

VİZYON 2050'NİN İZİNDE

İSTANBUL'DA SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIMIN İNŞASI



Yayın Yönetimi ve İdari Koordinasyon
İstanbul Planlama Ajansı

İçerik Sorumluları
Gamze Yaşar, Özge Tekçe Demirkol

Hazırlayanlar
Ezgi Kundakçı

Tasarım Konsepti ve Yayın Kimliği
Kader Şahin

Basım Yeri ve Tarihi
İstanbul, Mart 2024

İstanbul Büyükşehir Belediye İştiraki Kültür A.Ş. yayınıdır.

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	1
SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM KAVRAMI	2
İSTANBUL VİZYON 2050 STRATEJİK PLANLAMA ÇALIŞMALARINDA ULAŞIMA YÖNELİK POLİTİKALAR	3
SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN İLK ADIMLAR	5
Planlama Çalışmaları	5
Raylı Sistemler	6
Karayolu Toplu Ulaşım Sistemi	9
Denizyolu	10
Yaya ve Bisikletli Ulaşım	11
Karayolu Ulaşımı	14
Ulaşım İndirimleri	15
Kent İçi Lojistik	15
SONUÇ	16

GİRİŞ

Uzun yıllar boyunca hızlı trafik akışına dayalı karayolu projelerinin hayata geçirildiği İstanbul'da, zaman içerisinde artan araç sayısı ve açılan yeni yolların etkisiyle bireysel yolculuk talebi giderek artmıştır. Dolayısıyla trafik sıkışıklığı, İstanbul ve İstanbullular için kronik bir stres haline gelmiştir. Karayolu odaklı ulaşım altyapısı tüm dünyada olduğu gibi İstanbul'da da çevresel, ekonomik ve sosyal olarak olumsuz etkilere sebep olmuştur. Motorlu taşıt trafiğini önceliklendiren bu yaklaşım İstanbul'u, insanların sokaklarında güvenli bir şekilde yürüyüp bisiklete binemediği, trafik sıkışıklığından dolayı gerek bireysel gerek toplu ulaşım da seyahat sürelerinin uzadığı, çevresel kirliliğinin arttığı ve ulaşım yoksulluğunun meydana geldiği bir kent haline getirmiştir.

İBB'nin sürdürülebilir ulaşımaya yönelik politikaları, güvenlik, kapsayıcılık ve çevresel duyarlılık ilkeleri doğrultusunda etkin, adil, erişilebilir ve ekonomik olarak karşılanabilir ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve böylece İstanbulluların gündelik hayata katılımlarının kolaylaştırıldığı bir kent oluşturulması üzerinden ele alınmaktadır. Bu çalışma kapsamında İstanbul'un ulaşımına ilişkin mevcut durum, İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi ve İstanbul Vizyon 2050 Eylem Planı'nda belirlenen stratejiler ve eylemler ile geçtiğimiz beş yılda İstanbul'da gerçekleştirilen çalışmalar detaylı bir şekilde incelenmektedir.

"Vizyon 2050'nin İzinde" rapor serisinin bir parçası olarak hazırlanan bu çalışma, İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi'nde belirlenen temalara paralel olarak İstanbul'da gerçekleştirilen çalışmaları ulaşım bağlamında ele almaktadır. Rapor, belirlenen vizyon, amaç ve hedefler doğrultusunda İstanbul'da ulaşımın nasıl sağlanacağına dair atılacak adımları ortaya koymaktadır.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM KAVRAMI

Ulaşım tercihleri üzerinde ciddi etkiler meydana getiren 1950'li yıllar, hızlı kentleşme ve artan araç trafiğine sahne olmuş; bunun bir sonucu olarak ulaşım altyapısı odağı demiryolundan karayoluna doğru kaymıştır. Bu dramatik değişim kentlerin araç baskısı altında kalması, tarihi ve doğal alanların tahrip olması, kamusal alanlarda yetersizliklerin ortaya çıkması ve kentsel yaşam kalitesinin düşmesine sebep olmuştur.¹

Motorlu araç sayısı ve kullanımında meydana gelen bu artış çevresel olarak kirliliğe, ekonomik olarak kaynakların tükenmesine ve sosyal olarak eşitsizliğe sebep olarak küresel arenada sürdürülebilir kalkınma kavramı ile birlikte sıkça tartışılmaya başlanmıştır. Çevresel, ekonomik ve sosyal olarak sürdürülemez eğilimler ile karşı karşıya kalan dünya ülkeleri, sürdürülebilir kalkınma tartışmaları içerisinde ilk defa 1992 yılında Rio de Janeiro'da gerçekleştirilen Dünya Zirvesi'nde "sürdürülebilir ulaşımı" dillendirmiş ve tartışmaya başlamıştır.

BM Üst Düzey Danışma Grubu tarafından sürdürülebilir ulaşım "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 tanımlanmıştır.²

Kalkınmayı oluşturan temel unsurlardan biri olan ulaşım sektörü, kentlerin gelişmesine yön veren, yerel ve küresel pazarları birbirine bağlayan önemli bir köprü görevi üstlenmesinin yanı sıra insanların kentsel hayata katılımlarını sağlayan, eşitsizlikleri ortadan kaldıran, kır-kent ilişkisini güçlendiren, mekansal büyümeyi dengeleyen bir yapıda olmalıdır. Bu bağlamda, güvenli, güvenilir, entegre ve çevre dostu ulaşım altyapısı oldukça önemlidir.

"Sürdürülebilir ulaşım" perspektifi, ulaşım piramidinde, çevre dostu yaya ve bisikletli ulaşımın en öncelikli olduğu, bunun da toplu taşıma ile desteklendiği bir yapıyı ortaya koymaktadır. Bu bağlamda İstanbul'un temel ulaşım politikalarını çevresel duyarlılık ve karbon nötr hedefleri doğrultusunda kent içi hareketlilikte bireysel yolculuk talebini azaltacak, toplu taşıma ağını raylı sistem odaklı olarak yaygınlaştıracak, insanları toplu taşıma kullanmaya teşvik edecek, yaya ve bisikletli ulaşımın yaygınlaşmasını ve gelişmesini destekleyecek, dezavantajlı bireylerin ulaşım ihtiyaçlarını karşılayacak, ulaşım yoksulluğu ile mücadele edecek, trafik güvenliğini sağlayacak uygulamalar oluşturmaktadır.

¹ Kılınçaslan, T. (2012). Ulaşımın tarihsel gelişimi. Kentsel Ulaşım. Ninova Yayıncılık.

² Birleşmiş Milletler. (2023). World Sustainable Day. Erişim tarihi Mart 11, 2024. <https://www.un.org/en/observances/sustainable-transport-day>

İSTANBUL VİZYON 2050 STRATEJİK PLANLAMA ÇALIŞMALARINDA ULAŞIMA YÖNELİK POLİTİKALAR

İstanbul Vizyon 2050 Stratejik Planlama çalışmalarının iki temel adımı olan İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi³ ve İstanbul Vizyon 2050 Eylem Planı'n-
da,⁴ sürdürülebilir ulaşım yaklaşımı çerçevesinde geliştirilen tema, amaç, he-
def ve eylemler oldukça geniş yer kaplamaktadır.

İstanbul'da sürdürülebilir ulaşımın tesis edilmesi vurgusu, İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi'nde sıklıkla dile getirilen bir kavram olmakla birlikte; bu kavram belgenin yedi ana temasından biri olan "Etkin ve Kapsayıcı Hareketlilik" kapsamında doğrudan; "Çevreyi Koruyan ve Değişen İklimle Uyumlu Kent" ve "İyi Yaşam Sağlayan Canlı ve Duyarlı Mekanlar" temalarında ise dolaylı olarak ele alınmaktadır.

- **Etkin ve Kapsayıcı Hareketlilik** teması altında beş amaç belirlenmiş ve bu amaçlar ile
 - » Raylı sistem odaklı entegre toplu taşıma sisteminin geliştirilmesiyle özel otomobille bireysel yolculuk talebini azaltılması,
 - » Başta yaya ve bisiklet olmak üzere motorsuz ulaşım türlerini geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması,
 - » Küresel bir halk sağlığı sorunu olan trafik kazalarının azaltılması,
 - » Dezavantajlı bireyler başta olmak üzere herkesin ulaşım ihtiyaçlarına cevap vererek kapsayıcılığın tesis edilmesi,
 - » Kent içi yük hareketliliğinde İstanbul trafiğine ilave yük getirmeyerek çevre dostu lojistik faaliyetlerin hayata geçirilmesine yönelik politikalar ve yol haritası oluşturulmuştur.

Söz konusu tema altında belirlenen amaçlar ise şu şekildedir:

- » Bütünleşik ulaşım sistemleriyle erişilebilir ve konforlu yolculuk sağlamak,
- » Yaya ve bisikletli ulaşımı kent genelinde bir ulaşım türü olarak yaygınlaştırmak,
- » Trafik güvenliğini sağlamak,
- » Ulaşım sistemlerinde kapsayıcılığı sağlamak,
- » Küresel ve bölgesel bağlantıları güçlü, çevreyle uyumlu insan ve yük hareketliliğini sağlamak.

³ İPA Vizyon 2050 Ofisi (2022). İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi.

⁴ İPA Vizyon 2050 Ofisi (2024). İstanbul Vizyon 2050 Eylem Planı (devam eden çalışma)

- **Çevreyi Koruyan ve Değişen İklimle Uyumlu Kent** teması altında İstanbul'un karbon nötr kent olma hedefi doğrultusunda ulaşımdan kaynaklı emisyonları ve gürültü kirliliğini azaltacak stratejiler tanımlanmıştır. Söz konusu tema altında belirlenen "Çevre kirliliği ve sera gazı emisyonlarını azaltmak" amacı altında:
 - » Çevre dostu ulaşımın yaygınlaştırılması ve ulaşımdan kaynaklanan emisyonların azaltılması
 - » Gürültü kirliliğinin azaltılmasına yönelik uygulamaların ve farkındalık çalışmalarının yaygınlaştırılması hedefleri belirlenmiştir.
- Ulaşımla ilgili ana konuların ele alındığı bu iki tema haricinde, İstanbul Vizyon Strateji Belgesi'nin "**İyi Yaşam Sağlayan Canlı ve Duyarlı Mekanlar**" teması kapsamında ise kent mekanı ve ulaşım ilişkiselliği göz önünde bulundurularak kentsel mekânın dengeli gelişmesini ve çok merkezliliği destekleyecek ulaşım kararlarının hayata geçirilmesine yönelik politika belirlenmiştir. Buna yönelik olarak "Kentsel alanda dengeli ve çok merkezli gelişmeyi destekleyecek şekilde ulaşım bağlantılarının sağlanması" hedefi ortaya konmuştur. Bu hedef, merkezler arası ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi, toplu taşıma odaklı alt merkezlerin geliştirilmesi ve raylı sistem altyapı yatırımlarının geliştirilmesine işaret etmektedir.

İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi ile ortaya konan amaç ve hedefler çerçevesinde uygulamaya dönük müdahale ve eylem alanlarını tanımlayan ve uygulama esaslarını belirleyen İstanbul Vizyon 2050 Eylem Planı (VEP) çerçevesinde İstanbul'un 2050 vizyonunun hayata geçirilmesi için stratejik eylemler belirlenmiştir.

VEP kapsamında "Kentsel Yapılı Çevre, Ulaşım ve Altyapı" meydan okuma alanında yer alan ve ulaşım ile ilişkili olan "Stratejik Eylem Çerçevesi" şu şekilde yer almaktadır:

- Kentsel ulaşımın eşitlik ve kapsayıcılık ilkeleri çerçevesinde gelişimini vurgulayan "Erişilebilir İstanbul",
- Yük hareketlerinin kentte yarattığı olumsuzlukların önüne geçmeyi amaçlayan "Sürdürülebilir Yük Hareketliliği".
- İstanbul'un eşsiz mirasının önemine ve korunmasına dikkat çeken "İstanbul Miras Ağı",
- Dünya Mirası Tarihi Yarımada'nın bütünlük ve özgünlük değerleriyle korunması ve iyileştirilmesine vurgu yapan "Müzakere Odağı Tarihi Yarımada".

"Toplumsal Refah ve Adalet" meydan okuma alanı altında yer alan "Herkes için Adil Ulaşım" stratejik eylem çerçevesi, ulaşımın dezavantajlı gruplar dahil olmak üzere tüm İstanbullular için daha kapsayıcı ve adil hale getirilmesini sağlamayı hedeflemektedir.

"Çevre ve Ekoloji" meydan okuma alanı altında yer alan "Kirlilikle Mücadele" ve "Yenilenebilir Enerji Uygulamaları" ise İstanbul'da ulaşımdan kaynaklı çevresel kirliliği önleyecek ve yenilenebilir temiz enerji kaynaklarının kullanımını artıracak adımları tanımlamaktadır.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN İLK ADIMLAR

İstanbul'da ulaşılabilirliğin sağlanması için 2019 yılından bu yana pek çok çalışma gerçekleştirilmiştir. Aşağıda belirli başlıklar altında toplanan adımlar, çok daha uzun ve kapsamlı olması öngörülen ulaşım politikalarının ilk halkası olarak görülmelidir.

Planlama Çalışmaları

İstanbul'da sürdürülebilir ulaşımın tesis edilmesi noktasında belirli bir program ve takvim çerçevesinde adımların belirlenmesi amacıyla, katılımcı yöntemler ile planlama çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

- 2019 yılında çalışmaları başlatılan İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUP), Türkiye'de gerçekleştirilen ilk SKUP olma özelliğinin yanı sıra dünyada 16 milyona yaklaşan nüfusa sahip bir kent için hazırlanan ilk SKUP olma niteliğindedir. 2040 yılı için "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 tanımlanan vizyonu altında 9 amaç belirlenmiştir. Bu 9 amaç doğrultusunda belirlenen 26 ana proje, "Düşük Karbona Geçiş", "Kesintisiz Aktarma ve Entegrasyon" ile "Trafik Tıkanıklığının Azaltılması" temaları altında toplanmıştır.
- Kentsel ulaşım için yeşil, adil ve kapsayıcı dönüşümü hedefleyen İstanbul SKUP'u hayata geçirmek ve İstanbulluların sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini ve uygulamalarını yaşayarak deneyim kazanmalarını desteklemek üzere pilot ölçekli çalışmaların yer aldığı, İstanbul SKUP'un uygulamaya yönelik ikinci aşaması olan "İstanbul SKUP Aşama II Uygulama Planı" isimli proje, Avrupa Birliği Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA II) kapsamında yürütülmekte olan Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı tarafından aldığı finansal destek ile Haziran 2023 tarihi itibarıyla çalışmaya başlamıştır.
- İstanbul'da yaya ulaşımını ve erişilebilirliğini artırarak yürünebilir bir İstanbul vizyonu oluşturmak amacıyla 2022 yılı itibarı ile "Yaya Ulaşımı Ana Planı" (YUAP) hazırlanmıştır. Bu kapsamında "sokağı birlikte kullanmak, yürümeyi bir ulaşım türü olarak tanımlamak, yürümeyi teşvik etmek ve yürümeyi yönetmek" olarak belirlenen dört temel amaç belirlenmiştir.

- İstanbul'da nüfus ve araç sahipliği artışı, günlük yolculuklarda toplu ulaşım araçları yerine özel araç kullanımının tercih edilmesi gibi ulaşım alışkanlıklarındaki değişiklikler göz önünde bulundurularak otopark ihtiyacının karşılanmasına ve arzın yönetilmesine alternatif çözümler geliştirmek amacıyla "İstanbul Otopark Ana Planı", İstanbul SKUP ile uyumlu olarak 2022 yılında hazırlanmıştır.
- İstanbul'un kent içi ulaşımında deniz ulaşımının payının artırılması hedefi ile "Deniz Ulaşımının Geliştirilmesi ve Entegrasyonu Stratejilerinin Belirlenmesi Projesi" hazırlanmıştır.
- İstanbul genelinde kent içi lojistik faaliyetlerin analiz edilmesi, paydaş gruplarla birlikte katılımcı ve kapsayıcı bir yönetimle kent içi lojistik ihtiyaçların tespit edilmesi, belirlenen ihtiyaçlara yönelik eylem planları ve içeriklerinin tanımlanması çalışmaları tamamlanmıştır.

Raylı Sistemler

2019 yılında 7 metro, 2 tramvay, 2 nostaljik tramvay, 3 füniküler, 2 teleferik ve 1 banliyö hattında toplam 233,8 km olan raylı sistem ağına ek olarak İBB yönetimi göreve geldiğinde hızlı bir şekilde, yapımına henüz başlanmamış ve/veya inşaatı durmuş raylı sistem projelerine yönelik çalışmalara başlamıştır.

- Haziran 2019'da fiziki ilerlemesi %70 seviyelerinde olan M7 Kabataş – Mecidiyeköy – Mahmutbey Metro Hattı'nın 15 istasyondan oluşan 18 km'lik ilk etabı olan Mecidiyeköy-Mahmutbey kesimi hızlı bir şekilde tamamlanarak hizmete açılmıştır. Söz konusu hattın 2 istasyondan oluşan 2 km'lik ikinci etabı ise 2023 yılı Ocak ayında hizmete başlamıştır.
- Haziran 2019'da fiziki ilerlemesi %50 seviyelerinde olan T5 Eminönü - Alibeyköy Tramvay Hattı'nın 12 istasyon ve 9 km'lik ilk etabı olan Eminönü - Alibeyköy kesimi 2021 yılı Ocak ayı başında açılmıştır. Söz konusu hattın 2 istasyondan oluşan 1,1 km'lik kesimi ise Ağustos 2023'te tamamlanarak İstanbulluların hizmetine sunulmuştur.
- Göreve geldiği Haziran 2019'da sahadaki fiziki ilerlemesi %60 seviyesinde olan M8 Bostancı - Dudullu Metro Hattı ise hızlı bir şekilde tamamlanarak 2023 yılının Ocak ayında açılmıştır. 13 istasyondan oluşan 14,3 km'lik bu hat, Anadolu Yakası'ndaki ilk kuzey-güney doğrultudaki metro hattı olup doğu-batı doğrultusundaki iki metro hattı ve Marmaray'ın yanı sıra Bostancı iskelesinde denizyolları ile olan entegrasyonuyla öne çıkmaktadır.

- Anadolu Hisarı, Küçüksu ve Üsküdar iskeleleri ile Aşiyan arasında işletilen deniz hatları ile kıta geçişleri açısından bir alternatif oluşturan F4 Rume-
li Hisarüstü - Aşiyan Füniküler Hattı, Haziran 2019'da %26'lık fiziki ilerleme ile teslim alınarak kısa bir süre içerisinde tamamlanmış ve Ekim 2022'de açılmıştır. Füniküler hattı Beşiktaş ilçesinin kıyı kesimleri ile yüksek kesimlerini birleştirmesinin yanı sıra, Boğaziçi Üniversitesi öğrencilerinin Aşiyan - Anadolu Hisarı - Küçüksu Ring Hattı ile Anadolu Hisarı Kampüsü'nde yer alan öğrenci yurduna 15 dakika gibi kısa bir sürede ve konforlu bir şekilde ulaşmalarını sağlamaktadır. Bu hat ile günlük yaklaşık 3 bin yolcu taşınmaktadır.
- 2019'da fiziki ilerleme oranı %36 seviyelerinde olan M9 Ataköy - İkitelli Metro Hattı'nın 2 istasyondan oluşan 2,1 km'lik ilk etabı olan İkitelli - Bahariye arasındaki kesim Mayıs 2021'de açılmıştır. Söz konusu hattın 9 istasyondan oluşan 11,3 km'lik son etabı 2024 yılı Mart ayında açılmıştır.
- Anadolu Yakası'nda önemli bir hat olan M5 Üsküdar - Çekmeköy Metro Hattı'nın fiziki ilerlemesi Haziran 2019'da %4 seviyelerindeki Sultanbeyli'ye kadar olan uzatmasının 5 istasyondan oluşan 6,5 km'lik ilk kesimi de 2024 yılı Mart ayında açılmıştır.

2019'dan bu yana tamamlanan raylı sistem hatları kadar inşa çalışmaları devam etmekte olan hatlar da İstanbul'da birçok semti ve İstanbulluyu raylı sistemler ile buluşturacaktır. İnşa çalışmalarının devam ettiği M5 Çekmeköy - Sancaktepe - Sultanbeyli Metro Hattı'nın 3 istasyondan oluşan 4,4 km'lik ikinci etabı Samandıra Merkez - Sultanbeyli arası kesiminin 2025 yılı sonuna kadar tamamlanmasıyla Sultanbeyli ilçesi metroya kavuşacaktır. 2019 Haziran'da göreve gelindiğinde %4'lük fiziki ilerleme ile teslim alınan ve hızlı bir şekilde çalışmaların başlatıldığı 11 istasyondan oluşan 13 km'lik M12 Ümraniye - Ataşehir - Göztepe Metro Hattı'nın tamamlanmasıyla Ataşehir ve Ümraniye ilçelerinde raylı sisteme erişim sağlayan nüfusta artış yaşanacaktır.

M10 Kaynarca - Pendik - Tuzla metro hattının açılmasıyla Pendik ilçesinde raylı sistemlere olan erişim artacak; M7 Mahmutbey-Kabataş metro hattının son etabı olan Yıldız - Kabataş kesiminin de tamamlanmasıyla Bağcılar'dan Beşiktaş'a kesintisiz ve hızlı bir toplu taşıma hizmeti sağlanmış olacaktır.

İnşaat çalışmaları devam eden M7 Mahmutbey - Bahçeşehir - Esenyurt metro hattının 2029'a kadar tamamlanmasıyla Esenyurt ve Avcılar raylı sistemlere kavuşacak, Küçükçekmece ilçesinde sisteme erişebilen nüfus artış gösterecektir. Kirazlı-Halkalı metro hattının tamamlanmasıyla ise Marmaray ve diğer metro hatları ile bağlantı sağlanmış olacaktır. Ayrıca, 2024 yılı Mart ayı içerisinde Yenidoğan-Sancaktepe Şehir Hastanesi - İstanbul Finans Merkezi - Söğütlüçeşme raylı sistem hattının ilk etabı Yenidoğan - Cumhuriyet - Emek kesiminde yapım çalışmalarına başlanmıştır.

Sürdürülebilir ulaşım politikaları çerçevesinde tamamladığı ve yapımına de-



Harita 1. 2019 yılı sonrası İBB tarafından yapılan ve yapımı devam eden raylı sistem hatları

vam ettiği raylı sistem hatlarının yanı sıra, İBB, İstanbul'a kazandıracığı yeni raylı sistem hatları ile de öne çıkmaktadır. Bunların en önemlilerinden biri Hızray projesidir.

İstanbul'un 2050'de karbon nötr ve dirençli kent olma hedeflerini destekleyen en önemli projelerinden biri olan HIZRAY, dünyada örneği sayılı olan ekspres metro sistemi ile 74,5 km'lik bir mesafede, her istasyonda en az bir raylı sistem hattı ile entegre olan 13 istasyondan oluşmakta; Beylikdüzü - Sabiha Gökçen Havalimanı arası yolculuk süresini yaklaşık 55 dakikaya indirmektedir. Günde 1,5 milyon yolcu tarafından kullanılması öngörülen HIZRAY, İstanbul ulaşım sistemini dört farklı seviyede kademelendirecek; İstanbul'un 3 havalimanına erişim sağlarken İstanbul'un kuzeyinin yeşilini kentsel büyümeye karşı koruyarak kentsel mekanın dengeli ve çok merkezli gelişmesini sağlayacaktır.

2019 yılından bu yana, raylı sistemlere ağırlık verilen İstanbul'da 2029 yılında yaklaşık 500 km raylı sistem hattının hizmette olması; yapımı devam eden hatlar ile birlikte ise bu rakamın 650 km'yi bulması, 2029 yılından sonraki kısa dönemde ise İstanbul'daki raylı sistem ağına 740 km'ye ulaşması hedeflenmektedir.

Karayolu Toplu Ulaşım Sistemi

- İstanbul'daki toplu taşıma sistemini kökünden değiştiren sistemle, özel halk otobüsleri, Ulaşım A.Ş. ve İstanbul Otobüs A.Ş, İETT çatısı altında birleştirilmiş; böylece karayolu toplu taşımada yer alan otobüsler birbiri ile yarışan değil; birbirini tamamlayan bir sisteme dahil olmuştur.
- Araç filosuna, yüksek yolcu kapasiteli 252 yeni metrobüs aracı ile farklı tarihlerde 143 ve 150 olmak üzere toplam 293 otobüs eklenmiştir. 2018 yılında 13.708 olan durak sayısı 15.400'e çıkarılmış; kapalı durak oranı ise %36'dan %45'e yükseltilmiştir. Ayrıca İETT bünyesinde toplam 125 yeni hat hizmete alınmış; 2019 yılında 49.425 olan sefer sayısı 54.988'e yükseltilmiştir.
- Raylı sistemleri besleyecek şekilde düzenlenen karayolu toplu taşıma hattı 68'den 112'ye çıkarılmıştır. Bu hatların 60 tanesi ücretsiz aktarma ile hizmet vermektedir.
- 2019 yılından önce faytonlarla yapılan ada içi ulaşım faaliyetleri elektrikli küçük toplu taşıma araçları ile gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Faytonlar kaldırıldıktan sonra Adalar'da yeşil dönüşüm ile 2023 yılında 170 elektrikli araç hizmete alınmış olup; 60 adet elektrikli araç da 2024 yılı içerisinde hizmete sunulacaktır.
- İstanbul SKUP kapsamında minibüs hatlarının Elektronik Ücret Toplama Sistemine (İstanbulkart entegrasyonu) dahil edilmesi yönünde çalışmalar yapılmış olup, söz konusu sisteme yönelik pilot proje uygulamasına Arnavutköy ilçesinde başlanmıştır.
- Raylı sistemlerle paralel güzergahta olan, kendi içinde mükerrer cadde-sokakları kullanan verimsiz durumdaki minibüs hatları iptal edilerek, kentin tipolojik yapısı nedeniyle otobüs erişiminin zor olduğu bölgelerde yeni hat düzenlemeleri yapılmıştır.
- İBB Ulaşım Akademisi projesi kapsamında taksi, minibüs ve okul servis şoförlerine yönelik gerçekleştirilen eğitimlerde 50 binden fazla şoföre eğitim verilmiştir.

Denizyolu

- 2019-2024 yılları arasında deniz yollarında açılan 10 yeni hatta ek olarak yaz aylarında Mehtap Turları gerçekleştirilmektedir. Böylelikle toplam hat sayısı 31'e, günlük ortalama sefer sayısı ise 700'den 891'e çıkarılmıştır. Ayrıca Bostancı-Adalar Ring Hattı ve Kadıköy-Karaköy-Beşiktaş Hattı'nda gece seferlerine başlanmıştır.
- Üretim faaliyetleri durma noktasına gelmiş Haliç Tersanesi'nde üretim faaliyetlerine tekrar başlanarak, İstanbul'un simgelerinden, kültür varlığı niteliğinde olan ve hurdaya çekilen Paşabahçe, Kızıltoprak vapurları restore edilerek toplu taşımacılığa kazandırılmıştır.
- 2 iskele restore edilerek yeni açılan iskeleler ile birlikte faal olan iskele sayısı 53'e çıkarılmış; 5 tanesi iskelelerde 27 tanesi ise gemilerde olmak üzere toplam 32 vapur kafe hizmete açılmıştır. Ayrıca vapurlarda 19 adet çocuk oyun alanı yapılmıştır.



Resim 1. Restorasyon Sonrası Moda İskelesi

- 2021 yılından itibaren Haliç Tersanesi'nde üretilen 5'i hibrit olmak üzere toplam 50 deniz taksi ile İstanbul denizyolu ulaşımında yeni alternatif oluşturmuştur. Deniz taksi kullanımında etkinliği artırmak adına İBB Deniz Taksi uygulaması içerisinde "Paylaşımlı Yolculuk" alternatifi oluşturulmuştur. Deniz taksilerin 28 yolcu kapasitesine çıkarılmasıyla 2 adet deniz dolmuş üretilmiştir. Ayrıca 9 tane deniz dolmuşun üretimine devam edilmektedir.
- Karadan denize, denizden karaya ve denizden denize olan aktarmalarda mevcut aktarma ücretlerinin %50'si kadar indirim sağlanması ve mil bazlı ücret tarifesine geçiş sağlanmıştır.

Yaya ve Bisikletli Ulaşım

- 2019 yılından bu yana İstanbul genelinde 52 sokak yayalaştırılmıştır. Ayrıca 2 yayalaştırma projesinin imalatı devam etmekte olup, 3 yayalaştırma projesine ilişkin karar alınmıştır.
- Tarihi Yarımada'nın tarihi ve kültürel yapısını ön plana çıkarmak ve yaya öncelikli bir alan haline getirmek amacıyla Ordu Caddesi ve etrafında yayalaştırma projesi hayata geçirilmiştir.



Resim 2. Ordu Caddesi

- Trafiği sakinleştirerek yol güvenliğini sağlamak ve yol üstü araç park yerlerini halka açık alanlara dönüştürerek kısa mesafeli yolculuklarda yürümeyi teşvik etmek, yayalara etkin ve verimli kullanabilecekleri kamusal alanlar sağlamak amacıyla İstanbul'da Şişli Halaskargazi Caddesi ve Yıldız Posta Caddesi üzerinde olmak üzere toplam iki yaya durağı (parklet) projesi hayata geçirilmiştir.
- Kent içi ulaşımında güvenliğin sağlanması amacıyla Avcılar ilçesinde belirlenen beş bölgede mevcut yol ağını oluşturan sokak ve caddelerin adil bir şekilde kullanımını sağlamaya yönelik trafik sakinleştirme ve benzeri uygulama kararları geliştirilerek konsept projeler hazırlanmıştır.
- Çocukların taşıt trafiğinden daha az etkilenmesini sağlamak ve güvenli vakit geçirebilecekleri, oyun oynayabilecekleri sokaklar oluşturmak amacıyla Çocuk Dostu Sokaklar Projeleri kapsamında pilot uygulamalar hayata geçirilmektedir. Yalı Mahallesi Taktiksel Kentleşme Projesi, Maltepe ilçesi, Onur Sokak, İstasyon Caddesi ve Şehit Nedim Özpolat Sokağı aksı boyunca planlanan yaya öncelikli sokak uygulama projesinin 1. etabı Onur Sokak ve İstasyon Caddesi'nde Nisan 2022'de faaliyete geçirilmiştir. Maltepe ilçesi, Cevizli Mahallesi, Kıbrıs Sokak'ta yer alan Binbaşı Necatibey İlkokulu yakın çevresinde 'Taktiksel Oyun Sokağı' dönüştürme projesi prova uygulaması ise Nisan 2023 tarihinde gerçekleştirilmiş olup, kalıcı uygulama için proje çalışmaları Maltepe Belediyesi yürütücülüğünde devam etmektedir. Büyükçekmece ilçesi Eğitim Sokak üzerinde yer alan Akçansa Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulu ve çevresinde ilköğretim öğrencilerinin okula yürüyerek ulaşmasını hedefleyen projenin açılışı Eylül 2023'te Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında gerçekleştirilmiştir.
- Öğrencilerin ev-okul güzergahlarında erişilebilirlik sorunlarının çözümüne yönelik olarak 'Güvenli Okullar Politika Belgesi' oluşturulmaktadır.
- İstanbul genelinde 2019 yılında 162 km olan bisiklet yolu uzunluğu, günümüzde 509,4 kilometreye ulaşmıştır. Projesi tamamlanan bisiklet yolu uzunluğu 362,8 kilometre olmakla birlikte 33,2 kilometrelik bisiklet yolunun projesi devam etmektedir, 35,4 kilometrelik bisiklet yolu da inşaat aşamasındadır.
- İstanbul'da ilk defa uygulanan kapalı bisiklet parkı, toplu ulaşım sistemleri ile bisiklet ulaşımını entegre etmekte olup Zeytinburnu Çırpıcı Parkı önünde 2023 yılında hizmete açılmıştır.

- Bisiklet şefliği tarafından özel gün ve haftalarda bisiklet farkındalığını artırmak için çeşitli sürüşler düzenlenmiştir.
 - » 24 Nisan "Mektepten Meclise Pedal" Çocuk Bisiklet Turu Etkinliği
 - » 3 Haziran 2022 Dünya Bisiklet Günü Sürüşü
 - » 29 Ekim 2022 Cumhuriyet Bayramı Bisiklet Sürüşü
 - » 15 Nisan 2023 Deprem Dayanışma ve Çocuk Bisiklet Sürüşü
 - » 21 Eylül 2023 Empati Sürüşü
- Bisiklet farkındalığını yaratmak ve bisiklet kullanımını özendirmek için reklam kampanyaları ve teşvik edici projeler yürütülmüştür. Bicification projesi ile bisikletle yapılan seyahatler patentli donanım ve uygulamalar ile izlenmiş ve bisiklet kullanan kişiler yaptıkları bisiklet yolculukları karşılığında ödüllendirilmiştir.
- İstanbul genelinde bisikletli ulaşımın geliştirilmesi ve desteklenmesine yönelik olarak bisiklet seçimi, güvenli sürüş teknikleri gibi konuların yer aldığı rehber niteliğindeki Bisiklet El Kitabı hazırlanmıştır. 5 bin adet Bisiklet El Kitabı metro istasyonları, Şehir Hatları iskeleleri, İstanbul Kitapçısı, bisiklet STK'ları ile kent sakinlerine ulaştırılmıştır.
- Her yaşta İstanbulluya bisiklet kullanmayı öğretmek amacıyla, İSBİKE Bisiklet Okulu tarafından bugüne kadar 10 binden fazla kişiye ücretsiz bisiklet eğitimi verilmiş; katılımcıların %80'ini kadınlar; %41'ini ise 40 yaş ve üstü oluşturmuştur.
- Kent içinde düzensiz parklanma ve kaldırım işgallerine neden olan mikromobilite (bisiklet, e-skuter) araçlarının parklanmasına yönelik 3852 kapasiteli 192 park alanı; açık yeşil alanlar, eğitim, toplu taşıma, kamusal hizmet alanı, spor ve altyapı alanlarında 176 adet bisiklet park alanı kullanıma sunulmuştur.
- Son yıllarda İstanbul'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.
- Bisikletlerin bakım ve onarım ihtiyacının ücretsiz şekilde karşılanabilmesi için, yer seçimi sivil toplum kuruluşları ve derneklerle beraber yapılan İstanbul genelinde 60 adet bisiklet bakım istasyonu hizmet vermektedir.

Karayolu Ulaşımı

- İstanbul genelinde trafik yoğunluğunun azaltılması ve trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik "Altın Dokunuş" projeleri kapsamında toplam 20 lokasyonda yol ve kavşaklar üzerinde geometrik düzenleme çalışmaları gerçekleştirilerek, karbon gazı salımında iyileşmeler, yakıt tüketiminde ve maliyetinde tasarruf, araç başına düşen seyahat süresinde iyileşme ve trafik kazalarında azalma sağlanmıştır. İstanbul genelinde benzer şekilde 28 lokasyonda çalışmalar devam etmektedir.
- İstanbul genelinde 168 kavşak yapılmış; 235 caddede düzenlemeler gerçekleştirilmiş; toplam 1.818 km yolun asfaltı yenilenmiştir.
- Trafik yoğunluğunu ve özel araç kullanımını azaltmak, toplu taşıma kullanımını teşvik etmek, hava kalitesini artırmak, modern ve sürdürülebilir ulaşım çözümleri sunmak amacıyla 2023 yılında çalışmalarına başlanan ve Haziran 2024'te tamamlanacak olan "İstanbul Geneli Park Et Devam Et Sisteminin Geliştirilmesi" işi kapsamında pilot uygulamalar; tarihi, kültürel, ticari ve turistik bir bölge olma özelliği taşıyan Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu doğrultuda, seçili İSPARK park et devam et otoparklarında aracını park eden ve İstanbulkart kullanarak toplu taşıma araçlarıyla yolculuklarına devam eden İstanbullular dönüşte otopark ücretini de İstanbulkart ile ödeyerek otopark ücretinde %50 indirim kazanabilmektedir.
- Taksi sorununun çözümüne bir alternatif olarak 2021'de 1.000 taşıt, 2023'de 1.151 taşıt olmak üzere toplam 2.151 minibüs ve taksi dolmuşun taksiye dönüştürülmesi kararı alınmıştır.
- Kente dışarıdan gelenlerin ve kent dışına gidenlerin ana noktalarından Büyük İstanbul Otogarı'nda köklü dönüşüm çalışmaları hayata geçirilmiş; otogar farklı kullanım alanlarıyla modern bir yapıya kavuşturulmuştur.

Ulaşım İndirimleri

- 0-4 yaş arasında çocuğu olan 650 bin kadına, toplu taşımada ücretsiz seyahat imkanı sağlayan Anne Kart verilmiş; bugüne kadar toplam 142 milyondan fazla yolculuk gerçekleşmiştir.
- Dini ve milli bayramlarda, İstanbul'un Fethi (29 Mayıs) ve Düşman İşgalinden Kurtuluş Günü'nde (6 Ekim) toplu ulaşım ücretsiz hale getirilmiştir.
- Bakiyesi yetersiz olan vatandaşlara eksi bakiye hizmeti sunulmuştur.
- Sınav günlerinde öğrencilerin pandemi boyunca da sağlık çalışanlarının toplu taşıma araçlarından ücretsiz yararlanmaları sağlanmıştır.
- Öğretmenler için uygulanan indirimli ulaşım hakkının ücretli öğretmenlere de tanınmasına karar verilmiştir.
- Öğrenci abonman biletlerinin ücreti tam abonman biletlerinin ücretine göre %82 oranında İBB tarafından desteklenmektedir.
- Liseden mezun olup üniversite sınavına girmiş ancak kazanamamış öğrencilerin bir yıl daha indirimli İstanbulkart kullanması sağlanmıştır.

Kent İçi Lojistik

- Laleli'deki sektörel kümelenmenin taşınarak, Tarihi Yarımada'da yer alan perakende ve toptan ticari faaliyetlerin oluşturduğu olumsuz etkileri azaltmak amacıyla, TEM ve Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantısı güçlü olacak şekilde Alibeyköy'de lojistik merkez hayata geçirilmiştir.
- İstanbul genelinde kent içi lojistik faaliyetlere yönelik gerçekleştirilen proje çalışması sonucunda, Avrupa ve Asya kıtalarına birer tane Birincil Aktarma Merkezi ve mümkün olan her ilçeye bir tane İkincil Aktarma Merkezi planlanması yapılmıştır.
- Motosikletli kurye teslimat sektörünün daha planlı ve güvenli bir şekilde işletilmesine yönelik olarak çalıştay gerçekleştirilmiş olup bu kapsamda motosikletli kuryelerin ihtiyaçlarına cevap verecek uygulamalar konusunda çalışmalar devam ettirilmektedir.

SONUÇ

Uzun yıllar boyunca karayolu ulaşımına öncelik verilmesi sonucunda, çevresel, ekonomik ve sosyal açıdan sürdürülemez bir duruma gelen İstanbul ulaşımının karşılaştığı sorunlarla mücadele etmek amacıyla birçok proje hayata geçirilmiştir. İBB faaliyet raporları incelendiğinde, gerek bu çalışma kapsamında belirlenen belli başlıklar altında ve gerekse de bu başlıkların ötesinde ulaşımın ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlarına yönelik pek çok çalışmanın da hayata geçirildiği ve/veya devam etmekte olduğu görülmektedir.

İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi ve bu belge ile paralel SKUP, YUAP vb. planların hazırlanması, sürdürülebilir ulaşımın tesis edilmesi konusunda İBB'nin elini güçlendirmektedir. Planlar, gelecek dönemlerde sürdürülebilir ulaşım konusunda İstanbul'da hangi adımların atılmaya devam edileceğini gösteren bir yol haritası ortaya koymaktadır.

Önümüzdeki dönemde, toplumun henüz yeni alışacağı yenilikçi ve sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin hayata geçirilmesi ve bu yeniliklerin toplum tarafından kabul görmesi öncelikli hedefler arasında tutulmalıdır. Bu kapsamda, sokakların insanlara ait olduğunu vurgulamak ve insanları kişisel motorlu taşıt kullanımından ziyade toplu taşımayı tercih etmeye yönlendirmek önemlidir. Mevcut ulaşım alışkanlıklarının sürdürülebilir yöntemlerle yer değiştirmesi uygulamaların nedenlerinin ve sonuçlarının anlatılmasıyla mümkün olacaktır. İnsan merkezli ve çevre dostu ulaşım seçeneklerini İstanbul'da yaygınlaştırmak ve bu yöntemleri ulaşımında öncelikli kılmak, insanları bu seçenekleri kullanmaya teşvik edici politikaların uygulanması ve toplumsal farkındalığın artırılmasıyla sağlanacaktır.

