



İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

ULAŞTIRMA
SİSTEMLERİ UYGULAMA VE ARASTIRMA
MERKEZİ

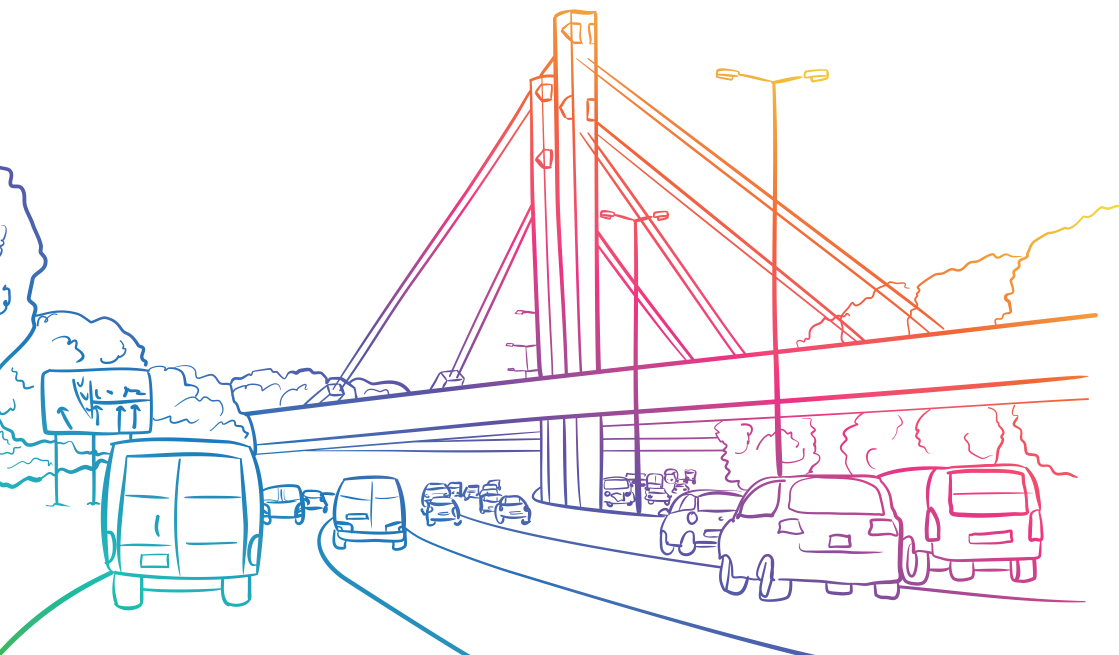
Tr

!p®
Trafikte Ortak Akıl Derneği

MEGA ULAŞTIRMA PROJELERİ İLE İSTANBUL'DA SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM PANELİ

SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ





MEGA ULAŞTIRMA PROJELERİ İLE İSTANBUL'DA SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM PANELİ

SORUNLAR VE ÇÖZÜM
ÖNERİLERİ

Editör

Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Derleyen

Y. Çevre Tasarımcı / Mimar Gülümser Lekpek
Y. Ulaştırma Mühendisi / Muhammed Melikşah Çakaloğlu

Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Rapor No. 1

Mizanpaj ve Tasarım

Emre Topçu

Baskı&Cilt

Ömür Baskı Ambalaj A.Ş.
Sertifika No: 47944

İstanbul Ticaret Üniversitesi

Örnektepe Mah. İmrahor Cad. No: 88/2, Beyoğlu 34445 / İstanbul

444 0 413



İstanbul, 2025

26 Aralık 2024
İstanbul Ticaret Üniversitesi Konferans Salonu

MEGA ULAŞTIRMA PROJELERİ İLE İSTANBUL'DA SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÇÖZÜMLERİ
PANEL PROGRAMI

PROGRAM AKIŞI

Açılış Konuşmaları 13:30 - 14:00	Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı / Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü, Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı
	Prof. Dr. Necip Şimşek / İstanbul Ticaret Üniversitesi Rektörü
	Dr. İsrail Kuralay / İstanbul Ticaret Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı
	Davut Gül / İstanbul Valisi
14:00 - 14:45	Abdulkadir Uraloğlu / T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı
14:45 - 15:00	Ara
15:00 - 16:00	Panel 1. Oturum • Moderatör: Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı
15:00 - 15:15	PANELİST 1: Yalçın Eyigün / (Ulaşt. ve Altyapı Bkn / Altyapı Yatırımları Gen. Md.)
15:15 - 15:30	PANELİST 2: Murat Baştor / (Ulaşt. ve Altyapı Bkn / Ulaşt. Hiz. Düzenleme Gen. Md.)
15:30 - 15:45	PANELİST 3: Gürkan Akgün / (İBB Genel Sekreter Yrd.)
15:45 - 16:00	PANELİST 4: Muhittin Aykan / (Emniyet Genel Md. / Trafik Başkanı)
16:00 - 16:15	Ara
16:15 - 17:00	Panel 2. Oturum
16:15 - 16:30	PANELİST 5: Barış Yıldırım / (İBB Ulaşım Daire Bşk.)
16:30 - 16:45	PANELİST 6: Prof. Dr. Halit Özen / (İstanbul Teknik Üniversitesi)
16:45 - 17:00	PANELİST 7: Osman Kılıçaslan / (İBB Toplu Ulaşım Md.)
17:00 - 17:30	Soru - Cevap
17:30 - 18:00	Kapanış (Ortak Akıl Bildirisinin Paylaşımı)

ÖNSÖZ

Her geçen gün İstanbul’da artan trafik yoğunluğu, vatandaşlar üzerinde ciddi olumsuz etkiler yaratmakta ve tepkilere yol açmaktadır. Son dönemde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin mobil uygulamasında trafik yoğunluğunun belirli saatlerde %80-90 seviyelerine ulaştığı gözlemlenmiştir. Bu durum, araç kuyruklarının ve bekleme sürelerinin uzamasına neden olmakta; dolayısıyla, vatandaşlarımızın trafikte geçirdiği süreyi önemli ölçüde artırmaktadır.

Son günlerde medyada geniş yer bulan INRIX 2024 Global Traffic Scorecard raporuna göre İstanbul, yıllık 105 saatlik kayıp zamanla trafik sıkışıklığında dünya genelinde birinci sırada yer almaktadır.

Bu sorunun çözümüne yönelik tüm paydaşların bir araya geldiği bir toplantının yararlı olacağı düşüncesiyle, İstanbul Ticaret Üniversitesi Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi koordinatörlüğünde, Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı moderatörlüğünde bir panel düzenlenmiştir. İstanbul Ticaret Üniversitesi ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği tarafından, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, sivil toplum kuruluşları ve medya temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilen bu panel, soruna çözüm arayışlarına katkı sağlamayı amaçlamıştır.

Panelin sonuçlarının ilgili taraflara ve daha geniş kitlelere duyurulması amacıyla elinizdeki bu yayın hazırlanmıştır. Bu önemli etkinliğin gerçekleşmesinde teşrifleriyle bizleri onurlandıran Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu’na, Emniyet Genel Müdürlüğü’ne, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne, İstanbul Teknik Üniversitesi’ne, katılım sağlayan tüm sivil toplum kuruluşlarına ve etkinliğin düzenlenmesinde büyük katkıları bulunan Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı hocamıza teşekkür ederiz.

Prof. Dr. Necip ŞİMŞEK
İstanbul Ticaret Üniversitesi Rektörü





AÇILIŞ KONUŞMALARI



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

İstanbul Ticaret Üniversitesi
Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma
Merkezi Müdürü ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri
Derneği Başkanı

Değerli Bakanım, Değerli Valim, Değerli Mütevelli Heyet Başkanım, Sayın Rektörüm, Kıymetli Genel Müdürlerim, Değerli Bürokratlar, sektörümüzün çok kıymetli temsilcileri, meclis başkanları ve üyeleri, dernek başkanları, gençlerimiz ve bu toplantımıza katılarak bizleri onurlandıran herkesi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, yoğun programına rağmen davetimi hemen kabul edip toplantımıza katılarak bizleri onurlandıran, Erzurum Karayolları Bölge Müdürlüğü'nden başlayarak ülkemiz adına önemli hizmetlere imza atmış olan değerli Bakanımıza ve kıymetli ekibine şahsım adına teşekkür etmek isterim.

Bugünkü panelimizde, bakanlığımızın çok değerli genel müdürleri ile İstanbul Büyükşehir Belediyemizin temsilcileri yer alacak. Aramızda genel sekreter yardımcımız, ulaşım daire başkanımız ve İETT Genel Müdürümüz de bulunuyor. Kendilerine de katkıları için şimdiden teşekkür ediyorum. Belki merak ediyorsunuz: Bu toplantıyı neden düzenledik? İşte 2024 yılının son günlerinde, bu toplantıyı şu sebeple gerçekleştiriyoruz:

Ben, 40 yılı aşkın süredir ulaşım konularında çalışan bir akademisyen olarak geçmişte, Sayın Cumhurbaşkanımızın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı döneminde Ulaşım Daire Başkanlığı görevini yürüttüm. Rahmetli Kadir Topbaş'ın danışmanlığını yaptım ve bugün de Sayın Ekrem İmamoğlu'na proje bazında destek veriyorum. Ancak her geçen gün İstanbul'daki trafik sorununun kötüleştiğini üzülen gözlemliyorum. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin mobil uygulamaları, trafikteki yoğunluğun zaman zaman %80-90'a ulaştığını gösteriyor ve bu oranların gelecekte daha da artmasından endişe duyuyorum.

Mevcut yol kapasitelerini toplu ulaşım lehine nasıl daha etkin kullanabiliriz? Bunun için kısa vadede neler yapılabilir? Bu sorulara çözüm üretmek amacıyla buradayız. Dün İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir çalıştayına davetliydim ve orada paylaşılan bazı fikirler oldukça ilham vericiydi. Örneğin, toplu ulaşımı önceliklendiren şerit düzenlemeleriyle ticari taksiler, otobüsler ve çoklu yolculuk yapan araçlar için yolları optimize edebiliriz. Böylece, yalnızca bir yolcu taşıyan ve yolların %85'ini işgal eden otomobillerin sayısını azaltabiliriz.

Bir diğer önerim ise deniz ulaşımını daha etkin kullanmak. Ali Yerlikaya Bey'in İstanbul Valiliği döneminde pandemi sırasında bir heyet oluşturulmuş ve deniz ulaşımını ücretsiz yapma fikri gündeme getirmiştik. Ancak o dönem günlük 300.000 olan yolculuk sayısı, bugün ma-

alesef 150.000'in altına düşmüş durumda. Günümüzde 9 milyon toplu ulaşım yolculuğunda deniz ulaşımının payı %3 bile değil. Bisiklet yollarını bir ulaşım aracı olarak değerlendirmemiz gerektiğini düşünüyorum.

Burada değerli başkanlığımızın mega projelerinden de bahsetmek istiyorum. İstanbul'a metro, köprü gibi projelerle sağladıkları katkı çok kıymetli. Bu projelerin yüklenicileri de aramızda, kendilerine emekleri için teşekkür ediyorum. Ancak tüm bu çalışmaların bir koordinasyon içinde ele alınması ve kısa vadeli çözümlerin de hayata geçirilmesi şart. Bu toplantının amacı da tam olarak budur: Hep birlikte, İstanbul'un trafik sorununu hafifletecek önerilerimizi bir ortak bildirgeyle ilgili tüm kurumlara iletmek. Devletimize, buradaki temsilcisi olan valilikten başlayarak tüm ilgili bakanlıklara ve İstanbul Büyükşehir Belediyesine kadar, bu adımları hayata geçirmenin bir zorunluluk olduğunu ifade edelim.

Son olarak şunu belirtmek isterim: Trafik sorunu durma noktasına gelirse, çözüm üretmek için çok geç olabilir. 2004-2006 yıllarında milletvekiliyken, rahmetli Kadir Topbaş'ın başkanlığı döneminde İstanbul'da trafik sıkışıklığı medyada birinci gündem maddesiydi. O dönemde Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın öncülüğünde tüm milletvekillerini, komisyon üyelerini, valimizi ve ilgili bakanları bir toplantıya davet etmiştik. Bu toplantıdan sonra gişe sistemleri kaldırıldı ve trafik önemli ölçüde rahatladı. İşte o günkü gibi, bugün de doğru adımları atabiliriz.

Toplantımızın düzenlenmesinde destek veren üniversitemizin yönetimine, mütevelli başkanımıza, rektörümüze, kurumsal iletişim birimine, merkezimizin üyelerine ve Trafikte Ortak Akıl Platformu Derneği'nin değerli üyelerine teşekkür ediyorum. Bu toplantının hayırlı ve bereketli sonuçlar getirmesini temenni ediyorum.

Hepinizi saygılarımla selamlıyor, teşekkürlerimi sunuyorum. Allah razı olsun.



Prof. Dr. Necip Şimşek

İstanbul Ticaret Üniversitesi Rektörü

Sayın Bakanım, Sayın Valim, Değerli Konuklar, Kıymetli Akademisyenler, Öğrenciler, Katılımcılar, hepinize bu çalışmaya katıldığımız için teşekkür ediyoruz. Her sabah her akşam problemini yaşadığımız İstanbul'un ulaşım problemine dair üniversitemizin de

düşüncelerinin bulunuşluğu ifade etmek istiyorum kısaca.

İstanbul Ticaret Üniversitesi ailesi olarak Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği iş birliği ile düzenlediğimiz Mega Ulaştırma Projeleri ile İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşım Çözümleri Paneline tekrar hoş geldiniz diyorum.

Üniversitemizin 16 uygulama ve araştırma merkezinden biri olan Mustafa Ilıcalı hocamızın da yönettiği Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezimiz Türkiye'nin dört bir yanında onlarca şehrimizin trafik sorununun çözülmesinde önemli bir misyon üstlenmektedir. Kendisine buradan tekrar teşekkür ediyoruz. Merkezimizin yaptığı araştırma proje ve önerileri yerel yönetimlerimiz tarafından talep edilmekte ve ortak projelerle uygulanmakta, biz de üniversite olarak böylesine önemli bir toplumsal faydaya kaynaklık etmekten de mutluluk duyduğumuzu ifade etmek istiyorum.

İstanbul Ticaret Üniversitesi olarak, Şehir ve Bölge Planlama, Ulaşım Sistemleri, Lojistik Yönetimi gibi alanlarda yürüttüğümüz akademik çalışmalarla İstanbul'un ulaşım sorunlarına kalıcı ve yenilikçi çözümler üretmeyi hedeflemekteyiz. Üniversitemiz bünyesindeki uygulama ve araştırma merkezlerimizde yürüttüğümüz projelerle sayısız ulaşım ve lojistik odaklı proje ile akademik bilgi birimimiz sahaya aktarıyor; kamu ve özel sektör iş birlikleriyle sürdürülebilir ulaşım politikalarına katkı sunuyoruz. Sayın Bakanımızın teşrifleriyle de daha da anlam kazanan bugünkü panelimiz bu bağlamda çok kıymetli olduğuna inanıyoruz.

Değerli katılımcılar, değerli öğrenciler; ulaşım modern şehirlerin en büyük sınavlarından biri olmaya devam ediyor. Şehirleşmenin hızlanması nüfus yoğunluğunun artması ve bireysel araç kullanımının yaygınlaşması ulaşım altyapısını yalnızca teknik bir konu olmaktan çıkarıp sosyal, ekonomik ve çevresel boyutları olan çok katmanlı bir stratejik planlama meselesi haline getirmiştir.

Bu panelimiz de bu meseleyi çözmek için bir araya gelmiş bulunuyoruz. Bu manzarada 16 milyonu aşan nüfusuyla İstanbul ulaşım çözümlerine en fazla ihtiyaç duyan metropollerden biri olarak hepimizin hayatında öne çıkmaktadır. İstatistiklere göre trafik yoğunluğu kişi başına yıllık ortalama yaklaşık 300 saatlik zaman kaybına yol açmaktadır. Bu durum yılda yaklaşık 1 milyar dolarlık boşa giden yakıt ve amortisman maliyetine neden olmaktadır. Trafikte geçen zamanın sebep olduğu manevi kaybımıza ise kesinlikle paha biçemeyiz. Trafik problemi basite alınabilir, küçümsenebilir bir mesele olarak asla görülmemelidir. Bu tablo trafik yoğunluğunun azaltılması, toplu taşımının güçlendirilmesi, ulaşım ağlarının sürdürülebilir hale getirilmesi ve dijitalleşmenin hızla benimsenmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu noktada sürdürülebilir ulaşım çözümleri artık bir tercih değil zorunluluk haline gelmiştir. Akıllı şehir teknolojileri yeşil ulaşım modelleri ve veriye dayalı stratejik planlamalar şehirlerin gelecek yaşanabilirliğini sağlayacak temel unsurlardır.

Bugünkü panelde de sorunların tespitinden çözüm önerilerinin geliştirilmesine kadar geniş bir yelpazede değerli fikirlerin paylaşılacağı önemli bir platform olacaktır. Sayın Bakanımızın ve değerli konuşmacılarımızın bilgi ve deneyimlerinin İstanbul'un sürdürülebilir ulaşım politikalarına önemli katkılar sağlayacağına hep birlikte inanıyoruz. Bu organizasyonun hayata geçirilmesinde emeği geçen tüm paydaşlarımıza teşekkür ediyor, panelimiz verimli ve başarılı geçmesini diliyorum.

Saygılarımla,



Dr. İsrail Kuralay

İstanbul Ticaret Üniversitesi
Mütevelli Heyet Başkanı

Kıymetli Bakanım, Değerli Valim, Değerli Kaymakamım, Kıymetli Rektörüm, Değerli Katılımcılar, Kıymetli Öğrenciler, ben de mütevelli heyeti adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Böylesine önemli bir toplantının üniversitemizde yapılmasından büyük bir mutluluk duyduğumu da ifade etmek istiyorum. Bu vesileyle Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı hocamıza ve merkeze çok çok teşekkür ediyorum. Çok kıymetli bir toplantıyla burada bir arada bulunuyoruz. Ben de birkaç cümleyle kendi düşüncelerimi ifade etmek istiyorum. 40 yıldır İstanbul'un trafiğini kullanan hem işim gereği hem de sosyal işlerim gereği hemen hemen her gün trafığe çıkan bir arkadaşınız olarak gerçekten İstanbul'un bir numaralı meselesi nedir diye soracak olursak, herhalde en başta trafik geliyor. Trafiğin çözümü için tabii uzun yıllardır çok güzel işler çok güzel çalışmalar da yapıldı. Köprüler, Marmaray, Avrasya Tüneli gerçekten anıtsal dünya çapında güzel işler ama şehrimizin coğrafyası bu nüfusla doğru orantılı olmadığı için bu trafiğin çözümünün palyatif olacağını düşünmüyorum. Çok radikal çözümler üretmezsek bu coğrafya ve bu nüfusla zaten anıtsal işler yaptınız yani olağanüstü işler yapıldı. Türkiye'de son 20 yılda daha ne yapılabilir?

Coğrafi olarak büyümesi imkânsız olan şehrin yatay büyümemeyince dikey büyüme tercih edilir. Dikey büyümede nüfus demek, insan demek, trafik için tabiri caizse sorun demektir. Gerçekten çok zaman kaybediyoruz. Rektör hocamızın da söylediği gibi ekonomik değeri çok yüksek, manevi değeri ise ölçülemez. İhtiyaçlarımız için bile çok ciddi sıkıntılar yaşadığımız zamanlar oluyor. O açıdan inşallah bu toplantı trafiğin çözümüne dair katkılar üretir. Biz de İstanbul Ticaret Üniversitesi olarak memnuniyetle Sayın Bakanımıza bu tür toplantılar vesilesiyle yapılacak araştırmalar ve çalışmalar için her zaman hazır olduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Bu vesileyle tekrar Mustafa Ilıcalı Hocama çok çok teşekkür ediyorum. O uzun yıllardır bu işi dert ve dava edinmiş, onun peşinden koşuyor bir şeyler üretmek istiyor Burada da biz de onun çalışmalarına her türlü desteği vermeye devam edeceğiz. Tekrar toplantının, çalıştayın hayırlar ve bereketler getirmesini; İstanbul'un trafiğinin çözümüne bir nebze de olsa katkı üretmesini temenni ediyorum.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.



Davut Gül

İstanbul Valisi

Sayın Bakanım, Kıymetli Hocalarım, Hanımefendiler, Beyefendiler, hepinizi sevgi saygı muhabbetle selamlıyorum.

Malumunuz, İstanbul'un nüfusu, Türkiye nüfusunun yaklaşık %20'sine denk geliyor.

Ortalama araç sayısı da benzer şekilde ülke genelinin yaklaşık %20'si oranında. Ancak İstanbul'un yüzölçümüne baktığımızda, Türkiye topraklarının yalnızca %0,69'una karşılık geldiğini görüyoruz. Bu durum, İstanbul'daki araç sayısı ve nüfus yoğunluğunun ülke genelinden 28-29 kat daha dezavantajlı olduğunu gösteriyor.

Dolayısıyla da mevcut yollar mevcut arazi bu insan ve araç yoğunluğunu kaldırmıyorsa yerin altındaki alternatiflere bakmamız gerekiyor. Daha çok toplu taşıma, daha çok raylı sistem ve vatandaşlarımızın bunu kullanma alışkanlıklarının artması, özetle bu işe para harcamak gerekiyor. Bu işe yatırım yapmak gerekiyor. Vatandaşlarımızın da bu alışkanlıkları edinmesi gerekiyor. Ben bizi bir araya getiren Mustafa Hocamıza, ev sahipliği yapan İstanbul Ticaret Üniversitemize, çok yoğun programına rağmen buraya gelen Sayın Bakanımız ve tüm ekibi-ne, destek veren tüm paydaşlara teşekkür ediyor hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.



Abdulkadir Uraloğlu

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

Sayın Vali, İstanbul Ticaret Üniversitesi Rektörümüz Sayın Prof. Dr. Necip Şimşek, Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı Sayın Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, Kıymetli Öğretim Görevlilerimiz, Sevgili Öğrenciler, Saygıdeğer Katılımcılar;

Mega ulaşım projeleri ve ulaşımında sürdürülebilirlik konularını ele alarak İstanbul'un geleceğini şekillendireceğimiz bu önemli panelde sizlerle bir araya gelmekten büyük memnuniyet duyuyorum.

Bu toplantıya ev sahipliği yapan İstanbul Ticaret Üniversitesi'ne teşekkürlerimi sunuyorum. Sizleri saygıyla, sevgiyle, muhabbetle selamlıyorum.

Değerli Konuklar,

Bir metropolde “ulaşım” yaşam kalitemizi doğrudan etkileyen bir meseledir.

Biz de mega ulaşım projelerini sürdürülebilirlik ilkeleriyle birleştirerek, şehrimizin geleceğine yön verecek çözümler üretmek için bir araya geldik.

16 milyon insanın yaşadığı İstanbul’da yaklaşık 5 milyon 800 bin motorlu kara taşıtı bulunmakta ve hem bu nüfus yoğunluğu hem de araç sayısı kent içi trafiğini etkilemektedir.

Ankara, İzmir ve Bursa’nın toplamındaki araç sayısının 5 milyon 930 bin olduğu düşünüldüğünde İstanbul’daki 5 milyon 800 bin araç sayısının ne demek olduğu daha da iyi anlaşılmaktadır.

Bugün İstanbul’daki araç sayısı 52 ilimizin toplamındaki araç sayısından fazla. Bu nedenle İstanbul’dan bahsederken elbette mega ulaşım projelerinden bahsediyor olacağız.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde İstanbul’u Avrupa’nın ve dünyanın en gelişmiş şehirlerinden biri haline getirmek için dev projeler inşa ettik.

Marmaray, Avrasya Tüneli, İstanbul Havalimanı, Çamlıca Kulesi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul-İzmir Otoyolu ve İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı gibi mega projeleri hayata geçirerek; İstanbul’u modern ve efektif bir ulaşım altyapısı ile hayallerin ötesinde bambaşka bir noktaya taşıdık.

İstanbulluların yaşam kalitesini yükselttik. Son 22 yılda İstanbul’un ulaşım ve iletişim altyapısı için 1 trilyon 206 milyar TL’nin üstünde yatırım gerçekleştirdik.

Bölünmüş yol uzunluğunu 350 kilometreden 795 kilometreye çıkardık. 3 bin 410 metre uzunluğunda 68 köprüsü vardı, biz köprü sayısını 953’e, toplam köprü uzunluğunu da 115 bin 332 metreye yükselttik. Yani, Üsküdar’dan neredeyse Kocaeli Kartepe’ye kadar uzanan bir mesafeden bahsediyoruz.

İstanbul’da 932 metre uzunluğunda sadece 3 tüneli vardı, biz 12 tünel daha yaparak 22 bin 406 metreye çıkardık. Bu tünellerimiz ile İstanbul kent içi trafiğine adeta nefes aldırдық. Kuzey Marmara Otoyolu’nu, 2016 yılında Odayeri-Paşaköy’le başlayan ilk etabıyla birlikte milletimizin ve İstanbulluların hizmetine sunduk. Otoyolumuzun son kısmını oluşturan Nakkaş-Başakşehir Kesimi’ndeki yapım çalışmalarımız da tüm hızıyla ilerliyor. Nakkaş-Başakşehir Kesimi, 25 kilometresi ana gövde ve 20 kilometresi bağlantı yolu olmak üzere toplam 45 kilometre uzunluğunda.

İstanbul’da yaşayan kardeşlerimizin trafik çilesini bir nebze olsun azaltacak projemizin ilave katkıları da olacak.

TEM Otoyolu'nda trafiğin rahatlamasını temin edecek, Başakşehir Çam Sakura Şehir Hastanesi ile Olimpiyat Stadı'na ulaşımı kolaylaştıracaktır.

Projeyle ayrıca Hadımköy, Deliklikaya, İkitelli Sanayi ve Organize Sanayi Bölgelerini de birbirlerine bağlıyoruz.

Avrupa yakasının adeta üretim merkezi olan buradaki tesislere doğrudan otoyol erişimi sağlayarak, sanayi ile ticaretin gelişmesine de katkı vereceğiz.

Sarıyer Kilyos Tüneli projemiz de İstanbul'da yapım çalışmaları devam eden önemli bir karayolu projemiz. Yaklaşık 7 km uzunluğunda, 2 geliş 2 gidiş şeritli, bitümlü sıcak karışım kaplamalı bölünmüş yol standardında çift tüplü tünel olarak inşa edilen projemizin toplam uzunluğu bağlantı yolları ile birlikte 8,2 km'dir.

Tamamlandığında ücretsiz olarak hizmete başlayacak projemizle;

Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne, Sarıyer, Maslak ve Levent bölgelerinden erişimi kolaylaştıracaktır.

Sarıyer-Çayırbaşı Tüneli ve hemen akabindeki Sarıyer-Kilyos Tüneli vasıtasıyla İstanbul Havalimanı ile İstanbul'un iş merkezleri arasında hızlı ulaşım sağlayacağız. Projemiz sayesinde mevcut imar yollarına göre mesafeyi de 3 km kısaltarak seyahat süresini 35 dakikadan 5 dakikaya indireceğiz. Ayrıca İstanbul'un kuzeyinde yer alan; Kilyos, Demirciköy, Uskumruköy, Gümüşdere, Zekeriyaköy ve Kısırkaya gibi mahallelerde yaşayanlar tüneller sayesinde İstanbul'un merkez bölgelerine kolaylıkla erişebilecekler.

Değerli Katılımcılar,

İstanbul'u bir baştan diğer başa modern raylı sistem ağlarıyla da donatıyoruz. Asrın projesi MARMARAY ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattı ile birlikte Gayrettepe-Kağıthane-İstanbul Havalimanı Metrosu ve İstanbul Havalimanı-Arnavutköy kesimi, Sirkeci-Kazlıçeşme Raylı Sistem Hattı, Levent-Hisarüstü Metrosu, Pendik-Sabiha Gökçen Havalimanı Metrosu, Başakşehir Çam ve Sakura Şehir Hastanesi-Kayaşehir Metrosu, Bakırköy Sahil-Bahçelievler-Güngören-Bağcılar Kirazlı Metrosuyla İstanbul'da yapımını tamamlayıp, İstanbulluların hizmetine sunduğumuz metro hattı uzunluğu 161,8 km'dir.

Şu anda; Halkalı-İstanbul Havalimanı hattımızın 17,5 km'lik Halkalı-Arnavutköy Kesimi ve 4,53 km uzunluğundaki Altunizade-Çamlıca Camii-Bosna Bulvarı Metrosunda yapım çalışmalarına devam ediyoruz. Aslında arkadaşlar biz bu bahsettiğim 17,5 km'lik Halkalı-Arnavutköy kesimini de bitirdiğimizde; tamamı yeraltında olan metro sınıfında, Türkiye'nin en uzun ve en hızlı, dünyanın da en uzun metro hatlarından biri olacak 69 km'lik bir ring hattını tamamlamış olacağız.

Şu anda vatandaşlarımıza hizmet sunan 37,5 km uzunluğundaki Gayrettepe-İstanbul Havalimanı ve yapım çalışmaları devam eden Halkalı-İstanbul Havalimanı metro hatlarının oluş-

turduğu bu ring hattımız sayesinde; Hattımızın en uç noktalarındaki Gayrettepe ile Halkalı istasyonları arasında seyahat eden bir yolcu bir saatten kısa bir sürede 57 dakika da yolculuğunu tamamlayabilecek.

Halkalı-Kapıkule hızlı tren projemizin yapım çalışmaları da sürüyor. Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinde hayata geçireceğimiz demiryolu bağlantısı ile İstanbul Boğazı üzerinde Marmaray'a alternatif ikinci bir demiryolu hattına daha kavuşacağız. İstanbul-Ankara Yüksek Hızlı Tren hattımızdan sonra tamamen yeni bir hat olacak Ankara-İstanbul Süper Hızlı Tren Hattı projesini gündeme aldık.

Süper hızlı tren hattımızın güzergâh uzunluğu 344 kilometre olacak. Saatte 350 kilometre hıza ulaşacak trenlerimizle seyahat süresini 80 dakikaya indireceğiz. İstanbul Havalimanımız dev kapasitesiyle, Türkiye'yi uluslararası bir aktarma merkezi yapmış ve ülkemizi küresel havacılıkta zirveye taşımıştır. Bugün İstanbul, havacılık alanında dünyanın en büyük küresel transit merkezlerinden biri haline gelmiş durumdadır.

Kıymetli Akademisyenlerimiz, Değerli Hocalarımız,

Bakanlığımızın hayata geçirdiği Marmaray'ı açılışından bugüne 11 yıl içinde yaklaşık 1 milyar 250 milyon yolcu kullandı. Şu an İstanbul'da; Marmaray'ın ya da bahsettiğim diğer metro ve raylı sistem hatlarının yapılmadığını düşünün? Ya da boğazın iki yakasını hala sadece iki köprüyle; Fatih Sultan Mehmet ve 15 Temmuz Şehitler Köprüleriyle geçildiğini.

8. hizmet yılını tamamlayan Avrasya Tüneli 8 yılda 151 milyon araca hizmet sundu. Toplam 261 bin ton yakıt, 115 bin ton egzoz emisyonu salınımı ve 211 milyon saat zaman tasarrufu sağlayarak ülke ekonomisine 2 milyar dolar katkı sağladı. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü ise hizmete açıldığı günden bu yana yaklaşık 203 milyon araç kullandı. Avrasya Tüneli'nin ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün de inşa edilmediğini düşünelim, sizce İstanbul'da kent içi trafik nasıl olurdu? Buraları kullanamayan yolcu ve sürücülerin trafik yoğunluğunu ve dolayısıyla sera gazı emisyonlarını nasıl arttıracaklarını düşünebiliyor musunuz?

Belirttiğim üzere İstanbul Havalimanımız da dev kapasitesiyle, Türkiye'yi uluslararası bir aktarma merkezi yapmış ve ülkemizi küresel havacılıkta zirveye taşımıştır. Bugün İstanbul, havacılık alanında dünyanın en büyük küresel transit merkezlerinden biri haline gelmiş durumdadır. Her yıl Avrupa'nın en yoğun havalimanları arasında birinciliği kaptırmayan İstanbul Havalimanımız başarısını her geçen gün artan yeni uçak trafiği ve yolcu rekorlarıyla da devam ettirmektedir. Ayrıca Avrupa'da ilk kez uygulanacak; "Eş Zamanlı Bağımsız Üçlü Paralel Pist Operasyonları" uygulamasını da 17 Nisan'da hizmete başlatacağız. İstanbul Havalimanı'na 3 paralel piste aynı anda 3 uçağın iniş ve kalkış yapabilmesi imkânını kazandıracacağız. Bu sistem hayata geçtiğinde de İstanbul Havalimanı'nın bir daha birinciliği kaptırmayacağına emin olabilirsiniz.

Yine, Dünya'da ilk defa bir haberleşme kulesinden aynı anda 100 adet FM radyo yayını yapabilen Çamlıca Kulemizde Çamlıca tepelerinde dağınık halde bulunan 33 adet demir yığını kaldırarak İstanbul'un silüetine önemli bir katkı sağladı. İstanbul'un silüetini, tarihi simgele-

rini ve doğal güzelliklerini panoramik manzaralarla sunan Çamlıca Kulesi her gün ziyaretçi akınına da uğruyor. Çamlıca Kulesi'ni hizmete açıldığı 29 Mayıs 2021 tarihinden bu yana yaklaşık 2,1 milyon kişi ziyaret etti.

Yaptığımız hesaplamalar İstanbul'un 1004 km metro hattına ihtiyacı olduğunu gösteriyor. Her zaman dile getirdiğimiz üzere İstanbul'un ulaşım sorununu artık yüzeyden çözmek mümkün değil. Dünyanın önde gelen metropollerinde olduğu gibi, İstanbul'da da daha fazla metro hattıyla ulaşımın büyük oranda yerin altına inmesi lazım. Şehrin nüfusu ve ekonomik aktivitesi düşünüldüğünde, yer altı ulaşım ağlarına yapılacak yatırımların kaçınılmaz hale geldiği aşikardır.

Bakanlığımızın yapımı devam eden projeleri bittiğinde İstanbul'un raylı sistem uzunluğunun 394,5 kilometreye çıkacağı düşünüldüğünde demek ki daha 600 kilometrenin üzerinde bir metro hattı daha yapılması gerekiyor. Bunun şimdiden çok iyi planlanması lazım. Ancak bu projeler, sadece betonarme yapılardan ibaret olmamalıdır. Aynı zamanda, insanların ihtiyaçlarına cevap veren, çevreye duyarlı ve gelecek nesillere yaşanabilir bir şehir bırakmayı hedefleyen sürdürülebilir çözümler sunulmalıdır.

Yer üstü yoğun araç trafiğine, yer altında ise metroda sürekli bir hareketliliğe hizmet sunacak projelerimizle biz, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak her zaman İstanbul ve İstanbulluların yanındayız. İstanbulluların ihtiyaçlarına cevap veren, hızlı, emniyetli ve konforlu ulaşım ağını tesis edene kadar da çalışacağız.

İstanbul için, İstanbul'un geleceği için hepimizin elini taşın altına koyması gerekiyor.

Sizler gibi paydaşlarımızla bir araya gelerek İstanbul'un ulaşım geleceğine dair vizyonumuzu paylaşacak, yeni fikirler üretecek ve birlikte bir yol haritası çizeceğiz.

İstanbul'un tarihi mirasını da koruyarak geleceğe taşıyacak, aynı zamanda çağdaş ve yaşanabilir bir şehir inşa edeceğiz.

Bu düşüncelerle "Mega Ulaştırma Projeleri ile İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşım Çözümleri" panelinin İstanbul'un sürdürülebilir ulaşım politikalarını belirlemede önemli referans kaynaklarından biri olacağına inanıyorum.

Böylesi önemli bir panelin hayata geçmesini sağlayan İstanbul Ticaret Üniversitesi Rektörümüz Sayın Prof. Dr. Necip Şimşek'e ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı Sayın Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı'ya ve tüm paydaşlara teşekkür ediyorum, bu tür etkinliklerin artarak devam etmesini temenni ediyorum.

Sağlıcakla kalın ...



PANEL OTURUMLARI

1. OTURUM



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

İstanbul Ticaret Üniversitesi Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü
ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı

Değerli misafirler, değerli panelistler,

Hepinize ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Bizi yalnız bırakmadınız, geldiniz. Moderatör olarak şunu söylemek isterim; salonda az kişi olabilir ama buradaki herkes etkili ve yetkili kişiler. Biz burada sadece salona hitap etmiyoruz. Buradan tüm tecrübemi kullanarak, devletimiz ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetkililerinden ortak bir akıl oluşturup, bugünden sonra neler yapılabilir, özellikle acil olarak neler yapmamız gerekiyor, bunları konuşacağız.

Bakın, kameralar çekim yapıyor, toplantı kayda alınıyor. Sadece kayıtlarla kalmayacak, biz de bunu hafızalarımıza kaydediyoruz ve takipçisi olacağız. Her geçen gün bir şeyler kötüye gidiyor, bir şeyler yapmamız şart. Bu, bizim için iyi bir fırsat. Sayın Bakanımızı karşılarken de konuştuk, buradan ne çıkacak diye sorduk. Beyoğlu Kaymakamı da bu konuları anlattı. Herkes tecrübeli.

Başlangıçta 4 kişiyle başlayacağız, sonra diğer 4 kişiyi de dahil edeceğiz ve toplamda 8 panelist olacak. Sizin sorularınızı da alıp cevaplayacağız. Sorularınız çok önemli. Şu an salonda karayolu yolcu taşımacılığı sektörü temsilcilerini, İstanbul Ticari Taksi Derneği Başkanını, UKOME'nin bölge müdürünü ve diğer değerli hocalarımızı görüyorum. Buradaki az kişiye rağmen çok değerli sonuçlar çıkaracağız.

Benim şöyle bir anım var: 2005-2006 yıllarında milletvekiliyken, İstanbul'da trafikle ilgili büyük bir kriz yaşanmıştı. Medya "İstanbul'un bu hali ne olacak?" diye yazıyordu. O za-

man Belediye Başkanı Kadir Topbaş, Başbakan Tayyip Erdoğan, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'dı. Bakanımıza "Bir şey yapalım, yetkilileri bir araya getirelim" dedim ve 11 Ocak 2006'da bütün yetkilileri bir araya topladık. O toplantıda somut kararlar aldık, mesela köprülerden gişelerin kalkması gibi.

Bu tür çalışmaları şahsen İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu ve Ulaştırma Bakanımızla da paylaştım. Şimdi buradaki temsilcilerimize, Sayın Bakanımıza, Ekrem Başkan'a ve bu süreçte destek veren herkese teşekkür ediyorum. İçişleri Bakanı Sayın Ali Yerlikaya'ya da bu toplantıya en üst düzeyde destek verdiği için ayrıca teşekkür ediyorum.

Değerli panelistler, şimdi 10 dakikalık bir sunumla konumuza gireceğiz. Sorularınızla birlikte bu konuyu daha detaylı ele alacağız. İlk sözü Doktor Yalçın Bey'e bırakıyorum. Kendisi AYGM Genel Müdürü, raylı sistemlerle ilgili pek çok projede emeği var. Aynı zamanda Ticaret Üniversitesinde hocamızdır.

Buyurun Sayın Yalçın Bey.



Dr. Yalçın Eyigün

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Altyapı Yatırımları Genel Müdürü

gunda olacak. 2053'te artık biz neler yapıldığını yaşıyor olanlar olarak takip ediyor olacağız. Bu yüzden bilmiyorum hocam ama en azından icracı bir rol üstlenmemiz gerekiyor. Tabii ki Allah bilir, bu tartışmaya fazla girmeyelim. Ancak içimizden bazıları, gençlerin neler yaptığını değerlendiriyor ve takip ediyor olacaklar, bunu daha önce de ifade etmiştim ve kayıtlar da mevcut.

Gerçekten, bu tür konular dost meclisinde, çay-kahve içerken anlatılacak şeyler değil. Bunları gençlere aktarmamız gerekiyor. Bu toplantının düzenlenmesi de önemli, çünkü kalıcı bir kaynak oluşturuyor ve ileride bir kitaba ya da yayına dönüştürülmesi sağlanabilir. Umarım faydası olur. İstanbul'da bakanlık olarak yürüttüğümüz projelerden bazılarını paylaşmak istiyorum. Örneğin, Çamlıca Kulesi, ulaşım ve haberleşme alanında özel bir yapı. Dünyada ilk defa 100 radyoyu tek bir kulede birleştirmeyi başardık. Daha önce Japonlar ve Amerikalılar 50-60 radyoyu bir araya getirmişti. En büyük endişe, bu kadar radyonun enterferans yapıp yapmayacağıydı. Ancak Türk mühendisliği sayesinde bu sorunu başarıyla çözdük.

İnşaat açısından da Çamlıca Kulesi oldukça özel bir proje. İstanbul gibi deprem riski yüksek bir bölgede, deniz seviyesinden 218 metre yükseklikte, toplam 369 metre uzunluğunda bir kule inşa edildi. Şu anda arabamızda dinlediğimiz radyoların kaliteli ses yayını, Çamlıca Kulesi'nde kurulan sistem sayesinde mümkün oluyor. Ayrıca kule, İstanbul'u deniz seviyesinden 400 metre yükseklikten izleme fırsatı sunduğu için yerli ve yabancı ziyaretçilerin ilgisini çekiyor. Dünya Bankası'ndan, diğer uluslararası kuruluşlardan gelen misafirlerimizi burada ağırlıyoruz.

Bunun yanı sıra, İstanbul'u dönüştüren ve değiştiren mega projelere de değinmek gerekiyor. Mega proje denilince akla sadece beton dökülmesi gelmemeli. Her projenin bir anlamı ve amacı var. Örneğin, yapımına başlamak için 6 yıl beklediğimiz bir projede, hiçbir tarihi veya doğal varlığı zedelememek için 50'den fazla kurul kararı aldık. Projede Osmanlı'dan kalan 25 tarihi yapı bulunuyor ve bunların halkla buluşturulmasını sağlıyoruz. Ayrıca, yıllardır askeri alan olarak kullanılan ve halka kapalı olan bir sahil şeridini açarak İstanbul'a kazandırıyoruz.

Raylı sistemler konusunda da önemli adımlar attık. 2011 yılında çıkarılan bir kanunla belediyelere destek olmak amacıyla bakanlık olarak devreye girdik. İstanbul, Kocaeli, Bursa, Gaziantep ve İzmir gibi birçok şehirde raylı sistemler inşa ettik. İstanbul'da 162 kilometre raylı sistem hattı tamamlandı. Havalimanı metrosu gibi projeler, şehir içi ulaşımı büyük ölçüde kolaylaştırıyor. Marmaray projesi, günlük 700 bin yolcu taşıyarak büyük bir başarıya ulaştı. Bu tür projeler, geçmişte eleştirilse de bugün herkesin faydalandığı önemli hizmetler haline geldi.

Pendik-Sabiha Gökçen metrosu gibi projeler de şehir içi ulaşımı kolaylaştırıyor. Havalimanlarına doğrudan metro ile ulaşım sağlanması, taksi veya özel araç kullanımı ihtiyacını azaltıyor. Yolcular, bavullarını alıp metroya binerek kolayca terminallere ulaşabiliyor. Bu proje, konfor ve erişim açısından büyük bir avantaj sağlıyor.

Bakanlığımızın İstanbul'a katkısı sadece ulaşım projeleriyle sınırlı değil. Şehirde yapılan projeler, belediyelere de destek sağlayarak ekonomik yükü azaltıyor. Örneğin, raylı sistemlerin maliyeti merkezi bütçeden karşılanıyor ve uzun vadede geri ödeniyor. Geçmişte 300 lira olan beton maliyeti, bugün 3500 liraya kadar çıktı, ancak belediyeler bu artıştan etkilenmiyor.

İstanbul-Ankara süper hızlı tren projesi de büyük bir dönüşüm sağlıyor. Mevcut 533 kilometrelik güzergahı 344 kilometreye indirerek seyahat süresini 90 dakikanın altına çekmeyi planlıyoruz. Bu proje sayesinde karbondioksit salınımı azalacak, enerji tasarrufu sağlanacak ve şehirlerarası ulaşım çok daha hızlı ve konforlu hale gelecek.

Sonuç olarak, bakanlık olarak İstanbul ve diğer şehirler için önemli projeler geliştiriyoruz ve bu projeler halkın yaşam kalitesini artırmaya yönelik olarak planlanıyor. Çevre dostu ve sürdürülebilir ulaşım projeleriyle, gelecekte daha yaşanabilir şehirler yaratmayı hedefliyoruz.



Murat Baştor

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü

Türkiye'nin kalbi İstanbul'da, ulaşım ve lojistikle ilgili konuları ele aldığımız bu paneli düzenleyen değerli hocalarımıza ve ekibine teşekkür ederek sözlerime başlamak istiyorum. Aslında konuşacak çok şey var ama vaktimizi

verimli kullanmak adına konuşma notlarıma göz atacağım.

Bugün burada, Türkiye'de taşımacılık ve lojistikle ilgili bazı önemli bilgileri paylaşacağım. Özellikle lojistik kavramının ne kadar önemli olduğunu vurgulamaya çalışacağım. Açılış konuşmalarında Mütevelli Heyet Başkanımız, Rektörümüz ve Sayın Bakanımızın da belirttiği gibi, İstanbul gibi tarihi bir şehirde ulaşım anlamında yapacak çok şey var. Ancak yeraltında da yapmamız gereken birçok iş bulunuyor. Sayın Genel Müdürümüz ve Genel Sekreter Yardımcımız, yapılan ve yapılacak projeler hakkında detaylı bilgiler verdiler. Ben de sunumumun bir bölümünde mikromobilité kavramına değineceğim ve sunumumu iki kısım halinde sizlere aktarmış olacağım.

24 Haziran 2020'den itibaren Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü olarak görev yapıyorum. Öncesinde yaklaşık 15 yıl boyunca İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı'nda çeşitli görevler üstlendim ve bu süre zarfında İstanbul'un ulaşımıyla ilgili birçok başarılı projeye imza attık. Bugün burada, genel müdürlüğümüzün yaptığı çalışmalarını İstanbul özelinde sizlere kısaca anlatacağım.

Bakanlığımızın temel hedefi; büyüme, istihdam, şeffaflık ve öngörülebilirliği esas alan hukuki bir altyapı oluşturmak ve vatandaş memnuniyetini merkeze alan bir yaklaşımı benimsemektir. Bu doğrultuda faaliyetlerimizi sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yürütüyor, insan, yük ve veri hareketliliğini etkin bir şekilde sağlamayı amaçlıyoruz. Hareketlilik özgürlük demektir ve amacımız, hareketliliğin önündeki engelleri kaldırarak bütünsel kalkınmaya katkı sağlamaktır. Bu çerçevede bakanlık olarak üç temel konuya odaklanıyoruz: mobilite, lojistik ve dijitalleşme.

Ülkemiz, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan stratejik bir konuma sahip. Türkiye'den 4 saatlik bir uçuş mesafesi içinde 67 ülkeye ulaşmak mümkün. Bu durum, ülkemize sosyal ve ticari anlamda büyük bir avantaj sağlıyor. Türkiye, tarih boyunca İpek Yolu gibi ticaret yollarının merkezinde yer aldı. Günümüzde ise enerji hatları, demiryolu projeleri ve deniz ticareti ağlarıyla küresel lojistik koridorlarının önemli bir parçası haline geldi. İstanbul, Boğazlar ve Marmaray gibi projelerle Avrupa ile Asya arasında bir köprü görevi üstleniyor. Bu nedenle İstanbul, sadece bölgesel değil, küresel ölçekte de bir lojistik merkezi olarak öne çıkıyor.

Pandemi sürecinde lojistik koridorlarının ve tedarik zincirlerinin önemi bir kez daha ortaya çıktı. Pandemi bize lojistiğin ne kadar kritik olduğunu gösterdi. Türkiye'nin güçlü altyapısı ve coğrafi avantajları sayesinde, aksayan ticaret yollarına bir alternatif oluşturduk. Bu dönemde limanlarımızın ve karayolu taşımacılığının etkinliği daha fazla ön plana çıktı.

İstanbul, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan köprü ve tünelleri, Karadeniz ülkelerini açık denizlere ulaştıran boğazıyla büyük bir lojistik potansiyel sunuyor. Bu potansiyeli en iyi şekilde değerlendirmek için İstanbul'un güçlü yönlerini geliştirerek, zayıf yönlerini tespit ederek güçlendirmek ve olası tehditleri en aza indirmek öncelikli hedefimizdir.

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak, karayolu ve demiryolu taşımacılığı sektöründe yük, yolcu, tehlikeli madde taşımacılığı ve denetim alanlarında faaliyet gösteriyoruz. Sektöre yönelik düzenlemelerimizi, güvenli, hızlı ve çevre dostu bir ulaşım sağlamak amacıyla yapıyoruz. Aynı zamanda faaliyetlerin diğer ulaşım türleriyle entegre bir şekilde yürütülmesini sağlıyoruz.

İstanbul, lojistik açısından da önemli bir merkez. Türkiye genelindeki taşımacılık firmalarının yaklaşık beşte biri İstanbul merkezlidir. İstanbul'da 100 binden fazla taşımacılık firması faaliyet göstermekte ve bu firmalar 354 bin araçla lojistik hizmet vermektedir. Bu da İstanbul'un hem ulusal hem de uluslararası taşımacılıkta kritik bir rol oynadığını göstermektedir.

Mikromobilité konusuna gelecek olursak, özellikle pandemi döneminde şehir içi ulaşımında küçük ve hafif araçların önem kazandığını gördük. İstanbul gibi yoğun ve tarihi bir şehirde trafik sorunlarını çözmek için mikromobilité çözümleri büyük bir fırsat sunuyor. Elektrikli scooterlar, bisiklet yolları gibi yenilikçi çözümler, şehir içi hareketliliği artırırken karbon emisyonlarını azaltarak çevresel katkı sağlıyor. Ancak bu tür araçların kullanımının güvenli hale getirilmesi için düzenlemeler de büyük önem taşıyor.

Bakanlık olarak, mikromobilité araçlarının düzenlenmesi adına İçişleri Bakanlığı ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile iş birliği yaparak Elektrikli Scooter Yönetmeliğini 2021 yılında yürürlüğe koyduk. Bu yönetmelikle scooterların kullanımı, izin verilen bölgeler ve firma yetkilendirmeleri konusunda önemli adımlar attık. Bugün itibarıyla 25 firma, toplamda 95 bin scooter ile hizmet veriyor ve İstanbul, bu alanda en yoğun kullanım oranına sahip şehir olarak öne çıkıyor.

Sonuç olarak, İstanbul'un ulaşım ve lojistik altyapısını daha verimli ve sürdürülebilir hale getirmek için hep birlikte çalışmalıyız. Mikro hareketlilik çözümleri, şehir içi ulaşımı daha pratik hale getirirken, geleneksel ulaşım sistemleri ile entegre edilerek trafik yoğunluğunu azaltmaya katkı sağlayacaktır. Bu panelin, yeni fikirler üretmek ve çözüm önerileri geliştirmek adına hepimiz için faydalı olacağına inanıyorum.



Gürkan Akgün

İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Genel Sekreter Yardımcısı

ele alırken, yapılan birçok yatırımın olduğunu görüyoruz. Ancak, 16 milyonluk yerleşik nüfus ve turistlerle birlikte 20 milyona yaklaşan bir kentte ulaşım ve trafik sorununu çözmek kolay bir mesele değil.

Bu sorunların temelinde aslında doğru kent planlaması yatıyor. Şehir, doğru planlandığında yolculuk talepleri daha iyi yönlendirilebilir ve trafik yoğunluğu daha sağlıklı bir şekilde düzenlenebilir. İstanbul'un ulaşım altyapısının geliştirilmesi adına ciddi yatırımlara ihtiyacı olduğu aşikâr. Hepimizin bildiği gibi, toplu taşıma kapasitesini artırmak ve özellikle raylı sistem yatırımlarıyla yolcu taşımacılığını güçlendirmek istiyoruz. Ancak bu yatırımları, lastik tekerlekli taşıma, deniz ulaşımı ve mikromobilité çözümleri ile entegre bir şekilde ele almalıyız.

Son 5 yılda İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak 65 kilometrelik raylı sistem yatırımı hayata geçirildi. Önümüzdeki 5 yıllık hedef ise 77 kilometrelik yeni raylı sistem hattı inşa etmek. Bu yıl içerisinde Ümraniye-Ataşehir-Göztepe hattının bir kısmı ve Finans Merkezi bölgesi tamamlanacak. Ancak, ulaşım sorunlarını çözerken sadece altyapı yatırımları yeterli değil, kent planlamasını da göz önünde bulundurmak gerekiyor.

Maalesef İstanbul, geçmişten bugüne planlamada bazı eksikliklerle karşılaşmış bir kent. Arazi kullanımına yönelik mekânsal planlar yapılmış olsa da farklı dönemlerde aldığı yoğun göç, konut ve sanayi alanlarının kendiliğinden gelişmesine sebep olmuş ve bu durum, ulaşım çözümlerinin uzun vadeli planlarla entegre edilmesini zorlaştırmıştır. Gelecekte de bu durumun benzer şekilde devam etmemesi adına, iyi bir vizyon ve koordinasyon gerekmektedir.

Göreve geldiğimizde, İstanbul'un geleceğini öngörebilmek ve doğru kararlar alabilmek amacıyla tüm paydaşları bir araya getirerek 2050 Vizyon Çalışması başlattık. Bu vizyon doğrultusunda, mekânsal kararları belirleyecek yeni çevre düzeni planı çalışmalarına başladık. 2009 yılında yapılan plan, geçen süre zarfında alınan yeni yatırım kararları nedeniyle revize edilmek zorundaydı. Aynı zamanda, bakanlığımız ve Avrupa Birliği iş birliğiyle yürüttüğümüz Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı da bu kapsamda ilerliyor.

Bu planları tüm kurumlarla koordine ederek hayata geçirebilir ve vatandaşlarımızın da sahip olabileceği bir noktaya getirebilirsek, İstanbul'un ulaşım sorunlarını adım adım çözebiliriz. Tabii ki zaman değişiyor, teknolojik gelişmeler farklı dinamikler getiriyor. Bu süreçte ulaşım

yönetimi, kavşak düzenlemeleri ve raylı sistem yatırımları gibi konulara bütüncül bir şekilde yaklaşmamız gerekiyor.

Özellikle, İstanbul'da günlük 34 milyon yolculuk gerçekleşiyor. Toplu taşımanın payı şu anda %27-%30 seviyelerinde. 2050 Vizyon Planı kapsamında bu oranı %40'a çıkarmayı hedefliyoruz. Ancak, yapılan yatırımlara rağmen özel araç kullanımının artışı, toplu taşımanın payını artırmayı zorlaştırıyor. Bu noktada, ulaşım kararlarının mekânsal planlamayla entegre yürütülmesi kritik bir önem taşıyor.

İstanbul'un doğudan batıya hızlı ve konforlu ulaşımını sağlamak için planladığımız Hızray Projesi, bu yönde önemli bir yatırım olacak. Ancak, bu proje sadece bir ulaşım yatırımı değil; aynı zamanda kentin alt merkezlerini yeniden belirleyerek ulaşım taleplerini daha dengeli dağıtabilecek bir planlama çalışmasıdır. İstanbul'da halen köprü trafiği gibi sorunlar yaşanıyor. Bunun en büyük sebebi, konut ve iş alanlarının dengesiz bir şekilde dağılmış olması. Yeni oluşturulacak alt merkezler, metroların istasyonları çevresinde gelişerek yolculuk taleplerini azaltmada önemli bir rol oynayacaktır.

Bunun yanı sıra, geleneksel ulaşım planlarının ötesine geçerek insan odaklı ve çevre dostu yaklaşımlara yönelmek zorundayız. Karbon emisyonlarını düşüren, mikromobilityi destekleyen, toplu taşımayla entegre bir sistem kurmamız gerekiyor. İstanbul'un iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında ulusal taahhütleri bulunuyor ve bu kapsamda sera gazı emisyonlarını azaltmak büyük bir öncelik taşıyor.

Bu çerçevede düşük karbon emisyonlu bölgeler oluşturmayı planlıyoruz. Özellikle tarihi yarımada, Kadıköy ve Beyoğlu gibi bölgelerde trafiği azaltmak ve yaya odaklı çözümler geliştirmek adına çalışmalar yürütüyoruz. Aynı zamanda, park et-devam et sistemlerini artırarak toplu taşımaya entegrasyonu sağlamak istiyoruz. İstanbul'da 10 farklı park et-devam et noktası hizmete alındı ve bu noktalar raylı sistemlerle entegre çalışıyor.

Bisiklet yollarının geliştirilmesi de öncelikli konularımız arasında yer alıyor. Hedefimiz, bisiklet yollarını 1000 kilometrenin üzerine çıkarmak ve bisikleti toplu taşıma ile entegre etmek. Ayrıca, İstanbul'un deniz ulaşımı potansiyelini de daha etkin kullanmayı hedefliyoruz. Yeni açtığımız deniz hatları sayesinde ulaşım ağının çeşitlendirilmesi sağlanıyor.

Acil ulaşım yollarının belirlenmesi ve korunması, özellikle deprem gibi doğal afetler sırasında kritik bir öneme sahiptir. Bu doğrultuda belirlenen acil ulaşım yolları çevresindeki riskli binaların dönüşümüne yönelik çalışmalar yürütüyoruz.

Sonuç olarak, İstanbul'un ulaşım sorunlarını çözebilmek için bütüncül ve entegre bir yaklaşıma ihtiyacımız var. Büyük yatırımların yanı sıra, yaya erişimini artıracak ve farklı ulaşım modlarını birbirine bağlayacak çözümleri hayata geçirmek öncelikli hedeflerimiz arasında yer alıyor. Bu sürecin başarılı olması için kamu kurumları, yerel yönetimler, özel sektör ve vatandaşların iş birliği içinde hareket etmesi gerekiyor.

Hep birlikte, planlamalara uyum sağlayarak, İstanbul'un ulaşım sorunlarını çözmek ve daha yaşanabilir bir kent oluşturmak için çalışmaya devam edeceğiz.



Muhittin Ayhan

Emniyet Genel Müdürlüğü
Trafik Başkanı

Ulaşım, şu anda tüm kurumlarımızın, büyükşehir belediyemizin ve bakanlıklarımızın en temel meselelerinden biri. İstanbul'un en büyük sorunları arasında kentsel dönüşüm ve ulaşım ilk sıralarda yer alıyor. Bu iki konuyu ele alırken, yapılan birçok yatırımın olduğunu görüyoruz. Ancak, 16 milyonluk yerleşik nüfus ve turistlerle birlikte 20 milyona yaklaşan bir kentte ulaşım ve trafik sorununu çözmek kolay bir mesele değil.

Bu sorunların temelinde aslında doğru kent planlaması yatıyor. Şehir, doğru planlandığında yolculuk talepleri daha iyi yönlendirilebilir ve trafik yoğunluğu daha sağlıklı bir şekilde düzenlenebilir. İstanbul'un ulaşım altyapısının geliştirilmesi adına ciddi yatırımlara ihtiyacı olduğu aşikâr. Hepimizin bildiği gibi, toplu taşıma kapasitesini ...

Bu toplantının hem ülke çapında trafik güvenliğine hem de İstanbul'un trafik sorunlarına katkı sağlayacağını umarak sizlere İstanbul özelinde trafik denetimleri ile ilgili bir sunum hazırladım.

Öncelikle ülke genelindeki duruma bakarsak, 2002 yılından bu yana motorlu taşıt sayısında %233 oranında bir artış yaşandı. İstanbul'da ise bu artış %217 seviyesinde, yani ülke ortalamasının biraz altında kaldı. Sürücü belgesi sayısında da %138'lik bir artışla, İstanbul'da toplam 7,5 milyon sürücü belgesi bulunmaktadır. İstanbul'un resmi nüfusu 15 milyon olmasına rağmen, günlük hareketlilikle birlikte bu sayı 18-20 milyona ulaşıyor. Tarihi Yarımada'nın dar sokakları, engebeli arazisi ve yoğun nüfusu göz önüne alındığında, bu büyük nüfusu yönetmek yatırımcı ve denetleyici kuruluşlar açısından oldukça zor bir süreçtir.

Trafiğin iki önemli boyutu vardır: konfor ve güvenlik. Bizim en büyük önceliğimiz, insanlarımızı trafik kazalarından korumak, yaralanma ve sakatlanmalarını en aza indirmektir. Ancak maalesef, istatistikler bu idealden oldukça uzak. 2024 yılı Kasım ayı itibarıyla İstanbul'da 374.000 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu rakam yalnızca ölümlü ve yaralanmalı kazaları içermekte olup, maddi hasarlı kazalar bu sayıya dahil değildir.

Kaza sayılarında yıllar itibarıyla artış gözlemlense de can kaybı sayılarında belirli bir düşüş eğilimi söz konusudur. 2024 yılı Kasım ayı itibarıyla İstanbul'da trafik kazalarında 285 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu sayı, olay anında hayatını kaybedenler ve hastanede hayatını kaybedenleri kapsıyor. Sadece olay anında yaşamını yitirenlerin sayısı ise 155 olarak kaydedilmiştir.

Pandemi sonrası tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de mikromobilité çözümleri ve motosiklet kullanımı büyük bir artış gösterdi. Bu artışa paralel olarak motosiklet kazalarında da ciddi bir yükseliş yaşandı. İstanbul'da motosiklet sayısı bir önceki yıla göre %23 artarken, kazalarda %56, can kaybında ise %76 oranında artış görülmüştür.

İstanbul'daki toplam araç sayısının %10'unu motosikletler oluşturmalarına rağmen, kazalara karışma oranları %59 seviyesindedir. Yani, her iki kazadan biri motosiklet kazasıdır. Motosiklet kullanımını tamamen yasaklamak elbette mümkün değil; aksine, motosikletler şehir içi ulaşımında önemli bir rahatlatma sağlamaktadır. Ancak bu noktada, motosikletler için özel yollar ve güvenlik önlemleri planlamak gerekmektedir.

Motosiklet kazaları sadece İstanbul'a özgü bir sorun değil. Ülke genelinde de benzer oranlar görülmektedir. Türkiye genelinde tescilli motosikletlerin oranı %19 seviyesinde iken, şehir içi kazaların %53'üne, toplam kazaların ise %45'ine motosikletler karışmaktadır.

Geleneksel yöntemlerle bu sorunu yönetmek mümkün değil. Sıkışık trafikte motosikletlerin otomobillerin arasından geçmeye çalışması, ani manevralar ve güvenlik ihlallerini artırmaktadır. Bu yüzden bakanlık olarak, Sayın Bakanımızın talimatıyla kapsamlı bir Motosiklet Eylem Planı hazırladık. Bu plan; mevzuat değişiklikleri, denetimler, eğitimler ve farkındalık kampanyalarını içermektedir. Plan, 2025 yılında kamuoyuna duyurularak hayata geçirilecektir.

Motosiklet denetimlerinde karşılaştığımız en büyük zorluklardan biri, sürücülerin denetimlerden kaçma eğilimidir. Plakayı kapatmak, denetim noktalarından kaçmak gibi riskli hareketler ciddi tehlikeler oluşturmaktadır. Bu sorunu çözebilmek adına mevzuat değişiklikleri üzerinde çalışıyoruz. Sayın Bakanımız da bu konuya büyük önem veriyor ve 2025'te ciddi bir atılım yapmayı planlıyoruz.

Bilinçlendirme çalışmaları da büyük önem taşıyor. Örneğin, dört kez kasksız yakalanan bir sürücü beşinci kez kasksız olarak kaza yaptığında hayatını kaybetti. Kask gibi basit bir güvenlik önlemini dahi benimsetmekte zorluk çekiyoruz.

2024 yılı itibarıyla İstanbul'da 5118 trafik personeli görev yapmaktadır. Sayın Bakanımızın İstanbul'a özel ilgisi sayesinde personel sayısında %79 oranında bir artış sağlanmıştır. Bu yıl içinde toplam 9 milyon üzerinde denetim gerçekleştirilmiştir.

Denetimlerin amacı sadece ceza yazmak değil, aynı zamanda sürücülerini bilinçlendirmek ve caydırıcılık sağlamaktır. Denetim sayıları artırılmasına rağmen ceza sayıları aynı hızla artmamıştır. 2024 yılında 5 milyonun üzerinde trafik cezası kesilmesi öngörülmektedir.

İstanbul'da en büyük sorunlardan biri de otopark yetersizliğidir. 1,2 milyon resmi otopark kapasitesine karşın, 5,7 milyon kayıtlı araç bulunmaktadır. Park yasağı ihlalleri ile mücadelede cezalar bir çözüm olarak görülse de bu sorunun uzun vadeli planlamalarla çözülmesi gerekmektedir.

Bir diğer önemli sorun ise emniyet şeridi ihlalleri. Türkiye genelinde yazılan her 3 emniyet şeridi ihlal cezasından 2'si İstanbul'da kesilmektedir. Ancak, bu ihlalleri insan gücüyle önle-

mek mümkün değil. Bu noktada, elektronik denetleme sistemlerinin sıfır tolerans politikası ile devreye alınması gerektiğini düşünüyoruz.

Son olarak, yetkisiz çakar lamba kullanımı konusunda da ciddi adımlar atılmıştır. 2024 Kasım ayında yürürlüğe giren yeni düzenlemeler sayesinde, yetkisiz çakar kullanımına yönelik cezalar ciddi şekilde artırılmış ve 30 gün ehliyet iptali gibi yaptırımlar uygulanmıştır.

İstanbul'un trafik sorunlarını çözebilmek için sadece yeni yollar inşa etmek yetmiyor. Şehrin mevcut kapasitesini daha verimli kullanabilmek adına;

Yük taşımacılığının diğer ulaşım modlarına kaydırılması, imar planlarının ulaşım öncelikli hazırlanması, çok merkezli bir şehirleşme politikası uygulanması, toplu taşımanın cazip hale getirilmesi, yayalaştırma projelerinin artırılması, mikromobilité çözümlerinin güvenli hale getirilmesi gerekmektedir.

Trafikte insan hayatını korumak en öncelikli meselemizdir. Trafik kazaları sadece araç kaybı değil, aynı zamanda umutlarımızı ve geleceğimizi kaybettiğimiz bir sorundur. Tüm paydaşların bu konuda iş birliği içinde olması gerekmektedir.

“ PANEL OTURUMLARI 2. OTURUM



Barış Yıldırım

İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Ulaşım Daire Başkanı

İstanbul'daki hareketlilikle ilgili bazı bilgiler paylaşmak istiyorum. Geçtiğimiz aylarda benzeri bir sunumu Polonya'da gerçekleştirdim ve oldukça dikkatlerini çekti. Çünkü bu kadar büyük bir nüfusun hareketliliğini yönetmek, tüm kurumlarımızla birlikte oldukça meşakkatli bir iş. Bir önceki panelde Gürkan Başkanımız da İstanbul'daki günlük hareketlilikten bahsetti. İstanbul'da günlük yaklaşık 7 milyon araç trafiğe çıkıyor ve toplam 34-35 milyon hareketlilik gerçekleşiyor. Bunun yanı sıra, günlük 2 milyon yaka geçişi söz konusu. Bu dar alanda bu kadar büyük bir hareketliliği yönetmek gerçekten zorlu bir süreçtir.

Bu kapsamda etkili ve kapsayıcı bir mobilité planı üzerinde çalışıyoruz. İstanbul'un Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SUMP), Türkiye'de bir ilk olma özelliğini taşıyor ve dünyada bu kadar büyük bir nüfusa sahip bir şehirde yapılmış ilk plan olarak öne çıkıyor. Pandemi sürecine de adapte edilen bu plan, Avrupa Komisyonu'nun SUMP literatürüne girmiş durumda.

Raylı sistem hatlarımızı her geçen gün artırıyoruz. Bakanlığımızın yaptığı projelerle birlikte, İstanbul'da raylı sistem ağıımız hızla genişliyor. Kaynakların doğru kullanılması büyük önem

taşıyor ve takdir edersiniz ki, bu projeler ciddi finansman gerektiriyor. Şu anda İstanbul, dünyada aynı anda 10 metro hattının inşaatının devam ettiği tek şehir konumunda. Halihazırda 8 hattın yapımı devam ediyor ve 2025 yılı sonuna kadar toplam 23,5 kilometrelik raylı sistem ağımıza eklenecek.

İstanbul'un tarihi dokusuna ayrı bir güzellik katan funiküler sistem, 1800'lü yılların sonlarından beri hizmet vermektedir ve dünyada yapılan ikinci raylı sistem olma özelliğine sahiptir.

İETT ve özel halk otobüsleri, toplamda 5000 ila 7000 araçlık bir filo ile 820 hatta hizmet vermektedir. Günlük yaklaşık 5 milyon yolcu taşınmakta ve otobüsler her gün dünyanın çevresini 32 kez dolaşacak kadar mesafe kat etmektedir.

Metrobüs sistemi, 2007 yılında trafik sıkışıklığını azaltmak amacıyla devreye alındı ve bugün 52 kilometre uzunluğunda, 44 istasyondan oluşuyor. Zirve saatlerde her 45 saniyede bir araç hareket ediyor. Bogota'nın eski belediye başkanı ile yaptığım görüşmede, İstanbul'daki metrobüs sisteminin etkinliği karşısında şaşırıklarını dile getirdi.

Deniz ulaşımı, 2021 yılından bu yana daha da geliştirilerek deniz taksiler hizmete alındı. Şehir hatları bünyesinde üretilen bu taksiler, bu yıl itibarıyla 33 yolcu kapasiteli deniz dolmuşları olarak hayata geçirildi. Deniz taşımacılığı, diğer ulaşım modlarına göre daha fazla sübvansiyon gerektiren bir alan. Gelir-gider karşılama oranı dünya genelinde ortalama %15 civarında olup, Norveç gibi ülkelerde de benzer oranlar görülmektedir. Bu nedenle deniz ulaşımını daha verimli hale getirmek için çeşitli optimizasyon çalışmaları yapmaktayız.

Adalar'da elektrikli araçlar, faytonların kaldırılmasıyla birlikte hayata geçti. Günlük 15.000 yolcu kapasitesi ile bu sistem büyük bir ihtiyacı karşılıyor. Eskiden atların kötü şartlarda yaşadığı Adalar'da, elektrikli araçlarla hem çevreci bir dönüşüm sağlandı hem de düşük emisyon alanları oluşturuldu.

Mikromobilitayı geliştirmek için çalışmalarımız devam ediyor. İstanbul'da şu an 528 kilometrelik bisiklet yolu bulunuyor. 2029 yılına kadar bu rakamı 1050-1250 kilometreye çıkarmayı planlıyoruz. Yakında yeni bir yönetmelik yayınlanarak, İstanbulluların bisikleti daha etkin bir şekilde kullanabileceği bir sistem devreye alınacak.

Halihazırda Türkiye genelinde 90.000'den fazla scooter bulunmakta ve bunların 35.000'i İstanbul'da hizmet veriyor. Toplu ulaşım erişimi kolaylaştırmak adına dezavantajlı gruplar için de çeşitli çözümler geliştiriyoruz.

Ulaşımda kadın istihdamına da büyük önem veriyoruz. Geçmiş yıllara oranla kadın istihdamını artırarak cinsiyet eşitliği konusunda önemli adımlar attık.

İstanbulkart, 22 milyon aktif kullanıcıya sahip ve Türkiye'de yaygın bir ödeme aracı olarak kullanılmakta. Gün geçtikçe, ticari alanda da kullanımı artıyor ve neredeyse tüm toplu ulaşım sistemlerinde İstanbulkart ile ödeme yapmak mümkün.

Akıllı ulaşım sistemlerimiz kapsamında, ulaşım yönetim merkezleri, trafik gözlem ve ölçüm sistemleri, bilgilendirme sistemleri, sinyalizasyon sistemleri ve elektronik denetleme sistemleri aktif olarak çalışıyor.

Ulaşım yönetim merkezi, 7/24 İstanbul'un 37.000 kilometrelik yol ağını takip etmekte ve anlık olarak toplu ulaşım araçlarının izlenmesini sağlamaktadır. Taksiler, minibüsler ve deniz araçları da bu sistemle kontrol edilmektedir.

Tünel işletim merkezlerimiz sayesinde İstanbul'daki tüneller de 7/24 denetlenmekte ve izlenmektedir. EDS kontrol merkezimiz emniyet birimleriyle ortak protokoller kapsamında hizmet vermeye devam ediyor.

Alibeyköy'de hayata geçirdiğimiz lojistik merkezi, tarihi yarımadadaki ağır tonajlı araçların şehir merkezine girişini engelleyerek, karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik önemli bir adımdır.

Şehir genelinde 14 farklı noktada akıllı park sistemleri bulunmaktadır. Yakın gelecekte, tüm otoparkların tek bir uygulama ile entegre edileceği bir sistem üzerinde çalışıyoruz. Böylece vatandaşlarımız, otoparkların doluluk oranlarını anlık olarak takip edebilecek.

Mobil EDS, anlık müdahale imkânı sağlayan oldukça başarılı bir sistemdir. Bu sistemin sayısını artırarak denetimleri daha etkin hale getirmeyi planlıyoruz.

Google Play ve Apple Store'da ulaşım ile ilgili çeşitli mobil uygulamalarımız bulunmaktadır. İstanbul Senin uygulaması, şehirdeki tüm hizmetlere erişimi kolaylaştıran bir platform olarak kullanıcıların hizmetindedir.

İstanbul, hızla büyüyen ve gelişen bir şehir olarak sürdürülebilir ulaşım çözümlerine ihtiyaç duymaktadır. Raylı sistemlerden mikromobiliteye, deniz ulaşımından elektrikli araçlara kadar geniş bir yelpazede hizmet sunarak, şehir içi ulaşımı daha verimli hale getirmek için çalışıyoruz.

Bu süreçte, etkili planlama, teknolojik yatırımlar ve halkın katılımı ile İstanbul'un ulaşım sorunlarını daha iyi yönetmeyi hedefliyoruz.



Prof. Dr. Halit Özen

İstanbul Teknik Üniversitesi
İnşaat Mühendisliği Öğretim Üyesi

Öncelikle sürdürülebilirlikten bahsetmek istiyorum. Sürdürülebilirliğin üç ana boyutu var: ekonomik, çevresel ve sosyal. Yaptığınız yatırım ekonomik olmalı, çevreye duyarlı olmalı ve sosyal açıdan erişilebilir olmalı. Bu üç faktörün kesişimi bize sürdürülebilirliği getiriyor.

Ancak, ulaşım araçlarının türlerine baktığımızda tam anlamıyla sürdürülebilir bir sistemin olmadığını görüyoruz. Örneğin, özel araçlar çevreci olabilir ya da olmayabilir. Elektrikli araçlar çevreci kabul edilebilir ama herkesin erişimi olmadığı için sosyal bir çözüm değil. Ayrıca, içindeki yolcu sayısına bağlı olarak ekonomik olup olmama durumu değişebilir.

Mikro ulaşımı ele aldığımızda ise çevreci, sosyal ve ekonomik gibi görünüyor. Ancak burada da bazı tartışmalar var. Elektrik kullanımı çevreci görünse de elektrik üretimi fosil kaynaklardan sağlanıyorsa bu durumu gözden geçirmek gerekiyor. Ayrıca, mikro ulaşım herkes için erişilebilir mi? Örneğin, benim ailemde bazı kişiler bisiklet sürmeyi bilmiyor ya da kullanmaktan korkuyor. Hava şartları da kullanımını olumsuz etkileyebilir. Bu yüzden tek bir ulaşım sistemine bağımlı kalamayız; alternatiflerin de olması gerekiyor. Ayrıca güvenlik, sürdürülebilirliğin önemli bir parçası olmalı. Engelli erişimi ve trafik güvenliğini sürdürülebilirlik kapsamına dahil etmek büyük fayda sağlayacaktır.

İstanbul'daki mevcut ulaşım türlerine baktığımızda yayaların payının oldukça yüksek olduğunu görüyoruz. Şehir içi ulaşımın büyük bir kısmı yaya olarak gerçekleştiriliyor. Eğer yaya ulaşımı olmasaydı toplu taşıma ve özel araç sistemimiz de çalışmazdı. Bu yüzden yayaların güvenliği öncelikli olmalı. Özellikle okul çevrelerinde ve yaya yollarının düzenlenmesi kritik bir önem taşıyor.

İstanbul'da özel araç kullanım oranı hala gelişmiş şehirlerin gerisinde. Şu anda %166 seviyesinde, bu da ileriye dönük olarak özel araç sayısının artacağını gösteriyor. Gelir seviyesinin artmasıyla özel araç kullanımı da artacaktır. Bunu önlemek ve yeni kullanıcıları toplu taşımaya yönlendirmek için toplu taşımanın cazip hale getirilmesi gerekiyor.

Trafik problemlerine baktığımızda, vatandaşlar için en büyük sorun seyahat süresi. Toplu taşıma açısından ise konforsuzluk ve kapasite yetersizliği öne çıkıyor. Ancak, trafik problemleri sadece sıklıkla sınırlı değil; güvenlik, çevresel etkiler ve olası afetler de dikkate alınmalı. Deprem gibi bir durumda karayolu trafiği kritik bir role sahip olacak. Deprem anında raylı sistem çalışmayabilir, toplu taşıma şoförlerinin acil durum eğitimi yeterli mi, bilinmiyor. Bu

yüzden alternatif ulaşım planları yapmamız gerekiyor. Deniz ulaşımı bir seçenek olabilir, ancak hava koşullarına bağımlılığı nedeniyle başka çözümler de düşünülmeli.

Trafik yoğunluğu açısından İstanbul, TomTom trafik endeksine göre 8 milyonun üzerinde nüfusu olan şehirler arasında 15. sırada yer alıyor. Gelir düzeyi yüksek ya da düşük şehirlerle kıyasladığımızda İstanbul'un trafiği yönetilebilir hale getirilmeli. Trafiği tamamen sorunsuz hale getirmek mümkün değil, ancak daha katlanılabilir bir hale getirmek mümkündür. Küçük ve büyük ölçekli iyileştirmelerle bu başarılabılır.

Nüfus artışı son üç yıldır durmuş durumda, ancak kişi başına düşen otomobil sayısı artmaya devam ediyor. Şu anda 250 araç/1000 kişi seviyesinde, ancak bu oran gelişmiş ülkelerde 350'ye kadar çıkabiliyor. Yolculuk sayısının artışı da kaçınılmaz. Bu yüzden yatırımlarımızı bu artışa göre planlamamız gerekiyor. Kapasite yetersizliği önemli bir sorun; talep kapasiteden fazla olduğunda trafik yoğunluğu kaçınılmaz oluyor. Bugünkü seviyeyi koruyabilmek için hem karayolu hem de toplu taşıma yatırımlarını artırmalıyız.

Özellikle D-100 hattında trafik 24 saat boyunca yoğun. Planlanan raylı sistem projeleri bu hattı yeterince desteklemiyor. Bu nedenle, bu güzergaha paralel yeni bir yüksek kapasiteli ulaşım hattı tasarlamak şart. Ayrıca, mevcut raylı sistemlerin lastik tekerlekli araçlarla desteklenmesi gerekiyor. Minibüs ve otobüs hatlarında düzenlemeler yapılmalı, ancak bu konuda çeşitli zorluklarla karşılaşıyoruz; sektördeki farklı aktörlerin hakları gibi konular bu süreçte belirleyici oluyor.

İstanbul'un en büyük sorunlarından biri de otopark sorunu. Şehir merkezlerinde park alanı yetersizliği nedeniyle araçlar kaldırımlara ve yaya yollarına park ediliyor. Bu sorunu çözmek için otopark ücretlerini artırmak ve sıkı denetimler yapmak gerekiyor. Ancak, yüksek otopark ücretleri vatandaşları zorlayabilir, bu yüzden denetimle birlikte farklı teşvikler de düşünülmeli.

Bunun dışında taksiler ve servis araçları için bekleme alanlarının tanımlanması gerekiyor. Mevcut sistemde servis araçlarının otoyol kenarlarına park etmesi trafik güvenliği açısından büyük bir risk oluşturuyor. Otobüslerin şehir içinde belirlenen alanlar dışında park etmesi kanunen yasak olmasına rağmen bu kurallar yeterince uygulanmıyor.

Son olarak, trafik kurallarının uygulanması ve denetimi konusunda elektronik denetleme sistemlerinin (EDS) yaygınlaştırılması gerekiyor. Trafik cezalarının adil bir şekilde uygulanması için trafik mahkemelerinin kurulması önemli bir adım olabilir. Cezaların araç sahiplerine değil, sürücülere uygulanması için beyan sistemlerinin hayata geçirilmesi gerekiyor. İngiltere'de uygulanan sistemde sürücü kimliği bildirilmediğinde cezalar katlanıyor; benzer bir sistemin Türkiye'de de uygulanması faydalı olabilir.

Sonuç olarak, İstanbul'un trafik sorunlarını çözmek için çok yönlü ve entegre bir yaklaşım benimsenmeli; toplu taşıma yatırımları artırılmalı, otopark yönetimi iyileştirilmeli, alternatif ulaşım çözümleri geliştirilmeli ve denetim mekanizmaları güçlendirilmelidir.



Osman Kılıçarslan

İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Toplu Ulaşım Müdürü

Bugün sizlere, UKOME kurulu olarak hep birlikte hayata geçirdiğimiz bir projeden bahsedeceğim.

Ulaşımın en organik hali olan minibüs ve dolmuş sistemlerinden söz edeceğim. Bildiğiniz gibi, bu sistemler tamamen ihtiyaçlardan doğmuş ve yıllar içinde gelişmiş araç paylaşımı yöntemleridir. En ilkel versiyonu olmasına rağmen 2024 yılında hâlâ yaygın bir şekilde kullanıyoruz. Ancak günümüzde ulaşım altyapısına yapılan büyük yatırımlarla bu sistemlerin de dönüşmesi gerekiyor. Hem sürdürülebilir ulaşım kavramı çerçevesinde hem de vatandaşların mevcut yatırımlardan maksimum fayda sağlaması adına bu dönüşüm kaçınılmaz hale geldi.

Pandemi süreciyle birlikte ulaşım alışkanlıklarında büyük değişimler yaşandı. Toplu taşımaya olan ilginin azalması minibüslerde de yolcu kaybına sebep oldu. 2020 yılının başında minibüslerde günlük 2,8 milyon yolculuk yapılırken, 2022'ye gelindiğinde bu rakam 2 milyona kadar düştü. Bu durum, yalnızca minibüslerde değil, diğer toplu taşıma araçlarında da gözlemlendi ve yolculuk sayısında %30'lara varan bir azalma görüldü. Minibüs özelinde ise Arnavutköy'de %22 oranında bir yolcu kaybı yaşandı; bu kayıpların bir kısmı özel araçlara ve diğer ulaşım modlarına yöneldi.

Pandemiyle birlikte vatandaşlar, hijyen, konfor ve sosyal mesafe gibi kaygılar nedeniyle alternatif ulaşım yollarına yöneldiler. Bunun yanında, ekonomik sebepler de bu değişimde etkili oldu. Biz de bu gelişmeleri değerlendirerek, minibüs sistemini nasıl daha verimli ve entegre hale getirebiliriz sorusuna odaklandık.

Ulaşım planlamasının temel ilkelerinden biri entegrasyondur. Entegrasyonu sağlamak için ücret, zaman ve fiziksel uyumu gözetmeliyiz. Arnavutköy özelinde, minibüs hatlarının toplu taşıma sistemleriyle daha iyi entegre olmasını hedefledik. Bu entegrasyonla minibüslerin uzun mesafeli yolculuklar yerine ilçeler içinde çalışmasını planladık. Çünkü minibüsler, uzun mesafeli yolculuklar için uygun değil hem mevzuat gereği hem de fiziksel koşullar açısından ayakta yolcu taşımaları da doğru değil.

Güzergâh Düzenlemesi: Minibüsleri daha kısa mesafelerde, lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerine destek olacak şekilde yeniden planladık.

Rekabetin Ortadan Kaldırılması: İETT, halk otobüsleri ve minibüslerin birbiriyle rekabet ettiği durumları ortadan kaldırarak, kamu kaynaklarının daha verimli kullanılmasını sağladık.

Minibüs-Taksi Dönüşümü: Âtıl ve verimsiz minibüsleri taksiye dönüştürdük. Bu dönüşüm sürecinde iki aşamada toplam 1.750 minibüs taksiye çevrildi.

Bu dönüşüm sürecini Arnavutköy’de pilot proje olarak başlattık. Başlangıçta minibüs esnafının bazı kaygıları vardı; özellikle plakalarının ve haklarının korunup korunmayacağı konusunda endişeleri oldu. Ancak yapılan çalışmalar sonucunda esnafın mevcut haklarını koruyarak, dönüşümü sağladık. Elektronik ücret toplama sistemi (EÜTS) entegrasyonu ile minibüsler artık İstanbulkart sistemine dahil edildi. Böylece aktarma, öğrenci indirimi, ücretsiz geçiş gibi avantajlardan minibüs kullanıcıları da faydalanmaya başladı.

Pilot uygulamada şu faydaları gözlemledik:

Araç Sayısının Optimize Edilmesi: Yolcu verilerine göre araç sayısını yeniden düzenledik.

Hizmet Sıklığının Artması: Önceden 2 saatte bir yapılan seferler, 25-30 dakikada bir yapılmaya başlandı.

Ekonomik ve Sosyal Katkıları: İlçe merkezine erişim daha hızlı ve kolay hale geldi, böylece bölgedeki kira değerleri ve ticaret hareketlendi.

Kamu Kaynaklarının Daha Etkin Kullanımı: Önceden 6 otobüsle sağlanan hizmet, dönüşüm sonrası 6 minibüs eklenerek toplamda 10 araca çıkarıldı, sefer sayısı artırıldı.

Bu pilot proje sonrasında minibüs esnafı kendiliğinden daha büyük ve konforlu araçlara yönelmeye başladı. Araçlarını büyüterek daha fazla yolcu taşıma kapasitesine sahip olmak istediler. Bu da sistemin verimli olduğunu gösterdi.

Pilot uygulamadan aldığımız başarılı sonuçlarla bu modeli İstanbul’un diğer ilçelerine yaymayı planlıyoruz. Şu anda Sarıyer, Beykoz, Çatalca, Silivri, Beylikdüzü, Zeytinburnu ve Ümraniye gibi ilçelerde çalışmalarımız devam ediyor. Bu sistem sayesinde minibüsler, kent içindeki ulaşım ağının ayrılmaz bir parçası olarak daha etkin hale gelecek.

Bu dönüşüm süreciyle minibüs sistemi, köyden kente göçle birlikte ortaya çıkan ve yıllar içinde şekillenen bir ulaşım çözümünün en büyük dönüşümünü yaşamış olacak. Sarıyer ve Beykoz gibi topografik olarak zor bölgelerde, minibüslerle İstanbulkart avantajlarını sunarak daha erişilebilir bir sistem oluşturacağız. Minibüs hatlarının plansız beklemleri ve trafiğe olumsuz etkilerini de azaltmayı hedefliyoruz.

Bu proje, sürdürülebilir ulaşım anlayışıyla İstanbul’un ulaşım sorunlarına kalıcı çözümler üretmek adına önemli bir adım oldu. Kamu kaynaklarının etkin kullanımı, minibüs esnafının kazancının artması ve vatandaşın daha iyi bir ulaşım deneyimi yaşaması en önemli kazanımlar arasında yer aldı.

Önümüzdeki dönemde minibüslerin şehir içi ulaşımın bir tamamlayıcısı olarak daha iyi entegre edilmesini ve bu sistemin daha geniş bir alana yayılmasını hedefliyoruz. Hep birlikte İstanbul’un ulaşım altyapısını daha verimli ve sürdürülebilir hale getirmek için çalışmaya devam edeceğiz.

“ SORULAR



Yasemin Usta

Trafik Mağdurları Derneği Kurulu Başkanı

İyi günler, ben Yasemin Usta, Trafik Mağdurları Derneği Kurulu Başkanım. 10 yıldır bu alanda çalışmalar yürütüyorum ve aynı zamanda bir trafik mağduruyum. Bugün burada olmaktan büyük mutluluk duyuyorum. Hepinize teşekkür ederim.

Trafik güvenliği, siyaset üstü bir konu ve sizleri bir arada görmek gerçekten çok kıymetli. Zannettiğinizden çok daha kutsal bir iş yapıyorsunuz.

Bu konuda sadece idari ceza ve yaptırımlarla sınırlı kalmamamız gerektiğini düşünüyorum. Adalet Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığı gibi kurumların da sürece dahil edilmesi büyük önem taşıyor. Trafik güvenliği yalnızca mühendislik çözümleriyle ele alınmamalı; bugün burada daha çok mühendislerimizin görüşlerini dinledik ancak davranış bilimciler ve iletişim uzmanlarına da ihtiyaç duyduğumuz açık.

Özellikle iletişim konusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin güçlü bir yapısı var. Trafik güvenliği alanında farkındalık yaratmak adına hepimizin iş birliği içinde olması gerektiğine inanıyorum. Örneğin, birimiz bir farkındalık kampanyası ya da kamu spotu hazırlıyorsa, diğer kurumların da bunu paylaşarak destek vermesi büyük bir etki yaratacaktır. Ulaştırma Bakanlığı'nın yaptığı bir çalışmayı İçişleri Bakanlığı da paylaşabilir ve böylece daha geniş kitlelere ulaşabiliriz.

Bu iş birliği sayesinde farkındalığı arttırabileceğimize inanıyorum. Son olarak, bir sonraki panelde Adalet Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı ve diğer ilgili bakanlıklardan da temsilciler görmeyi temenni ediyorum.

Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Mustafa Yıldırım

Tüm Otobüsçüler Federasyonu Genel Başkanı

İstanbul'un çözümü kolay değil. Konuşmama, Cumhurbaşkanımızın belediye başkanlığı döneminde söylediği bir sözü hatırlatarak başlamak istiyorum:

"Bu şehre girişleri bundan sonra vizeli yapacağım, herkesin girişine müsaade etmeyeceğim; bu şehir bu yükü kaldırmaz."

Ancak bu sözlerin ardından İstanbul 3 kat büyüdü ve dikey yapılaşma, kentin sorunlarını daha da artırdı. Bu, hepimizin göz önünde bulundurması gereken önemli bir gerçek.

Bugün İstanbul'un doğu-batı istikametindeki ana arterler artık bu yükü taşıyamaz hale geldi. Örneğin, otogardan Beylikdüzü'ne gitmek 2 saat 15 dakika, bazen 2 saat 40 dakika sürüyor. Bu soruna acil bir çözüm bulunması gerekiyor. Şehirde yer üstünde yapılacak fazla bir şey kalmadı, artık yer altı ulaşımını hızlandırmak zorundayız.

Avrupa'daki birçok şehirde ulaşım toplantılarına katıldım ve bazı örnekleri paylaşmak istiyorum. Şehir içinde, insanların çalıştıkları ve ikamet ettikleri yerler arasında sınırlamalar getirilmiş. Herkes istediği yerde çalışamaz ya da oturamaz şeklinde düzenlemeler yapılmış. Bu, İstanbul'da da değerlendirilebilir.

Artık yeni yollar inşa ederek trafik sorununu çözemeyeceğimizi anladık. Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Marmaray gibi projeler olmasaydı, İstanbul'da yaşamaya devam etmezdim. Bu projelere teşekkür ediyoruz, ancak yeterli olmadığını da görüyoruz.

Trafik yoğunluğunu azaltmak için Avrupa'da olduğu gibi kademeli mesai saatlerine geçilmelidir. Örneğin;

İşçiler 06.30'da, memurlar 08.00'de, öğrenciler ise 09.30'da işe ve okula gidebilir.

Böylece servis araçları aynı aracı birkaç kez kullanabilir, trafik yoğunluğu da bölünebilir. Bu çözüm kolay olmayabilir ama uygulanmalıdır.

İstanbul'da trafiğe çıkan araçların %30'u ticari araçlardan oluşuyor. Kent lojistiğinin gece 22.00 ile sabah 06.00 saatleri arasına kaydırılması trafik sıkışıklığını büyük ölçüde hafifletecektir. Aksi takdirde, ne kadar yol yapılırsa yapılısın trafik sorunu çözülemeyecektir.

Vale hizmetleri İstanbul'da büyük bir eziyet haline geldi. Yüksek vale ücretleri insanları otoparklardan kaçırıyor ve sokaklara yönlendiriyor. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, vale hizmetlerini kendi bünyesine almalı ve bu soruna kalıcı bir çözüm getirmelidir. Şu anda bazı bölgelerde vale ücretleri 450-600 TL civarında, bu kabul edilemez bir durumdur.

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, toplu taşıma araçları için büyük bir sorun teşkil ediyor. İstanbul'dan Türkiye'nin farklı şehirlerine seyahat eden yaklaşık 60.000 kişi, günlük ortalama 1,5

saat fazladan yol kat etmek zorunda kalıyor. Dünyanın birçok yerinde toplu taşıma araçlarına öncelik tanınırken, bizde bu zorluklar devam ediyor. Bu durum, yılda 35.000 ton fazla yakıt tüketimine neden oluyor.

Sarıyer gibi dar sokaklara uzun belediye otobüsleri gönderilmesi ulaşımı aksatıyor. Yol geometrisine uygun araç planlaması yapılmalı; küçük yollar için küçük araçlar, ana arterler için büyük araçlar tercih edilmelidir.

Halk otobüsleri şu anda önemli bir hizmet sağlıyor ancak daha kurumsal bir yapıya geçmeleri gerekiyor. Avrupa'daki şehirlerde olduğu gibi belediye çatısı altında daha organize sistemler kurulmalı. Havaş ve Havataş benzeri yapıların oluşturulması, kaynakların daha verimli kullanılmasını sağlayacaktır.

Sonuç olarak, İstanbul'da ulaşım sorunlarını çözmek için radikal kararlar alınması gerekiyor. Kademeli saat uygulaması, lojistik düzenlemeleri ve ulaşım sistemlerinin kurumsallaştırılması, kentin geleceği için kritik adımlar olacaktır. Şu anda burada hem belediyemiz hem de Ulaştırma Bakanlığımız yer alıyor. Ancak, mevcut yasalar arasında ciddi çelişkiler var.

Özellikle 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasası, birbirleriyle ciddi şekilde çelişiyor. Bu durum, bizlere büyük zorluklar ve ağır maliyetler getiriyor. Büyükşehir belediyelerinin uygulamaları ile Ulaştırma Bakanlığı'nın uygulamalarını uyumlu hale getirmemiz gerekiyor.

Buradan, Sayın Genel Müdürüm ve Barış Bey'e seslenmek istiyorum: Ocak veya Şubat ayı içinde sizlerden bir toplantı talep ediyoruz. Bu toplantıda bu sorunları masaya yatırarak, çözüme ulaştırmamız gerekiyor.

Ulaşım, hepimizin ortak sorunu ve bizler, vatandaş olarak bu eziyetin ve maliyetin artık son bulmasını istiyoruz. Daha verimli, sürdürülebilir ve maliyet etkin bir ulaşım sistemi için hep birlikte çalışmalıyız.

İsak Torun

Vatandaş

Kuryelerle ilgili bir çalışma yapmayı düşünüyor musunuz?

Özellikle köprü yollarında kuryelerin trafik güvenliği açısından ciddi sorunlara yol açtığını gözlemliyoruz. Araçla seyir halindeyken, dört şeritli yolda dikine geçiş yaptıklarına defalarca şahit olduk. Bu hem kendileri hem de diğer sürücüler için büyük bir tehlike oluşturuyor. Bu konuda bir düzenleme veya denetim artırımı planlıyor musunuz?

İkinci olarak, mevcut yollarımıza veya köprülerimize ek şeritler ekleyerek motosikletlerin daha güvenli bir şekilde geçiş yapabilmesi için bir çalışma yapmayı düşünüyor musunuz? Motosikletlerin kendilerine ayrılmış bir şeritte ilerlemesi, trafik akışını daha düzenli hale getirebilir ve kazaların önüne geçebilir.

Üçüncü olarak, şehir merkezlerinde halka açık, çift katlı otoparklar inşa edilmesi planlanıyor mu? Otopark ücretlerinin daha düşük seviyelerde tutulması, sürücülerini bu otoparkları kullanmaya teşvik edebilir ve trafiği önemli ölçüde rahatlatılabilir.

Bu konulara yönelik herhangi bir plan veya proje var mı?

Yeşim Ayöz

Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Genel Sekreteri

Gerçekten çok faydalı bir panel oldu. Tüm panelistlere, değerli bilgilerini bizlerle paylaştıkları için ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Özellikle Muhittin Başkan'a ayrıca teşekkür etmek istiyorum çünkü konuşmasına "insan yaşamı" diyerek başladı. Kazalardan ve can kayıplarından söz etti. Trafik ve ulaşımın ana önceliği insan yaşamını korumak olmalıdır. Bu duyarlılığı gösterdiğiniz için sağ olun, var olun. Dilerim ki bundan sonraki panellerde de tüm konuşmacılar öncelikli olarak "insan yaşamı" diyerek söze başlar.

Şimdi bir soru sormak istiyorum. Siz hız cezalarının artırılması gerektiğini söylediniz. Ancak, Yasemin Hanım'ın da belirttiği gibi, çakar lamba gibi tüm trafik kurallarının adalet sistemiyle entegre edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Örneğin, kırmızı ışık ihlali, çarpıp kaçma, hız limitlerini aşma gibi suçlara yönelik adli cezalar, hatta hapis cezası uygulanırsa, trafik kazaları sonucunda bu kadar ölüm ve yaralanma olur mu?

Bu konuda Muhittin Başkan'ım, biz sivil toplum kuruluşları olarak üzerimize düşeni yapmaya hazırız. Bu konuyu yargıya taşımak ve trafik kurallarının hukuk sistemiyle daha güçlü şekilde eşleşmesini sağlamak adına bir adım atsak, en azından bir nebze katkımız olabilir diye düşünüyoruz.

Son olarak, sizden bir ricam var: Kaza tespit tutanaklarında 'çarpıp kaçma' ifadesi yer almıyor. Bu durumu düzelterip, bu ifadenin eklenmesini sağlayamaz mısınız? Çünkü bu tür olaylar ciddi mağduriyetlere yol açıyor ve kaza tespitlerinde eksik kalıyor.

Alpay Lök

Yüksek Makine Mühendisi

Kış lastiği mevzuatında bazı sorunlar var. Geçtiğimiz günlerde Ulaştırma Bakanı bu konuya değinerek, düzenlemelerin yapılacağını belirtti. Buradan, özel otomobillere de kış lastiği zorunluluğunun getirilmesi yönündeki dileğimizi ifade etmek istiyorum. Bu konuda mevzuatta yapılacak değişiklikleri sabırsızlıkla bekliyoruz.

Ancak benim asıl sormak istediğim konu, Ulaştırma Bakanlığı yetkilisi ve Trafik Daire Başkanımız da buradayken, daha önce Gürkan Bey'in "Vizyon 2050" ifadesini kullanmış olmasıdır. Ben "Vizyon 2050" dendiğinde, trafik ölümlerinin sıfıra indirileceğini anlıyorum.

2023 yılında trafik ölümlerinin %25 arttığını göz önüne alacak olursak, Muhittin Bey'in de belirttiği gibi, umarım 2024 yılı için daha iyi bir tabloyla karşılaşırız. Ancak görünen o ki, acil önlemler almazsak 2050 yılında bu hedefe ulaşmamız pek mümkün olmayacak.

Bu noktadan hareketle, özellikle Ulaştırma Bakanlığı yetkilisi ve Trafik Daire Başkanımıza şu soruyu yöneltmek istiyorum:

Otobüs ve kamyonlarda hız sınırlayıcıların devreye alınması konusunda ne zaman somut adımlar atılacak?

Araç muayenelerinde hız sınırlayıcıların iptal edilmesi veya ayar bozukluklarının “hafif kusur” değil, “ağır kusur” olarak değerlendirilmesi ne zaman hayata geçirilecek?

Bugün şehirlerarası otobüslerde kullanılan lastikler 120 km/sa hız sınırına dayanacak şekilde tasarlanmış olsa da bu sınır otobüslerin 120 km/sa hızla gitmesi için değil, güvenlik rezervi olarak belirlenmiştir. Ancak, ülkemizde otobüslerin 140 km/sa hızla seyretmesi büyük bir tehlike oluşturuyor. Fizik kurallarına göre, 140 km/sa hızla giden bir otobüs, çarpma anında iki otobüsün çarpışmasına eşdeğer bir kinetik enerjiye sahip oluyor.

Avrupa’da hiçbir ülkede 140 km/sa hızla giden otobüsler yok. Peki biz neden bu sorunu çözemiyoruz? Bu konuda bir düzenleme yapılması ve hız sınırlamalarının daha sıkı denetlenmesi gerekiyor.

Murat Bey, Muhittin Başkan ve Ulaştırma Bakanlığı yetkililerinden bu konuda bir umut bekliyoruz. Araç muayenelerinde hız sınırlayıcıların iptal edilmesi ya da ayar bozukluğu durumunun “hafif kusur” değil, “ağır kusur” olarak değerlendirilmesi ve Sanayi Bakanlığı’nın da bu konuda kalibrasyon düzenlemelerini yapması gerekmektedir.

Son olarak, tekrar hatırlatmak isterim ki, Avrupa’nın hiçbir yerinde 140 km/sa hızla giden otobüsler bulunmuyor. Bu sorunun çözülmesi için atılacak adımları dört gözle bekliyoruz.

Onur Orhon

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği Genel Başkanı

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği’nden Onur ben. Muhittin Başkan’a bir soru sormak istiyorum.

Siz de belirttiğiniz gibi, trafik ekiplerinin sayısal olarak arttığını görüyoruz. Ancak benim gözlemlediğim kadarıyla, ekipler genellikle belirli bir noktaya konuşlandırılıyor ve araçlarını oraya çekerek bekliyorlar.

Herhangi bir olay olmadığı sürece, trafikte aykırı hareket eden, hatalı şerit değiştiren ya da gereksiz manevralar yapan araçlara müdahale edilmediğini görüyoruz. Bu durum, sürücülerin kurallara uymama alışkanlığını pekiştiriyor.

Ayrıca, otopark sorunu nedeniyle neredeyse herkes şehir içinde rastgele park ediyor. Bu konuda herhangi bir denetim yapılmıyor gibi görünüyor.

Bu konulara yönelik ne gibi önlemler alınacak? Teşekkür ediyorum.

Murat Suyabatmaz

Bisikletliler Derneği Genel Başkanı

Hatırlarsınız, 2004 yılında rahmetli Kadir Topbaş'ı bisiklet yolları konusunda ikna etmiştik. Proje, ilk olarak 630 km olarak başlamış, daha sonra 1.040 km'ye revize edilmişti. Kendisini ilk ikna ettiğimizde, bir sohbet sırasında 6 soru sormuştuk ve aldığımız yanıtlar sonucunda mikrofonu alarak halkın önünde “Bisikleti bir ulaşım aracı haline getireceğiz” diye söz vermişti. Ancak, daha sonra dönemin daire başkanına gittiğimizde, “Murat Bey, İstanbul'da bisiklet işi olmaz. Merter'den Ümraniye'ye nasıl bisikletle gideceksiniz?” dedi.

Oysa ki bugün burada bulunan doktor arkadaşımız dahi kış günü bisikletle ve toplu taşıma kullanarak toplantıya geldi. Demek ki bu mümkün, ama bunu anlatmakta zorlanıyoruz. Barış Bey'in de belirttiği gibi şu anda İstanbul'da 527 km bisiklet yolu var. Ancak, yasal standartlara uygun ve kullanıma elverişli bisiklet yolu ne yazık ki 100 km'nin üzerinde değil. Mevcut yolların çoğu ya araçlar tarafından işgal edilmiş ya giriş-çıkışları engellenmiş, ya da çevresel etkenlerden dolayı kullanılamaz durumda.

Öncelikle şunu belirtmek istiyorum; mikro mobilite kavramından bahsettiniz, özellikle scooter konusuna değindiniz, teşekkür ederiz. Türkiye'de şu anda 95.000 scooter var. Ancak yapılan anketlere göre Türkiye'de 15 ila 30 milyon arasında bisiklet bulunuyor. İstanbul'da ise tahminlerimize göre 4 milyon bisiklet var ve resmi rakamlara göre 34.000 scooter mevcut. Ancak, 2010 yılında İstanbul'a gelen ve Türkiye genelinde yayılan kiralık bisiklet sisteminin hala bir yönetmeliği yok. Belediyeler kendi yönetmeliklerini oluşturmaya çalışıyor. Bu yönetmelik ne zaman hazırlanacak?

Bir diğer konu ise, bir şehirde bisiklet yolu yapmadan kiralık bisiklet ya da scooter sistemini getirmek doğru mu? Çünkü altyapının yetersizliği nedeniyle birçok şehir, güvenlik sebebiyle scooter kullanımına izin vermiyor. Sidney, Londra, Melbourne ve Paris gibi şehirlerde altyapı yetersizliği nedeniyle scooter yasaklandı. Zemin uygun olmadığında, küçük tekerlekli scooterlar ölümlü kazalara sebep oluyor. İstanbul'da bisiklet ve scooter için altyapının hazır olup olmadığı sorgulanmalı. Önce altyapıyı tamamlamadan bu araçların trafiğe dahil edilmesi ne kadar doğru?

Bisikletle ilgili bir diğer önemli konu da 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden bisiklet geçişi. Dünyadaki birçok asma köprüde olduğu gibi, köprü'nün yaya bölgesinden bisikletle geçiş ne zaman mümkün olacak? İstanbul'un iki yakasında bisikletle ulaşım sağlamak isteyen çok fazla insan var. Daha önce bu konuyla ilgili özel turnikeler veya farklı çözümler üzerinde konuşmuştuk. Bu konuya dair bir gelişme var mı?

Ayrıca, Barış Bey sürdürülebilir ulaşım kavramından bahsederken, 1.250 km bisiklet yolu hedefinin 20 yıl sürüp sürmeyeceğini sormak istiyorum. Bu sürecin hızlandırılması mümkün değil mi?

Dezavantajlı gruplar konusuna değindiniz; aslında yapılan her metre bisiklet yolu, engelli bireylerin de kullanımına açık güvenli yollar oluşturuyor. Elektrikli veya manuel tekerlekli sandalye kullananlar için bu altyapı son derece faydalı olacaktır. Ayrıca, bisiklet yolları turizm açısından da büyük bir fırsat sunuyor. Örneğin, Paris'te turistlerin %70'i elektrikli bisikletle dolaşıyor ve ünlü Rivoli Caddesi bisiklet yoluna dönüştürüldü. İstanbul'da geniş caddeler bisiklet ve motosiklet şeritleriyle yeniden düzenlenemez mi?

Kiralık bisiklet sistemi konusunda da büyük bir eksiklik var. Bir yıldır sistemin olmadığı konuşuluyor, bu konuda bir gelişme var mı?

Bir diğer önemli konu da toplu taşımaya entegrasyon. Güvenli bisiklet park yerleri ne zaman yapılacak? Bisikletlerimizi güvenle bırakıp metroya veya metrobüse binebileceğimiz alanlar oluşturulmadığı sürece, bisikletin toplu taşımayla entegrasyonu mümkün olmayacak. Pik saatler dışında metroya binebiliyoruz ancak güvenli park alanları olmadığı için toplu taşıma entegrasyonu sağlanamıyor.

Toplumumuzun tasarruf ihtiyacını göz önünde bulundurursak, ilçeler içinde bisiklet kullanımını artırmak için birkaç pilot ilçe seçilemez mi? Örneğin; Ataköy, Beylikdüzü, Kurtköy gibi bölgelerde okula, işe veya pazara bisikletle güvenle gidilebilecek yollar oluşturulamaz mı? Adalar ilçesi, otomobilsiz yaşamın güzel bir örneği.

Bir diğer konu da afet durumları. Japonya'da olduğu gibi, acil durumlarda görevli personelin görev yerine 20 dakikalık bisiklet mesafesinde oturma zorunluluğu var. Bu sayede, ilk 72 saatte trafik sıkışıklığı yaratılmıyor. Biz neden böyle çözümler konuşmuyoruz?

Son olarak, Muhittin Başkan'ıma teşekkür ederim. Motosiklet kullanıcıları için kask vergilerinin çok yüksek olduğunu söylemişti. Avrupa'da güvenlik malzemelerine uygulanan vergiler %1'e kadar düşürülmüş durumda. Motosiklet ve bisiklet kullanıcıları için güvenlik malzemelerinin vergileri düşürülemez mi?

Ve son bir soru: Trafik güvenliğinin en önemli unsurlarından biri eğitim. 11 yaşını dolduran her çocuk dünyanın birçok yerinde bisikletle trafiğe çıkma hakkına sahiptir. Müfredatta bisiklet eğitimi ne zaman olacak? Çünkü çocuklar trafiğe çıktığında yeterli bilgiye sahip olmadan çıkıyorlar ve bu büyük bir risk teşkil ediyor.

Bekir Ilıcılı

İnşaat Yüksek Mühendisi

Şu ana kadar tüm konuşmacılar planlamadan, planlama yaklaşımlarından ve geleceğe yönelik projelerden bahsettiler. 2040 ve 2050 hedefleri dile getirildi. Mobilitenin geleceği üzerine birçok konuya değinildi.

Ancak, burada bir gerçeği bir kez daha vurgulamak istiyorum: Lastik tekerlekli toplu ulaşım, sadece İstanbul’da değil, Türkiye’nin her yerinde can çekişiyor. İstanbul da bu sorunun bir parçası.

Belediyeler toplu taşıma hizmeti verdiğinde, gelirin gideri karşılama oranı son derece düşük. Belediyeler 100 lira harcarken, bunun yalnızca 15 lirasını geri alabiliyorlar. Özel taşımacıların hizmet verdiği belediyelerde ise belediyeler taşımayı desteklemek zorunda kalıyor ve bu destekler artık belediyelerin bütçesini ciddi şekilde zorlamaya başladı.

Toplu taşımada verimsizlik had safhaya ulaşmış durumda ve konforsuzluk da artarak devam ediyor. İstanbul dahil, özel taşımacılar araçlarını yenileyemiyor; çünkü bir otobüsün maliyeti 10 milyon lira seviyelerine ulaşmış durumda. Belediyeler destek sağlıyor ancak ödemelerde aksaklıklar yaşanıyor. Bu durum sadece İstanbul’un değil, tüm Türkiye’deki belediyelerin ortak sorunu haline gelmiş durumda.

Bu noktada sormak istiyorum: Ulaştırma Bakanlığı bu soruna yönelik bir adım atmayı planlıyor mu?

Türkiye’de toplu taşıma sistemleri için bir master plan oluşturulması zorunlu olabilir; ancak bunun ötesinde, şehirler özelinde toplu taşıma planlaması yapılmasının gerekliliği ve zorunluluğu üzerinde duruluyor mu? Bakanlık, belediyelerden böyle bir çalışma talep etmeyi düşünüyor mu?

Bir diğer konu ise, az önce Osman Bey’in sunduğu Arnavutköy verisiydi. Belediyenin toplu taşımayı üstlenmesi ile özel taşımacıların sunmuş olduğu hizmetler arasındaki farklar oldukça dikkat çekiciydi. Arnavutköy’de bu projelerin başlangıç aşamasında yer almış biri olarak, bu veriler beni oldukça memnun etti.

Bu vesileyle, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Serap Timur

İnşaat Mühendisi

Ben Serap Timur, inşaat mühendisiyim. Yıldız Teknik Üniversitesi mezunuyum, Ulaştırma Bakanlığı ve İBB’de çeşitli görevlerde bulundum, şu anda ise emekliyim.

Sormak istediğim birkaç konu var:

Ulaşım Ana Planı’nın yenilenmesiyle ilgili süreç tamamlandı mı? Planın sonuçları hakkında bir bilgi paylaşılacak mı?

Valilik nezdinde yürütülen afet durumunda yapılacak işlerle ilgili çalışmalar ne aşamada? Bu çalışmaların sonuçlandığını söyleyebilir miyiz?

Aslında İstanbul, ulaşım açısından pek çok avantaja sahip. Özellikle raylı sistemler açısından

büyük yatırımlar yapılmış durumda. Ancak görüyoruz ki bu sistemleri verimli kullanamıyoruz veya yeterince verimli değiller.

Örneğin, Marmaray'ın günlük 1,5 milyon yolcu kapasitesi olmasına rağmen, maksimum 700-750 bin yolcu taşıdığı belirtiliyor. Bu da sistemin kapasitesinin çok altında çalıştığını gösteriyor. Entegrasyon süreleri oldukça uzun ve bu da verimliliği olumsuz etkiliyor.

Bu konularla ilgili güncel gelişmeleri öğrenmek isterim. Teşekkür ederim.

“ CEVAPLAR

Muhittin Ayhan

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanı

Değerli katılımcılar,

Kısa kısa notlarıma göre bazı konulara değinmek istiyorum. Kış lastiği konusunda bazı açıklamalar yapıldı, ancak bu uygulamanın tüm araçlara yaygınlaştırılmasıyla ilgili yeni düzenlemeler de gündemde. Ulaştırma Bakanlığı bu konuda çalışmalar yürütüyor.

Burada değinilmedi ama takograf konusuna ben de dikkat çekmek istiyorum. Bildiğiniz gibi, şu an şehir içi taşımacılıkta takograf zorunluluğu bulunmuyor. Ancak, günümüzde şehir içi mesafeler oldukça uzun; örneğin Konya'nın bir ucundan diğer ucuna mesafe 300 km, Antalya'nın ise 400 km'yi bulabiliyor. Şehir içi tanımı genişlediği için bu muafiyetin kaldırılarak tüm araçlarda takograf zorunluluğu getirilmesini planlıyoruz.

Hız sınırlayıcı konusunda da benzer bir çalışmamız var. % kaç muafiyeti mevcutsa, bunun iptal edilip tüm araçların belirlenen hız sınırlarına uygun hale getirilmesi için çalışmalar yürütüyoruz.

Ceza yazma konusu da gündeme geldi. Bunu bir savunma yapmak için söylemiyorum; burada herkes fikrini söylüyor. Son verilere göre, ceza oranları 3,5 milyondan 4,5 milyona çıktı. Ancak şöyle bir gerçek var: Trafikte seyir halindeyken bir aracın plakasını almak mümkün olabilir, fakat peş peşe 4 araç geçtiğinde ilk aracı bile görmek imkânsız hale geliyor. Bu nedenle, cezaların takibinde Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) çok daha etkin hale getirilmeli. Trafik ekiplerinin bireysel ve tekil ihlallerle ilgilenmesi sağlanmalı, yoğun ihlaller ise elektronik sistemlerle takip edilmelidir. Sayın Bakanımız da bu konuda özel çalışmalar yürütmektedir.

Motosiklet kullanıcıları ile ilgili olarak da bazı ortak çalışmalar yürütüyoruz. Standartların yükseltilmesi, koruyucu ekipman kullanımı, çalışma süreleri gibi konular üzerine yoğunlaşıyoruz. Kask konusu da gündemde, ancak vergilendirme farklı bir konu. Asıl önemli olan kaskların koruyuculuğudur. Sanayi Bakanlığı ile birlikte çalışarak kaskların kalitesini ve TS (Türk Standartları) standartlarını belirlemek için çalışmalar yapıyoruz. İnsanlar başlarına bir şey takıyor ama bunun gerçekten koruyucu olup olmadığını bilmiyoruz. Bu konuda bir düzenleme ihtiyacı var.

Bisikletli eğitim konusuna gelince, başkanımızla daha önce bu konuda görüşmeler gerçekleştirdik. Mevcut çocuk eğitim parklarının müfredatı bile bisiklet kullanımına uygun değildi. Bu eksikliği gidermek adına bir alt çalışma grubu oluşturduk ve müfredatın bisiklet kullanımına uygun hale getirilmesi için çalışmalarımız devam ediyor.

Kısaca, gündeme gelen tüm konular üzerinde çalışmalarımız devam ediyor. Hepsine birer cümleyle yanıt vermeye çalıştım.

Teşekkür ederim.

Murat Baştor

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü

Mustafa Bey'den başlayalım. En ön sıradan not almaya çalıştım. Kendisi otogar sorunundan bahsetti. Evet, biz de İstanbul'daki kent içi ulaşım yoğunluğunu dikkate aldığımızda yeni bir otogara ihtiyaç olduğunu değerlendiriyoruz. Bu konuyla ilgili zaman zaman Mustafa Bey ile de görüşüyoruz. Sanırım birkaç lokasyon üzerinde çalışmalar yapılıyor hem Anadolu hem de Avrupa yakasında. Büyükşehir Belediyemizin de bu konuda çalışmaları olduğunu biliyoruz.

Kademeli saat konusunda söyleyebileceğim çok fazla bir şey yok. Hem Bakanlığımız hem de İçişleri ve Çalışma Bakanlıkları bu konuyla ilgileniyor. Konunun birçok paydaş tarafından değerlendirilmesi gerekiyor.

Fatih Sultan Mehmet ve Yavuz Sultan Selim köprülerindeki ağır vasıtalarla ilgili geçtiğimiz Salı günü Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nde transit taşımacılık ve lojistikle alakalı çok değerli bir çalıştay düzenlendi. Orada da bu konu dile getirildi ve ilgili bakanlıklarımız bu konuyla ilgili notlar aldı. Sizler de zaman zaman Ulaştırma Bakanımız ile bu konuyu görüşüyorsunuz.

4925 sayılı kanun ve Belediye Kanunu arasında bazı çelişkilerin yaşandığını biz de zaman zaman gözlemliyoruz. Taşımacılarımız belediye mücavir alanları içinde yapılan taşımalar konusunda bazı sıkıntılar yaşıyor. Türkiye genelinde yolcu taşımacılığıyla ilgili farklı uygulamalar mevcut. Bazı mahkeme kararlarının da olduğunu biliyorum ancak yasalarda bazı uyumlaştırma çalışmalarının yapılması gerekiyor. Konunun tarafları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve bizler bu konuda istişareler yapıyoruz. Ancak malumunuz, kanun ve yönetmelik yapmak zaman alabiliyor. Her ayrıntının göz önünde bulundurulması gerekiyor.

Kurye konusunda basına da birçok kez yansıyan ciddi bir çalışma gerçekleştirdik. İçişleri Bakanlığımızla birlikte detaylı bir çalışma hazırladık. Kuryelerin çalışma saatlerinden koruyucu ekipmanlarına kadar her ayrıntıyı ele aldık. Muhittin Başkanımız da belirtti, bu yönetmeliğin çok yakında çıkmasını bekliyoruz. Son dokunuşlar yapılıyor ve bu yönetmelikle birlikte sahadaki birçok sorunun çözüleceğini düşünüyoruz. Elbette zaman içinde sahada yeni ihtiyaçlar ortaya çıkabilir. Bu durumda gerekli güncellemeleri yapacağız.

Kış lastiği zorunluluğu konusunda da Muhittin Başkanımız gerekli açıklamaları yaptı. Ulaştırma Bakanımız da bu konuyla ilgili bir açıklamada bulunmuştu. Otobüs ve kamyonlardaki hız sınırlayıcılarla ilgili olarak ise mevcut trafik kanununda hangi aracın hangi yolda kaç kilometre hızla gitmesi gerektiği açıkça belirtilmiş durumda. 140 km hızla giden otobüslerle ilgili olarak denetim yetkisi bizde olmadığı için detayına çok hâkim değilim. Ancak, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın belirlediği yönetmelikler doğrultusunda araçlarda gerekli güvenlik ekipmanları bulunuyor.

Bisiklet yollarıyla ilgili eleştiriler de gündeme geldi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde görev yaparken 1000 kilometrelik bisiklet yolu projesinde bizzat yer aldım. Hatta o dönemde bir bisiklet kazası da geçirdim. Projeyi masa başında değil, sahada bisiklet kullanarak geliştirdik.

O dönemin Ulaşım Daire Başkanını eleştirirken bu gerçekleri de göz önünde bulundurmak gerekir. İstanbul'da bisiklet yolları yapmak, yoğun trafik ve fiziksel altyapı eksiklikleri nedeniyle gerçekten zor. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2013 yılında bisiklet yolları için bir mevzuat yayımladı. Bazı şehirler bu konuda avantajlı; Sakarya, Konya ve Gaziantep gibi.

E-scooter ve mikromobilité konusunda da değindim. Alternatif ulaşım araçlarının şehir içi hareketliliği artırması ve toplu taşımayı tamamlaması gerektiğini düşünüyoruz. Metro, yol ve köprü yatırımları devam ederken mikromobilité çözümleriyle kısa mesafelerde hareketlilik sağlanmalı. Yeni kurulan ilçelerde cazibe noktalarına erişimi bisiklet ve mikromobilité araçlarıyla sağlamak faydalı olacaktır.

Kiralık bisiklet sistemleri ile ilgili de çalışmalar devam ediyor. İstanbul Büyükşehir Belediyesi de bu konuda bazı projeler yürütüyor.

Toplu taşıma planlaması konusunda ise belirttiğiniz gibi bazı kanunlarda çelişkiler olabiliyor. Çevre ve Şehircilik Bakanlığımız yerel yönetim düzenlemelerinden sorumlu. Biz ise şehirler arası yük ve yolcu taşımacılığı planlamasına odaklanıyoruz. Konunun taraflarıyla bir araya gelerek farklılıkları gidermek faydalı olacaktır.

İstanbul lojistik anlamında ülkemiz için çok önemli bir nokta. Ülke ekonomisini ileriye taşımak için her türlü ulaşımı güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde sağlamak gerekiyor. Bu doğrultuda tüm kurumlarla iş birliği içerisindeyiz. İstanbul'un ulaşım geleceğini daha iyi bir noktaya getirmek için birlikte kafa yoruyoruz. Çalıştayın çıktılarını takip edeceğimizi belirtmek isterim. Hepinize sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum. İnşallah İstanbul ve Türkiye için daha güzel günler gelecektir.

Barış Yıldırım

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanı

Kademeli mesai uygulamasıyla ilgili aslında biz pandemi döneminde ciddi bir çalışma yapmıştık. Valimizle birlikte yürüttüğümüz bir süreçti ama özel sektöre müdahale etmek, ticari faaliyetler nedeniyle çok kolay olmuyor. Bu yüzden o dönemde bu konu çok fazla ilerlemedi.

Kent lojistiği konusunda planlarımız var ama İstanbul öyle kalabalık ve alan bulmanın zor olduğu bir şehir ki... Şehrin belli noktalarına aktarma merkezleri kurmak istiyoruz ama yer bulmak gerçekten zor. Yine de bu konuda çalışmalarımız devam ediyor; kent lojistiğini disipline etmek adına bazı adımlar atıyoruz.

Vale ve park sorunu konusunda hem merkezi idarenin hem de bizim çeşitli çalışmalarımız var. Scooter yönetmeliğiyle ilgili de onların çalışmalarına destek verdik. Yakın zamanda Murat Bey'in de dediği gibi bu konu sonuçlanacak.

Sarıyer'de körüklü otobüs durumu hakkında şu an bir bilğim yok ama bunu İETT ile konuşacağım. Şehir merkezine otopark yaparak trafiği rahatlatma konusunda ise tam tersine bir

politika izliyoruz. Yani araçların şehir merkezine gelmesini engellemek için otopark yapmaya çalışıyoruz. Özellikle Tarihi Yarımada’da otoparkları azaltarak bölgeyi yayalaştırmayı ve düşük emisyon alanı oluşturmayı hedefliyoruz.

Son dönemde otopark ücretleriyle ilgili bazı eleştiriler oldu ama Tarihi Yarımada’da ben de bireysel olarak çok ciddi bir mücadele verdim ve İSPARK otopark ücretlerinde %100’e yakın bir artış yaptık. Tabii, bu artış şehir genelinde bu kadar yüksek değil.

Bisiklet yolları konusunda hedefimiz 1250 kilometreye ulaşmak ama bu konuda bazı zorluklarla karşılaşıyoruz. Özellikle separatörlerle ayrılan yollarda vatandaşlarla zaman zaman tartışmalar yaşanabiliyor. Avrupa bu konudaki mücadelesini 50 yıl önce vermiş, biz ise hala bu süreci yaşıyoruz. Bisikleti yaygınlaştırmak için elimizden geleni yapıyoruz.

Bağdat Caddesi’ndeki bisiklet yolu konusunda ise hukuki süreci maalesef kaybettik. Yoksa bu konuda çalışmalarımız devam ediyordu. Bisiklet kiralama sistemi konusunda da eski İSPARK’ın işlettiği İSBİKE sistemi artık ekonomik ömrünü tamamladı. O sistem kamu yatırımla kurulmuştu ama biz şu anda kamu yatırımı olmadan yeni bir sistem üzerinde çalışıyoruz. Bu süreçte ticari işletmelerle de görüşerek fikirlerini aldık.

Okullara giden yolların güvenli hale getirilmesiyle ilgili de çalışmalarımız var. Pilot bölgeler belirleyerek adım atıyoruz. İstanbul’daki okullar arasından 45 tanesini belirledik, bunların 2’si taşındığı için 43 noktada bu projeyi hayata geçireceğiz.

Ulaşım ana planı konusuna gelince, en son 2011’de tamamlanan bir plan var ama henüz yenilenmedi. Ancak bu süreçte hane halkı anketleri yapıldı ve model oluşturuldu. Bu konuyla ilgili isterseniz ayrıca bir görüşme yapabiliriz, belki katkılarınız da olur.

Afetle ilgili olarak valilik koordinasyonunda yürütülen çalışmalar var. Deprem anında bisikletle erişim gibi konular gündeme geliyor ama biz esas olarak riskleri tespit edip insanları nasıl tahliye edebiliriz, nasıl yardım ulaştırabiliriz gibi konulara odaklanıyoruz.

Acil ulaşım yolları belirledik ve UKOME’de bu karar altına alındı. Ayrıca bakanlıklarla ve merkezi idareyle birlikte çalışarak riskli binaların öncelikli olarak yenilenmesini sağlamak adına çalışmalar yapıyoruz. Sanırım anlatacaklarım bu kadar. Eğer eksik ya da yanlış bir şey söylediysem affedin, sabrınız için teşekkür ederim.



KAPANIŞ KONUŞMASI



Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

İstanbul Ticaret Üniversitesi Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü
ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı

Bu toplantıda önemli bir şeyi başardık; bu işin tüm taraflarını panelde bir araya getirdik. Yani biz İstanbul'un ulaşım sorununu çözmek istiyoruz. Buraya 6 tane akademisyen de davet edebildik, hocalar konuşur, fikirlerini söylerdi ama sonra ne olacaktı? Kim uygulayacak? İşte burada önemli olan, konuyla ilgili karar vericilerin Ulaştırma Bakanlığı, İBB gibi kurumların doğrudan işin içinde olmasıydı. Bence bu çok değerli bir nokta. Akademisyen arkadaşlarımız da önerileriyle sürece katkı sağladı, sorularla konuyu çok iyi yönlendirdiniz. Gerçekten çok başarılı bir organizasyon oldu.

Burada şunu gördük ki, merkezi ve yerel idareleri bir araya getirmek gerekiyor. Koordinasyonu çok daha güçlü hale getirmeliyiz. Benimle çalışan arkadaşlar bilir, her zaman söylediğim bir şey var: ulaşım sorununu çözmek için 3K formülü şart. Kadro, kaynak ve koordinasyon.

Birincisi kadro. Yetişmiş insan kaynağına her alanda olduğu gibi ulaştırmada da ihtiyacımız var. Bu insanları kaybetmemeli, siyasetin dışında tutmalıyız. Bir daire başkanı işini iyi yapıyorsa, parti değişti diye onu görevden almamalıyız.

İkincisi kaynak. Kaynakları en iyi şekilde değerlendirerek, öncelikli projelere odaklanmalıyız. Ancak maalesef bazı belediyelerin harcamalarına dair eleştiriler de gündeme geliyor, vatandaşların yaşadığı sıkıntılar da ortada. Bu da bize kaynakların doğru kullanılmasının ne kadar önemli olduğunu gösteriyor.

En önemlisi ise koordinasyon. Hem kurumlar arasında hem de kurumların kendi içinde koordinasyonun sağlanması gerekiyor. Örneğin, ben Büyükşehir Belediyesi'nde daire başka-

nırken bir proje üzerinde çalışırken, başka daire başkanlıklarının da aynı konuda çalışma yaptığını görüyorduk. Bu nedenle koordinasyonu sağlamak çok kritik. Hele ki kurumlar arası koordinasyon olmazsa işler daha da zorlaşır.

Bugün panelde de gördük ki, İBB'nin genel sekreter yardımcısı çıktı ve "77 km metro yapacağız" dedi. Ama bu şehri kurtarmaz. 5 sene sonra talepler katlanarak artacak ve bu kapasite yetmeyecek. O yüzden merkezi hükümet, Cumhurbaşkanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve ilgili diğer bakanlıklarla koordinasyonu güçlendirerek elimizdeki projeleri hayata geçirmeliyiz.

Önemli olan, teoride güzel olan projeleri pratiğe dönüştürebilmek. Yani bir taraftan belediye "ben şunu yapacağım" derken, diğer taraftan hükümet de "ben de sana kredi desteği vereceğim" diyebilmeli. Belediyeler de önceliklerini bu doğrultuda belirlemeli. Koordinasyon güçlü olursa, aynı kaynaklarla çok daha fazlasını başarabiliriz. Bugün burada 3K formülünün ne kadar önemli olduğunu bir kez daha görmüş olduk.

Ben bu formülü milletvekilliğim döneminde geliştirmiştım. 22. dönemde ulaşımın tek elden yönetilmesi için bir yasa teklifi hazırladım. Parlamenter sistemde milletvekilleri çok fazla yasa teklifi hazırlamaz ama ben hazırladım çünkü o zaman İstanbul'da ulaşım tam anlamıyla 18 parçaya bölünmüştü. Deniz yolu, karayolu, il belediyeleri, İBB ve daha pek çok birim... Bunların koordinasyonunu sağlamak mümkün değil. Tek elden yönetilen bir Ulaştırma Genel Müdürlüğü kuralım dedik.

Bugün de görüyoruz ki, ulaşım alanında kesinlikle bir yasal düzenlemeye ihtiyaç var. Mustafa Bey'in de yıllardır toplu ulaşım ile ilgili büyük emekleri var. Bugün burada da bahsedildi, toplu ulaşım yasası hala çıkmış değil. Oysa toplu ulaşım da gelir-gider dengesi büyük bir sorun. Giderler gelirlerin %10'unu bile karşılamıyor. Vatandaş da hizmetten memnun değil. Bunun çözümü için hem finansal kaynaklar hem de araç, sürücü gibi unsurların tek çatı altında toplanması gerekiyor.

Bu yasa çıktığında belediyelerin de eli güçlenecek. Yıllardır üzerinde çalıştığımız bu konunun hayata geçmesi şart. Biz toplantıdan sonra burada konuşulan tüm bildirileri ve soru-cevapları toplayacağız. Üniversitemizin desteğiyle bunları bir kitap haline getirerek hem yöneticilere hem belediyelere sunacağız. Bu konuda üniversitemize de büyük bir iş düşüyor.

Bu toplantının kararını 3 hafta önce aldık, az sayıda kişiyle büyük bir emek verdik. Bu süreçte emeği geçenleri özellikle anmak istiyorum. Ulaştırma Merkezi'nin üniversitedeki müdürü ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı olarak her iki kurumda da birlikte çalıştığımız Sayın Gülümser Lekpek ve Sayın Melikşah Çakaloğlu'na teşekkür ederim. Onların emeği gerçekten çok büyük. Tabii ki bu emek, üniversitemizin desteği sayesinde hayata geçti.

Üniversitemizin Mütevelli Heyet Başkanı Sayın İsrail Bey, Rektörümüz Necip Bey, iletişim ekibimiz ve başta Recep Bey olmak üzere tüm çalışanlara da teşekkür ediyorum. Onlar kayıtları yaptılar, fotoğraflar çektiler ve organizasyonu başarıyla yürüttüler. Nuray Hanım, Emil Hanım ve isimsiz kahramanlarımız da büyük fedakârlık gösterdiler.

Bu süreçte derneklerle olan koordinasyonu sağlayan Yeşim Hanım'da çok emek verdi. Derneklerle iletişim sürecini yürüttü. Burada bulunan herkes değerli katkılar sundu. Özellikle İBB'den gelen hanımefendinin sorusu Barış Bey'in de dikkatini çekti. Az kişiyiz ama çok güçlüyüz, etkiliyiz ve bu toplantının sonuçlarını 85 milyona yaymak için elimizden geleni yapacağız.

Son olarak, buradaki çekirdek ekip olarak bundan sonraki süreci birlikte yürütelim.



PANEL SONUÇ BİLDİRGESİ

İstanbul'da artan trafik yoğunluğu, kentte yaşayan vatandaşların günlük yaşamını olumsuz etkileyen önemli bir sorun haline gelmiştir. Özellikle son dönemlerde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin mobil uygulamasından da görüleceği gibi, trafik yoğunluğunun %80-90 seviyelerine ulaştığı saatlerin sayısında artış olduğu ortaya çıkmaktadır. Trafik yoğunluğundaki bu artış, şehir genelinde araç kuyruklarının uzamasına, bekleme sürelerinin artmasına ve insanların trafikte geçirdiği sürenin kayda değer bir şekilde yükselmesine neden olmaktadır. Bu durum, vatandaşların iş ve sosyal hayatlarını sekteye uğratmakla kalmayıp, ekonomik kayıplara ve çevresel sorunlara da yol açmaktadır. İstanbul'un trafik sorununun çözümü için ilgili tüm tarafların katıldığı bir panel gerçekleştirilmiştir.

Artan trafik taleplerinin her geçen gün trafik üzerindeki olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak adına, ilgili kuruluşların güçlü bir koordinasyonla kısa, orta ve uzun vadeli çözümler planlayıp hayata geçirmesi büyük önem taşımaktadır. Aksi halde, zirve saatlerde 10 km/sa kadar düşen ticari hızın tamamen durma noktasına gelebileceği ifade edilmektedir.

Devletin resmi kuruluşlarının açıklamalarına göre, trafik kazalarında insan hatasının (sürücü, yolcu, yaya) %99 oranında etkili olduğu belirtilmektedir. Bunun yanı sıra, vatandaşların kural dışı araç kullanımının trafik akışını olumsuz etkilediği gerçeği de vurgulanmaktadır. Kurallara uyulmasının trafik sıkışıklığını azaltmada önemli bir rol oynayacağı belirtilmekte, sinyalleme kavşaklarda faz sayı ayarlarının yapılması ve park ihlallerinin engellenmesi gibi uygulamaların da bu konuda etkili olacağına dikkat çekilmektedir.

Trafik kurallarına uygun hareket edilmesinin, yol planlayıcıların ve uygulayıcıların işini kolaylaştıracağı ve trafiğin düzenine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu doğrultuda, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Trafikte Ortak Akıl Derneği ve Millî Eğitim Bakanlığı'nın yürüttüğü, İçişleri Bakanlığı'nın desteklediği "Trafikte Küçük Hata Yoktur" projesinin, küçük yaşta kalıcı trafik bilinci oluşturulması amacı taşıdığı ve bu bilincin trafik akışına olumlu etkiler yapacağı değerlendirilmektedir.

Küçük yaşta trafik bilincinin kazandırılması ve caydırıcı cezaların uygulanmasının hem trafik güvenliğine hem de trafik akışına önemli katkılar sunacağı dile getirilmektedir. Ayrıca, Trafikte Küçük Hata Yoktur Sosyal Sorumluluk Projesinin ülke genelinde yaygınlaştırılmasının ve bu konuda tüm kurum ve kuruluşların sorumluluk üstlenmesinin faydalı olacağı ifade edilmiştir.

Bu kapsamda, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu'nun katılımıyla "Mega Ulaştırma Projeleri ile İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşım Çözümleri" başlıklı bir sunum gerçekleştirilmiştir. Sunumda, İstanbul'da yaşanan trafik sorununun nedenleri, mevcut ulaşım altyapısının durumu ve ileriye yönelik hayata geçirilebilecek projeler üzerinde durulmuştur. Sunumun ardından İstanbul Ticaret Üniversitesi Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi'nin koordinasyonunda, Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı'nın moderatörlüğünde "İstanbul'da Yaşanan Trafik Sorunları ve Çözüm Önerileri Paneli" düzenlenmiştir.

Panelde, İstanbul Ticaret Üniversitesi ve Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği'nin ev sahipliğinde geniş bir katılımcı kitlesi bir araya gelmiştir. Panelde T. C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

ğ, İstanbul Valiliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü gibi kamu kurumlarının yanı sıra çeşitli üniversiteler, sivil toplum kuruluşları, özel sektör temsilcileri ve medya mensupları katılım sağlamıştır. Panelde tüm paydaşlar bir araya gelerek trafik sorununun çözümü için fikir alışverişinde bulunmuş ve ortak akıl çerçevesinde çözüm önerileri geliştirilmiştir. Panel sonunda, ele alınan konu başlıklarına dair bir sonuç raporu hazırlanmasına ve bu raporun devletin yetkili kurumları, ilgili yerel yönetimler ve tüm kuruluşlar ile paylaşılmasına karar verilmiştir.

Panelin kapanış konuşmasını yapan Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Başkanı Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, İstanbul'daki trafik sıkışıklığının önüne geçilebilmesi için "3K formülü" adını verdiği üç temel unsuru içeren bir çözüm modelini önermiştir. 3K formülü; kadro, kaynak ve koordinasyon olmak üzere üç temel başlıktan oluşmaktadır. "Kadro" bileşeni, trafik yönetimi, planlama ve uygulama süreçlerinde uzman insan kaynağının etkin bir şekilde değerlendirilmesini ifade etmektedir. Alanında uzman trafik mühendisleri, şehir plancıları ve ulaşım uzmanlarının görev alarak çözüm sürecinde aktif rol oynaması gerektiği vurgulanmıştır. İkinci bileşen olan "Kaynak", trafik sorunlarının çözümü için finansal, teknolojik ve fiziki altyapının yeterli seviyede sağlanmasını ve bu kaynakların verimli bir şekilde kullanılmasını öngörmektedir. Akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması, toplu taşıma ağlarının genişletilmesi ve alternatif ulaşım modlarının teşvik edilmesi, bu kapsamda önemli stratejiler olarak belirtilmiştir. Üçüncü bileşen olan "Koordinasyon" ise, trafik yönetimi sürecinde kamu kurumları, yerel yönetimler, özel sektör, bilimsel kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşları arasında güçlü bir iş birliği ve iletişimin sağlanmasını hedeflemektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, yerel yönetimler ve üniversitelerin eş güdümlü bir şekilde çalışmasının trafik sorunlarının çözümünde kritik bir rol oynayacağı ifade etmiştir.

Panelde ayrıca, trafik sorunlarının kalıcı bir şekilde çözülebilmesi için yasal düzenlemelerin yapılmasının zorunlu olduğu dile getirilmiştir. Katılımcılar tarafından, İstanbul ve diğer büyükşehirlerdeki trafik ve ulaşım sorunlarının çözümü için "Ulaştırma Genel Müdürlüğü" adlı yeni bir yönetim biriminin kurulması önerilmiştir. Bu yeni yönetim biriminin, şehir genelindeki tüm ulaşım yatırımlarını planlayacak, yönetecek ve denetleyecek yetkiye sahip olması gerektiği ifade edilmiştir. Ulaştırma Genel Müdürlüğü'nün tek elden koordinasyonu sağlayarak daha etkin bir ulaşım stratejisinin uygulanmasını mümkün kılacağı düşünülmektedir. Ayrıca, büyükşehirlerde ulaşım altyapısını geliştirecek ve trafik sorunlarını azaltmaya yönelik çerçeve oluşturan bir "Toplu Ulaşım Yasası"nın hazırlanması gerekliliğini belirtmiştir.

Panel katılımcıları, İstanbul'daki trafik sorunlarının ancak uzun vadeli, sürdürülebilir ve koordineli çözümlerle ortadan kaldırılacağı konusunda mutabık kalmışlardır. Yapılacak yasal düzenlemelerin, ulaşımında karşılaşılan sorunların daha etkin bir şekilde ele alınmasını sağlayacağı ve sürdürülebilir bir çözüm sunacağı belirtilmiştir.

Bu doğrultuda, kısa, orta ve uzun vadeli önlemlerle ulaşım sorunlarına çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Kısa Vadeli Önlemler

1. Toplu Ulaşım Şeritlerinin Oluşturulması

Elektronik Denetim Sistemi destekli toplu ulaşım şeritlerinin düzenlenmesi, mevcut trafik sıkışıklığını azaltmak ve taşıma kapasitesini artırmak için öncelikli bir adımdır. Metrobüs, tramvay ve otobüs hatları, yeni nesil teknolojilerle desteklenerek daha etkin hale getirilebilir. Hatların dijitalleşmesi, gerçek zamanlı takip sistemlerinin uygulanması ve mobil uygulamalar üzerinden anlık veri paylaşımı yolcuların deneyimini iyileştirecektir. Ayrıca teknolojik akıllı ulaşım sistemleri, trafik kazalarında en büyük paya sahip olan sürücü hatalarını ortadan kaldıracaktır. Bu durum trafik güvenliğine ve toplu ulaşımına olan ilgiye önemli bir katkı sağlayacaktır.

2. Deniz Ulaşımının Payının Artırılması

Deniz ulaşımı, İstanbul gibi boğaz geçişleri bulunan şehirlerde stratejik bir çözüm sunmaktadır. Mevcut deniz hatlarının sayısının artırılması, iskelelerin daha işlevsel hale getirilmesi ve yeni nesil çevre dostu deniz araçlarının kullanımı ile trafik yükü önemli ölçüde hafifletilebilir. Ayrıca, deniz ulaşımında talebin artırılması için ücret politikasının yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Pandemi sürecinde kısa süreli olan ücret politikası değişikliği, teorik olarak belirtilen bu öneriyi pratik olarak uygulanmış ve günlük deniz ulaşımının tüm yolculuklardaki payı yüksek oranlara ulaşmıştır.

3. Kavşak Sinyalizasyon Sistemlerinin Yeniden Düzenlenmesi

Yeni nesil akıllı kavşak sistemleri, trafik yoğunluğunu anlık olarak analiz ederek sinyal sürelerini dinamik olarak ayarlayabilmektedir. Bu tür sistemlerin yaygınlaştırılmasıyla trafik akışı düzenlenebilir, yaya ve araç güvenliği artırılabilir. Ayrıca, bu sistemlerin toplu taşıma araçlarıyla senkronize edilmesi de önemlidir; böylece otobüs ve tramvayların kavşaklardaki bekleme süreleri kısaltılabilir.

4. Otopark Kapasite Eksikliği ve İhlalleri

Otopark sorunu, şehir içi trafik yoğunluğunu artıran başlıca nedenlerden biridir. Şehir genelinde, özellikle toplu taşıma duraklarının yakınlarında çok katlı otoparkların inşa edilmesi, park et ve devam et (park and ride) sistemlerini yaygınlaştıracaktır. Bu yaklaşım, bireysel araç kullanımını azaltarak toplu taşımayı teşvik edecektir.

Orta Vadeli Önlemler

1. Metronun Toplu Ulaşım Düzenlemeleriyle Entegrasyonu

Orta vadede, metro hatlarının diğer toplu taşıma türleriyle entegre edilmesi hedeflenmelidir.

Bu kapsamda, metrobüs ve otobüs hatlarının metro istasyonlarına doğrudan bağlanması sağlanabilir. Bunun yanında, ortak biletleme sistemleri, optimizasyon, bisiklet ile erişim, entegrasyon projeleri yolculara zamandan tasarruf imkânı sunacaktır.

2. Altyapının Güçlendirilmesi

Toplu ulaşım altyapısının iyileştirilmesi, güvenlik ve verimlilik açısından kritik öneme sahiptir. Raylı sistemlerde bakım süreçlerinin artırılması, yeni teknolojik sistemlere yönelik güncellemelerin yapılması ve eskiyen hatların modernize edilmesi, şehir genelinde ulaşım sürelerini düşürürken yolcu kapasitesini artıracaktır.

3. Elektrikli ve Çevre Dostu Araçların Yaygınlaştırılması

Toplu taşımada çevreci çözümlere yönelmek, karbon salınımını azaltmak adına hayati önem taşır. Orta vadede elektrikli otobüslerin sayısının artırılması, güneş enerjili durakların inşası edilmesi ve şarj istasyonlarının yaygınlaştırılması bu süreci destekleyecektir.

4. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Koordinasyonun Arttırılması

Şehir genelindeki ulaşım projelerinin etkin bir şekilde hayata geçirilmesi ve kaynakların verimli kullanılması için merkezi yönetim ile yerel yönetim arasında güçlü bir iş birliği kurulması gereklidir. Bu koordinasyon, projelerin planlama, finansman ve uygulama süreçlerinin uyumlu şekilde yürütülmesini sağlayarak toplu taşıma altyapısının hızlı ve etkili bir şekilde geliştirilmesini sağlayacaktır.

Uzun Vadeli Önlemler

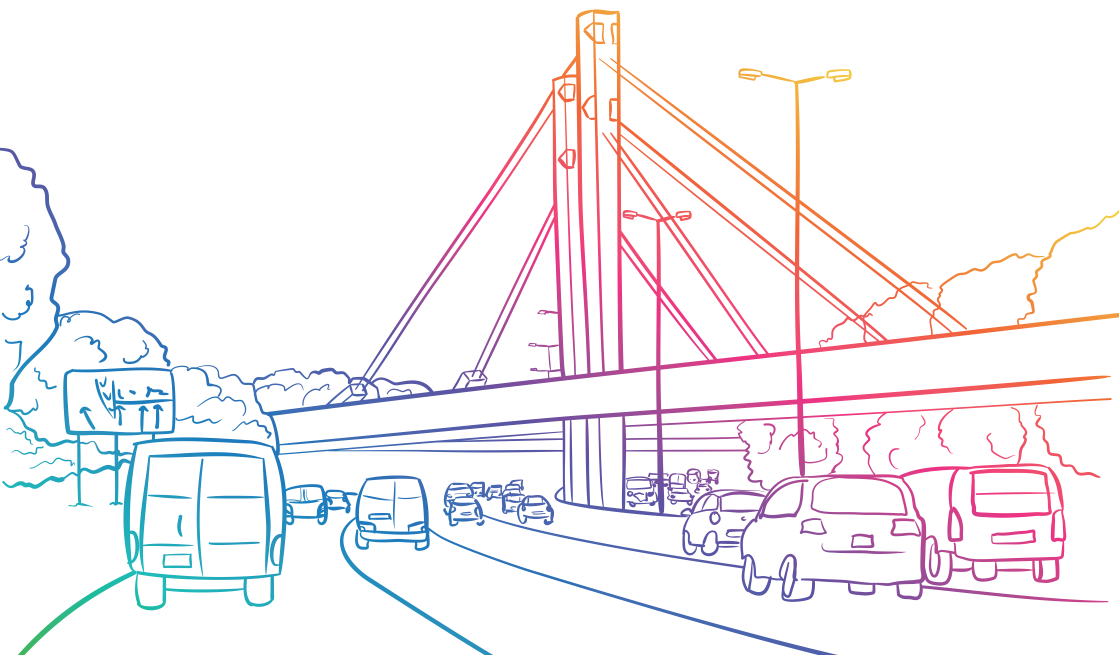
1. Yeterli Metro Ağının Tamamlanması İçin Kurumların Güçlü Koordinasyon ve Kaynak Sorununun Çözülmesi

Metro ağlarının genişletilmesi, uzun vadede toplu ulaşımın temel taşı olarak kabul edilmektedir. Bakanlık ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin koordinasyonunda, planlanan tüm hatların inşası tamamlanarak İstanbul genelinde kesintisiz bir raylı sistem ağı oluşturulmalıdır. Bu ağ, yolcu kapasitesini artırırken bireysel araç kullanımını önemli ölçüde azaltacaktır.

Geçmişte yapılan ulaşım planlarında belirlenen rakamlara hızlı bir şekilde ulaşılması ve ayrıca ca ihtiyaç olan metro ağının en az 1000km'nin üzerine çıkarılması gerekmektedir.

2. Akıllı Şehir Uygulamalarının Entegrasyonu

Uzun vadede, toplu ulaşımın bir parçası olarak akıllı şehir teknolojilerinin yaygınlaştırılması hedeflenmelidir. Bu kapsamda, büyük veri analizleri, yapay zekâ tabanlı trafik yönetimi ve mobil uygulamalar ile ulaşım sistemleri entegre hale getirilmelidir.





İstanbul Ticaret Üniversitesi
Örnektepe Mah. İmrahor Cad. No: 88/2, Beyoğlu 34445 / İstanbul
444 0 413



Para ile satılmaz.