ulaşımın Yaşlılara Ücretsiz Olmasının Yolcu Hareketliliğine Etkisi Sultanbeyli Örneği" adlı tez çalışması 10/07/2018 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri önünde başarı ile savunularak, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

**Danışman**

**Prof. Dr. Tuncer TOPRAK**  
İstanbul Ticaret Üniversitesi



**Jüri Üyesi**

**Dr. Nilgün CAMKESEN**  
İstanbul Ticaret Üniversitesi



**Jüri Üyesi**

**Doç. Dr. Mustafa GÜRSOY**  
Yıldız Teknik Üniversitesi



**Onay Tarihi :** 23.07.2018

**Enstitü Müdürü**



**Prof. Dr. Necip ŞİMŞEK**

## AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada,

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

**10.07.2018**

Güller YILDIZ



# İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER.....	i
ÖZET .....	iii
ABSTRACT .....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ .....	viii
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR ÖZETİ.....	4
3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE .....	6
3.1. Yaşlılık.....	6
3.1.1. Dünyada yaşlılık.....	6
3.1.2. Türkiye’de yaşlılık.....	8
3.1.3. Aktif yaşlanma .....	12
3.1.4. Ulaşım ve kamu hizmetleri .....	12
3.2. Erişilebilirlik.....	13
3.3. Mobilite.....	13
3.4. Gelir Desteği.....	14
4. YASAL MEVZUAT .....	17
4.1. Anayasa.....	17
4.2. Kanunlar.....	17
4.2.1. 4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri Hakkında Kanun.....	17
4.2.2. 6245 Sayılı Harcırah Kanunu.....	19
4.2.3. 5429 Sayılı Türkiye İstatistik Kanunu.....	19
4.2.4. 5393 Sayılı Belediye Kanunu.....	19
4.2.5. 5216 Sayılı Büyükşehir Kanunu .....	20
4.3. Bakanlar Kurulu Kararları .....	20
4.3.1. 28.01.2002 Tarih ve 2002/3654 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.....	20
4.3.2. 11.02.2002 Tarih ve 2002/3700 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.....	21
4.3.3. 04/04/2002 Tarihli ve 2002/4109 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı...	21
4.4. Yönetmelik.....	21
4.4.1. Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği.....	21
4.4.2. Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hk. Yönetmelik	22
4.5. UKOME Kararları.....	22
5. KENT İÇİ TOPLU ULAŞIM.....	25
5.1. Kent İçi Toplu Taşıma Türleri .....	25
5.1.1. Lastik tekerlekli sistemler .....	26
5.1.2 Raylı sistemeler .....	27
5.1.3 Deniz taşımacılığı.....	28
6. İSTANBUL İLİ VE SULTANBEYLİ İLÇESİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER...	29
6.1. İstanbul İli Hakkında Genel Bilgiler .....	29
6.1.1. Konumu .....	29
6.1.2. İlçeler .....	29
6.1.3. Nüfus ve demografi .....	30

6.2. Sultanbeyli İlçesi Hakkında Genel Bilgiler .....	31
6.2.1. Konumu .....	31
6.2.2. Mahalleler .....	31
6.2.3. Nüfus ve demografi .....	32
6.3. İstanbul'da Toplu Ulaşım .....	38
6.3.1. Kurumsal yapı .....	39
6.3.2. 2017 yılı İstanbul ulaşım tercihleri.....	44
6.4. 2012 Yılı İstanbul 'da Toplu Ulaşım Verileri .....	47
6.4.1. Tüm yolcu verileri .....	47
6.4.2. 65 yaş üstü verileri.....	47
6.5. 2016-2017 Yıllarında İstanbul'da Toplu Ulaşım Verileri.....	49
6.5.1. Tüm yolcu verileri .....	49
6.5.2. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından verilen gelir desteği ödemesi .....	56
6.6. Sultanbeyli İlçesinde Toplu Ulaşım Verileri .....	61
6.6.1. Genel bilgiler .....	61
6.6.2. Tüm yolcu verileri.....	65
6.6.3. 65 yaş üstü verileri .....	69
6.6.4. Verilerin analizi .....	72
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	75
KAYNAKLAR .....	79
ÖZGEÇMİŞ.....	82

## ÖZET

### Yüksek Lisans Tezi

# KENT İÇİ TOPLU ULAŞIMIN YAŞLILARA ÜCRETSİZ OLMASININ YOLCU HAREKETLİLİĞİNE ETKİSİ SULTANBEYLİ ÖRNEĞİ

Güller YILDIZ

İstanbul Ticaret Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

Danışman: Prof. Dr. Tuncer TOPRAK

2018/ 82 Sayfa

Sanayileşme ve ekonomik alandaki gelişmeler, endüstrileşme ve bilgi toplumuna geçiş tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de toplumsal yapının ve geleneksel geniş aile içindeki rollerin değişmesine, geleneksel geniş aile modelinin yerini çekirdek aile modeline bırakmasına yol açmıştır. Artan yaşlı nüfus ve değişen toplumsal yapı sonucu yaşamın ilerleyen dönemlerinde yaşlıların ortaya çıkan sağlık, bakım ve sosyal ihtiyaçlarını giderecek politikaların kamu tarafından üretilmesinin gerektiği ortaya çıkmıştır. Kişilerarası eşitsizliklerin giderilmesi için çocuk, engelli, yoksul, yaşlı vb. gibi dezavantajlı kişilerin sosyal politikalarla desteklenmesi Anayasanın tanımladığı sosyal devlet ilkesinin gereği ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlayacak unsurlardandır. Bunun için öncelikle dezavantajlı kesimlerin yaşam standartlarını koruma ve iyileştirme amaçlı hizmetlerin geliştirilmesi gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyetinde yürürlükte bulunan 1982 Anayasasının 61. maddesi “Yaşlıların devlet tarafından korunacağı ve yaşlılara yapılacak devlet yardımı ve diğer hakların kanunla düzenleneceği” hükmünü amirdir.

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı (ASPB), 4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunda 2013 yılında yapılan değişiklik ile 65 yaş üstü bireylere kent içi toplu taşıma hizmetinden faydalanmayı ücretsiz hale getirmiştir. Bu tez çalışmasında; 65 yaş üstü bireylere toplu taşıma hizmetinin ücretsiz verilmesinin İstanbul ili, Sultanbeyli ilçesinde yaşayan yaşlı bireylerin kent içi yolculuk hareketliliğine etkisinin araştırılması, bu konuda yaşanan sorunların tespiti ve çözüm önerilerinin sunulması hedeflenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** dezavantaj, gelir desteği, kent içi ulaşım, mobilite, sosyal devlet.

## **ABSTRACT**

**M.Sc. Thesis**

### **EFFECTIVE SULTANBEYLİ EXAMINATION OF PUBLIC TRANSPORT IN THE CITY IS FREE TO OLD PASSENGERS**

**Güller YILDIZ**

**Istanbul Commerce University  
Institute of Science Sciences  
Department of Urban Systems and Transportation Management**

**Supervisor: Prof. Dr. Tuncer TOPRAK**

**2018, 82 pages**

Industrialization and economic developments, industrialization and transition to information society have led to the change of social structure and the roles in the traditional wide family in Turkey, and to the replacement of the traditional family model in the core family model. Despite the decrease in fertility; the development of health services (treatment of diseases) the decrease in number of chronic diseases, improvement of social-economic situation, increased standards of living and hygiene have helped life expectancy prolonged. Industrialization, economic developments, and transition to information society have led to the change of social structure and the roles in the traditional wide family in Turkey, and to the replacement of the traditional family model with the core family model. Article 61 of the 1982 Constitution of the Republic of Turkey states that “The elderly shall be protected by the state and state aid and other rights to be provided to the elderly people shall be regulated by law”.

(the Ministry of Family and Social Policies ASPB has made it free to benefit from the public transport services to individuals over 65 years of age by the Law (4736) on the Amendment of Aome Laws with the Tariffs of Goods and Services Produced by Public Institutions and Organizations. In this study, it is aimed to investigate the effects of free public transportation services on urban mobility of elderly people living in the city of Sultanbeyli, Istanbul Province. It is also aimed to present problems experienced in this issue and proposals for solutions.

**Key words:** disadvantage, income support, mobility, social state, transportation in the city

## TEŞEKKÜR

Bu programda eğitim gormeme destek sağlayan Tırkiye Belediyeler Birliği yonetime, İstanbul'da yaşanan toplu ulaşım sorunun cözümü ile ilgili ufuk açıcı bilgilerini benimle paylaşan ve tez calışmam sırasında tüm detaylar için zaman ve emek vererek tezimin şekillenmesinde katkı sağlayan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Tuncer TOPRAK hocama, tezli yüksek lisans programına katılmam için teşvik eden ana bilim dalı başkanı ve program koordinatörü Sayın Dr. Nilgün CAMKESEN hocama, tezime verdiği destek için mesai arkadaşım Sayın Halil ÖZEN'e ve tüm tez calışmam boyunca gösterdikleri sabır ve anlayış için aileme çok teşekkür ederim

Güller YILDIZ

İstanbul-2018



## ŞEKİLLER

	<b>Sayfa</b>
Şekil 3.1. Dünya’da toplam nüfus içindeki 65 yaş üstü oranları .....	8
Şekil 3.2. Türkiye’de 1935-2017 yılları nüfus artışı eğrisi .....	11
Şekil 3.3. Türkiye’de 1935-2017 65 yaş üstü nüfus artış eğrisi .....	11
Şekil 3.4. Ulaşımında yaşlı yolculuğu .....	16
Şekil 6.1. İstanbul İlçeleri.....	29
Şekil 6.2. Sultanbeyli’de toplam nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları) .....	33
Şekil 6.3. Sultanbeyli ilçesinde 60 yaş ve üstü nüfus grubunun verileri.....	34
Şekil 6.4. Sultanbeyli ilçesinde 65 yaş ve üstü nüfus verileri.....	35
Şekil 6.5. Sultanbeyli’de 30-34 yaş grubu nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)....	36
Şekil 6.6. Sultanbeyli’de 60-64 yaş grubu nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)....	36
Şekil 6.7. Sultanbeyli’de 80-84 yaş grubu nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)....	37
Şekil 6.8. İETT Genel Müdürlüğü tarafından işletilen araçlar .....	40
Şekil 6.9. İstanbul Otobüs işletmeleri tarafından işletilen otobüsler .....	41
Şekil 6.10. İstanbul’da İBB İştiraki Metro A.Ş tarafından işletilen raylı sistemler .....	42
Şekil 6.11. İstanbul’da TCDD tarafından işletilen Marmaray .....	43
Şekil 6.12. İstanbul’da deniz taşımacılığı .....	44
Şekil 6.13. 2017 verilerine göre İstanbul’da taşımacılık tür ve oranları .....	44
Şekil 6.14. İstanbul’da 2017 yılında toplu taşıma verileri .....	45
Şekil 6.15. İstanbul’da 2017 yılında raylı sistemlerde yolcu verileri.....	46
Şekil 6.16. 2017 yılında İstanbul’da deniz taşımacılığında yolcu verileri.....	46
Şekil 6.17. İstanbul’da kullanılan bilet türüne göre 2012 yılı sayıları .....	48
Şekil 6.18. İstanbul’da 2016 yılında kullanılan bilet türlerine göre geçiş oranları .....	50
Şekil 6.19. Kullanılan bilet tipine göre 2017 yılı yolculuk oranları .....	51
Şekil 6.20. İstanbul’da 2012,2016 ve 2017 yıllarında bilet sayıları artış grafiği.....	52
Şekil 6.21. 2012 Yılında aylara göre 60 yaş üstü indirimli yolculuk grafiği .....	53
Şekil 6.22. 2016 yılı aylara göre 60-65 yaş arası (Yaşlı) 65 yaş üstü (Ücretsiz ) toplam yolculuk sayıları .....	54
Şekil 6.23. 2017 yılı aylara göre 60-65 yaş arası (Yaşlı) 65 yaş üstü (Ücretsiz ) toplam yolculuk sayıları .....	55
Şekil 6.24. Sultanbeyli durak yoğunluğu haritası.....	65
Şekil 6.25 Sultanbeyli ilçesinde türlerine göre bilet sayı ve oranları (2012 yılı).....	66
Şekil 6.26. Sultanbeyli ilçesinde türlerine göre bilet sayı ve oranları (2016 yılı) .....	67
Şekil 6.27. Sultanbeyli ilçesinde türlerine göre bilet sayı ve oranları (2017 yılı) .....	68
Şekil 6.28. Sultanbeyli ilçesinde bilet türlerine göre veriler (2012-2016-2017 yılları)	69
Şekil 6.29. 2012 yılında kullanılan 65 yaş üstü yolculuğun aylara göre dağılımı .....	70
Şekil 6.30. 2016 yılında kullanılan 65 yaş üstü yolculuğun aylara göre dağılımı.....	71
Şekil 6.31. 2017 Yılında kullanılan 65 yaş üstü yolculuğun aylara göre dağılımı .....	72

## ÇİZELGELER

	<b>Sayfa</b>
Çizelge 3.1. 25 ülkede 65 yaş üstü birey sayısının toplam nüfus içindeki oranı	7
Çizelge 3.2. Gelişmiş bazı ülkeler ve Türkiye’de yaşlanma hızı .....	10
Çizelge 3.3. Türkiye’de yaş gruplarının toplam nüfus içindeki dağılımı (1935 -2017)	10
Çizelge 3.4. Bazı ülke merkezlerinde toplu ulaşım bilet fiyatları.....	14
Çizelge 6.1. İstanbul ilinde 2012, 2016,2017 yılları yaş gruplarına göre nüfus sayıları	30
Çizelge 6.2. İstanbulda bazı ilçelerin 65 yaşüstü sayısının toplam nüfus içindeki oranı	31
Çizelge 6.3. Sultanbeyli ilçesinde yaş gruplarına göre nüfus verileri(2012-2016-2017)	32
Çizelge 6.4. İstanbul’da 2012 yılı yolculuk sayıları ve kullanılan bilet tipi türleri.	48
Çizelge 6.5. 2016 yılı tür ve aylara göre bilet sayıları.....	49
Çizelge 6.6. İstanbul’da 2017 yılı içinde aylara göre kullanılan bilet sayı ve türleri	50
Çizelge 6.7. 2012 yılında aylara göre 60 yaş üstü indirimli yolculuk sayıları....	53
Çizelge 6.8. 2016 yılı aylık 60-65 yaş arası (Yaşlı) 65 yaş üstü (Ücretsiz) toplam yolculuk sayısı.....	54
Çizelge 6.9. 2017 aylık 60-65 yaş arası (Yaşlı) 65 yaş üstü (Ücretsiz ) toplam yolculuk sayıları .....	55
Çizelge 6.10. Gelir desteği ödenen araçların şirketlere göre dağılımı (TUHİM,2018)	57
Çizelge 6.11. En fazla ve en az ücretsiz taşınana hatlar listesi (Karakaya,2018)	58
Çizelge 6.12. Aralık 2017 itibariyle aylık maliyet kalemleri ( Ünveren,2017)..	60
Çizelge 6.13. İlçenin Ulaşım İstatistikleri .....	63
Çizelge 6.14. Sultanbeyli merkezli hat bilgileri .....	64
Çizelge 6.15. Sultanbeyli’de 2012 yılında bilet türü ve aylara göre yolculuk sayıları	66
Çizelge 6.16. Sultanbeyli’de 2016 yılında türlerine göre yolculuk verileri.....	67
Çizelge 6.17. Sultanbeyli’de 2017 yılında bilet türü ve aylara göre yolculuk dağılımı	68
Çizelge 6.18. İstanbul’da yolculuk tarifesine göre bilet türlerinde değişim.....	73
Çizelge 6.19. Sultanbeyli’de yolculuk tarifesine göre bilet türlerinde değişim.....	74

## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ASPB	Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığına
BELBİM	BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş.
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
GEBAM	Hacettepe Üniversitesi Geriatrik Bilimler Araştırma ve Uygulama Merkezi
İBB	İstanbul büyükşehir Belediyesi
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İETT	İstanbul Elektrikli Tramvay ve Tünel Taşımacılığı
İOAŞ	İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş.
ÖHO	Özel Halk Otobüsleri
SBSP	Sultanbeyli Belediyesi Stratejik Planı
TCDD	Türkiye Devlet Demir Yolları
TL	Türk Lirası
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TUHİM	Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
TUİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UDHB	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
ÜKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezleri

# 1. GİRİŞ

Yaşlanma; canlı organizmaların tüm işlevlerinde azalmaya neden olan, molekül, hücre, doku, organ ve sistemler düzeyinde süreç içerisinde ortaya çıkan, dönüşü olmayan yapısal ve fonksiyonel değişikliklerin tümüdür. Yaşlanma beden yapısı ve işlevindeki süregelen engellerin bir birikimi olarak ortaya çıkar. (Aiken, 1995) Yaşlılık genel olarak insan hayatının ilerleyen devrelerini ifade eden bir kavramdır. Yaşlılığın ne zaman başlayacağı insanın fiziki koşullarına, toplumun algısına, kültür ve çevre şartlarına göre değişiklik göstermektedir.

Yaşlılık; bilişsel ve fiziksel gerileme, üreticilik rolünün azalması, sosyal statüde değişme, sosyal desteğin zayıflaması ve sağlığın kaybı gibi özgün sorunlarıyla bir “Kayıplar dönemi” olarak tanımlanabilir. Kayıpların birbiriyle kesişmesi ve yoksunluklara dönüşmesi, gelirin düşmesi ile birlikte yoksulluğun başlaması yaşlıların öz-saygısını ve yaşamdan duydukları tatmini azaltmaktadır. Böylece sağlık ve bakım maliyetinin arttığı bir dönemde gelir kaynaklarındaki azalma ile yaşlıların yaşam biçiminin değişmesini kaçınılmaz hale getirmektedir. (Hablemitoğlu ve Özmete, 2010)

Hacettepe Üniversitesi Geriatrik Bilimler Araştırma ve Uygulama Merkezi (GEBAM) Yaşlılığı “Yeteneklerin kristalleştiği ve yoğun bir yaşam birikimi ile anıların insanı yeni deneyimlerinin tadını çıkarmaya hazır kıldığı onurlu bir dönem” ( Kutsal,2002) olarak tanımlamaktadır

Yirminci yüzyıl sonrasında, toplam nüfus içindeki yaşlı nüfus oranında ciddi bir artış gözlenmiştir. Doğurganlığın azalmasına rağmen, sağlık hizmetlerinin gelişmesi (hastalıkların tedavisi) kronik hastalıkların görülmesindeki azalma, sosyal-ekonomik durumun düzelmesi, yaşam standartlarının artması ve hijyen gibi sebeplerle doğumdan ölüme beklenen yaşam süresi uzamıştır. 1970-2025 yılları arasında dünyada ki yaşlıların sayısının 694 milyon (%22,3) olacağı tahmin edilmektedir. (Kalkınma Bakanlığı, 2014 a)

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ), 1963 yılında yaşlıların sağlık sorunları hakkında düzenlediği bir toplantıda yaşlıları üçe ayırmıştır. DSÖ ölçütlerine göre, bir toplumda altmış beş yaş ve üstü bireylerin toplam nüfusa oranlarına göre, toplumlar için “Genç-olgun-yaşlı” tanımlamaları yapılabilmektedir. Yaşlı nüfusun toplam nüfus içindeki

oranı % 4'ten az ise "Genç nüfus", %4-6,9 arasında ise "Olgun nüfus", %7 -10 arasında ise "Yaşlı nüfus", % 10'un üzerinde ise "Çok yaşlı nüfus" olarak tanımlanmaktadır. Bu sınıflama dikkate alındığında; Türkiye, 1965 - 2000 yılları arasında "Olgun nüfus" sürecini tamamlamış ve 2007 yılından itibaren "Yaşlı nüfus" olarak tanımlanma noktasına gelmiştir.

1982 Anayasasınının 60. maddesi "Yaşlılar devletçe korunur. Yaşlılara devlet yardımı ve sağlanacak diğer haklar ve kolaylıklar kanunla düzenlenir" şeklindedir. Anayasa ve temel hukuk metinlerinde, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin sosyal hukuk devleti olduğu vurgulanmaktadır. Sosyal hukuk devleti; güçsüzleri güçlüler karşısında koruyarak gerçek eşitliği yani sosyal adaleti ve toplumsal dengeyi sağlamakla yükümlü devlet demektir. ( Anayasa Mahkemesi,1988)

Sanayileşmeye bağlı olarak gelir düzeyi ve halkın refah seviye artmış, ortalama yaşam süreleri uzamıştır. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri kapsamında, bölgesel eşitsizlikler ve kırılğan kesimler gözetilerek yoksulluğun azaltılması, sosyal koruma sistemlerinin geliştirilmesi, yoksullukla mücadelede küresel işbirliklerinin ve sağlam politika çerçevelerinin oluşturulması gerekmektedir. Bu konuda Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde önemli gelişmeler kaydedildiği bilinmektedir. Yeni yönetim modelleri ile birlikte yoksul, yaşlı, engelli, çocuk gibi dezavantajlı gurupların sosyal politikalarla desteklendiği görülmektedir.

Anayasal ilke olan sosyal devlet anlayışı gereği; yoksul, engelli yaşlı vs. gibi dezavantajlı kişilere karşı pozitif ayrımcılığa tabi düzenlemeler yapılması esastır. Yaşlıların kent içi ulaşım hizmetlerinden ücretsiz faydalanmaları amacıyla, 4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 1. maddesinde 12.07.2013 tarihinde değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişiklik ile "Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehir içi hatları ile belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak, demiryolları ve denizyollarının şehirlerarası hatlarından ise %50 indirimli olarak yararlanma" imkânı getirilmiştir.

Bu çalışmanın amacı; 4736 sayılı yasada yapılan değişikliğin İstanbul ilinde yaşayan yaşlıların kent içi yolcu mobilitesine etkisini özellikle de Sultanbeyli ilçesinde yaşayan yaşlıların yolculuk hareketliliğine ve davranış biçimlerine etkisinin araştırılmasıdır.

Tezin ilk bölümünde tez konusu hakkında genel değerlendirmeler yapılmıştır, ikinci bölümünde literatür araştırmasına ilişkin bilgiler verilmiştir. Üçüncü bölümde yaşlılık, kamu hizmeti, kent ve ulaşım kent ve ulaşım, ulaşımın kamu hizmeti yönü, erişilebilirlik, mobilite, aktif yaşlılık, gelir desteği kavramları üzerinde durulmuştur. Dördüncü bölümde, yaşlı, engelli ve dezavantajlı grupların korunmasına ilişkin 1992 Anayasasının düzenlemeleri ile altmış beş yaş üstü bireylere kent içi toplu taşımadan ücretsiz faydalanma hakkı getiren 4736 sayılı kanun ve diğer yasal düzenlemeler, Bakanlar Kurulu Kararları ve ilgili yönetmelikler ile ilgili açıklamalar bulunmaktadır. Beşinci bölümde; kent içi toplu ulaşım ile ilgili genel bilgiler yer alacaktır. Altıncı bölümde İstanbul ilinin coğrafi konumu ve demografik yapısı irdelenecek, toplam nüfus içindeki altmış beş yaş üstü bireylerin sayısal verileri üzerinde durulacaktır. Sultanbeyli ilçesinin coğrafi ve demografik yapısı altmış beş yaş üstü bireylerin toplam nüfus içindeki oranları incelenecektir. 2013 yılında uygulanmaya başlanan altmış beş yaş üstü bireylere kent içi toplu taşıma hizmetinin ücretsiz olmasının İstanbul ilinde ve Sultanbeyli ilçesinde yolculuk sayılarına etkisi 2012 yılı verileri ve değişiklikten sonraki 2016 ve 2017 yılındaki verileri kıyaslanarak analiz edilecektir. ASPB tarafından özel işletmecilere ödenen gelir desteği hakkında bilgiler paylaşılacaktır. Tez çerçevesinde İstanbul genelinde toplu taşıma hizmeti veren kurumların ( İETT Genel Müdürlüğü, İstanbul Otobüs A.Ş., METRO A.Ş., Şehir Hatları ) taşıdığı yolcu sayıları ve sayılar içinde ücretsiz olarak taşınan yolcu sayılarına ilişkin İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştirak şirketlerinden BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş. (BELBİM)' den alınan veriler kullanılacaktır.

Tezin son bölümünde tez çerçevesinde elde edilen bulgular analiz edilerek altmış beş yaş üstü bireylerin İstanbul ve Sultanbeyli'de toplu taşıma talepleri ve yasal değişikliğin mobiliteye etkisi ve bu konuda yaşanan sorunların tespiti ve çözüm önerileri ile ilgili değerlendirmeler yapılacaktır.

Kent içi toplu ulaşım konusunda daha önce yapılan tez çalışmaları hakkında literatür taraması yapılmış, aşağıda konu başlıkları verilen tezler incelenmiştir.

## 2. LİTERATÜR ÖZETİ

4736 sayılı kanunda 2013 yılında yapılan değişiklikle birlikte altmış beş yaş üstü bireylere kent içi toplu taşımadan ücretsiz faydalanma hakkı getirilmiştir. “Ücretsiz ulaşım programının İstanbul ili Kadıköy ilçesindeki yaşlıların seyahat davranışları üzerindeki etkisinin anlaşılması” konu başlıklı yüksek lisans tezi hazırlanmıştır. (Karakurt, 2017) Tez Yüksek Öğretim Kurumunu <http://akademik.yok.gov.tr> sitesinde başlık olarak yer almaktadır. Ancak, yazarı tarafından ulaşımı engellendiği için ayrıntısı incelenememiştir.

İstanbul’un özellikle 1950’li yıllardan itibaren maruz kaldığı göç olgusu sonucunda kentsel altyapı ve ulaşım sistemleri açısından yaşadığı yetersizliklerle birlikte, kent içi ulaşım en önemli sorunlardan biri haline gelmiştir. Ulaşım sisteminin yetersizliklerine bağlı olarak, sosyal aktivitelerden uzaklaşmanın yarattığı sosyal dışlanma ve metrobüs sisteminin uygulamaya konulması ile birlikte kent içi ulaşım sistemlerinin sosyal aktiviteye olan ilişkisi, metrobüsün İstanbul ili Avcılar ilçesinde yaşayan insanların sosyal aktivitelerine etkisi incelenmiştir. (Keçeli ve arkadaşları, 2010)

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri kapsamında kişilerarası eşitsizliklerin giderilmesi için çocuk, engelli, yoksul, yaşlı vb. gibi dezavantajlı kişilerin sosyal politikalarla desteklenmesi gerektiği bilinmektedir. Engelli bireyler ASPB tarafından hayata geçirilen sosyal politikalarla desteklenmektedir. Tez konusu yasal değişiklikle, yaşlılar ile birlikte engelli bireyler için de kent içi toplu taşıma ücretsiz hale gelmiştir. Aynı zamanda yaşlı bireylerin önemli bir kısmının sağlık ve yaşlılığa bağlı sebeplerle hareket kabiliyetinin zayıfladığı, bu sebeple de engelli hale geldikleri bilinmektedir. Engelli bireyler için getirilen erişilebilirlik ölçütleri yaşlı bireylerin de hayatını kolaylaştıran standartlar getirmektedir. İzmir ilinde yaşayan engelli bireylerin kent içi toplu taşımada ulaşım modu seçimlerini incelemiştir. (Çağlıyangil,2014)

Sultanbeyli İdari olarak 1957 yılında köy olarak kurulmuştur. Sultanbeyli sınırlarında orman İdaresi ile hissedarlar arasında devam eden davalar sonucunda arazilerin tapu satışları gerçekleşmemiş köyün kurulması ile birlikte bazı hissedarlar hisselerini gayrimenkul satış vaadi sözleşmesi ile daha sonra Köy İhtiyar Heyeti’nin tasdik ettiği senetlerle ve en son dönemde de el senetleri devretmiştir. TEM Otoyolu’nun köyün içinden geçmesi köyü cazip hale getirmiştir. Tapu sorunlarının çözülememesi nedeni ile 1985-1987 yılları arasında hızlı ve plansız yapılaşma yaşanmış ve Sultanbeyli taşınmaz mal edinme açısından düşük gelirli kişilerin rağbet ettiği ve yerleştiği bir

yerleşim yeri haline gelmiştir. Hızlı kentleşmenin temelinde sanayi yatırımları değil yukarıda da ifade edilen sebeplerle ucuz ve kayıt dışı konut edinme imkânı rol oynamıştır. 31 Aralık 1987 tarihinde Sultanbeyli köyünde belediye kurulması kararı alınmıştır. İlk belediye seçimleri 26 Aralık 1989 yılında yapılmıştır. Sultanbeyli 1992 yılında ilçe olmuştur. Sultanbeyli ilçesinde yaşayan insanlarla İstanbul'un Kadıköy ve diğer ilçelerinde ikamet eden insanlar arasında ekonomik sosyal ve kültürel açıdan farklılıklar bulunmaktadır.

Sultanbeyli ilçesi İstanbul'un merkezine uzak ve yeni yerleşim yerlerindedir. Altmış beş yaş üstü bireylerin sayısının toplam nüfusa oranı %3'tür. Nüfus yapısı itibariyle, İstanbul ilçeleri arasında en genç nüfus yoğunluğuna sahip ilçelerindedir. Yeni kurulmuş bir yerleşim alanının, genç nüfusunun iş, istihdam ve eğitim ihtiyaçlarını karşılamak için günlük olarak İstanbul merkezine ulaşımının sağlanmasının en önemli ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir. İstanbul'un merkeze uzak ilçelerinden olan Sultanbeyli ilçesinin toplu ulaşımdaki en önemli sorunlarından biri ulaşım sürelerinin uzunluğudur. Süre etkeninin toplu ulaşımı kullanan yolcular ve özellikle de yaşlı yolcuların toplu ulaşım ihtiyacının karşılanmasına etkisi önem arz etmektedir. Sultanbeyli ilçesi merkeze en uzak ilçelerden olması nedeni ile tüm otobüs hatları için başlangıç noktasıdır. Diğer ilçeler, Sultanbeyli'den başlayan toplu ulaşım için toplu taşıma aracının uğradığı ara uğrak yerleri olabilmektedir. Örneğin 14-S Sultanbeyli-Kadıköy hattı yolculuk süresi boyunca Sancaktepe – Çekmeköy - Ümraniye- Ataşehir-Kadıköy ilçelerinden geçerek seferini tamamlamaktadır. İstanbul'da 2011 yılından itibaren toplu ulaşım sistemlerinin tamamında elektronik bilet sistemine geçilmiştir. İstanbul genelinde hizmet veren toplu taşıma araçlarının (dolmuş, taksi, minibüs hariç) biletleme ve hakediş ödemeleri İstanbul Büyükşehir Belediyesinin iştirak şirketi olan BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş. (BELBİM) tarafından yapılmaktadır. İstanbul toplu ulaşımında kullanılan Entegre Elektronik Ücret Toplama Sistemi sayesinde güvenli, hızlı ve doğru bir biçimde yolculuk verilerine ulaşmak mümkündür. BELBİM üzerinden elde edilen yolcu sayılarının diğer ilçelere göre Sultanbeyli'de yaşayan insanları ifade etmesi açısından daha rafine ve gerçekçi değerlendirme yapma imkânı sunacağı düşünülmüştür. Ayrıca tezde sadece yaşlıların seyahat davranışları incelenmemiş, altmış beş yaş üstü bireylere toplu taşımanın ücretsiz olmasının yolculuk sayılarına etkisi, kurumlara ve özel işletmecilere getirdiği mali yük incelenecektir. Bu nedenle çalışmanın özgün bir çalışma olduğu düşünülmektedir.



### 3. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

#### 3.1. Yaşlılık

Yaşlanma, organizmanın giderek biyolojik verimliliğinin yitirmesi, çevresine uyumda güçlük çekmesi ve direnç mekanizmalarında gerileme olarak tanımlanabilir. Gelişen teknoloji ve toplumsal gelişmeler neticesinde yaşlılık sınırının yükselmesine rağmen genel olarak altmış beş yaş yaşlılığın başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Ancak kronolojik yaşı tek ölçüt olması doğru değildir. Yaşlılığın tanımlanmasında psikolojik, sosyolojik ve genetik nedenlerle yaşlılık algısının değişkenlik arz ettiği görülmektedir.

Tıbbi ve toplumsal gelişmelerin yaşlılık sınırını yukarıya çektiği bilinmekle birlikte yaşam kalitesini artırmadan, eskiye oranla daha uzun bir hayat sürmenin bir anlamı olmadığı bilinmektedir.

Sanayileşme ile birlikte geleneksel geniş aileler yerini çekirdek aileye bırakmaya başlamıştır. Bireylerin yaşlılık dönemlerinde hayatlarını nasıl sürdürecekleri sosyal mesele olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Huzurevleri ve yaşlı bakım evleri yaşlıların akranları ile birlikte paylaşım içinde bir hayat ortamı sunmaktadır. Bununla birlikte son yıllarda tartışılan “Yerinde yaşlanma” toplum içinde bakım, yaşlılara ve ailelerine yaşlıların alışık oldukları kendi ev ortamında en az sorun ile yaşayabilmesi için gerekli tedbir ve desteğin sağlanması esasına dayanmaktadır.

#### 3.1.1. Dünyada yaşlılık

Sosyal ekonomik, tıbbi, bilimsel ve teknolojik gelişmeler sonucunda, doğumda beklenen yaşam süresinin uzadığı, bebek ölüm oranlarının azaldığı, buna rağmen doğum oranlarının da azaldığı bilinmektedir. Bunun sonucu olarak dünya nüfusu yaşlanmaya devam etmektedir.

1970-2025 yılları arasında dünyada yaşlıların sayısının 694 milyon (%22,3) olacağı tahmin edilmektedir. Böylece 2025 yılında altmış yaş üzerindeki bireylerin sayısının 1,2 milyar, 2040 yılında 1,3 milyar, 2050 yılında 2 milyar olacağı öngörülmektedir. 2002 yılında gelişmekte olan ülkelerde yaşayan altmış ve daha büyük yaştaki bireyler yaklaşık 400 milyondur. 2025 yılına gelindiğinde bu sayının yaklaşık 840 milyona yükseleceği tahmin edilmektedir Dolayısıyla, gelişmiş ülkelerin, neredeyse tümü

önümüzdeki on yıllar içinde nüfuslarının yaşlanmasına tanıklık edeceklerdir. Şimdilerde gelişmiş ülkelerdeki her yedi insandan biri altmış beş yaşın üzerinde iken, 2030'a gelindiğinde bu oran her dört kişiden biri altmış beş yaş üstü olacaktır. Bu durum, yaşlı nüfus için “Yaşlıların yaşlanması” olarak adlandırılan bir süreci başlatacaktır. 2000’li yılların ilk yarısı sonunda seksen beş yaş üzerinde “Yaşlı yaşlılar/ileri yaş” kategorisindekilerin sayısı altmış beş yaşındaki “Genç yaşlıların” sayısından altı kat fazla olacaktır. (Kalkınma Bakanlığı 2014 a)

Dünya Sağlık Organizasyonu'nun yaptığı araştırmaya göre altmış beş yaş üstü nüfusu en yüksek olduğu 25 ülke Çizelge 3.1.’de sunulmuştur.

Çizelge 3.1 25 ülkede 65 yaş üstü birey sayısının toplam nüfus içindeki oranı

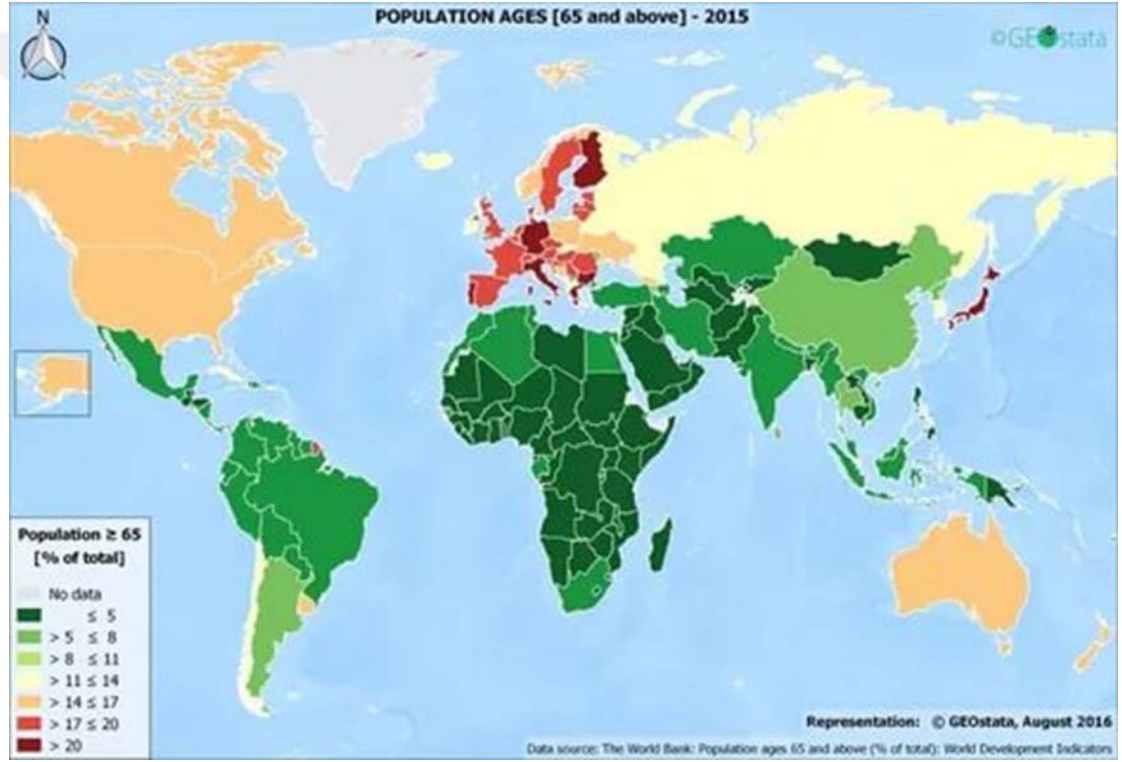
ÜLKE	65 YAŞ ÜSTÜ NÜFUS ORANI
ROMANYA	17.3 %
BİRLEŞİK KRALLIK	17.8 %
MACARİSTAN	17.8 %
İSVİÇRE	18.0 %
SLOVENYA	18.0 %
ÇEKYA	18.1 %
HOLLANDA	18.2 %
BELÇİKA	18.2 %
AVUSTURYA	18.8 %
İSPANYA	18.8 %
LİTVANYA	18.8 %
ESTONYA	18.8 %
HIRVATİSTAN	18.9 %
DANİMARKA	19.0 %
FRANSA	19.1 %
MALTA	19.2 %
LETONYA	19.4 %
İSVEÇ	19.9 %
BULGARİSTAN	20.0 %
FİNLANDİYA	20.5 %
PORTEKİZ	20.8 %
ALMANYA	21.2 %
YUNANİSTAN	21.4 %
İTALYA	22.4 %
JAPONYA	26.3 %

Dünyanın oransal olarak en az yaşlı olan ülkesi ise %2’lik yaşlı nüfus ile Nijer’dir. Nijer’i %2,2 ile Kuveyt, %2,3 ile Yemen, %4 ile Somali takip etmektedir. (Alparsalan,2016 ) Yaşlı nüfusun en yüksek olduğu ülkeler incelendiğinde, gelişmiş

ve refah seviyesi yüksek Avrupa ülkelerinin yaşlı nüfus oranlarının yüksek olduğu, buna karşın gelişmemiş ülkelerin yaşlı nüfus oranlarının çok düşük kaldığı görülmektedir.

Dünya nüfusunun yaşlanması şeklinde ortaya çıkan demografik değişimler ekonomik büyüme, istihdam, üretken işgücü, özel tasarruflar, vergi yükü ve yaşam standartları gibi birçok ekonomik ve sosyal sonuçların irdelenmesine duyulan ihtiyacı arttırmaktadır (Kinsella ve He, 2009).

Şekil 3.1.'de dünyada toplam nüfus içindeki 65 yaş üstü oranları yer almaktadır. (Geostata,2018)



Şekil 3.1. Dünyada toplam nüfus içindeki 65 yaş üstü oranları

### 3.1.2. Türkiye’de yaşlılık

Türkiye’de ilk nüfus sayımı 1927 yılında yapılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan nüfus sayımına göre Türkiye’nin nüfusu 13,6 milyondur. Bu dönemde uzun süren savaşlar, ölüm, göç ve kayıplar sebebiyle nüfus azalmıştır. Nüfusun cinsiyet dağılımında da önemli sayılabilecek farklılıklar oluşmuştur. 15-49 yaş gurubundaki kadın sayısı, erkeklere göre (800.000) fazladır. Öte yandan salgın ve bulaşıcı hastalıklar nedeniyle yetişkin ölüm hızı da yüksektir. Cumhuriyetin ilk yıllarında

nüfusun artırılması için politikalar geliştirilmiştir. Doğum evlerinin kurulması, altı ya da daha fazla çocuklu annelerin ödüllendirilmesi, çok çocuklu ailelere hazineye ait topraklardan tarla bağışlanması, evlenme yaşının erkekler için on yedi kadınlar için on beşe indirilmesi, düşük ve gebeliği önleyici ilaç ve araçların satılması, kullanılması ve bu konuda eğitim ve propaganda yapılmasının yasaklanması, kürtajın yasaklanması fakir ailelere ücretsiz ilaç desteği verilmesi bu kapsamda sayılabilir. Bu politikalar sonuç vermiş ve 1930'lu yıllardan itibaren ölümler azalmış ve nüfus artış hızı yükselmiştir. Bu dönemde Türkiye nüfusu on altı milyondan biraz fazladır.

1945-1960 döneminde Dünya Sağlık Örgütü'nün katkıları ve gelişen tıp teknolojisinin halk sağlığı uygulamaları ile ölüm hızı düşmüş, doğum hızı yükselmiştir. 1945-1948 arasında nüfus %3'e varan bir hızla artmıştır. Toplam nüfus on sekiz milyona yükselmiş 1960 yıllarının başında ise 1927 yılına göre iki kat artarak yirmi sekiz milyona yaklaşmıştır.

1960 tarihinden sonra ise; nüfus artış hızı azalmaya başlamıştır. Günümüzde binde on üç seviyesinde olan nüfus artış hızının cumhuriyetin 100. yılı olan 2023'de binde dokuz seviyelerine düşeceği öngörülmektedir. Türkiye'deki nüfus artış hızı 1960'lardan başlayarak sürekli azalmasına karşın, nüfus büyüklüğü artarak 1990 yılında elli altı milyona, 2000'li yılların sonunda yetmiş iki milyona ulaşmıştır. Cumhuriyetin 100. yılında nüfusun seksen iki milyon olması beklenmektedir. (Hacettepe Üniversitesi,2008)

Nüfus içinde yaş yapısının değişerek, çocukların ve gençlerin oranının azalması ve yaşlı insanların (60+ veya 65+) oranının artması nüfusun yaşlanması olarak kendini göstermiştir. Bu sürede altmış beş yaş ve üstü bireylerin oranı 1935 yılında %3,9 iken 1965 yılında %4 olmuştur. 2000 yılına kadar bu yaş grubundaki bireylerin toplam nüfus içindeki paylarında ciddi bir artış gözlenmemiştir. Ancak altmış beş yaş ve üstü bireylerin toplam nüfus içindeki payları 2000 yılında % 5.7, 2007 yılında % 7.1, 2011 yılında %7.3, 2017 yılında ise 8.5 olmuştur. (Çizelge.3.3)

Gelişmiş bazı ülkelere göre (Kinsella and Gist, 1995) Türkiye'deki altmış beş yaş üstü yaşlanma hızı ve yılları kıyaslaması (Çuhadar ve Lordoğlu,2016) Çizelge 3.2.'de yapılmıştır.

Çizelge 3.2. Gelişmiş bazı ülkeler ve Türkiye’de yaşlanma hızı

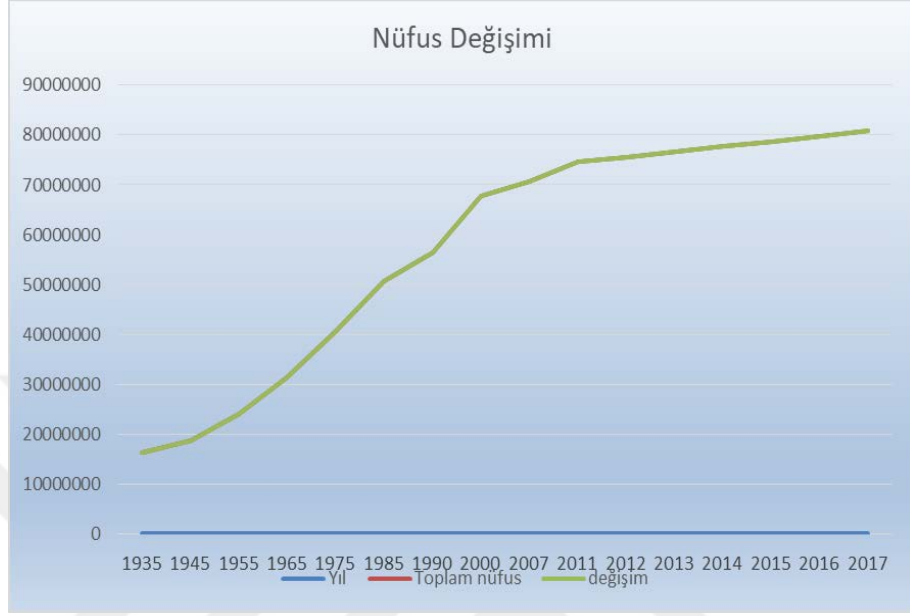
BAZI ÜLKELERDE VE TÜRKİYE'DE YAŞLANMA HIZI			
ÜLKELER	%7 Oranına Ulaşılan Yıl	%14 Oranına Ulaşılan Yıl	Geçiş Süresi (Yıl)
Fransa	1865	1980	115
Almanya	1930	1975	45
İsveç	1890	1975	85
İngiltere	1930	1975	45
ABD	1945	2020	75
Türkiye	2012	2039	27

Türkiye İstatistik Enstitüsünün verileriyle 1935-2000 yıllarında yapılan genel nüfus sayımı ve 2000 yılından sonra uygulanmaya başlayan adrese dayalı nüfus kayıt istemi sonuçları dikkate alınarak Türkiye’de 1935-2017 yılları arasında yaş gruplarının toplam nüfus içindeki oranı Çizelge 3.3.’de sunulmuştur. (TUİK,2017 )

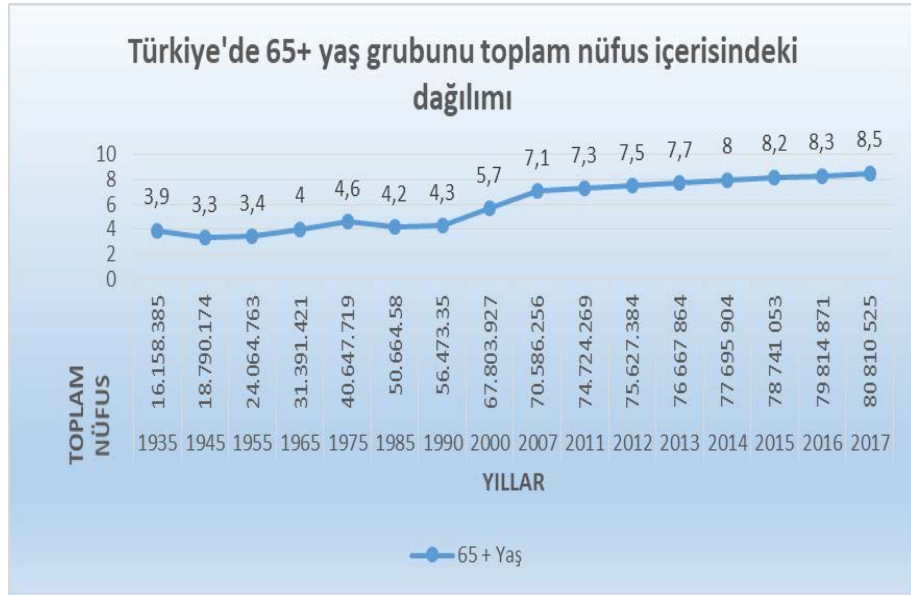
Çizelge 3.3. Türkiye’de yaş gruplarının toplam nüfus içindeki dağılımı (1935 -2017)

Türkiye'de yaş gruplarının toplam nüfus içerisindeki dağılımı (1935-2017)				
Yıl	Toplam Nüfus	0 - 14 Yaş	15 - 65 Yaş	65 + Yaş
1935	16.158.385	41,4	54,7	3,9
1945	18.790.174	39,5	57,1	3,3
1955	24.064.763	39,3	57,3	3,4
1965	31.391.421	41,9	54,1	4
1975	40.647.719	40,6	54,8	4,6
1985	50.664.58	37,6	58,2	4,2
1990	56.473.35	35	60,7	4,3
2000	67.803.927	29,8	64,5	5,7
2007	70.586.256	26,4	66,5	7,1
2011	74.724.269	25,3	67,4	7,3
2012	75.627.384	24,9	67,6	7,5
2013	76 667 864	24,6	67,7	7,7
2014	77 695 904	24,3	67,8	8,0
2015	78 741 053	24,0	67,8	8,2
2016	79 814 871	23,7	68,0	8,3
2017	80 810 525	23,6	67,9	8,5

1935-2017 yılları arasında nüfus artışını gösteren nüfus artış eğrisi Şekil 3.2.'de 1935-2017 yıllarında altmış beş yaş üstü nüfusun artışını gösteren altmış beş yaş nüfus eğrisi Şekil 3.3.'de görülmektedir.



Şekil 3.2. Türkiye’de 1935-2017 yılları nüfus artışı eğrisi



Şekil 3.3. Türkiye’de 1935-2017 65 yaş üstü nüfus artış eğrisi

### **3.1.3. Aktif yaşlanma**

Aktif Yaşlanma, yaşlı insanların sağlıklı bir şekilde yaşamaları, çalışma ve üretmeye devam ederek topluma katkı sunmaya devam edebilmeleri için alınması gerekli önlemleri de içeren bir kavramdır. Buradaki aktiflik, sadece fiziki aktivite ve iş gücüne katılım değil, sosyal ve kültürel katılımı, hayat deneyimlerini gelecek nesillere aktarmayı da içermektedir.

Tıbbi ve toplumsal gelişmelerin yaşlılık sınırını yukarıya çektiği bilinmekle birlikte, yaşam kalitesini artırmadan eskiye oranla daha uzun bir hayat sürmenin bir anlamı olmadığı bilinmektedir. Genç popülasyonda tıbbi hedef tedavi iken geriatrik popülasyonda esas hedef “Yaşam kalitesinin korunması”dır. (Kutsal, 2018)

Avrupa Birliği Konseyi tarafından 2012 yılı “Aktif Yaşlanma ve Nesiller Arası Dayanışma” yılı olarak kabul edilmiştir. Aktif yaşlanma; yaşlı insanların sağlıklı bir şekilde yaşamaları, çalışma ve üretmeye devam ederek topluma katkı sunmaya devam edebilmeleri için alınması gerekli önlemleri de içeren kavramdır. Yaşlı birey için aktif yaşlanmanın kriterleri; (i) istihdama katılım, çalışmaya devam etme/edebilme, (ii) gönüllü faaliyetlerde etkili olma ve katılma, (iii) bağımsız ve özerk bir yaşam, (iv) sağlıklı yaşamı sürdürebilme olarak sıralanmaktadır. (Kalkınma Bakanlığı 2014 b)

### **3.1.4. Ulaşım ve kamu hizmeti**

Günümüzde sanayileşme ile başlayan hızlı kentleşme, artan nüfus yoğunluğu, çalışma hayatına katılım, toplumsal, ekonomik ve sosyal sebeplerle toplu taşıma hizmeti bir kamu hizmeti olarak tanımlanmaktadır. Bunun yansıması olarak merkezi ve mahalli idareler toplu taşıma hizmetini düzenleyen hizmet ve araç standartlarını belirlemektedir. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, Ulaşım işini “Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görev ve sorumlulukları” başlığı altında 5393 sayılı Belediye Kanunu; hem “Görev ve sorumluluklarını” hem de “Yetki ve imtiyazlarını” düzenleyen başlıklar altında düzenlemiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB); 2018 Yılı Performans Esaslı Yatırım ve Hizmetlerin Ana Hizmet Alanına Göre Harcama Dağılımında, Ulaşım Hizmetleri Yönetimine toplam bütçenin %43,45’lik payını ayırmıştır. (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2016)

Bütçedeki aslan payının ulaşım hizmetine ayrılması, konunun hassasiyetini ortaya koymaktadır. Bir hizmetin kamu hizmeti olarak tanımlanmasının doğal sonucu olarak hizmetten yararlananlar kamu otoritesinden ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması için

talepte bulunabilirler. Bununla birlikte kamusal idare, ulaşım hizmeti ile ilgili kısıtlamalar getirebilir. Toplu taşımının yolcu, işletmeci, idareci gibi tüm tarafları kamu tarafından yapılan yasal ve idari düzenlemelere katılmak zorundadır.

### **3.2. Erişilebilirlik**

Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olmasını ifade etmektedir. Erişilebilirlik standartları Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından belirlenmektedir. Özel ve kamu toplu taşıma sistemlerinin erişilebilirlikle ilgili TSE tarafından yayımlanan standartları, sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarını kapsamaktadır. Bu araçların engellilerin erişilebilirliğine uygun olması zorunludur. Yine aynı zamanda bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması zorunludur.

### **3.3. Mobilite ( Hareketlilik )**

Türk Dil Kurumu tarafından hazırlanan sözlükte mobilite, devingen olma durumu veya hareketlilik ya da kişilerin bir yerden bir yere, bir durumdan başka bir duruma geçebilme gücü olarak tanımlanmaktadır. Kabul edilmiş ortak bir tanımı olmamakla birlikte mobil terimi, verilen bir birimin hareket edebilme veya ettirilme durumu, mobilite ise hareketi sağlama kabiliyeti olarak anlaşılır. Mobilite kavramı; tıp, iletişim teknolojileri, sosyoloji, ekonomi gibi birbirinden bağımsız disiplinlerde farklı anlamlarda kullanılmaktadır. Bu tez kapsamında günlük hayatta kişi, eşya ve araçların bir yerden bir yere hareket etme kabiliyetini tanımlamak üzere kullanılacaktır.

Günlük hayattaki fiziksel mobilite incelenirken, aktivitelerin çeşit ve sıklığı, uzamsal yönelme, gidilen mesafe, ulaşım için seçilen araç, zaman dağılımı, yolculuk hızı, süresi, aktivitelerin kimlerle yapıldığı gibi yönler de araştırılır. Kimin neyi ne kadar sıklıkta, ne zaman, nerede, ne kadar uzaklıkta, nasıl bir araç kullanarak yaptığı gibi sosyo-ekonomik-demografik (aş, cinsiyet, meslek) ve uzamsal (ulaşım için kullanılan araç ve yollar - tren demiryolu, bisiklet, otobüs ve otomobil karayolu, uçak havayolu) parametreler incelenir. ( Başkaya, 2017 )



### 3.4. Gelir Desteği

Avrupa Ülkelerinin büyük çoğunluğunda emeklilere ücretsiz toplu taşıma araçlarından faydalanma hakkı sağlanmıştır. Estonya, Finlandiya, Letonya, Hollanda, Polonya, Romanya, İsveç, Slovakya, Macaristan ve Çekoslavakya bu ülkelerdendir. Prag ve Bratislava’da yetmiş, Rotterdam’da altmış beş yaş üzerinde olan emekliler toplu taşıma araçlarından ücretsiz faydalanmaktadır.

Bunun yanı sıra yetmiş bin nüfusu olan Belçika’nın Hasselt kentinde on yedi yıl boyunca toplu taşıma araçları ücretsiz hizmet vermiştir. Toplu taşımanın maliyetinin artmasıyla birlikte 2014’ten itibaren yeniden toplu taşıma ücretli hale getirilmiştir. Avusturya’nın başkenti Viyana’da ise günlük bir Euro bedelli ucuz tarifeli bilet uygulaması başlatılmıştır.

Çizelge 3.4. Bazı ülke merkezlerinde toplu ulaşım bilet fiyatları(Transitleadership,2018)

Tanımlar	Barcelona	Hong Kong	London	Los Angeles	New York	Paris	Tokyo
Şehir	Barcelona	Hong Kong	London	Los Angeles	New York	Paris	Tokyo
Ülke	Spain	China	England	U.S.A.	U.S.A.	France	Japan
Kayıtlı Araç Sayısı	968.000	663.707	2.651.711	2.499.764	2.016.158	bilinmiyor	2.116.683
Ray uzunluğu (km), Metro	134,2	230,9 (2016)	402,0	25,7	438,2	211,0	301,8
Ray uzunluğu (km), Hafif Metro	29,1	36,2	34,0	109,7	93,5	57,0	17,0
Ray uzunluğu (km), Banliyö Treni	600,0	0,0	86,0	625,7	1.758,4	1.483,8	2.536,2
Karayolu Uzunluğu (km), Otobüs (özel operatörler dahil)	14.300,0	bilinmiyor	9.450,0	3.585,7	7.468,1	3.825,0	17.670,3
BRT Yolu Uzunluğu (km)	186,8	0,0	0,0	28,5	0,0	0,0	0,0
Metro Açılış Yılı	1924	1979	1863	1990	1904	1900	1927
Bilet Ücreti: (metro, US\$, tek yolculuk)	\$2,71	\$0.55 - \$6.58	\$2.40 - \$34.89	\$1,75	\$2,75	\$2,14	\$1.57 - \$2.94
Ücretlendirme Tipi (sabit/bölge bazlı/uzaklık bazlı)	bölge bazlı	uzaklık bazlı (Metro), bölgesel bazlı (Hafif Metro)	bölge bazlı	sabit	sabit	bölgesel bazlı (Paris şehir merkezi sabit ücretlendirme)	uzaklık bazlı
Yoğun saatlerde ilave ücret?	hayır	hayır	evet	hayır	hayır	hayır	hayır
Sübvansiyonlardan Gelen Yıllık Gelir (Merkezi hükümet, şehir belediyesi, federal hükümet)	\$258.827.184	\$0	\$2.254.400.000	\$263.702.347	\$852.722.000	\$2.520.000.000	\$45.561.600
Bilet Gelirlerinin Maliyetlere Oranı	0,56	1,81	0,90	0,23	0,82	0,65	bilinmiyor
Kişi Başı Yolculuk Sayısı	192,5	538,3	216,3	27,7	139,3	349,1	807,4
Km Başına Yolculuk Sayısı	3.047.626,1	8.441.093,3	3.134.328,4	1.860.060,2	4.072.499,6	7.303.317,5	11.053.677,9

Dünyanın önemli şehir merkezlerinde toplu ulaşım ücretleri maliyetin altındadır. Toplu ulaşım hizmeti veren özel yatırımcılar merkezi hükümetler ya da yerel yönetimler tarafından sübvansiyonlanmaktadır. Örnek olarak; bilet gelirlerinin maliyetlere oranı; Barselona’da 0,56 Londra’da 0,90, New York ‘ta 0,82’dir. Bilet gelirinin maliyetin üstünde olduğu Hong Kong’da ise sübvansiyonlanmamaktadır.

Toplu taşıma ücretleri, maliyeti karşılama oranları sübvans miktarları Çizelge 3.4'te sunulmaktadır

4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun 1. maddesinde 12.07.2013 tarihinde yapılan değişiklik ile "Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişilere, demiryolları ve denizyollarının şehir içi hatları ile belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak, demiryolları ve denizyollarının şehirlerarası hatlarından ise %50 indirimli olarak yararlanma" imkânı tanınmıştır.

Kamu ve özel işletmeciler tarafından işletilen toplu ulaşım araçları kanunda sayılan yaşlı, engelli, şehit yakını ve gazileri ücretsiz/indirimli taşımakla yükümlüdür. Özel işletmecilerin kanunun zorunlu saydığı kişileri ücretsiz taşıdıkları için uğradıkları gelir kaybını azaltmak amacıyla, 4736 Sayılı Kanunun birinci maddesine 07.04.2015 tarihinde eklenen fıkra ile şu şekilde değişiklik yapılmıştır; "İkinci ve üçüncü fıkra hükümleri kapsamında, belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı ile özel deniz ulaşımı aracı için bunların işletmecilerine, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı bütçesine bu amaçla konulan ödenekten ilgili belediyeler aracılığıyla her ay gelir desteği ödemesi yapılır"

Gelir desteği ödenmesine ilişkin detaylar "Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ile belirlenmiştir. Bu konuda yetki ve sorumluluk, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığına verilmiştir. Bu tez kapsamında "Gelir desteği" altmış beş yaş üstü bireyleri, engelli, terör mağduru ve şehit yakınlarını şehir içi toplu taşıma araçlarında ücretsiz taşıyan özel işletmecilere, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından kanun ve yönetmelik kapsamında ödenen parayı tanımlamaktadır.

Kent içi toplu taşımanın altmış beş yaş üstü bireyleri, engelli, terör mağduru (gazi) gibi sağlık açısından da dezavantajlı guruplara ücretsiz olması ile birlikte toplu ulaşım araçlarını kullanan bireylerin sayısında büyük artış olmuştur. Bununla birlikte dezavantajlı guruplar için toplu ulaşım araçlarının hizmet ve araç standartlarının artırılması ile ilgili ihtiyaçlar da ortaya çıkmaktadır. Ulaşım hizmetinin kalitesinin

artırılması ve dezavantajlı gurupların erişilebilirliğine uygun olması için gerekli önlemlerin alınması gerektiği düşünülmektedir. Kent içi toplu taşımının yaşlılara ücretsiz olmasının yaşlı mobilitesine etkisi Şekil 3.4.'te görölmektedir.



Şekil 3.4. Ulaşımında yaşlı yolculuğu

## 4. YASAL MEVZUAT

### 4.1 Anayasa

Anayasanın “Başlangıç” maddesinde; Her Türk Vatandaşının “ Eşitlik ve sosyal adalet” ilkesine uygun hukuk düzeni içinde “Onurlu” bir hayat sürme hakkına sahip olduğu ifade edilmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetim biçimi “Demokratik, laik ve sosyal bir hukuk devletidir.” Devletin görevi; “Kişilerin ve toplumun refah, huzur ve mutluluğunu sağlamak; kişinin temel hak ve hürriyetlerini, sosyal hukuk devleti ve adalet ilkeleriyle bağdaşmayacak surette sınırlayan siyasal, ekonomik ve sosyal engelleri kaldırmak, insanın maddi ve manevi varlığının gelişmesi için gerekli şartları hazırlamaya çalışmaktır.(Madde 2)

Kanun önünde herkes eşittir. Çocuklar, yaşlılar, özürlüler, harp ve vazife şehitlerinin dul ve yetimleri ile malul ve gaziler için alınacak tedbirlerin eşitlik ilkesine aykırı sayılamaz. (Madde 10)

Seyahat etme hakkı anayasal bir haktır. (Madde 23 )

Devlet harp ve vazife şehitlerinin dul ve yetimleriyle, malul ve gazileri korur ve toplumda kendilerine yaraşır bir hayat seviyesi sağlar, sakatların korunması için gerekli önlemleri alır, yaşlılar devlet tarafından korunur. (Madde 61) Sosyal ve ekonomik alanlardaki görevler öncelik ve devletin mali kaynaklarının yeterliliği dikkate alınarak karşılanacaktır.

### 4.2.Kanunlar

#### 4.2.1. 4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun kapsamında aşağıda sayılan kurumların ürettikleri mal ve hizmetlerin bedellerinde işletmecilik gereği uygulanması gereken ticari indirimler hariç herhangi bir kişi ya da kuruma ücretsiz ya da indirimli tarife uygulayamayacağı yasa ile düzenlenen genel kuraldır.

- Genel bütçeye dâhil daireler
- Katma bütçeli idareler

- Döner sermayeli kuruluşlar
- Kanunla kurulan fonlar
- Kefalet sandıkları
- Sosyal güvenlik kuruluşları,
- Genel ve katma bütçelerin transfer tertiplerinden yardım alan kuruluşlar,
- Kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı ortaklıkları ile müesseseleri,
- İl özel idareleri
- Belediyeler
- İl özel idareleri ve belediyelerin kurduğu birlik, müessese ve işletmeler,
- Özel bütçeli kuruluşlar,
- 4046 sayılı Kanuna tâbi kuruluşlar
- Özel hukuk hükümlerine tabi olmasına rağmen kamunun çoğunluk hissesine sahip olduğu kuruluşlar
- Kamu Bankaları ve bağlı işyerleri

Kamunun ürettiği mal ve hizmetlerin sunumunda indirimli ya da ücretsiz tarife uygulanamayacağına dair kuralın istisnaları kanunla ya da bakanlar kurulu kararları ile düzenlenmektedir.

4736 sayılı kanunun kapsamında ücretsiz toplu taşıma hizmetinden yararlanacak olan kişiler:

- İstiklal madalyası olan kişiler, eşleri, anne ve babaları, evli olmayan yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları
- Askerlik vazifesi başında şehit olanları eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları.
- Gazilerin kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları.
- Devlet Sporcusu unvanı verilen sporcuların kendileri,

- Sağlık kurulu raporuyla %40 ve üzerinde engelli olduğunu belgeleyen türk vatandaşlarının kendileri, ağır engellilerin ise kendileri ile birlikte birden fazla olmamak üzere beraber seyahat ettikleri refakatçileri.
- Altmış beş yaşını doldurmuş Türk vatandaşlarıdır.

#### **4.2.2. 6245 Sayılı Harcırah Kanunu**

Memuriyet görevini ifa ederken; gezici olarak görev yapan tahsildar, yoklama memuru, mutemet, veznedar, satınalma memuru, tebliğ memuru, posta veya evrak dağıtıcısı, takip memuru, mübaşir gibi memur ve hizmetlilere gündelik ve yol masrafı verilmez. Bu gibilere, bu kanun kapsamına giren kurumlar tarafından işletilen taşıtlarda seyahat için kurumlarca fotoğraflı birer kart verilir. (Madde 48)

#### **4.2.3 5429 Sayılı Türkiye İstatistik Kanunu**

5429 sayılı Türkiye İstatistik Kanununun 49. Maddesi “Sayım, araştırma, inceleme, denetleme ve veri kalite kontrolü için alanda görevlendirilenler, mahallî idarelerce işletilen toplu taşıma araçlarından geçici görev süresince ücretsiz yararlanırlar.” şeklinde düzenlenmiştir.

#### **4.2.4. 5393 Sayılı Belediye Kanunu**

Belde sakinlerinin mahalli ve müşterek ihtiyaçlarını karşılayacak hizmetlerin yerine getirilmesinde “Öncelik sırası, belediyenin malî durumu ve hizmetin ivediliğinin dikkate alınması, belediye hizmetlerinin vatandaşlara en yakın yerlerde ve en uygun yöntemlerle sunulması, hizmet sunumunda engelli, yaşlı, düşkün ve dar gelirli durumuna uygun yöntemler uygulanması 5393 sayılı Belediye Kanununun 14. maddesinde belirlenen kriterlerdendir.

5393 sayılı kanunun 14. maddesinin b) bendinde kanunların verdiği yetki çerçevesinde yönetmelik çıkarabilecekleri f) bendinde; toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işletirmek hususundaki yetkileri düzenlenmektedir.

5363 sayılı Belediye Kanunu “ Belediyenin giderleri” başlıklı 60. maddenin p) bendinde “Kanunla verilen görevler ve hizmetlerin yürütülmesi için yapılan diğer

giderler” şeklindeki düzenleme ile belediyenin kanun ile yetki verilen alanlarda harcama yapabileceği yasa ile düzenlenmiştir.

#### **4.2.5. 5216 Sayılı Büyükşehir Kanunu**

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (p) bentlerindeki düzenlemelerle “Ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak, kara, deniz, su ve demir yolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek, durak yerleri ile kara yolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek, kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek, toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işletirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek” görev ve yetkisi büyükşehir belediyelerine verilmiştir. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 24. maddesi kapsamında kanunlarının açıkça yetki ve sorumluluk alanlarından sayılan ulaşım hizmeti ile ilgili harcama yapmaları mümkündür. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununda düzenleme yapılmayan hususlarda belediye kanunundaki hükümler uygulanmaktadır.

#### **4.3. Bakanlar Kurulu Kararları**

##### **4.3.1. 28.01.2002 Tarih ve 2002/3654 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı**

“Gaziler, şehit ve gazi, dul ve yetimleri, özürllüer, öğrenciler ve 2022 sayılı Altmış Beş Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun kapsamındaki kişiler 08/01/2002 tarihli ve 4736 sayılı Kanunun 1. maddesinin birinci fıkrası hükmünden muaftır.” Öğrenciler dışında sayılan kişiler için 4736 sayılı kanunla ayrıca düzenleme yapıldığı için ilgili Bakanlar Kurulu Kararı öğrenciler için uygulanmaktadır.

#### **4.3.2. 11.02.2002 Tarih ve 2002/3700 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı**

“Belediyeler ile bunların kurduğu birlik müessese ve işletmelerce yürütölen toplu taşıma hizmetlerinden faydalanmayla sınırlı olmak üzere; eğitim ve öğretim sınıfı personeli, emniyet hizmetleri sınıfı personeli T.C. Posta Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü bünyesinde görev yapan postacı ve dağıtıcılar ile basın kimlik kartı sahipleri bu konuda yeni bir düzenleme yapılıncaya kadar 4736 sayılı kanunun 1. maddesi hükümlerinden muaftırlar.

#### **4.3.3. 4/4/2002 Tarihli ve 2002/4109 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı**

28/01/2002 tarihli ve 2002/3654 sayılı Kararnamenin eki kararın 3. maddesinde yer alan “ Basın kimlik kartı sahipleri” ibaresinden sonra gelmek üzere “ Belediye zabıtası kadrosunda görev yapan personel” ibaresi eklenmiştir. Bakanlar Kurulu kararı ile basın kimlik kartı sahipleri ile belediye zabıta memurları da kent içi toplu taşıma araçlarından ücretsiz faydalanmaktadır.

### **4.4. Yönetmelikler**

#### **4.4.1. Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği**

4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun kapsamında; ücretsiz veya indirimli yolcu taşıma hizmeti verecek toplu taşıma araçlarının belirlenmesi, toplu taşıma hizmetinin kapsamı ve bu hizmetlerden ücretsiz veya indirimli yararlanmaya ilişkin usul ve esasların tespiti amacıyla Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği çıkarılmıştır. Ücretsiz kent içi yolcu hizmeti sunma zorunluluğu olan araçların kapsamı yönetmelikte belirlenmiştir.

Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği ile ücretsiz toplu taşıma hizmeti verecek araçların kapsamı “ Taksi, taksi dolmuş, dolmuş, rekreatif, turistik ve servis amaçlı kullanılan araçlar hariç olmak üzere”

- Demir yolları
- Deniz yolları



- Belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmeler
- Belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs veya şirketlere ait olup da mevzuatına göre ayakta yolcu taşıyabilen araçlar (ayakta yolcu taşıyan ibaresi yönetmeliğe eklendiğinden çift katlı özel halk otobüsleri kapsam dışında bırakılmıştır) şeklinde belirlenmiştir.

#### **4.4.2. Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik**

4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun kapsamındaki yolcuları kent içinde ücretsiz taşıma yükümlülüğü bulunan toplu taşıma araçlarından Belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı ile özel deniz ulaşımı aracı için bunların işletmecilerine belediyeler aracılığıyla yapılacak gelir desteği ödemesine ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla çıkarılmıştır.

Yönetmeliğin “Ödeme miktarı” başlıklı 6. maddesi gereği;

- a. Şehir içi toplu taşıma hizmeti veren deniz yolu toplu ulaşım araçlarına aylık 750 TL,
- b. Diğer ulaşım araçlarından;
  1. Ankara ve İstanbul büyükşehir belediyelerinde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren ulaşım araçlarına aylık 1000 TL,
  2. Büyükşehir belediyesi olan diğer illerde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren ulaşım araçlarına aylık 750 TL,
  3. Büyükşehir belediyesi olmayan illerde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren ulaşım araçlarına aylık 600 TL gelir desteği ödenmesi kararlaştırılmıştır.

#### **4.5. UKOME Kararları**

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (p) bentlerindeki düzenlemelerle; “Ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak, kara, deniz, su ve demir yolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını

belirlemek, durak yerleri ile kara yolu, 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, toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işletmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek” görev ve yetkisi büyükşehir belediyelerine verilmiştir.

5216 sayılı kanunun “Ulaşım hizmetleri” başlıklı 9. maddesi; Büyükşehir içindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (UKOME) kurulmasını öngörmektedir. İçişleri Bakanlığı tarafından Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği hazırlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğin 18. Maddesi uyarınca UKOME; büyükşehir içindeki kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak üzere; ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. Bu amaçla;

a. Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, mevzuatla yetkili kılındığı durumlarda mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla,

b. Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde nazım plan çerçevesinde, arazi kullanım ve ulaşım planlama çalışmalarıyla büyükşehir ulaşım planını yapmak, yaptırmak, uygulamak ve uygulatmak için gereken karar ve tedbirleri almakla,

c. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlenmek, trafikle ilgili olarak ülkeyi ilgilendiren veya mevzuat değişikliği gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmekle,

ç. Kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, gerçek ve

tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde özürülüler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla,

d. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek, bunlara izin ve çalışma ruhsatı vermekle,

e. Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, ulaşım, toplu taşıma ve trafik mevzuatının büyükşehir belediyesine verdiği yetki doğrultusunda uygulamaya yönelik yönlendirici karar almak ve görüş oluşturmakla,

f. İlçe ve ilk kademe belediyelerce düzenlenen yol ve kavşaklar ile büyükşehir belediyesince yapılan sinyalizasyon sistemlerinde aksaklık tespit edildiği takdirde uyarıda bulunmak ve düzeltilmesini sağlamakla,

g. Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde kalan karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermekle,

ğ. Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun belirlediği sınırlar içinde araçların kullanacağı şeritleri ve yol kullanım esaslarını tespit etmek ve gerekli yasakları koymak, gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitlerini belirlemekle, görevli ve yetkilidir.

UKOME tarafından toplu taşıma ile ilgili alınan kararlar, belediyeler, bütün kamu kurum kuruluşları ve ilgililer için bağlayıcıdır.

## 5. KENT İÇİ TOPLU ULAŞIM

İnsanların yaşadıkları bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel hayatına katılımını, birbirleriyle etkileşimini ve iletişimini mümkün kılmak için yapılan tüm hizmetler ulaşım kapsamında değerlendirilebilir. Eşya, insan ve bilginin etkin, hızlı ve ekonomik bir şekilde iletişimini sağlamak modern kent anlayışında çok önemli bir yer tutmaktadır.

Toplu ulaşım; herkese açık, önceden belirlenmiş sabit ücretle belirli bir güzergâhta ve belirli bir zaman tarifesine göre çalışan, belirli duraklarda duran, koridordaki diğer araçlarla birlikte ve/veya diğer araçlardan ayrılmış olarak işletilen sistemler olarak tanınmaktadır. (Acar, 2005) Bir diğer tanımlama ise şu şekildedir; toplu taşıma, belirli ve sabit bir güzergâhı olan, fiyatı bilinen, zaman tarifesi olan, kullanmak isteyen herkesin yararlanabileceği, kent içi yolcu taşımacılığında kullanılan sistemlerin genel adı olarak tanımlanabilir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2015-2019 yılları Stratejik Planında “Vatandaşların kent içi ulaşımdan hızlı, ekonomik, güvenli, konforlu bir şekilde istifade edebilecekleri erişilebilir yeni ulaşım politikalarını geliştirmeyi” öncelikli hedefleri arasında saymaktadır. Bu kapsamda “Akıllı ulaşım sistemlerini tüm toplu ulaşım araçlarını kapsayacak şekilde yaygınlaştırmak, deniz yolu ulaşım sistemlerini geliştirmek, raylı sistemlerin ulaşım sistemleri içindeki payını artırmak, trafiği etkin yönetmek, ulaşım altyapısını güçlendirmek” İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ulaşım hedefleri arasında yer almaktadır. (İBB, 2015)

### 5.1. Kent İçi Toplu Taşıma Türleri

Kentsel ulaşım sorunları ile trafik yönetiminden kaynaklanan sorunlar birbiri içine geçmiş kavramlardır. Buna rağmen, trafik yönetiminden kaynaklanan sorunlar genellikle idareyi ilgilendiren, kentsel ulaşım sorunları ise idareyi de ilgilendirmekle birlikte kentleşme süreci içinde kendiliğinden ortaya çıkan ve herkesi ilgilendiren sosyo - ekonomik boyutu da olan sorunlardır. (Özdemir ve ark,2005) Kentlerde yaşayan halkın, kent içi yolculuk ihtiyacı otomobil, otobüs, minibüs, servis, metro, metrobüs, halk otobüsü, taksi ve özel araçlarla karşılanmaktadır. Kent içi ulaşımın sorunlarını en aza indirebilmek için özel araç kullanımının azaltılması ve artan

yolculuk talebinin toplu ulaşım ile karşılanmasının gerektiği bilinmektedir. Kent içi toplu taşımacılık sistemlerinin etkin, verimli, konforlu, güvenli ve güvenilir bir şekilde planlanması ve işletilmesi zorunludur. Toplu ulaşımın hizmet düzeyi; erişilebilirlik, sıklık, seyahat süresi, konfor, güvenlik ve taşıma kapasitesi ile ölçülebilmektedir. (Toprak,2017) Bu sebeple kaliteli, konforlu, hızlı ve uygun fiyatlı toplu taşıma sistemleri oluşturularak servise sunulması özel araç sahiplerinin de toplu taşıma yapmaya özendirilmesi gereklidir. Kent içi toplu taşıma sistemleri lastik tekerlekli sistemler, raylı sistemler ve deniz yolu sistemleri olarak üç kısımda incelenebilir.

### **5.1.1. Lastik tekerlekli sistemler**

Lastik Tekerlekli Sistemler; trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan karayollarında mevcut karayolu altyapısını kullanan otobüs, minibüs, dolmuş gibi toplu taşıma türleridir. Lastik tekerlekli toplu taşıma türleri hakkında aşağıda açıklama yapılmıştır.

#### **a. Otobüs**

Karayolu trafiği içerisinde ana ya da ara yollar üzerinde faaliyet gösterebilen kendine ait durakları bulunan teorik olarak saat/yön 9.000 yolcu taşıma kapasitesine sahip lastik tekerlekli dünyada en yaygın kullanılan toplu taşıma sistemidir. Mevcut karayolunu kullandığı için yatırım maliyeti düşük ve uygulaması kolay bir türdür. Yolculuk taleplerine göre gerek güzergâhta gerekse kapasite bakımından düzenleme yapılabildiğinden esnek bir ulaşım türüdür.

#### **b. Midibüs**

Küçük otobüs olarak tanımlanabilir, Taşıma kapasite 23 oturan 27 ayakta 50 yolcuya kadar çıkabilmektedir. Bu taşıtların genellikle uzunluğu 7 metredir.

#### **c. Minibüs**

Düşük yolcu kapasiteli, düzenli tarifeleri bulunmayan bununla birlikte yolculuk ücretlendirmeleri ve güzergâhları belediyeler tarafından belirlenen toplu taşıma araçlarıdır. Araç içi yolcu kapasitesi 15-20 arasındadır, ayakta yolcu alabilmektedir. Saatlik yolcu kapasitesi 1000-4000 arasında değişmektedir.

#### **d. Dolmuş**

Gelişmekte olan ülkelerde kullanılan bir taşıma türü olup, araç içi yolcu sayıları 5-9 kişi arasındadır. Dolmuşların ticari hızı 13-25 km arasında değişmektedir. Saatlik yolcu kapasitesi 1000-4000 kişi arasında değişmektedir.

#### **e. Metrobüs (Bus Rapid Transit)**

Bariyer yada işaretçilerle diğer trafikten ayrılmış koridorlar yada trafikten ayrılmış yollar üzerinde işletilen hemzemin yaya ve araç geçişine müsaade edilmeyen saat/yön 17.000.- 45.000. kapasiteli lastik tekerlekli sistemdir.

#### **f. Trolleybüs**

Araçlar tramvay benzeri havai kataner hattından aldığı enerji ile hareket etmesine rağmen lastik tekerli sistemler arasında yer almaktadır. Tramvayların çıkamadığı eğim ya da dönüş yapamadığı yarıçaplarda işletilmektedir. Gelişen teknoloji ile birlikte raya klavuzlu ve hibrit motorlu sistemler de kullanılmaya başlamıştır.

### **5.1.2 Raylı sistemler**

Raylı sistemler; kendine tahsis edilmiş bir hat üzerinde orta ve yüksek yoğunluklu kitle taşımacılığı yapan sistemlerdir. Raylı sistem yatırım maliyeti yüksek olmakla birlikte işletme maliyetleri karayolu taşımacılığına göre düşüktür. Kaza riski, enerji tüketimi trafik sıkışıklığı ve personel istihdamı bakımından karayollarına göre avantajlıdır. Raylı sistemlerde araçların yolcu kapasitesi karayolu taşımacılığına göre oldukça yüksektir.

Modern şehircilik anlayışında raylı sistemler; hızlı, güvenli, temiz, çevreye duyarlı, enerji ve akaryakıt tasarrufu, karayollarındaki trafiği azaltması, karayollarının bakım onarım maliyetlerini ve otobüslerin yatırım ve işletme maliyetlerini azaltması, diğer toplu taşıma sistemleri ile uyumlu oluşu, düşük işletme maliyetleri, gürültü kirliliğini azaltması kentsel arazi kullanımına olumlu katkıları gibi nedenlerle tercih edilmektedir. (Toprak 2017) Toplu ulaşımda kullanılan raylı sistem araçları ile ilgili bilgiler aşağıdadır.

### **a. Banliyo trenleri**

Büyükşehirlerde büyük çoğunlukla şehrin dış çeperindeki yerleşim yerlerine yolcu taşımada kullanılmaktadır. Banliyölerde hat genişliği 1435 mm olup 15 - 25 KW besleme enerjisini katenerden almaktadır.

### **b. Tramvay**

Elektrikle çalışan 2-3 araçlı 80-200 yolcu kapasiteli normal cadde ve sokaklarda aynı seviyede döşenen raylar üzerinde çalışan karayolu trafiğine uymakla birlikte geçiş üstünlüğü olan araçlardadır.

### **c. Hafif raylı sistem**

Hafif Raylı Sistem; tek araba ya da kısa dizi halinde işletilebilen yer seviyesinde ya da yer seviyesinden yükseltilmiş yollarda kendine ait özel yolu olan kent içi elektrikli ulaşım sistemidir. Ortalama 60-80 km/saat hızla saatlik yolcu kapasiteleri 10.000-20.000 arasındadır.

### **d. Metro**

Hafif raylı sistemden daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Yer altında bazen de yer üstünde hareket eden yol kesişmesi olmayan, diğer türlere göre yüksek hızlara ulaşabilen tam korumalı 2-10 vagon arasında değişen saate 60.000. kişi taşıyabilen sistemlerdir.

### **5.1.3. Deniz taşımacılığı**

Denize kıyısı olan şehirlerde kullanılan taşıma türleridir. Deniz ulaşımında kullanılan araçların taşıma kapasiteleri diğer türlere oranla daha yüksektir. Alt yapı maliyeti gerektirmez, araçların ilk maliyeti yüksektir. Deniz ulaşımının kapasitesi kıyıya yanaşma, manevra kısıtlılığı ve saatlik kalkış aralıkları uzun olması sebebiyle düşüktür. Denizyollarında yolcu taşımacılığının yanında hem araç hem de yolcu taşıyan sistemler mevcuttur.

## 6. İSTANBUL VE SULTANBEYLİ HAKKINDA GENEL BİLGİLER

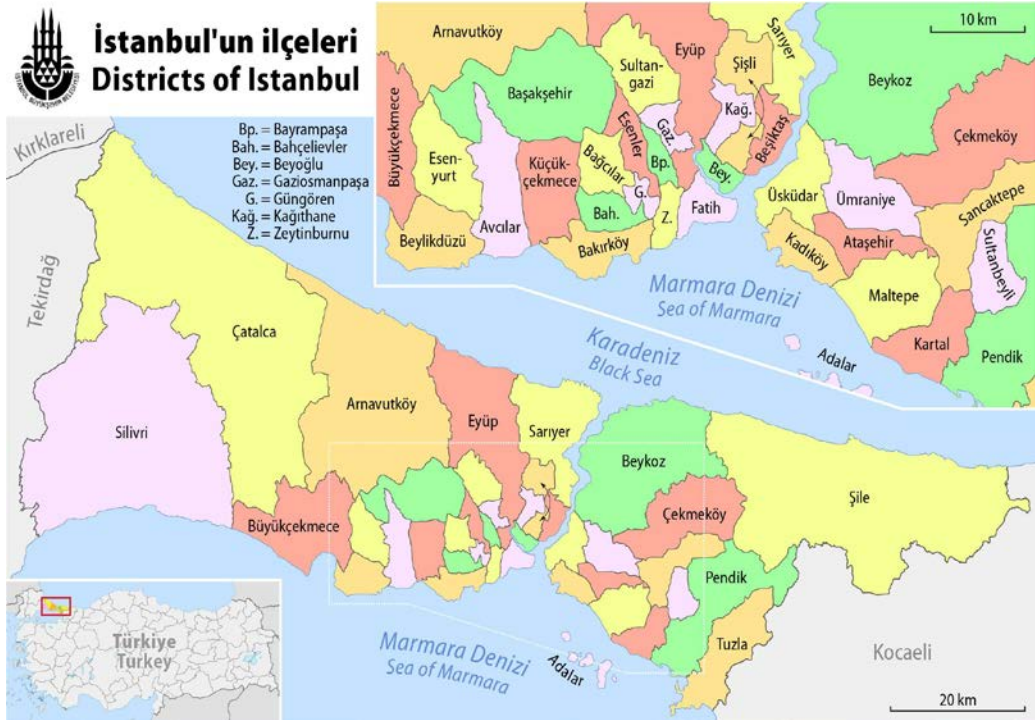
### 6.1. İstanbul İli Hakkında Genel Bilgiler

#### 6.1.1. Konum

İstanbul, Türkiye'nin nüfus, ekonomik göstergeler, kültürel ve tarihi birikim olarak en önemli şehridir. İl toprakları toplam 5.512 km<sup>2</sup>'lik bir alanı kaplamaktadır. 280 01' ve 290 55' doğu boylamlarıyla 410 33' ve 400 28' kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. Asya ve Avrupa kıtaları arasında iki kıtanın birbirine en yakın olduğu iki uç arasındadır. Asya kıtasında Doğudan Kocaeli, güneyden Marmara Denizi ve Bursa, Avrupa Kıtasında güneybatıdan Tekirdağ ve kuzeybatıdan Kırklareli ile çevrilidir. Marmara denizindeki Adalar da İstanbul iline dâhildir.

#### 6.1.2. İlçeler

Adalar, Arnavutköy, Ataşehir, Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Başakşehir, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beykoz, Beylikdüzü, Beyoğlu, Büyükçekmece, Çatalca, Çekmeköy, Esenler, Esenyurt, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kadıköy, Kağıthane, Kartal, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sarıyer, Silivri, Sultanbeyli, Sultangazi, Şile, Şişli, Tuzla, Ümraniye, Üsküdar, Zeytinburnu, İstanbul ilçeleri Şekil 6.1.'de görülmektedir.



Şekil 6.1. İstanbul İlçeleri



### 6.1.3. Nüfus ve demografi

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yapılan adrese dayalı nüfus sayımına göre İstanbul'un 2017 yılı nüfus sayısı 15.029.231'dir. Nüfus yoğunluğu 2.892 /km<sup>2</sup>'dir. İstanbul nüfusunun altmış beş yaş dağılımı; 65-69 yaş arası 379.085 kişi, %2,52, 70-74 yaş arası 248.153 kişi %1,65, 75-79 yaş arası 168.998 kişi %1,12, 80-84 yaş arası 107.793 kişi %0,72, 85-89 yaş arası 60.435 kişi %0,40, 90 üstü yaş arası 25.401 kişi %0,17 olmak üzere altmış beş yaş üzeri nüfus toplam 989.865 kişi olup, toplam nüfus içindeki oranı %6,58 'dir. İstanbul'da toplam nüfus 2012 yılına göre 2016 'da %6,85 2017 yılında ise %8,48 artmıştır.

İstanbul'da altmış yaş üstü nüfus 2012 yılında 1.222.104 kişidir. 2016 yılında %20,46 artarak 1.472.128 olmuştur. 2017 yılında ise 2012 yılına göre yine %25,45 artarak 1.533.086 kişi olmuştur. 2012 yılında altmış yaş üstü bireylerin toplam nüfus içindeki oranı %8 iken, 2016 da %9, 2017' de %9 artmıştır (TUİK,2017 )

2017 adrese dayalı nüfus verilerine göre altmış beş yaş üzeri nüfusun toplam nüfus içindeki oranı %4-6,9 oranı arasında kalmaktadır. İstanbul için DSÖ ölçütlerine göre "Olgun nüfus" tanımlaması yapılabilmektedir.

2013 yılında yasal düzenleme ile yaşlılara kentiçi toplu taşıma araçlarından ücretsiz toplu taşıma hakkı verilmiştir. Bu tez kapsamında, yasal değişiklikten bir yıl önceki (2012 yılı) tip 2 indirimli sosyal kart kullanılarak yapılan yolculuk sayıları ile, 2016 ve 2017 yılları arasındaki altmış beş yaş üstü bireylerin yolculuk sayıları kıyaslanacaktır. İstanbul nüfusunun 2012, 2016 ve 2017 yıllarında yaşlara göre dağılımı Çizelge 6,1'de görülmektedir.

Çizelge 6.1. İstanbul ilinde 2012, 2016, 2017 yılları yaş gruplarına göre nüfus sayıları

İSTANBUL İLİ NUFÜS VERİLERİ												
YIL	0-14 yaş	15-24 yaş	25-34 yaş	35-44 yaş	45-54 yaş	55-59 yaş	60-64 yaş	65-69 yaş	70-79 yaş	80-89 yaş	90+yaş	TOPLAM
2012	3220818	2173530	2758901	2251946	1633675	593766	425516	285203	349521	147310	14554	13854740
2016	3301723	2271609	2680803	2599388	1831905	646560	531810	358780	394737	163776	23025	14804116
2017	3324439	2278479	2654321	2643499	1903731	691676	543221	379085	417151	168228	25401	15029231

2017 yılı adrese dayalı nüfus sayımı sonuçları dikkate alındığında, İstanbul'un eski ve merkezi yerleşim alanlarındaki ilçelerinde ikamet eden nüfusun DSÖ ölçütlerine göre "Yaşlı" merkeze uzak ve sonradan oluşan ilçelerindeki nüfusun "Genç" olarak değerlendirilebileceği anlaşılmaktadır. İstanbul'daki bazı ilçelerin altmış beş yaş üstü nüfusun toplam nüfus içindeki oranları Çizelge 6.2.'de sunulmuştur.

Çizelge 6.2. İstanbul'da bazı İlçelerin 65 yaş üstü sayısının toplam nüfus içindeki oranı

<b>BAZI İLÇELERDE 65+ YAŞ NÜFUSUN TOPLAM NÜFUSA ORANI</b>			
<b>İLÇELER</b>	<b>65+ YAŞ</b>	<b>TOPLAM NÜFUS</b>	<b>ORANI</b>
<b>Bakırköy</b>	31497	222370	14,16%
<b>Esenyurt</b>	25456	846492	3,01%
<b>Eyüp</b>	14458	381114	3,79%
<b>Fatih</b>	43050	433873	9,92%
<b>Kadıköy</b>	85528	451453	18,95%
<b>Sultanbeyli</b>	10088	329985	3,06%
<b>Üsküdar</b>	50052	533570	9,38%
<b>Pendik</b>	36316	698260	5,20%

## **6.2. Sultanbeyli İlçesi Hakkında Genel Bilgiler**

### **6.2.1 Konumu**

Sultanbeyli, idari olarak 1957 yılında köy, 1989 yılında belde, 3 Haziran 1992 tarih ve 3806 sayılı kanunla ilçe olmuştur. İstanbul'un Anadolu yakasında yer alır. Yüz ölçümü 35 km<sup>2</sup>'dir. İstanbul'un en yüksek dağı olan 537 rakımlı Aydos Dağı ile Teferrüç Dağı arasındaki alanı doldurmakta olup TEM karayolu ilçenin ortasından geçmektedir. İlçe: kuzeyde, güneyde ve batıda Kartal ilçesi'ne bağlı Paşaköy, Sancaktepe ilçesine bağlı Samandıra ile doğuda Pendik ilçesine bağlı Kurtköy ile çevrilidir. Denizden yüksekliği yüz otuz metredir. Koordinatları 40.961113 enlem 29.266945 boylamdadır.

### **6.2.2 Mahalleler**

Abdurrahmangazi Mahallesi, Adil Mahallesi, Ahmet Yesevi Mahallesi, Akşemsettin Mahallesi, Battalgazi Mahallesi, Fatih Mahallesi, Hamidiye Mahallesi, , Hasanpaşa Mahallesi, Mimar Sinan Mahallesi, Mecidiye Mahallesi, Mehmet Akif Mahallesi, Necip Fazıl Mahallesi, Orhan Gazi Mahallesi, Turgut Reis Mahallesi, Yavuz Selim Mahallesi

### 6.2.3 Nüfus ve demografi

1985 yılında 3600 nüfuslu bir köy iken, 1990 yılı genel nüfus sayımına göre ilçe nüfusu; 82.289 kişidir. Sultanbeyli İstanbul'un yeni yerleşim bölgelerindedir. 1990 yılından itibaren yoğun göç almıştır. Hızlı göç alışı ve nüfus artışı sebebiyle 1997 yılı genel nüfus sayımına göre ilçenin nüfusu 144.869, 2000 yılı genel nüfus sayımına göre 175.771, 2012 yılı nüfusu 302.388 olmuştur. Türkiye İstatistik Kurumunun 2017 yılı adrese dayalı nüfus sayımı verilerine göre ilçenin toplam nüfusu, 169.441 erkek 160.544 kadın olmak üzere toplam nüfusu 329.985'dir. Kadınların toplam içindeki oranı %48,65, erkeklerin oranı %51.35'dir. Sultanbeyli 'de yaşayan altmış beş yaş üstü bireylerin sayısı;

- 2012' de 12.723,
- 2016' da 16. 579,
- 2017' de 17. 465 kişidir. (TUIK)

Sultanbeyli ilçesinde yaşayan nüfusun yaşlara göre 2012, 2016, 2017 yıllarındaki nüfus dağılımı Çizelge 6.3.'de gösterilmiştir.

Çizelge 6.3. Sultanbeyli ilçesinde yaş gruplarına göre nüfus verileri (2012-2016-2017)

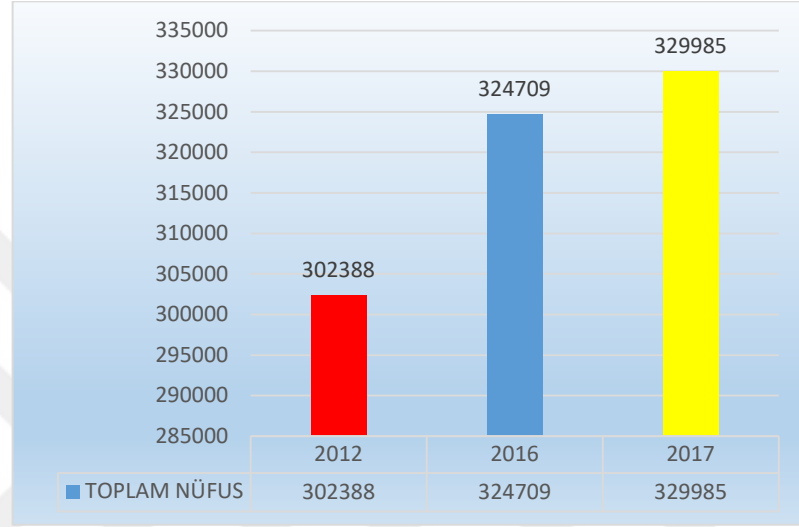
SULTANBEYLİ İLÇESİ NÜFUS VERİLERİ												
YIL	0-14 yaş	15-24 yaş	25-34 yaş	35-44 yaş	45-54 yaş	55-59 yaş	60-64 yaş	65-69 yaş	70-79 yaş	80-89 yaş	90+yaş	TOPLAM
2012	97230	56191	59858	40393	27779	8214	4784	3019	3409	1404	107	302388
2016	98373	59268	60247	49690	31150	9402	7091	3851	3934	1495	208	324709
2017	99000	58885	60303	51076	32589	10667	7377	4129	4232	1495	232	329985

Sultanbeyli Belediyesi tarafından hazırlanan 2015-2019 yılı Stratejik Planında; ilçenin nüfus artış hızının %2 seviyelerinde olduğu, her yıl yaklaşık 6.000 kişilik nüfus artışı olduğu ilçeye yeni yerleşenlerin oranının eski yıllara göre düştüğü, nüfus artışının kendi olağan nüfus artışı olarak gerçekleşmiş olduğu ifade edilmektedir. ( Sultanbeyli Belediyesi,2014 )

2015 yılında ilçede yaklaşık 7.000 işyeri bulunduğu, kent ekonomisinin genelde esnaf ve küçük ölçekli işletmeler üzerinden gerçekleştiği, sektörel bazda hızlı tüketime dönük hizmet veren işletmeler %25,4 sosyal hizmetler %20 endüstri %12,6 ile öncü sektörler olduğu anlaşılmaktadır.

İlçe halkı eğitim bakımından orta ve düşük seviyede küçük esnaf ve işçi ailelerinden oluşmaktadır. Meslek ve iş gücü itibarıyla kendi içinde istihdam edilmekte zorlanan ve merkezi ilçelerine işgücü gönderen bir ilçedir. ( Sultanbeyli Belediyesi,2014 )

Sultanbeyli ilçesinde yaşayan nüfusun 2012, 2016, 2017 yıllarındaki artışını gösteren grafik Şekil 6.2.'de sunulmuştur.



Şekil 6.2. Sultanbeyli’de toplam nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)

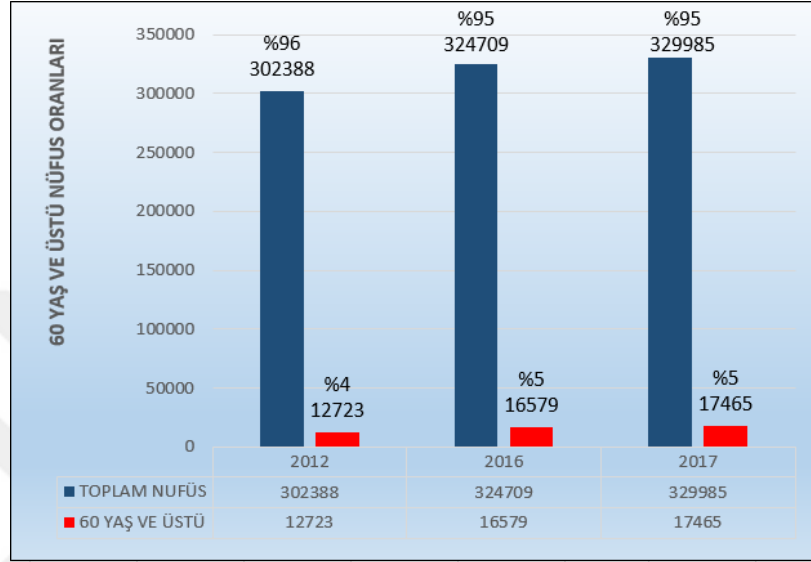
Bu tez kapsamında; altmış beş yaş üstü bireylere toplu taşımının ücretsiz olmasının yolcu sayısına ve yolculuk hareketlerine etkisi araştırılmaktadır. Ücretsiz toplu taşıma uygulaması 2013 yılı başında başlamıştır. 2012 yılında altmış yaş üstü yolculara UKOME tarafından belirlenen tip 2 indirimli (sosyal kart ) tarife uygulanmaktadır.

BELBİM tarafından tutulan elektronik bilet kayıtlarından altmış yaş üstü indirimli tarife uygulanan yolcular arasındaki altmış beş yaşın üzerindeki yolcu sayılarını ayırtmak mümkün olmamıştır. Bu nedenle yaşlı indirimi tarifesi uygulanan altmış yaş üstü nüfus sayılarındaki artış ve BELBİM’den alınan altmış yaş üstü tip 2 indirimli bilet kullanarak yapılan yolculuk sayıları üzerinden analiz yapılmıştır.

Tezin ilerleyen bölümlerinde İstanbul ve Sultanbeyli’de 2012, 2016 ve 2017 yılında yaşayan nüfus, 2016 ve 2017 yılında 2012 yılına göre toplam nüfustaki artış sayısı ve oranları, altmış yaş üstü nüfusun bu yıllardaki sayı ve artış oranları yine 2012, 2016 ve 2017 yılları toplam yolculuk sayıları, 2012 yılına göre kullanılan bilet türüne göre yolculuk sayıları ve değişim/artış oranları hesaplanmıştır. Nüfus sayısına ilişkin

bilgiler Türkiye İstatistik Kurumu adrese dayalı nüfus sayımından, yolculuk bilgileri ise BELBİM'den alınmıştır.

Sultanbeyli'de yaşayan altmış yaş üstü kişilerin toplam nüfus içindeki oranları Şekil 6.3.'de verilmektedir.



Şekil 6.3. Sultanbeyli ilçesinde 60 yaş ve üstü nüfus grubunun verileri

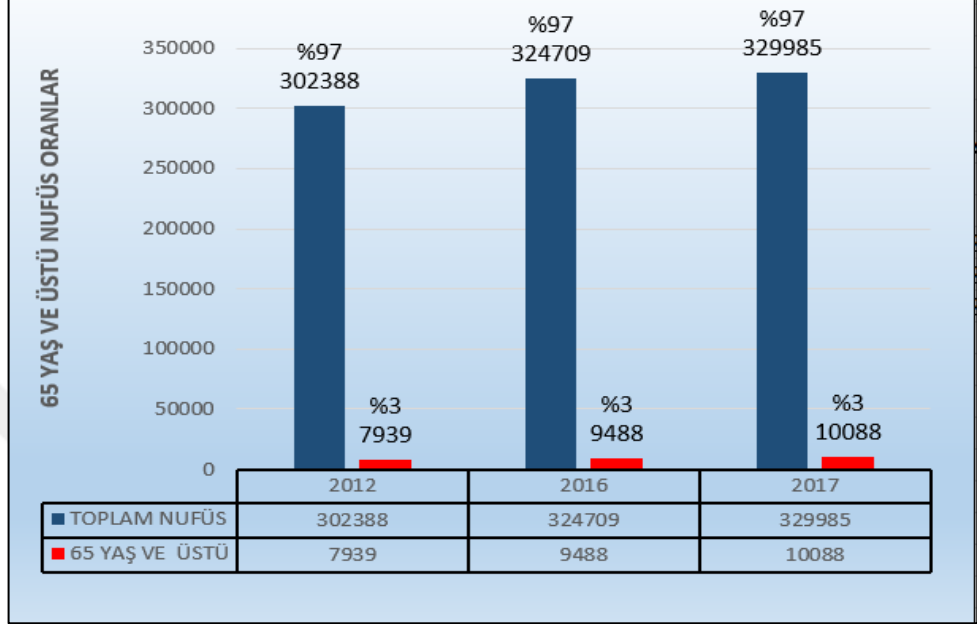
Sultanbeyli'de altmış yaş üstü nüfusun yıllara göre artış oranı; 2012 yılında 12.723 kişidir. 2012 yılına göre 2016 yılında %30,31 artarak 16.579 olmuştur. 2017 yılında ise 2012 yılına göre yine %37,27 artarak 17.465 kişi olmuştur.

Sultanbeyli'de altmış yaş üstü nüfusun toplam nüfus içindeki oranı; Sultanbeyli'de 2012 yılında altmış yaş üstü bireylerin sayısı 12723 ve toplam nüfus içindeki oranı %4 iken 2016 da altmış yaş üstü kişilerin sayısı 16579, toplam nüfus içindeki oranı %5'e 2017' de 17464 kişiye çıkmış ve toplam nüfus içindeki oranı %5'e yükselmiştir.

Sultanbeyli'de 60-64 yaş grubu nüfus sayısı 2012 yılında 4.781 kişidir. 2016 yılında %48 artarak 7.091 kişi olmuştur. 2018 yılında ise 2012 yılına göre %54'lük artış göstererek 7.377 kişi olmuştur. Sultanbeyli ilçesinde 60-65 yaş arası nüfustaki artış diğer tüm yaş olağan yaşlanma süreci ile açıklanamayacak derecede yüksektir.

Sultanbeyli'de yaşayan altmış beş yaş üstü nüfusun 2012, 2016 ve 2017 yıllarındaki toplam nüfus içindeki oranları; 2012 yılında: 7939 kişi ve %3, 2016 yılında: 9488

kişi ve %3, 2017 yılında: 10088 kişi ve %3'tür. Yıllar içinde altmış yaş üstü nüfusun sayı ve oranında artış yaşanırken, altmış beş yaş üstü nüfusun toplam nüfus içindeki oranı aynı seviyede kalmıştır. Altmış beş yaş üstü nüfusun toplam nüfustaki oranı Şekil 6.4.'de verilmektedir.



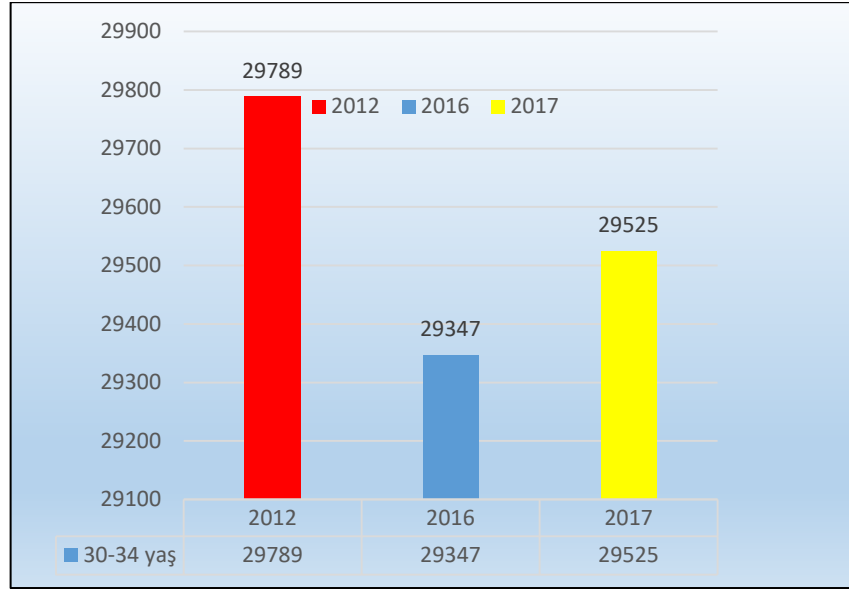
Şekil 6.4. Sultanbeyli ilçesinde 65 yaş ve üstü nüfus verileri

Sultanbeyli'de 30-34 yaş grubu nüfus sayısı 2012 yılında 29.789 kişidir. 2016 yılında ise %1,4 eksilerek 29.347 olmuştur. 2018 yılında ise 2012 yılına göre yine %0,8 azalarak 29.525 kişi olmuştur.

Sultanbeyli'de yaşayan 30-34 yaş aralığındaki nüfusun her geçen yıl azaldığı görülmektedir.

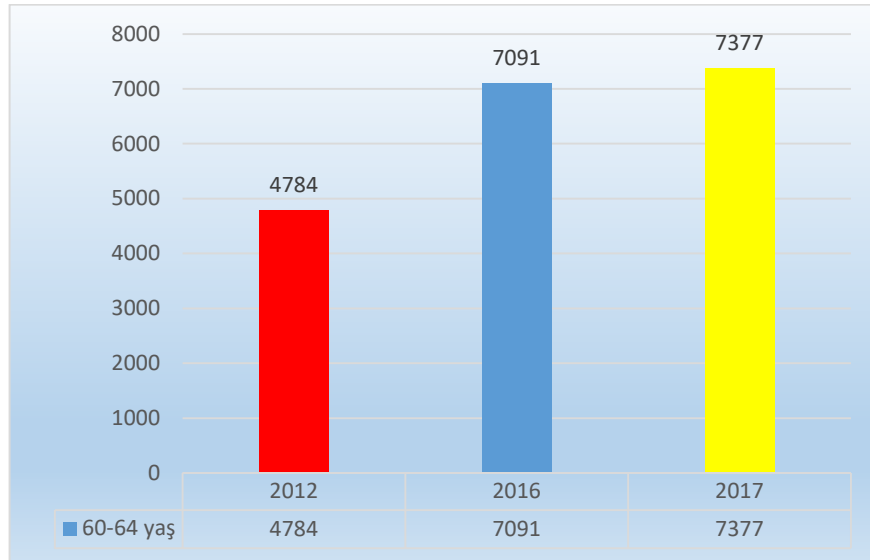
2012 yılına göre çalışma çağındaki nüfusun sürekli azalması Sultanbeyli ilçesinde yaşayan üretim çağındaki kişilerin ilçeden ayrıldığını ve genç nüfusun için cazip bir yerleşim yeri olmadığını göstermektedir.

Sultanbeyli ilçesinde 2012 yılına göre 2016 ve 2017 yılında azalan 30-34 yaş aralığı nüfus verileri Şekil 6.5.'de gösterilmektedir.



Şekil 6.5. Sultanbeyli’de 30-34 yaş grubu nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)

Sultanbeyli ilçesinin 60-65 yaş arası nüfusun özellikle yaşamayı tercih ettiği ilçelerden olduğu söylenebilir. Sultanbeyli’de 60-64 yaş grubu nüfus verileri 2012-2016-2017 yılları nüfus verileri Şekil 6.6.’da sunulmuştur.

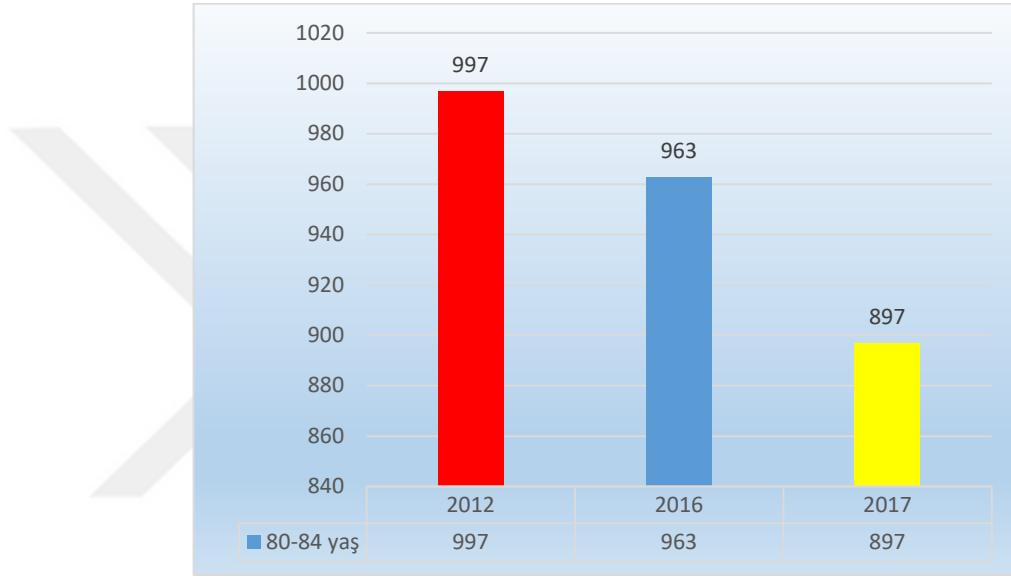


Şekil 6.6. Sultanbeyli’de 60-64 yaş grubu nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)

Sultanbeyli’de 80-84 yaş grubu nüfus miktarı 2012 yılında 997 kişidir. 2016 yılında %3 azalarak 963 kişi olmuştur. 2018 yılında ise 2012 yılına göre yine %10 azalarak 897 kişi olmuştur.

80-84 yaş arası grup özellikle sağlık sorunlarının ileri düzeyde olduğu bir grup olarak karşımıza çıkmaktadır. İleri derecede yaşlı nüfus kategorisinde sayılan 80 yaş üstü için ihtiyaç ve taleplerin farklılaştığı görülmektedir. Evde bakım, sağlık ve sosyal güvenlikle ilgili bütüncül yaklaşımlarla özellikle ileri yaş kategorisindeki yaşlıların hayat standardının geliştirilmesi gerekmektedir.

Sultanbeyli’de 80-84 yaş grubunun 2012-2016-2017 yıllarındaki değişimi Şekil 6.7.’de sunulmuştur.



Şekil 6.7. Sultanbeyli’de 80-84 yaş grubu nüfus verileri (2012-2016-2017 yılları)

Sultanbeyli’de toplam nüfus 2012 yılında 302.388’dir. 2016 yılında %7 artarak 324.709 kişi olmuştur. 2017 yılında ise 2012 yılına göre %9 artarak 329.985 kişi olmuştur.

Sultanbeyli Belediyesi tarafından hazırlanan 2015-2019 yılı Stratejik Plan çalışmasında; ilçenin nüfus artış hızının %2 seviyelerinde olduğu, her yıl yaklaşık 6.000 kişilik nüfus artışı olduğu, ilçeye yeni yerleşenlerin oranının eski yıllara göre düştüğü, nüfus artışının kendi olağan nüfus artışı olarak gerçekleşmiş olduğu ifade edilmektedir. ( Sultanbeyli Belediyesi, 2014) Buna rağmen 60-65 yaş arası kişilerin 2012 yılına göre 2016 ve 2017 yılında nüfusunun olağan olmayan düzeyde arttığı, ileri yaştaki (80-84) kişilerin ise nüfusunun azaldığı görülmektedir.



2015 yılında İlçede yaklaşık 7.000 işyeri bulunduğu, kent ekonomisinin genelde esnaf ve küçük ölçekli işletmeler üzerinden gerçekleştiği, sektörel bazda hızlı tüketime dönük hizmet veren işletmeler %25,4 sosyal hizmetler %20 endüstri %12,6 ile öncü sektörler olduğu anlaşılmaktadır. İlçe halkı eğitim bakımından orta ve düşük seviyede küçük esnaf ve işçi ailelerinden oluşmaktadır. Sultanbeyli meslek ve iş gücü itibariyle nüfusunu kendi içinde istihdam edilmekte zorlanan ve İstanbul'un merkezi ilçelerine işgücü gönderen bir ilçedir. ( Sultanbeyli Belediyesi,2014 )

### **6.3. İstanbul'da Toplu Ulaşım**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2015-2019 yılları Stratejik Planında; sağlıklı bir ulaşım alt yapısını geliştirmek, kent bütününe yönelik ulaşım ana planının revizyonu, toplu ulaşımı teşvik, özel otomobil bağımlılığının azaltılması, karayolu ağının geliştirilmesi, trafik yönetiminin ve güvenliğinin artırılması, kent içi toplu taşımının konforunu ve hızını artırmak için raylı sistem taşımacılığının artırılması konusunda çalışmalar yapılması öngörülmektedir. Bu kapsamda;

- Altyapı ve uygulama konusunda paydaşlarla işbirliğini güçlendirmek, ulaşım altyapısını güçlendirmek
- Ana ulaşım sistemlerini (raylı sistem, otobüs, metrobüs vb.) destekleyecek şekilde mevcut hatların düzenlenmesi ve yeni besleme hatların sayısının artırılması
- Deniz yolu ulaşım sistemlerini geliştirmek
- Düşük emisyonlu ve engelli erişimine uygun araçlarının sayısını arttırmak
- İstanbul geneli taksi duraklarının sayısını arttırmak
- Raylı sistemlerin ulaşım sistemleri içindeki payını arttırmak
- Toplu ulaşım sisteminde gece hat/güzergâh sayısını arttırmak
- Trafiği etkin yönetmek
- Yük taşımacılığının İstanbul trafiğine olumsuz etkisini azaltmak hedeflenmektedir. (İBB, 2015)

İstanbul'da toplu taşıma yapan kurumlar; İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü (İETT) İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştirak şirketlerinden İstanbul Otobüs İşletmeleri Ticaret Anonim Şirketi (İstanbul Otobüs A.Ş.) Metro A.Ş., Şehir Hatları A.Ş., Türkiye Devlet

Demiryolları tarafından işletilen Marmaray, özel kurumlar tarafından işletilen İDO, minibüs - taksi- deniz motorları -servis araçlarıdır. İstanbul'un toplu ulaşımında coğrafi yapısı itibarıyla lastik tekerlekli sistemler, raylı sistemler ve denizyolu modları birlikte kullanılmaktadır. Bu nedenle toplu taşıma türleri arasındaki entegrasyon ve planlama önemli hale gelmektedir.

İstanbul'da toplu ulaşım araçlarında ( İETT, Otobüs A.Ş. ve Özel Halk Otobüsleri ile raylı ve deniz ulaşım sistemlerinde) uygulanacak ücret tarifesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin (UKOME) kararıyla belirlenmektedir. UKOME kararlarıyla; tam bilet, tip 1 indirimli ( öğrenci ), tip 2 indirimli ( 60-65 yaş arası yaşlı, öğretmen) bilet, tam aylık mavi kart, indirimli aylık sosyal kart, öğrenci aylık mavi kart olarak farklı tarifeler uygulanmaktadır.

Toplu taşımada İstanbulkart ile yapılan yolculuklarda aktarmalı binişler için aktarma indirimi uygulanmaktadır. İstanbulkartın dışında Bir, iki, üç, beş, on geçişlik kartlar ve jeton ile de yolculuk yapılabilmektedir. Aktarma indirimi metrobüste yoktur, metrobüste gidilen durak sayısına göre yapılan indirim, iniş yerindeki kontuarlardan İstanbulkarta iade olarak geri ödenmektedir. Nakit para ile ödeme kaldırılmıştır.

Uygulanan ücretlendirme sistemleri ile İstanbul genelinde yolculuk yapan tüm yolcuların sayıları, hangi tarife üzerinden ödeme yaptıkları ve toplanan ücretin miktarı ile ilgili büyük oranda sağlıklı veriye ulaşmak mümkündür. Kent içi toplu taşıma hizmetinden ücretsiz faydalanma hakkı olan bireyler, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğünden temin ettikleri ücretsiz kartlarıyla yolculuk yapmaktadır ancak, nadir de olsa İstanbul genelinde ücretsiz kent içi toplu taşıma hakkı olan bireyler nüfus cüzdanı ile yolculuk yaptıkları görülmektedir. Nüfus cüzdanı göstererek yolculuk yapanların sayılarına ulaşamamak bu araştırmanın kısıtlarındandır.

### **6.3.1 Kurumsal yapı**

#### **a. İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü**

İETT Genel Müdürlüğü 16 Haziran 1939 tarih ve 3645 sayılı İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat Ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair Kanun ile kurulmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na bağlı Genel Müdürlük olup, hükmi şahsiyete haiz bir kamu tüzel kişisidir. Kuruluş kanununun 3. maddesi "İstanbul'un Rumeli ve Anadolu yakaları ile civarında ve Adalarda elektrik

kudreti tevzi etmek üzere elektrik tesisatını ve elektrikli tramvay şebekesini ve tünel tesisatını ihtiyaca göre tanzim, ıslah, tadil ve tevsi etmek ve bu işler için muktezi gayrimenkulleri istimlak etmek ve işletmelerine hadim bütün muameleler ve teşebbüslerde bulunmak ve lüzum görülürse trolleybüs ve otobüs servisleri ihdas etmek, işletmek ve işlettirmek suretiyle münakalatı temdit ve takviye etmektir” şeklindedir.

İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü kent içi ulaşımında otobüs, metrobüs gibi lastik tekerlekli sistemler yanında Karaköy-Beyoğlu funiküler hattı (Tünel) ile Taksim-Tünel tramvay hattının işletmeciliğini de üstlenmiştir. İETT otobüs-metrobüs filosunda 2017 yılı ocak ayı itibariyle toplam 2.756 araç bulunmaktadır.

İstanbul’da İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından işletilen toplu taşıma araçları Şekil 6.8.’de görülmektedir.



Şekil 6.8. İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından işletilen araçlar

#### **b. İstanbul Otobüs A.Ş.**

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’ nun “Şirket kurulması“ Başlıklı 26. maddesinde ( Değişik: 29/3/2011-6215/21 md.) ile “ ... Büyükşehir belediyesi, mülkiyeti veya tasarrufundaki hafriyat sahalarını, toplu ulaşım hizmetlerini, sosyal tesisler, büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya bağlı kuruluşlarının %50’sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin

%50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere 8/9/1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir..." şeklinde düzenleme yapılmıştır.

Yasada yapılan değişiklikten sonra, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararları ile İBB iştirak şirketlerinden olan İstanbul Otobüs A.Ş.'ye toplu taşıma hattı tahsisi yapılmıştır. İstanbul Otobüs A.Ş.'ye tahsis edilen hatlar ihale ile 930 araçla işletilmek üzere özel müteşebbislere verilmiştir.

Bu kapsamda yapılan hat kira sözleşmelerinde hat kiracısı özel müteşebbis toplu taşıma aracının tüm işletme giderlerini karşılamakta, UKOME ve yasalarla belirlenen tarifeler ile yolcu taşımaktadır. Şekil 6.9.'da İstanbul Otobüs A.Ş. denetiminde çalışan erguvan renkli araç görülmektedir.



Şekil 6.9. İstanbul Otobüs A.Ş. tarafından işletilen otobüsler

### c. Metro İstanbul

Metro İstanbul, İstanbul'daki mevcut Tramvay, Metro, Hafif Metro, Füniküler ve Teleferik hatlarının işletmeciliğini yapan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait iştirak şirkettir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul'da kent içi raylı sistemlerin işletmeciliğini yapmak üzere kurulan Metro İstanbul, toplam 133,5 km uzunluğundaki 11 kent içi raylı sistem hattının işletmeciliğini yapmaktadır. 2017 yılı itibariyle, İstanbul genelinde işletin raylı sistem uzunluğu Metro Ulaşım tarafından işletilen 133,5 km ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB)

tarafından işletin 16,95 km olmak üzere toplam 150.45 km.'dir. Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği tarafından Zeytinburnu-Kabataş Tramvay Hattı yüksek yolcu talebini karşılama alanında dünyada en iyi uygulama seçilmiştir. Metro İstanbul, her gün 2.277.444'ün üzerinde yolcuya hizmet vermektedir.

Metro İstanbul tarafından işletilen kent içi raylı sistem hatları aşağıdadır:

- M1 Yenikapı – Atatürk Havalimanı Hafif Metro Hattı
- M2 Yenikapı - Hacıosman Metro Hattı
- M3 Başakşehir - Kirazlı Olimpiyatköy Metro Hattı
- M4 Kadıköy - Tavşantepe Metro Hattı
- M6 Levent - Hisarüstü Metro Hattı
- T1 Kabataş - Bağcılar Tramvay Hattı
- T3 Kadıköy - Moda Nostaljik Tramvay Hattı
- T4 Mescidi Selam - Topkapı Tramvay Hattı
- F1 Füniküler Hattı ( Taksim - Kabataş)
- Maçka - Taşkışla Teleferik Hattı
- Eyüp – Piyerloti Teleferik Hattı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştirak şirketlerinden Metro İstanbul tarafından işletilen araçlar Şekil 6.10.'da gösterilmektedir.



Şekil 6.10. İstanbul'da İBB İştiraki Metro A.Ş tarafından işletilen raylı sistemler

#### **d. Marmaray**

Marmaray, İstanbul'un Avrupa yakasında bulunan Eminönü ilçesi ile Asya yakasında bulunan Üsküdar ilçesi arasında yer almaktadır. Toplam uzunluğu 76,3 km. olan Gebze-Halkalı hattı boyunca en kısısı 225 m. uzunluğunda 40 istasyonda 440 araç ile ortalama 100 km/saatte tek yöne 75.000 yolcuya hizmet verilmektedir. Marmaray ile uzunluğu 1387 m. maksimum derinliği 60.46 m. olan batırma tüp tünel ile Asya-Avrupa arası 4 dakikada geçilebilmektedir. Tünel, İstanbul boğazının altındaki iki hatlı demiryolu geçişinde hayati bir bağlantıyı oluşturmaktadır. Marmaray sayesinde kent içi raylı sistemin payı %18 e çıkmıştır. Türkiye Devlet Demir Yolları (TCDD) tarafından işletilmesine rağmen taşıma ücretlerinin ve aktarma indirimlerinin uygulanmasında diğer ulaşım otoriteleri ile uyumu UKOME kararları ile belirlenmekte ve İstanbul'da ki diğer ulaşım otoriteleri ile bilet entegrasyonu sağlanmaktadır. Tüm Marmaray istasyonları uluslararası standartlarda engelli erişimine uygun olarak inşa edilmiştir. Şekil 6.11.'de Marmaray'da hizmet veren araç görülmektedir.



Şekil 6.11. İstanbul'da TCDD tarafından işletilen Marmaray

#### **e. Şehir Hatları**

İstanbul'da 2017 verilerine göre, günde deniz taşımacılığı ile taşınan maksimum yolculuk sayısı 566.758'dir. Deniz taşımacılığı ile yapılan yolculuk sayısının

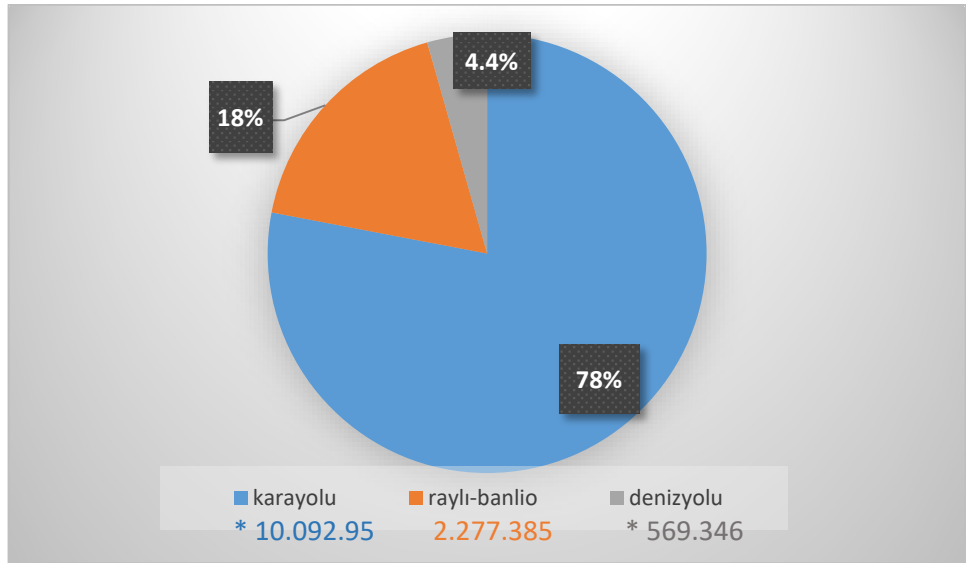
%44,5'ini oluşturan 252.231'i şehir hatları ile %30,5'ini oluşturan 173.060'ı İDO ile ve %25'ini oluşturan 141.467'si ise Özel Tekne/Motor ile seyahat etmektedir.



Şekil 6.12. İstanbul'da deniz taşımacılığı

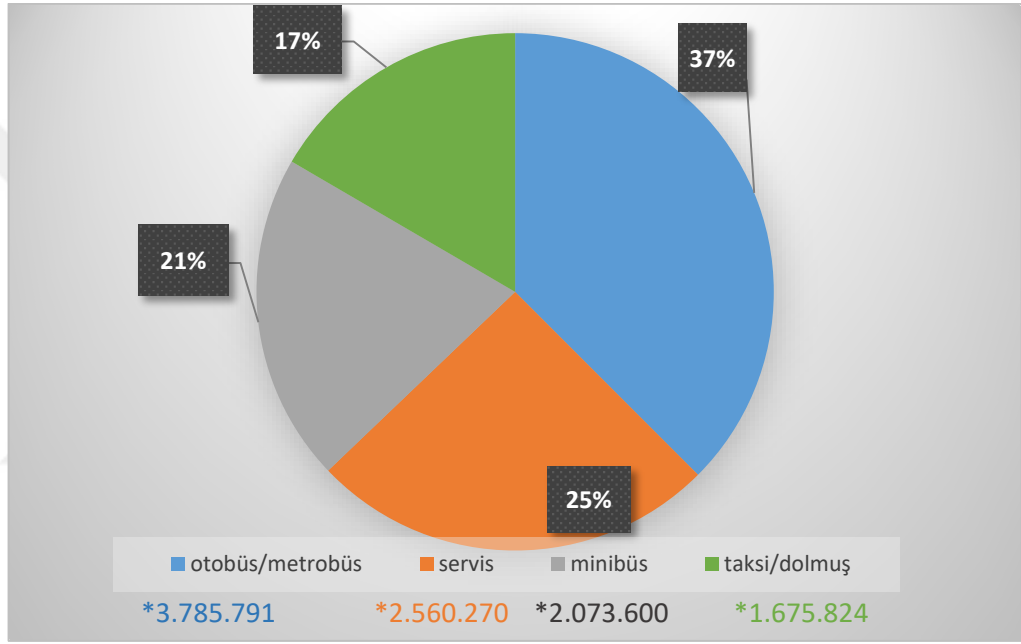
### 6.3.2. 2017 yılı İstanbul ulaşım tercihleri

Bu bölümde İstanbul'da toplu taşıma ile ilgili genel bilgilerin yanı sıra 2017 yılında ortalama günlük yolcu sayıları ve halkın ulaşım tercihleri hakkındaki bilgiler paylaşılmıştır. 2017 verilerine göre İstanbul'da her gün özel araç taşımacılığı dışında maksimum 12.939.687 adet yolculuk; karayolu, deniz yolu ve raylı/banliyo taşımacılığı ile seyahat etmektedir. İstanbul için günlük 12.939.687 yolcu karayolu, denizyolu ve raylı/banliyö taşımacılığı ile yolculuk yapmaktadır. Karayolu taşımacılığı %78, raylı sistem taşımacılığı %18, denizyolu taşımacılığı ise %4'lük paya sahiptir. (İETT,2017) Yolculuk tercihlerine göre günlük yolcu taşıma oranlarını gösteren grafik Şekil 6.13.'de gösterilmektedir.



Şekil 6.13. 2017 verilerine göre İstanbul'da taşımacılık tür ve oranları

Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere toplu ulaşımda en fazla kullanılan sistem karayolu taşımacılığıdır. İstanbul'da 2017 yılı verilerine göre; özel otomobiller dışında, karayolları taşımacılığı ile günde taşınan maksimum yolculuk sayısı 10.095.485'tir. Karayolu ile taşınan yolculuk sayısının %37,5'ine tekabül eden 3.785.791'i otobüs ve metrobüsle, %25,4'üne tekabül eden 2.560.270'i servisle, %20,5'ine tekabül eden 2.073.600'ü minibüsle ve %16,6'sına tekabül eden 1.675.824'ü ise taksi veya dolmuşla seyahat etmektedir. 2017 yılı günlük karayolu ulaşımı tercih edenlerin mod bazlı dağılımı Şekil 6.14.'de gösterilmiştir.

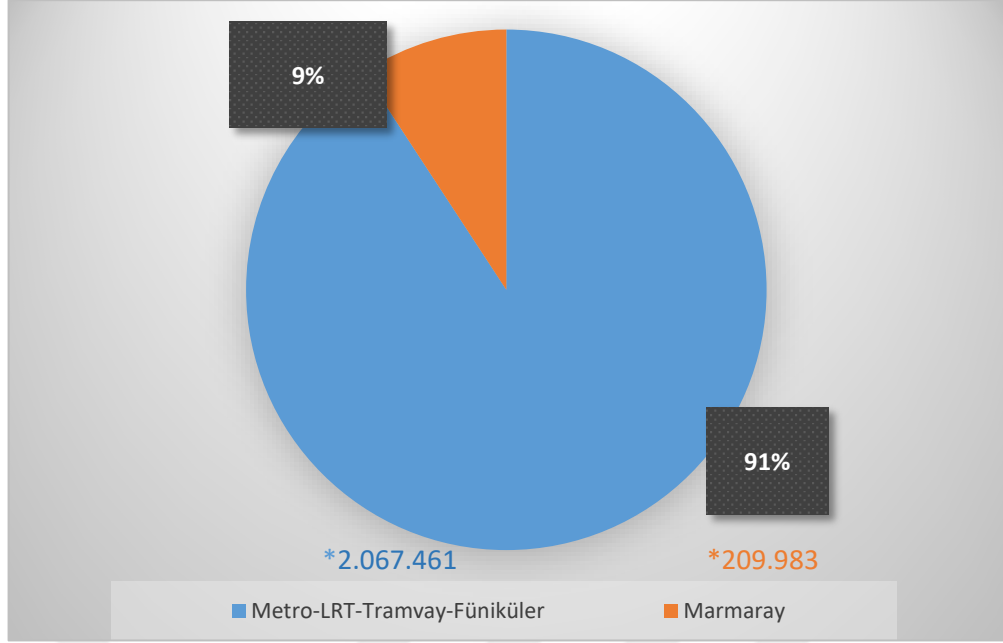


Şekil 6.14. İstanbul'da 2017 yılında toplu taşıma verileri

İstanbul'da yolcu sayıları bakımından ikinci sırada yer alan toplu taşıma türü raylı sistemlerdir.

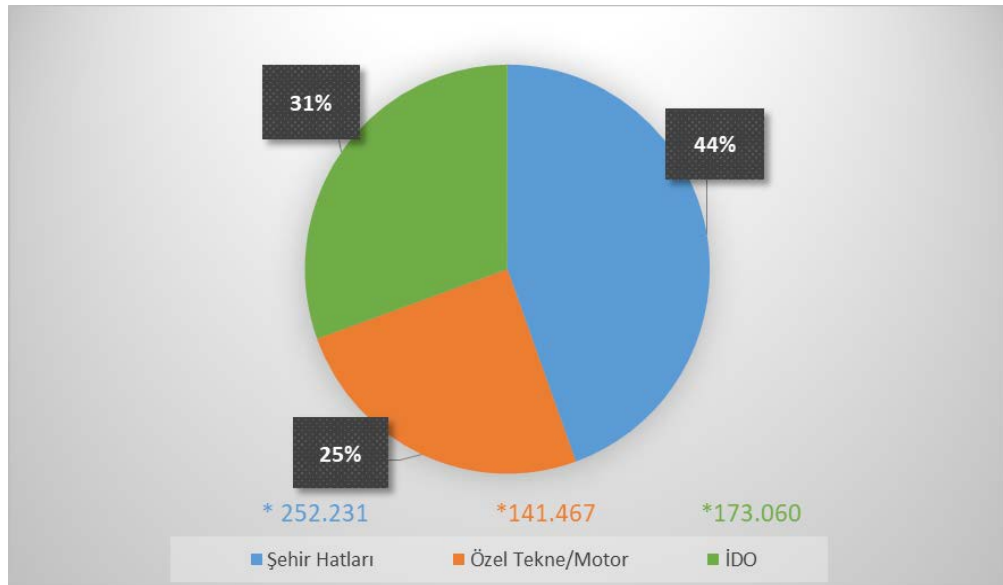
2017 yılı verilerine göre; raylı sistemler ile taşınan maksimum yolculuk sayısı 2.277.444'tir. Raylı sistemler ile taşınan yolculuk sayısının %90,8'ine tekabül eden 2.067.461'i Metro-LRT-Tramvay-Füniküler ile; %9,21 sine tekabül eden 209.983'ü ise Marmaray ile seyahat etmektedir. 2017 yılında, günlük raylı sistemler ile taşınan maksimum yolcu sayısının mod bazlı dağılımı Şekil 6.15.'de gösterilmektedir.





Şekil 6.15. İstanbul'da 2017 yılında raylı sistemlerde yolcu verileri

İstanbul'da 2017 yılı verilerine göre; deniz yolu taşımacılığı ile günde maksimum yolculuk sayısı 566.758'dir. Deniz taşımacılığı ile yapılan yolculuk sayısının %44,5'ine tekabül eden 252.231'i şehir hatları ile %30,5'ine tekabül eden İDO ile ve %25'ine tekabül eden 141.467'si Özel Tekne/Motor ile seyahat etmektedir. 2017 yılında, günde deniz taşımacılığı ile taşınan maksimum yolcu sayısının deniz ulaşım firmaları bazlı dağılımı Şekil 6.16.'da gösterilmektedir.



Şekil 6.16. 2017 yılında İstanbul'da deniz taşımacılığında yolcu verileri

Bu bölümde; yaşlılara kent içi toplu ulaşımda ücretsiz seyahat hakkı uygulamasının henüz başlamadığı 2012 yılı ile 2016 ve 2017 yılları yolculuk sayıları, BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş. (BELBİM) den, özel işletmecilerin işletme maliyetleri, İstanbul Belediyesi İştirak Şirketlerinden olan İstanbul Otobüs A.Ş' den temin edilmiştir. Gelir desteği maliyet kıyaslaması yapılmıştır. Analiz sonucu ortaya çıkan bulgular değerlendirilmiş ve çözüm önerileri sunulmuştur.

#### **6.4. 2012 Yılı İstanbul'da Toplu Ulaşım Verileri**

##### **6.4.1. Tüm veriler**

İstanbul'da toplu ulaşım araçlarında ( İETT, Otobüs A.Ş. ve Özel Halk Otobüsleri ile raylı ve deniz ulaşım sistemlerinde) uygulanacak ücret tarifesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin (UKOME) kararıyla düzenlenmektedir. UKOME kararlarıyla; tam bilet, öğrenci bileti (tip 1 indirimli ), indirimli bilet (tip 2 indirimli) , tam aylık mavi kart, indirimli aylık sosyal kart, öğrenci aylık mavi kart olarak farklı tarifeler uygulanmaktadır. Toplu taşıma araçlarında istanbulkart ile yapılan yolculuklarda aktarmalı binişler için aktarma indirim uygulanmaktadır. istanbulkartın dışında Bir, iki, üç, beş, on geçişlik kartlar ve jeton ile de yolculuk yapılabilmektedir. Aktarma indirim metrobüste yoktur, metrobüste gidilen durak sayısına göre yapılan indirim iniş yerindeki kontuarlardan istanbulkarta iade olarak alınmaktadır. Nakit para ile ödeme kaldırılmıştır. Uygulanan ücretlendirme sistemleri ile İstanbul genelinde yolculuk yapan tüm yolcuların sayıları, hangi tarife üzerinden ödeme yaptıkları ve sayısal verilerine ulaşmak mümkündür.

##### **6.4.2. Altmış beş yaş üstü yolculuk verileri**

İstanbul'da 2012 yılında toplam 1.553.304.850 elektronik biletin; 1.048.247.069'i tam bilet, 412.647.962'si tip 1 indirimli (öğrenci) 22684.044'ü tip 2 indirimli (öğretmen) 69.684.044'ü tip 2 indirimli (altmış yaş üstü) 5'i ücretsiz toplu taşıma olarak gerçekleşmiştir.

4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunda 2013 yılında yapılan değişiklik ile altmış beş yaş üstü bireylere kent içi toplu taşıma hizmetinden ücretsiz faydalanma hakkı getirilmiştir. Yasada yapılan değişiklikten sonra 60-65 yaş arası

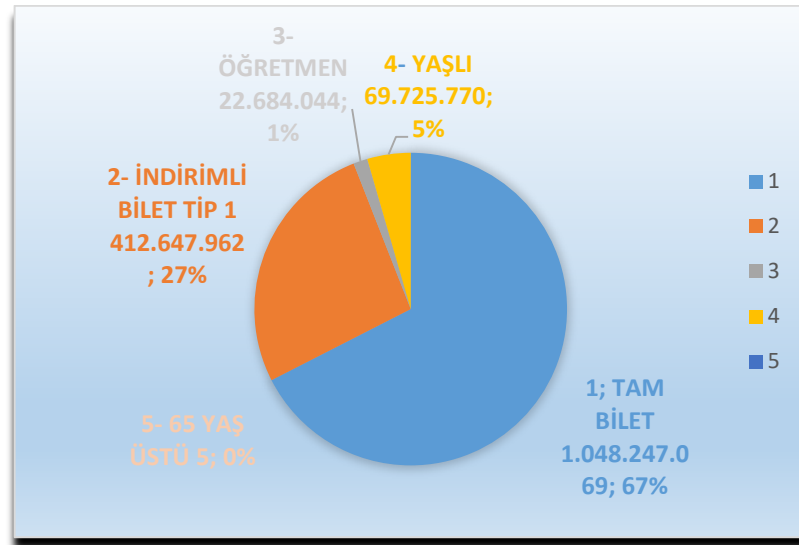
yaşlılar toplu taşımada tip 2 indirimli tarife ile faydalanmaya devam etmiştir. Altmış beş yaş üstü bireyler ise, kent içi toplu taşımada ücretsiz faydalanmaya başlamıştır. 2012 yılında kullanılan 69.684.044 elektronik bilet sayısına altmış beş yaş üstü bireyler de dâhildir. Söz konusu yolculuk sayısı içinde altmış beş yaş üstü bireylerin sayısının ne olduğu tespit edilememiştir. 2012 yılında toplu ulaşımda kullanılan tarife ve yolculuk sayısına ilişkin sayısal veriler Çizelge 6.4.'de sunulmuştur.

Çizelge 6.4. İstanbul'da 2012 yılı yolculuk sayıları ve kullanılan bilet tipi türleri

2012	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	GENEL TOPLAM
TAM BİLET	82.513.086	79.599.681	89.178.495	90.345.116	90.258.811	89.731.715	85.786.298	83.802.757	90.155.514	91.367.848	88.362.268	87.145.480	1.048.247.069
İNDİRİMLİ BİLET TİP 1	30.148.420	31.137.961	39.227.997	37.814.487	38.089.121	31.080.916	26.113.330	22.926.664	30.314.490	38.837.615	43.576.247	43.380.714	412.647.962
ÖĞRETMEN	1.893.017	1.990.723	2.326.180		2.360.244	2.408.578	1.442.819	1.259.618	2.163.736	2.189.262	2.355.563	2.294.304	22.684.044
YAŞLI	5.223.214	5.144.090	6.374.314	6.255.990	6.420.547	5.680.233	5.016.189	4.906.651	5.588.513	6.157.248	6.599.778	6.359.003	69.725.770
ÜCRETSİZ BİLET (65 +)				5									5
GENEL TOPLAM	119.777.737	117.872.455	137.106.986	134.415.598	137.128.723	128.901.442	118.358.636	112.895.690	128.222.253	138.551.973	140.893.856	139.179.501	1.553.304.850

2012 yılında İstanbul'da kent içi toplu ulaşımda kullanılan toplam biletin;

- Tam %67
- Tip 1 indirimli (öğrenci) %27
- Tip 2 indirimli ( 60 yaş üstü tüm yolculuk sayısı ) %5
- Tip 2 İndirimli (öğretmen) %1



Şekil 6.17. İstanbul'da kullanılan bilet türüne göre 2012 yılı sayıları

İstanbul genelinde 2012 yılındaki yolculuk sayısı ve kullanılan bilet türü Şekil 6.17.'de verilmiştir.

2012 verileri 65 yaş üstü ücretsiz kent içi toplu ulaşım uygulaması başlamadığı için değerlendirme yapılırken 60 yaş üstü tüm yolculuk verileri baz alınmıştır.

## 6.5. 2016-2017 Yıllarında İstanbul'da Toplu Ulaşım Verileri

### 6.5.1. Tüm yolcu verileri

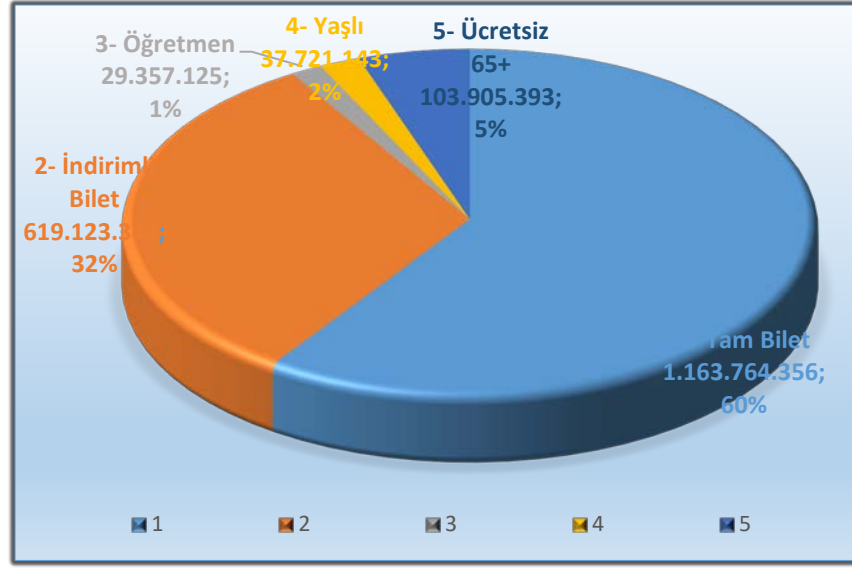
İstanbul'da 2016 yılında kullanılan 1.849.965.968 biletin 1.163.764.356 'sı tam bilet, 619.123.344'dü tip 1 indirimli (öğrenci ) 29.357.125.'i tip 2 indirimli (öğretmen) 37.721.143 'ü tip 2 indirimli ( 60-65 yaş arası) 103.905.393 'ü Ücretsiz (altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakını ) tarafından kullanılmıştır. Bilet sayıları ve aylara göre dağılımı Çizelge 6.5'de görülmektedir.

Çizelge 6.5. 2016 yılı tür ve aylara göre bilet sayıları

2016	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	GENEL TOPLAM
TAM BİLET	99.604.504	100.975.302	105.212.748	106.900.667	107.348.803	95.742.075	43.199.301	101.634.699	94.562.378	106.145.173	102.457.838	99.980.868	1.163.764.356
İNDİRİMLİ BİLET TİP 1	48.931.728	52.641.027	59.011.898	58.874.858	57.184.516	44.958.172	15.791.130	41.471.643	44.683.440	65.508.222	65.429.385	64.637.325	619.123.344
ÖĞRETMEN	2.548.540	2.562.178	2.845.079	2.930.955	2.924.839	2.801.294	656.357	1.919.562	2.192.986	2.722.057	2.664.369	2.588.909	29.357.125
YAŞLI	3.061.189	3.326.390	3.582.607	3.610.303	3.528.134	3.010.994	1.216.587	2.952.286	2.834.911	3.502.870	3.588.294	3.506.578	37.721.143
ÜCRETSİZ BİLET (65+)	8.233.891	9.514.178	10.362.740	10.321.426	9.892.869	8.263.425	3.355.641	7.706.064	7.668.362	9.507.708	9.755.289	9.323.800	103.905.393
GENEL TOPLAM	154.145.961	159.504.897	170.652.332	172.316.783	170.986.292	146.512.535	60.863.375	147.978.190	144.273.715	177.878.322	174.139.886	170.713.680	1.849.965.968

İstanbul'da 2016 yılında kent içi toplu ulaşımında kullanılan toplam biletin;

- Tam bilet %60
- Tip 1 İndirimli ( öğrenci ) %32
- Tip 2 indirimli ( öğretmen ) %1
- Tip 2 indirimli ( 60-65 yaş arası) %2
- Ücretsiz yolcu (altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakınlarından) %5 oluşmuştur. 2016 yılı yolculuk dağılımının pasta grafiği Şekil 6.18.'de görülmektedir.



Şekil 6.18. İstanbul’da 2016 yılında kullanılan bilet türlerine göre geçiş oranları.

2017 yılında İstanbul genelinde kullanılan toplam 1.960.143.210 biletin; 1.213.415.310’u tam bilet, 677.125.936’sı tip 1 indirimli ( öğrenci ) 28.525.354’ü tip 2 indirimli (öğretmen), 41.076.610’u tip 2 indirimli (60-65 yaş arası) 113.563.900’ü ücretsiz (altmış beş yaş üstü, şehit yakını, gazi ve gazi yakını) tarafından kullanılmıştır. 2017 yılında kullanılan biletin aylara göre dağılımı ve kullanılan bilet türleri Çizelge 6.6.’da sunulmuştur.

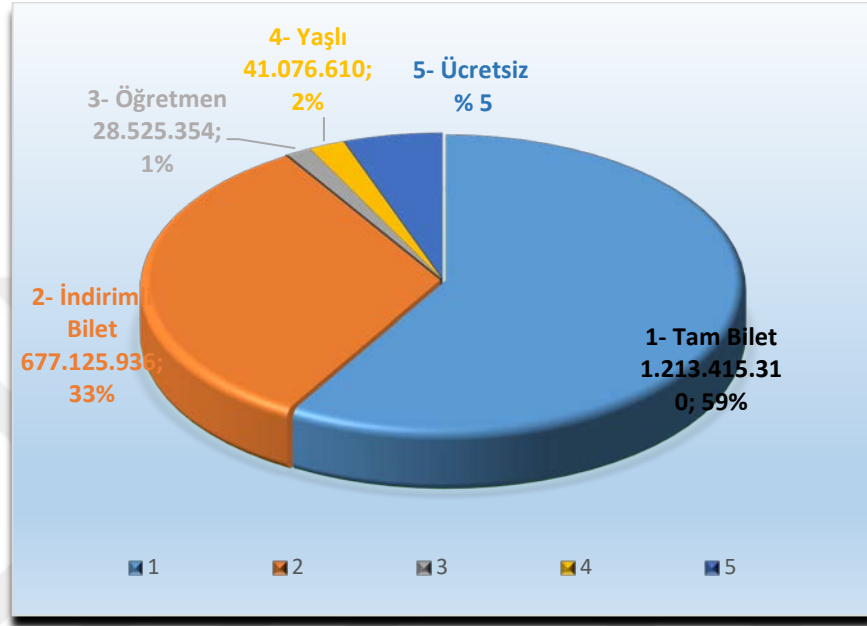
Çizelge 6.6. İstanbul’da 2017 yılı içinde aylara göre kullanılan bilet sayısı ve türleri

2017	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	GENEL TOPLAM
TAMBİLET	95.540.703	94.799.112	108.299.302	106.682.104	107.090.998	96.744.678	98.223.383	98.313.322	98.542.919	99.893.008	104.082.352	105.203.429	1.213.415.310
İNDİRİMLİ BİLET TİP 1	50.369.273	53.838.963	66.183.061	61.746.959	60.945.800	45.099.337	42.786.849	41.605.208	51.256.486	65.290.658	69.419.481	68.583.861	677.125.936
ÖĞRETMEN	2.268.534	2.325.149	2.754.854	2.651.311	2.682.584	2.358.830	1.748.349	1.680.071	2.351.968	2.458.778	2.616.964	2.627.962	28.525.354
YAŞLI	3.221.040	3.391.451	3.966.591	3.773.155	3.726.796	3.121.968	2.997.854	2.939.752	3.030.101	3.370.524	3.743.048	3.794.330	41.076.610
ÜCRETSİZ BİLET (65+)	8.306.958	9.399.765	11.278.000	10.693.998	10.492.632	8.608.996	7.854.525	8.018.253	8.182.118	9.374.746	10.640.150	10.713.759	113.563.900
GENEL TOPLAM	151.399.550	154.354.675	181.203.808	174.853.529	174.446.178	147.324.813	145.756.435	144.538.353	155.181.474	171.012.968	179.861.845	180.209.582	1.960.143.210

İstanbul genelinde 2017 yılında kent içi toplu ulaşımda kullanılan toplam biletin;

- Tam bilet %59
- Tip 1 indirimli (öğrenci) %33

- Tip 2 indirimli ( 60-65 arası ) %2
- Tip 2 İndirimli ( öğretmen ) %1
- Ücretsiz ( altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakını ) %5 oluşmaktadır. ( Şekil 6.19.)



Şekil 6.19. Kullanılan bilet tipine göre 2017 yılı yolculuk oranları

Yolcu sayılarını ve kullanılan bilet türlerini karşılaştırdığımızda; İstanbul'da 2012 yılında toplam 1.553.304.850 elektronik biletin; 1.048.247.069'u tam bilet, 412.647.962'si tip 1 indirimli (öğrenci) 22684.044'ü tip 2 indirimli (öğretmen) 69.684.044'ü tip 2 indirimli (altmış yaş üstü) 5'i ücretsiz toplu taşıma olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında İstanbul içinde kullanılan toplam biletin yüzde olarak dağılımı; tam bilet %67, tip 1 indirimli (Öğrenci ) %27, tip 2 indirimli (altmış yaş üstü) %5, tip 2 indirimli (Öğretmen) %1 olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında kullanılan 69.684.044 elektronik bilet sayısına altmış beş yaş üstü bireyler de dâhildir. Söz konusu yolculuk sayısı içinde altmış beş yaş üstü bireylerin sayısının ne kadar olduğu tespit edilememiştir.

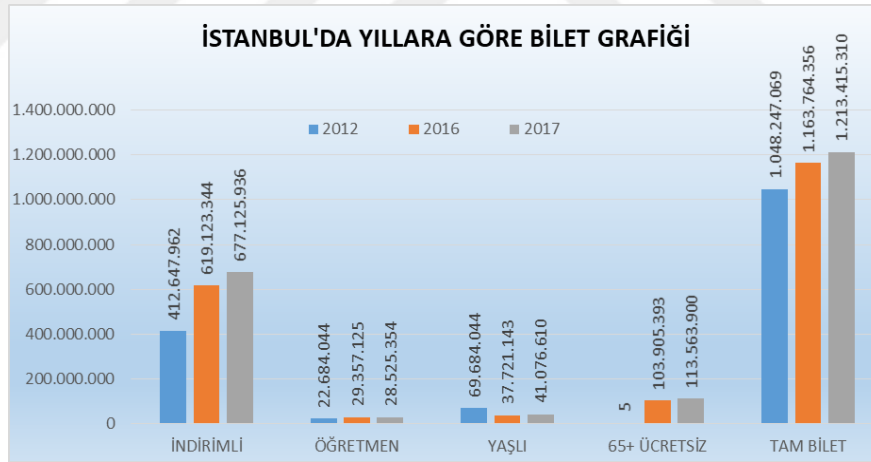
4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'da 2013 yılında yapılan değişiklik ile altmış beş yaş üstü bireylere kent içi toplu taşıma hizmetinden

faydalanmayı ücretsiz hale getirilmiştir. Değişiklikten sonra 60-65 yaş arası yaşlılar toplu taşımadan tip 2 indirimli ( sosyal kart) kullanarak faydalanmaya devam etmiştir. Altmış beş yaş üstü bireyler ise toplu taşımadan ücretsiz faydalanmaya başlamıştır.

İstanbul’da 2016 yılı içinde kullanılan toplam yolculuk, %60’ı tam bilet, %32’si indirimli tip 1 ( öğrenci) , %1’i tip 2 indirimli (öğretmen) , %2’si tip 2 indirimli (60-65 arası ) %5 ‘i ise ücretsiz yolcu ( altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakını ) tarifesi ile gerçekleşmiştir.

İstanbul’da 2017 yılında kullanılan toplam biletin, %59’u tam bilet, %33’ü tip 1 indirimli (öğrenci) %2’si tip 2 indirimli ( 60-65 yaş arası) , %1’i tip 2 indirimli (öğretmen) , %5’i ücretsiz ( altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakını ) tarifesi ile gerçekleşmiştir.

İstanbul’da tam bilet kullanımı 2012’de %67 iken, 2016’da %60’a, 2017’de ise %59’a düştüğü tespit edilmektedir. 2012, 2016 ve 2017 yıllarında kullanılan biletlerin tarife ve yolculuk sayılarını gösteren grafik Şekil 6.20.’de sunulmaktadır. ( BELBİM,2017)



Şekil 6.20. İstanbul’da 2012,2016 ve 2017 yıllarında bilet sayıları artış grafiği

Not: 2012 verilerinde 65 yaş üstü bireylere kent içi toplu taşımının ücretsiz olması uygulaması başlamadığı için değerlendirme yapılırken altmış yaş üzeri indirimli bilet kullanan yolcu sayılarının tamamı dikkate alınmıştır. 2012 yılında 65 yaş üstü bireylerde indirimli bilet uygulamasına tabidir. Yaşlı indirimi kullanan 60-65 yaş arası ve altmış beş yaş üstü yolcuların yolculuk taleplerinin 2012, 2016 ve 2017 yıllarında

Mart, Nisan, Mayıs aylarında ve Eylül, Ekim, Kasım aylarında arttığı Haziran, Temmuz, Ağustos aylarında ve Ocak, Şubat aylarında azaldığı görülmektedir.

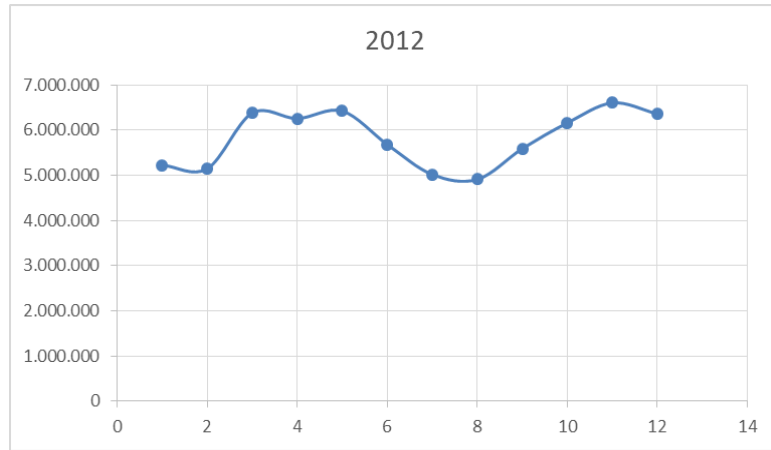
Mevsim şartlarının yaşlıların yolculuk sayılarına ve yolculuk hareketlerine etkisi bulunmaktadır. Kış şartlarında 65 yaş üstü bireylerin toplu ulaşım aracı kullanma sıklıklarının azaldığı yolculuk sayılarının düştüğü gözlenmektedir. Bu karşın ilkbahar ve sonbahar gibi geçiş mevsimlerinde yolculuk taleplerinin kış ve yaz aylarına göre arttığı gözlenmektedir. Yaz aylarındaki yolculuk talebinin 65 yaş üstü bireylerin yaz aylarını İstanbul dışında geçirmelerinin de etkisi bulunmaktadır. Yaz aylarındaki yolculuk sayılarının düşmesindeki etkenlerden birisi de budur.

2012 yılında tip 2 indirimli ( ücretsiz seyahat hakkı tanınmadan önce altmış yaş üstü tip 2 indirimli bilet uygulaması yürürlükte olduğundan 2012 yılında yaşlı başlığı altında 2016 ve 2017 yıllarında ise yaşlı ve altmış beş yaş üstü ücretsiz yolculuk sayıları ayrı ayrı değerlendirilmiştir. İstanbul'da 2012 yılı aylara göre yaşlı tip 2 indirimli yolculuk sayısı Çizelge 6.7.'de verilmiştir.

Çizelge 6.7. 2012 yılında aylara göre 60 yaş üstü indirimli yolculuk sayıları

2012	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
YAŞLI	5.223.214	5.144.090	6.374.314	6.255.990	6.420.547	5.680.233	5.016.189	4.906.651	5.588.513	6.157.248	6.599.778	6.359.003

2012 yılında tip 2 indirimli (yaşlı) bilet kullanılarak yapılan yolculuk sayısının aylara göre dağılımını gösteren yolculuk grafiği Şekil 6.21.'de görülmektedir.



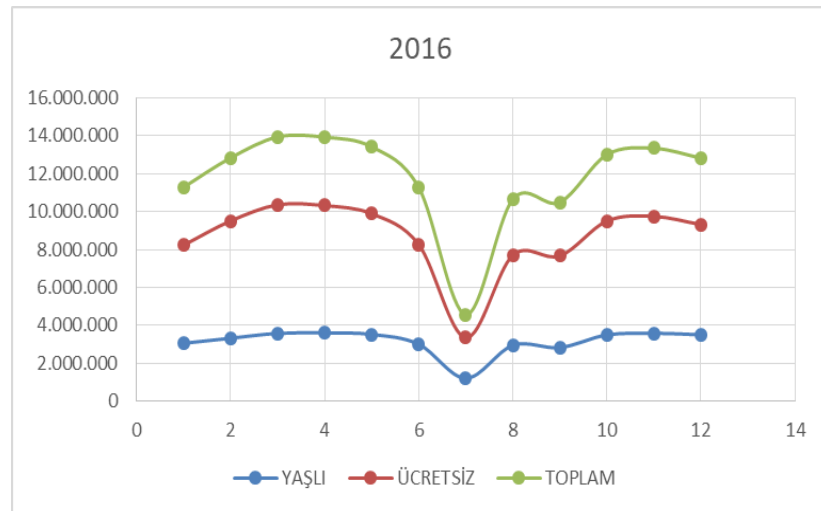
Şekil 6.21. 2012 Yılında aylara göre 60 yaş üstü indirimli yolculuk grafiği



Çizelge 6.8. 2016 yılı aylara göre 60-65 yaş arası (yaşlı) altmış beş yaş üstü (ücretsiz ) toplam yolculuk sayısı

2016	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
YAŞLI	3.061.189	3.326.390	3.582.607	3.610.303	3.528.134	3.010.994	1.216.587	2.952.286	2.834.911	3.502.870	3.588.294	3.506.578
ÜCRETSİZ	8.233.891	9.514.178	10.362.740	10.321.426	9.892.869	8.263.425	3.355.641	7.706.064	7.668.362	9.507.708	9.755.289	9.323.800
TOPLAM	11295080	12840568	13945347	13931729	13421003	11274419	4572228	10658350	10503273	13010578	13343583	12830378

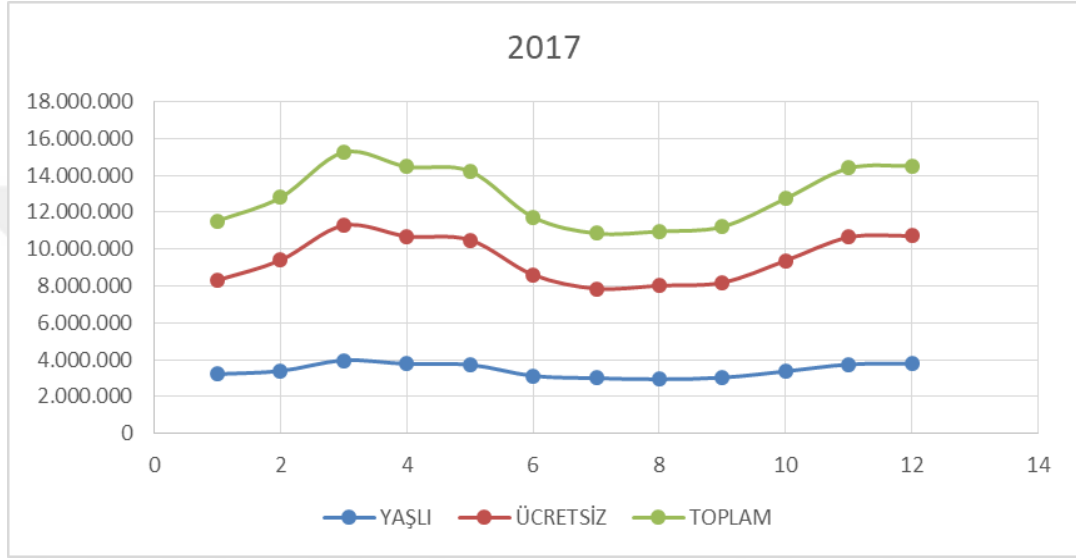
İstanbul Genelinde 15 Temmuz 2016 yılında yaşanan darbe girişiminden sonra on beş gün süreyle tüm toplu taşıma modlarında halka ücretsiz hizmet verilmiştir. Bu dönemde elektronik bilet kullanılmadığından yolcu sayıları tespit edilememiştir. Temmuz ayında ücretsiz yolculuk Şekil 6.21.'deki grafik te yolcu sayısı düşüklüğü olarak yansımıştır. Ancak ifade ettiğimiz gibi bu husus yolculuk sayısının ölçülemediği dolayısıyladır. 2016 yılında yaşlı tip 2 indirimi kullanan yolculuk sayısı diğer aylarda homojen olarak dağılmaktadır. Öte yandan altmış beş yaş üstü yolculuk sayıları açısından 2012 yılı yolculuk taleplerine benzer şekilde kış aylarında ( ocak –şubat ) yolculuk talebinin düştüğü, bahar aylarında ( mart-nisan-mayıs ) yolculuk oranlarının artış gösterdiği, yaz aylarında ( haziran-temmuz-ağustos ) tekrar düştüğü sonbahar aylarında (eylül-ekim-kasım) yükseldiği görülmüştür. 2016 yılı aylara göre 60-65 yaş arası (Yaşlı) altmış beş yaş üstü (Ücretsiz) toplam yolculuk grafiği Şekil 6.22.'de görülmektedir.



Şekil 6.22. 2016 yılı aylara göre 60-65 yaş arası (Yaşlı) 65 yaş üstü (Ücretsiz) toplam yolculuk grafiği

Çizelge 6.9. 2017 aylara göre 60-65 yaş arası (Yaşlı) altmış beş yaş üstü (Ücretsiz ) toplam yolculuk sayıları

2017	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
YAŞLI	3.221.040	3.391.451	3.966.591	3.773.155	3.726.796	3.121.968	2.997.854	2.939.752	3.030.101	3.370.524	3.743.048	3.794.330
ÜCRETSİZ	8.306.958	9.399.765	11.278.000	10.693.998	10.492.632	8.608.996	7.854.525	8.018.253	8.182.118	9.374.746	10.640.150	10.713.759
TOPLAM	11527998	12791216	15244591	14467153	14219428	11730964	10852379	10958005	11212219	12745270	14383198	14508089



Şekil 6.23. 2017 aylara göre 60-65 yaş arası (yaşlı) altmış beş yaş üstü (ücretsiz ) toplam yolculuk sayıları

Altmış yaş üstü tüm bireylere kent içi toplu taşımanın indirimli olduğu (2012) yılında İstanbul'da;

- 2012 yılı 60 yaş üstü tüm yolculuk sayısı 69.684.044 iken,
- 2016 yılı 37.721.143(60-65 arası) + 103.905.393 (ücretsiz)= 141.626.536
- 2017 yılı 41076.610 (60-65 arası) +113.563.900 (ücretsiz) =154.640.510 olmuştur.

2012 yılında toplu taşımada kullanılan tip 2 yaşlı indiriminden faydalanan yolcuların ne kadarlık kısmının altmış beş yaş üstü olduğuna ilişkin elimizde bir veri bulunmadığı için 2012 yılı ile 2016 ve 2017 yıllarında toplu taşımayı kullanan yaşlı yolcuların toplamı üzerinden bir kıyaslama yapılmıştır. 60-65 yaş arası tip 2 indirimi kullanan yolculuk sayıları ile altmış beş yaş üstü yolculuk sayıları toplamında 2012 yılına göre;

2016 yılında %103 oranında, 2017 yılında ise %122 oranında bir artış olduğu gözlenmektedir.

2017 yılında yaşlı tip 2 indirimi kullanan yolculuk sayısı diğer aylarda homojen olarak dağılmaktadır. Bu kapsamdaki yolculukların aylara göre dağılımında anlamlı bir farklılık görülmemiştir.

### **6.5.2. Aile Ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından verilen gelir desteği ödemesi**

4736 sayılı kanunun gereği hazırlanan “Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” 06 Ocak 2016 gün ve 29585 sayılı Resmi Gazete yayınlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğin “ödeme miktarı “başlıklı 6. maddesi uyarınca; gelir desteği ödemesinden yararlanacak olan işletmecilere;

- Şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir özel denizyolu ulaşımı aracı için aylık 750 TL, diğer ulaşım araçlarından
- Ankara ve İstanbul Büyükşehir Belediyelerinde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için aylık 1.000,00-TL,
- Büyükşehir belediyesi olan diğer illerde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için aylık 750 TL,
- Büyükşehir belediyesi olmayan illerde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için ise aylık 600 TL, gelir desteği ödenmesi yapılması kararlaştırılmıştır. Araçların yolculuk kapasitesi ile ilgili herhangi bir düzenleme yoktur.

İstanbul genelinde gelir desteği ödemesinden faydalanan özel halk otobüsü sayısı 2.882, özel deniz yolu ulaşım aracı 170’dir. Özel Halk Otobüslerinin ve Özel Deniz Yolu araçlarının bağlı olduğu şirket ve şirkete ait otobüs sayıları ve aldıkları aylık gelir desteği ödemeleri Çizelge 6.10.’da verilmiştir. (TUHİM,2018)

İBB İştirak şirketleri Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre kurulmuş özel işletmeler olmasına rağmen kanun “ belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere” gelir desteği ödenmesini öngördüğünden kamu kaynağı ile kurulmuş şirketlere gelir desteği ödemesi yapılamamıştır.

İETT Genel Müdürlüğüne ait toplu taşıma araçları İBB İştirak şirketleri tarafından işletilen deniz ulaşım araçları ve raylı sistem araçları ve TCDD tarafından işletilen Marmaray'a gelir desteği ödenmesi söz konusu değildir. Düzenlemenin bu kısmına ilişkin analiz ve çözüm önerilerin açıklama yapılacaktır.

Çizelge 6.10. Gelir desteği ödenen araçların şirketlere göre dağılımı ( TUHİM,2018 )

ŞİRKET / OPERATÖR	ARAÇ SAYISI	TAŞIMACILIK TÜRÜNE GÖRE ARAÇ BAŞI AYLIK DESTEKLEME TUTARI (TL)
İSTANBUL HALK ULAŞIM A.Ş.	422	1.000,00
MAVİ MARMARA A.Ş.	420	1.000,00
YENİ İSTANBUL ÖHO	311	1.000,00
ÖZULAŞ A.Ş.	453	1.000,00
ÖZTAŞ A.Ş.	339	1.000,00
TEK KATLI BAĞIMSIZLAR	7	1.000,00
İSTANBUL OTOBÜS A.Ş.	930	1.000,00
ÖZEL TOPLU TAŞIMA OTOBÜSLERİ TOPLAMI	2.882	
TURYOL DENİZ ULAŞIM	60	750,00
DENTUR /AVRASYA DENİZ ULAŞIM	40	750,00
MAVİ MARMARA DENİZ ULAŞIM	32	750,00
BEYDEN DENİZ ULAŞIM	4	750,00
İDO DENİZ OTOBÜSLERİ VE ARABALILAR DENİZ ULAŞIM	34	750,00
DENİZ ULAŞIM ARAÇLARI TOPLAMI	170	

İstanbul Otobüs A.Ş.'den alınan bilgilerden İstanbul'da; Kadıköy, Üsküdar ve Şişli ilçelerine kısa mesafeden yolcu taşıyan hatlarda ücretsiz yolcu oranının %35 ile %48 değiştiği bu oranın yüksek olduğu, ücretsiz yolcu oranının en düşük olduğu semtlerin havaalanı hatları ve Metro ağına yolcu taşıyan ana hatlarda olduğu %3 ila %5 arasında değiştiği anlaşılmaktadır. (Karakaya,2017) Buna karşın Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından ödenen gelir desteği taşıdıkları yolcu oranlarına bakılmaksızın

tüm hat ve araçlara aynı miktarda ödenmektedir. 2018 Ocak ayında en fazla ve en az ücretsiz yolcu taşıyan hatları ve ücretsiz taşıma oranları Çizelge 6.11.'de sunulmuştur.

Çizelge 6.11. En fazla ve en az ücretsiz taşıyana hatlar listesi ( Karakaya,2018 )

OCAK AYI EN YÜKSEK ORANLI ÜCRETSİZ YOLCU TAŞIYAN HATLAR					OCAK AYI EN DÜŞÜK ORANLI ÜCRETSİZ YOLCU TAŞIYAN HATLAR				
Hat Kodu	HAT İSMİ	Ücretsiz	Genel Toplam	Oran	Hat Kodu		Ücretsiz	Genel Toplam	Oran
17	PENDİK-KADIKÖY	130.846	274.752	48%	48F	ÜÇÜNCÜ HAVAALANI - MECİDİYEKÖY METRO	556	19.387	3%
12C	ÜSKÜDAR DEVLET HAST.-ÜSKÜDAR	11.019	25.263	44%	E-3	BİHA GÖKÇEN HAVALİMANI - 4. LEVENT METRO	2.727	76.860	4%
8	VALİEVLERİ- KADIKÖY	2.365	5.626	42%	8K	TEPEÜSTÜ-ATAŞEİR / KOZYATAĞI METRO	103	2.580	4%
17L	ÜÇÜKYALI LOJMANLARI - KADIKÖY	2.964	7.761	38%	31K	KUYUMCUKENT - YENİBOSNA METRO	2.726	65.254	4%
16	PENDİK-KADIKÖY	74.352	195.990	38%	MK12	GÜVERCİNTEPE - OLİMPİYATKÖY - METRO	3.003	70.673	4%
3A	KADIKÖY - ÜNALAN MAHALLESİ	4.088	11.053	37%	E-11	SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI - KADIKÖY	5.021	116.885	4%
59S	LEVAZIM MAHALLESİ - ŞİŞLİ	1.954	5.525	35%	40	RUMELİ FENERİ / GARİPÇE - TAKSİM	157	3.524	4%
133G	GÜLENSU MAHALLESİ - KARTAL	1.632	4.689	35%	78BE	BAŞAKŞEHİR METROKENT - MECİDİYEKÖY	317	6.918	5%
ER2	KADIKÖY - ERENKÖY	6.536	18.872	35%	78F	BAŞAKŞEHİR 4. ETAP - FENERTEPE	4.736	98.869	5%
GZ1	KADIKÖY - GÖZTEPE	4.820	13.947	35%	131TD	TAŞDELEN - ÜMRANIYE	108	2.190	5%

Özel işletmeciler eliyle toplu ulaşım hizmeti verilmesinin önünde yasal bir engel bulunmamaktadır. Toplu ulaşım araçlarının teknik özellikler, hizmet kalitesinin standartları, güzergâh ve ücret tarifeleri UKOME tarafından belirlenmektedir. Yasal mevzuat gereği, ücretsiz ve indirimli tarife uygulanmasına ilişkin düzenlemeler özel ve kamu işletmecilerini bağlamaktadır.

Toplu taşımayı teşvik etmenin kent yaşantısına katkısı dikkate alınarak düşük ücret tarifesi politikasının uygulanması da doğru bir yaklaşımdır. Ancak işletmeci maliyetlerinin karşılanmasına ilişkin sürdürülebilir bir ücretlendirme politikasının uygulanması gerekmektedir. Toplu taşıma hizmeti veren özel işletmecilerin UKOME tarafından onaylanan Özel Halk Otobüsleri Yönergesi standartlarında hizmet verdikleri 12 metre solo yolcu otobüsünün aylık işletme maliyeti;

1. Zorunlu Trafik Sigortası,
2. Kasko Ve Ferdi Kaza Sigortası,
3. MTV (Motorlu Taşıtlar Vergisi ),
4. Belediye Teknik Muayene,
5. Tüv-Türk Muayene,
6. Belediye Ruhsat Harcı
7. Temizlik Bedeli,
8. Lastik ( 2 Yıl Kullanılıyor ),

9. Amortisman,
10. Personel (İdeal 2,3 Sürücü),
11. SGK,
12. Vergi Ve Diğer Ödemeler ( 2,3 Kişi ),
13. Kıdem Tazminatı ( 2,3 Personel ),
14. Muhasebe,
15. Şirket Payı,
16. Gkm Cihazı Hizmet Bedeli,
17. Belediye Hizmet Bedeli (0-8 Yaş Hariç),
18. Personel Elbisesi,
19. Ad Blue,
20. Mavi Akbil Ve İletişim,
21. Tamir Bakım, Yağlama,
22. Yakıt ( Dizel )
23. Hat Kira Bedeli ( belediyeden hat kiralayan işletmeci için devlet ihale kanunu gereği belirlenen ücret ) gibi sabit giderlerden oluşmaktadır. (İstanbul Otobüs, 2012)

Taşınan yolcunun birim maliyetinin Aralık 2017 yılı için ₺1,85 olduğu ifade edilmektedir. (Ünveren, 2017) Aralık 2017 yılı itibariyle yolcu maliyet kalemleri Çizelge 6.12.'de sunulmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisinin 22/09/2017 tarihli ve 1400 sayılı kararıyla kabul edilen “İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Toplu Taşıma Yönetmeliği” ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde toplu taşımacılık hizmetinin amaca uygun, planlı, programlı, etkin, verimli ve konforlu bir şekilde yapılmasını sağlama, taşımacıların performanslarının artırılması ve taşımacılık yapan gerçek ve tüzel kişilere toplu taşımacılık faaliyetleri karşılığında yapılacak ödemelerin, performanslarına dayalı gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Ancak; Sayıştay Daireler Kurulu yönetmelik hakkında yaptığı değerlendirmede; 5393 sayılı Belediye Kanunu, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan Ulaşım Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliğinin 18. maddesinde belirlenen yetki ve görevler çerçevesinde Büyükşehir Belediyesinin toplu taşımacılık hizmetinin amaca uygun, planlı, programlı, etkin, verimli ve konforlu bir şekilde yapılmasını sağlayacak önlemleri almaya yetkisinin bulunduğu bunun için taslak yönetmeliğe ihtiyaç bulunmadığı gerekçesiyle yönetmeliğin iadesine karar vermiştir. ( İBB,2017)

Çizelge 6.12. Aralık 2017 itibariyle aylık maliyet kalemleri ( Ünveren,2017)

<b>GİDER KALEMLERİ</b>	<b>AYLIK MALİYET</b>
Zorunlu Trafik Sigortası	₺599,97
Kasko	₺899,96
Ferdi Kaza Sigortası	₺50,00
MTV ( Motorlu Taşıtlar Vergisi )	₺214,29
Belediye Teknik Muayene	₺23,00
TÜV-TÜRK Muayene	₺26,40
Belediye Ruhsat Harcı ortalama	₺0,00
Temizlik Bedeli	₺610,77
Lastik ( 2 yıl kullanılıyor )	₺305,99
Amortisman (1araç 410.000-10 yıl )	₺3.320,64
Personel (ideal 2,3 sürücü)	₺7.404,43
SGK, vergi ve diğer ödemeler ( 2,3 kişi )	₺5.343,77
Kıdem Tazminatı ( 2,3 personel )	₺616,49
Muhasebe	₺305,99
Şirket Payı	₺975,82
GKM Cihazı Hizmet Bedeli	₺0,00
Belediye Hizmet Bedeli (0-8 yaş hariç)	₺0,00
Personel Elbisesi	₺102,00
Ad Blue	₺203,99
Mavi Akbil ve iletişim	₺508,78
Değişmeyen Gider Toplam	₺21.512,30
Tamir Bakım, Yağlama	₺2.529,72
Yakıt ( Dizel )	₺12.194,00
<b>TOPLAM</b>	<b>₺36.236,02</b>
Hat Kira Bedeli 340.000.-TL ortalama	₺1.888,83
KDV	₺6.862,47
<b>GENEL TOPLAM *</b>	<b>₺44.987,32</b>
Araç Başı Yolcu Sayısı	24.300
Yolcu Başı Maliyet	₺1,85

\* Ortalama araç başı maliyettir.

Dünyanın birçok ülkesinde kent içi toplu ulaşım kamu tarafından desteklenmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin toplu ulaşım hizmeti veren özel işletmecilerine kilometreye dayalı ve performansa göre ücret ödemesi toplu ulaşımında esnek planlamayı mümkün kılacak ve metrekareye düşecek yolcu sayısını düşürecektir.

## **6.6. Sultanbeyli İlçesinde Toplu Ulaşım Verileri**

### **6.6.1. Genel bilgiler**

İstanbul–Ankara otoyolunun ilçenin içinden geçmesi gerek yolcu taşımacılığı gerek eşya taşımacılığı açısından ilçeye büyük kazanım sağlamaktadır. İlçenin diğer ilçelere ve merkezlere ulaşımı özellikle Sultanbeyli otoyol bağlantısının hizmete sunulması ile karayolu ile erişilebilirliği ciddi oranda artmıştır. İlçenin mesken odaklı yapılaşma içinde oluşu, sanayi odaklı büyük işyerlerinin ve istihdam imkânlarının ve yükseköğrenim kurumlarının olmayışı nedeniyle gün içinde çalışma ve eğitim sebebiyle toplu ulaşımı kullanan yolcu sayısı artmaktadır.

İlçenin coğrafi konumu ve ulaşım imkânları sebebiyle karayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Toplu ulaşımında 2017 yılı itibariyle halen lastik tekerlekli sistemler ulaşım hizmeti vermektedirler. Bununla beraber İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirilen Metro çalışmaları da devam etmektedir.

Sultanbeyli’de toplam nüfus 2012 yılında 302.388’dir. 2016 yılında %7 artarak 324.709 kişi olmuştur. 2017 yılında ise 2012 yılına göre %9 artarak 329.985 kişi olmuştur. Sultanbeyli’nin toplam nüfusu içindeki altmış beş yaş üstü bireylerin oranı %3 ‘tür. DSÖ ölçütlerine göre “Genç nüfus” olarak tanımlanmaktadır.

Sultanbeyli’de altmış yaş üstü nüfus sayısı;

- 2012 yılında 12.723
- 2016 yılında 2012 yılına göre %30,31 artarak 16.579
- 2017 yılında 2012 yılına göre %37,27 artarak 17.465 kişi olmuştur.

Sultanbeyli’de altmış yaş üstü nüfusun toplam nüfus içindeki oranı ;

- 2012 yılında 60 yaş üstü bireylerin sayısı 12723 nüfus içindeki oranı %4
- 2016 yılında 60 yaş üstü kişilerin sayısı 16579, nüfus içindeki oranı %5



- 2017 yılında 60 yaş üstü kişilerin sayısı 17464 nüfus içindeki oranı %5 olmuştur.

Öte yandan 2012, 2016 ve 2017 yılları tip 1 indirimli (Öğrenci) bilet kullanılarak yapılan yolculuk sayılarında 2012 yılına göre önemli ölçüde artış yaşanmıştır. 2012 yılında öğrenci indirimi ile yapılan yolculuğun toplam yolculuk içindeki oranı %23 2016 yılında %30, 2017 yılında %32 olmuştur. Artan nüfus ve ekonomik, sosyal ve eğitim ihtiyacı sebebi ile ilçe dışına günlük yolculuk ihtiyacı her geçen yıl artmaktadır. Bu sebeplerle toplu ulaşım ile ilgili strateji ve planlama çok önemli hale gelmektedir.

Sultanbeyli Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı kapsamında düzenlenen raporda; 2014 yılı verilerine göre günlük 977 sefer ile ilçe nüfusunun yarısına yakını toplu ulaşım araçlarını kullanmaktadır. Yolcu yoğunluğu sefer başına 140 kişidir. Günlük ortalama yolculuk süresi 2,5 saattir. Sultanbeyli sınırları içinde ikamet edip Sultanbeyli dışında başka bir ilçeye çalışmaya giden (hanelerin %30'unda en az bir kişi bulunmaktadır) grubun hangi ilçelere çalışmaya gittiği incelendiğinde en ağırlıklı olan 4 ilçe, %21 Ümraniye, %15 Sancaktepe, %10 Pendik ve %9 Kadıköy ilçelerinin olduğu tespit edilmiştir.

Sultanbeyli ilçesi dışında çalışanların ilçe dışına en yoğun olarak çıkılan Ümraniye, Sancaktepe, Pendik ve Kadıköy ilçelerine özellikle sabah ve akşam saatlerinde konulacak ek seferlerin yoğunlukla Yavuz Selim, Hasanpaşa, Abdurrahman Gazi ve Hamidiye Mahallelerinden talep oluşturdukları tespit edilmektedir. (Sultanbeyli Belediyesi, 2014)

Sultanbeyli ilçesinde toplu taşımada 2017 yılı itibariyle sadece karayolu ile taşıma yapan araçlar kullanılmaktadır. İETT Genel Müdürlüğüne ait toplu taşıma araçları İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü denetim ve gözetiminde çalışan Özel Halk Otobüsleri ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştirak şirketlerinden İstanbul Otobüs tarafından ihale edilen şartname kapsamında rotasyonlu hatlarda toplu taşıma hizmeti sunan özel işletmecilere ait otobüsler çalışmaktadır. Ayrıca merkezi ilçelere yolcu taşıyan minibüsler de hizmet vermektedir.

Merkezi ilçelere toplu taşıma hizmeti veren minibüslerle elektronik bilet kullanılarak yolculuk yapılmadığı gibi, 4736 sayılı kanun gereği kent içi toplu ulaşım

hizmetlerinden ücretsiz ve indirimli faydalanan bireyler minibüslerden ücretsiz ya da indirimli faydalanmamaktadırlar. Bu tez kapsamında 4736 sayılı yasa kapsamında ücretsiz ve indirimli yolculuk yapılan araçlar incelenmektedir.

Sultanbeyli Belediyesi 2015-2019 Yılı Stratejik Planında verilen ilçe ulaşım istatistiklerinde ortalama toplu taşıma yolculuk süresinin 156 dakika olduğu tespit edilmiştir. Toplu ulaşımın en önemli sorunlarından birisinin ilçenin İstanbul'un iş imkanları bulunan merkezi alanlarına olan mesafesi ve ortalama toplu taşıma yolculuk süresinin uzun olduğu bilinmektedir. İlçenin iş merkezlerine mesafesi ve yolculuk süresinin uzun olması sebebiyle TEM Bağlantı yolu kullanılarak İstanbul ilinin ana ulaşım hatları olan Marmaray, Kartal-Kadıköy, metrobüs ve metro hatlarına ekspres araçlar hizmete sokulmuştur. Toplu ulaşımı kullanmayı teşvik etmek için sürenin kısaltılması için çalışma yapılması gerektiği açıktır.

Sultanbeyli Belediyesi tarafından hazırlanan 2015-2019 Yılı Stratejik Planında yolculuk ilçe ulaşım istatistikleri Çizelge 6.13'de verilmektedir.

Çizelge 6.13. İlçenin Ulaşım İstatistikleri

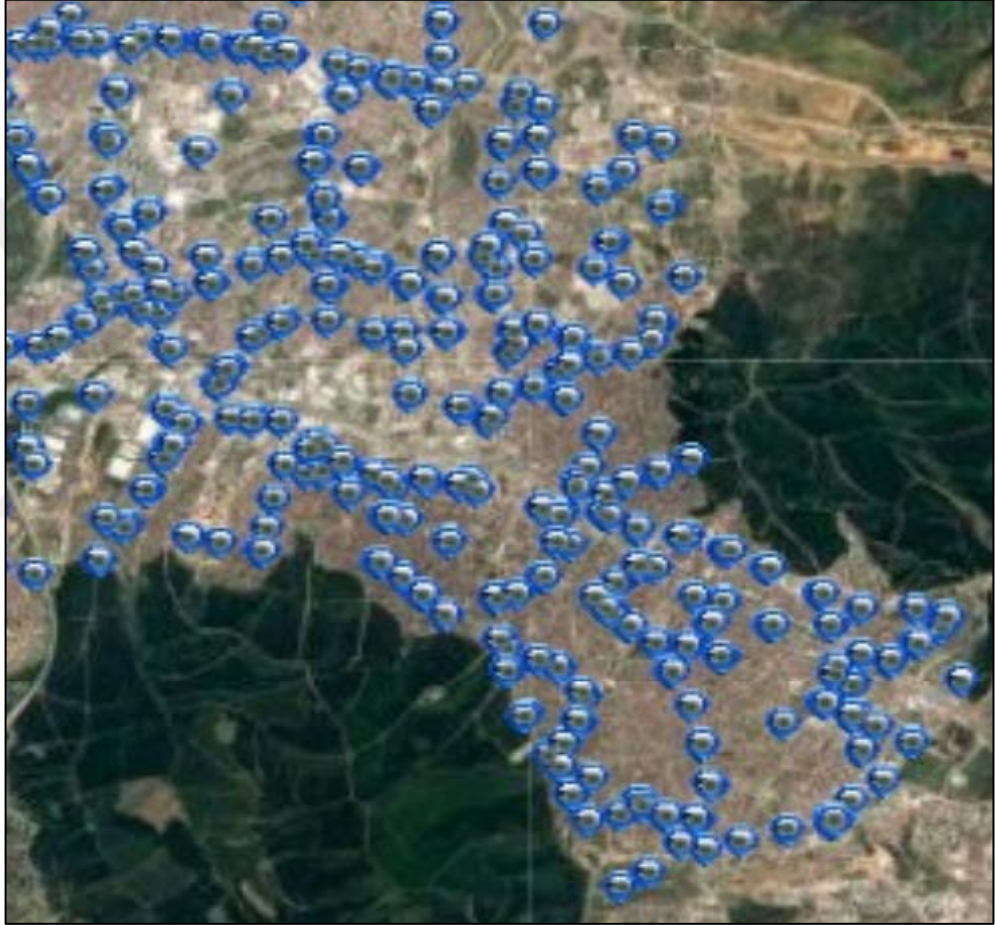
Yolcu taşımacılığında Ulaşım Türleri Sayısı 1
Toplu Taşıma-Otobüs Hat Sayısı (adet) 36
Toplu Taşıma-Otobüs Araç Sayısı (adet) 233
Toplu Taşıma-Otobüs Günlük Sefer Sayısı (adet) 977
Toplu Taşıma-Otobüs Günlük Yolcu Sayısı (kişi) 137,623
Toplu Taşıma-Otobüs Sefer Başına Yolcu Sayısı (kişi) 141
Toplu Ulaşımı Günlük Kullananların Toplam Nüfusa Oranı % 44
Ortalama Toplu Taşıma Yolculuk Süresi 156 dk.
Hanede Araç Sahibi Bulunmayan Hane Oranı % 75,2
Hanede Binek Otomobil Sahibi Bulunma Oranı % 21,5
Hanede Ticari Araç Sahibi Bulunma Oranı % 3,5

Sultanbeyli ilçesinde Aralık 2017 yılı itibariyle yolculuk yapılan hat bilgileri Çizelge 6.14.'de sunulmaktadır.

Çizelge 6.14. Sultanbeyli merkezli hat bilgileri

14KS SULTANBEYLİ GÖLET - KOZYATAĞI METRO
131C SULTANBEYLİ - ÜMRANIYE
18Ü SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
522ST SULTANBEYLİ - MECİDİYEKÖY
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
131 SULTANBEYLİ - ÜMRANIYE
18A SULTANBEYLİ UZUNDERE - UZUNÇAYIR METROBÜS
132C SULTANBEYLİ GÖLET - KARTAL
131C SULTANBEYLİ - ÜMRANIYE
18K SULTANBEYLİ GÖLET - KADIKÖY
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
132V YENİDOĞAN / SULTANBEYLİ DEVLET HAST. - PENDİK YHT
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
132P VEYSEL KARANI / SULTANBEYLİ - KARTAL
18K SULTANBEYLİ GÖLET - KADIKÖY
18A SULTANBEYLİ UZUNDERE - UZUNÇAYIR METROBÜS
18Ü SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
522ST SULTANBEYLİ - MECİDİYEKÖY
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
132C SULTANBEYLİ GÖLET - KARTAL
18K SULTANBEYLİ GÖLET - KADIKÖY
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
131 SULTANBEYLİ - ÜMRANIYE
522ST SULTANBEYLİ - MECİDİYEKÖY
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
132P VEYSEL KARANI / SULTANBEYLİ - KARTAL
131C SULTANBEYLİ - ÜMRANIYE
132V YENİDOĞAN / SULTANBEYLİ DEVLET HAST. - PENDİK YHT
14KS SULTANBEYLİ GÖLET - KOZYATAĞI METRO
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
18K SULTANBEYLİ GÖLET - KADIKÖY
14KS SULTANBEYLİ GÖLET - KOZYATAĞI METRO
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
11ÜS SULTANBEYLİ - ÜSKÜDAR
131C SULTANBEYLİ - ÜMRANIYE

İstanbul genelinde insanların tek yönde işten eve evden işe yürüdüğü mesafe 0.94 km'dir. İstanbul halkının %37'sinin ise duraklara erişim mesafesi ortalama 1 km'den fazladır. Bu oran Atina'da 0.72 km, Londra'da 0.53 km Madrid'de 0.59 km, New York'ta 0.69 km'dir.( Moovit,2016 ) İstanbul'da duraklara erişim mesafesinin gelişmiş ülkelere göre daha uzun olduğu görülmektedir. Sultanbeyli'de durak yoğunluğunu gösteren harita Şekil 6.24'de sunulmuştur.



Şekil 6.24. Sultanbeyli durak yoğunluğu haritası

#### **6.6.2. 2012, 2016, 2017 yılları yolculuk verileri**

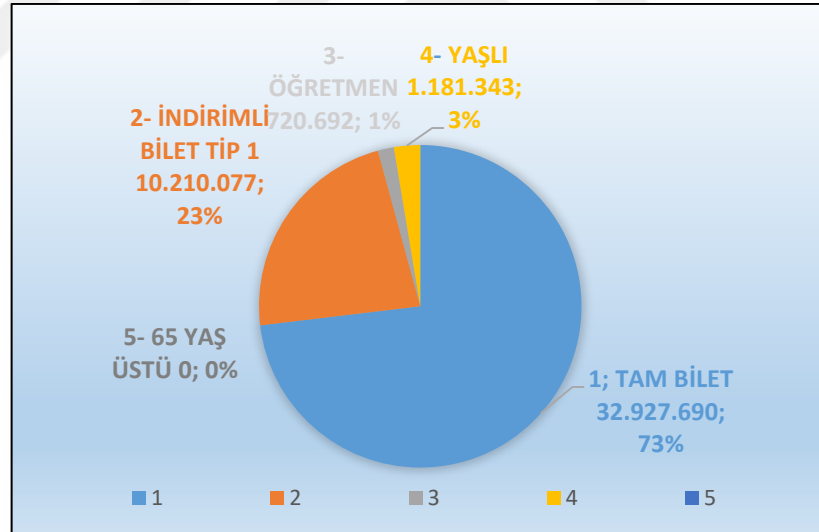
Sultanbeyli'de 2012 yılında kullanılan toplam 45.039.802 biletin 32.927.690 tam bilet 10.210.077 'si İndirimli tip 1 (öğrenci) 720.629'u Tip 2 indirimli (öğretmen ) 1.181.343 'ü tip 2 indirimli ( altmış yaş üstü ) bilet olarak kullanılmıştır. 2012 yılı aylara göre yolculuk sayıları Çizelge 6.15.'de sunulmaktadır.

Çizelge 6.15. Sultanbeyli’de 2012 yılında bilet türü ve aylara göre yolculuk sayıları

2012	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	GENEL TOPLAM
TAM BİLET	2.601.841	2.570.993	2.868.460	2.790.803	2.848.281	2.784.073	2.630.001	2.630.267	2.816.844	2.928.112	2.735.923	2.722.092	32.927.690
İNDİRİMLİ BİLET TİP 1	732.612	807.239	951.959	928.824	945.283	761.644	663.609	608.485	775.607	942.290	1.033.969	1.058.556	10.210.077
ÖĞRETMEN	51.147	61.923	71.182	68.166	70.560	68.390	33.095	27.816	62.717	61.139	69.810	68.687	720.692
YAŞLI	86.622	88.252	110.192	107.161	107.286	95.485	82.392	82.777	95.828	106.407	110.823	108.118	1.181.343
ÜCRETSİZ BİLET (65 +)													0
GENEL TOPLAM	3.475.222	3.528.407	4.001.793	3.894.954	3.971.410	3.709.592	3.409.097	3.349.375	3.751.026	4.040.948	3.950.525	3.957.453	45.039.802

Sultanbeyli’de 2012 yılında kullanılan biletin;

- Tam bilet %73
- Tip 1 İndirimli (öğrenci) %23,
- Tip 2 indirimli ( altmış yaş üstü ) %3,
- Tip 2 indirimli (öğretmen) %1 oranında olduğu anlaşılmaktadır. Yolculuk oranları Şekil 6.25’de görülmektedir.



Şekil 6.25. Sultanbeyli ilçesinde türlerine göre bilet sayı ve oranları (2012 yılı)

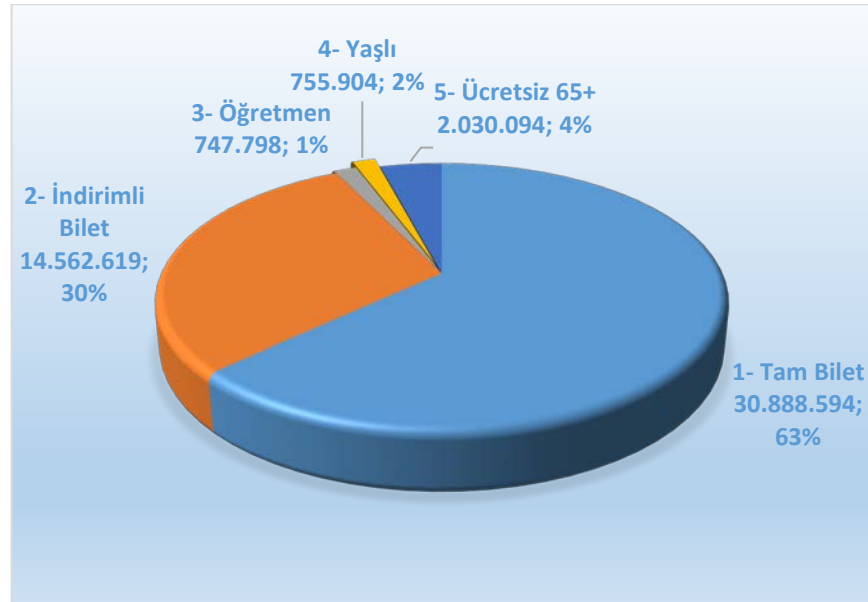
2016 yılında kullanılan toplam 46.954.915 elektronik biletin 30.888.594’ü tam bilet 14.562.619’u tip 1 indirimli (öğrenci), 747.904’ü tip 2 indirimli (öğretmen) 755.904’ü tip 2 indirimli (60-65 yaş arası) 2.030.094’ü ücretsiz ( 65 yaş üstü, şehit yakını, gazi gazi yakını, engelli) olarak kullanılmıştır. Kullanılan bilet türü ve aylara göre yolculuk sayıları Çizelge 6.16.’da görülmektedir.

Çizelge 6.16 Sultanbeyli’de 2016 yılında türlerine göre yolculuk kullanım verileri

2016	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	GENEL TOPLAM
TAM BİLET	2.745.568	2.716.581	2.863.136	2.819.806	2.804.904	2.487.184	1.181.348	2.703.978	2.559.260	2.732.485	2.669.318	2.605.026	30.888.594
İNDİRİMLİ BİLET TİP 1	1.184.607	1.229.969	1.395.677	1.363.732	1.316.565	1.019.348	394.260	991.721	1.100.892	1.502.513	1.545.005	1.518.330	14.562.619
ÖĞRETMEN	64.973	64.216	78.597	75.985	74.660	71.425	13.868	40.971	56.727	69.519	70.099	66.758	747.798
YAŞLI	61.818	67.038	73.934	71.413	69.116	55.270	24.706	59.469	59.207	69.639	73.787	70.507	755.904
ÜCRETSİZ BİLET (65 +)	164.834	191.868	213.477	203.391	188.280	149.951	67.420	149.810	152.614	179.667	190.665	178.117	2.030.094
GENEL TOPLAM	4.056.966	4.077.804	4.411.344	4.330.936	4.265.245	3.633.227	1.614.182	3.796.139	3.776.086	4.374.156	4.358.209	4.260.621	46.954.915

Sultanbeyli’de 2016 yılında gerçekleştirilen yolculuğun oranları;

- Tam bilet % 63
- Tip 1 indirimli ( öğrenci ) %30
- Tip 2 indirimli (60-65 yaş arası) %2
- Tip 2 indirimli ( öğretmen ) %1
- Ücretsiz (altmış beş yaş üstü, engelli gazi, gazi yakını, şehit yakını) %4 olarak gerçekleşmiştir. Yolculuk dağılımı oranları Şekil 6.26.’da sunulmaktadır.



Şekil 6.26. Sultanbeyli ilçesinde türlerine göre bilet sayı ve oranları (2016 yılı)

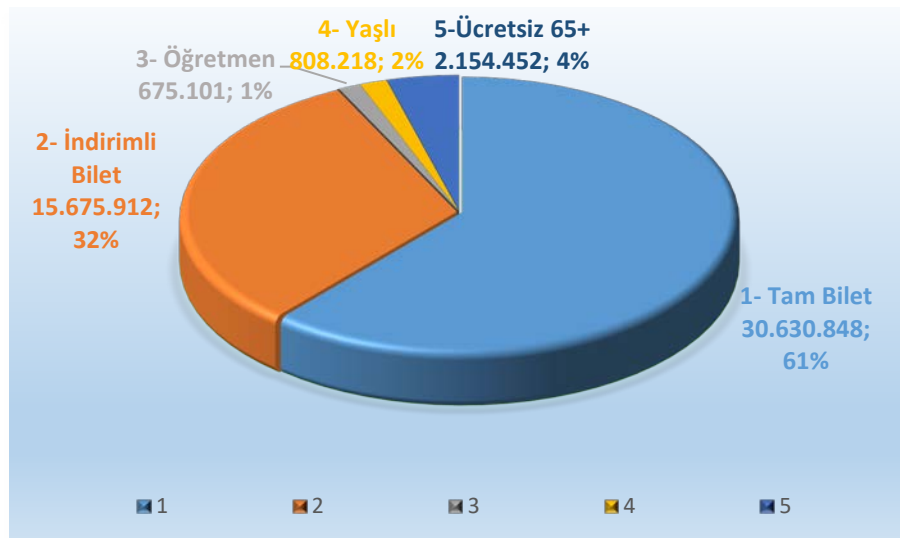
Sultanbeyli’de 2017 yılında kullanılan 47.790.079 yolculuğun 30.630.848’i tam bilet,15.675.912’si tip 1 indirimli (öğrenci), 808.218’i tip 2 indirimli (60-65 yaş arası) 675.101.’i tip 2 indirimli ( öğretmen ) 2.154.452’si ücretsiz (altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi, gazi yakını) tarafından kullanılmıştır. 2017 yılında kullanılan bilet türü ve aylara göre dağılımı Çizelge 6.17.’de sunulmaktadır.

Çizelge 6.17 Sultanbeyli’de 2017 yılında bilet türü ve aylara göre yolculuk dağılımı

2017	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	GENEL TOPLAM
<b>TAM BİLET</b>	2.538.409	2.426.277	2.701.439	2.647.477	2.619.517	2.426.626	2.503.232	2.432.268	2.730.370	2.454.952	2.547.362	2.602.919	30.630.848
<b>İNDİRİMLİ BİLET TİP 1</b>	1.177.378	1.234.017	1.472.181	1.390.646	1.357.338	1.000.366	996.094	972.305	1.356.820	1.506.618	1.611.313	1.600.836	15.675.912
<b>ÖĞRETMEN</b>	55.145	55.244	66.651	61.389	62.737	53.423	36.193	34.313	63.881	59.185	63.086	63.854	675.101
<b>YAŞLI</b>	65.966	66.501	76.518	73.259	70.058	58.214	58.530	57.243	69.436	64.985	72.325	75.183	808.218
<b>ÜCRETSİZ BİLET (65+)</b>	160.953	177.961	213.030	198.736	185.949	154.402	146.003	153.399	184.529	172.796	198.908	207.786	2.154.452
<b>GENEL TOPLAM</b>	3.836.898	3.782.039	4.316.789	4.172.771	4.109.650	3.538.629	3.594.049	3.496.129	4.220.507	4.085.740	4.294.086	4.342.792	47.790.079

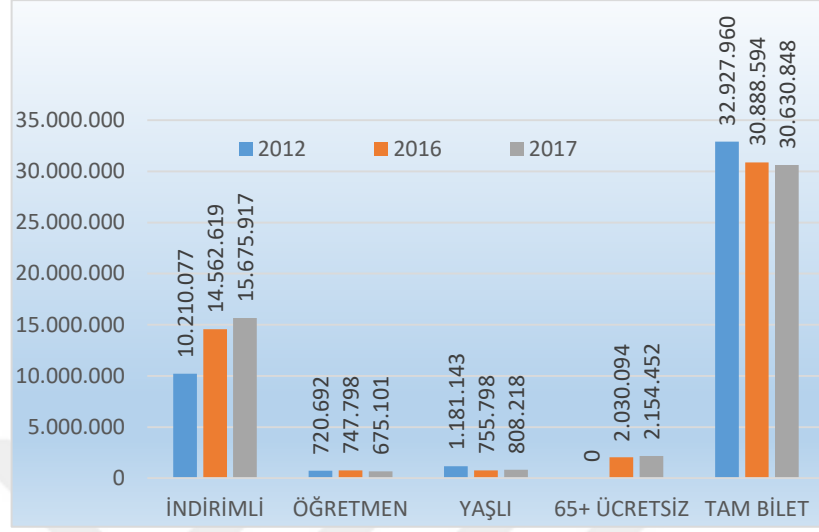
Sultanbeyli de 2017 yılında kullanılan yolculuğun oransal dağılımı;

- Tam bilet %61
- Tip 1 indirimli (öğrenci ) %32
- Tip 2 indirimli (öğretmen ) %1
- Tip 2 indirimli (60-65 yaş arası ) %2
- Ücretsiz ( altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakını) %5 olarak gerçekleşmiştir. Kullanılan bileti türüne göre 2017 yılı yolculuk oranları Şekil 6.27.’de görülmektedir.



Şekil 6.27. Sultanbeyli ilçesinde türlerine göre bilet sayı ve oranları (2017 yılı)

2012,2016 2017 yıllarında kullanılan tüm bilet türleri ve yolculuk sayıları tek bir grafik olarak Şekil 6.28.'de görülmektedir.



Şekil 6.28. Sultanbeyli ilçesinde bilet türlerine göre veriler (2012-2016-2017 yılları)

Yukarıdaki tüm yolculuk sayıları ve Şekil 6.19.'da verilen grafik incelendiğinde; 2012 yılına oranla Sultanbeyli'de kullanılan toplam yolculuk sayısı içindeki tip 1 indirimli bilet kullanımında artış olmuştur. Tam biletle yolculuk yapanların toplam yolcu içindeki oranları düşmüştür. 60-65 yaş arası nüfus artışına rağmen yine de indirimli tip 2 (öğretmen, yaşlı ) bilet kullananların sayısının düştüğü gözlemlenmektedir. Hem Sultanbeyli'de hem de İstanbul'un genelinde tam bilet kullananların oranı yıllara göre azalmıştır.

### 6.6.3. Altmış beş yaş üstü yolculuk verileri

Sultanbeyli'de altmış beş yaş üstü ücretsiz taşınan yolcuların aylara göre kullanım yoğunluğu incelenmiştir. Altmış yaş üstü tip 2 indirimli bilet kullanan yaşlıların 2012 yılında yoğunluklu olarak kış aylarında ( ocak –şubat ) yolculuk talebinin düştüğü, bahar aylarında ( mart-nisan-mayıs ) yolculuk oranlarının artış gösterdiği, yaz aylarında (haziran-temmuz-ağustos) tekrar düştüğü sonbahar aylarında (eylül-ekim-kasım) yükseldiği görülmüştür. 2012 yılında ücretsiz indirimi henüz başlamadığı için altmış beş yaş üstü bireyler de 2012 yılında indirimli tip 2 bilet ile yolculuk yapmaktadır. 2012 yılında tip 2 indirimli bilet kullanılarak yapılan yolculuk sayısının

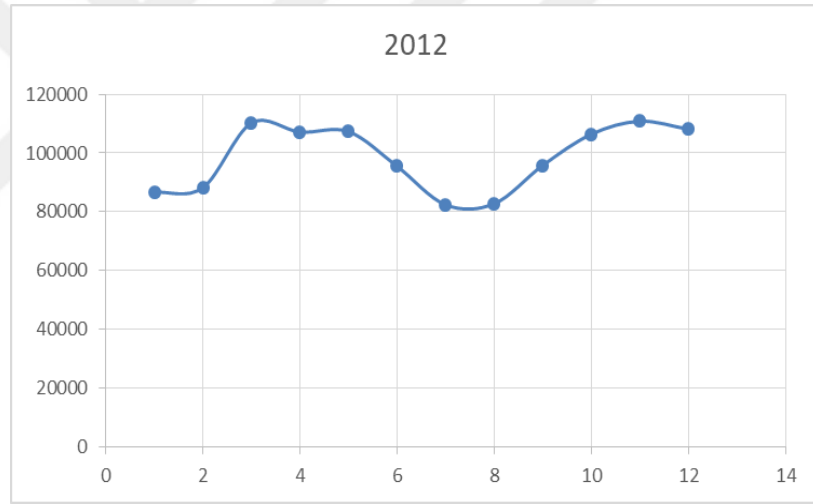


ne kadarının 60-65 yaş arası ne kadarının ise altmış beş yaş üstü bireylerden oluştuğu tespit edilememiştir. Tüm yaşlı yolculuk sayıları üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Sultanbeyli 'de 60 yaş üstü bireylere toplu taşımanın indirimli olduğu,

- 2012 yılında; 60 yaş üstü tüm yaşlıların 1.181.343 olan yolculuk sayısı;
- 2016 yılı; 755.904 (60-65 arası )+ 2.030.094 (ücretsiz) = 2.785.998
- 2017 yılı; 808.212 (60-65 arası ) + 2.154.452 ( ücretsiz ) = 2.962.664 olarak gerçekleşmiştir.

Mevsim şartlarının yaşlıların seyahat talebinin oluşmasında etkisi olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca yaz aylarındaki 65 yaş üstü yolcuların sayılarının düşmesinde tatil için İstanbul'dan ayrılmalarının da etkisi olduğu düşünülmektedir.

2012 yılında 60 yaş üstü 2012 eğrisi Şekil 6.29.'da gösterilmiştir.



Şekil 6.29. 2012 yılında kullanılan altmış beş yaş üstü yolculuğun aylara göre dağılımı

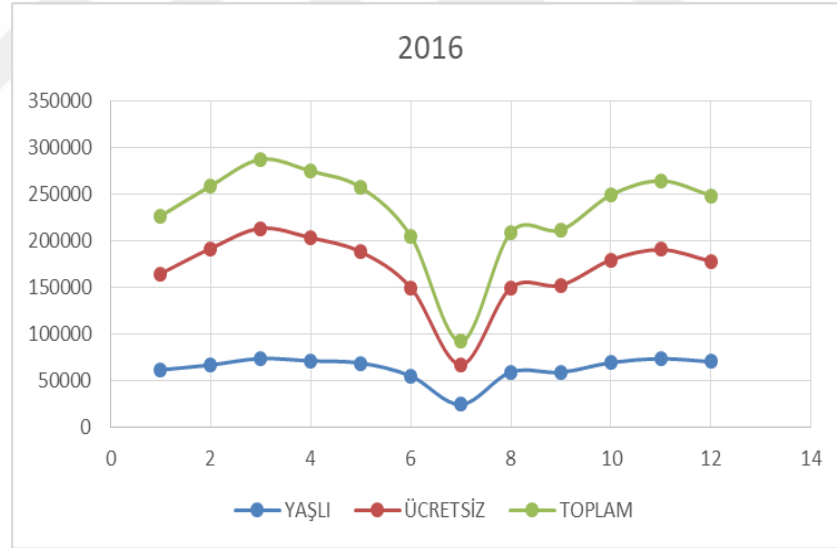
4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunda 2013 yılında yapılan değişiklik ile altmış beş yaş üstü bireylere kent içi toplu taşıma hizmetinden faydalanmayı ücretsiz hale getirmiştir. 2016 yılında altmış beş yaş üstü bireylere ücretsiz yolculuk uygulaması devam ettiğinden; 2016 yılında yaşlı ( 60-65 yaş arası ) ve ücretsiz ( Altmış beş yaş üstü, engelli, gazi, gazi yakını ve şehit yakını) bilet kullanılarak yapılan yolculuk sayıları ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Yaşlı (60-65 yaş arası ) indirimini kullanarak yolculuk yapan kişilerin yolculuk taleplerinde aylara göre anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır.

Ücretsiz yolculuk yapan 65 yaş üstü kişiler ise 2012 yılı yolculuk talep eğrisi ile benzer şekilde, kış aylarında (ocak –şubat) yolculuk talebinin düştüğü, bahar aylarında ( mart-nisan-mayıs ) yolculuk oranlarının artış gösterdiği, yaz aylarında (haziran-temmuz-ağustos) tekrar düştüğü sonbahar aylarında (eylül-ekim-kasım) yükseldiği görülmüştür.

15 Temmuz 2016 yılında yaşanan darbe girişimi sonrasında on beş gün boyunca tüm yolculara toplu ulaşım ücretsiz olduğu için bu dönemde kart okutulmamıştır. Bu nedenle yapılan yolculuk sayılarına ulaşmak mümkün olmamıştır. Temmuz ayında on beş gün süreyle yolcu sayısındaki düşüş elektronik kart okutulmamasından kaynaklanmıştır.

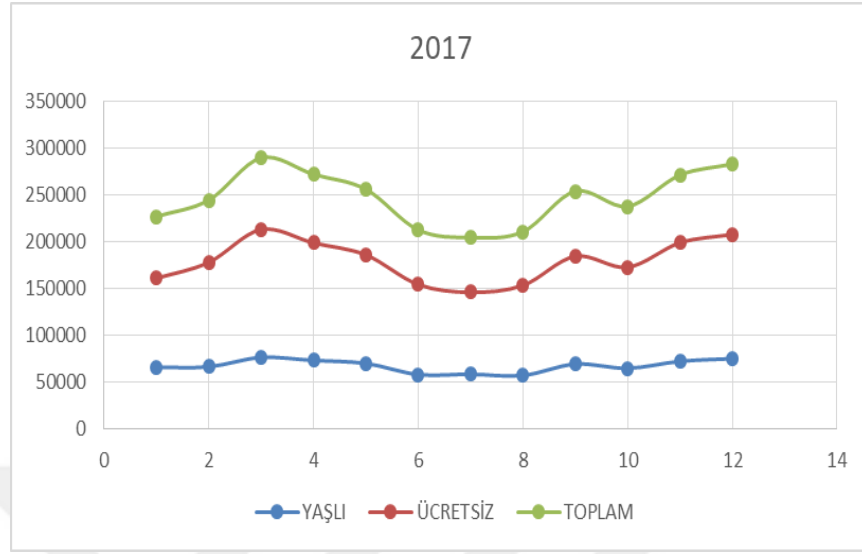
2016 yılı aylara göre yolculuk talep eğrisi Şekil 6.30.'da sunulmaktadır.



Şekil 6.30. 2016 yılında kullanılan altmış beş yaş üstü yolculuğun aylara göre dağılımı

2017 yılında kullanılan yaşlı (60-65 yaş arası) indirimli yolculuklar ile ücretsiz ( altmış beş yaş üstü, engelli, şehit yakını, gazi ve gazi yakını) 2016 yılı ile benzerlik göstermektedir. Tip 2 indirimli (sosyal kart) kullanılarak gerçekleştirilen yolculuk aylara göre önemli sayılabilecek bir farklılık göstermezken, ücretsiz yolculuk sayısının aylara göre 2012 ve 2016 yılında yapılan yolculuk talebi ile benzerlik gösterdiği,

mevsim koşullarının 65 yaş üstü yolcuların yolculuk taleplerini etkilediği anlaşılmaktadır. 2017 yılı yolculuk talep eğrisi Şekil 6.31.'de sunulmaktadır.



Şekil 6.31. 2017 Yılında kullanılan altmış beş yaş üstü yolculuğun aylara göre dağılımı

#### 6.6.4. Verilerin analizi

Yaşlılara kent içi toplu ulaşımda ücretsiz seyahat hakkı uygulamasının henüz başlamadığı 2012 yılı ile 2016 ve 2017 yılları yolculuk sayıları BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş. 'den (BELBİM), özel işletmecilerin işletme maliyetleri İstanbul Belediyesi İştirak Şirketlerinden İstanbul Otobüs İşletmeleri Ticaret Anonim Şirketi'nden ( İstanbul Otobüs) temin edilmiştir.

İstanbul genelinde kent içi ulaşımda;

- 2012 yılı; 60 yaş üstü yolcu sayısı 69.684.044
- 2016 yılı; 37.721.143 ( 60-65 arası) + 103.905.393 (ücretsiz) = 141.626.536
- 2017 yılı; 41076.610( 60-65 arası) + 113.563.900 (ücretsiz) = 154.640.510'dır.

2012 yılında toplu taşımada kullanılan tip 2 yaşlı indiriminden faydalanan yolcuların ne kadarlık kısmının altmış beş yaş üstü olduğuna ilişkin elimizde bir veri bulunmadığı için 2012 yılı ile 2016 ve 2017 yıllarında toplu taşımayı kullanan yaşlı yolcuların toplamı üzerinden bir kıyaslama yapılmıştır.

60-65 yaş arası ile altmış beş yaş üstü yolculuk sayıları toplamında 2012 yılına göre,

- 2016 yılında %103 oranında,

- 2017 yılında ise %122 oranında bir artış olmuştur (Çizelge 6.18.)

Çizelge 6.18. İstanbul'da yolculuk tarifesine göre bilet türlerinde değişim

<b>İSTANBUL'DA AKBİL TÜRLERİNDEKİ DEĞİŞİM</b>					
	<b>TAM BİLET</b>	<b>İNDİRİMLİ BİLET TİP 1</b>	<b>ÖĞRETMEN YAŞLI</b>	<b>YAŞLI</b>	<b>ÜCRETSİZ BİLET (65 +)</b>
<b>2012</b>	67%	27%	1%	5%	0%
<b>2016</b>	60%	32%	1%	2%	5%
<b>2017</b>	59%	33%	1%	2%	5%

Sultanbeyli 'de 60 yaş üstü bireylere kent içi toplu taşımının indirimli olduğu

- 2012 yılı; 60 yaş üstü tüm yaşlıların 1.181.343 olan yolculuk sayısı;
- 2016 yılı; 755.904 (60-65 arası )+ 2.030.094 ( ücretsiz ) = 2.785.998
- 2017 yılı; 808.212 (60-65 arası ) + 2.154.452 ( ücretsiz ) = 2.962.664 olarak gerçekleşmiştir.

2012 yılında toplu taşımada kullanılan tip 2 indiriminden faydalanan yolcuların ne kadarlık kısmının altmış beş yaş üstü olduğuna ilişkin elimizde bir veri bulunmamaktadır. 2012 yılında 60 yaş üstü bireyler tip 2 indirimli bilet ile toplu ulaşım araçlarını kullanmaktadır.

2013 yılında 4736 sayılı kanunda yapılan değişiklik ile, 65 yaş üstü olan bireylere kent içi toplu ulaşım ücretsiz hale getirilmiştir. Dolayısı ile 4736 sayılı yasada yapılan değişiklik ile 65 yaş üstü bireylere kent içi toplu ulaşımın ücretsiz olmasının yolcu sayılarına etkisi araştırılırken, 65 yaş üstü bireylerin 2012 yılında tip 2 indirimli tarife ile yolculuk yapıyor olmaları sebebi ile yaşlı indirimini kullanan yolcunun içine dahil olduğu dikkate alınarak, 2012 yılı ile 2016 ve 2017 yıllarında toplu taşımayı kullanan 60 yaş üstü yolcuların toplamı üzerinden bir kıyaslama yapılmıştır.

Sultanbeyli'de, tip 2 indirimli ( 60-65 yaş arası) ile ücretsiz (65 yaş üstü, engelli, gazi, gazi yakını, şehit yakını) yolculuk sayıları toplamında 2012 yılına göre,

- 2016 yılında %135 oranında,
- 2017 yılında ise %150 oranında bir artış olmuştur. ( Çizelge 6.19 )

Çizelge 6.19. Sultanbeyli’de yolculuk tarifesine göre bilet türlerinde değişim

<b>SULTANBEYLİ'DE AKBİL TÜRLERİNDEKİ DEĞİŞİM</b>					
	<b>TAM BİLET</b>	<b>İNDİRİMLİ BİLET TİP 1</b>	<b>ÖĞRETMEN</b>	<b>YAŞLI</b>	<b>ÜCRETSİZ BİLET (65 +)</b>
<b>2012</b>	73%	23%	1%	3%	0%
<b>2016</b>	63%	30%	1%	2%	4%
<b>2017</b>	61%	32%	1%	2%	4%

İstanbul’da 2012 yılına göre 2016 yılındaki artış %103, 2017 yılındaki artışın %122 olduğu dikkate alındığında, Sultanbeyli’de İstanbul’a göre yüzdelik olarak 2016 yılında 32, 2017 yılında ise 28 puanlık fark bulunmaktadır. Sultanbeyli’deki ücretsiz toplu taşıma artış oranı İstanbul’a kıyasla yüksektir.

65 yaş üstü nüfusun toplam nüfus içindeki oranında bir artış olmazken 65 yaş üstü ücretsiz kent içi yolculuktaki sayının artışı yasa değişikliğinin yaşlıların kent içi yolculuk sayısına etkisini ortaya koymaktadır. Sultanbeyli’de ücretsiz yolculuk yapanların yolculuk talebinin mevsim koşullarından önemli ölçüde etkilendiği anlaşılmaktadır. Yaz aylarındaki yolculuk sayısının düşüşünde altmış beş yaş üstü bireylerin yaz aylarını İstanbul dışında geçirmelerinin de etkisi olduğu değerlendirilmektedir.

Altmış beş yaş üstü bireylerin çalışma hayatından uzaklaşmaları sebebiyle, yolculuk taleplerinin periyodik yolculuk ihtiyacından kaynaklanmadığı söylenebilir. Öte yandan yaşlı indirimini kullanan 60-65 yaş arası bireylerin yolculuk oranlarının mevsimsel nedenlerle değişmemesi 60-65 yaş arası yaşlıların hala düzenli olarak yolculuk taleplerinin olması ve yolculuk ihtiyacının periyodik olduğu, ihtiyari olmayıp mecburiyetten kaynaklandığını göstermektedir.

## 7. SONUÇ VE ÖNERİLER

İstanbul'da toplu taşımayı teşvik etmek, özel araç kullanımını azaltmak ve tüm kesimler için toplu ulaşımı erişilebilir kılmak için alınması gereken önlemler, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve Ulaşım Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği gereği UKOME tarafından planlanmaktadır. UKOME tarafından toplu taşımanın kalitesinin artırılması, buna karşılık bilet fiyatlarının dar gelirli kesimlerin de karşılayabileceği seviyede tutulması İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ulaşım ile ilgili stratejisinin temel mantığını oluşturmaktadır. Toplu ulaşımı teşvik etmek için bu stratejinin devam etmesi zorunludur.

UKOME tarafından belirlenen tam bilet fiyatları indirimli/ücretsiz/aktarmalı yolculuklar sebebi ile özel işletmeciye ödenen birim yolculuk gelirlerini düşürmektedir. 2017 yılı sonu itibariyle özel işletmecinin yolculuk birim geliri 1,55 TL'dir. Buna karşın özel işletmeciler için UKOME tarafından belirlenen toplu taşıma araçlarının asgari araç ve hizmet standartlarına uygun hizmet maliyeti 2017 yılı Aralık ayı itibariyle yolcu başına 1,85 TL'dir. Yolcu başına elde edilen gelir, UKOME tarafından belirlenen araç ve hizmet standartlarına uygun verilen toplu taşıma hizmetinin maliyetini karşılamaktan uzaktır. UKOME tarafından toplu ulaşımın kalite standartlarının artırılması ile ilgili kararlar alınmaktadır ancak, UKOME kararlarının özel işletmeciye getireceği maliyetin işletmeci tarafından nasıl karşılanacağı ile ilgili planlama eksik kalmaktadır.

Toplu taşımadan ücretsiz faydalanan yolcuların genel olarak engelli ve yaşlı oldukları dikkate alındığında, dezavantajlı gruplara verilen hizmetin kalite, konfor ve erişilebilirlik standartları gereği maliyetinin daha yüksek olduğu açıktır. Kamu tarafından sunulan toplu taşımalarda ek maliyetlerin devlet tarafından karşılanması sosyal devlet ilkesinin gereğidir. Ancak maliyeti özel işletmeci tarafından karşılanan toplu taşıma hizmetlerinde ilkesel olarak ücretsiz/indirimli taşınan yolcuların oluşturduğu tüm maliyetin devlet tarafından sübvansede edilmesi gerekmektedir.

4736 Sayılı Kanun ve kanuna dayanılarak çıkarılan "Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" gereği, İstanbul'da kent içi toplu taşıma hizmeti veren özel işletmecilere; taşınan yolcu sayısı, araç standardı, mesafe, yolculuk süresi vb. gibi kıstaslar dikkate alınmadan tüm araçlar için standart 1.000 TL ücret ödenmesi hakkaniyet ilkesine aykırıdır. Ayrıca

yönetmelikle belirlenen gelir desteği, UKOME tarafından belirlenen indirimli tarifeler ile kıyaslandığında dahi oldukça düşüktür. 4736 sayılı Kanun kapsamında yapılacak aylık gelir desteği ödemesini; yıllık olarak belirlemeye, şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracına taşıma kapasitesine göre farklılaştırmaya ve yapılacak ödemeye ilişkin diğer esas ve usulleri düzenlemeye Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı yetkilidir. Bu nedenle kanunda değişiklik yapmaya ihtiyaç olmaksızın yönetmelikte yapılacak düzenleme ile taşınan ücretsiz yolcu sayısı üzerinden gelir desteği hesaplanarak ödenebilir. Taşınan yolcu başına ödeme yapılacak tarifinin Ankara ve İstanbul Büyükşehir Belediyelerinde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için taşınan ücretsiz yolcu başına UKOME tarafından belirlenen indirimli tarife ücretinin altına düşmemesine dikkat etmek gereklidir.

Büyük kentlerde artan yolculuk talebinin toplu ulaşım ile çözülmesi için, kent içi toplu taşımacılık sistemlerinin etkin, verimli, konforlu, güvenli ve güvenilir bir şekilde planlanması ve işletilmesi zorunludur. Toplu ulaşımın hizmet düzeyi; Erişilebilirlik, Sıklık, Seyahat Süresi, Konfor, Güvenlik ve Taşıma Kapasitesi ile ölçülebilmektedir. Toplu ulaşım ile ilgili planlamaların kentin temel özelliklerini (ekonomik, coğrafî ve demografik yapısını) ve halkın ihtiyaçlarını dikkate alarak yapılmasının doğru olacağı açıktır. UKOME tarafından belirlenecek tarifeler her bir büyükşehir için şehrin özellikleri ve ihtiyacı dikkate alınarak belirleneceğinden daha adil bir düzenleme olacaktır.

Kalkınma hedefleri kapsamında, özellikle de yaşlı, kadın, çocuk ve engelli gibi toplumun dezavantajlı kesimleri için ihtiyaçlarına uygun yöntemler geliştirmek, yol ve yolculuk güvenliğinin artırılması ekonomik ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine ulaşımının sağlanması önemlidir. Toplu ulaşımın yaygınlaşmasında süre ve konfor önem arz etmektedir. İstanbul genelinde yaşlı yolcuların seyahat taleplerinin yüksek olduğu sonbahar ve ilkbahar aylarında yolculuk konforunun artırılması için yerel yönetimler tarafından ek tedbirler alınabilir. Yaşlı yolcuların ücretsiz seyahat hakları ile ilgili zaman aralığının ulaşım talebinin en yüksek olduğu saatlerin dışındaki zaman aralığında kullanılması için UKOME'ye yetki verilmesi konusunda yasal düzenleme yapılabilir.

Özel İşletmecilerin gelirleri UKOME tarafından belirlenen taşıma tarifelerinden elde edilen gelirlere ibarettir. Bilet fiyatlarının toplu ulaşımı teşvik amacıyla düşük

tutulması, araç ve hizmet standartlarının UKOME kararları ile yükseltilmesi, araçlarda metrekaşe başına düşen yolcu yoğunluğunun azaltılması için alınan tüm önlemler özel işletmecinin işletme maliyetini artırmaktadır. UKOME kararları ile yapılacak planlamaların özel işletmeciye getireceği yükün karşılanması sağlayacak kararların eş zamanlı olarak bu komisyonda karara bağlanması özel işletmeci açısından işin sürdürülebilir olmasını sağlayacaktır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisinin 22/09/2017 tarihli ve 1400 sayılı kararıyla kabul edilen “İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Toplu Taşıma Yönetmeliği” ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde toplu taşımacılık hizmetinin amaca uygun, planlı, programlı, etkin, verimli ve konforlu bir şekilde yapılmasını sağlama, taşımacıların performanslarının artırılması ve taşımacılık yapan gerçek ve tüzel kişilere toplu taşımacılık faaliyetleri karşılığında yapılacak ödemelerin performanslarına dayalı gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Söz konusu yönetmelik Sayıştay tarafından idari ve yasal açıdan eksiklikler bulunduğu gerekçesi ile iade edilmiştir. Konu ile ilgili öngörülen yasal ve idari düzenlemelerin bir an önce yapılması performansa dayalı hakediş modeline geçilmesinin önünün açılması zorunludur. Aksi takdirde özel işletmeci tarafından verilen toplu taşıma hizmetlerinde hedeflenen hizmet düzeyine ulaşmak mümkün olmayacaktır.

Sultanbeyli Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı’nda Sultanbeyli’de ilçe ulaşım istatistikleri hakkında verilen bilgilerden 2014 yılı itibariyle; ilçede tek ulaşım türünün lastik tekerlekli sistemler olduğu, 36 adet hat bulunduğu, 233 toplu taşıma aracı otobüsün hizmet verdiği, günlük yolcu sayısının 137,623 olduğu, 977 otobüs seferi yapıldığı, sefer başı yolcu sayısının 141 olduğu, toplam nüfusun %44 ünün günlük olarak toplu taşıma aracını kullandığı, ortalama toplu taşıma yolculuk süresinin 156 dakika olduğu ifade edilmektedir. 2017 yılı itibariyle taşınan günlük yolcu sayısı 132.750’dir.

Sultanbeyli ilçesinin İstanbul’un merkezine uzaklığı sebebiyle yolculuk süresi uzundur. Yolculuk süresinin toplu ulaşımın hizmet düzeyi açısından önemi açıktır. Süre, konfor ve yaşlıların erişim imkânlarının geliştirilmesi için raylı sistem alt yapısının bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Sultanbeyli halkının %44 ünün her gün toplu ulaşım aracını kullanmak durumunda olduğu düşünüldüğünde bu konudaki ihtiyaç daha iyi anlaşılacaktır.



Mevcut imkânlarının iyileştirilmesi yolculuk süresini kısaltacak planlamaların yapılması zorunludur. TEM bağlantı yolu kullanılarak ana ulaşım hatları olan marmaray, Kartal-Kadıköy, metrobüs ve metro hatlarına ekspres araçların hizmete sunulması bu hatlardaki araç sayısı ve seyahat sürelerinin sıklaştırılması toplu ulaşım hedefleri açısından doğru bir uygulama olacaktır.

Bunun yanında merkez ilçelere sefer yapan Sultanbeyli çıkışlı hatlar için durak planlaması yapılması, merkezi duraklar dışındaki durakların atlanarak hizmet sunulması doğru bir uygulama olabilir.



## KAYNAKLAR

Acar, 2005 İsmail Hakkı Acar Kentlerimiz İçin "Metrobüs" Çözümleri. 6. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Bildiriler Kitabı, s. 89-98, İstanbul.

Aiken, L. R., 1995. Aging. Sage Pub., Londra.

Alparslan, 2016 Serpil Alparslan Dünya'nın "Genç Nüfus" Yaşı erişim tarihi 20.05.2018  
<https://gazetebirlik.com/>

Anayasa Mahkemesi,1988 Anayasa Mahkemesi 26 Ekim 1988 tarih ve K.1988/33 erişim tarihi 21.02.2018 <http://www.kararlaryeni.anayasa.gov.tr/Karar>

Başkaya,2017. Dr. Ayşe Zafer Başkaya, mobil-iletişimde-yeni-mobilite –gerçeği  
<http://azkurs.org/> ( erişim tarihi 8.12.2017)

BELBİM,2017 20.12.2017 tarihli veri paylaşımı BELBİM Elektronik Para ve Ödeme Hizmetleri A.Ş  
İBB İştirak şirketi. İSTANBUL

Çağlıyangil, 2014 . Kent içi toplu taşımada engelli bireylerin ulaşım modu seçimi Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Lojistik Yönetimi yüksek lisans tezi erişim tarihi 8.12.2017 <http://akademik.yok.gov.tr>

Çuhadar ve Lordoğlu,2016 Gürsoy Çuhadar Kuvvet Lordoğlu, Demokratik Dönüşüm Sürecinde Türkiye’de Yaşlanma ve Sorunlar İ.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi 54/63/80 erişim tarihi 20.05.2018 <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/329448>

Geostata,2018 Population Ages (65 and Above) -2015 erişim tarihi 20.05.2018  
<http://geostata.com/world-age-structure-in-2015/>

Hablemitoğlu, Ş. Özmete, E., 2010. Yaşlı Refahı: Yaşlılar İçin Sosyal Hizmet. Kilit Yayınları, Ankara.

Hacettepe Üniversitesi,2008, Türkiye'nin Demografik Dönüşümü. s.7, erişim tarihi 05.04.2018  
<http://www.hips.hacettepe.edu.tr/>

İBB,2015 İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı sayfa 38. erişim tarihi 30.03.2018  
<http://www.ibb.gov.tr/tr>

İBB,2016 İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu. sayfa 86 ve devamı erişim tarihi 30.03.2018 <http://www.sp.gov.tr/>

İBB,2017 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi 22/09/2017 tarihli ve 1400 sayılı kararı erişim tarihi 20.05.2018 <http://www.istanbul.com.tr/>

İETT, 2017 İETT 2018- 2022 Stratejik Planı İstanbul'da Toplu Taşımacılığın Durumu s.51-61 erişim tarihi 06.05.2018 <http://www.iETT.istanbul>

İstanbul Otobüs, 2012 Rotasyonlu Hatlarda Hat Kiralama İhale şartnamesi, İstanbul Otobüs İşletmeleri Tic. A.Ş İSTANBUL

Kalkınma Bakanlığı,2014 a. 2014- 2018 Yaşlanma Özel İhtisas Komisyonu Raporu sayfa 10. erişim tarihi 17.12.2017 <http://www.surdurulebilirlikalkinma.gov.tr>

Kalkınma Bakanlığı, 2014. b 2014- 2018 Yaşlanma Özel İhtisas Komisyonu Raporu sayfa 21. erişim tarihi 17.12.2017 <http://www.surdurulebilirlikalkinma.gov.tr>

Karakaya,2018 Zübeyir Karakaya, Endüstri Mühendisi, İstanbul Otobüs İşletmeleri Tic.A.Ş Hat Analiz raporu, İSTANBUL

Karakurt, 2017 Ahmet Karakurt Ücretsiz ulaşım programının İstanbul, Kadıköy'deki yaşlıların seyahat davranışları üzerindeki etkisinin anlaşılması konulu yüksek lisans tezi Boğaziçi Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı / Ulaştırma Bilim Dalı yüksek lisans tezi erişim tarihi 8.12.2017 <http://akademik.yok.gov.tr>

Keçeli ve arkadaşları 2010 Arif Keçeli, Sinan Kocaman, Gökhan Mert Kent İçi Ulaşım Sistemleri ve Sosyal Aktivite İlişkisi, Avcılar Örneği Doğu Coğrafya Dergisi 27/187.

Kinsella, K., He, W., 2009. An Aging World: 2008, U.S. Census Bureau, International

Kinsella, K.ve, He, W. (2009). An Aging World: 2008, U.S. CensusBureau,International PopulationReports, Washington, DC, Government Printing Office, P95/09-1.

Kinsella, K., He, W., 2009. An Aging World: 2008, U.S. Census Bureau, International

Kutsal,2002 Prof. Dr. Yeşim Gökçe Kutsal 12 Nisan 2002 tarihli Yaşlanma 2002 Uluslararası Eylem Planı s.1,2 erişim tarihi 21.02.2016 <http://www.gebam.hacettepe.edu.tr>

Kutsal, 2018 Prof.Dr. Yeşim Gökçe Kutsal Yaşlanan Dünyanın Yaşlanan İnsanları Sempozyumu Erişim tarihi 23.04.2018 <http://www.turkgeriatri.org/SempozyumKitap2011/3.pdf>

Metro İstanbul, 2018 Metro Hatları, erişim tarihi 12.03.2018  
<https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz?hatturu=metro> <http://www.tdk.gov.tr>

Miller, J. H., 2003, Travel Changes and Social Exclusion. International Association of Travel Behavior Research Annual Draft, USA

Moovit,2016 Global cities public Transit Usaje Report 2016 erişim tarihi 20.05.2018  
<https://moovitapp.com/insights/tr/>

Özdemir ve ark, 2005 Turgut Özdemir, Ayşe Turabi, Füsün Üçer, Ayhan Arık Kentsel Ulaşım Sorunları ve Çözümleri Üzerine Bir Araştırma Balıkesir Örneği, 6. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Bildiriler Kitabı. s 416 İstanbul.

Sultanbeyli Belediyesi,2014 Sultanbeyli Belediyesi 2015-2019 Stratejik Planı s.35 vd. erişim tarihi 17.12.2017 <http://www.sultanbeyli.istanbul/>

TNSA, 2008. Türkiye Nüfus ve Sağlık Araştırması. Hacettepe Üniversitesi Nüfus Etütleri Enstitüsü. Ankara.

Toprak,2017 Prof .Dr. Tuncer Toprak Kent İçi Raylı Sistemler Ders Notları İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Ens. Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Yüksek. Lisans Programı İstanbul

Transileadership,2018.Metrics and Data erişim tarihi 20.05.2018  
<https://transileadership.org/data/TLS-Data.xlsx>

TUHİM, 2018. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. İstanbul

TÜİK, 2017. Türkiye Nüfus İstatistikleri. Türkiye İstatistik Kurumu Ankara

Unveren,2018 Recep Ünveren İşletme Müdürü, İstanbul Otobüs İşletmeleri Tic. A. Ş Faaliyet Raporu. İstanbul

## ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Güller YILDIZ  
Doğum Yeri ve Yılı : GÜMÜŞHANE, 01/06/1968  
Medeni Hali : Bekâr  
Yabancı Dili : İngilizce  
E-posta : gyildiz@otobus.istanbul

### Eğitim Durumu

Lise : Şiran Lisesi, 1985  
Lisans : İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, 1990  
Yüksek Lisans : İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı, 2018

### Mesleki Deneyim

Serbest Avukatlık 1991-1998  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi İştirak Şirketi  
(Otobüs İstanbul) 2005-...(devam ediyor)

### Yayımları

Yıldız, G. Toprak, T. , 2018. Yaşlı Bireylere Kent İçi Toplu Ulaşımında Ücretsiz Faydalanma Hakkı Verilmesi ve İstanbul'da Yolcu Sayılarına Etkisi, Mahalli İdareler Dergisi. Basımda