

## Araştırma Makalesi

**İstanbul ticari taksi hizmeti üzerine ulaşım politikası çözümleri**Taylan Engin<sup>1,\*</sup><sup>1</sup> Department of Transportation Engineering, Faculty of Engineering and Natural Sciences, Bandırma Onyedi Eylül University, Bandırma, Turkey\*Correspondence: [tengin@bandirma.edu.tr](mailto:tengin@bandirma.edu.tr)

DOI: 10.51513/jitsa.1066953

**Özet:** Türkiye'nin en büyük metropolü olan İstanbul'da trafik ve toplu taşıma sistemi kent sakinlerinin hayatında çok önemli bir yer tutmaktadır. Ticari taksiler kentiçi ulaşımın önemli bir paydaşı olarak yolcu taşıma sektörü içinde varlığını sürdürmektedirler. Zaman zaman özel ulaşım aracı olarak da değerlendirilen taksi taşımacılığı, esas itibarı ile kentiçi yolcu taşımacılığının vazgeçilmez bir parçasını oluşturmaktadır. Kentiçi taşımacılıkta önemli bir yer tutan ticari taksilerin çalışma düzeni, sorunları ve İstanbul'da yaşanan taksi sorununun incelenmesi ve değerlendirilerek doğru bir karar süreci işletilmesine katkı sunulması, yerel yönetimler için hayati önem taşımaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** İstanbul, Taksi, Ulaşım Yönetimi, Trafik, Mevzuat, Ulaştırma Politikası

**Transportation policy solutions on Istanbul commercial taxi service**

**Abstract:** In Istanbul, Turkey's largest metropolis, the traffic and public transportation system have a very important place in the lives of the city's residents. Commercial taxis continue to exist in the passenger transportation sector as an important stakeholder of urban transportation. Taxi transportation, which is also considered as a private transportation vehicle from time to time, essentially constitutes an indispensable part of urban passenger transportation. It is vital for local governments to examine and evaluate the working order and problems of commercial taxis, which have an important place in urban transportation, and the taxi problem in Istanbul, and to contribute to the operation of a correct decision process.

**Key words:** Istanbul, Taxi, Transportation Management, Traffic, Regulations, Transportation Policy

---

\* Corresponding author. Taylan Engin

E-mail address: [tengin@bandirma.edu.tr](mailto:tengin@bandirma.edu.tr)

ORCID: 0000-0001-6981-0683

Received 02.02.2022; accepted 22.03.2022

Peer review under responsibility of Bandırma Onyedi Eylül University.

## 1. Giriş

Günümüzde yaşanan hızlı nüfus artışının etkisiyle daha da kalabalık hale gelen kent nüfusu 3 milyarı geçerek ve toplam nüfusa oranı %47'ye kadar gelmiştir. Bu rakam, Türkiye'de %65'ler civarında iken Batı Avrupa ülkelerinde %80'lere kadar yükselmektedir. (Ateş ve Önder, 2019). Kent merkezlerinde yoğunlaşan bu nüfus, kentlerin ulaşım ve altyapı gibi konularda birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Kent yaşamının küresel sorunları arasında yer alan konuların başında ulaşım, yönetim, su, atık, kirlilik, arazi kullanımı gibi konular yer almaktadır. Kentsel sistemlerin çevre ve insan sağlığına olumsuz etkileri, kent yaşamını farklı bir açıdan tartışılır duruma getirmiştir (Kocakaya ve Engin, 2020).

Kalabalıklaşan kentlerde yolcular için mevcut sistemlerin hareketliliği, özellikle başarılı bir optimizasyonun olduğu kentsel sistemlerde organize bir altyapıya ihtiyaç duyulmaktadır. Artan talebin karşılanabilmesi için büyük altyapı yatırımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Pandemi dönemine kadar yolcu eğilimleri ise yolculukların özel araçlardan toplu taşıma araçlarına geçiş yönünde olur iken, idareler de toplu taşıma payını önemli ölçüde artırmak üzere yatırım yapmaya yönelmişlerdir. En çok kullanılan toplu taşıma türleri ise metro, tramvay veya otobüs gibi taşıtlardan oluşmaktadır. Bu tür ulaşım, genellikle merkezi bir hizmetin optimum şekilde çalışmasını sağlamak için son yıllarda geliştirilen akıllı ulaşım sistemleri teknolojilerini kullanan bir yönetim ile mümkündür. Ne yazık ki, Toplu Taşıma sistemlerinin esnek olmaması, toplam seyahat süresinin uzun olması ve yetersiz hizmet kapsamı gibi nedenler ile çoğu metropolde, bazı yolcular için daha düşük kullanım oranlarına doğru ilerlemektedir. Bu yolculuk talebi için toplu taşımanın tam tersine, ticari taksi taşımacılığı daha uygun bir mod olarak öne çıkmaktadır (Salanova vd., 2011).

Ticari taksilerin tanımına ilişkin pek çok farklı kaynaktan bilgi alınabilir. Bunlar içinden en güvenilir olanı devlet dili ile yapılmış olan tanımlamalardır. 28.11.1980 tarihli resmi gazetede yayımlanan 2343 sayılı kanunda Taksi tanımı şu şekilde yapılmıştır; “Taksimetre, tarife, pazarlık veya sair şekillerde tespit olunan ücretle yolcu taşıyan otomobil, kaptıkaçtı, panel ve arazi taşıtıdır.” Bu tanıma göre taksi için belirlenmiş bir tarife ile yolcu taşıma işi yapan belirli araç türleri işaret edilmiştir. Bir başka

tanımlama ise İBB “Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi” içinde yer almaktadır. Bu yönergede Taksi için; “Yapısı itibarıyla şoförü dâhil en fazla 9 (dokuz) oturma yeri olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan ve taksimetre ile yolcu taşıyan ticari motorlu aracı” tanımlaması yapılmıştır.

Ticari Taksi taşımacılığında noktadan noktaya taşıma vardır ve 24 saat esaslı hizmet verilmektedir. Taksi yolcu taşımacılığı esnekliği yüksek bir toplu taşıma sistemi olarak da tanımlanabilir. Trafik yoğunluğu veya beklenmedik bir duruma karşı dinamik olarak rotalama yapabilir. Bu özellikleri ile kalabalık kentlerde yolcular tarafından tercih edilen bir ulaşım aracıdır (Bausmer, 2021).

## 2. İstanbul Ticari Taksi Yapısı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırlarında resmi olarak 17395 taksi bulunmaktadır. Ağustos 2021'de geçen İBB UKOME kurulu kararı ile minibüs ve taksi dolmuş dönüşüm kararı ile sisteme 1000 taksi daha katılması kararlaştırılmıştır. Bu karar da dikkate alındığında İstanbul için 18395 adet taksi çalışır durumda olacaktır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ticari taksi ve taksi dolmuş yönergesi kapsamında çalışan bu taksiler, her yıl ruhsat düzenleme usulü ile çalışmalarına devam etmektedir. Çalışma usul ve esasları, araç ve şoför nitelikleri, durak yerleri, denetim ve yaptırım maddeleri ile tüm çalışma sistemi belediye tarafından belirlenmektedir. Bu açıdan bakıldığında özetle İstanbul'da çalışan tüm taksiler İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce belirlenen kurallar kapsamında çalışabilmektedir.

İstanbul'da hali hazırda var olan taksi yapısının yetersizliği, İstanbullular tarafından belediyeye bildirilen şikayetler, yerel yönetim erkinin sisteme yeni taksi ilave etme talebinin doğmasına neden olmuştur. Bu talep sonucunda İstanbul genelinde 5000 adet taksinin sisteme dahil edilmesi yönünde bir talep UKOME kuruluna iletilmiştir.

Bu talep amacı ve yaşanan sorunlar dahilinde değerlendirildiğinde, İstanbul'un daha fazla sayıda, nitelikli ve organize olmuş bir taksi sistemine ihtiyacı olduğu bilinmektedir. Yerleşik nüfusu 16 milyona ulaşan İstanbul'da yerli ve yabancı hareketliliği de dikkate alındığında 17.395 adet taksinin İstanbul için yeterli olmayacağı açıktır. Ancak sorunu taksi sayısı ile sınırlandırıp, düz bir mantık ile yaklaşmak da

eksik bir değerlendirmeye neden olur. Taksi sayısının artması, işletmenin belediye tarafından yapılması, düzen sağlanmaya çalışılması gibi pek çok gerekçe ile taksi sisteminin iyileştirilmesinin istenmesi önemli ve kabul edilebilir bir hedeftir. Hedefe ulaşmak için de öncelikle mevcut sistemin iyileştirilmesi, çalışmakta olan taksiler için Belediyenin görev ve yetkileri arasında bulunan konularda düzeni sağlaması gerekli olacaktır.

## 2.1. İstanbul Taksi Sistemi Sorunları

İstanbul'un en önemli taksi taşımacılığı sorunu korsan taksi şeklinde isimlendirilen yasal olmayan taksi hizmetinin yoğunluğudur. Geçmiş senelerde uluslararası bir taşımacılık şirketi olan Uber sistemi ile mücadele eden taksi esnafı, son yıllarda korsan taksi ile mücadele etmek durumunda kalmıştır. İstanbul genelinde durak kuran, çağrı merkezi gibi sistemli yapılar kuran korsan taksicilik, İstanbul'da taksi esnafının nitelikli bir hizmet vermesini ve adaletli bir sistemin oluşmasını engeller iken haksız rekabete de yol açmaktadır. Bu durum korsan taksiciliğin varlığını olağan bir durum olarak algılanacak şekilde yaygınlaşmış durumdadır. 2011 yılına gelindiğinde korsan taksi konusu ülke gündemine oturmuş ve "Korsan taksi yasası" adı ile bilinen uygulama, 2011 seçiminden yaklaşık bir yıl sonra yürürlüğe girmiştir. Yasanın yürürlüğe girmesinden önce İstanbul'da 60 bin korsan taksi olduğu tahmin edilir iken yasa çalışması sonrasında ise bu sayının 30 binler civarına düşmüş olduğu iddia edilmektedir. İstanbul'da mevcut yasal statülü ticari taksi sayısının 17.395 olduğu düşünüldüğünde, korsan taksi sayısının kabul edilemez boyutlarda olduğu ortadadır (Aydınoat, 2013).

İkinci sıraya konabilecek bir diğer sorun ise İstanbul'da oldukça yaygın bir şekilde uygulanan galeri kiralama yapısıdır. Bu sistem içindeki plaka sahiplerinin önemli bir kesimi aracını veya plakasını galeriye kiralamakta, galeriden belirli bir kira bedelini sabit ve garantili olarak almaktadır. Kiralama işlemini gerçekleştiren galeriler ise bu plakaları piyasada kiraya vermekte, kiraya verdiklerinden de belirli bir bedel dahilinde pay almaktadırlar. Galeri kiralama sisteminin yapmış olduğu bu işlem en net tanımını ile komisyonculuk olup kendisini de sistemin en karlı oyuncusu olarak konumlandırmaktadır. İstanbul'da en son 1998

yılında taksi taşımacılığı ihalesi yapılır iken bugüne kadar taksi plakası sayısı 17,395 olarak sabit kalmıştır. Ülke genelinde 76,150 taksi plakası olduğu bilinmektedir. Bu plakalara kaç kişinin sahip olduğu bilinmemekle birlikte "bijon hisse" denilen ve plakanın %6.25'ine tekabül eden hisse paylarının bile var olduğu bilgisine sahip durumdayız. Bu piyasaya ise plaka kiralayan galericilerin yön verdiği de bilinmektedir (İnci, 2018). Kiralama işlemlerinde, aynı plakanın hem Anadolu hem de Avrupa yakasında kiraya verildiği gibi pek çok yasa dışı uygulamanın gerçekleştirildiği de kamuoyunda yer alan haberlere yansımaktadır. (Url-1, 2022). Bunun denetimi ve önlenmesi ise İBB ulaşım yönetimi sorumluluğundadır. Kaldı ki galeri yapısının aracı pozisyonunun kaldırılması ve engellenmesi de İBB tarafından yapılacak düzenleme ve denetimler ile ortadan kaldırılabilir.

Önemli sorun olarak nitelendirebileceğimiz üçüncü konu ise turizm taşımacılık belgeli (9+1 kapasiteli) araçlardır. Şekil 1'de yer alan özellikle büyük otellerin önünde bekleyen bu geniş otomobil tarzı lüks araçlardan bir kısmı oteller ile anlaşarak taksi gibi çalışmakta, haksız bir rekabet oluşturmaktadır. İBB tarafından belgelendirilen bu araçların bir kesimi de İstanbul taksi sisteminin kural dışı taşımacılık sektörünü oluşturmaktadır.



**Şekil 1.** Turizm Servis Taşımacılığı Aracı, (Url-2, 2022)

Geçmiş yıllarda büyük tartışmalar yaratan Uber sorunu da bu durumun bir benzeridir.

Yukarıda anlatılan üç önemli sorun dışında İstanbul taksi sisteminin bilinen ve sıkça dile getirilen diğer sorunları ise şöyle sıralanabilir;

Trafik kurallarına uymama ve tehlikeli araç kullanma.

Yakın mesafeye müşteri götürmek istememesi.

Taksimetrelerini hileli şekilde kullanması.

Taksimetreyi açmayarak müşterileriyle pazarlık etmesi.

Müşterilerine karşı saygısız davranması.

Araçlarda sigara içmesi.

Araçların bakımsız veya eski olması.

Araçların pis ve kirli olması.

Müşterilerinin para vermediklerini ve ya eksik verdiklerini iddia ederek ikinci defa ücret almaya çalışması (Aydınolat, 2013).

Yukarıda özetlenen genel sistem sorunları çözülmeden veya çözümü için adım atılmadan İstanbul taksi sistemi sorununun çözümü olası görünmemektedir. Mevcut hali ile sisteme 15.000 taksi dahi eklense trafik yoğunluğu ve boş gezen taksiler dışında İstanbul için çözüm olmayacaktır. Mevcut durumda çalışan 17.395 taksiye erişim imkanı sınırlı iken belediye tarafından işletilmesi planlanan 1000 adet taksiye erişmek İstanbul gibi büyük bir metropolde çok büyük bir anlam taşımamakla birlikte sistemde bir rahatlık ve düzen oluşturmayacaktır.

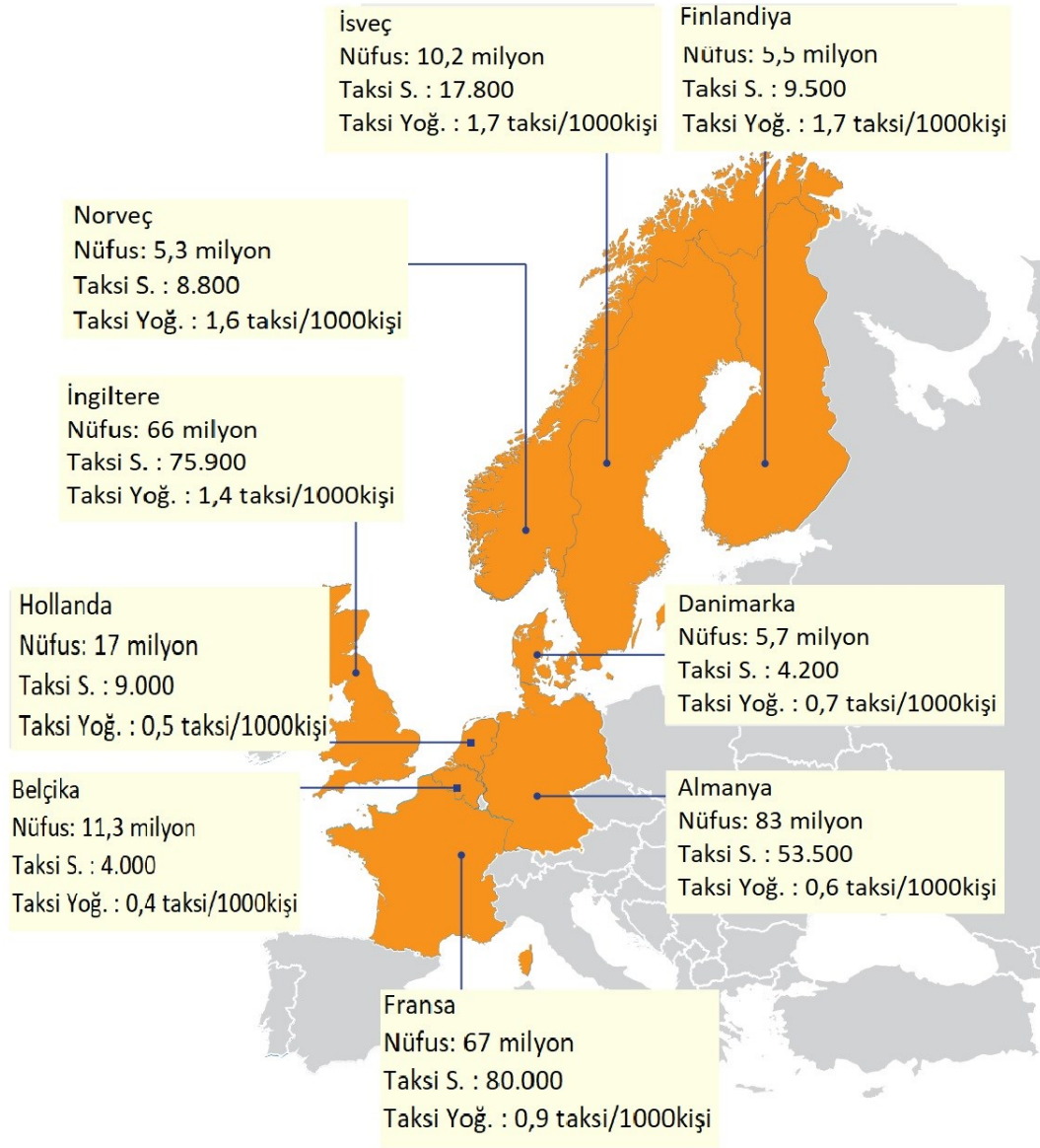
## 2.2. Dünyada Ticari Taksi Sistemi

Dünya genelinde taksi hizmeti konusunda farklı uygulamalar mevcuttur. Uygulama farklılıkları işletme yapısı ve türüne göre farklılık göstermektedir. Bu farklılıkları uygulama detayı olarak kabul ettiğimizde, ticari taksi sistemini genel olarak iki kategoride değerlendirmek mümkün olacaktır. Bu kategorilerden ilki İstanbul'da da olduğu gibi sınırlı taksi sayısı ile hizmet veren kentlerdir. Ülkemizde tahdit olarak bilinen bu modelde kamu otoritesi çalışacak taksi sayısını kendi yönetmelik ve yasalarına göre sınırlandırmaktadır. Londra ve Newyork gibi kentlerde taksi sayıları İstanbul'da olduğu gibi kamu otoritesi tarafından sınırlandırılmıştır.

İkinci kategoride ise taksi sayısını sınırlandırmayan kentler bulunmaktadır. Serbest piyasa koşulları hakim olan bu sistemde lisanslı

şirketler ihtiyaca göre taksi sayısını artırmakta veya azaltmaktadır.

Avrupa geneline baktığımızda Kuzey ve Batı Avrupa'da yoğunlukla şirketler taksi işletmeciliği yapar iken Doğu ve Güney Avrupa'da şahıslar tarafından işletme yapılan taksi hizmeti olduğu gözlemlenmektedir (Yıldızgöz, 2018).



**Şekil 2.** Avrupa Ülkelerinde Taksi ve Nüfus Oranları (Skubla, 2018).

Şekil 2’ de görsel olarak sunulan Avrupa ülkelerinde taksi ve nüfus sayıları ile taksi yoğunlukları yer almaktadır. Avrupa’da refah düzeyinin ve turizm hareketliliğinin yüksek olduğu seçilen ülkelerde taksi yoğunlukları 1,7 ile 0,4 olarak değişmektedir. İstanbul özelinde bakıldığında ise yoğunluk değeri 1,12 olduğu bilinmektedir. Türkiye geneline bakıldığında ise bu konuda net bilgiler içeren bir çalışma olmamasına karşın ülke genelinde yaklaşık 97.000 taksi olduğu ve yoğunluk değerinin de yaklaşık 1,15 olduğu tahmin edilmektedir (Url-3).

Taksiler, kent içi ulaşım sistemi içinde özgün taşıma yapısı nedeniyle kolaylıkla toplu taşımanın bilinen formundan ayrılmaktadır. Daha eski bir yolcu taşımacılık sistemi olan taksi hizmeti, İngiltere’de 1847 yılından beri yasal olarak tanımlanmış, lisanslı bir şekilde çalışır iken ABD’de ise 20.yüzyılın başlarından itibaren varlığını sürdürmektedir (Cooper, Mundy, & Nelson, 2010, s. 15-17).

Taksi sistemi için yapılmış yasal düzenlemeler, doğrudan hizmet sunum şekillerini etkiler iken özellikle lisanslama ve sektördeki araç sayısı sınırlaması, sistemin en çok eleştirilen tarafını oluşturmaktadır. Taksi sayısının kamu otoritesi



tarafından sınırlandırılması, sektörde tekelleşmeye neden olmakta, hizmet kalitesini de düşürmektedir (Çetin & Eryiğit, 2011, s. 478).

### 3. İstanbul Taksi Sistemi İyileştirme Çalışmaları

İstanbul'da taksi hizmet kalitesinin artırılması amacı ile bazı çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Taksi hizmet kalitesinin yükseltilmesi amacı ile taksilerde kullanılan araçlar farklı segmentlere ayrılmış, şoförlere bazı standartlar ve eğitim şartı getirilmiş, daha konforlu ve nispeten lüks sayılabilecek araçlar ile taksicilik yapanlar için tarife farkı oluşturulmuş ve İstanbullular için daha nitelikli bir taksi yapısının planlandığı bilinmektedir (Url-4, 2022). 2016 yılında ilk çalışması yapılan taksi segment çalışmasının sonuçları da arzu edildiği gibi hizmet kalitesini artırıcı yönde olmadı.

Yine geçmiş dönemlerde yapılan bir başka çalışma da İstanbul'a özel bir taksi modeli oluşturma çalışmasıdır. 2011 yılında İBB tarafından kamuoyuna sunulan "İstanbul için Ticari Taksi Model Tasarımı Proje Yarışması" ile İstanbul'da yeni bir taksi modeli seçilmiştir. 340 bin kişinin oy kullandığı yarışmada Şekil 3'de yer alan B tipi taksi tasarımı %42,1 oy alarak birinci seçilmiştir.



**Şekil 3.** İstanbul için Ticari Taksi Model Tasarımı Proje Yarışması birinci seçilen tasarım (Url-5, 2022)

Ticari taksi hizmetinin niteliğini artırmaya yönelik bu yarışmada farklı kategorilerde birinci seçilen araçlar bulunmasına rağmen iyi niyetli bu çalışma da sonuca ulaşmamıştır.

İstanbul'un bu alanda yaptığı bir başka çalışma da yeni nesil teknolojilerin kullanımı ile ticari taksilerde kalite, denetim ve müşteri memnuniyetini artırmaya yönelik hazırlanan

"itaksi" uygulaması olmuştur. Kamuoyuna "itaksi" ismi ile aktarılan bu çalışma ile taksiler merkezi bir yazılıma bağlı olacak, çağrı yönlendirme mobil uygulama ile yapılacak ve taksilerin içine yerleştirilecek ekran ve kamera sayesinde hem müşteriyi hem de taksi kullanıcılarını güvence altına almayı hedeflemiştir. İstanbul için önemli bir akıllı kent uygulaması olarak sunulan itaksi uygulaması ile zaman ve enerji tasarrufu sağlanacak, yolda boş gezen taksi sayısı da azalacaktır. Kısmen uygulaması tamamlanan bu çalışma da kent genelindeki tüm taksilere yaygınlaştırılmaması nedeni ile amacına ulaşmamıştır.

#### 3.1. İstanbul'da Ticari Taksi Hizmetinin Mevzuat Altyapısı

İstanbul'da hizmet veren 17395 ticari taksinin çalışma usul ve yöntemlerinin belirlenmesinde yetki İBB UKOME kurulundadır. UKOME kurulu kendisine verilen görev ve sorumluluklar kapsamında taksiler ve diğer toplu taşıma araçları için çalışma usul ve yöntemlerini belirleyen yönergeleri hazırlamakta ve mevzuata uygun hale getirerek uygulamaya sokmaktadır. İstanbul'da ticari taksilerin çalışma usulüne ilişkin en net bilgiyi, "İstanbul Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi" bize vermektedir. Taksilerin çalışma usul ve esasları ile Belediyenin görev, yetki ve sorumluluklarını tanımlayan bu yönergede bir taksinin ne şekilde çalışabileceği açıkça tanımlanmış ve yayımlanmıştır. Bu yönergeye göre; Taksiler için her yıl İBB tarafından çalışma ruhsatı düzenlenmekte, takip sistemi kullanımı zorunlu kılınmakta, korsan taşımacılığa karşı yaptırımlar belirtilmekte, şoförlerin eğitim koşulları ve buna bağlı olarak şoför kartı ile çalışma zorunlulukları tanımlanmıştır. Aynı yönergede tanımlanan tüm bu konular için uyulmaması halinde araç bağlamadan, para cezasına ve hatta ruhsat iptaline gidebilecek yaptırımlar da açıkça belirtilmiştir. İstanbul'da taksi çalışma sistemi ile ilgili genel kabul görmüş ve tüm tarafların altına imza atmış olduğu bu yönerge var iken öncelik, ulaşım yönetiminde yönergeden gelen yetkiyi kullanmak, görev ve sorumluluklarını yerine getirerek denetimleri ve yaptırımları uygulamak yönünde olmalıdır. Bunun ardı sıra İstanbul'un ihtiyaç duyduğu yeni hizmet talebinin değerlendirilmesi yine aynı yönerge ve UKOME kurulu onayı ile gerçekleşebilecektir.

Konuya ilişkin bir başka mevzuat içeriği ise taksilerin verililiş ve işletme düzeni üzerinedir. Ticari taksiler ülkemizde 10553 sayılı “Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar” ismi ile anılan Bakanlar kurulu kararına göre tesis edilmektedir. Büyükşehir yasası ile çakışan noktaları olsa da ilgili karar hala yürürlükte ve pek çok ticari plakanın da temel hakkını oluşturmaktadır. İBB “İstanbul Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi” Madde 5, 1 bendinde Ticari Araç Tahsis Belgesi’ni tanımlarken 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına atıf yaparak bu karara uygun bir yönerge ile çalışıldığını kabul etmektedir. 10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı amaç olarak;

*“...vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması, korsan taşımacılığın önlenmesi ve fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadıyla taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esaslarını tespit etmektir.”* ifadesi yer almaktadır.

Yine aynı bakanlar kurulu kararında madde 3’de ticari plaka verilebilmesi için;

*“Taksi, dolmuş ve minibüslerde; şoförlük mesleğini geçim kaynağı olarak seçmiş olduğunu ve sürekli olarak icra ettiğini beyan etmiş ve ilgili meslek odasına, ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odasına üye olmak”* şartı konulmuştur. Bu gözden bakıldığında İBB ticari taksi yönergesinde de atıf yapılan Bakanlar Kurulu kararına göre ticari taksi işletmecisinin 10553 sayılı bakanlar kurulu kararına göre yapılacağı İBB tarafından da kabul edilmekte ve yayımlanmakta olduğu ticari taksi yönergesi ile de ilan edilmektedir.

#### 4. Öneriler

Yukarıda anlatılan sorunlar, mevcut durum, yurtdışındaki ticari taksi hizmeti ve mevzuata ilişkin yapı ile birlikte değerlendirildiğinde İstanbul için ticari taksi hizmetinin düzenli, güvenli ve yeterli seviyeye ulaşması için bazı öneriler sunmak mümkündür.

İstanbul gibi büyük bir metropolde en önemli sorunun trafik yoğunluğu olduğu bir gerçektir. Bir ulaşım aracı olan taksi hizmeti maddi

tüketimi kadar zaman da tüketir. Bu temel gerçek, düzensiz müşteri hareketlerini ve seyahat sürelerini tahmin etme zorluğu, planlama ve denetim açısından özel bir ilgi ve analiz çalışması getirmektedir. Kent trafiğini doğrudan etkileyen taksi sistemi, özel araç kullanım oranını dolaylı olarak etkiler. (Manski and Wright, 1967). Bu durumda açıkça ortaya koymaktadır ki trafik yoğunluğu ve taksi erişimi arasında özel bir ilişki mevcuttur. Trafik yoğunluğunun üst seviyelerde olduğu, gecikme ve bekleme sürelerinin uzadığı kentte taksi veya diğer toplu ulaşım araçlarına erişme imkanı her zamanı sıkıntılı olacaktır. Kent trafik yönetiminde acil çözüm adımlarının atılması, yolcuların ulaşım araçlarına erişimine en büyük katkıyı sunacaktır.

Öncelikle İstanbul’da “Korsan Taksi” ile mücadele sorununun çözüme kavuşması gerekmektedir. İBB ulaşım yönetimince “korsan taksi ile mücadele planını” hazırlanarak yetkili kurula getirilmesi ve kurulun da desteğini alması, sorunun çözümü için atılabilecek ilk ve en önemli adım olacaktır. Böyle bir adım ile mevcut yasal ticari taksi işletmesinin haklarının korunması ve yasal olmayan yapıların tehdidi altında çalışmalarını engellemek mümkün olacaktır.

Bir diğer çözüm adımı ise ticari taksi plakalarının galeri üzerinden kiralanmasına karşı yasal hakları kullanmak olacaktır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nun vermiş olduğu yetki ve sorumluluklar dahilinde 10553 sayılı Bakanlar Kurulu’nun da işletmeci tarifi gerekçe gösterilerek galeri üzerinden ticari plaka kiralamalarına karşı mücadele etme imkanı bulunmaktadır. İlgili mevzuata rağmen farklı bir işletme yapısının zorlanması ise çok daha sakıncalı sonuçlar doğuracaktır. Mevzuatta belirlenmiş olan işletmeci ve plaka verililiş usullerinin dolaylı yollar ile bozulması, sadece taksicilerin değil, tüm “müktesep” hakka sahip taşımacıların özlük hakları üzerinde geri dönülmez bir süreç başlatacaktır. 10553 sayılı bakanlar kurulu kararı yürürlükte iken yerel yönetim tarafından taksi işletilmesi, tüm ulaşım sektörü esnafı açısından huzursuzluk yaratan bir kapı açacaktır. Bu alanda hata yapılmaması adına konuyu bilen ve bu alanda uzman olan ulaştırma mühendislerinden yardım alınması faydalı olacaktır.

İstanbul'da yolcuların konfor ve güvenliği ile özel taşımacıların huzurlu bir ortamda çalışması için yerel yönetim ve merkezi yönetimin birlikte hareket edebilmesi, ticari taksi emekçilerinin ve yolcuların haklarını korumak konusunda atılacak önemli adımların ikincisini oluşturmaktadır. Kent genelinde ulaşım yönetiminin sorumluluğuna ve yetkisine sahip olan İBB tarafından bu alanda gerekli adımların atılması, ticari taksi emekçilerinin de alın terini gerçek anlamda kazanmasına büyük katkı sunacaktır.

Çözüm için üçüncü adım olarak turizm taşımacılığının kendi işini yapmasını sağlamak olacaktır. Kente gelen turistlerin grup hareketlerini bir noktadan bir noktaya yapmaları konusunda hizmet verme yetkisi bulunan turizm taşımacılarının, asli işlerini yapmaları sağlanmalı ve taksi gibi çalışan turizm araçları denetleme ve takip yöntemi ile ayıklanmalıdır. Bu adım ile turizm taşımacılığı ile ticari taksi taşımacılığı da net bir çizgi ile ayrılacak, sektörler arası önemli bir tartışma da son bulacaktır.

Yukarıda sunulan üç adımlık çözüm planı, projelendirme ve uygulama süreci açısından iki aylık bir sürede sahada etkileri fark edilebilecek uygulamalardır. Bu adımların uygulaması ile İstanbul'daki gerçek ticari taksi ihtiyacı ortaya çıkacak, kentin ulaşım otoritesi konumunda bulunan UKOME kurulunca bu ihtiyaç karşılanacaktır. Kurulda, bu ihtiyacın varlığını göstermek için taşıma sektöründeki izinsiz ve yasal olmayan ulaşım fonksiyonlarına karşı etkin bir mücadele sağlanmalı, her taşımacı grubun kendi işini yapması sağlanmalıdır. Yerel yönetimin ilgili kanun ve yönergelerinden almış olduğu yetkiyi kullanarak öncelikle sorunlu alanları çözmek ve ulaşım yönetimine görev olarak verilen sorumlulukları yerine getirmek sektörün ve diğer tüm ulaşım paydaşlarının daha nitelikli ve kurallara uyan bir yapı içerisine girmelerine neden olacaktır. İlk adımın İBB ulaşım yönetimi tarafından atılması, kanun ve yönergelerden gelen yetki ve sorumluluklarının gereğini yaptığını gösterebilmesi yeterlidir.

Sorunun çözümüne yönelik bir başka öneri ise kentiçi ulaştırma yasasının çıkartılmasıdır. Yerel yönetim, merkezi yönetim, yönerge, yönetmelik ve farklı kanunlar ile karmaşık bir düzenleme yapısına sahip kentiçi ulaşım alanında, konunun tamamını kapsayan ve düzenleyen bir kentiçi

ulaşım yasasına ihtiyaç duyulmaktadır. Son yedi senedir farklı nedenler ile gündeme gelen kentiçi ulaşım yasası konusunda yerel yönetimler ve merkezi yönetim temsilcilerinin, sivil toplum kuruluşları, ulaşım alanında çalışan akademisyenler, profesyoneller ile sektör temsilcilerinin birlikte oluşturacağı platform ile kentiçi ulaşım yasası çalışmalarının sonlandırılması ve mevcut kaos ortamına son verilmesi ülkemizin ulaşım sektöründe yaşanan pek çok sorunun çözümüne büyük katkı sunacaktır. Yetki, sorumluluk, işletmeci, denetim ve yolcu hakları konularında görev, yetki ve sorumlulukları net bir şekilde tanımlayacak kentiçi ulaşım yasası, sektörün tüm bileşenlerinin huzur ve güven içinde çalışmasını sağlayacaktır.

### **Destek ve Teşekkür Beyanı**

Çalışma herhangi bir destek almamıştır. Teşekkür edilecek bir kurum veya kişi bulunmamaktadır.

### **Çıkar Çatışması Beyanı**

Çalışma kapsamında herhangi bir kurum veya kişi ile çıkar çatışması bulunmamaktadır

### **Kaynakça**

- Ateş, M., ve Önder, D.E.** (2019). Akıllı Şehir Kavramı ve Dönüşen Anlamı Bağlamında Eleştiriler. Megaron YTÜ Mimarlık Fak. E-dergisi, 14(1), 41–50
- Aydınonat, N. E.** (2013). Korsanla Mücadele ve Devletin İstanbul Taksi Piyasası ile İmtihanı, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Değerlendirme Notu, 22s.
- Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Akıllı Ulaşım Sistemleri Araştırma Merkezi (Bausmer).** (2021). “İstanbul Kentiçi Minibüs Taşımacılığı Analiz Raporu”
- Manski, C. F. and Wright, J. D.** (1967). Nature of Equilibrium in the Market for Taxi Services, TRB Transportation Research Record, 619, 11-15
- Cooper, J., Mundy, R., Nelson, J.** (2010). Taxi! Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab, Ashgate Publishing, 183 s.
- Çetin, T.,Eryiğit, K.** (2013). The Effects of



Economic Regulation: Evidence from the Istanbul and New York Taxicab Markets, Annual Meeting of the International Society for New Institutional Economics, June 20-22.

**İnci, E., 2018.** “Sarı Taksiler ve Gri Sulardaki Uber”, İktisat ve Toplum Dergisi, 90, 33-90

**Karakışhoğlu C. (2021).** Toplu Ulaşım Sistemi Hizmet Kalitesi Değerlendirmesi. İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Sunumu, 20s.

**İBB Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi, (2016)**

**Kocakaya, K. & Engin, T. (2020).** 22@Barcelona Projesi Analizi; Bandırma Ölçeğinde Uygulanabilirliği. Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi , 3 (1), 71-84,

**Salanova J.M., Estrada, M., Aifadopoulou, G., Mitsakis, E. (2011).** A review of the modeling of taxi services, Procedia Social and Behavioral Sciences, 20 (2011) 150–161

**Skubla C. (2018).** “Taxi Situation in Europe”, Svenska Taxiförbundet.

**Url-1.(2022).** Taksidede Sahte Plakayla Kiralama Vurgunu. <https://www.memurlar.net/haber/590218/>

**Url-2.(2022).** Vip Transport. <http://www.vip-transport.com.pl/#portfolio>

**Url-3. (2022).** Türkiye’de Kaç Adet Taksi Duracağı Var. [http://www.taksiduraklari.net/taksi\\_haberleri.asp?taksihaber=117](http://www.taksiduraklari.net/taksi_haberleri.asp?taksihaber=117)

**Url-4. (2022).** Taksi Segment Kararı. <https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2183/taksi-segmentleri.pdf>

**Url-5. (2022).** İstanbul için Ticari Taksi Model Tasarımı Proje Yarışması. <https://slideplayer.biz.tr/slide/2031193/>

**Yıldızgöz K. (2018).** Dijitalleşme Çağında Taksiler Kitabı, Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınevi, 181 s.