

KENT GÜNDEMİNE BAKIŞ

İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşım Doğru



İÇİNDEKİLER

| | |
|--|-----------|
| Yönetici Özeti | 2 |
| Giriş | 3 |
| Dünyada ve Türkiye’de Otomobilin Hayatımıza Girişi | 4 |
| Dünyada Değişen Ulaştırma Faaliyetlerinin Etkileri | 5 |
| Sürdürülebilir Kalkınmanın Ortaya Çıkışı ve Ulaşım Politikalarına Etkisi | 9 |
| Sürdürülebilir Ulaşım Nedir? | 10 |
| İstanbul’da Sürdürülebilir Ulaşım Yaklaşımı ve Faaliyetleri | 12 |
| İstanbul Ulaşımında Yeni Bir Bakış Açısı: İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUP) | 13 |
| Değerlendirme ve Öneriler | 21 |

Yönetici Özeti

İstanbul'da uzun yıllar boyunca hızlı trafik akışına dayalı bireysel yolculuk talebini önceliklendiren yaklaşım doğrultusunda karayolu yapımına ağırlık verilmiş; hizmete açılan yeni yollar ve artan araç sayısı uzun dönemde daha fazla trafik sıkışıklığına yol açmıştır. Trafik sıkışıklığına çözüm olarak açılan yeni yollar kısa süreli bir iyileşme sağlasa da zaman içerisinde "kısırtılmış trafik" dediğimiz durumu oluşturarak trafik sıkışıklığını daha da artırmıştır. Kısır bir döngü haline gelen bu durum sonucunda meydana gelen trafik sıkışıklığı ister otomobil ister toplu taşıma araç kullanıcıları olsun fark etmeksizin aynı yol ağında olan herkesin seyahat sürelerine etki etmiştir. Motorlu taşıtları önceliklendiren bakış açısıyla İstanbul, sokaklarında yürümenin ve bisiklete binmenin mümkün olmadığı, insanların trafik içinde kendini tamamen güvenli hissedemediği bir kent haline gelmiştir.

Karayolu odaklı ulaşım altyapısı, tüm dünya kentlerinde olduğu gibi İstanbul'da da çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda olumsuz durumlara sebep olmuştur. Geride bıraktığımız son 30 yıl içerisinde ulaşım konusundaki küresel eğilim, geçmiş yıllarda benimsenmiş olan bireysel motorlu taşıma ve hızlı trafik akışına dayalı hareketlilik sağlanması geleneksel odağından; güvenliği ve sosyal eşitliği göz önünde bulundurarak, insanlara ve yaşam kalitesine öncelik vererek tüm bunlara ulaşım yoluyla erişim fikrine doğru hareket etmiştir. Bu kapsamda İstanbul'da son yıllarda yerel yönetimler tarafından karbon nötr hedefleri doğrultusunda düşük karbon salımlı ulaşım türleri öncelikli hale getirilmektedir. Bu yaklaşımla doğa ve çevre ile uyumlu, ekonomik olarak sürdürülebilir ve herkesin kentsel hizmetlere eşit ve güvenli bir şekilde erişebildiği bir ulaşım altyapısının oluşturulması konusunda ciddi çabalar sarfedilmektedir. Güvenlik, kapsayıcılık ve çevresel duyarlılık ilkeleri odağında, etkin, adil, erişilebilir ve ekonomik olarak karşılanabilir ulaşım sistemleri oluşturarak tüm İstanbulluların hayata katılımlarının kolaylaştırıldığı bir kent yaratılması İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)'nin temel ulaşım politikasını oluşturmaktadır.

Giriş

Kentlerde, bölgesel bağlantılarda ve uluslararası ağlarda yolculuk modelleri geçtiğimiz yüzyılda şekil değiştirerek, günümüz dünyasında sürdürülemez bir hale gelmiştir. Otomobil çağı ile birlikte değişen seyahat tercihleri gerek yolcu gerekse de yük hareketlerinde görülen hızlı büyümenin karayolları odaklı gelişmesiyle sonuçlanmış; kirletici ve yenilenemez bir kaynak olan petrolün aşırı tüketimi sonucunda dünya çevre konusunda pek çok kriz ile karşı karşıya kalmıştır. Ulaşımdaki bu dengesiz ve sürdürülemez büyüme sorunları, uluslararası arenada tartışılmaya başlanarak birçok ulaştırma politika belgesinde kabul edilmiş; sürdürülebilir ulaşım kavramı politika yapımında birincil strateji haline gelmiştir.

1992 yılında Rio'da yapılan Dünya Zirvesiyle başlayan ve en son 2015 yılında New York'ta gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler (BM) Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi'ne kadar devam eden süreçte, sürdürülebilir ulaşım kavramı, gerçekleştirilen birçok konferans, zirve ve deklarasyonda kapsamlı olarak ele alınmış, bu hususta çeşitli politika, strateji ve eylem planları hazırlanmış ve uluslararası toplumda söz konusu kavrama ilişkin ciddi bir farkındalık oluşturulmuştur.

Küresel zorlukların üstesinden gelmek için ve dünya genelinde sürdürülebilir ulaşımın teşvik edilmesini sağlamak amacıyla BM'nin 16 Mayıs 2023 tarihli Genel Kurulu'nda her yıl 26 Kasım günü "Dünya Sürdürülebilir Ulaşım Günü" olarak ilan edilmiştir.¹ Bu karar, küresel düzeyde sürdürülebilir ulaşım ile ilgili işbirliğini teşvik etmek ve 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi, Paris Anlaşması, Yeni Kentsel Gündem ve küresel karayolu güvenliğini iyileştirmeye ilişkin Siyasi Deklarasyona yönelik küresel taahhüdü ilerletme yönünde önemli bir adım olarak görülmektedir.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemiz ve İstanbul da karayolu odaklı gelişen ulaşım altyapısının yarattığı olumsuz sonuçlar ile mücadele etmektedir. Bu bağlamda, sürdürülebilir ulaşım konusu, küresel iklim kriziyle mücadele, karbon nötr kent hedefi ve Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) 2019 yılından bu yana İBB'nin de öncelikli politikalarından olmuştur. Bu kapsamda tamamlanan İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı ve bu plan doğrultusunda hayata geçirilen ve geçirilmekte olan uygulamalar, İstanbul'un sürdürülebilir bir ulaşım sistemine sahip olması konusunda önemli adımlar olarak görülmektedir.

¹ Birleşmiş Milletler. (2023). A/RES/77/286 sayılı karar. Erişim tarihi Kasım 1, 2023. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N23/141/99/PDF/N2314199.pdf?OpenElement>

Dünyada ve Türkiye’de Otomobilin Hayatımıza Girişi

Benzin kullanan içten yanmalı bir motorla çalışmasından dolayı dünyanın ilk gerçek otomobili olarak kabul edilen "Motorwagen" 1886 yılında Alman mühendis Karl Benz tarafından icat edilmiştir.² 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan bu icat, kısa bir zaman içerisinde tasarım ve işletme yöntemlerinin geliştirilmesi ile 20. yüzyılda toplumu cezbederek ulaşım sisteminin odak noktası haline gelmiştir. Amerika’da Ford, her ailenin bir otomobile sahip olmasını hedefleyerek ürettiği T modeliyle 20. yüzyılın kentsel trafiğinde yeni bir dönemi başlatmış; 1895 yılında Amerika’da kayıtlı otomobil sayısı 4 iken bu rakam 1900 yılında 8000’e ulaşmıştır. İngiltere’de ise 1914 yılında 400.000 motorlu taşıt kullanımdayken 1963 yılında toplam sayı 6,6 milyona ulaşmıştır.³

20. yüzyılın ilk yarısında motorlu taşıtların çeşitliliğinde ve araçların kapasitesinde yaşanan artış ile kişisel, iş, ticaret, sanayi ve toplu taşıma amaçlı kullanılan araçlar kentsel yaşamı hızlı bir şekilde biçimlendirmeye başlamıştır. Demiryolu ile erişime kıyasla kapıdan kapıya sağlanan hizmet, karayolu motorlu taşıtlarını iyice vazgeçilmez bir noktaya getirmiştir.

Dünya kentleri motorlu taşıtların artışı ile hızlı bir biçimde dönüşürken, Türkiye’de 1950’lerde başlayan hızlı kentleşmenin ardından ulaşım tercihleri de dramatik bir biçimde değişmiştir. 1945’e kadar demiryollarının geliştirilmesi ön planda tutulurken, 1950’lerden itibaren karayolu yapımına ağırlık verilmiştir. 1966 yılında özel otomobil üretimine de başlanmasıyla 1945 yılında sadece 3400 otomobilin bulunduğu Türkiye’de 1970 yılında yıllık artış 57.000 otomobil olarak hedeflenmiştir. Bu hızlı değişim ile araç trafiğine yönelik düzenlemelerin baskısı altında kalan kentler; tarihi alanların tahrip edilmesi, doğal alanların yok olması, sosyal donatı alanlarında yetersizliklerin ortaya çıkması ve kentsel yaşam kalitesinde azalma anlamında etkilenmiştir.⁴

Artan taşıt sayısı ve nüfus baskısı ile motorlu taşıt trafiğine uygun yol düzenlemeleri 1920’lerden sonra dünyada kent sokaklarındaki sosyal yaşamın kaybı ile sonuçlanmıştır. Kademeliendirilmiş yollar ve otoyollar kent mekanını biçimlendiren ana unsurlar haline gelmiştir. Türkiye’de ise 1930’lı yıllarda benimsenen bütüncül gelişme planlarının aksine, 1950-1960 yılları arasında büyük kentlerde yapılan geniş bulvar ve caddeler kentsel yol dokusunu değiştirmeye başlamıştır.⁵

² Livescience. (2022). Who invented the car? Erişim tarihi Kasım 13, 2023, <https://www.livescience.com/37538-who-invented-the-car.html>

³ Kılınçaslan, T. (2012). Ulaşımın tarihsel gelişimi. Kentsel Ulaşım. Ninova Yayıncılık.

⁴ A.g.e.

⁵ A.g.e.

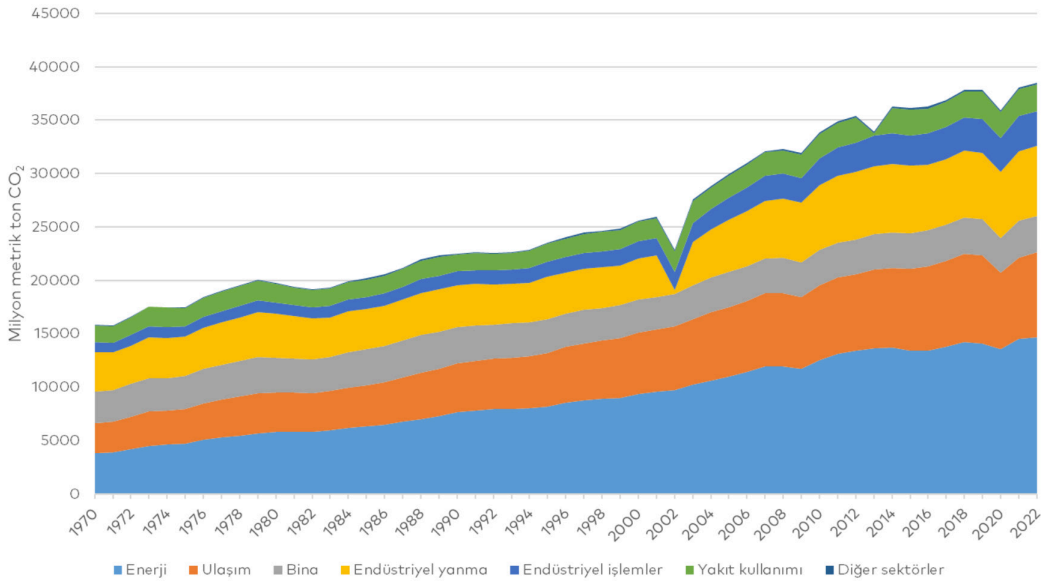
Dünyada Değişen Ulaştırma Faaliyetlerinin Etkileri

Motorlu araç sayısı ve kullanımındaki artışın karbon emisyonlarına olan etkisinin yanı sıra çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda pek çok olumsuz etkilerinin de olduğu bilinmektedir. Bu bağlamda ulaştırma faaliyetlerinin 3 yönü sürdürülemez bir büyüme yaratmıştır:

1. Kirlilik (Çevresel),
2. Enerji/yakıtın fazla tüketimi ve kaynakların azalması (Ekonomik),
3. Erişim ve ulaşım fırsatlarının eşitsizliği (Sosyal).

Motorlu araçların hayatımıza girmesi ve 1950 yılından itibaren hızlı bir şekilde artış göstermesi fosil yakıt tüketiminin ve bunun da bir sonucu olarak sera gazı emisyonlarının artmasına sebep olmuştur. Küresel sera gazı emisyonlarının sektörel dağılımı değerlendirildiğinde, dünyadaki tüm CO₂e⁶ emisyonunun beşte birinin ulaşım sektöründen kaynaklı olduğu karşımıza çıkmakta olup bu oran gelişmiş ülkelerde %30'lara ulaşmaktadır.

Grafik 1: Sektörlere Göre 1970'den 2022'ye Küresel CO₂e Emisyonları



Kaynak: Statista Sektörlere göre Küresel CO₂e Emisyonları İstatistikleri

Ulaştırma sektörü 1970 yılında enerjinin %17,7'sini tüketirken bu pay 2022 yılında %20,7'ye yükselmiştir.⁷ 1970 yılından bu yana incelendiğinde, ulaşım sektörünün sera gazı emisyonlarındaki payı yüzdesel olarak çok artış göster-

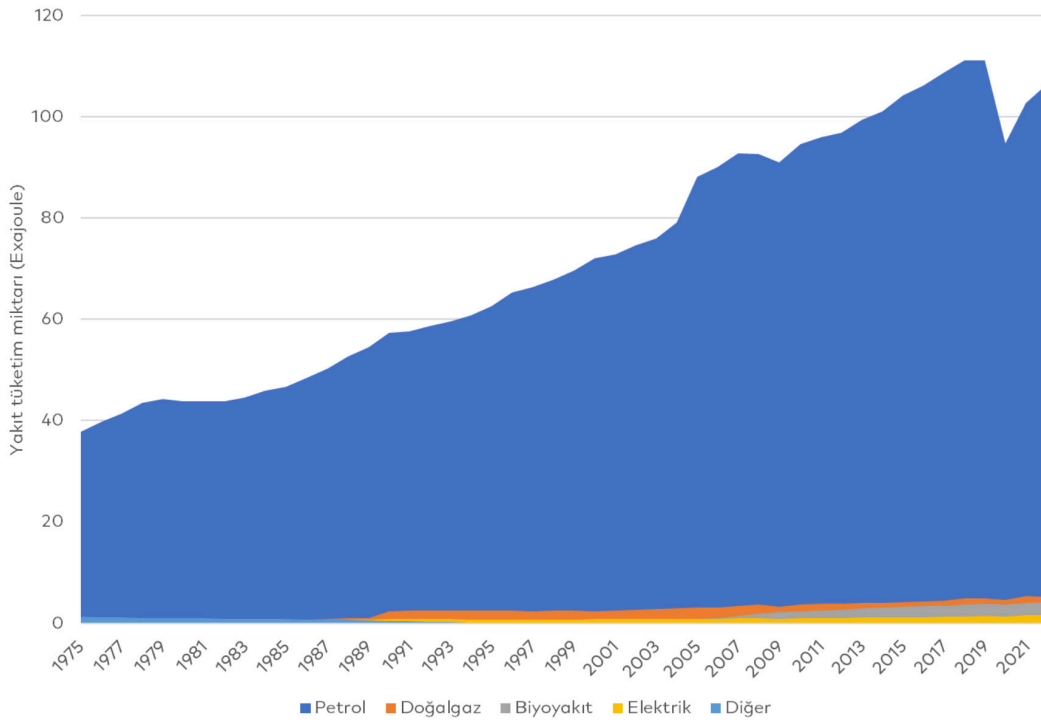
⁶ Karbondioksit eşdeğeri (CO₂e), çeşitli sektörlerin oluşturduğu sera gazı emisyonlarını ortak bir birim ile karşılaştırılmasını sağlayan metrik bir ölçüdür.

⁷ Statista. (2023). Global carbon dioxide emissions from 1970 to 2022, by sector. Erişim tarihi Kasım 21, 2023. <https://www.statista.com/statistics/276480/world-carbon-dioxide-emissions-by-sector/>

memiş gibi gözükse de, üretilen milyon metrik ton CO₂e değerinin her yıl gide-rek arttığı bilinen bir gerçektir.

Ulaşım faaliyetlerinde kullanılan yakıt türleri değerlendirildiğinde ise, elektrik gücü kullanan demiryolları dışında, şu anda dünyadaki tüm ulaşım faaliyetle-rinin neredeyse tamamı (%91) yenilenemeyen ve kısıtlı bir kaynak olan petrole bağımlıdır.⁸

Grafik 1: Sektörlere Göre 1970'den 2022'ye Küresel CO₂e Emisyonları



Kaynak: Uluslararası Enerji Ajansı ulaşım ve enerji istatistikleri

Fosil yakıtların yenilenemez özelliğinin yanı sıra, zararlı kirletici ve sera gazı emisyonlarının azaltılması ihtiyacı nedeniyle ham petrol dışındaki alternatif yakıt kaynakları, son yıllarda iklim krizi ile mücadelede küresel ölçekte büyük ilgi görmektedir. Ancak, ulaşım faaliyetlerinde karşımıza en çok çıkan doğalgazın 2022 yılındaki payı %4 iken elektriğin ise payı sadece %1 seviyelerindedir.⁹

Dünyada değişen ulaştırma faaliyetlerinin çevresel etkilerine ek olarak ekonomik etkileri de önemli bir tartışma konusu haline gelmiştir. Yakıt kaynağında çoğu ülkenin dışa bağımlı olması, artan trafik ile paralel olarak meydana gelen trafik kazalarının ve gürültü/hava kirliliğinin meydana getirdiği dışsal ma-

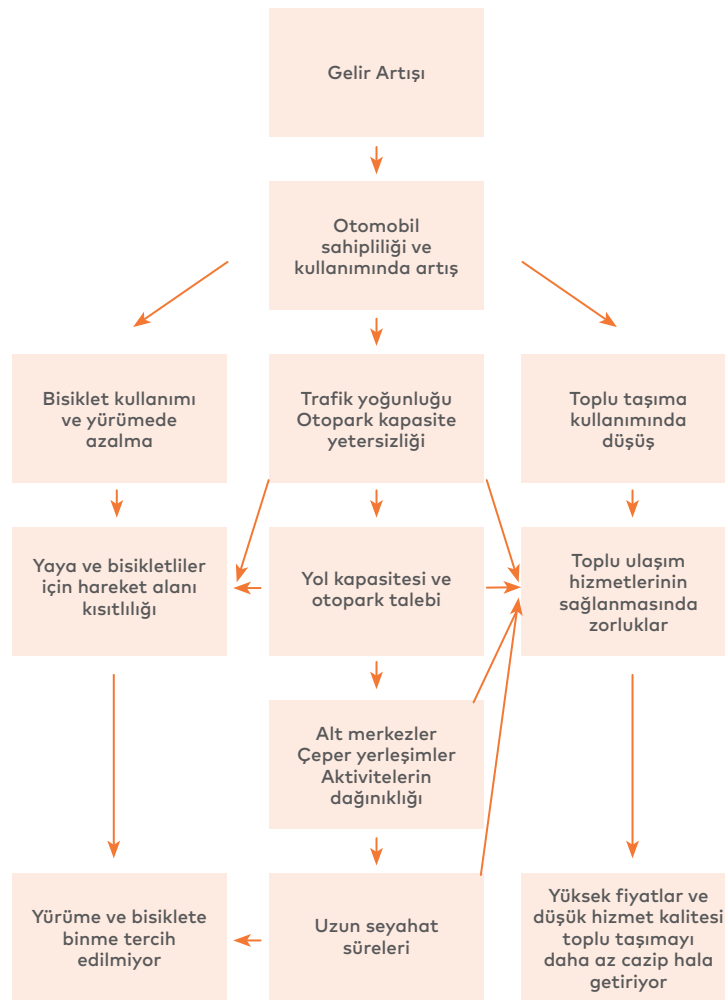
⁸ International Energy Agency, Energy consumption in transport by fuel in the Net Zero Scenario, 1975-2030. Erişim tarihi Kasım 6, 2023. <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/energy-consumption-in-transport-by-fuel-in-the-net-zero-scenario-1975-2030>

⁹ A.g.e.

liyetler, trafik sıkışıklığı sonucu kaybedilen zaman, karayolu bakımına yönelik maliyetler, toplu taşıma kullanıcısının azalması sonucunda toplu taşıma faaliyetlerinin verimsizleşmesi vb. ortaya çıkan durumlar, ulaşım faaliyetlerinin sürdürülemez ekonomik boyutları olarak değerlendirilmektedir.

Bir diğer önemli konu da ulaşım faaliyetlerinin yarattığı sosyal etkilerdir. Uzun yıllardır süregelen ve araç trafiğini önceliklendiren kent planlama yaklaşımının neticesinde sokak, mahalle hayatının kaybı ve buna bağlı olarak kentlinin kente olan bağlılığının azalması, kamusal güvenlik problemleri, insanların çeperde izole hale gelmesi, özel aracı olmayan ve/veya araç kullanma kabiliyeti yetersiz olan grupların hareketlilik anlamında kısıtlanması gibi durumlar ortaya çıkmıştır.

Şekil 1: Bireysel motorlu ulaşım eğilimlerini tetikleyen faktörler ve etkileşimleri



Kaynak: Stead, D. S. J. (1999)¹⁰

¹⁰ Stead, D. S. J. (1999). Planning for less travel: identifying land use characteristics associated with more sustainable travel patterns. University of London, University College London (United Kingdom)

Şekil 1'de görüldüğü üzere, seyahat talebine yönelik eğilimlerin arkasında birçok itici güç yer almaktadır. Bireylerin ve toplumların gelirinde meydana gelen artış, bireysel yolculuk talebine olan ilgi ile birleşerek otomobil sahipliğine ve buna paralel olarak otomobil ile seyahatin artmasına sebep olmaktadır. Artan talep ile birlikte kent merkezlerinde yol ve otopark kapasiteleri yetersiz kalmakta; ilave kapasite sağlanmasına yönelik düzenlemeler ise yolların araç odaklı bir hale gelmesine sebep olarak yaya ve bisikletlilerin hareket alanını kısıtlamaktadır. Bireysel yolculuklardaki artışın bir sonucu olarak meydana gelen trafik sıkışıklığı, karayolu ile gerçekleştirilen toplu taşıma faaliyetlerinde de aksamalara yol açarak, toplu taşıma faaliyetlerinin zaman içerisinde cazibesini yitirmesine sebep olmaktadır. Kentlerin çeper ve alt merkezlere kayması ile kentsel faaliyetler de yer değiştirerek daha uzun yolculuk sürelerini gerektirmektedir. Dolayısıyla, uzun seyahat süreleri, toplu taşımanın daha az cazip hale gelmesi, insanların yürüyerek veya bisiklete binerek seyahat etmeyi tercih etmemesi otomobil ile seyahat talebini artırarak kısır bir döngüye dönüşmektedir. Şekil 1 ile özetlenen durum alt ölçekte insanların bireysel motorlu taşıtlar ile yolculuk etme yönündeki talebini artırmakla birlikte, küresel ölçekte çevresel, ekonomik ve sosyal açıdan alttaki durumları meydana getirmektedir:

Çevresel olarak sürdürülemez eğilimler

- Sera gazı etkisi, küresel ısınma, iklim değişikliği
- Motorlu taşıt, yolcu başına en fazla kirletici üreten ulaşım aracı
- Zehirli gazlar, hava kirliliği
- Trafik kaynaklı gürültü
- Kentsel yayılma: doğal alan ve kaynakların kaybı
- Çevrenin asfaltlaşması; daha fazla radyasyon, kentsel ısı adası etkisi

Ekonomik olarak sürdürülemez eğilimler:

- Enerjide (petrolde) dışa bağımlılık
- Kazalardan ve kirlilikten kaynaklı dışsal maliyetler
- Trafik sıkışıklığı maliyetleri: zaman kaybı
- Yol yapımında yüksek altyapı maliyetleri
- Verimli tarım arazilerinin kaybı
- Kentsel arazi rezervlerinin kaybı
- Toplu taşımada kullanıcı sayısının düşmesiyle toplu taşımanın verimsiz hale gelmesi

Sosyal olarak sürdürülemez eğilimler:

- Sokak yaşamının kaybı
- Toplumsal ilişkilerin kaybı
- Kamu güvenliğinin kaybı
- Kirlilik ve kazalar sebebiyle halk sağlığı sorunları
- Düşük gelir grubu ve araç kullanma kabiliyeti yetersiz olan insanlar için erişim kaybı

Sonuç olarak, 20. yüzyılda değişen ulaşım faaliyetleri ile birlikte dünya kentleri çevresel, ekonomik ve sosyal anlamda pek çok sorun ile karşı karşıya kalmıştır. Söz konusu küresel zorluklar, 20. yüzyılın son çeyreğinde "sürdürülebilirlik" kavramının tartışılmasına ve bu konuda farkındalığın oluşmasına sebep olmuştur.

Sürdürülebilir Kalkınmanın Ortaya Çıkışı ve Ulaşım Politikalarına Etkisi

Sanayi devrimi ile birlikte dünya giderek genişlemekte olan hızlı bir kalkınma sürecine sahne olurken; uzun yıllar boyunca kalkınma, çevresel etkileri göz ardı edilerek yalnızca ekonomik boyutu ile ele alınmıştır. Bu yaklaşımın sonucu olarak da dünya doğal kaynaklarının tükenmesi, çevre kirliliği ve iklim değişikliği gibi küresel krizler ile karşı karşıya kalmıştır.

Uluslararası arenada, 1972 yılında Stockholm'de gerçekleştirilen BM İnsan Çevresi Konferansı "çevre" konulu ilk dünya konferansı olarak öne çıkmaktadır. Bu konferans ile ilk defa kalkınmanın çevresel boyutu ile değerlendirilmesine karar verilmiştir. 26 temel ilkededen oluşan Stockholm Deklarasyonu¹¹ çevre sorunlarını küresel kaygıların ön sıralarına yerleştirerek gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında ekonomik büyüme, çevresel kirlilik ve insanların refahı konularındaki bağlantı konusunda bir diyalog başlangıcına işaret etmiştir. Bu konferans ve bildirgenin en önemli çıktıları BM Çevre Programı'nın (UNEP) kurulması, çevre sorunlarına ilişkin küresel farkındalık oluşması ve uluslararası çevre yasaları yapımının önemli ölçüde artması olmuştur.

Stockholm ile başlayan farkındalık sonucunda 1987 yılında BM Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından yayımlanan "Ortak Geleceğimiz"¹² adlı rapor ile dünyada giderek ağırlaşan çevresel sorunlar karşısında, gelişmenin çevresel farkındalık ve ekonomik kalkınma arasında bir bağlantı kurularak sürdürülebilir hale getirilmesi kabul edilmiştir. Böylece, kalkınmanın yıllardır süregelen ekonomik boyutu dışında, aynı zamanda çevresel duyarlılık göz önünde bulundurularak, gelecek nesillerin de yaşam ve ihtiyaçlarını riske etmeyecek şekilde günümüz ihtiyaçlarının karşılanmasını benimseyen "sürdürülebilir kalkınma" kavramı tanımlanmıştır.

1992 yılında Rio de Janeiro'da gerçekleştirilen, "Dünya Zirvesi" olarak da bilinen BM Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda (UNCED) farklı sosyal, ekonomik ve çevresel faktörlerin nasıl birbirine bağımlı olduğu, birlikte geliştiği ve bir sektördeki başarının diğer sektörlerde de zaman içinde sürdürülebilir eylem gerektirdiği vurgulanmıştır. 'Dünya Zirvesi'nin temel amacı, 21. yüzyılda uluslararası işbirliği ve kalkınma politikasına rehberlik ederek çevre ve kalkınma konularında uluslararası eylem için geniş bir gündem ve yeni bir plan oluşturmaktır. UNCED'in en önemli sonuçlarından biri, 21. yüzyılda genel sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak amacıyla geleceğe yatırım yapmak için yeni stratejiler çağrısında bulunan cesur bir eylem programı olan Gündem 21¹³ olmuştur. Söz

¹¹ Birleşmiş Milletler. (1973). Stockholm Bildirgesi ve İnsan Çevresi Eylem Planı. Erişim tarihi Kasım 13, 2023. <https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972>

¹² Birleşmiş Milletler. (1987). Ortak Geleceğimiz Raporu. Erişim tarihi Kasım 13, 2023. <https://digitallibrary.un.org/record/139811>

¹³ Birleşmiş Milletler. (1992). Çevre ve Kalkınma Konferansı, Gündem 21. Erişim tarihi Kasım 11, 2023. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>

konusu programın yedinci bölümünde, sürdürülebilir insan yerleşimi gelişiminin teşvik edilmesi programı altında "İnsan yerleşimlerinde sürdürülebilir enerji ve ulaşım sistemlerinin teşvik edilmesi" alanı belirlenmiş ve "sürdürülebilir ulaşım" uluslararası arenada tartışılmıştır.

Sürdürülebilir Ulaşım Nedir?

BM Üst Düzey Danışma Grubu, sürdürülebilir ulaşımı "karbon gazı salımını, diğer emisyonları ve çevresel etkileri en aza indirirken güvenli, uygun fiyatlı, erişilebilir, verimli ve dayanıklı bir şekilde insanların ve malların hareketliliği için hizmet ve altyapı sağlanması" şeklinde tanımlamıştır.¹⁴ Bu bağlamda sürdürülebilir ulaşımı, bir toplumun hareketlilik ihtiyaçlarını çevreye en az zarar verecek ve gelecek nesillerin hareketlilik ihtiyaçlarına zarar vermeyecek şekilde destekleme kapasitesi olarak tanımlamak mümkündür.¹⁵

Sürdürülebilir ulaşım:

- Yenilenemeyen kaynakların en az kullanımı, minimum kirlilik ve kentsel yayılmanın önlenmesi ile "çevre dostu",
- Dış kaynakların en az kullanımı, trafik sıkışıklığı ve trafik kazalarının azaltılması sonucunda maliyetlerin en aza indirilmesi ile "ekonomik",
- Herkesin ekonomik olarak karşılayabileceği ve herkes tarafından fiziksel olarak erişilebilir olması ile de "adil" bir hareketlilik sağlamaktadır.

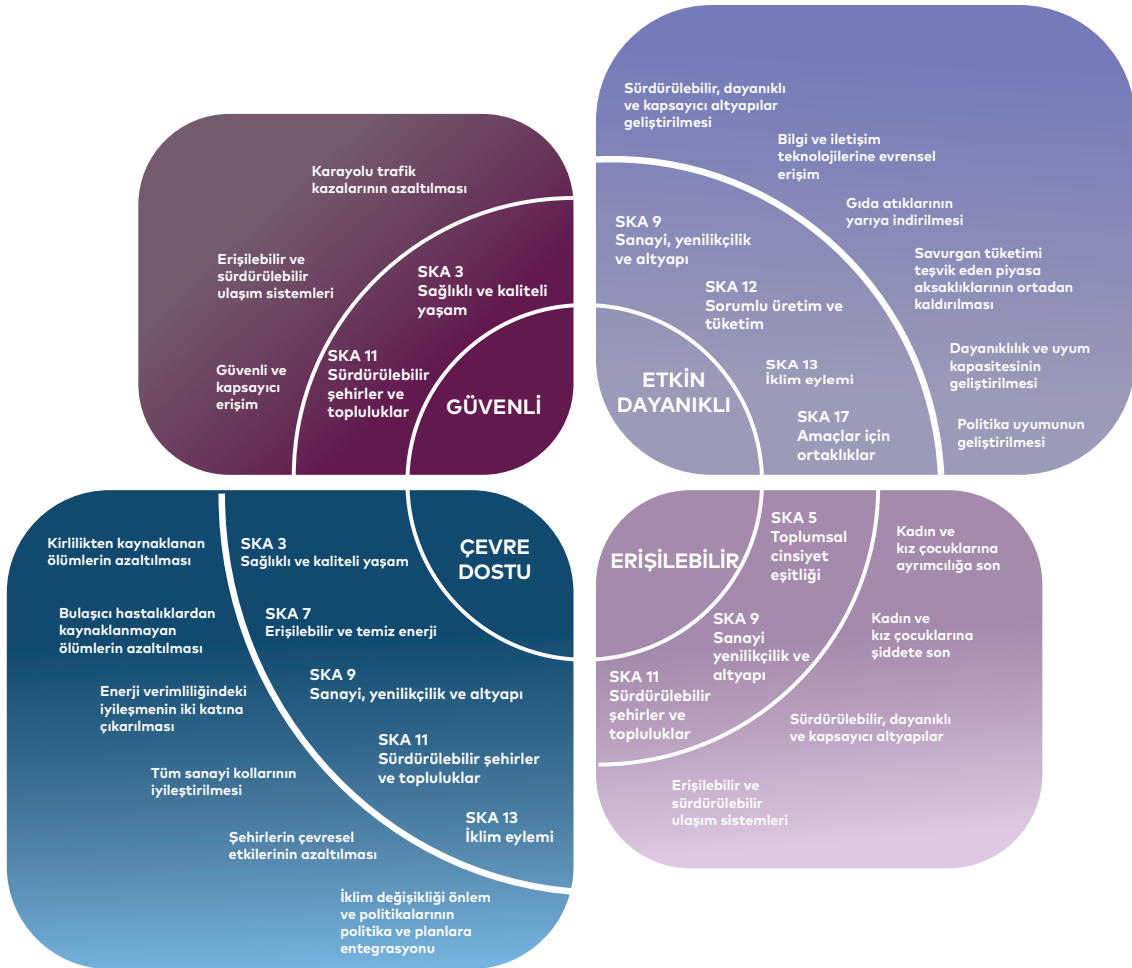
Ulaşım, gelişime yön veren, insanları birbirine bağlayan, yerel pazarlar ile dünya pazarı arasında bir köprü oluşturan küresel anlamda kalkınmanın temel unsurlarından biridir. Bu bağlamda, sürdürülebilir ulaşım ise gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılama yeteneklerine saygı duyarak, kişisel, sosyal ve ekonomik yaşamlarında insanların ve toplumların ihtiyaçlarını karşılamak için temel olan kalkınmayı yönlendirmektedir. Bireylerin ve toplumların yoksulluktan kurtulması, bireyler arası eşitsizliklerin ortadan kaldırılması, sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi, kırsal alanlar ile kentsel alanlar arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesi, küresel pazarda ülkelerin rekabet edebilir bir düzeye gelmesinde dayanıklı, sağlıklı, temiz, çevre ve doğa ile uyumlu sürdürülebilir bir ulaşımın payı oldukça büyüktür. Bu kapsamda ulaşım konusu kendi başına bir amaç değil; daha çok insanların ve toplumların ihtiyaç duydukları şeylere erişmelerine izin veren bir araçtır. İş, pazarlara erişim, hizmetlere erişim, sosyal etkileşim, sağlıklı ve refah seviyesi yüksek kaliteli bir yaşam, küresel pazarda rekabet edebilirlik gibi bir dizi hizmet ve olanak sağlamaktadır.

¹⁴ Birleşmiş Milletler. (2023). World Sustainable Day. Erişim tarihi Kasım 13, 2023. <https://www.un.org/en/observances/sustainable-transport-day>

¹⁵ Rodrigue, J. P. (2020). The geography of transport systems. Routledge.

Sürdürülebilir ulaşım, özellikle de gıda güvenliği, sağlık, enerji, altyapı, şehirler ve insan yerleşimleri SKA'ları ile oldukça ilişkilidir. Bu bağlamda ulaşım hizmetleri ve altyapısı SKA'ların hepsine olmasa da çoğuna ulaşmak için çok önemli bir noktadadır; SKA'ların başarılı olması, sürdürülebilir ulaşım altyapısındaki ilerlemelere bağlı olacaktır. Sera gazı emisyonlarının azaltılmasındaki küresel ilerlemeyi, ulaşım konusunda kararlı ve etkin politikalar olmadan gerçekleştirmek mümkün değildir. Bu anlamda, güvenli ve sürdürülebilir ulaşım ve altyapı sistemleri sağlanmadan gıda güvenliği veya sağlık hizmeti sağlanamayacaktır. Aynı zamanda, çocuklar ve gençlerin okula gitmesi, kadınlara istihdam ve güçlenme fırsatları sağlanması, kırılgan ve dezavantajlı grupların eşit ve adil bir şekilde ihtiyaçlarına erişmesi ve bağımsızlıklarını sürdürmeleri mümkün değildir.

Şekil 2: Ulaşımın Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları ile İlişkisi



İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşım Yaklaşımı ve Faaliyetleri

İstanbul'da nüfus artışına bağlı kentsel yayılma, yoğunluk artışı ve büyük ölçekli projeler, ulaşım altyapısına olan talebi artırmış ve trafik sıkışıklığı sorununu da beraberinde getirmiştir. Trafik sıkışıklığının azaltılmasına yönelik karayolu altyapısında gerçekleştirilen düzenleme ve yatırımlar ise zamanla bireysel araçla yolculuk talebini daha da artırmıştır. 2022 yılında 1.000 kişi başına 209¹⁶ otomobil düşen İstanbul bu oranla; 594 olan Barselona, 321 olan Londra ve 440 olan Paris gibi dünya kentlerinin¹⁷ çok altında olmasına rağmen, trafik yoğunluğu karşılaştırmalarında üst sıralarda yer almıştır. Trafik sıkışıklığı toplu taşıma seyahat sürelerini de etkilemektedir. İstanbul'da toplu taşımayla ortalama 55 dakikalık¹⁸ seyahat süresi, raylı sistem ağı gelişmiş Barselona (~41 dakika), Londra (~46 dakika) ve Paris (~52 dakika) gibi kentlere göre daha yüksektir.¹⁹

İstanbul Ulaşım Modeli çalışmaları, İstanbul'da kent içi yolculuklarda günlük yaklaşık 30 milyon yolculuğun gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Bu yolculukların ise %31,6'sı otomobil ve servis; %27,9'u toplu taşıma ve %40,5'i yaya olarak gerçekleştirilmektedir.²⁰

İstanbul, 2021 yılında 50,6 milyon ton CO₂e²¹ ile ülke emisyonlarının yaklaşık %10'unu²² oluşturmuştur. İstanbul'da sera gazı emisyonlarının oluşumunda en büyük pay %64 ile enerji tüketimi iken bu oranı %28 ile ulaştırma sektörü takip etmektedir.²³ Ulaşım kaynaklı sera gazı emisyonları karayolu, demiryolu ve denizyolunu kapsamakta olup; havacılık sektörünün de dahil edilmesi durumunda bu oranın daha da yüksek olacağı bir gerçektir.

2019 yılı C40 Belediye Başkanları Zirvesi'nde İBB tarafından "Deadline 2020" taahhüdü imzalanarak İstanbul'un 2050 yılı için karbon nötr ve dirençli bir kent olma hedefi kabul edilmiştir. Öte yandan, Ufuk Avrupa Programı kapsamında Avrupa Komisyonu tarafından açılan "İklim Nötr ve Akıllı Şehirler Misyonu Niyet Beyanı Çağrısı"na İBB tarafından 2022 yılında yapılan başvuru kabul edilmiştir. Böylece İstanbul, 2030 yılına kadar iklim nötr olmalarının sağlanmasına yönelik destek olunacak 112 kentin²⁴ içerisinde yer almıştır.²⁵

¹⁶ TÜİK. (2023). Motorlu Kara Taşıt İstatistikleri.

¹⁷ International Association of Public Transport (UITP). (2022). CityTransit Data. Erişim tarihi, Kasım 9, 2023, <https://citytransit.uitp.org/>

¹⁸ İBB. (2012). İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Analitik Etüd Çalışması.

¹⁹ Moovit. (2021). Public Transit Index. Erişim tarihi, Kasım 9, 2023, https://moovitapp.com/insights/en/Moovit_Insights_Public_Transit_Index-countries

²⁰ İBB. (2021). 2020 İstanbul Ulaşım Modeli Sonuçları.

²¹ İBB Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı. (2023). Sera Gazı Envanteri 2021. Erişim tarihi Kasım 5, 2023, <https://cevre.ibb.istanbul/iklim-degisikligi-sube-mudurlugu/istanbul-2021-yili-sera-gazi-envanteri-onaylandi/>

²² TÜİK. (2023). Sera Gazı Emisyon İstatistikleri 1991-2021.

²³ A.g.e

²⁴ 100'ü AB üyesi, 12'si Horizon Europe kapsamındaki diğer ülkelerden olmak üzere toplam

²⁵ İBB, Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı. (2023). İstanbul Büyükşehir Belediyesi İklim İzleme Raporu 2022.

Dünyada geçmiş yıllarda benimsenen bireysel motorlu taşıma ve hızlı trafik akışına dayalı hareketlilik; günümüzde yerini güvenliği ve sosyal eşitliği öncelleyen, insana ve yaşam kalitesine öncelik veren ulaşım alternatiflerine bırakmıştır. Bu küresel yaklaşım ışığında İBB'nin de ulaşım politikaları, çevresel duyarlılık ve karbon nötr hedefiyle, kent içi ulaşımında özel otomobille bireysel yolculuk talebini azaltmaya, toplu taşıma kullanımını teşvik etmeye, başta yaya ve bisiklet olmak üzere motorsuz ulaşım türlerinin gelişmesini ve yaygınlaşmasını desteklemeye, dezavantajlı bireylerin ulaşım ihtiyaçlarının karşılanmasına ve küresel bir halk sağlığı sorunu olarak tanımlanan trafik kazalarını azaltmaya odaklanmıştır.

Söz konusu hedefleri doğrultusunda İBB, göreve geldiği 2019 yılından bu yana pek çok strateji belgesi ve eylem planı çalışmalarına imza atmış; uygulama konusunda eyleme geçmiştir. İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi, İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUP), İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı (İİDEP), İstanbul Yeşil Şehir Eylem Planı, Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planı (SECAP) gibi birçok plan İBB'nin söz konusu hedefleri doğrultusunda tamamladığı ve/veya üzerinde çalışmakta olduğu planlardandır.

İstanbul Ulaşımında Yeni Bir Bakış Açısı: İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUP)

Türkiye'de ve İstanbul'da kentsel ulaşım planlaması çalışmalarının tarihi oldukça eskiye dayanmakla birlikte; daha önce belirtildiği üzere son yıllarda ulaşım planlamasına yönelik eğilimler küresel ölçekte değişmektedir. Yakın zamana kadar İstanbul'da geleneksel yöntemlerle gerçekleştirilen ulaşım ana planı çalışmaları, kentsel hareketlilik gereksinimlerini karşılamaya yönelik ilave kapasite yaratılması; bunun da büyük ulaşım altyapısı yatırımlarının hayata geçirilmesi olarak karşılık bulmaktaydı. 2019 yılında çalışmaları başlatılan İstanbul SKUP ise kentsel ulaşım planlamasına yeni bir bakış açısı getirerek kentlileri, erişilebilirliği ve katılımcılığı merkezine alıp herkesin yaşam kalitesini artıracak çözümlere odaklanarak insanı ve çevreyi merkezine alan bir yaklaşımı ortaya koymaktadır.

İstanbul SKUP, Türkiye'de gerçekleştirilen ilk SKUP çalışması olması özelliğinin yanı sıra dünyada 16 milyona yaklaşan nüfusa sahip bir kent için hazırlanan ilk SKUP olma özelliğini de taşımaktadır. Bu yeni yaklaşımın temel amacı; yürüme, bisiklet ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımını teşvik etmek ve kentlileri planlama süreçlerinin odağına almaktır. Plan ayrıca, otomobil bağımlılığı, karbon salımı, hava ve gürültü kirliliği ve trafik kazaları gibi olumsuz etkileri de en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca plan, kentlilerin ve tüm paydaşların planlama ve uygulama süreçlerinde etkin rol almalarını sağlamayı ve başta yetersiz temsil edilen gruplar (kadın, yaşlı, ço-

cuk, engelli vb.) olmak üzere herkesin hareketlilik gereksinimlerini karşılamayı hedeflemektedir.

İstanbul SKUP'un amaçlar, göstergeler, hedefler ile politika önlemlerinin geliştirilmesinde kullanılacak olan ve paydaş katılımı ile belirlenen 2040 yılı vizyonu *"Sürdürülebilir ve dayanıklı bir gelecek için İstanbul'un eşsiz coğrafyası ve tarihi değerleriyle uyumlu, güvenli, entegre, erişilebilir ve ödenebilir hareketlilik seçeneklerinden oluşan karma bir yapı sunan, insan ve çevre odaklı, yenilikçi ve kapsayıcı bir ulaşım sistemi"* olarak tanımlanmıştır. İstanbul SKUP vizyonu kapsamında dokuz temel amaç belirlenmiştir:

- Erişilebilir, ödenebilir, entegre ve kapsayıcı bir ulaşım sistemine sahip olmak,
- Çevresel olarak sürdürülebilir bir ulaşım sistemine sahip olmak,
- Ekonomik olarak sürdürülebilir ve dayanıklı bir ulaşım sistemine sahip olmak,
- Ulaşım ve yolculukların emniyetini ve güvenliğini artırmak,
- Trafik hacimlerini, sıklıkını ve otomobil bağımlılığını azaltmak,
- Toplu taşımaya geçişi teşvik etmek,
- Aktif türlere geçişi teşvik etmek (yürüyüş ve bisiklet),
- Kompakt ve çok merkezli gelişmeyi destekleyen bir ulaşım sistemine sahip olmak,
- En az düzeyde olumsuz etkiye sahip verimli bir kentsel lojistik sistemine sahip olmak.

İstanbul SKUP'un hayata geçirilmesi için paydaşların katıldığı etkinlikler ile oluşturulan eylem planında ise, "Düşük Karbona Geçiş", "Kesintisiz Aktarma ve Entegrasyon" ile "Trafik Tıkanıklığının Azaltılması" olmak üzere üç tema altında toplam 26 ana proje belirlenmiştir. Bunun yanında, tüm projeler hayata geçirilirken "Cinsiyet Eşitliği ve Toplumsal Kapsayıcılık", "Güvenlik", "Dayanıklılık" ve "Yenilikçilik" ilkeleri baz alınmaktadır.

"Düşük Karbona Geçiş" teması altında İstanbul'da ulaşım kaynaklı karbon salımlarının azaltılması için özel araç kullanımının sınırlandırılması yoluyla bireylerin yolculuk davranışlarının değiştirilmesi, toplu taşıma filosunun karbonsuzlaştırılması ve aktif ulaşım türlerinin teşvik edilmesini amaçlayan toplam 8 ana proje yer almaktadır.



"Kesintisiz Aktarma ve Entegrasyon" teması altında bütün kentliler için erişilebilir, entegre, kapsayıcı, güvenli ve konforlu bir ulaşım sisteminin sunulduğu, toplu taşımaya geçişi teşvik etmeyi amaçlayan toplam 10 ana proje bulunmaktadır.



"Trafik Tıkanıklığının Azaltılması" teması, özel taşıt kullanımının azaltılmasına yönelik olarak teşvik edici veya caydırıcı projeleri içermektedir. Bu amaçla, kentlileri özel taşıt yerine sürdürülebilir ulaşım türlerini kullanmaya yönlendiren teşvik edici projeler ile talep yönetimi çerçevesinde özel taşıt kullanımını caydırıcı politikaların baz alındığı 8 ana proje belirlenmiştir.



İstanbul'un "karbon nötr ve dayanıklı kent" olma hedefini sağlamaya yönelik en önemli çalışmalardan birini İstanbul SKUP oluşturmaktadır. Bu kapsamda karbonsuz ulaşımın en temel türlerinden yaya ve bisikletli ulaşımına geçiş konusunda İstanbul SKUP doğrultusunda pek çok çalışma yapılmış; uygulamalar hayata geçirilmiştir.

İstanbul SKUP'un İstanbul genelinde motorsuz ulaşım türlerinin yaygınlaştırılmasına yönelik temel politikaları doğrultusunda hayata geçirilen çalışmalardan biri İstanbul Yaya Ulaşımı Ana Planı (YUAP) olmuştur. YUAP'ın başlıca amaçları; İstanbulluların, kentin sokaklarında yürümelerini teşvik etmek için gerekli fiziki ve sosyal altyapıyı oluşturmak, güvenli ve konforlu yaya erişimini sağlamak ve dolayısıyla bireylerin kent ile olan bağlarının kuvvetlenmesini sağlamak, konforlu yaya erişimiyle özel araç kullanımını azaltmak ve daha az araç kullanımı ile hem şehrin fiziksel imkânlarını daha verimli kullanabilmek hem de İstanbul'u daha az fosil yakıt kullanımı ile çevreye daha duyarlı bir kent haline getirmektir. SKUP ile paralel şekilde 2040 yılı hedef alınarak hazırlanan YUAP'ın vizyonu "birlikte, adil, engelsiz ve güvenle daha fazla yürüyen İstanbul" olarak belirlenmiştir. Belirlenen vizyona ulaşmak adına yapılacak iyileştirmelerin yönünü ortaya koyan dört amaç;

- Sokağı birlikte, engelsiz, adil ve güvenle kullanmak,
- Yürümeyi bir ulaşım türü olarak kullanmak,
- Yürümeyi teşvik etmek,
- Yürümeyi yönetmek

şeklinde belirlenmiş olup, söz konusu amaçlara ulaşmaya yönelik olarak üretilen 20 proje toplam 6 politika önlemi altında özetlenmiştir.

İBB'nin motorsuz ulaşım türlerini yaygınlaştırma konusundaki politikalarında hayata geçirdiği bir diğer çalışma ise İstanbul Bisiklet Ana Planı olmuştur. İstanbul Bisiklet Ana Planı'nda belirtilen "*bisiklet kullanım kültürünün geliştirildiği, ulaşımda bisiklet kullanımının yaygınlaştırıldığı, sağlıklı bir toplum ve temiz bir çevre için pedal çeviren kent İstanbul*" vizyonu ve belirlenen amaçlar çerçevesinde sürdürülebilir ulaşım araçlarından biri olan bisikletli ulaşımın kent içi ulaşımdaki payını artırmaya yönelik çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

SKUP, YUAP ve Bisiklet Ana Planı doğrultusunda İstanbul'da yaya ve bisikletli ulaşımın yaygınlaştırılmasına yönelik uygulama çalışmaları hayata geçirilmeye başlanmış; bu kapsamda pek çok ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluş (Dünya Sağlık Örgütü, Bloomberg Philanthropies, Global Designing Cities Initiative, Superpool, ilçe belediyeleri vs.) ile birlikte işbirliği halinde ortak çalışmalar gerçekleştirmiştir.

Kent içi ulaşımında yol güvenliğini artırmak, motorlu taşıtlar yerine bisiklet kullanma ve yürümeyi teşvik etmek amacıyla geliştirilen 'Yaya Durağı-Parklet' projesi İstanbul'da ilk defa Şişli ilçesi Halaskargazi Caddesi üzerinde uygulanmış; söz konusu uygulamanın yarattığı olumlu sonuçlar ve ilgi neticesinde ikincisi ise Yıldız Posta Caddesi üzerinde hayata geçirilmiştir.



İstanbul'da çocuklara yönelik güvenli hareket ve yaşam alanlarının artırılması kapsamında geliştirilen "Çocuklar Oyun Alanı Kalmasın", "Güvenli Okul Bölgesi" ve "Yaya Durağı" projelerine yönelik olarak Maltepe ilçesinde Yalı mahallesinde taktiksel şehircilik uygulamaları ile İstanbul'un ilk 20 km/sa hız sınırının belirlendiği "yaya öncelikli yol" çalışması hayata geçirilmiştir. Yaya öncelikli yol uygulamasının yarattığı olumlu etki neticesinde ise ikinci etap uygulamasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. Taktiksel şehircilik uygulamasının bir başka örneği ise Maltepe ilçesi Cevizli mahallesinde yer alan Binbaşı Necatibey İlkokulu yakın çevresinde uygulamaya konan 'çocuk sokağı' olmuştur.

Benzer şekilde Büyükçekmece İlçesi, Eğitim Sokak Akçansa Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulu yakın çevresinde vatandaşların karşılaştığı yaya güvenliği sorununa çözüm üretmek ve dezavantajlı grup olan ilköğretim öğrencilerinin okula yürüyerek ulaşmasını sağlamak amacıyla sokak dönüşüm uygulaması hayata geçirilmiştir. Öte yandan, İstanbul'da öğrencilere ev-okul güzergahları üzerinde güvenli, rahat ve erişilebilir alanlar ve aktarma noktaları yaratmak ve erişilebilirlik sorunlarını çözmek amacıyla "İlkokul Alanları Güvenlik El Kitabı" isimli bir kitapçık hazırlanmıştır. Bu kitapçık ışığında İstanbul genelinde YUAP ile belirlenen 65 okul ve çevresinde yaya güvenliğinin sağlanmasına yönelik sokak dönüşüm projeleri hayata geçirilecektir.



Bisikletli ulaşımına ilişkin olarak 2023 yılı Ekim ayı itibariyle İstanbul genelinde 478,4 km olan bisiklet yolu uzunluğu kısa zamanda tamamlanacak bisiklet yolları ile birlikte 575,2 km olacaktır. Yapımına başlanacak 192 km bisiklet yolu ve Avrupa Birliği IPA II programından finansal destek almaya hak kazanarak 2023 yılı Haziran ayında başlamış olan İstanbul SKUP: Aşama II-Uygulama Planı çalışmaları kapsamında projelendirilecek 250 km yol ile birlikte İstanbul yakın zamanda 1000 km'den fazla bisiklet yoluna sahip olacaktır. İstanbul'da bisiklet yollarının yanı sıra bisiklet kullanımını destekleyecek ve bisikletli ulaşımın görünürlüğünü artıracak eğitim, etkinlik, organizasyon faaliyetleri de yürütülmektedir.



İBB'nin bisiklet kültürünü yaygınlaştırmaya yönelik önemli çalışmalarından biri İstanbul Bisiklet Evi Projesi olmuştur. 2020 yılı Eylül ayından Yenikapı'da açılan bisiklet evi, İstanbul'daki tüm bisiklet oluşumlarının ve derneklerinin ihtiyaç duyduğu ortak fiziksel alanı oluşturarak farklı etkinlik ve organizasyonlara ev sahipliği yapmakla birlikte İSBIKE Bisiklet Okulu ile bisiklet sürüş eğitimleri vermektedir. Aynı zamanda, İstanbul'un Avrupa bisiklet rota ağı olan Eurovelo'ya dahil edilmesi amacıyla İBB tarafından 2022 yılı sonunda resmi başvuru yapılmıştır. Bu kapsamda mevcutta bulunan Lüleburgaz-İstanbul rotasına Çanakkale-Truva-Ayvalık güzergahının eklenmesiyle rotadaki eksiklikler raporlanarak Eurovelo Sertifikasyon Standartlarına uygun hale getirilmesi planlanmaktadır. Bu bağlamda İBB'nin bisiklet kullanımını teşvik etmeye ve desteklemeye yönelik pek çok çalışması olduğunu söylemek mümkündür. İstanbul'da paylaşımlı bisiklet sisteminin geliştirilmesine yönelik Dünya Bankası işbirliği ile ortak bir proje geliştirilmesi bu durumu kanıtlar niteliktedir.



Bisiklet Şefliği tarafından ele alınan konulardan biri de mikromobilité araçları olmuştur. Son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi İstanbul'da da kullanımı ve yoğunluğu hızla artan paylaşımlı elektrikli skuter kullanımıyla ilgili hız sınırı, park alanı ve eğitim şartı gibi konularda yeni eylem planı hayata geçirilmiştir. E-skuter eylem planı ile İstanbul'un farklı noktalarında 1500 park alanı oluşturulmuş; belirlenen kent içi hassas bölgelerde e-skuterlerin hızı 12,5 km/sa ile sınırlandırılmıştır.

Sürdürülebilir ulaşımın tesis edilmesi konusunda toplu taşımanın güçlendirilmesi ve dekarbonizasyonu büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda İstanbul'da son yıllarda özellikle raylı sistem ağının geliştirilmesine öncelik verilmiştir. 2019 yılı itibarıyla 10 raylı sistem hattında gerçekleştirilen eş zamanlı çalışmalar neticesinde beş güzergahta açılan toplam 47,3 km raylı sistem hattının yanı sıra farklı güzergahlarda devam eden çalışmalar ve projelendirilmiş hatlar ile birlikte İstanbul genelinde yaklaşık 800 kilometrelik raylı sistem ağının oluşturulması hedeflenmektedir. Hedeflenen bu ağ içerisinde, diğer kent içi raylı sistem güzergahlarıyla kesişimi bulunan Hızray projesi ile kent merkezinin yeniden organize edilmesi; doğu-batı aksında hızlı erişim sunacak olması ve kentin kuzeye gelişmesini engelleyecek olması ile İstanbul'un sürdürülebilir ulaşım hedeflerine büyük katkı sağlanması planlanmaktadır.

İstanbul'da deniz yolu ulaşımının geliştirilmesi için Şehir Hatları'na ait sefer sayıları artırılmış; raylı sistem hatları ile entegre edilerek iç kesimlerin deniz yolu ile buluşmasının sağlanması amacıyla füniküler hatları hizmete alınmıştır. Öte yandan, sürdürülebilir ulaşım hedefleri doğrultusunda İstanbul'un deniz yolu ulaşımının dekarbonizasyonuna yönelik araçlarda elektrik dönüşümünün sağlanması amacıyla Dünya Bankası ile işbirliği yapılmıştır.

Toplu ulaşım sistemlerinin kullanımını teşvik etmek amacıyla kullanılan yaygın bir yöntem olan Park Et&Devam Et otoparklarına yönelik olarak da İstanbul Otopark Ana Planı kapsamında İstanbul'da çalışmalar gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda ilk uygulamalardan biri tarihi, kültürel, ticari ve turistik bir bölge olma özelliği taşıyan Tarihi Yarımada'nın araçsız hale getirilmesini desteklemek ve Park Et Devam & Et sistemini yaygınlaştırmak için Yenikapı'da hayata geçirilmiştir. Böylece Tarihi Yarımada'ya gelmek isteyen araç sahipleri, araçlarını Yenikapı'daki otoparka bırakarak, ücretsiz ring servisiyle bölgeye erişim sağlayabilmektedir.

Değerlendirme ve Öneriler

Ticari enerji tüketiminin yaklaşık %30'unu; toplam küresel sıvı petrol tüketiminin ise yaklaşık %60'ını oluşturan ulaştırma sektörü, gelişmekte olan ülkelerde hayata geçirilen hızlı motorizasyon ve kentsel ulaşım planlaması sonucunda çevresel, ekonomik ve sosyal açıdan giderek artan sorunlar yaratmakta; kentsel yaşam üzerinde ciddi baskılar oluşturmaktadır.

İstanbul'un da karşı karşıya kaldığı bu sorunlarla mücadele konusunda son yıllarda pek çok strateji belgesi, plan ve proje hayata geçirilmeye başlamıştır. İstanbul'un sürdürülebilir ulaşım politikasına geçişi konusundaki çalışmalara yer verilen bu çalışmada, başta İstanbul SKUP olmak üzere İBB ve yerel yönetimler tarafından hayata geçirilen ve geçirilmekte olan çalışmalardan yaya, bisiklet ve toplu taşıma konusunda öne çıkan başlıklara değinilmiş olup; faaliyet raporları incelendiğinde bu raporda yer verilemeyen, ulaşımın ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarına yönelik olarak da pek çok çalışmanın devam etmekte olduğu görülmektedir.

Ulaşım alanında farklı bir yaklaşıma geçmeye yönelik hayata geçirilen çalışmaların uygulanması ve toplumda karşılık bulması, bilinçlendirme ve farkındalık oluşturmaya yönelik kampanyalar yürütülmesini de gerektirmektedir. Belirli değişimler, bireysel davranış değişiklikleri olmadan tam anlamıyla gerçekleşmemektedir. Her ne kadar son yıllarda bireylerin ve toplumların çevre konusunda duyarlılıkları artış gösterse de, kökleşmiş davranış biçimlerini değiştirme isteği artmakta olan farkındalık ile paralel gitmemektedir. Bu bağlamda yönetimlere halkı bilinçlendirme konusunda, sokakların insanlara ait olduğunu; bu nedenle sokakların herkes tarafından güvenli ve eşit bir şekilde kullanılabilir olduğunu anlatmaya yönelik önemli görevler düşmektedir.

Ulaşım konusunda hayata geçirilecek yapıcı adımların toplumda karşılık bulması ve değişikliklere uyum sağlanması konusu, dünya kentlerinde hayata geçirilen köklü dönüşümlerde de (Londra düşük emisyon bölgesi, Times meydanının yayalaştırılması vb.) toplumsal reaksiyonlara sebep olmuştur. Ancak yönetimlerin bu konudaki kararlılıkları ve çalışmalara yönelik yürüttükleri kampanyalar ile ulaşım konusundaki köklü dönüşümler zaman içerisinde insanlar tarafından kabul görmüştür.

13 Kasım 2023 tarihinde İstanbul Planlama Ajansı Florya Kampüsü'nde New York Ulaştırma Departmanı eski başkanı Janette Sadik-Khan'ın katılımıyla yayalaştırma ve bisikletli ulaşımaya yönelik gerçekleştirilen söyleşide, Times Meydanı başta olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri'nde ve dünyanın pek çok farklı şehirlerinde başarıyla tamamlanmış uygulamaların temelinde strateji ve üst politika belgelerinin varlığı ve konuyla ilgili kararlılığın altı çizilmiş-

tir. Yayalaştırma ve bisikletli ulaşım kapsamında gerçekleştirilen dönüşümlere yönelik meydana gelen tepki ve eleştiriler için farklı kanallardan, insanlara bu değişimin toplumun sağlığı ve refahı için olduğunu anlatmanın etkili olduğunu vurgulayan Sadik-Khan, Times Meydanı gibi kentin merkezinde yer alan yoğun bölgelerdeki büyük dönüşümlerden önce kentin çeperinde ve farklı bölgelerinde gerçekleştirilen ufak ölçekli uygulamalar ile insanların değişimin başarılabilirliğini ve bu değişimin zaman içerisinde oluşturduğu olumlu etkileri (trafik kazaları, hava ve gürültü kirliliğinde azalma, gün boyu canlı sokakların oluşması, insanların kendini güvende ve rahat hissettiği kamusal mekanların oluşması vb.) görmesinin önemini aktarmıştır.

Sonuç olarak İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi gibi bir üst politika belgesinin ve bu belge ile paralel SKUP, İİDEP, YUAP vb. planların varlığı sürdürülebilir ulaşımın tesis edilmesi konusunda yerel yönetimlerin elini güçlendirmektedir. Söz konusu planlar incelendiğinde pek çok köklü değişikliği gerektiren uygulamanın yer aldığı görülmektedir. Bunlardan en temeli, insanı odağa alan ve çevre dostu olan karbonsuz ulaşım türlerinin İstanbul'da yaygınlaştırılması ve İstanbul ulaşımında öncelikli hale getirilmesidir. Bu amaç doğrultusunda son yıllarda İstanbul'da yerel yönetimler tarafından pek çok uygulama hayata geçirilmiş; birçok projenin de hayata geçirilmesi konusunda çalışmalar devam etmektedir. İstanbul'da sürdürülebilir ulaşım yaklaşımının başarılı olması konusunda gerçekleştirilen projeler kadar bu projelerin öncesi ve sonrasında yapılacak çalışmalar da oldukça önemlidir. Bu kapsamda:

- Projeye yönelik olarak öncelikli alanlar (trafik kazalarının yoğun olduğu yerler, okul bölgeleri, farklı platformlardan edinilen şikayetlerin yoğunlaştığı lokasyonlar vb.) tespit edilmeli,
- Projeler (yayalaştırma, yol düzenlemesi vs.) kent genelinde küçük ölçekli müdahale alanlarıyla yaygınlaştırılmalı,
- Projeler hayata geçirilirken alandan etkilenecek paydaşlar hazırlık süreçlerine dahil edilmeli,
- Projelerin kent hayatında yaratması beklenen olumlu etkileri (trafik kazalarının azalması, hava/gürültü kirliliğinin azalması, kamusal alanda güvenliğin artması vb.) çevresel, ekonomik ve sosyal tüm yönleriyle, farklı kanallardan (afiş, poster, sosyal medya vb.) insanlara aktarılmalı,
- Projeler hayata geçirildikten sonra izleme çalışmaları yapılmalı,
- Uygulamalara yönelik öncesi-sonrası çalışmaları yapılarak projenin meydana getirdiği olumlu sonuçlar insanlara farklı kanallardan aktarılmalıdır.

