TOPLU ULAŞIMDA ÇOCUK

İSTANBUL ÇOCUK ODAKLI ULAŞIM PLANLAMASI HAK İZLEME RAPORU

2022

KÜNYE

Yazarlar → **Dilara Karaman, Gizem Kıygı**

Süpervizör → **Adem Arkadaş Thibert**

Grafik tasarım → **Gökçe Genç, Informal Project**

Kapak tasarımı → **Beyza Ceylan, Informal Project**

Grafik uygulama → **Melis Selay, Informal Project**

İngilizce düzeltmen → **Burcu Sıla Candan**

ISBN → 978-605-71552-2-1

@ Şehir Dedektifi, 2022

Her hakkı saklıdır. Kitabın tamamı veya bir bölümü hiçbir biçimde ticari amaçlı çoğaltılıp satılamaz.

Şu şekilde alıntalıyınız:

Karaman D. ve Kıygı G., **Toplu Ulaşımda Çocuk: İstanbul Çocuk Odaklı Toplu Ulaşım Planlaması Hak İzleme Raporu 2022**, Şehir Dedektifi, İstanbul, 2022.

Bu yayın, Etkiniz AB Programı kapsamında Avrupa Birliği finansal desteği ile üretilmiştir. Bu yayının içeriğinden yalnızca Şehir Dedektifi İnisiyatifi sorumludur ve hiçbir şekilde Avrupa Birliği'nin görüşlerini yansıtmamaktadır.

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ 3

KISALTMALAR 4

1 YÖNETİCİ ÖZETİ 5

2 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ 8

3 MEVCUT DURUM 12

3.1 Üst Politika Belgeleri ve Planlarda "Çocuk Odaklı" Toplu Ulaşım 12

3.2 İstanbul'da Toplu Ulaşımın Finansmanı 17

3.3 Toplu Ulaşım Kapasitesi 22

4 BULGULAR 27

4.1 Keşifle Ulaşım 28

4.2 Güvenli Ulaşım 33

4.3 Erişilebilir Ulaşım 39

4.4 Ekolojik Ulaşım 46

5 SONUÇ 48

6 KAYNAKÇA 50

GİRİŞ

Avrupa Kent Hakları Deklarasyonu'nda[1] tanımlanan kentsel haklarda, kent içerisinde güvenli ve sağlık bir çevrede yaşam, seyahat özgürlüğü ve zarar görmeden, esenlikle ulaşım, sportif ve kültürel faaliyetlere katılım, mekânsal süreçlere katılım, bütün kentsel süreçlerden engelli yurttaşların eşit şekilde faydalanması toplu ulaşımla direk ilişkili maddeler olarak öne çıkıyor. Güncel verilere göre İstanbul'da 0-17 yaş aralığında yaklaşık 4 milyon çocuk yaşamaktadır.[2] 4 milyon çocuğun ihtiyaçlarına yanıt verecek bir kentsel planlama ancak haklara erişim kilit bir öneme sahip ulaşım planlamasının çocuklar gözetilerek ele alınmasıyla mümkün olabilir.

Hak temelli bir toplu ulaşım sistemi, çocukların haklarına erişimini kolaylaştırırken yolculuk özgürlüğünü içererek öğrenmeyi ve kentsel karşılaşmaları sağlayabilecek bir kamusal tecrübeye dönüşebilir; yani bir kent hakkıdır. Türkiye kentlerinin birçoğunda bu tecrübe, hak ihlallerinin normalleştirildiği, çocukların toplu taşımadaki varlığının tamamen yok sayıldığı biçimlerde yaşanıyor. Çocuklar kaza tehdidine açık duraklarda, kalabalıkta sıkışarak araç bekliyor, sağlıklı yetişkin bedenine göre tasarlanmış araç içerisinde savrulabiliyor, ayrımcılığa ve ihmale maruz kalabiliyor. Mevcut haliyle toplu taşıma sistemi çocukların yolculuk ihtiyaçlarını gözetecek bilgi sistemlerinden, şikayet mekanizmalarından ve kamu personeli desteğinden yoksun.

İstanbul özelinde toplu ulaşım planlamasını çocuk hakları bağlamıyla izlediğimiz bu raporla, Türkiye'de daha önce izlemesi yapılmamış bir alana, toplu ulaşım planlamasına dair hak ve veri temelli bir yaklaşım sunma amacı taşıyoruz. Raporda üst ölçek politikalar, faaliyet raporları, sivil toplum paydaşları ve çocukların görüşleri birleştirildi, öne çıkan konu başlıkları derlendi. Ancak birçok farklı alanda olduğu gibi veri eksikliği, çocuk odaklı veri setlerinin oluşturulmaması ya da erişime açılmaması raporu yazmayı, kapsamlı bir yaklaşım kurmayı zaman zaman çok zorlaştırdı. Yine de izleme çalışmalarının veri setlerinin hazırlanmasında kamuya bir izlek sunduğunu, veri temelli politikaların ve uygulamaların oluşturulmasında atılacak ilk adımlardan biri olduğunu düşünüyoruz.

Raporun çerçevesini belirlerken yaptığımız mülakat ve odak grup toplantılarında yolumuzu aydınlatan bir çok uzmandan görüş aldık. Kapsamlı bir yaklaşımı birlikte kurduğumuz, fikirlerini ve gözlemlerini bizimle paylaşan Arzu Erturan, Erman Topçu, Elif Doğan, Efsun Sertoğlu, Gözde Durmuş, Cem Demirayak, Burcu Meltem Arık, Ceren Suntekin, Yaprak Sarıışık, Özlemnur Ataol, Elif Kılıç, Melis Oğuz, Melda Akbaş, Kaan Yıldızgöz, Eda Beyazıt ve Selin Yazıcı'ya çok teşekkür ederiz. Kentsel adaleti çocuk hakları çerçevesinde yeniden tartışmamıza imkân sağlayan Etkiniz AB ekibine müteşekkiriz.

Raporun çocuk odaklı bir toplu ulaşım planlaması için başlangıç olmasını diliyoruz.

1 The European Urban Charter, Council of Europe's Standing Conference of Local and Regional Authorities of Europe, 1992.

2 IPA, 2021

KISALTMALAR

akt. → aktaran	APA → American Psychological Association	BM → Birleşmiş Milletler
ÇHS → Çocuk Haklarına Dair Sözleşme	DLH → Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları	ERG → Eğitim Reformu Girişimi
İBB → İstanbul Büyükşehir Belediyesi	İETT → İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri	İİO → İstanbul İstatistik Ofisi
İPA → İstanbul Planlama Ajansı	İSTKA → İstanbul Kalkınma Ajansı	ÖHO → Özel Halk Otobüsü
SBB → Strateji ve Bütçe Başkanlığı	STÖ → Sivil Toplum Örgütü	ŞPM → Şehir Planlama Müdürlüğü
TCCB → Türkiye Cumhuriyeti Cumhur-başkanlığı	TMMOB → Türkiye Mimarlar Mühendisler Odalar Birliği	TS → Türk Standardı
TSE → Türk Standartları Enstititüsü	TUHİM → Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü	TÜİK → Türkiye İstatistik Kurumu
t.y. → Tarih Yok	UDB → Ulaşım Dairesi Başkanlığı	UIC → Uluslararası Demiryolları Birliği
UKOME → Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü	UNICEF → Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu	UYM → Ulaşım Yönetim Merkezi

1 Yönetici Özeti

Bu rapor Şehir Dedektifi İnisiyatifi tarafından, Etkiniz AB programı desteğiyle toplu ulaşımda çocuk haklarını temel alan bir bakış açısıyla hazırlandı ve çocuk haklarının toplu ulaşım planlamasında hayata geçme düzeyini İstanbul ölçeğinde inceliyor. BM Çocuk Haklarına Dair Sözleşme'nin 31. maddesi taraf devletlerin çocuğun kültürel ve sosyal hayata katılması için tüm önlemleri alması gerektiğini vurgular. BM Engelli Kişilerin Haklarına Dair Sözleşme'nin 9. maddesi ise engelli bireylerin erişilebilirlik haklarını güvence altına alır. Bu maddeye göre taraf devletler engelli bireylerin fiziki çevreye ulaşabilmeleri için uygun tedbirleri almakla yükümlüdür. Ulaşım çocukların diğer haklarına erişebilmesi için kentsel yaşamda önemli bir rol oynar. Bunun yanısıra kendi başına kamusal mekân niteliği taşıyan ulaşım donanımlarının çocuk hakları gözetilerek planlanması gerekir. Merkezi ve yerel yönetimler çocuğun ulaşım hakkını güvence altına almakla yükümlüdür.

Çocuğu önceleyen kararların üst ölçek politikalarda belirtilmesi, alt ölçek politikaları da etkiler. BM Çocuk Hakları Sözleşmesi'nin 3. maddesi olan "Çocuğun Üstün Yararı" ilkesini yerine getirebilmek için üst ölçek politikaların çocukları gözetecek şekilde belirlenmesi gerekir. Bu nedenle raporun ilk bölümünde Türkiye'nin dahil olduğu sözleşmeler ve üst ölçek politikalar, ulaşım ve çocuk hakları perspektifinden değerlendirildi. İkinci bölümde ise, raporun öncülü olan Çocuk Odaklı Toplu Ulaşım Planlaması Gösterge Seti'nde belirlenen kriterler çerçevesinde İstanbul'daki toplu ulaşımın mevcut durumu incelendi.

Türkiye'de alınan ulaşımla ilgili üst ölçek kararlar; 5 yıllık kalkınma planları, İstanbul Çevre Düzeni Planı, İstanbul Ulaşım Ana Planı[3], Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı[4] ve Vizyon 2050[5] planlarında yer almaktadır. Bu kararlarda ulaşımda toplu taşıma sistemlerinin özendirilmesi, bireysel araçlanmayı azaltmak, sürdürülebilir ve kapsayıcı ulaşım sistemleri oluşturmak gibi hedefler öne çıkıyor. Toplu taşımanın daha fazla kesim tarafından kullanılabilmesi için düşük maliyetli, güvenli ve konforlu taşıma sistemleri oluşturmanın gerekli olduğu belirtiliyor. Ayrımın gözetilmediği, adil, kapsayıcı sistemler geliştirmeye vurgu yapılırken karar alma süreçlerinde kapsayıcı katılımın önemine

3 İBB UDB, 2011

4 İBB İSKHP, 2022

5 İBB, İPA, 2022

dikkat çekiliyor. Fakat bu politikaların kentsel planlamada hayata geçtiğini söylemek zordur.

Bu raporda İstanbul'da toplu ulaşım kapsamında yapılan çalışmalar, 2019-2022 planlama dönemi değerlendirilmiştir. İzlemenin kapsadığı 2019-2022 yılları arasında İBB'nin, toplu ulaşımda çocukların ihtiyaçlarını gözeten uygulamalar geliştirdiği ve önemli adımlar attığı görülmektedir. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı çocukları kapsayan hedefler, bu alandaki en güncel ve yapıcı örneklerdendir. Öte yandan toplu ulaşım planlamasının daha bütüncül bir yaklaşımla hak temelli dönüşümü için gözardı edilen, henüz üst ölçek politikalarda ve uygulamada yer bulmayan gereksinimler de çocukların kentsel yaşama katılımını etkilemeye devam etmektedir. Bu gereksinimler izleme kapsamında sivil toplum örgütleriyle yaptığımız görüşmeler ve çocuk atölyelerinden elde edilen çıktılarla bu raporda tartışmaya açıldı.

Kapsayıcı, adil ve konforlu bir toplu ulaşım deneyiminin önündeki en büyük 2 yapısal engel toplu ulaşım ücretleri ve kapasitesidir. Bu iki yapısal sorunun da izlemenin yapıldığı dönemde derinleştiği görülmektedir. Raporun yazıldığı Ağustos 2022'ye kadar olan dönemde %90.8 oranında artış gösteren ulaşım fiyatlandırması kent ve ülke gündeminde sıkça yer buldu. Yüksek ulaşım maliyetleri çocuğu eğitim, sağlık, kültürel ve sosyal aktivitelere katılmak gibi birçok haktan mahrum bıraktı, zamlar öğrenciler tarafından eylemlerle karşılandı. Toplu ulaşım kapasitesine yönelik ise, İBB'nin izlenen planlama döneminde özellikle raylı sistemlerin kapasitesini artırmaya yönelik bütçe ve ek planları kapsayan adımlar attığı görülmektedir. Ancak çocukların toplu ulaşım deneyimi kapasite artırımında dikkate alınan kriterler arasında yer almamaktadır.

Şehir Dedektifi İnisiyatifi olarak 2020'de yerel yönetim, STÖ temsilcileri ve çocuklardan oluşan 55 katılımcıyla Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı gerçekleştirdik. Çalıştay çıktılarıyla birlikte Şehir Dedektifi'nin atölye çalışmalarına katılan çocukların toplu ulaşım planlamasına ilişkin deneyimleri de raporda yer almaktadır. Elde edilen bulgular, keşifle ulaşım, güvenli ulaşım, erişilebilir ulaşım ve ekolojik ulaşım başlıkları altında değerlendirilmiştir.

Keşifle ulaşım başlığında toplu ulaşımın eğitim müfredatında yer alarak desteklenmesi, çocukların toplu ulaşım kurallarını oynayarak öğrenebilecekleri eğitim ve kültür aktivitelerinin düzenlenmesi, toplu ulaşım sisteminde çalışan kamu personelinin çocuk hakları konusunda eğitilmesi katılımcılar tarafından önceliklendirilen konu başlıkları oldu. İBB son dönemde toplu ulaşımda çocukların keşif duygusunu pekiştirecek uygulamalar yapmaya başladı. Metro İstanbul'da açılan resim yarışması, vapurlara oyun alanlarının yerleştirilmesi, keşifle ulaşımı

destekleyen örnek uygulamalardır.

Güvenli ulaşım bağlığında toplu ulaşım sisteminin çocuklar gözetilerek tasarlanmaması çocukların fiziksel güvenliğinin sağlanmasının önündeki en büyük engellerden biri olarak görülmektedir. Ergonomik ihtiyaçları dikkate alınmayan tasarlanan araçlarda yolculuk eden çocukların deneyimleri fiziksel güvenlikle sınırlı değildir; çocukların oturmasının ayıp kabul edilmesi, bu nedenle yer vermeye zorlanmaları, azarlanmaları sorunun duygusal güvenliği de yakıcı bir şekilde kapsadığını ortaya koymaktadır. Çocukların toplu ulaşım deneyimleri fiziksel güvenlikle birlikte duygusal ve zihinsel güvenliği de içine alan bir yaklaşımı zorunlu kılmaktadır.

Erişilebilir ulaşım başlığında özellikle engelli çocukların toplu ulaşım deneyimi değerlendirildi. Toplu ulaşım engellilerin ayrımcılığa en çok maruz kaldığı kentsel alanlardan biri olduğu belirtildi. Hak örgütleriyle yapılan odak grup görüşmelerinde toplu ulaşımda engelli çocuklara yönelik hak ihlalleri, araç şoförlerinin durakta bekleyen engelliler olduğunda durmaması, anons sistemlerinin düzgün çalışmaması, araç içinde engellilere ayrımcılık yapılması ve şikayet mekanizmalarının yetersizliği olarak sıralandı.

Ekolojik ulaşım başlığında, toplu ulaşımın çevreye etkisi değerlendirildi. İstanbul'da ulaşımın hava kirliliği üzerindeki etkisi oldukça büyüktür. 2021'de yayınlanan İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı'na göre İstanbul'da sera gazı emisyonlarının %28'i ulaşım kaynaklıdır. Ulaşım sektörüne bağlı sera gazı emisyonlarında başlıca kaynak karayolu ulaşımıdır. Bu yoğunluğun büyük bir kısmı özel araç kaynaklıdır. Bu nedenle İstanbul'da iklim değişikliği ile mücadelede toplu ulaşıma da sorumluluk düşmektedir. İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı'nda hava ve gürültü kirliliğini, sera gazı salımlarını ve enerji tüketimini azaltmak amaçlanıyor.[6] Toplu ulaşım araçlarını çevre dostu hale getirmek amacıyla mevcut otobüs ve raylı sistem filosunun elektrikli seçeneklere dönüştürülerek iklim değişikliği ile mücadele edilmesi hedefleniyor.[7]

6 İBB İSKHP, 2022

7 İBB, 2021

1 Executive Summary

This report, prepared by the City Detective Initiative with the support of the Etkiniz UN Programme, monitors the level of implementation of children's rights in public transportation planning at the Istanbul scale. According to current data, approximately 4 million children between the ages of 0-17 live in Istanbul.[1] Public transportation plays an essential role in urban life so that children can access fundamental rights such as education and health. Moreover, all public transportation facilities are urban spaces on their own, thus they should be planned with children's needs in mind.

In recent years, there is an increase in local efforts that consider children's rights in urban planning processes. On the other hand, public transportation is one of the urban areas where children's needs and rights are neglected. A child-oriented public transportation system facilitates children's access to their rights, and freedom of movement. Also, using public transportation is a social experience that enables learning and urban encounters. However, in many cities in Turkey, public transportation has become a place where children's needs are ignored and violations of rights are normalized. Children can get hurt in vehicles that are designed according to adult norms and they can be exposed to discrimination. In the current state, the public transportation system lacks information systems, feedback mechanisms, and public support to take care of children's travel needs.

The European Urban Charter defines certain rights such as living in a safe and healthy environment, freedom of travel and transportation without harm, participation in sports and cultural activities, participation in spatial processes, the equal benefit of citizens with disabilities from all urban facilities, which are directly related to public transportation.[2] Article 31 of the UN Convention on the Rights of the Child emphasizes that state parties must take all measures to enable the child to participate in cultural and social life. Article 9 of the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities guarantees the accessibility rights of persons with disabilities. According to this article, state parties are obliged to take action on the physical environment

1 IPA, 2021

2 The European Urban Charter, Council of Europe's Standing Conference of Local and Regional Authorities of Europe, 1992.

to ensure the accessibility of disabled people. In Turkey, central and local governments share responsibility for securing the children's transportation rights. On the other hand, metropolitan municipalities have the major responsibility for transportation planning. Thus, this report mainly monitors Istanbul Metropolitan Municipality's (IMM) strategic plans, policy statements and activity reports.

Indication of the decisions prioritizing the children in the upper scale policies also affects the lower scale policies. Developing child-centered upper-scale policies is an essential action to apply The Best Interest of the Child principle of the UN Convention on the Rights of the Child. For this reason, in the first part of the report, related regulations and upper-scale policies of Turkey are evaluated from the perspective of child-oriented public transportation. In the second part, the current situation of public transportation in Istanbul is examined within the framework of the criteria determined in the Child-Oriented Public Transportation Planning Indicator Set, which is the predecessor of this report.

Upper-scale decisions regarding public transportation are determined hierarchically based on 5-year development plans, Istanbul Environmental Plan, Vision 2050 Plan, Istanbul Transportation Master Plan, and Sustainable Urban Mobility Plan. All of them aim to encourage public transportation, reduce individual driving, and create sustainable and inclusive public transportation systems. All upper-scale policies state the necessity of creating low-cost, safe and comfortable transportation systems so that public transportation can be used by more segments of society. Emphasis is placed on developing fair, inclusive systems that do not discriminate, and the importance of inclusive participation in decision-making processes is highlighted. However, it is difficult to say these policies are implemented in urban planning and urban life.

In this report, the efforts carried out within the scope of public transportation in Istanbul and the planning period covering the years 2019-2022 were evaluated. Between the years 2019-2022, which are subject to monitoring, IMM has developed certain actions that take into account the needs of children in public transportation and has taken important steps. The Sustainable Urban Mobility Plan objectives for children are one of the most up-to-date and constructive examples in this field. On the other hand, the ignored requirements for the rights-based transformation of public transportation planning with a more holistic approach, which have not yet been implemented in high-level policies, continue to affect children's participation in urban life. These needs were discussed in this report, with the results

of our meetings with non-governmental organizations and the outputs of children's workshops that we organized within the scope of monitoring.

The two biggest structural obstacles to an inclusive, fair and comfortable public transport experience are public transport fares and capacity. It is observed that both of these structural problems deepened during the monitoring period. Transportation fares, which increased by 90.8% in the period from January 2022 to August 2022, while the monitoring report was being written, were frequently on the city's agenda. High transportation costs deprived the child of many rights such as education, health, and participation in cultural and social activities. Fare increases were protested by students. Regarding the public transportation capacity, it is observed that IMM has taken steps covering the budget and additional plans, especially to increase the capacity of the rail systems, during the monitored planning period. However, children's public transportation experience is not among the criteria taken into account in capacity increasing.

To observe children's needs in public transportation comprehensively, we –as the City Detective Initiative– organized a Workshop on Children's Rights in Public Transportation in 2020, with 55 participants consisting of the local government, NGO representatives, and children. In addition, during our children's workshops, we collected 80 children's experiences on public transportation. All findings were evaluated under the headings of public transportation and discovery, safe transportation, accessible transportation, and ecological transportation.

In the context of transportation and discovery; supporting public transportation by having it included in the school curriculum, organizing educational and cultural activities where children can learn the rules of public transportation with play, training public personnel working in the public transportation system on children's rights were the topics that were prioritized by the participants. It is observed that IMM has recently started to make implementations that would reinforce children's sense of discovery in public transportation. The painting competition held in Metro Istanbul, and the placement of playgrounds on the ferries are exemplary practices that support transportation and discovery.

In the context of safe transportation, the design of public transportation facilities is one of the biggest obstacles to ensuring the physical safety of children. Also, the experiences of children traveling in vehicles designed without considering their ergonomic needs are not limited to physical safety; they are often blamed by adults when they take a seat and are forced to give

up their seats. Therefore safe transportation includes emotional security. Children's experiences on public transportation reveal the urgent necessity of a transportation planning approach that includes emotional security as well as physical safety.

In the context of accessible transportation, violations of rights experienced by disabled children in public transportation were evaluated specifically. In the interviews and workshops, it was stated that public transportation is one of the urban areas where disabled people are most exposed to discrimination. In the focus group meetings held with disability rights organizations, insufficient announcement systems and lack of accessible feedback mechanisms, and particularly the ignorance of public staff, are listed as violations of rights against children with disabilities in public transportation.

In the context of ecological transportation, the impact of public transportation on the environment was evaluated. Transportation has a huge impact on air pollution in Istanbul. According to the Istanbul Climate Change Action Plan published in 2021, 28% of greenhouse gas emissions in Istanbul originate from transportation.

The main source of greenhouse gas emissions related to the transportation sector is road transportation. A large part of this density is due to private transportation. Therefore, public transportation also has an urgent responsibility of taking action against climate change. The Istanbul Sustainable Urban Mobility Plan, recently released by IMM, aims to reduce air and noise pollution, greenhouse gas emissions, and energy consumption.[3] In order to achieve more environmentally friendly public transportation goals, The Istanbul Sustainable Urban Mobility Plan aims to replace the existing bus and rail systems with electric options.[4]

During the planning period monitored within the scope of this report, it is observed that there is a certain increase in the efforts on the application of children's needs in spatial decisions in the upper policies and at the discursive level. On the other hand, indicators for children's needs in public transportation planning are not included in plan documents and activity reports. However, concrete spatial indicators should be determined and these indicators should be followed by local administrations, and data-based practices should be implemented to realize the aims of upper-scale policies.

6 İBB İSKHP, 2022

7 İBB, 2021

The inclusiveness of public transportation planning affects urban life on a spectrum ranging from the quality and security of the travel to ecological concerns. Adequacy, affordability, and inclusion stand out as challenging but priority principles for child-oriented public transportation planning.

Accordingly, our recommendations are as follows:

- More data on children's usage of public transport should be publicly produced.
- Upper-scale policies should include decisions prioritizing children's rights, and the steps to be taken to address the needs of children should be clearly stated in the performance indicators.
- The price tariff of public transportation should be determined by considering the effects of income inequality, deep poverty, and children's participation in social life.
- In order for children to use public transportation safely and comfortably, the capacity should be increased especially during peak hours and around schools.
- The aspects of public transportation systems that contribute to the cognitive and emotional development of children should be improved, and feedback mechanisms should be accessible to children.
- Safety in public transportation should include the emotional security of children as well as their physical safety.
- Public transportation facilities should be designed within the framework of universal design principles, considering different climatic conditions.
- Evaluation criteria for the environmental impact of public transportation systems should be established, the environmental impact should be regularly monitored and steps should be taken to reduce it.

2 Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada İstanbul'da toplu ulaşım çocuk haklarının tanımladığı yükümlülükler çerçevesinde ele alınmaktadır. Rapor kapsamında ulaşımla ilgili yürürlükte olan mevzuat, yerel yönetim tarafından hazırlanan kentsel planlar incelenmiş, ilgili sivil toplum örgütlerinin görüşleriyle 5-16 yaş aralığındaki çocukların toplu ulaşım deneyimleri değerlendirilmiştir. Çalışmanın birinci ayağı, BM ÇHS'nin tanımladığı hakları toplu ulaşım planlaması çerçevesinde ele alan farklı kentsel ölçekleri kapsayan gösterge seti ve kılavuzun hazırlanmasıydı. *Toplu Ulaşımda Çocuk: Çocuk Odaklı Bir Toplu Ulaşım Planlaması için Kılavuz ve Hak İzleme Göstergeleri* başlığıyla yayınlanan çalışmada, kapsayıcı bir ulaşım sistemine dair hak temelli bir izlemenin ihtiyaçları tanımlandı.

ÇHS, evrensel çocuk haklarını güvence altına alan, korunması ve geliştirilmesine dayanak olan ve Türkiye'nin taraf olduğu en kapsamlı referans belgedir. Anayasa'nın 90. maddesi gereği, taraf olunan uluslararası sözleşmeler kanun hükmündedir. Yerelde bu hakların hayata geçirilebilmesi için yerel yönetimlerin yükümlülükleri vardır. Toplumsal süreçlerde çocukların temelde insan haklarına uygun bir yaşam sürebilmesi için dört temel şemsiye hak tanımlar:

- Ayrım gözetmeme (MADDE 2)
- Çocuğun yüksek yararı (MADDE 3)
- Yaşama, hayata katılma ve gelişme (MADDE 6)
- Kendilerini ilgilendiren süreçlere katılımı (MADDE 12)

Toplumsal yaşamın hem kurucusu ve hem parçası olan mekânların ve dolayısıyla toplu ulaşımın planlanması, tasarlanması, sürdürülmesine ilişkin tüm süreçlerde bu dört temel ilkenin hayata geçmesi çocuk haklarının kentsel yaşamda karşılık bulmasının temelidir. Yerelde toplu taşımaya ilişkin hakların hayata geçirilmesiyle yükümlü olan devlet organı belediyelerdir. Toplu ulaşımın İstanbul'da, çocuk haklarına dayalı izlemesi dört temel ilke ile ile birlikte yine ÇHS'nin tanımladığı;

- Hakların uygulanmasında devletin yükümlülükleri (MADDE 4), Çocukların gelişen kapasitelerine göre ebeveynlerin sorumluluklarına saygı gösterme (MADDE 5)[8],
- İstismar ve ihmalden korunma (MADDE 19),
- Sağlık (MADDE 24),
- Bütüncül gelişim için ortamlar ve yeterli yaşam standardına ulaşma (MADDE 27)
- Eğitime erişim (MADDE 28-29-30)
- Dinlenme, boş zaman değerlendirme, kültürel aktivitelere katılma (MADDE 31) hakları çerçevesinde hazırlandı.

Ayrıca bütün göstergeler, Engelli Hakları Sözleşmesi'nin devlete tanımlanan engelli çocukların diğer çocuklarla eşit şekilde tüm insan hak ve temel özgürlüklerinden yararlanmasını (MADDE 7) ve erişilebilirliği sağlamak (MADDE 9) yükümlülükleriyle ilişkilendirildi. Hak göstergeleri evrensel tasarım ve katılımcı tasarım yaklaşımıyla beslendi.

Evrensel tasarım, her türlü ürün ve çevrenin mümkün olan en kapsayıcı biçimde tüm insanlar tarafından kullanabilecek şekilde tasarlanmasını ifade eder. Evrensel tasarım "özel gereksinim" ifadesine eleştirel yaklaşım getirir ve tasarımın eşitleyiciliğini merkeze alır. North Carolina State Üniversitesi bünyesinde kurulan Evrensel Tasarım Merkezi, evrensel tasarım için yedi ilke belirlemiştir:

- Eşitlikçi kullanım: Tasarım farklı beceri düzeylerindeki herkes için kullanılabilir olmalıdır.
- Esnek kullanım: Tasarım her türlü bireysel tercih ve beceri yelpazesine kitap edebilmelidir.
- Basit ve sezgisel kullanım: Tasarımın kullanımı bireylerin becerilerinden bağımsız olarak kolay ve anlaşılır olmalıdır.
- Algılanabilir bilgi: Tasarım gerekli bilgiyi bireylerin becerilerinden bağımsız olarak etkin bir şekilde iletebilmelidir.
- Hatalara tolerans: Tasarım kazalardan ve kasıtsız yapılacak tüm eylemlerin zarar verebilecek sonuçlarını en aza indirmelidir.
- Düşük fiziksel çaba: Tasarım sürekli tekrarlanan hareketleri ve fiziksel çaba gereksinimini minimumda tutmalıdır.
- Yaklaşmaya ve kullanıma uygun ölçüler ve alan: Tasarım bireylerin beden ölçüsü, duruşu ve hareketliliğinden bağımsız olarak yaklaşma, erişim ve kullanım için uygun ölçüde olmalı ve alan sağlamalıdır.[9]

8 Sözleşme'nin Türkçe çevirisinde genellikle "Ebeveynlerin sorumluluklarına saygı gösterme" olarak çevrilen 5. madde ebeveynlerin ve devletin çocuğun kendi haklarını gözetim olmaksızın kullanmasını da kapsıyor. Aileler ya da çocuklara bakmakla yükümlü diğer kişiler tarafından sağlanan yönlendirme ve rehberliğin, çocuğun kendi haklarını kullanırken gelişen kapasitesinin dikkate alması gerektiğini belirtiyor. Bkz. Gerison Lansdown, Çocukların Gelişen Kapasiteleri, (çev. Uluslararası Çocuk Merkezi), UNICEF, 2005.

9 The Center for Universal Design, 1997

Rapor kapsamında engelli hakları alanında çalışan sivil toplum örgütlerinin İstanbul'da toplu ulaşım planlamasını bu ilkeler çerçevesinde değerlendirmeleri istenmiş, elde edilen bulgular raporun Erişilebilir Ulaşım bölümünde değerlendirilmiştir.

Gösterge setinin yayınlanmasının hemen ardından, 26 Aralık 2020'de Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı, yerel yönetim profesyonelleri, sivil toplum temsilcileri, çocuk hakları aktivistleri, ilçe çocuk meclis grupları ve farklı yaşlardan çocukların katılımıyla gerçekleşti. 55 katılımcıyla düzenlenen çalıştayda, belirlenen göstergeler, Keşifle Ulaşım, Güvenli Ulaşım, Erişilebilir Ulaşım ve Ekolojik Ulaşım temalarında farklı masalarda tartışmaya açıldı. Çalıştaydaki masalarda öne çıkan kavramlara göre yukarıdaki kelime bulutu oluşturuldu. Bu kavramlar toplu ulaşım sistemini çocuk dostu tasarlamak için ipuçları veren bir zemine oturdu. Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nın çıktıları izleme raporunun hem çerçevesini hem de öneri setlerinin temel bulgularını oluşturmaktadır. Çalıştay sırasında öne çıkan anahtar kelimelerin değerlendirilmesi için, çocuk hakları, kent planlaması ve ulaşım planlaması üzerine çalışan sivil toplum örgütü temsilcileriyle odak grup görüşmeleri gerçekleştirilmiştir.

Görüşmelere Sokak Bizim Derneği, Sulukule Gönüllüleri Derneği, Kavşak Platformu, Suna'nın Kızları, İzmir Çocuk Çalışmaları Ağı, Köy Okulları Değişim Ağı (KODA), Oyun Çalışmaları Ağı, Sürdürülebilir Yaşam Derneği, Mekanda Adalet Derneği, WRI Sürdürülebilir Şehirler, Sürdürülebilirlik Adımları Derneği, Türkiye Omurilik Felçlileri Derneği, İstanbul Zihinsel Engelliler Vakfı, Türkiye Engelliler Spor Yardım Ve Eğitim Vakfı (TESYEV), Sivil Sayfalar, Bisikletli Ulaşımı Geliştirme Platformu (BUGEP), Aktif Yaşam Derneği, Eğitim Reformu Girişimi, Sosyoloji ve Eğitim Çalışmaları Merkezi (SEÇBİR), Pedalanka İzmir, Superpool, Eşpedal Derneği, Tarlabaşı Toplum Merkezi'den temsilciler katıldı. Aynı zamanda yerel yönetim paydaşları ve akademisyenler de bireysel olarak katılım sağladılar. Engelli hakları, çocuk hakları, mekânsal adalet, sürdürülebilir ulaşım üzerine çalışmalar yürüten bu kurumlar çalıştay ve odak grup görüşmeleriyle farklı alanlarda ortaklaşan deneyimleri aktararak hem bu raporun izleğini belirlediler hem de ulaşım planlaması alanındaki veri eksikliklerini ortaya koydular.

İzleme çalışmaları kapsamında yaş aralıkları 5 ila 16 arasında değişen 80 çocukla atölye çalışması yapıldı. Atölye çalışmalarına katılanların %70'i kız, %30'u oğlan çocuklardı. Atölyelere görme engelli ve yürüme engelli çocuklar katıldı ve karşılaştıklarını belirttikleri sorunlar raporda değerlendirildi. İşitme engelli çocukların, zihinsel engelli çocukların deneyimleri ise sivil toplum örgütlerinin aktarımları üzerinden değerlendirildi. Gerçekleştirilen atölyelere katılan çocukların %10'u savaşlar dolayısıyla ülkelerinden zorla göç etmiş çocuklardı. Göçmen çocukların deneyimleri rapor

kapsamında özellikle ayrımcılık yasağı kapsamında ele alındı.

Verilerin izleme raporunda yer alacağı bilgisi verildi. Atölye çalışmalarının etik çerçevesi oluşturulurken ÇHS'nin 4 temel ilkesi ve Amerikan Psikoloji Derneği'nin (American Psychological Association- APA) çocuk katılımcılarla yürütülecek çalışmalar için hazırladığı, zarardan koruma ve yarar sağlama, bilgilendirme ve onam, doğruluk, adalet, insan hakları ve onuruna saygı etik ilkeleri dikkate alındı.[10] Raporda katılımcıların kimliğini belli edecek bilgilere yer verilmemektedir.

Atölye çalışmaları 5 ila 16 yaş aralığı için kurgulanmış, erken çocukluk döneminin doğrudan katılım verisi değerlendirilmemiştir. Bu yaş aralığındaki çocukların deneyimleri sivil toplum örgütleri ve bakımverenlerin aktarımları çerçevesinde ele alınmıştır. Ancak okul öncesi ve erken yaş dönemi çocuklarla bakımverenlerinin deneyimi daha kapsamlı bir şekilde değerlendirilmeli, özellikle toplumsal cinsiyet rolleri bağlamıyla hak ihlalleri tespit edilmelidir.

Toplu ulaşım planlamasının çocuk hakları kapsamında izlemesinin yapıldığı bu rapor, genel olarak toplu ulaşım planlamasının haklar bağlamıyla izlendiği ülkemizdeki ilk rapordur. Bu nedenle öncelikle mevcut durum analizi yapılmış ve çocukların deneyimi aktarılmıştır. Toplu ulaşım bağlamında raylı sistemler, belediye otobüsleri, deniz taşıtları, metrobüs değerlendirilmiş, minibüs ve okul servisleri toplu ulaşım bağlamına alınmamıştır. Raporda mekânsal analiz yöntemleri İstanbul'daki büyük aktarma merkezlerinin kısa değerlendirilmeleriyle sınırlı tutulmuştur. Çalışılan sahanın büyüklüğü göz önünde bulundurularak gelişmiş mekânsal analiz yöntemleri kullanılmamıştır. Bu yöntemlerin kullanılması için idare tarafından çocukların toplu ulaşım kullanımına ilişkin veri setlerinin hazırlanması gerekmektedir. Hazırladığımız bu ilk izlemeyle birlikte bu kapsamda daha fazla veri seti üretilmesini ve izleme alanının genişlemesini amaçlıyoruz.

10 APA, 2002

3 Mevcut Durum

Türkiye'de toplu ulaşım planlaması yerel yönetimler tarafından, küresel ölçekli politikalardan yerele uzanan bir süreçte plan hiyerarşisi[11] dahilinde yapılmakta, ücretlendirmeler de yine yerel yönetimler tarafından düzenlenmektedir. Toplu ulaşım kullanım kuralları, yolcu hakları ise toplu ulaşım araçlarına göre düzenlenen mevzuatta tanımlanmıştır. Üst ölçek politikaların, plan kararlarının, ücretlendirme politikalarının ve ulaşım kapasitesine yönelik alınan kararların değerlendirildiği bu bölümde toplu ulaşım planlamasındaki mevcut durum BM Çocuk Hakları çerçevesinde, özellikle Çocuğun Üstün Yararı İlkesi gözetilerek ele alınmıştır.

3.1. Üst Politika Belgeleri ve Planlarda "Çocuk Odaklı" Toplu Ulaşım

Üst ölçekli politika belgeleri kısa, orta ve uzun vadede kurumların vizyonunu, önceliklendirdikleri konu başlıklarını ve uygulama stratejilerini ortaya koyar. Küresel ölçekli üst politika metinlerinde tanımlanan hedeflerin uygulanabilirliği ve hayata geçirilmesi ise plan hiyerarşisinin uyumluluğuna bağlıdır. Üst ölçekli planlar, geliştirilen temel hedefler, politika ve prensiplere uygun olarak kentin ana gelişme kararlarını ve arazi parçalarının kullanma biçimlerini ilke düzeyinde belirleyen belgelerdir; alt ölçekli planları yönlendirir ve denetler.[12] Kentlerin temel stratejileri bu planlarda belirlenir.

Çocuğun Üstün Yararı ilkesi, BM ÇHS'nin 3. maddesinde tanımlanmıştır; kamu ve özel tüm kurumları "yapacakları tüm tasarruflarda çocuğun üstün yararını öncelikli olarak göz önünde bulundurmak"la yükümlü kılar.[13] Çocuk Hakları Genel Komitesi, ÇHS'nin 4. maddesi bağlamında yasalar ve politikalar oluşturulurken çocuk hakları etki analizlerinin, uygulama aşamasında da çocuk hakları etki değerlendirmesinin yapılmasını bir yükümlülük olarak belirler.[14]

11 Plan hiyerarşisine göre her ölçekteki planın bir üst ölçekli plana uyumlu olma zorunluluğu vardır. Raporda mevcut durum plan hiyerarşisi gözetilerek değerlendirilmiştir.

12 Ersoy, 2000

13 Birleşmiş Milletler, 1989

14 Birleşmiş Milletler, 2015

Ulaşımda çocuğun üstün yararı güvenli, şiddetten uzak, erişilebilir bir ulaşım sistemini kapsamaktadır. Çocuğun üstün yararının sağlanabilmesi için ulaşımla ilgili politika karar alma süreçlerine ve tasarım süreçlerine çocukların da dahil edilmesi gerekmektedir. Çocuğun Üstün Yararı ilkesi hem üst ölçek politika belgeleri, hem de diğer alt ölçeklerdeki planlama çalışmaları için bağlayıcıdır. Bu bölümde, üst ölçek politika belgeleri, İstanbul Çevre Düzeni Planı, İstanbul Ulaşım Ana Planı, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı ve Vizyon 2050 planı'nda yer alan ulaşım politikaları Çocuğun Üstün Yararı ilkesi çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları, küresel ölçekte 193 ülkenin imzasıyla kabul edilen ve her ölçekte mekânsal kararları etkileyen en kapsamlı üst politika belgesidir. Ocak 2016'da yürürlüğe giren Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları 2030'a kadar gerçekleştirilmesi planan 17 temel hedef ve bunlara bağlı 169 alt hedeften oluşur. Bu küresel gündem, 2030'a kadar herkes için insan hakları ilkesini öne çıkaran bir anlayışla ülkelerin kalkınma plan ve politikalarının şekillenmesini öngörmektedir. Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'nın 11.'si "Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar"ı kapsamaktadır. 11. hedefe bağlı alt politikalardan ikincisi; "2030'a kadar özellikle kırılgan durumda olan insanların, kadınların, çocukların, engellilerin ve yaşlıların ihtiyaçlarına özel önem gösterilerek, yol güvenliğinin geliştirilmesi, özellikle toplu taşıma sisteminin geliştirilmesiyle herkesin güvenli, uygun fiyatlı, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişiminin sağlanması" şeklinde belirtilir.[15] Her ne kadar Çocuğun Üstün Yararı ilkesi, çocukları ilgilendiren tüm hedef, politika, tedbir ve uygulamaları kapsıyorsa da, üst politika metinlerinde çocukları içeren maddelerin bulunması, özellikli önem arz eden gruplar içinde vurgulanması, yerel yönetimler başta olmak üzere sorumlu idarelerin ve yurttaşların kentsel meselelerin çocukları etkileme boyutunu farketmesi ve sorunların çözümünde çocukları önceleyen uygulamalarının yaygınlaşması için önemlidir.

5 yıllık kalkınma planları Türkiye'deki kurum ve yapıların gelecekteki hedef ve beklentilerinin yol haritası niteliğindeki planlardır.[16] 2019-2023 yılları için hazırlanan On Birinci Kalkınma Planı'ndaki hedeflerden ikincisi "Nitelikli İnsan, Güçlü Toplum" olarak başlıklandırıldı. Bu hedefe bağlı geliştirilen politikalardan bir tanesi şöyle açıklandı; "Çocukların üstün yararı temelindeiyi olma hâllerinin desteklenmesi, potansiyellerini gerçekleştirmeye yönelik imkânların artırılması ve fırsat eşitsizliğinin azaltılması temel amaçtır."[17]

15 Birleşmiş Milletler, 2000

16 Öner,2019

17 TCCB SBB, 2019

On Birinci Kalkınma Planı'nda insan odaklı, kentsel hizmetlerin adil ve erişilebilir bir şekilde sağlandığı şehirler oluşturmak hedeflenmiştir. Bu hedefle ilişkili politika ve tedbirlerde, kamusal alanların kadınlara, çocuklara, yaşlılara, engellilere duyarlı bir şekilde insan tabiat ilişkisi çerçevesinde yeniden kurgulanmasıile erişilebilirliğinin ve güvenliğin artırılması önceliklendirilmiştir.

On Birinci Kalkınma Planı'nın "Kentsel Dönüşüm" hedefleri için hazırlanan politikalarda toplu taşıma ile ilgili alınan kararlar şöyledir:

- Kentlerdeki trafik sıkışıklığının, kazaların ve hava kirliliğinin azaltılması amacıyla kentiçi ulaşımda arz yönlü politikalardan ziyade talep yönlü politikaların uygulanmasıyla özel araç yerine toplu taşıma sistemlerinin kullanımı özendirilecektir.
- Kent içi toplu taşımada trafik yoğunluğu ve yolculuk talebindeki gelişmeler dikkate alınarak öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sistemler tercih edilecek, bunların yetersiz kaldığı güzergâhlarda raylı sistem alternatifleri değerlendirilecektir.
- Toplu taşıma sistemleri kullanımının yaygınlaştırılmasını teminen tek kart ödeme sistemi hayata geçirilecektir.[18]

Ülke ölçeğini kapsayan diğer tüm alt kademe planlarda çocuğun ulaşım hakkının önceliklendirecek politika kararlarının alınması, kalkınma planları kararlarına bağlıdır. On Birinci Kalkınma Planı'nda çocuklara yönelik alınan kararlar, daha alt ölçeklerde plan kararlarına çocukların da dahil edilmesi açısından önemlidir. Ancak bu kararlar genel nitelikte olup, ulaşımla ilgili alınan kararlarda çocuklara dair bir madde bulunmamaktadır. Şehircilik politikalarında üst politika belgelerinde çocuklara yer verilmemesi, performans göstergelerine de yansımakta, toplu ulaşım politikalarının ve kapasitesinin çocuk dostu niteliği performans göstergelerinde yer bulamamaktadır.

Kent politikalarının, ana ulaşım ve arazi kullanım kararlarının belirlendiği en kapsamlı üst ölçek planlar çevre düzeni imar planlarıdır. İstanbul Çevre Düzeni İmar Planı, 2009'da yürürlüğe girdi ve "İstanbul'un Anayasası" olarak tanıtıldı. Geçen 13 yılda, planda öngörülmeyen birçok mega proje planın bütünlüğünü ve dolayısıyla İstanbul'un planlama önceliklerini tamamen değiştirmiş olsa da, geçerliliği sürdüğünden ortaya koyduğu kararların izlemesi yapılmalıdır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ulaşım ile ilgili alınan kararlar şu şekildedir:[19]

18 TCCB SBB, 2019

19 İBB ŞPM, 2009

- Araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilmesi,
- Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi,
- Doğu-batı doğrultusunda gelişmesi planlanan yüksek kapasiteli raylı sistem hatlarını beslemek üzere, kuzey – güney doğrultusunda besleme hatlarının (otobüs, minibüs) planlanması,
- Kentin merkez bölgelerindeki araç trafiği sınırlandırılarak, yaya ve Şehir içi denizyolu hatlarının raylı sistem hatları ile entegrasyonu sağlanarak toplu taşımada denizyolu taşımacılığının payının arttırılması.

İstanbul Çevre Düzeni Planı doğrultusunda 2023 hedefleri kapsamında hazırlanan "İstanbul Ulaşım Ana Planı" 2011'de yürürlüğe girdi. Planın ana hedefi "Gelecekte motorlu araç trafiğinin azaltılması, toplu taşıma altyapısının iyileştirilmesi ve trafik talebinin özel araçlardan toplu taşıma araçlarına teşvik edilmesiyle kent içinde hareketlilik ve erişilebilirliğin artırılması sonucunda daha yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulması" olarak tanımlandı. Bu genel hedefin alt hedeflerinden ilki "Toplu taşıma hizmetlerinin geliştirilmesiyle özel araç kullanımının düşük düzeyde tutulması" olarak belirtildi.[20]

Üst ölçek politika belgelerinde ve planların tümünde entegre toplu taşıma sisteminin desteklenmesi, kapasitesinin artırılması, yaya ve bisiklet ulaşımının teşvik ve entegre edilmesi öncelikli hedefler olarak öne çıkmaktadır. Ancak üst ölçek politika metinlerinde belirtilen ilke ve hedeflerin birçoğu hayata geçmemektedir. Mevcut kentsel yaşamda toplu ulaşım, yetersiz kapasite, eşitsizliği derinleştiren ücretlendirme politikaları, yaşam alanlarıyla yeterli entegrasyonun sağlanmaması ve farklı kullanıcıların ihtiyaçlarını gözeten uygulamaların yoksunluğu gibi nedenlerle ihtiyaçlara cevap veremiyor.

Üst politika metinlerinde belirlenen hedeflerin hem mekânsal karşılığını bulması hem de kentlilerce aktif olarak sahiplenilip kullanılabilmesi için, farklı kesimlerin ihtiyaçlarının, katılımcı uygulamalarla ve hak temelli çerçevede tanımlanması gerekiyor.

Yeni dönem üst politika belgelerinde ve kentsel planlama çalışmalarında sağlıklı yetişkini referans veren "insan" tanımından ziyade, haklardan yoksun kalan grupların ihtiyaçlarına göre performans göstergelerinin belirlenmesi yaygınlaşıyor. Üst politika belgelerinde çocukların ihtiyaçlarının ele alınması ve çocuk katılımının sağlanması adına en umutlu gelişme İstanbul

20 İBB UDB, 2011

Büyükşehir Belediyesi 2020-2024 Stratejik Planı'nın, yurttaş katılımını merkezine alan bir yaklaşımla, yine çocuk katılımını içeren çalışmalarla hazırlanmasıydı. Stratejik Plan Çalıştayı'na katılan çocuklar İstanbul Hayali ve İBB Vizyonu üzerine "eşitlik, yeşil, kapsayıcılık, eğitim", gençler ise "ulaşılabilir, güvenli, adil, kültür" temalarında taleplerini dile getirdi.[21] Stratejik Plan'da İstanbul'un kentsel ihtiyaçları doğrultusunda belirlenen amaç ve hedefler 8 faaliyet alanı/temada toplandı. Ulaşılabilir İstanbul faaliyet alanında belirlenen hedef ve göstergelerde "Ulaşım Altyapısının Yaşlılara, Çocuklara, Engellilere Daha Etkin ve Güvenli Hizmet Verecek Şekilde Düzenlenmesi" ihtiyaç olarak belirlendi.[22]

Uzun süre İstanbul'un 2050 vizyonunun hazırlığı içerisinde olan İBB, 2022 yılının sonlarında Vizyon 2050 stratejik planını açıkladı. 7 tema altında toplanan amaçlar arasında kent içi ulaşıma dair önemli kararlara yer verilirken çocuklara özel amaçların belirlenmiş olması da olumlu bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır. "Çevreyi Koruyan ve Değişen İklime Uyumlu Kent" amacının detaylarında çevre dostu ulaşımı yaygınlaştırmak ve ulaşımdan kaynaklanan emisyonların azalması hedeflenmiştir.[23] Bu kapsamda bireysel yolculuklardan vazgeçilmesi için farkındalık çalışmaları yapılmasının hedeflenmesi toplu ulaşımı kullanmaya teşvik etme adına olumlu bir karardır. "Etkin ve Kapsayıcı Hareketlilik" amacı içerisinde ulaşım altyapısı, sokaklar ve araçlarda, kadınlar, çocuklar, engelliler, 65 yaş ve üzeri bireyler başta olmak üzere tüm bireylerin kendilerini güvende hissetmelerini sağlayacak tasarım ve uygulamalarının hayata geçirilmesi hedeflenmiştir.[24] Aynı zamanda bu amaç altında raylı sistemler ve deniz ulaşımının payının artırılması, toplu taşıma sisteminin hizmet kalitesinin artırılması, bireysel yolculuk talebinin azaltılması ve toplu taşımada 7/24 kesintisiz hizmet sağlanmasına dair kararlar belirtilmiştir.

İstanbul Vizyon 2050 Planı, kentin uzun vadeli ihtiyaçlarını kapsamlı ve bütünleşik bir şekilde ele alan bir belgedir. Artan nüfusla birlikte kentin ihtiyaçları da çeşitlenmektedir. Buna karşılık kentin kesişimsel sorunlarının çözümü için katılımcı yöntemlerle hazırlanan bütünleşik planlar kapsamlı yol haritası sunmaktadır. Öte yandan üst ölçekli planlarla belirlenen hedeflerin kentsel yaşamda yer bulup bulmadığı takip edilmelidir. Kentsel haklara ilişkin plan kararlarını inceleyen çok az çalışma bulunmaktadır. Bu nedenle ortaya konulan hedefler takip edilememekte ve veri temelli savunuculuk faaliyetleri gelişmemektedir. Hem küresel

21 İBB, 2020

22 İBB, 2020

23 İBB, 2022, Vizyon 2050

24 İBB, 2022, Vizyon 2050

ölçekte hem de ulusal ve yerel ölçekte kente politika metinleri odağına araç ve yapılaşma yerine insanı koymaktadır. Buna karşılık mevcut kent yapılanmalarında insan odaklı uygulamaların sayısı oldukça azdır.

3.2. İstanbul'da Toplu Ulaşımın Finansmanı

Ulaşım ücretleri toplu ulaşımın erişilebilirliğini ve kullanımını etkileyen en önemli unsurlardan biridir. Fiziksel erişilebilirliğin yanında mali olarak toplu taşımaya erişebilmek veya erişememek, çocukların ulaşım haklarından yararlanıp yararlanamaması ile doğrudan ilişkilidir. Gelir dağılımındaki adaletsizliği ve yoksulluğu temel alan ücretlendirme politikaları, tüm çocukların eğitim, kültür, sağlık haklarına erişebilmesinde fırsat eşitsizliğini azaltacak ya da ortadan kaldıracak uygulamaların başında gelir.

Türkiye genelinde, toplu ulaşımda 0-6 yaş grubundaki çocuklar için mevzuatla belirlenen çerçevede ücret alınmamaktadır. Farklı ulaşım araçlarına göre hazırlanan yönergelerde çocuklara yönelik ücretlendirme koşulları şu şekilde belirlenmiştir:

- Deniz Taşımacılığı Yönergesi'ne göre, "0 – 6 (6 yaş dâhil) grubundaki çocuklardan koltuk işgal etmemek şartıyla ücret talep edilemez, alınamaz."[25]
- Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre, "2 yaşın altındaki çocuklar için bilet ücreti geçerli ücret tarifesi üzerinden %30 indirimli düzenlenir. Ancak, 6 yaşın altındaki çocuklar ücret alınmadan kucakta seyahat edebilirler."[26]
- Özel Halk Otobüsleri Yönergesi'ne göre, "ÖHO'leri yolcu refakatindeki 6 yaşına kadar (6 yaş dâhil) olan çocukları ile yasaların verdiği ücretsiz seyahat kartı sahiplerini ücretsiz taşımak zorundadır."[27]

Bu yönergelerde 0-6 yaş çocukların ücretsiz yolculuk hakkı "koltuk işgal etmemek" şartıyla sınırlandırılmıştır. Yaş sınırının nasıl belirlendiği ise açıklanmamaktadır. Raporun ilerleyen bölümlerinde detaylandırıldığı üzere, çocukların ücretsiz yolculuk hakkının "koltuk işgali" ifadesiyle sınırlandırılması, çocukların güvenli bir şekilde yolculuk etmesini engellemektedir. "Kucakta seyahat etme" koşulunu ise çocukların bedensel söz haklarının tanınmamasına

25 Deniz Taşımacılığı Yönergesi

26 Karayolu Taşıma Yönetmeliği

27 Özel Halk Otobüsleri Yönergesi

neden olmaktadır. BM Çocuk Hakları Bildirgesi'nin 2. maddesi çocukların bedensel ve zihinsel güvenlikerini güvence altına alır.[28] Çocuk hakları ihlallerindeki en büyük sorun çocuğun yetişkinler tarafından çaresiz ve zayıf olarak görülmesi ve yetişkinin tüm isteklerini çocuk üzerine gerçekleştirebileceği düşüncesi olmaktadır.[29] Bu sebeple koruyucu bir ortamın oluşturulması hükümetin ve toplumun tüm bireylerinin görevidir.[30] Çocukların bedensel söz hakkı ayrıca ÇHS'nin ilkelerinden biri olan çocuğun katılım hakkının bir parçasıdır. Çocuklar kendi bedenleri üzerinde söz sahibi olan bireylerdir.[31] Yönergelerde tanımlanan ücretsiz seyahat koşulları, çocukların bedenleri üzerindeki söz hakkını tanımıyor ve halihazırda çocuklar gözetilerek tasarlanmayan toplu ulaşım araçlarında fiziksel güvenlik sağlanmadan seyahat etmelerine yol açıyor. Kucakta oturma kuralı, farklı kesişimselliklerde derin yoksullukla, göçmenlere yönelik ayrımcılıkla mücadele eden, emek döngüsüne katılmak zorunda kalmış, toplu ulaşımı refakatsiz kullanan çocuklara yönelik ayrımcılık, dışlanma ve şiddetin toplum nezdinde meşruiyet kazanmasına neden oluyor. Türkiye genelinde 6 yaş üzerindeki çocukların toplu ulaşım kullanımı, resmi ve dini bayramlar[32] dışında ücretlendiriliyor. İBB'nin toplu ulaşım ücretlendirmeleri son 5 yıllık plan döneminde, en sık gündeme gelen ve tepki toplayan konu başlıkları arasında yer alıyor.

İzleme dönemini kapsayan 2021'den Ağustos 2022'ye toplu ulaşıma üç defa zam geldi.[33] Ağustos 2021'de toplu taşımaya gelen %15'lik zamla, İstanbul Kart'ın ilk basış ücreti öğrenciler için 1.15 TL'den 1.96 TL'ye yükselmişti. 1 Ocak 2022'den itibaren uygulanan %36'lık zamla öğrenci ücretleri 2.67 TL'ye çıkarıldı. Nisan 2022'de ulaşıma tekrar %40'lık zam gelmesinden sonra öğrenci için toplu taşıma ücretleri son 8 ayda toplamda %90.8 oranında artarak 3.74 TL oldu. 200 basım için geçerli aylık öğrenci abonman ücretleri Ağustos 2021 zammı ile 50 TL'den 57.5 TL'ye yükselirken, Ocak 2022 tarifesine göre 78 TL'ye çıkarıldı.
Nisan 2022'deki zamla birlikte bu ücret 109 TL''ye yükseldi.
Metrobüs için öğrenci kartlarında en kısa mesafe ücreti Ağustos

28 BM Çocuk Hakları Bildirgesi

29 Archard, 1995 akt. Uğurlu ve Gülsen, 2014

30 Uğurlu ve Gülsen, 2014

31 Cinsel Şiddetle Mücadele Derneği, 2021

32 İstanbul genelinde toplu ulaşımın 1 Ocak, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı günü, 1 Mayıs Emek Ve Dayanışma günü, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik Ve Spor Bayramı günü, 15 Mayıs Demokrasi ve Özgürlükler günü, 30 Ağustos Zafer Bayramı Günü, 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı günü, Ramazan bayramları boyunca 3 gün, kurban bayramı boyunca 4 gün ve okulların açıldığı ilk gün tüm kullanıcılar için toplu taşıma sistemleri ücretsizdir. Aynı zamanda ÖSYM ve AÖF sınavlarının yapıldığı günler sınav saatlerinde öğrenci ve görevlilere toplu taşıma ücretsizdir.

33 Rapor kapsamında incelenen toplu ulaşım zamları İETT, Otobüs A.Ş ve Özel Halk Otobüsleri, Tünel, Nostaljik Tramvay ve Raylı Sistemleri kapsamaktadır.

2021'de 1.27 TL iken, Ocak 2022'de 1.73 TL'ye ardından Nisan 2022'de 2.42 TL'ye yükseldi. En uzun mesafe ücretleri de sırasıyla 1.96 TL, 2.67 TL, 3.74 TL olarak değişti. Fakat Nisan 2022'de tekrar bir araya gelen İBB meclisinde, UKOME'de[34] alınan toplu ulaşıma %40 zammından öğrencilerin muaf olması, aylık öğrenci abonman ücretinin zam farkının İBB tarafından karşılanması teklifi görüşüldü. Teklifte %40 zam ile 109 TL'ye yükselen aylık abonman ücretindeki 31 TL farkın İBB tarafından sübvanse edilmesi, ücretin 78 TL olarak alınmaya devam edilmesi oy çokluğuyla geçti.[35] Karara karşı çıkan dönemin İBB başkanı, kararı kabul etmediğini bildirdi. Rapor yazıldığı Ağustos 2022'de öğrenci için aylık abonman ücretleri 109 TL'dir.

TABLO 1: İETT, TRAMVAY VE METRO ÜCRET DEĞİŞİMİ

	2021 OCAK		2021 AĞUSTOS		2022 OCAK		2022 NİSAN	
	İLK BASIŞ	1. AKTARMA	İLK BASIŞ	1. AKTARMA	İLK BASIŞ	1. AKTARMA	İLK BASIŞ	1. AKTARMA
TAM	3.5	2.5	4.03	2.88	5.48	3.92	7.67	5.49
ÖĞRENCİ	1.15	0,75	1.96	0.86	2.67	1.17	3.74	1.64
TAM ABONMAN	275		316		430		602	
ÖĞRENCİ ABONMAN	50		57.5		78		109	

34 UKOME : Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü. 5216 sayılı kanunda Büyükşehir Belediyesinin görev yetki ve sorumluluk alanında kalan yerlerde ulaşım ve trafik ile ilgili kararları alarak planlama ve koordinasyonu sağlar.

35 Birgün, 4 Nisan 2022

TABLO 2: METROBÜS ÜCRET DEĞİŞİMİ

DURAK SAYISI	2021 AĞUSTOS		2022 OCAK		2022 NİSAN	
	TAM	ÖĞRENCİ	TAM	ÖĞRENCİ	TAM	ÖĞRENCİ
1	2.88	1.27	3.92	1.73	5.49	2.42
2	3.45	1.38	4.69	1.88	6.57	2.63
3	4.03	1.61	5.48	2.19	7.67	3.07
4-9	4.6	1.84	6.26	2.5	8.76	3.5
10-15	5.06	1.96	6.88	2.67	9.63	3.74
16-21	5.29	1.96	7.19	2.67	10.07	3.74
22-27	5.46	1.96	7.63	2.67	10.4	3.74
28-33	5.58	1.96	7.59	2.67	10.63	3.74
33-43+	5.98	1.96	8.13	2.67	11.38	3.74

Toplu taşımaya 2022'de dört ay içerisinde iki kere zam yapılması ve yapılan zamlarından sonra artan ulaşım maliyetleri kamuoyunda tartışmalara neden oldu. Öğrenciler zam kararlarını protesto etti.[36] İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu, protestolar karşısında ulaşım fiyatlarındaki artışı artan akaryakıt fiyatları ve Türkiye'nin ekonomik koşullarıyla ilişkilendirdi.[37] Toplu ulaşımın ücretlendirme politikalarında akaryakıt fiyatlarının baz alınması eşitsizlikleri derinleştiriyor. Öğrencilerin faydalanabileceği 200 basım için belirlenen 109 TL İstanbul Kart abonman ücreti asgari ücretin[38] %2.5'ine denk geliyor. Türkiye'de asgari ücretin altında, günübirlik çalışan ve derin yoksullukla mücadele eden kesimler için mevcut ulaşım masrafları, çocukların eğitimden uzaklaşması başta olmak üzere haklarından mahrum kalmasının nedenlerinden biri hâline geliyor.

İPA'nın 2022'de yayınladığı *Ekonomik Krizin Kıskacında İstanbul'da Geçim ve Dayanışma* raporuna göre dar gelirli bireylerin yaşamlarından öncelikle kestikleri ihtiyaçlardan bir

36 Gazete Duvar, 7 Nisan 2022

37 Evrensel, 25 Mart 2022

38 Rapor yazıldığı tarih net asgari ücret 4253,40 liradır.

tanesi sosyalleşmedir. Sosyalleşme ihtiyacından vazgeçme sebebi olarak ulaşım masrafları gösterilirken bu durumdan en çok etkilenen grup içerisinde çocuklar ve gençler de bulunmaktadır.[39] ERG'nin *Eğitim Yönetişimi ve Finansmanı* raporuna göre 2019'da hanehalkı eğitim harcamaları %8,6 artmıştır. Bu artışla hanehalkı harcamalarının eğitim harcamaları içerisindeki payı %20,8'e yükselmiştir.[40] Hanehalkı eğitim harcamaları ulaşım, kırtasiye, giyim vb. gideri içermektedir.

Toplu ulaşım ücretlendirme politikaları ülkelere ve hatta kent yönetimlerine göre farklılık gösteriyor. COVID-19 pandemisinin kamusal alan ve toplu ulaşıma getirdiği kısıtların ardından, Rotterdam kent yönetimi toplu ulaşım kullanımının yeniden teşvik edilmesi ve araç karbon salımının azaltılması için toplu ulaşımı 4-12 yaş aralığındaki çocuklara ücretsiz yaptı. Teşvik projesinin hayata geçmesi için belediye bütçesinden 1.9 milyon Euro kaynak ayrıldı.[41] Bu uygulama çocuk odaklı toplu ulaşım planlamasının bütçe düzeyinde önceliklendirilmesi bakımından umut verici bir örnektir.

İstanbul'da benzer bir uygulama 0-4 yaş çocukların annelerini kapsayacak şekilde hayata geçti. İBB Meclisi 17 Temmuz'daki kararıyla, 4 yaşa kadar çocuğu olan kadınlara ücretsiz ulaşım kartı verilmesini ve ücretsiz taşıma bedelinin belediye bütçesinden karşılanmasını onayladı. Bu tarihten itibaren 0–48 aylık çocuğu olan anneler, Anne Kart ile toplu taşımalarda 150 basış hakkına sahip oldu. Uygulamanın izlemesi 2022'de 163 bin "Annekart" kullanıcısının katıldığı bir memnuniyet anketiyle yapıldı. Anketin sonucunda Annekart'tan memnunum diyenlerin oranının %98.8 olduğu açıklandı.[42] Annekart uygulaması bir yönüyle bakımverenleri desteklemesi adına önemli ve yapıcı bir adımdır. Öte yandan bakımverenleri annelerle sınırlandırarak çocuk bakımında toplumsal cinsiyet temelli eşitsizlikleri pekiştirmektedir.

Toplu ulaşımın tüm yurttaşlar için ücretsiz olması kent hakkı gruplarının taleplerinden biridir. 2005'te Dünya Sosyal Reformu'nda toplu taşımanın iyileştirilmesi ve bir hak olarak ücretsiz hale getirilmesi için *Ücretsiz Ulaşım Hareketi* başlatıldı. Yoğunlukla gençlerin örgütlediği bu hareket, 2013'te Sao Paulo'da toplu taşıma ücretlerinin 3 Real'den 3.20 Real'e yükselmesiyle büyük bir direnişe dönüştü. Direniş sonucunda bir çok şehirde ulaşım zamlarının geri çekilmesinin yanında federal ve yerel hükümetler tarafından toplu taşıma, sağlık ve eğitim için daha fazla kaynak ayrılması yönünde karar alındı.[43]

39 İPA, 2022

40 ERG, Eğitim Yönetişimi ve Finansmanı, Eğitim İzleme Raporu, 2021

41 Dutchreview, 1 Aralık 2021

42 TUHİM, 2022

43 Evrensel, 2013

Yerel yönetimlerin bütçe yönetiminde toplu ulaşımın teşvik edilmesine yönelik kalemlerin ayrılması, çocukların toplu ulaşıma erişimini artıracak önemli adımlardan biridir. İstanbul'da mevcut durumda 0-6 yaş grubu ücretsiz yolculuk yapsa da, kent genelindeki çocuk hareketliliği ölçülememektedir. Çocuklara yönelik kartlar hazırlanması çocukları toplu taşıma kullanmaya teşvik edebilir, toplu ulaşım kullanım alışkanlıklarıyla ilgili veri toplamak için yararlı olabilir.

3.3. Toplu Ulaşım Kapasitesi

Toplu taşıma kapasitesinin yolcu talebini karşılayabilmesi güvenli ve konforlu seyahatin ilk koşuludur. İzleme raporu kapsamında yapılan odak grup görüşmelerinde, çocuk odaklı toplu ulaşım planlamasının önündeki engeller sorulduğunda katılımcıların birçoğu kapasite yetersizliğinin altını çizdi. Kalabalığın sebep olduğu konfor kaybının özel araç sahipliğinin en önemli sebeplerinden biri olduğu belirtildi. Kapasite yetersizliği özel araçlanmayı tetikleyerek kentte trafik yükünün ve karbon salımının artmasına neden oluyor. Sağlık hakkını tanımlayan ÇHS'nin 24. maddesi çocukların çevre kirliliğinin tehlikelerine karşı korunmasını da kapsıyor.[44] Bu nedenle toplu ulaşım kapasitesinin karbon salımından alacağı yük ÇHS'de tanımlanan sağlık hakkıyla doğrudan ilintilidir. Toplu ulaşım araçlarının kapasitenin çok üzerinde yolcu taşıması ise, çocukların duraklarda beklerken ya da araçlara binerken güvenlik tehdidi yaşamasına, kalabalık arasında ezilerek seyahat etmesine, yolculuk esnasında yeterli oksijen alamamasına neden oluyor.

İBB'nin 2019, 2020 ve 2021 Faaliyet Raporları'nda ulaşım kapasitesine yönelik harcalamalar yer alıyor. Harcama oranları incelendiğinde "Toplu Taşımada Entegrasyonu, Erişilebilirliği ve Kaliteyi Artırmak" hedefine yönelik ayrılan bütçe kaleminin bir önceki yıla göre iki kat arttığı görülüyor.

TABLO 3: HEDEF BAZLI HARCAMA TUTARLARI (TL)[45]

HEDEFLER	YILLARA GÖRE HARCAMALAR (TL)		
	2019	2020	2021
Raylı Sistemin Ağını ve Toplu Ulaşım İçindeki Payını Artırmak	2.183.897.365	2.284.611.639	3.143.089.453
Toplu Taşımada Entegrasyonu, Erişilebilirliği ve Kaliteyi Artırmak		54.039.799	102.097.538
Deniz Yolu Taşımacılığının Kapasitesini ve Toplu Ulaşım İçindeki Payını Artırmak	354.719.389	304.551.942	356.115.608
Akıllı Ulaşım Sistemlerini ve Ulaşım Altyapı Uygulamalarını Artırarak Trafiği Etkin Yönetmek	239,244,791	234.481.475	282.018.873
Altyapı Kazı İşlerini En Aza İndirgemek İçin Yeni Yöntem-Teknoloji Uygulamalarını ve Altyapı Yönetiminde Entegrasyonu Geliştirmek		3.025.943	6.187.232
Kara Yolu Sistemleri Altyapısını Güçlendirmek ve Sürdürülebilir Kılmak	3.158.728.094	2.054.014.522	2.928.821.031

45 İBB Faaliyet raporu 2019,2020.2021

Öte yandan toplu ulaşımda entegrasyon, erişilebilirlik ve kalitenin tanımı ve ölçülebilirliği muğlaktır. Stratejik Plan'da belirtilen "Ulaşım Altyapısının Yaşlılara, Çocuklara, Engellilere Daha Etkin ve Güvenli Hizmet Verecek Şekilde Düzenlenmesi" ihtiyacına karşılık gelecek uygulama örnekleri oluşturulmamıştır. İBB'nin 2022 Faaliyet Raporu'nda toplu ulaşımın erişilebilirliğine yönelik göstergeler ise farklı taşımacılık sistemlerinin toplu ulaşım içindeki payıyla sınırlı tutmaktadır. Toplu ulaşımın erişilebilir kılınması için çocuk dostu uygulama örnekleri geliştirilmeli ve uygulamalar performans göstergelerinde izlenebilmelidir. Yine İBB'nin 2022 performans göstergelerinde yer alan "çocuk dostu sokak" sayısı, doğrudan çocuklara yönelik uygulamaların yapılabilirliğinin örneğidir. Toplu ulaşım planlamasında da "Çocuk dostu durak", "Çocuk dostu araç" gibi uygulama örnekleri geliştirilmeli ve yaygınlaştırılmalıdır. Kapasite gelişiminde insan odaklılık, erişilebilirlik gibi kavramların mekânsallaşması ve sistem içinde işler bir şekilde yer bulması ancak izlenebilenebilir ve yaygınlaştırılabilir örneklerle mümkündür.

TABLO 4: FARKLI TAŞIMACILIK SİSTEMLERİNİN TOPLU ULAŞIMDAKİ PAYI

	ÖLÇÜ	2020	2021 TAHMİNİ	2022
Raylı Sistem Taşımacılığının Toplu Ulaşım İçindeki Payı	%	19.2	21	26
Toplu Ulaşımda Denizyolu Taşımacılığının Payı	%	1.75	2.3	4
Minibüs, Taksi Dolmuş ve Otobüslerin Toplu Ulaşım Denetim ve Yönetim Merkezine Dâhil Edilme Oranı	%	68	99	100
Ana Ulaşım Modlarında; Raylı Sistem, Metrobüs, Otobüs, Fiziki Entegrasyonu Sağlayan Minibüs ve Taksi Dolmuş Güzergah Sayısı	Adet	160	200	270

İklim krizinin etkilerinin giderek daha fazla hissedilir olmasıyla ulaşım sistemlerinin çevresel etkileri sürdürülebilir kentsel gelişimin belirleyici unsurlarından biri hâline geldi. Raylı sistemlerin toplu ulaşım içindeki payının ve elektrikli araçların sayısının artırılması toplu ulaşımın çevresel etkilerini azaltan, dolayısıyla çocukların sağlıklı ve güvenli bir çevrede yaşama hakkını doğrudan etkileyen faktörlerdir. İstanbul'da raylı sistem taşımacılığının payı 2022 itibariyle %26'dır. Son üç senede İstanbul'da İBB'ye ait raylı sistemlerin uzunluğunun 153.15 km'den 182.2 km'ye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na ait olan İstanbul'daki raylı sistem uzunluğunun ise 19.9 km'den 79.9 km'ye çıkarıldığı görülmektedir.[46]

TABLO 5: TOPLU ULAŞIM HAT SAYILARI VE RAYLI SİSTEM UZUNLUKLARI

	ÖLÇÜ	2018	2021
İBB'ye Ait Raylı Sistem Uzunluğu	KM	153.15	182.2
UAB'na Ait İstanbul'daki Raylı Sistem Uzunluğu	KM	19.9	79.9
Karayolu Toplu Taşıma Sistemi Hat Sayısı	Adet	772	851
Karayolu Toplu Taşıma Sistemi Durak Sayısı	Adet	13.497	15.129
İETT Araç Sayısı	Adet	3.070	3.332
Özel Halk Otobüsü Sayısı	Adet	2.154	2.154
Ulaşım AŞ.'ye Ait Araç Sayısı	Adet	1255	904
Karayolunda Toplu Taşıma İçin Kullanılan Toplam Araç Sayısı	Adet	6.303	6.416
İskele Sayısı	Adet	80	108
Denizyolu Hat Sayısı	Adet	21	23
Denizyolu Sefer Sayısı	Adet	221 bin	214 bin

46 İBB, 2018

Karayolu toplu taşıma hizmetlerine bakıldığında, hat sayısının 2018'den 2021'e kadar 772'den 851'e, durak sayısının 13.497'den 15.129'a, İETT araç sayısının ise 3.070'den 3.332'ye çıkarıldığı görülmektedir. 2021'de ilk defa 150 elektrikli araç İETT'ye dahil edildi. İBB 2021 Faaliyet Raporu'na göre karayolları için 2018 yılında bulunan toplam toplu taşıma aracı sayısı 6.303 iken 2021 yılında bu sayı 6.416'ya çıkarılmıştır.

İBB'nin hazırladığı raporlarda yolcu verileri düzenli olarak açıklanmaktadır. Ancak toplu ulaşım sisteminde çocuklara yönelik kartların olmaması nedeniyle, toplu ulaşım kullanan çocuk verileri toplanamamaktadır. 2018'de karayolları toplu taşıma sistemini kullanan yıllık yolcu sayısı 1.255 milyonken bu sayı 2021 yılında 904 milyona gerilemiştir. Denizyolu taşımacılığında iskele ve hat sayısı yükselirken, sefer sayısı 221 binden 214 bine, yıllık taşınan yolcu sayısı ise 40.318 milyon kişiden, 24.486 milyon kişiye düşmüştür.[47] Bu verilerden çocukların toplu ulaşım alışkanlıklarının nasıl değiştiğine dair çıkarım yapmak güçtür. Öte yandan bu azalmada COVID-19 pandemisinin getirdiği ulaşım kısıtlılıklarının ve ulaşım araçlarının tehdit oluşturan kapalı kamusal alanların başında gelmesinin etkisi açıktır ve bu etkiler çocukları da kapsamaktadır.

Toplu ulaşımdaki kapasite yetersizlikleri, toplu ulaşımın çocuklar için güvenilir bulunmaması trafikte okul servislerinin yoğunluğunu artırmaktadır. Servis araçlarının kente getirdiği yük, araç yoğunluğunun yarattığı çevre tahribatı ve iklim krizine etkisi çocukların sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkını içine alan bir kentsel yönetim sorununu beraberinde getirmektedir.[48] Mevcut servis ücretlendirme politikasına göre 1 çocuğun haftada beş gün okula gitmesi durumunda en kısa mesafe için bile 554 TL ödemesi hane gelirinde büyük bir yük oluşturmaktadır. Bu ücret asgari ücretin %13'üne denk gelmektedir. Mesafe arttıkça ücretin arttığını ve bir ailede birden fazla çocuk olabileceğini de düşünürsek bu ücretlerin "eğitime erişme" harcamaları için çok maliyetli olduğu görülmektedir. Hem çevresel etkisi düşük araçların ulaşımdaki payının artırılması hem de toplu ulaşım kullanımının erişilebilir ve güvenli hâle getirilerek yeniden kullanımının teşvik edilmesi kentsel sürdürülebilirlik adına atılacak öncelikli adımlardan biridir.

47 İBB Faaliyet Raporları 2018, 2021

48 Okul servis ücretleri 06.04.2022 tarihi itibariyle 0-1 km mesafe için aylık 554 TL olarak belirlenmiştir. 1-3 km için 608 TL, 3-5 km için 658 TL, 5-7 km için 685 TL olarak belirlenmiştir. Mesafe arttıkça ücret de ona bağlı olarak artmaktadır.

4 Mevcut Durum

Çocuk odaklı bir toplu ulaşım, çocukların toplu taşıma sistemini kullanırken ayrımcılığa uğramadığı, şiddetin hiçbir türüne maruz kalmadığı, gelişimsel süreçlerine göre dinlenebildikleri, özgürce ve bağımsız hareket edebildikleri, keyif alabildikleri, çevre kirliliğine maruz kalmadıkları, haklarına erişebildikleri ve her aşamada hem planlama süreçlerine hem de kentsel yaşama katıldıkları bir toplu ulaşım anlayışıdır.[49] Bu çalışmanın ilk ayağını oluşturan *Toplu Ulaşımda Çocuk: Çocuk Odaklı Bir Toplu Ulaşım Planlaması İçin Kılavuz ve Hak İzleme Göstergeleri*'nde, Türkiye'deki ulaşım planlama sistemi göz önünde bulundurularak, çocuk odaklı toplu ulaşım planlamasının göstergeleri tanımlandı. Süreç göstergeleri ile Keşifle Ulaşım, Güvenli Ulaşım, Erişilebilir Ulaşım ve Ekolojik Ulaşım olmak üzere dört kategoride toplandı. Bu bölümde göstergelere dair güncel veriler, uygulama örnekleri, toplu ulaşımda çocukların karşılaştıkları hak ihlalleri, sivil toplum görüşmeleri ve çocuklarla gerçekleştirilen atölyelerde elde edilen bulgular değerlendiriliyor..

49 Çocuk Hakları Sözleşmesi'nin hayata geçmesi için detaylı yükümlülükler için bkz. Rachel Hodgkin ve Peter Newell, Implementation Handbook for the Convention on the Rights of the Child, UNICEF, 2007. Çocuk odaklı toplu ulaşım, bu uygulama yükümlülükleri çerçevesinde tanımlanmıştır.

4.1. Keşifle Ulaşım

"Keşifle ulaşım dediğimizde aklıma pencereler geliyor. Dışarıyı seyretmek, kenti seyretmek başlı başına bir keşif bence. Bazen yer bulamıyoruz, kaldırılıyoruz, bu tarz şeyler de yaşanıyor ama yeterince konforlu bir ulaşım aracı kendi başına bir keşif aracı. Durak isimleri benim yaşadığım kenti öğrenmeme çok yardımcı olmuştu."

Toplu ulaşım kendi içinde bir kamusal mekândır. Diğer kentsel kamusal mekânlarda vakit geçirmenin yarattığı imkânlar toplu ulaşım araçları için de geçerlidir. Çocuklar toplu ulaşım araçlarında yaşadıkları çevre dışında topluluklarla karşılaşma imkânı bulabiliyor, böylelikle çeşitlilikleri algılama ve saygı duyma yetileri erken yaşta gelişebiliyor. Düzenlediğimiz atölye çalışmalarında toplu taşıma kullanan çocukların yaşadıkları kenti daha fazla tanıdıklarını, sosyo-ekonomik farklılıkların farkında olduklarını ve geliştirdikleri çözüm önerilerinde daha kapsayıcı olabildiklerini gözlemledik.

Hem Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nda hem de çalıştayda öne çıkan konu başlıklarını derinleştirdiğimiz odak grup görüşmelerinde katılımcılar, toplu taşıma kullanımının çocuklar için oldukça öğretici bir deneyim olduğunu paylaştılar. Çocukların toplu taşıma kullanarak kentteki gündelik yaşam hakkında deneyim kazandığı, otobüse binme düzeni gibi toplumsal alışkanlıkları öğrendikleri dile getirildi. Ayrıca çocukların araç değiştirdiklerinde bağlantılar kurmayı öğrendikleri ve yaşadıkları çevreyi daha iyi algıladıkları belirtildi.

Toplu ulaşımın kendi içinde sağladığı olanaklarla birlikte kapasitesinin keşfi destekleyecek şekilde artırılması, toplu ulaşımda çocuk varlığının ve ihtiyaçlarının toplum nezdinde anlaşılır ve korunabilir olmasına katkı sağlayacaktır. Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nda süreç göstergelerini içeren öneriler tablolaştırılmış ve katılımcılardan önceliklendirilmesini bekledikleri önermeleri işaretlemeleri beklenmiştir. Toplu ulaşımın eğitim müfredatında yer alarak desteklenmesi, çocukların toplu ulaşım kurallarını oynayarak öğrenebilecekleri eğitim ve kültür aktivitelerinin düzenlenmesi, toplu ulaşım sisteminde çalışan kamu personelinin çocuk hakları konusunda eğitilmesi en çok önceliklendirilen üç konu başlığı olmuştur.

TABLO 6: KEŞİFLE ULAŞIM İHTİYAÇ ANALİZİ

① Toplu ulaşım planlaması yapılırken çocukların oyun, aktivite kültür alanlarına erişimi önceliklendirilmelidir.	
② Yolcu bilgilendirme panoları, sinyaller ve şikayet mekanizmaları aynı zamanda birer oyun ve öğrenme aracına dönüştürülmelidir.	
③ Çocukların toplu ulaşım kurallarını oynayarak öğrenebilecekleri eğitim ve kültür aktiviteleri düzenlenmelidir.	
④ Toplu ulaşım araçlarında yolculuk oyunlaştırılmalıdır.	
⑤ Duraklar çocukların çevrelerine ve kentsel dokuya merakını tetikleyecek şekilde tasarlanmalıdır.	
⑥ Çocuklar gelişimsel ihtiyaçlarına göre toplu ulaşımı yetişkin refakati olmadan kullanabilmelidir.	
⑦ Toplu ulaşım sisteminde çalışan kamu personeli çocuk hakları konusunda eğitilmelidir.	
⑧ Toplu ulaşımda keşif imkânlarını artıracak kamu sivil toplum işbirlikleri geliştirilmelidir.	
⑨ Toplu ulaşım eğitim müfredatına girmelidir.	
⑩ Toplu ulaşımda keşif imkânlarını çeşitlendirecek kampanya çalışmaları, sosyal faaliyetler desteklenmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.	

Atölye çalışmalarında ise çocuklar, bilgilendirme panoları ve haritaların kendilerini kapsayacak şekilde düzenlenmesinin hem toplu ulaşımdan alacakları keyfi artıracağını hem de yoğunlukla yaşadıkları kaybolma hissini azaltacağını belirtmişlerdir. Toplu ulaşımda araç saatlerini, durak noktalarını içeren bilgilendirme panoları ve haritalar çocukların erişim seviyesinden uzakta ve okunaksızdır. Bu alanların çocuklara uygun olarak düzenlenmesi öğrenme süreçlerini de teşvik edecektir. Çocuk haklarına dair sözleşmenin 17. ve 31. maddeleri çocuğun bilgi edinme hakkını kapsayan gelişimsel haklarını güvence altına almaktadır. Dolayısıyla çocuğun keşifle ulaşım sağlaması temel haklarındandır.

COVID-19 pandemisinin getirdiği kısıtlar ve yarattığı endişenin ardından, toplu ulaşım kullanımının yeniden teşvik edilmesi için ulaşım sisteminin keşif potansiyeli artırılmalıdır. İBB'nin son dönemde toplu ulaşımda çocukların keşif duygusunu pekiştirecek uygulamalar yapmaya başladığı görülmektedir.. Metro İstanbul çocukların metro kullanımını teşvik etmek amacıyla 23 Nisan'da "Hayallerinizdeki İstanbul" konulu resim sergisi düzenledi ve gönderilen tüm resimleri metro istasyonlarında kurulan alanlarda sergiledi. Pandemi sebebiyle uzun süre evden dışarı çıkamayan çocuklar profesyonel tur eşliğinde Haliç turuna çıkarıldı.[50] Toplu taşıma kullanımını teşvik etmek için yapılan bu uygulamalar umut vericidir, öte yandan çocukların toplu ulaşımdaki varlığı özel günlerle sınırlandırılmamalı, toplu ulaşımın çocuk dostu kapasitesinin artırılması önceliklendirilmelidir.

Toplu taşıma kullanımına yönelik fikirlerin alındığı çalıştaylarda katılımcılar tarafından en çok keyif alınan ve güvenli hissettiren toplu taşıma aracının vapur olduğu vurgulanmaktadır. Geniş hareket alanı, büyük camlar, seyahat sırasındaki İstanbul Boğazı manzarasının güzelliği, içerisinde yeme-içme imkânının olması, bazı vapurlarda canlı müzik yapılması vapurları yolcular için çekici kılmaktadır. 2020'de Tarihi Moda Vapuru'nu restore eden Şehir Hatları, TBMM'nin kuruluşunun 100. yılı dolayısıyla, vapura ahşap ve el yapımı oyuncaklar içeren bir oyun alanı kurdu. 2021'de çocuk oyun alanı bulunan vapur sayısı dokuza yükseldi. İBB bu çalışmasında amacının çocuklara deniz ulaşımını sevdirmek olduğunu ve çocukları ulaşımın bir parçası olarak gördüğünü açıkladı.[51] Vapurların oyun alanlarıyla çocuk dostu niteliğinin desteklenmesi, çocukların yerel yönetimlerce toplu ulaşım paydaşlarından kabul edilmesi ve vizyonun uygulama bulması açısından oldukça kıymetli bir örnektir. Çocuklarla ilgili uygulamaların diğer araçları ve durak noktalarını da kapsaması toplu ulaşımın çocuk dostu niteliğinin bütünleşik ve kapsayıcı bir şekilde dönüşmesi için gereklidir.

50 Metro İstanbul, (t.y.)

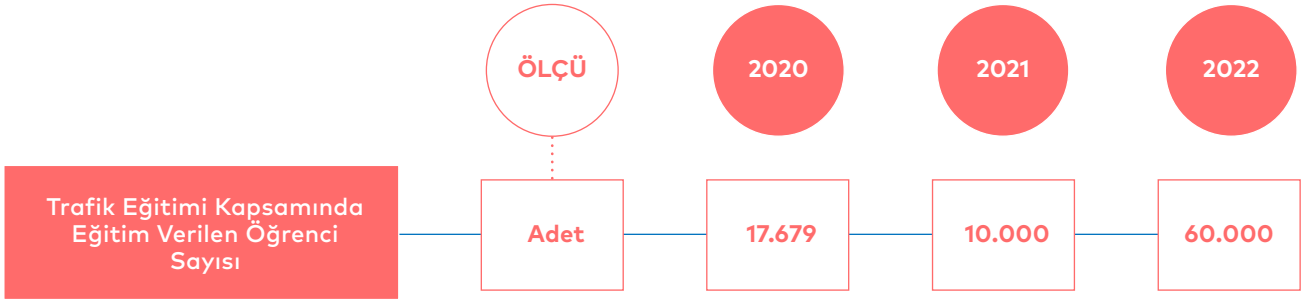
51 İBB, 2021

Görsel 1: İstanbul Moda Vapuru Çocuk Oyun Alanı

Görsel 2: İstanbul Moda Vapuru Çocuk Oyun Alanı

Ulaşım barındırdığı deneyimle öğrenmenin bir parçasıdır. Bunun yanı sıra ulaşımın eğitimde de yeri vardır. Karayolu Trafik Kanunu'nun 16. maddesi belediyelerin görev ve yetkilerini tanımlar. Bu kanuna göre belediyeler; "Halkın trafik eğitimine katkıda bulunmak üzere; çocuk trafik eğitim parkları yapmak ve yapılmasına izin vermekle" yükümlüdür. Okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile il özel idareleri ve belediyeler, yeteri sayıda ücretsiz çocuk trafik eğitim parkı yapar ve belediyeler gerçek veya tüzel kişilere de yapma izni verebilir. Ayrıca kanunun 149. maddesine göre gözleri görmeyen ve yönetmelikte gösterilen özel işaret ve benzerlerini taşıyan kişilerin, taşıt yolu üzerinde bulunmaları hâlinde, bütün sürücülerin yavaşlamaları ve gerekiyorsa durmaları ve yardımcı olmaları zorunludur.[52]

Buna göre İBB 2020 yılında 17.679 çocuk için trafik eğitimi verirken 2021 yılında bu sayıyı 60.000'e çıkarmıştır. Küçük bir şehir olarak tasarlanan trafik eğitim parklarında çocuklar yaya olarak burada trafiğin içinde bulunarak trafik kurallarını öğrenirken akülü araçları da trafik kurallarına uygun sürme fırsatı bulmaktadırlar.[53] Gelişmiş ülkeler kentlerdeki trafik sorunlarını toplu taşıma kullanımını yaygınlaştırarak çözmektedir. Bu sebeple trafik eğitim parklarında özel araç kullanımının yanı sıra toplu taşıma kullanımına yönelik içerikler de eğitime dahil edilmelidir.



52 Ulaştırma Bakanlığı, 1983

53 İBB Trafik Çocuk, 2021

54 İBB, 2022

İBB performans göstergelerinde trafik eğitimi kapsamında eğitim verilen öğrenci sayısı 2020 yılında 17.679 kişi iken 2021 yılı için tahmin 10.000 kişi olarak gösterilmiştir. 2022 yılı için bu sayının 60.000 kişi olduğu belirtilmiştir.[54] Trafik eğitim parklarının çocuk katılımıyla düzenlenmesi, verilen eğitimin içeriğinde toplu ulaşıma dair bilgilerin yer alması çocukların toplu ulaşım kullanmalarını teşvik edebilir. Dahası burada verilen eğitimler sırasında çocukların deneyimleri katılımcı çalışmalar çerçevesinde değerlendirilebilir. Yerel yönetimlerle çocukların buluştuğu bu alanlar, katılım mekanizmalarına dahil edilmeli, çocuk haklarını hayata geçirmek için potansiyel alanlar olarak değerlendirilmelidir.

4.2. Güvenli Ulaşım

Güvenlik kavramı ulaşım planlama literatüründe yol güvenliği kapsamında ele alınmaktadır. Yol güvenliği bireylerin yolculuğun herhangi bir aşamasında fiziksel olarak zarar görmemesini, yol altyapısı gibi fiziki bileşenlerin kazalara sebebiyet vermeyecek şekilde tasarlanmasını, trafik kazalarının önlenmesini içerir.[55] Öte yandan çocuk hakları bağlamında toplu ulaşımın güvenliği çocuğun iyi olma halini, dolayısıyla duygusal ve zihinsel güvenliğini kapsar, hem yerel yönetimlere hem de yetişkinlere bu kapsamda da sorumluluklar tanımlar.

Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nda güvenlikle ilgili süreç göstergelerini içeren öneriler tablolaştırılmış ve katılımcılardan önceliklendirilmesini bekledikleri önermeleri işaretlemeleri beklenmiştir. Toplu ulaşım planlaması yapılırken çocukların güvenliğinin önceliklendirilmesi, araç tasarımında çocukların fiziksel güvenliğini tehdit eden unsurların (savrulma, sıkışma vb.) dikkate alınması ve çocukların maruz kaldığı ayrımcılık biçimlerinin tespit edilip kapsayıcı ve önleyici çalışmalar yapılması en çok önceliklendirilen üç konu başlığı olmuştur.

54 İBB, 2022

55 WRI, 2016

TABLO 7: GÜVENLİ ULAŞIM İHTİYAÇ ANALİZİ

① Toplu ulaşım planlaması yapılırken çocukların güvenliği önceliklendirilmelidir.	
② Toplu ulaşım araçları tasarlanırken çocukların fiziksel güvenliğini tehdit eden unsurlar (savrulma, sıkışma, tutunamama vb) dikkate alınmalıdır.	
③ Durak noktaları tasarlanırken çocukların fiziksel güvenliği ve iklim koşulları dikkate alınmalıdır.	
④ Toplu ulaşımda çocukların psikolojik şiddete maruz kalmaması için çocuk hakları konusunda bilgilendirici kampanyalar ve faaliyetler gerçekleştirilmelidir.	
⑤ Toplu ulaşımda çocukların maruz kaldığı ayrımcılık biçimleri tespit edilmeli, kapsayıcı ve önleyici çalışmalar gerçekleştirilmelidir.	
⑥ Çocuklar gelişimsel ihtiyaçlarına göre toplu ulaşımı yetişkin refakati olmadan kullanabilmelidir.	
⑦ Toplu ulaşım sisteminde güvenlik endişelerinin tespiti için katılımcı çalışmalar gerçekleştirilmelidir.	
⑧ Toplu ulaşımda çocuk güvenliğini güçlendirecek kamu sivil toplum işbirlikleri geliştirilmelidir.	
⑨ Toplu ulaşımda görev yapan kamu personeli çocuk hakları ve güvenliği konusunda eğitilmelidir.	
⑩ Toplu ulaşımda çocuk güvenliğini artıracak şikayet ve denetim mekanizmaları kurulmalı, kampanyalar, sosyal faaliyetler desteklenmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.	

Yolcu Hakları Bildirgesi'nin 6. maddesi yolcuların emniyet ve güvenliğini güvence altına alır. Bu maddeye göre, yolculuğun güvenli ve konforlu olmasını sağlayacak tedbirleri almak İETT'nin önceliğidir; "İETT, görev ve sorumlulukları kapsamında; bireylerin hak ve mahremiyetine uygun olarak yüksek düzeyde güvenlik sağlama gayreti içerisindedir. Bu konuda eğitimli personel tarafından gerekli teknolojik donanım ve ekipman sağlanır."[56]

Özel araç kullanımına kıyasla toplu taşımanın daha güvenli olduğu bilinmektedir. TÜİK'in 2021'de açıkladığı ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasına karışan taşıtların dağılımında en büyük payı %49.4 ile otomobil olurken, otobüsün oranı %1.6'dır.[57] Trafik Emniyet Müdürlüğü'nün yurt çapında 2018'de gerçekleşen trafik kazalarına ilişkin yapılan analizine göre; hayatını kaybedenlerin çoğu 0-20 yaş aralığındaydı. Son on yıldaki rakamlara göre 0-9 yaş arasındaki çocukların bu kazalarda hayatını kaybetme sayısı 151'den 331'e çıktı. 15-17 yaş grubunda ise bu rakamlar 6.930'dan 18 bine yükseldi. İstatistiklere göre Türkiye trafik kazalarında Avrupa ülkelerine göre 6 kat daha fazla çocuk can kaybı yaşıyor. İstanbul'un, mevcut araç sahipliği oranına bakıldığında Avrupa'nın dörtte bir oranında olmasına karşın trafik kazaları oranları Avrupa'dan çok daha kötü durumdadır.[58] TÜİK verilerine göre 2020 yılında trafik kazasında hayatını kaybedenlerin %8.8'i çocuktur.[59]

Toplu ulaşım sisteminin çocuklar gözetilerek tasarlanmaması çocukların fiziksel güvenliğinin sağlanmasının önündeki en büyük engellerden biridir. Türkiye'de araç tasarımları TSE'nin belirlediği standartlara göre uygulanır. TSE tarafından belirlenen bu standartlar 2014'e kadar yetişkin erkek bedenine göre oluşturulmuştur.[60] 2014'ten itibaren yetişkin kadınlar da TSE standartlarına dahil edilmiştir ancak çocuklar tasarım standartlarına hâlâ dahil değildir. Oysa çocukların ve yetişkinlerin beden ölçüleri ve dolayısıyla tasarım ihtiyaçları birbirinden farklıdır. Çocuklarla gerçekleştirdiğimiz atölye çalışmalarında ve Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nda araçların çocuklar gözetilerek tasarlanmaması ulaşım güvenliğinin önündeki en büyük engellerden biri olarak öne çıktı. Çocuklar genellikle tutunamadıklarını, araçların ani hareketlerinde savrulduklarını, yetişkinler arasında sıkışıp havasız kaldıklarını, kapılar kapanırken şoförün kendilerini göremeyebildiğini ve bu nedenle kapıya sıkışabildiklerini ifade etti. Çalıştayda ise araç tasarımlarında çocukların gözetilmemesi, toplu ulaşımda çocuk varlığının görmezden gelinmesinin en

56 İBB, 2022

57 WRI, 2016

58 İBB, 2022

59 WRI, 2016

60 1999'da yürürlüğe giren TS EN 547-3 antropolojik standartlarda 250 yetişkin erkek örneklem grubu üzerinden ortalamalar belirlenmiş ve standartlar Türk standardı olarak kabul edilmiştir. Bkz. [https://intweb.tse.org.tr/Standard/Standard/Standard.aspx?081118051115108051104119110104055047105102120088111043113104073099113077049117112074103103068104]. 2009 yılında bu standartlar yürürlükten kaldırılmış ve yeni standartar belirlenmiştir. 2014 yılında tadil edilen ve mevcutta yürürlükte olan standartlarda hem kadınların hem de erkeklerin dikkate alındığı belirtilmiştir. bkz. [https://intweb.tse.org.tr/Standard/Standard/Standard.aspx?081118051115108051104119110104055047105102120088111043113104073081083050119048074078100069108043]

belirgin sonucu olarak değerlendirildi. Ergonomik ihtiyaçlarını dikkate almadan tasarlanan araçlarda yolculuk eden çocukların deneyimleri fiziksel güvenlikle sınırlı değil; çocukların oturmasının ayıp kabul edilmesi, bu nedenle yer vermeye zorlanmaları, azarlanmaları sorunun duygusal güvenliği de yakıcı bir şekilde kapsadığını ortaya koyuyor. Bu kapsamda mevcut kabulleri değiştiren bir uygulama İzmir Belediyesi tarafından gerçekleştirildi. 2021 yılında 20 Kasım Dünya Çocuk Hakları Günü'nde başlatılan proje kapsamında toplu taşıma araçlarında çocuk koltuğu uygulamasına başlandı.[61] Tasarım standartlarına çocukların dahil edilmesi ve araç değişimi, henüz farkındalık düzeyinin dahi tam olarak oluşmadığı bir ortamda uzun süreçlere yayılacağından, İzmir Belediyesi'nin uygulamaları gibi uygulamaların yaygınlaşması hem çocukların güvenli seyahat etmesi hem de çocukların seyahat hakkına saygı duyulması için oldukça yapıcı bir adımdır.

İBB'nin son dönem çalışmalarında ve taahhütlerinde güvenli ulaşım çocukların ve engellilerin erişilebilirliği çerçevesinde gündeme geliyor. 2019'da İBB ve İPA bünyesinde düzenlenen "İstanbul Sürdürülebilir Ulaşım Kongresi"nde İBB başkanı Ekrem İmamoğlu konuşmasında engelli, yaşlı ve çocukların ulaşım sistemlerinden tümüyle faydalanabilmesi için durak ve istasyonların tüm yurttaşların erişimine açık ve güvenlik kriterlerine uygun tasarlanacağı taahhüdünü verdi.[62] 2022'de açıklanan İstanbul Sürdürülebilir Hareketlilik Planı'nının 9 ana hedefinden biri "ulaşım ve yolculukların emniyeti ve güvenliği" olarak belirlendi.[63] Yol güvenliğinin sağlanmasına yönelik bu çalışmalar, çocukların yaşama ve hayata katılma hakkının güvence altına alınması için büyük önem taşısa da, çocukların toplu ulaşım deneyimleri fiziksel güvenlikle birlikte duygusal ve zihinsel güvenliği içine alan bir yaklaşımı zorunlu kılıyor.

Ulaşım sistemlerinde çocuk güvenliğinin sağlanması için çocukların deneyimlerini dinlemek, katılım hakkının hayata geçirilmesiyle birlikte, kendilerini hangi koşullarda güvenli hissettiklerinin anlaşılması ve ilgili unsurların tespit edilmesi için gerekli bir yöntemdir. Yaptığımız atölye çalışmalarında ve çalıştayda çocuklar telefon ve internete erişimin gerektiğinde yetişkinlere ulaşmayı sağlamak açısından güvende hissetmelerini sağladığını, yer altında giden raylı sistemlerde bu erişim olmadığından kendilerini güvende hissetmeyebildiklerini belirttiler. Dijital erişimin güvenlik sağlayabilecek bir unsur olduğunu çocukların aktarımlarıyla öğrenme fırsatı bulduk. İBB bu kapsamdaki çalışmalarını Ekim 2021 itibariyle

61 İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2021

62 İBB İPA, 2019

63 İBB, 2021

Yenikapı-Hacıosman Metro hattında ücretsiz internet erişimi hizmeti vererek başlattı, telefon operatörlerine yönelik çalışmaların devam ettiğini açıkladı.[64]

Çocukların fiziksel zararlardan korunması gibi ayrımcılığın hiçbir biçimine maruz kalmamaları da güvenli ulaşımın bir parçasıdır. Ocak 2021'de Marmaray'da "araca kaçak bindikleri" gerekçe gösterilerek dört göçmen çocuğun güvenlik görevlilerince şiddete uğraması ve görüntülerinin yurttaşlarca paylaşılması kamuoyunda tartışmalara neden oldu.[65] Kaydedilen görüntüler üzerine, birçok kişi sosyal medyada toplu ulaşımda göçmen çocuklara yönelik fiziksel şiddeti içeren ayrımcılık biçimlerine sıklıkla tanık olduklarını belirttiler. Ayrımcılık pratiklerinin yaygınlığı ve takipsizlik sorumlu kurumların etkin bir çocuk güvenliği politikasına sahip olmamasından kaynaklanmaktadır.

Çocuk güvenliği, bir kurumun çalışanlarının, çalışmalarının ve programlarının doğrudan veya dolaylı etkide bulunduğu çocuklara hiçbir zarar vermemesini sağlamak için yürüttüğü işlerdir. Çocuk güvenliğinin sağlanmasında atılması gereken dört temel adım şu şekildedir:

1) Kurum sahip olduğu diğer politikalar ile bütünleşik bir Çocuk Güvenliği Politikası geliştirmelidir.
2) Kurum oluşturduğu Çocuk Güvenliği Politikası'nı temel alan prosedürler geliştirmelidir. Çocuk dostu ve çocuk güvenliği yaklaşımı kurumun bütün çalışmaları ve departmanlarında yaygınlaştırmalıdır.
3) Kurum işbirliği halinde çalıştığı kişiler, çalışanları veya gönüllüleri ile Çocuk Güvenliği Politikası'nı paylaşmalı, yaygınlaştırmalı ve bu kişilerin yaklaşımı içselleştirmesini sağlamalıdır.
4) Kurum güçlü bir hesap verebilirlik sistemi oluşturmalıdır. Hesap verebilirlik sistemi, çocuk güvenliği çalışmalarının izlenmesi ve iyileştirilmesi, çocuk katılımının sağlanması, çocukların güvende hissetmediği haller için kuruma ulaşabilecekleri çocuk dostu kanallar geliştirilmesini kapsar.[66]

İstanbul'da toplu ulaşım sistemlerinden sorumlu kurumların bu kapsamda Çocuk Güvenliği Politikası bulunmuyor. Ayrımcılık biçimlerinin ortadan kalkmasını sağlayacak personel kapasite programlarını, çocuk katılımı ve etkin izleme araçlarını içeren bir güvenlik politikası, İstanbul'da çocuk odaklı toplu ulaşım planlamasının eksikliği en yakıcı biçimde hissedilen ihtiyaçlarının başında geliyor.

64 NTV, 2021

65 BirGün, 2021

66 Genç Sesler, 2021

4.3. Erişilebilir Ulaşım

> "Durakta tekerlekli sandalyemi gören otobüs şoförleri çoğunlukla beni almamak için durmuyor. Çünkü rampayı açmaları gerek. Uğraşmak istemiyorlar."

> "Toplu ulaşım kesinlikle engelli çocuklara göre yapılmamış. Metroda görme engelliler mesela, hangi yöne gideceklerini çok zorlanarak buluyor. Otobüsleri saymıyorum bile."

> "Zihinsel engelli çocuklar toplu ulaşımda istenmiyor. Zihinsel engelli çocuğun kendisi de ebeveyni de toplu ulaşım araçlarında yargılamaya, kötü muameleye maruz kalıyor. Bu çocukların daha fazla eve mahkum olması demek."

Erişilebilirlik farklı disiplinden uzmanlarca farklı şekillerde tanımlanır. Fiziksel açıdan; belirli bir bölgedeki herhangi bir bireyin istihdam, eğitim, alışveriş, ticaret gibi aktivitelere katılabilmek amacıyla bölgesinde veya çevresinde bir ulaşım sistemini kullanarak bu konumlara ulaşabilme kolaylığı[67], sosyal açıdan; iş ve arkadaşlıkları kapsayan sosyal aktivitelere katılma düzeyi, ekonomik açıdan; mal ve hizmetleri satın alabilme gücü ile tanımlanır.[68] Raporun bu bölümünde İstanbul'da toplu ulaşımın erişilebilirliği evrensel tasarım ilkeleri çerçevesinde engelli çocukların deneyimlerini kapsayacak şekilde değerlendirilmektedir. Toplu taşımaya erişim beş farklı süreçte sağlanmalıdır;

- Sokak ve durak arasındaki yolculukta,
- Durakta beklerken,
- Araca binerken,
- Araç içerisinde,
- Araçtan inerken.

Toplu taşımaya erişim sokağa çıkıldığı anda başlamaktadır. Bu sebeple sokak ve durak arasındaki yolculukların erişilebilir olması toplu ulaşım deneyimini olumlu etkileyecek ilk unsurdur. Durakta araç beklerken bilgilendirme tabelaları çocuklar için erişilebilir olmalıdır. Araçlara biniş ve inişin kolay ve güvenli olması

67 Taylor and D'Este 2004

68 Marki, 2001 akt. Ertuğay ve Düzgün, 2016

erişilebilirliği artıran unsurlardandır. Araç içerisinde oturabilmek, dışarıyı seyredebilmek, ayaktalarsa tutunabilmek, bilgilendirmeleri okuyabilmek araç içi erişilebilirliği kapsamaktadır.

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun'da erişilebilirlik; "Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olması" olarak tanımlanıyor. Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği'de ise; "Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olması" şeklinde ifade ediliyor.[69] Bu kanuna göre engeli olan çocuklara yönelik hizmetlerde çocuğun üstün yararı gözetilmesi zorunludur. Engeli olan kadın ve kız çocuklarının çok yönlü ayrımcılığa maruz kalmaları önlenerek hak ve özgürlüklerden yararlanmalarının sağlanması esastır. Erişilebilirlik standartları için TSE'nin erişilebilirlikle ilgili yayımladığı standartları uygulanır. Yapılı çevrede engellilerin erişebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır.[70]

Düzenlediğimiz atölye çalışmalarında çocukların toplu taşıma kullanımında yaşadıkları problemler arasında, bilgiye erişim zorluğu, toplu ulaşım ücretlerinin pahalılığı ve sosyal dışlanma dikkat çeken konu başlıkları oldu: Bu sorunların bir de sosyal boyutunun olduğunu dile getiren katılımcılar derin yoksullukla mücadele eden, fiziksel ve/veya zihinsel engelli bireyler, çocuklar ve aileler toplu taşıma kullanımından sosyal dışlanma nedeniyle dışarı itildiklerini belirttiler. Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nda öne çıkan maddeler ise şu şekilde:

- Çocuklar gelişimsel ihtiyaçlarına göre toplu ulaşımı yetişkin refakati olmadan kullanabilmeleri,
- Toplu ulaşım planlamasında erişilebilirlik sağlanması adına bütçe oluşturulması,
- Toplu ulaşımda erişilebilirliği güçlendirecek kamu sivil toplum iş • birlikleri geliştirilmesi,
- Toplu ulaşımda erişilebilirliği artıracak şikâyet ve denetim mekanizmaların kurulması, kampanyaların, sosyal faaliyetlerin desteklenmesi ve yaygınlaştırılması.

69 Aile Ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, 2013

70 Engelliler Hakkında Kanun, 2005

TABLO 8: ERİŞİLEBİLİR ULAŞIM İHTİYAÇ ANALİZİ

① Toplu ulaşım planlamasında erişilebilirlik sağlanması adına bütçe oluşturulmalıdır.	
② Toplu ulaşım araçları tasarlanırken farklı yaş ve engellilik durumlarını kapsayacak evrensel tasarım ilkeleri uygulanmalıdır.	
③ Durak noktaları tasarlanırken farklı yaş ve engellilik durumlarını kapsayacak evrensel tasarım ilkeleri uygulanmalıdır.	
④ Toplu ulaşımda bilgilendirme sistemleri, şikayet mekanizmaları tüm çocukların erişebileceği şekilde tasarlanmalıdır.	
⑤ Toplu ulaşımda engelli çocukların maruz kaldığı ayrımcılık biçimleri tespit edilmeli, kapsayıcı ve önleyici çalışmalar gerçekleştirilmelidir.	
⑥ Çocuklar gelişimsel ihtiyaçlarına göre toplu ulaşımı yetişkin refakati olmadan kullanabilmelidir.	
⑦ Toplu ulaşım sisteminde erişilebilirlik sorunlarının tespiti için katılımcı çalışmalar gerçekleştirilmelidir.	
⑧ Toplu ulaşımda erişilebilirliği güçlendirecek kamu sivil toplum işbirlikleri geliştirilmelidir.	
⑨ Toplu ulaşımda görev yapan kamu personeli çocuk hakları ve güvenliği konusunda eğitilmelidir.	
⑩ Toplu ulaşımda çocuk güvenliğini artıracak şikayet ve denetim mekanizmaları kurulmalı, kampanyalar, sosyal faaliyetler desteklenmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.	

Toplu ulaşım engellilerin ayrımcılığa en çok maruz kaldığı kentsel alanların başında geliyor. Engelli hakları örgütleriyle yapılan odak grup görüşmelerinde toplu ulaşımda engelli çocuklara yönelik hak ihlalleri araç şoförlerinin durakta bekleyen engelliler olduğunda durmaması, anons sistemlerinin düzgün çalışmaması, araç içinde engellilere ayrımcılık yapılması ve şikâyet mekanizmalarının yetersizliği olarak sıralandı. BM Engelli Hakları Sözleşmesinin 1. maddesi ilgili sözleşmenin amacını "Engellilerin tüm insan hak ve temel özgürlüklerinden tam ve eşit bir şekilde yararlanmasını teşvik ve temin etmek ve insanlık onurlarına saygıyı güçlendirmek" olarak tanımlamaktadır.[71] Dolayısıyla engellilere karşı sergilenen bu ayrımcı tutum engellilere yönelik hak ihlalidir. Araç içi anons sistemlerinin kesintisiz çalışması görme engellilerin toplu taşımayı bağımsız bir şekilde kullanabilmeleri için en temel donanımlardan biridir. Geçtiğimiz yıllarda görme engelli bir yurttaş tarafından change.org aracılığı ile "İETT Otobüslerinde Araç İçi Anons Sistemleri'nin Düzgün Çalışması Sağlansın" başlıklı bir imza kampanyası başlatıldı.[72] Kampanya metninde anons sistemlerinin gündelik yaşama getirdiği kısıtlar ise şöyle özetleniyor: "Görme engelliler olarak sayısız sorunumuz var. Bunlardan biri de İETT otobüslerinde bindiğimde araç içi ve araç dışı anons sistemlerinin çalışmaması. Bu durum benim gibi görme engellilerin özgürlüğünü, seyahatini kısıtılıyor ve bizler için çok önemli. Özgürlüğümü kazanıp okula, arkadaşlarıma kuzenime toplu taşımayla gidebilmek istiyorum." 11 Mayıs 2022 tarihi itibari ile 4 bin 228 kişinin imzaladığı kampanyadan hiçbir sonuç alınamadığı, anonslarla ilgili sorunların devam ettiği belirtiliyor. Bu ve buna benzer durumlarda toplu taşıma kullanmak engelli çocuklar için daha zor bir hâl alıyor. BM Engelli Hakları Sözleşmesi'nin 2. maddesi iletişim hakkını kapsamaktadır. Bu madde bilginin her türlü engelli erişimine uygun iletişim tasarımlarının yapılmasına dahil olarak yazılı ve işitsel iletişimin erişilebilir olmasını güvence altına alır.[73] Dolayısıyla İETT araçlarında yaşanan bu aksaklık engelli bireylerin haklarını ihlal eden bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

"Üst Ölçek Planlar" başlığında ele alındığı üzere yürürlükte olan İstanbul Çevre Düzeni Planı ve On Birinci Kalkınma Planı'nda ulaşımda toplumsal açıdan sosyal eşitlik ilkesinden farklı şekillerde bahsedilir. Toplu taşıma araçlarında sosyal eşitliği sağlamak için, üst politika metinlerinde "hakları ihmal edilen gruplar"dan biri olarak ele alınan çocukların ihtiyaçları da göz önünde bulundurulmalıdır. Örneğin İstanbul'daki mevcut İETT otobüslerinde yaşlıların,

71 BM, 2007

72 Change.org, 2016

73 BM, 2007

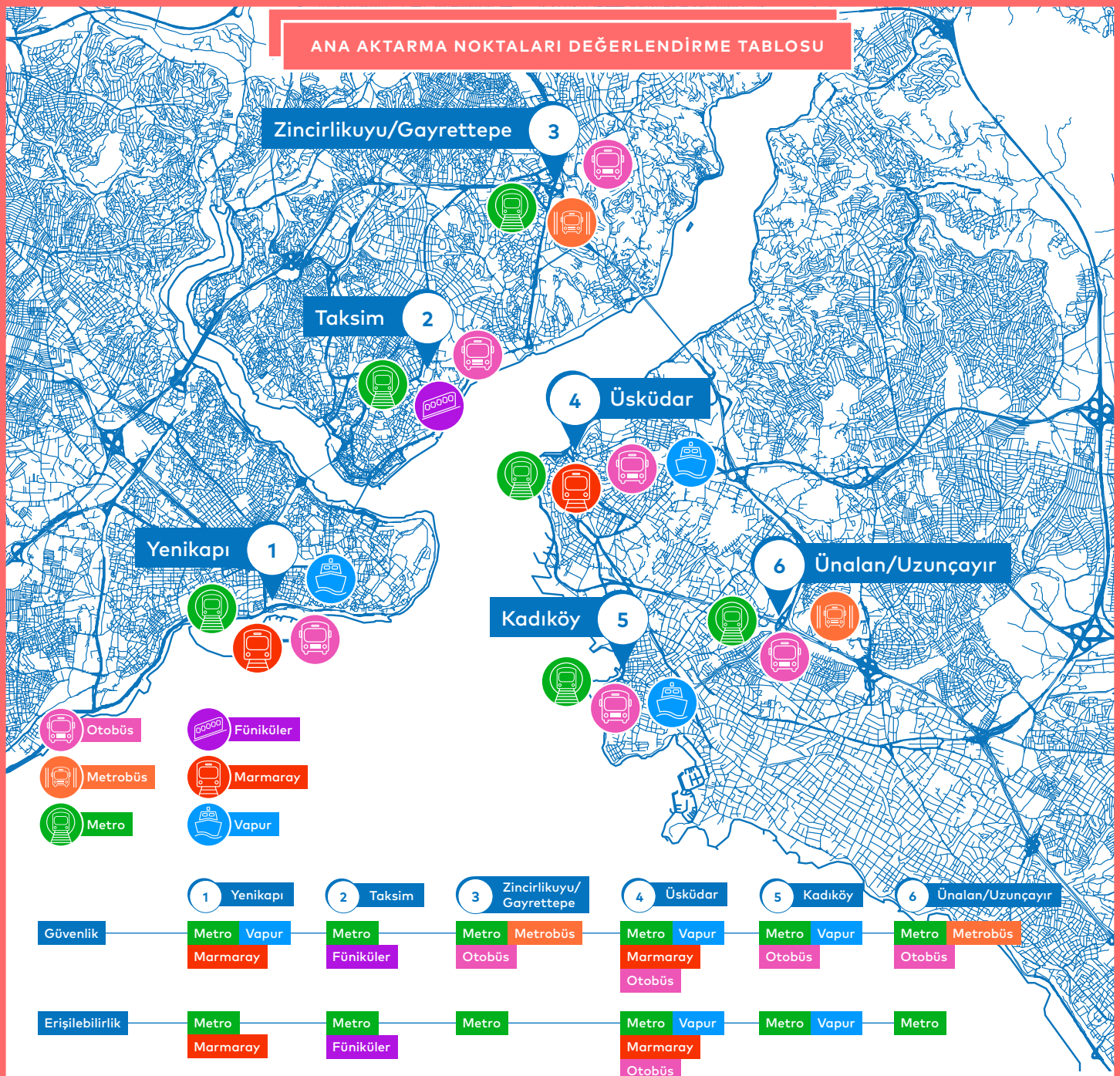
engellilerin, hamilelerin ihtiyaçlarına göre tasarlanıp araç içine yerleştirilmiş koltuklar varken, çocukların ihtiyaçları gözetilerek tasarlanmış koltuklar ve tutunma donanımları bulunmuyor. Bu durum ayakta yolculuk eden çocukların savrulmasına, düşmesine, ani durma ve kalkışlarda incinmesine neden oluyor.

İstanbul'daki mevcut toplu ulaşım sisteminin erişilebilirlik karnesi çok parlak değildir. Hem çocuklarla düzenlediğimiz atölye çalışmalarında hem de çalıştay ve odak grup görüşmelerinde, ulaşım sisteminin tüm çocukları kapsayacak şekilde tasarlanmaması, toplu ulaşım planlamasında çocukların yok sayılmasının temel göstergesi olarak değerlendirildi. Engelli çocukların deneyimi de ayrıca tartışmaya açıldı. Çocuklarla düzenlediğimiz atölye çalışmasında, tekerlekli sandalye kullanan engelli çocukların çoğunun paylaştığı ortak deneyim, araçlara alınmamaktı. Farklı atölye çalışmalarında çocuklar, şoförlerin rampa açmak istememesi nedeniyle durakta durmadıklarını dile getirdi. Bu deneyim engelli çocukların haklarına yönelik çalışmalar yapan sivil toplum örgütü temsilcileri tarafından da paylaşıldı. Sorunun çözümü olarak toplu ulaşım sisteminin planlamadan, sürücülüğe uzanan her kademesinden personelin insan hakları, çocuk hakları ve engelli hakları üzerine eğitim ve denetim sürecinden geçmesi gerekliliği belirtildi.

Aktarma noktaları erişilebilirlik bağlamında toplu ulaşım sisteminin en zorlayıcı alanlarından biridir. Sağlıklı bir ulaşım planlamasında aktarmalar araçlar arası geçişleri kolaylaştırarak toplu ulaşımın birbirine entegre olmasını sağlar. Böylelikle kapasiteyi güçlendirir ve erişilebilirliği arttırır. Ancak İstanbul ulaşım sistemindeki çoğu aktarma noktası hem mesafe hem de donanım açısından erişimi imkânsız hâle getiriyor. Aktarmalar arasındaki mesafelerde çocukları gözetecek bir standart bulunmuyor. Bu konuda okula yürüme mesafeleri referans alınabilir. İmar Planları Yapım Yönetmeliği'ne göre yürüme mesafeleri anaokulu ve ilkokul için 500 metre, ortaokullar 1000 metre, liseler ise 2500 metredir.[74] Rapor kapsamında, raylı sistemler baz alınarak belirlenen aktarma noktalarında erişilebilirlik izlenmeye çalışıldı. Anadolu yakasının en büyük aktarma noktalarından biri olan Ünalan metro istasyonu, Uzunçayır metrobüs ve otobüs durakları ile entegredir. Ünalan metrosundan metrobüse geçiş için yürüme mesafesi 254 metre olarak ölçüldü. Uzunçayır otobüs duraklarından metrobüse yürüme mesafesi, Kadıköy yönünden 214 metre, Ataşehir yönünden 159 metre olarak ölçüldü. Bu güzergâhta ayrıca 4 kere merdiven inip çıkarak 2 köprü geçilmesi gerekiyor. Bu geçişlerde bir köprüde engelli rampaları bulunsa da diğer köprüde bulunmuyor.

74 Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı, 2014

ANA AKTARMA NOKTALARI DEĞERLENDİRME TABLOSU



	1 Yenikapı	2 Taksim	3 Zincirlikuyu/ Gayrettepe	4 Üsküdar	5 Kadıköy	6 Ünalan/Uzunçayır
Güvenlik	Metro, Vapur, Marmaray	Metro, Füniküler	Metro, Metrobüs, Otobüs	Metro, Vapur, Marmaray, Otobüs	Metro, Vapur, Otobüs	Metro, Metrobüs, Otobüs
Erişilebilirlik	Metro, Marmaray	Metro, Füniküler	Metro	Metro, Vapur, Marmaray, Otobüs	Metro, Vapur	Metro
İklim Koşullarına Dayanım	Metro, Vapur, Marmaray, Otobüs	Metro, Füniküler, Otobüs	Metro, Metrobüs	Metro, Vapur, Marmaray	Metro, Vapur, Otobüs	Metro, Metrobüs

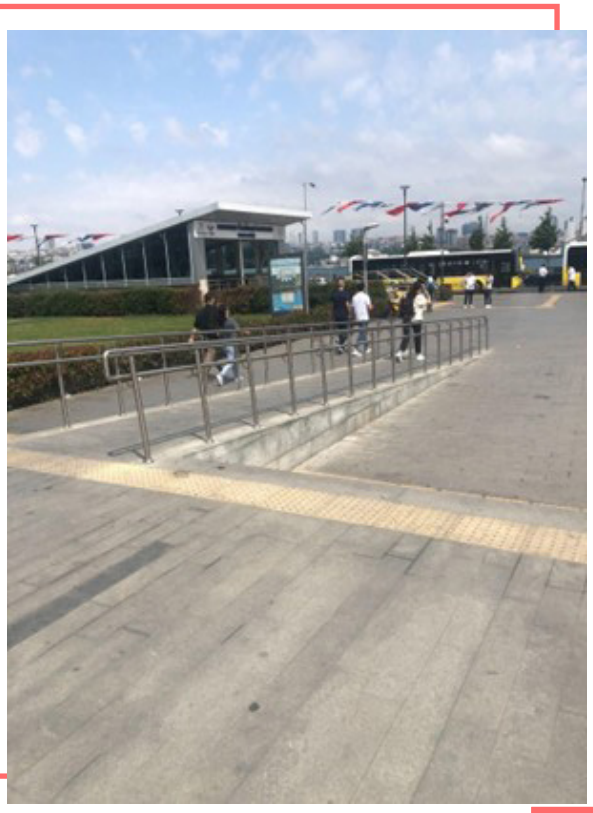
Aktarma Merkezi	Aktarma Durakları Mesafeleri (m)		
1 Yenikapı	Otobüs	700m	Vapur
	Metro	1100m	Vapur
	Marmaray	218m	Otobüs Yenikapı Yönü
	Marmaray	1000m	Vapur
2 Taksim	Metro	223m	Füniküler
	Metro	250m	Taksim Meydanı
3 Zincirlikuyu/ Gayrettepe	Metrobüs	26 3m	Otobüs
	Metro	667m	Metrobüs

Aktarma Merkezi	Aktarma Durakları Mesafeleri (m)		
4 Üsküdar	Metro	212m	Otobüs
	Metro	572m	Vapur
5 Kadıköy	Otobüs	350m	Eminönü Vapuru
	Otobüs	550m	Beşiktaş Vapuru
	Otobüs	875m	Metro
6 Ünalan/Uzunçayır	Metro	254m	Metrobüs
	Otobüs Kadıköy Yönü	214m	Metrobüs
	Otobüs Ataşehir Yönü	159m	Metrobüs

Bu haritada gösterilen erişilebilirlik verileri rampa ve asansörler değerlendirilerek oluşturulmuştur. Bu değerlendirmeler alanların tamamen erişilebilir olduğunu ifade etmemektedir. Daha ziyade temel bileşenlerin yoksunluğunu vurgulamak için yerleştirilmiştir. Genel olarak aktarma noktaları ve ulaşım sistemi erişilebilir olmaktan uzaktır. İkinci tabloda yer alan mesafeler araştırmacılar tarafından ölçülmüştür.

Kadıköy otobüs durakları bir uçtan Karaköy-Eminönü iskelesine kadar 347 metredir. Peron yüksekliklerinde engelliler için geçiş bulunmuyor. Duraklardaki bilgilendirme tabelalarının çocuklar için yüksekte olduğu gözlemlendi. Otobüs duraklarının en başından Karaköy Beşiktaş iskelesine olan mesafe 146 metre, metro içerisi olan mesafe 235 metre olarak ölçüldü.

Üsküdar'da metro ile en yakın otobüs durağı arasındaki mesafe 212 metre, metrodan vapura geçiş mesafesi 572 metredir.



Görsel 3-4: Aktarma Noktaları Koşullarından Örnekler

Zincirlikuyu metrobüs ile otobüs durağı arası 263 metredir. Engelliler için ise geçiş olmadığı ve yolların güvensiz olduğu gözlemlendi. Zincirlikuyu metrobüsten köprülü kavşak durağına olan mesafe 32 metre olarak ölçüldü. 2 kere merdiven inilip çıkılması gereken güzergâhta engelli rampası bulunmuyor. Zincirlikuyu metrobüsten gayrettepe metrosu trene gidiş 667 metre olarak hesaplandı.

Taksim metrosu ve füniküler arası mesafe 223 metre, fünikülerden meydana geçiş 27 metre olarak hesaplandı. Yenikapı metrosundan Marmaray'a geçiş 168 metre, Yenikapı Marmaray otobüs durağı Yenikapı yönünden istasyona geçiş 218 metre, Eminönü yönünden 288 metre olarak ölçüldü. Bu mesafelerin bir yerden bir yere varış değil, konforsuz aracı araçlar arası geçişler olduğu göz önünde bulundurulduğunda ve evden okula yürüme mesafeleri ile kıyaslandığında, aktarmaların ulaşım sistemi içinde yarattığı erişilebilirlik sorunu daha belirgin hâle gelmektedir.

2022'de İBB'nin yayımladığı "İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı"nın temel amaçlarından biri mikro-erişilebilirliği iyileştirmek, engelliler için toplu taşıma kullanmayı kolaylaştırmaktır.[75] Raporda erişilebilirliğe bir çok yerde vurgu yapılıyor. Plan kapsamında düzenlenen çalıştaylarda tartışılan konulardan bir tanesi de gelecekte İstanbul'da çocuklara bırakılmak istenen ulaşım ile ilgiliydi. Çalıştay çıktıları için oluşturulan posterlerde "Herkes için Erişilebilir İstanbul" ana ilkelerden biri olduğu anlaşılıyor.[76] Öte yandan çalıştaylarda tartışılan konu başlıklarının ne kadarının uygulamada yer bulduğuna ilişkin izlenebilir bir veri kamuyla henüz paylaşılmadı. İBB'nin toplu ulaşımın erişilebilirliğinin artırılması amacıyla önceliklendirdiği konuların başında ulaşım sistemlerinin birbirleri ile ilişkili ve entegre olmaları geliyor. Aynı zamanda kentin herkes için erişilebilir olması adına İstanbul'daki ihmal edilmiş bölgelerin toplu ulaşıma erişimlerinin sağlanması için planlamalar yapıldığı faaliyet raporunda belirtiliyor.

İBB deniz ulaşımının da daha erişilebilir olması amacıyla Bebek Sahili'nin onarım ve yenileme çalışmalarını tamamladı. Aynı zamanda 4 iskelede engelli yolcuların gemilere erişimini kolaylaştıran hidrolik rampaların bakımlarının tamamlandığı ve 7 iskeleye engelli turnikelerinin yerleştirildiği 2021 faaliyet raporunda belirtilmiştir.[77]

75 İBB İSKHP (2022)

76 İBB İSKHP Çalıştay Sonuçları (2022)

77 İBB, 2021

4.4. Ekolojik Ulaşım

İklim değişiminin artan etkileri tüm kentsel faaliyetlerin hem iklim değişimine katkısını hem de beraberinde gelecek zorlu koşullara göre kapasitesini izlemeyi zorunlu kılmaktadır. İstanbul'da ulaşımın hava kirliliği üzerindeki etkisi oldukça büyüktür. 2021'de yayımlanan İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı'na göre İstanbul'da sera gazı emisyonlarının %28'i ulaşım kaynaklıdır. Ulaşım sektörüne bağlı sera gazı emisyonlarında başlıca kaynak karayolu ulaşımıdır. Bu yoğunluğun büyük bir kısmı özel araç kaynaklıdır. İstanbul'da iklim değişikliği ile mücadelede toplu ulaşıma da sorumluluk düşüyor. Toplu ulaşım araçların çevre dostu hâle getirmek amacıyla mevcut otobüs ve raylı sistem filosunun elektrikli seçeneklere dönüştürülerek iklim değişikliği ile mücadele edilmesi amaçlanıyor.[78] 2021 yılında İETT genel müdürü Alper Bilgili çevre dostu elektrikli İETT araçlarının satın alınacağını taahhüt etmişti.[79] Bu raporun "Toplu Ulaşım Kapasitesi" başlıklı bölümde de bahsedildiği gibi 2021 yılında 150 elektrikli araç İETT filosuna dahil edildi.

Toplu Ulaşımda Çocuk Çalıştayı'nda ekoloji alanında çalışanlardan ihtiyaç kanvasını dolduracak kadar anlamlı bir çokluk olmadı. Çalıştaya katılan 4 sivil toplum örgütü temsilcisi bu alanda faaliyet yürüttükleri için içgörülerini paylaştı. Oturumda toplu ulaşımın bisiklet ve elektrikli scooter gibi araçlarla entegre edilmesi gerekliliği tartışıldı. İklim değişikliğinin en somut yansımalarından olan hava koşullarındaki değişimler ve toplu ulaşımın bu değişime karşı direncine ilişkin yeterli çalışma yapılmadığı dile getirildi. Çalıştayda ayrıca iklimsel ya da doğal afetlere karşı ulaşım sistemlerinin dayanıklılığı tartışıldı. 2020'de İzmir depreminden sonra ulaşım sisteminin tamamen kitlendiği, bu nedenle kentin farklı yerlerinde refakatsiz kalan çocuklara ulaşımın imkansız hâle geldiği hatırlatılarak, iklim koşulların getirdiği afet durumlarına ulaşım sisteminin hazırlıklı olması gerektiği vurgulandı.

2011'de yayımlanan İstanbul Ulaşım Ana Planı, çevreye verdiği zararı minimuma indiren bir ulaşım sisteminin kurulmasını amaçlamaktadır.[80] 2022'de yayımlanan İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı'nın amaçları arasında hava ve gürültü kirliliğini, sera gazı salımlarını ve enerji tüketimini azaltmak bulunmaktadır.[81] Toplu ulaşımın iyileştirilmesi, kapasitesinin

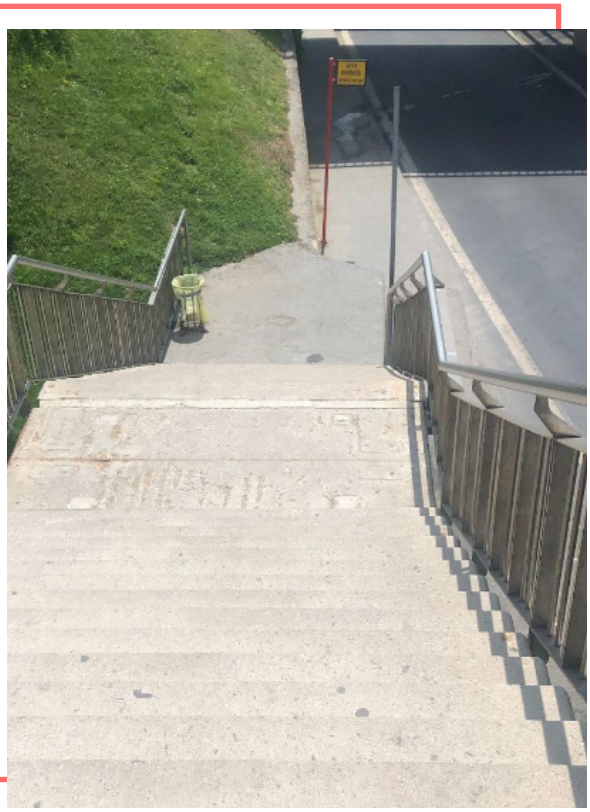
78 İBB, 2021

79 İBB, 2021

80 İUAP, 2011

81 İBB İSKHP, 2022

artırılması ve bu rapor kapsamında incelenen başlıklarda ele alınan tüm açıklamaların hayata geçmesi bireysel araçlanmayı azaltacaktır. Bireysel araçlanmanın azalması yolcuların toplu ulaşım, bisiklet, yürüme gibi özel araca oranla daha çevre dostu ulaşım modlarına yönelmeleri anlamına gelmektedir.



5 Sonuç

Türkiye'de son dönemde, kentsel süreçlerde çocukların haklarını gözeten çalışmalar yaygınlaşmaktadır. Fakat toplu ulaşım çocuk hakları ihlallerinin en görülür olduğu kentsel alanların başında gelmektedir ve toplu ulaşımda çocukların ihtiyaçlarını dikkate alan yeterli uygulama yoktur. Bu rapor kapsamında İstanbul'da çocukların toplu ulaşım planlamasındaki yeri ve karşılaştıkları hak ihlalleri izlenmiştir.

Toplu ulaşım araçlarından, bekleme alanlarına, bilgilendirme yönergelerine kadar olan tüm bileşenler yetişkin kullanıcılar için tasarlanmaktadır. Bu nedenle çocuklar toplu ulaşım sistemini kullanmakta güçlük çekmekte, ani frenlerde savrulmalar başta olmak üzere fiziksel olarak zarar görmektedir. Toplu ulaşım donanımlarının tasarımlarının erişilebilir olmaması engelli çocukların kentsel hareketliliğini kısıtlamaktadır. Çocuk odaklı tasarım ekliği her yaş grubundaki çocuk için de dışlanma, oturamama, fiziksel taciz veya şiddet gibi hak ihlallerinin yaşanmasına kapı aralamaktadır. Toplu ulaşım planlamasının her kademesinde çocukların varlığı görünmezdir.

Hak ihlallerinin tespit edilip çözüme kavuşturulabilmesi için toplu ulaşım planlamasında bilgilendirme ve şikayet mekanizmalarının iyi çalışması, personelin eğitimli olması gerekmektedir. İstanbul'da toplu ulaşımda çocukların ihtiyaçlarını ve karşılaştıkları sorunları bildirebilecekleri bir şikayet mekanizması bulunmamaktadır. Personelin çocuk hakları konusunda eğitimli olmaması, zaman zaman medyaya da yansıyan ayrımcılık yasağı ihlallerine neden olmaktadır. Özellikle engelli çocukların araçlara alınmaması, izleme kapsamında görüşülen kişiler tarafından da sıkça dile getirilmiştir.

Şikâyet mekanizmalarının eksikliğiyle birlikte ortaya çıkan diğer bir sorun, toplu ulaşıma dair insan hakları ve çocuk hakları yönünden izleme yapılacak veri üretilmemesidir. İstanbul'da çocukların toplu ulaşım kullanım sıklığı, çocukların toplu ulaşımı en yoğun kullandığı mahallelere dair veri haritaları oluşturulmalı, kapasite sorunları bu verilere göre önceliklendirilmelidir.

Çocuklar ihtiyaçlarını ifade ettikçe ve topluluklar kente çocuk gözünden bakmayı denedikçe çocukların maruz kaldıkları hak ihlallerinin mekânları çeşitlenmekte ve görünür olmaktadır. Toplu ulaşımın ise imkân sağladığı erişilebilirlikle birlikte, kendi başına kamusal mekân olma niteliği, "çocuk dostu kent" tartışmalarında belki en görünmez kalan alanlardan biridir.

Bu rapor kapsamında izlenen planlama döneminde, çocukların mekânsal kararlarda gözetilmesine dair yapılan çalışmaların üst politika metinlerinde ve söylemsel düzeyde arttığı görülmektedir. Öte yandan özellikle toplu ulaşım planlamasında çocuklara yönelik hedefler, göstergeler plan belgelerinde ve faaliyet raporlarında yer almamaktadır. Oysa üst politika metinlerinde belirlenen hedeflerin hayata geçmesi için somut mekânsal göstergeler belirlenmeli ve düzenli takip edilmelidir.

Buna göre geliştirdiğimiz öneriler şu şekildedir:

- Çocukların toplu ulaşım kullanımlarına ilişkin daha fazla veri üretilmeli ve kamuya açılmalıdır.
- Üst ölçek politikalar çocuk haklarını önceleyen kararları kapsamalı, performans göstergelerinde çocukların ihtiyaçlarına yönelik atılacak adımlar açıkça belirtilmelidir.
- Toplu ulaşımın fiyat tarifesi gelir adaletsizliği, derin yoksulluk ve çocukların sosyal hayata katılımı üzerindeki etkileri düşünülerek belirlenmelidir.
- Çocukların güvenli ve konforlu bir şekilde toplu ulaşımı kullanabilmeleri için özellikle pik saatlerde ve okul çevrelerinde kapasite arttırılmalıdır.
- Toplu ulaşım sistemlerinin çocukların bilişsel ve duygusal gelişimlerine katkı sağlayan yönleri geliştirilmelidir, yönlendirmeler ve şikâyet mekanizmaları çocuklar nezdinde erişilebilir olmalıdır.
- Toplu ulaşım sistemlerinde fiziksel güvenlikle birlikte çocukların zihinsel, duygusal güvenliğini de gözeten çalışmalar yapılmalıdır.
- Toplu ulaşım araçları, aktarma noktaları ve duraklar erişilebilir, evrensel tasarım kriterleri çerçevesinde, farklı iklim koşulları düşünülerek tasarlanmalıdır.
- Toplu ulaşım sistemlerininin çevreye etkisine dair değerlendirme kriterleri oluşturulmalı, çevresel etki düzenli olarak izlenmeli ve azaltmaya yönelik adımlar atılmalıdır.

6 Kaynakça

Aile Ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, (2013, 20 Temmuz). "Erişilebilirlik İzleme Ve Denetleme Yönetmeliği" https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/07/20130720-9.htm

Aile Ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, (2005, 1 Temmuz). "Engelliler Hakkında Kanun" Resmi Gazete Sayı: 25868 https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378-20130425.pdf

Aktop Maden, D. Avlar, E. (2017). Yer Altı Metro İstasyonlarında Mekan Tasarımı Üzerine Bir Araştırma. Trakya University Journal of Engineering Sciences, 18(1): 1-16, 2017

APA, (2022). Ethical Principles Of Psychologists And Code Of Conduct https://www.apa.org/ethics/code/ethics-code-2017.pdf

Benk, S. Akdemir, T. (2010). "Toplu Taşıma Hizmetlerinde Fiyatlama Stratejileri: Teorik Bir Değerlendirme". Ekonomi Bilimleri Dergisi, Cilt 2, Sayı 1, 2010

Birgün (2022, 14 Nisan). İBB Meclisinde toplu taşıma zammına öğrenci muafiyeti: İmamoğlu veto edecek https://www.birgun.net/haber/ibb-meclisinde-toplu-tasima-zammina-ogrenci-muafiyeti-imamoglu-veto-edecek-384241

BirGün, (2021, 8 Ocak). "Marmaray'da güvenlikçilerden çocuklara şiddet: Yurttaşlar müdahale etti" https://www.birgun.net/haber/marmaray-da-guvenlikcilerden-cocuklara-siddet-yurttaslar-mudahale-etti-329658

Birleşmiş Milletler (1989). Çocuk Hakların Dair Sözleşme. https://www.ihd.org.tr/ble-mletler-cuk-haklarina-da-slee/#:~:text=Birle%C5%9Fmi%C5%9F%20Milletler%20Genel%20Kurulu%20Taraf%C4%B1ndan%2020%20Kas%C4%B1m%201989%20Tarihinde%20Kabul%20Edilmi%C5%9Ftir.&text=Bu%20S%C3%B6zle%C5%9Fme%20uyar%C4%B1nca%20%C3%A7ocu%C4%9Fa%20uygulanabilecek,kadar%20her%20insan%20%C3%A7ocuk%20say%-C4%B1l%C4%B1r.

Birleşmiş Milletler (2007). Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme. https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2312020100834bm_48.pdf

Birleşmiş Milletler (2000). Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları. https://turkiye.un.org/tr/sdgs

Birleşmiş Milletler (2015). Çocuk Haklarına Dair Sözleşme'nin 44. maddesinin 1 (b) paragrafı uyarınca Taraf Devletler tarafından sunulacak periyodik raporların biçimi ve içeriğine ilişkin anlaşmaya özgü kılavuz ilkeler. https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G15/040/49/PDF/G1504049.pdf?OpenElement

Change.org. (2019). Toplu Taşıma Araçlarında Çocukların Oturma Hakkı İhlal Edilmesin https://www.change.org/p/toplu-ta%C5%9F%C4%B1ma-ara%C3%A7lar%C4%B1nda-%C3%A7ocuklar%C4%B1n-oturma-hakk%C4%B1-ihlal-edilmesin-ekrem-imamoglu

Change.org. (2019). İETT Otobüslerinde Araç İçi Anons Sistemleri Düzgün Çalışsın. https://www.change.org/p/g%C3%B6rme-engelliler-i%C3%A7in-%C3%A7ok-%C3%B6nemli-iett-otob%C3%BCslerinde-ara%C3%A7-i%C3%A7i-anons-sistemleri-d%C3%BCzg%C3%BCn-%C3%A7al%-C4%B1%C5%9Fs%C4%B1n-ibbbeyazmasa-ietttr-ekrem-imamoglu?source_location=topic_page

The Center for Universal Design (1997). The principles of universal design. Temmuz 2021, https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciplestext.htm

Cinsel Şiddetle Mücadele Derneği, (2021). Cinsel İstismarla Mücadelede Yetişkinlere Düşen Sorumluluklar "ÇOCUKLARIN BEDENSEL SÖZ HAKLARI" https://cinselsiddetlemucadele.org/wp-content/uploads/2022/01/CBSH-rv2-sida-web-small-1.pdf

Cirit, F. (2014). Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Politikaları ve Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/FarukCirit.pdf

Çelik, S., Bacalı, H., Görceç, H. (2008). "Küresel Đklim Değişikliği ve Đnsan Sağlığına Etkileri" https://www.mgm.gov.tr/FILES/genel/makale/11_kureseliklimdegisikligietkileri.pdf

Çepehan, İ. Z., Güller, E. (2020). "Evrensel Tasarım Kapsamında Herkes İçin Erişilebilir Tasarım" Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi Erişilebilirlik Özel Sayısı Cilt:2 https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1370351#:~:text=Evrensel%20tasar%C4%B1m%3B%20fizyolojik%20%C3%B6zelliklerine%2C%20ya%C5%9F%C4%B1na,zaman%20her%20ko%C5%9Fulda%20kullanabilir%20olmas%C4%B1d%C4%B1r

Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı (2014, 14 Haziran). Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği. Resmi Gazete Sayı: 29030

Çoruh, E. Aydın, M. M. Dağlı, E. Öztür, Ö. F. Yıdırım, M. S. (2020). Kapalı Otobüs Durağı Uygulamalarının Kullanıcı Beklentileri ve Memnuniyeti Doğrultusunda İncelenmesi: Gümüşhane ve Antalya Örneği. Gümüşhane Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi

Derin Yoksulluk Ağı (t.y.). "Türkiye'de Çocuk Yoksuluğu" https://derinyoksullukagi.org/wp-content/uploads/2021/09/21443_DYA_CocukYoksullugu_BilgiNotu_Web-1.pdf

Dutchreview, (2021, 7 Aralık). https://dutchreview.com/news/free-travel-kids-rotterdam-in-2022/

ENT. (t.y.). Çocuklarda Boy Kilo Cetveli https://www.ent.com.tr/cocuklarda-boy-kilo-cetveli-2058s.html

Ersoy, M. (t.y.). İmar Mevzuatımızda Planlama Kademelerİ ve Üst Ölçek Planlama Sorunu https://www.tepav.org.tr/sempozyum/2006/bildiri/bolum3/3_2_ersoy.pdf

Ertuğay, K., Düzgün, Ş. (t.y.). "Eskişehir kenti acil durum donatı erişebilirliğinin CBS'ye dayalı modellenmesi" http://uzalcbs.org/wp-content/uploads/2016/11/2006_48.pdf

Euronews. (2022, 21 Mayıs). Almanya'da aylık 9 euroluk toplu taşıma ücreti uygulaması kabul edildi https://tr.euronews.com/2022/03/24/almanya-da-toplu-tas-ma-ucretlerine-indirim-yap-ld

Evrensel (2022, 24 Mart). Almanya'da toplu taşıma ücretlerine indirim yapıldı https://www.evrensel.net/haber/457837/almanyada-toplu-tasima-ucretlerine-indirim-yapildi

Evrensel (2022, 25 Mart). Ulaşım zammının reddedilmesine tepki gösteren İmamoğlu: İETT'yi de İSKİ'yi de batırmak istiyorlar https://www.evrensel.net/haber/457870/ulasim-zamminin-reddedilmesine-tepki-gosteren-imamoglu-iettyi-de-iskiyi-de-batirmak-istiyorlar

Gazete Duvar. (2022, 7 Nisan). İstanbul'da ulaşım zammına protesto: Yetersiz bakiye https://www.gazeteduvar.com.tr/istanbulda-ulasim-zammina-protesto-yetersiz-bakiye-haber-1559632

Genç Sesler, (2021, 24 Ocak). "Çocuk Güvenliği Yaklaşımı İle Çocuk Katılımı". https://www.gencsesler.org/cocuk-guvenligi-yaklasimi-ile-cocuk-katilimi/#:~:text=%C3%87ocuk%20g%C3%BCvenli%C4%9Fi%20ise%3B%20bir%20kurumun,vermemesini%20sa%C4%9Flamak%20i%C3%A7in%20y%C3%BCr%C3%BCtt%C3%BC%C4%9F%C3%BC%20i%C5%9Fler.

Gençkaya, A. Gündoğdu, H. G. (2017). Küresel Yönetişim Ekseninde Stratejik Planlarda Koordinasyonun Önemi https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/301579

Haberciniz. (2022, 13 Ocak). Japonya asgari ücreti 2022 yılında ne kadar oldu. Japonya'da asgari ücret kaç Yen https://haberciniz.biz/dunya/japonya-asgari-ucret-ne-kadar-2022-4014618

İBB (2018). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Faaliyet Raporu 2018 https://ibb.istanbul/BBImages/Slider/Image/faaliyet-raporu-2018.pdf

İBB (2020). 2020-2024 Stratejik Planı. https://www.ibb.istanbul/Uploads/2020/2/iBB-STRATEJIK-PLAN-2020-2024.pdf

İBB (2020-2024). Stratejik Plan https://www.ibb.istanbul/Uploads/2020/2/iBB-STRATEJIK-PLAN-2020-2024.pdf

İBB (2021). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Faaliyet Raporu 2021 https://ibb.istanbul/BBImages/Slider/Image/2021-faaliyet-raporu.pdf

İBB (2022). Performans Programı https://ibb.istanbul/BBImages/Slider/Image/performans-programi-2022_6-12-2021.pdf

İBB İİO (2020). "İstanbul'da Çocuk Yoksulluğu Araştırması, 2019. https://istatistik.istanbul/bulten.html?bultenAd=%C4%B0stanbul%27da%20%C3%87ocuk%20Yoksullu%C4%9Fu%20Ara%C5%9Ft%C4%B1rmas%C4%B1,%202019

İBB İPA (2019). İstanbul Sürdürülebilir Ulaşım Kongresi https://ipa.istanbul/wp-content/uploads/2021/08/surdurulebilir-ulasim-kongresi-raporu.pdf

İBB İPA (2022). "Ekonomik Krizin Kıskacında İstanbul'da Geçim Ve Dayanışma". https://ipa.istanbul/wp-content/uploads/2022/03/Ekonomik-Krizin-Kiskacinda-Istanbulda-Gecim-Ve-Dayanisma-Arastirmasi.pdf

İBB İPA (2022). Vizyon 2050 https://vizyon2050.istanbul/

İBB İSKHP, (2022). "Çalıştay Sonuçları" https://surdurulebilirulasim.istanbul/katilimci-surecler-ve-sonuc/

İBB Park Bahçe ve Yeşil Alanlar Dairesi Başkanlığı (2020). file:///C:/Users/Dilara/Downloads/istanbul-oyun-calistayi-duzenlendi-program.pdf

İBB Trafik Çocuk, (t.y.). "Traik Eğitim Parkları". https://trafikcocuk.ibb.gov.tr/trafik-egitim-parklari/

İBB UDB (2011). İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/%C4%B0UAP_Ana_Raporu.pdf

İBB, (2021). "Dokuz Vapura Çocuk Oyun Alanı Kuruldu." https://www.ibb.istanbul/arsiv/37861/dokuz-vapura-cocuk-oyun-alani-kuruldu

İBB, (2021). "İstanbul İklim Değişikliği Eylem Raporu" https://cevrekoruma.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2022/01/ist_iklim_degisikligi_eylem_plani.pdf

İBB, (2021, 12 Kasım). "İETT 100 Metrobüs Aracı İle Otobüs Alacak" https://www.ibb.istanbul/arsiv/38287/iett-100-metrobus-araci-ile-elektrikli-otobus

İBB, (2021, 6 Aralık). "İstanbul SHP Vizyonu" https://surdurulebilirulasim.istanbul/wp-content/uploads/2022/01/AMAC%CC%A7.pdf

İBB, (2022). İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı https://www.lar.org.tr/wp-content/uploads/2021/05/7-Nisan_Surdurulebilir-Kentsel-Hareketlilik-Plani.pdf

İBB,(2009). İstanbul Çevre Düzeni Planı. http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/SehirPlanlamaMd/Documents/100.000%20%C3%96l%C3%A7ekli%20%C3%87evre%20D%C3%BCzeni%20Plan%C4%B1%20Sunum%20TR.pdf

İBB. (2021, 26 Mayıs). Dokuz Vapura Çocuk Oyun Alanı Kuruldu. https://www.ibb.istanbul/arsiv/37861/dokuz-vapura-cocuk-oyun-alani-kuruldu

İETT, (t.y.). Yolcu Hakları Bildirgesi https://iett.istanbul/icerik/yolcu-haklari-bildirgesi

İSTKA (2020). Covid-19 Salgını Mücadele Sürecinde İstanbul Kırılganlık Haritası Proje Raporu. https://www.istka.org.tr/media/132480/covid-19-salg%C4%B1n%C4%B1-m%C3%BCcadele-s%C3%BCrecinde-%C4%B0stanbul-k%C4%B1r%C4%B1lganl%C4%B1k-haritas%C4%B1-proje-raporu.pdf

İzmir Büyükşehir Belediyesi (2021, 20 Kasım). İzmir'de Toplu Ulaşımda Çocuk Öncelikli Dönem https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/izmirde-toplu-ulasimda-cocuk-oncelikli-donem/45902/156

Japan-Guide, (t.y.). "Traveling with Children" https://www.japan-guide.com/e/e2460.html

Kartal24. (2021, 30 Aralık). "İBB'nin 2022 yılında ücretsiz toplu taşıma tarihleri belli oldu" https://www.kartal24.com/101522-ibb-ucretsiz-toplu-tasima-tarihleri

Keleş, Ö. (2014). "Sürdürülebilir Ulaşımı Tercih Edin Ekolojik Ayak İziniz Azalsın" Araştırma Temelli Etkinlik Dergisi (ATED),Özel Sayı (1), 46-57, 2014 https://www.ated.info.tr/ojs-3.2.1-3/index.php/ated/article/view/93/132

Korlu, Ö., Bakioğlu, M. ve Gencer, E. G. (2021). Eğitim izleme raporu 2021: Eğitim yönetişimi ve finansmanı. Eğitim Reformu Girişimi. https://www.egitimreformugirisimi.org/egitim-izleme-raporu-2021-egitim-yonetisimi-ve-finansmani/

Lansdown, G. (2005). Çocukların Gelişen Kapasiteleri, çev. Adem Arkadaş Thibert, UNICEF, 2005. http://cocukhaklariizleme.org/storage/app/uploads/public/5ef/5d4/b49/5ef5d4b49df25568184696.pdf

Matcha. (2020, 7 Ocak). Transportation Expenses In Japan: Cost Of Trains, Buses, Taxis, And Rental Cars https://matcha-jp.com/en/2537#:~:text=Tokyo%20Bus%20Fares,and%20110%20yen%20for%20children.

Metro İstanbul (t.y.). Çocuk https://www.metro.istanbul/Home/Sayfa?q=Cocuk

Metro Tasarım Kriterleri (t.y.) https://docplayer.biz.tr/1224486-Dcdndekdler-metro-tasarim-kriterleri.html#show_full_text

NTV, (2021, 15 Ekim). "İstanbul Metrosunda Ücretsiz İnternet Dönemi" https://www.ntv.com.tr/turkiye/ibbden-metroda-internet-mujdesi,bkY6bkrvu0-ALZHQHMITKQ#:~:text=%C4%B0stanbul%20B%C3%BCy%C3%BCk%C5%9Fehir%20Belediyesi%20meclisinin%20ekim,%C3%BCcretsiz%20Wi%2DFi%20hizmetinden%20yararlanabilecek.

OV-Chipkaart. (t.y.) https://www.ov-chipkaart.nl/everything-about-travelling/price-list.htm

Önden, İ. Kuşçi, M. (2010). Yolcu Otobüsü İçin Alan Tasarımı Ve Var Olan Tasarımın Değerlendirilmesi https://www.researchgate.net/publication/272183671_Yolcu_otobusu_ic_alan_tasarimi_ve_var_olan_tasarimin_degerlendirilmesi

Öner, Ş. (2019). "Amaç Ve Politikalar Kapsamında Yerel Yönetimler: Onuncu Ve On Birinci Kalkınma Planları Karşılaştırmalı Analizi",Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi, Yıl: 2019, Cilt: 2, Sayı: 3, ss.645-664 https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/918041

Özsoy, C. E., Dinç, A. (2016). "Sürdürülebilir Kalkınma ve Ekolojik Ayak İzi" Finans Politik & Ekonomik Yorumlar 2016 Cilt: 53 Sayı: 619 https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/787918

Paris İnfo (t.y.). Bus, Metro Or Tram With The Family. https://en.parisinfo.com/practical-paris/info/guides/getting-around-paris-with-the-family/bus-metro-or-tram-good-to-know/bus-metro-or-tram-good-to-know#:~:text=Fast%20and%20efficient%3A%20public%20transport,you%20everywhere%20in%20the%20capital&text=Note%20also%20%3A,un%20carnet'%20(10%20tickets)

Peşkircioğlu, N. (2016). "2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri: Küresel Verimlilik Hareketine Doğru", file:///C:/Users/Dilara/Downloads/2030_Surdurulebilir_Kalkinma_Hedefleri_K.pdf

Studenten. (t.y.) https://www.studentenreisproduct.nl/weekabonnement/

Sürdürülebilir Kalkınma İçin Küresel Amaçlar, (t.y.). https://www.kureselamaclar.org/amaclar/surdurulebilir-sehirler-ve-topluluklar/

ŞPM, (2009). 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı. https://sehirplanlama.ibb.istanbul/arsiv/

TCCB Mevzuat Bilgi Sistemi (2018). Karayolu Taşıma Yönetmeliği https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MeavzuatNo=24299&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5

TCCB SBB (2019). On birinci kalkınma planı 2019-2023. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf

TMMOB, Mimarlar Odası (t.y.). Avrupa Kentli Hakları Deklerasyonu. http://www.mimarlarodasiankara.org/?id=964

Tokyo Metro. (t.y.). Fares According To Age. https://www.tokyometro.jp/en/ticket/age/index.html

Transport For London. (t.y.). Student Travel. https://tfl.gov.uk/campaign/student-travel

Tramvay Tasarım Kriterleri (t.y.). https://docplayer.biz.tr/1224441-Dcdndekdler-tramvay-tasarim-kriterleri.html

TSE, (1999). "Türk Standardı" https://intweb.tse.org.tr/Standard/Standard/Standard.aspx?081118051115108051104119110104055047105102120088111043113104073081083050119048074078100069108043

TUHİM (2009). Özel Halk Otobüsleri Yönergesi https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2449/oezel-halk-otobuesue-yoenergesi.pdf

TUHİM, (2022). Annekart Memnuniyet Anketi https://twitter.com/IbbTuhim/status/1490972965403381760

TUHİM. (2022). Okul Servis Taşıtlarında Uygulanacak Ücret Tarifeleri. https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2434/okul-servis-tas-%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1g-%C4%B1-u-cret-tarifeleri.pdf

TUİK, (2022). İstatistiklerle Çocuk, 2021 https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Istatistiklerle-Cocuk-2021-45633

TÜİK, (2022, 18 Mayıs). Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021 https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658

Tylor, M. (2007). "Transport Network Vulnerability: a Method for Diagnosis of Critical Locations in Transport Infrastructure Systems" file:///C:/Users/Dilara/Downloads/Transport_Network_Vulnerability_a_Method_for_Diagn.pdf

Ulaştırma Bakanlığı, (1983). "Karayolları Trafik Kanunu". Resmi Gazete Sayı: 18195 https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2918.pdf

UNICEF, (1990). "Çocuk Haklarına Dair Sözleşme" https://www.unicef.org/turkiye/%C3%A7ocuk-haklar%C4%B1na-dair-s%C3%B6zle%C5%9Fme

Uğurlu, Z., Gülsen, İ.A. (2014). Çocuk Hakları Ve Hukuki Bağlamda Çocuğun İhmal Ve İstismardan Korunması. Uluslararası Sosyal ve Eğitim Bilimleri Dergisi. Cilt: 1 Sayı: 1. https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/90144

UYM. (2021, 18 Ocak). Çocuklu Annelere Yönelik Ücretsiz İstanbulkart Uygulaması Başladı. https://uym.ibb.gov.tr/kurumsal/haberler-ve-duyurular/%C3%A7ocuklu-annelere-y%C3%B6nelik-%C3%BCcretsiz-istanbulkart-uygulamas%C4%B1-ba%C5%9Flad%C4%B1

UYM. (2022). Başkan İmamoğlu "İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı"nı Açıkladı. https://uym.ibb.gov.tr/kurumsal/haberler-ve-duyurular/ba%C5%9Fkan-imamo%C4%9Flu-istanbul-s%C3%BCrd%C3%BCr%C3%BClebilir-kentsel-hareketlilik-plan%C4%B1-n%C4%B1-a%C3%A7%C4%B1klad%C4%B1

WRI, (2016). "Schoollab - Okul Bölgelerinde Yol Güvenliği Ve Erişilebilirlik Pilot Çalışması" https://wrisehirler.org/sites/default/files/SchoolLab_%C4%B0zmir_web.pdf

TOPLU ULAŞIMDA ÇOCUK

2022

ŞEHİR DİDİKTİFİ

Uluslararası İnsan Hakları Çerçevesine Uyumun Güçlenmesi İçin ETKİNİZ AB PROGRAMI