



İSTANBUL ULAŞTIRMASI ÇALIŞTAYI

İMO İstanbul Şubesi

3 Haziran 2023



İMO İstanbul Şubesi

İSTANBUL ULAŞTIRMASI YÖNETİM SORUNLARI ve ÇÖZÜME İLİŞKİN GÖRÜŞLER

Dr. İsmail Hakkı ACAR

İnşaat Yüksek Mühendisi (İTÜ)

Şehir Yüksek Plancısı, Dr. (MSÜ)

Giriş

İstanbul ulaştırması *"nasıl bir kurumsal yapı ile yönetilir?"* yerine, İstanbul ulaştırması için *"uygun projeler nasıl uygulanabilir?"* konusunu ele alacağım.

İstanbul Ulaştırması'nın yönetimi konusunda, Dünya örnekleri ele alınarak, yapılanma çalışmaları yapıldı, projeler üretildi, ama gerekli yapı gerçekleştirilemedi.

Kurumsal bir yapıyı ortaya koymak, bir şema ve tanım çalışmasıdır. Ortaya konulan yapı dinamiktir, canlıdır.

Zaman içinde karşılaşılan duruma göre ekleme ve çıkarmalar yapılarak yeniden düzenlenebilir.

Önemli olan yolu saptamak ve inançla yola çıkmaktır.

İSTANBUL ULAŞTIRMASI YÖNETİMİ ve YAPILMIŞ ÇALIŞMALAR



Türkiye’de Kentiçi ‘Ulaştırma Yönetimi’nde Karar Vericiler

–Kısa Tarihçe–

1980'ler "İl ve İlçe Trafik Komisyonları"

1983 yılında çıkartılan '**2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu**' gereğince

- *"İllerde Vali veya Yardımcısının Başkanlığında Emniyet, Jandarma, Belediye ve Karayolları kuruluşlarının uzman veya teknik temsilcilerinden oluşan '**İl Trafik Komisyonu**',*
- *ilçelerde de Kaymakamın Başkanlığında aynı kuruluşların üst düzey yöneticileri veya görevlendirdikleri uzman veya teknik temsilcilerinin katıldığı '**İlçe Trafik Komisyonu**'"*

nun aldığı kararlar ile '**trafik**' yönetilmekteydi.

1980'ler "Ulaşım Kordinasyon Merkezi"

1985 yılında çıkartılan **3030 sayılı Yasa** kapsamında yürürlüğe giren '**Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri ve Fon Yönetmeliği**' ile '**2918 sayılı Yasa**' ile belirlenen '**Görev ve Yetkiler**'in bir bölümü

- *"Büyükşehir Belediye Başkanının Başkanlığı'nda,*
 - *Büyükşehir Belediyelerinin ulaşım ve yatırımla ilgili idare ve işletmeleriyle bağlı kuruluşların genel müdür veya müdürlerinin,*
 - *Ulaşım hizmet ve yatırımlar ile ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının büyükşehirdeki genel müdür veya bölge müdürlerinin katılmaları ile"*

kurulan '**Ulaşım Koordinasyon Merkezi**'ne aktarıldı.

1980'ler "Ulaşım Kordinasyon Merkezi"

Yönetmeliğin 25. Maddesinde UKOME'nin **"Niteliği ve Yapısı"**

"Ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulattırma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma, işletme veya işletlettirme hak ve yetkilerini haiz"

şeklinde tanımlanmış ve Merkez'in aldığı kararların **"Bağlayıcı"** olduğu belirtilmiştir:

"Koordinasyon Merkezleri'nce alınan ortak yatırım ve toplu taşımla ilgili kararlar Büyükşehir ve Büyükşehir dahilindeki ilçe belediyeleri ile kamu kurum ve kuruluşları için bağlayıcıdır."

"İl Trafik Komisyonu" – "UKOME Çelişkisi"

Ancak Vilayet bünyesinde 'karayolu taşımacılığı'nı yönetmek için kurulan 'İl Trafik Komisyonu' ile Büyükşehir Belediyesi bünyesinde 'ulaşım ve trafik'ten sorumlu 'Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin aldığı Kararlar arasında uyumsuzluklar çıkmış, uygulamalar gecikmiş veya tümüyle uygulanamamıştır. Hatta, aynı şehire hizmet veren Vilayet ve Belediye, zaman zaman bazı kararlarda mahkemelerde karşı karşıya gelmişlerdir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu

Bu yönetim çelişkisi, 10 Temmuz 2004 tarihinde kabul edilen **5216 sayılı 'Büyükşehir Belediyesi Kanunu'** ile ortadan kaldırılmıştır:

- *"..... Büyükşehir sınırları dahilinde 'İl Trafik Komisyonu'nun yetkileri 'Ulaşım Koordinasyon Merkezi' tarafından kullanılır."*
- *"..... alınan kararlar, belediyeler ve bütün kamu kurum ve kuruluşlarıyla ilgililer için **bağlayıcıdır.**"*

UKOME'de Yapısal Değişim

2019 Yerel Yönetimler Seçimi sonrası **23 Mayıs 2019'da yayımlanan Yönetmelik** ile UKOME'nin yapısı değiştirilmiş ve

- *Milli Eğitim Bakanlığı,*
- *Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı,*
- *Çalışma Bakanlığı ile*
- *Çevre ve Şehircilik Bakanlığı*
- *TCDD Taşımacılık Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü,*
- *Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı*

temsilcileri UKOME'ye eklenmiştir. Böylece yerel yönetim ile ilgili kararlarda güçlendirilmesi gereken '**Yerel Yönetim**' yerine ulaşım kararlarda '**Merkezi Hükümet**' güç kazanmıştır.

İstanbul

'Ulaştırma Yönetimi'

konusunda

Yapılmış Çalışmalar

İTÜ Çalışması, 1987

'İstanbul Ulaştırmasının Yönetimi' konusunda 1987 yılında İBB'nin isteği üzerine İTÜ bünyesinde kapsamlı bir çalışma yapılmıştır.

Çalışmanın sonunda, İstanbul ulaştırmasının 'tek bir elden' 'yerel yönetim' ağırlıklı yönetilmesi ortaya konmuştur.

Çalışmada, bu yönde bir yönetim için gerekli olan bir 'Organizasyon Şeması' da oluşturulmuştur.



Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002

2002 yılında tertiplenen **'İstanbul 1. Kentiçi Ulaşım Şurası'** kapsamında Prof. Dr. Güngör EVREN'in Başkanlığında oluşturulan **'Ulaştırma Sistemi Koordinasyon ve Yönetim Komisyonu'**, Dünya örnekleri ışığında bu başlığı kapsamlı şekilde ele almış ve

- **'Bağımsız Yapı'** yönünde **'Asal Çözüm'** ile
- **'İyileştirme'** yönünde **'Ara Çözüm'** önerilerini geliştirmiştir.



2000'ler – Kentiçi Ulaşım Şurası

'**Asal Çözüm**' olan '**İstanbul Ulaşım Otoritesi**' kurulması yönünde TBMM'ne yasa tasarıları getirilmiş, ama geçmemiştir.

'**Ara Çözüm**' seçeneği, **İETT**'nin mevcut yapısının, '**İşletme**' ve '**İdari**' olarak ayrılmasını,

- '**İşletme Bölümü**' otobüs filosuyla, diğer işleticiler gibi toplu taşıma hizmetine odaklanırken,
- '**İdari Bölümü**', 3645 sayılı Kuruluş Yasası ile **İETT**'ye verilen yetkileri kullanarak, **UKOME**'yi de içine ve/veya yanına alarak, taraf gözetmeden, bağımsız olarak tüm toplu taşıma sistemini yönetmesini

öngörmüştü.

2000'ler – Kentiçi Ulaşım Şurası

'**Ara Çözüm**' benzeri yapısal yaklaşım, '**İzmir Büyükşehir Belediyesi**'nde uygulanmıştır. 'Kuruluş Yasası'na sahip olan, '**ESHOT**', **UKOME** ile işbirliği içinde İzmir'de '**Bütünleşik Ulaşım Sistemi**'ni oluşturmuş ve yönetmiştir.

Benzer bir yaklaşım bugün İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde de görülmektedir. İBB'de **Ulaşım** ve **İmar/Şehircilik Dairesi Başkanlıkları**'nın bağlı olduğu **Genel Sekreter Yardımcısı**, aynı zamanda **İETT Genel Müdürlüğü**'nü de yürütmektedir.

GÜNÜMÜZDE ÖNÜMÜZE ÇIKAN GERÇEKLER



Ulaştırma Kaynaklı Gerçekler

Ulaşım Kaynaklı Çevre Kirliliği

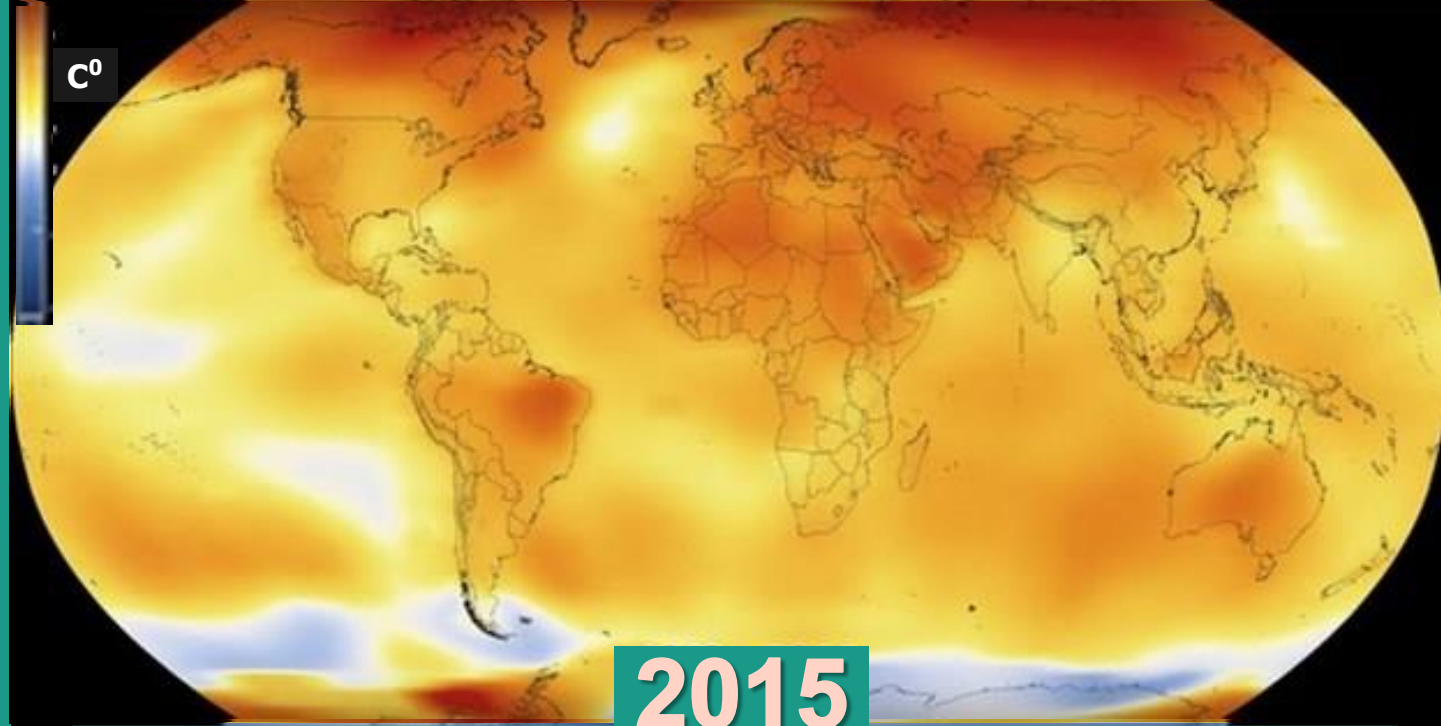
➤ Hava Kirliliği Kaynakları (*ABD verileri*)

- | | |
|----------------------------|------------|
| ■ Ulaştırma Sektörü | %60 |
| ■ Sanayi Sektörü | %17 |
| ■ Enerji Kullanımı | %14 |
| ■ Isınma Kullanımı | %9 |

➤ CO₂ Salınımının Ulaştırma Sektörü içindeki Dağılımı

- | | |
|---|----------------------------|
| ■ Karayolu Ulaşımı (<i>2009</i>) | %85 |
| ■ Hava Ulaşımı (<i>1990</i>) | %3 |
| | %17 (<i>2009</i>) |

Çevre Kirliliği / İklim Değişimi / Küresel Isınma



<http://www.ntv.com.tr/galeri/teknoloji/nasanin-gozunden-dunyanin-136-yillik-degisimi>

İklim Değişimi



iklimdeki böylesine değişimi anlayamıyor.

Teknolojik Çözümler ve Sınırı

'**Teknolojik tamirler(!)**' ile sorunların çözümlenebileceği görüntüsü verilmekte, '**otomobil merkezli ulaşım**'a verilen tepkiler azaltılmaya çalışılmaktadır. Ancak Paris Sorbonne Üniversitesi'nden Profesör Carlos Moreno'ya göre



"Kentin altyapısı ve araçlar ne kadar akıllı olursa olsun, iklim krizi, ekonomik eşitsizlik sorunlarını çözemez. Daha insancıl ve hareketli kentler ancak dayanışma, iyilik ve halkın yerel yönetime katılımıyla gerçekleşir. Yapay zeka ve algoritmalarla gerçekleşemez."

Kamu Mekanlarının Hakça Kullanılması

Kaldı ki kentsel mekanların kullanımında, her şeyin temelinde olması gereken **'hak'** ve **'adalet'** kalmamıştır:

*“Her kentlinin en temel hakkı,
kentteki tüm sosyal aktivite ve olanaklara,
yaş, ırk, bedensel ve zihinsel kabiliyetlerine bakılmaksızın,
kendi özgür iradeleriyle erişebilmesidir.
Ancak, genel bir kural olarak kentler öncelikle mevcut çalışan
nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için olanaklar sunar.
Kentlerde hamile, çocuk, yaşlı, hasta ve engelli kişilerin
genellikle göz ardı edilen konular arasındadır.”*

~~Avrupa Kentsel Şartı

Kamu Mekanlarının Hakça Kullanılması



Kentiçi Ulaştırmada Karşımıza Çıkan Yeni Gerçekler

Moto-Kuryeler

Pandemi sürecinde büyüyen moto-kurye hizmeti, artarak devam etmektedir. Kuryelerde hız, kural tanımamazlık sürüş güvenliğini sıkıntıya sokmaktadır.

Küçük Motosiklet (*e-Skuter*)

Çevre dostu olması, kolay erişilmesi ve kolay ulaşım sağlaması nedeniyle kullanımının yaygınlaştırılması düşünülen, '**küçük-motosiklet**' / '**e-kaydıraklar**' taşıt ve yaya trafiğinde önemli sorunlar yaratmaya başlamıştır.



Yeni Gecekondu: Karavanlar

Konut kiralarda aşırı artışlar nedeniyle bazı kent merkezlerinde karavanlarda yaşam artmakta ve yol ve otoparklar gecekondu gibi işgal edilmektedirler.



Binek Araç Boyutlarında Aşırı Büyüme

Her boyuttaki tüm markalar, tüm modeller

- Ömürlerinin yaklaşık %75-80'ini yaratarak geçiriyor,
- Çalıştığı sürelerde sürücü dahil ortalama 1,5 kişi taşıyor,
- Hareketli haldeyken yolağının %80-85'ini kaplıyorlar.

Binek Araç Boyutlarında Aşırı Büyüme



Araç Tipi	Peugeot 508 Sedan	Ford 150 Raptor
En	2,07	2,43
Boy	4,79	5,89
Yükseklik	1,46	1,96



SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ve İSTANBUL SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM PROJESİ



Sürdürülebilirlik: Mit mi, Gerçek mi?

Sürdürülebilirlik Mit mi, Gerçek mi?

Sürdürülebilirlik, *"gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılama imkanının önünü kapatmadan bugünkü ihtiyaçlarımızı karşılamak"* olarak tanımlanmaktadır.

Bu nedenle, kaynakların sınırlı olduğu bilinerek, kullanma şeklinin uzun vadeye yönelik akıllıca ayarlanması gerekir.

Tüketime dayanan kapitalist sistem, hızla tükenmekte olan kaynakları, '**sürdürülebilirlik**' kavramı altında koruyacağını savunmaktadır.

**Kökten çözümler üretilmeden,
yeni kavramlar üretiliyor.**

'Sürdürülebilirlik' Mit mi, Gerçek mi?

Dünya üzerinde bizler, kaynakları hızla tüketmeye devam ederken, **"sürdürülebilirlik"** diye ortaya konulan **'mit'**, toplumun hayalinde **"efsaneleşen bir kavram"** olarak yaratılmıştır.

Gerçekte yaşam tarzımız, dünyamızın doğal kaynaklarını hızla tüketmekte ve **'sürdürülebilirlik'** anlayışının hızla çökmesine neden olmaktadır.

Bizler bir yılda tüketmemiz gereken doğal kaynak bütçemizi, yılın ilk 6 ayında bitirmekteyiz.

Pandemi sonrası, yaşam tarzımızı yönlendiren ekonomik sistemin artık sürdürülemez olduğu ve sistemin **'kökten değişim'** geçirmesi gerektiği açıkça ortaya çıkmıştır.

Bir Araştırma: "Ekonomik Büyümenin Sınırları"

"Dünyada 'büyümenin sınırları' konusunda yapılan çalışmalar arasında 'sürdürülebilirlik' açısından konuya yaklaşan '**Roma Kulübü**' olarak anılan grubun yaptığı ve sonuçları "**Büyümenin Sınırları**" (Limits to Growth) adlı kitapta yayımlanan çalışma, aradan 50 [1972'den] yıl geçmesine rağmen hala tartışma yaratıyor.

Çalışma, yoğun kullanılan beş değişken üzerine kurulan bir modele dayanmaktadır: Bu değişkenler (1) nüfus, (2) sanayileşme, (3) kirlilik, (4) gıda üretimi ve (5) kaynakların tüketimidir."



Bir Araştırma: "Ekonomik Büyümenin Sınırları"

"Çalışmada, birbirlerini etkileyen bu değişkenlere bağlı olarak, 'sürdürülebilir büyüme'nin mümkün olup olmadığı incelenmiştir.

Model, bu değişkenlerin birbirleri ile etkileşiminin 'sürdürülebilir büyüme'nin önünde engel olabileceğini ve gerekli önlemler alınmazsa, değişkenlerin bazılarının hızlı artışı sonucu, istenmeyen sonuçların oluşacağını göstermektedir.

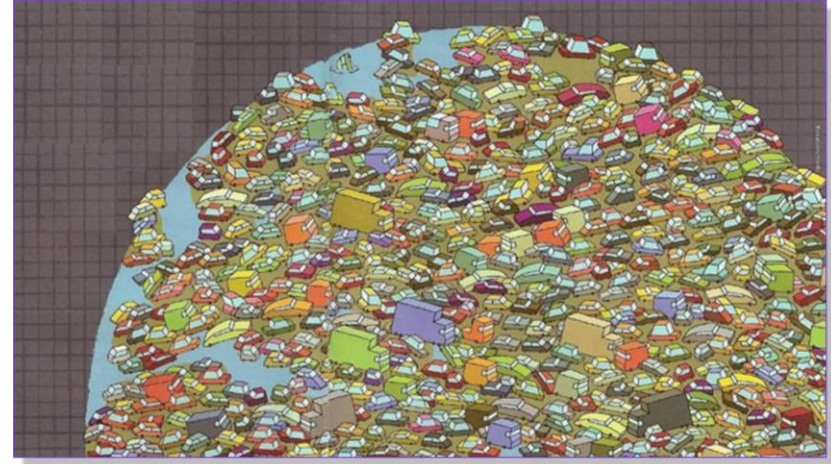
Son yıllarda sürekli konuştuğumuz iklim değişimi, tarımsal üretim ve nüfus artışı konuları, büyümenin sınırlarına yaklaşmış olduğumuzu gösteriyor."



Ulaşımda Sürdürülebilirlik

İçinde bulunduğumuz ekonomik sistem "**sınırlı bir ortam içinde sınırsız büyüme**"yi hala bize dayatmaktadır.

Karayoluna ve otomobile yönelik arazi planlamasına bağlı olarak katlanarak ve sınır tanımadan artan otomobil ve otomobilin altyapı ihtiyacı, '**sınırlı ortam**' içinde sağlanamayacağı gerçeği önümüzde durduğu halde.



'Ulaşımda Sürdürülebilirlik' miti, sadece gerçekte yüzleşilecek vakti ötelemektedir.

Teşhis ve Tedavi

*“Tedavide birincil amaç,
şikayetleri yok etmektir,
ömrü uzatmak değil.*

*Eğer yapılan tedavi, şikayetleri dindirmiyor,
sadece ömrü uzatıyorsa,
bu tedavi yöntemi değiştirilmelidir.”*

~~Christiaan Barnard



İstanbul Sürdürülebilir Ulaşım Projesi *(Aşama #2)*

Üretilecek Sürdürülebilirlik Projeleri

Üretilecek Projeler:

- #1 – Otomobil kullanımını azaltmak için altyapı ve talep yönetimi projeleri,
- #2 – Denizyolu taşımacılığının payının artırılmasına yönelik projeler,
- #3 – Bisiklet ve yürüyüş yolları için projeler,
- #4 – 'Otobüs öncelikli şeritler' ve 'sağlıklı caddeler' projeleri,
- #5 – İstanbul'un felaketlere karşı hazırlanmasına yönelik projeler,

#1 – Otomobil Kullanımını Azaltmak

Otomobil kullanımını azaltmak için altyapı düzenlemeleri ve talep yönetimi projeleri

- Merkezi alanlarda caydırıcı uygulamalar
- Yaya yoğun bölgelerde araç trafiğini azaltma ve trafiği yavaşlatma uygulamaları



→ Mevcut yollarda kullanım değişimi

#2 – Denizyolu Payının Artırılması

Denizyolu taşımacılığının payının artırılmasına yönelik projeler

- Kıyı bölgelerindeki iskelelerin erişilebilirliği
- Şehrin deniz ulaşım ağını genişletmek



→ Hazırlanan Proje parçacı uygulandı

#3 – Bisiklet ve Yürüyüş Yolları Projeleri

Bisiklet ve yürüyüş yolları için projeler



→ Mevcut karayolu şeritlerinde kullanım değişimi

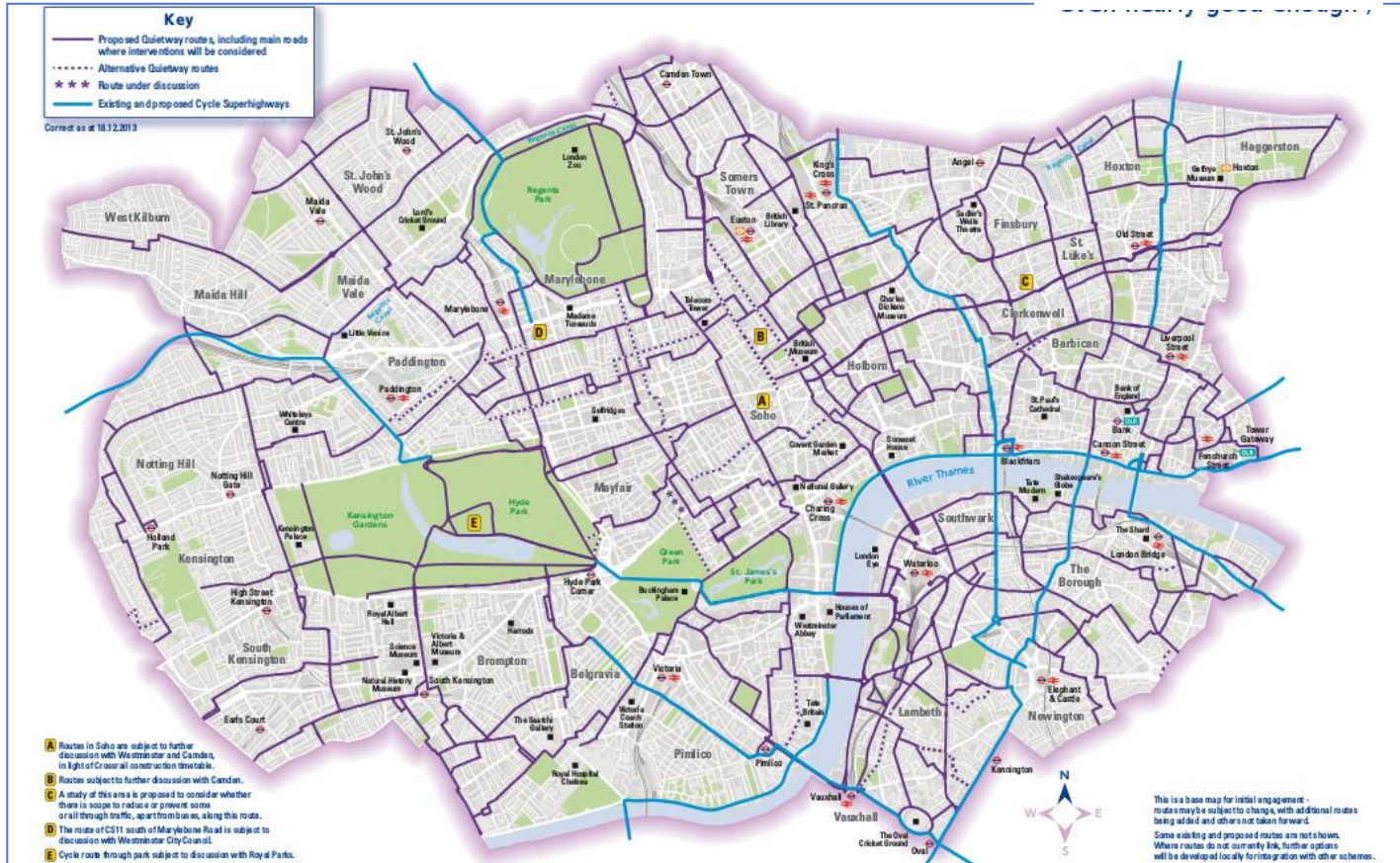
İzmir, Bisiklet Yolu Ağı

Bisiklet kullanımı konusunda iddialı kentlerimizden biri olan İzmir'de bile bir 'ağ' değil, sahil boyunca sürekliliği olan güçlü bir koridor mevcut.

**Bisiklet
rekreatif amaçlı mı,
yoksa erişim amaçlı mı
kullanılacak?**



Bisiklet / e-Skuter Ağı (Londra)



#4 – Otobüse Öncelik ve Sağlıklı Caddeler

"Otobüs öncelikli şeritler" ve "sağlıklı caddeler" projeleri

- Toplu taşımayı teşvik için "otobüs öncelikli şeritler" tasarımı
- Bisiklete, yayaya ve toplu taşımaya öncelik veren "sağlıklı sokaklar" tasarımları



→ **Mevcut karayolu şeritlerinde kullanım değişimi**

İstanbul'da Otobüs Şeridi Uygulaması (2012)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 3 Eylül 2012'de İstanbul'un bazı ana koridorlarında, trafiğin yoğun olduğu 07:00-10:00 ve 16:00-20:00 saatlerinde, yatay ve düşey işaretlemeler yaparak, kompenantlı boya ve gereken yerlerde fiziki engellerle ayırarak **“Toplu Taşıma Yolu”** uygulamasını hizmete soktu:

- Topkapı-Aksaray (*Millet Caddesi*),
- Topkapı-Aksaray-Taksim,
- Beşiktaş-Maslak
- I - Şirinevler-Mahmutbey,
- I - Kızıltoprak-Bostancı-Tuzla,
- I - Yenikapı-Başakşehir.

Uygulandı mı? Fark ettik mi? Devam ediyor mu?

Otobüs Şeridi Uygulamaları, İstanbul 2012



Millet Caddesi

#5 - İstanbul'un Felaketlere Hazırlanması

İstanbul'un felaketlere karşı hazırlanmasına yönelik projeler

- İklim değişikliği, İstanbul depremi ve ani sel afetlerine hazırlanma projeleri
- Acil durumlara hazırlık projeleri



→ **Yol-kenarı otoparklarının yasaklanması istenmişti**

JICA Çalışması ve Önerileri

İBB, 2002 yılında deprem afetine hazırlanmak amacıyla Japan International Cooperation Agency ile birlikte çalışmalar yaptı.

Bu çalışmanın en önemli bölümü, **"Acil Ulaşım Ağının Oluşturulması"** idi ve acil müdahalelerde etkin kullanılması için **'acil ulaşım ağı'** saptandı.

31.03.2000 tarihinde, 2000/3-1 sayılı UKOME Kararı ile öngörülen yollardaki parklanmalara yasak getirildi ve **"1. Derece Acil Ulaşım Yolu"** levhaları konuldu.

Uygulama yok ama, levhalar duruyor!



Projelerin Uygulanmasında Ortak Yön

Deniz ulaşımı projeleri hariç (#2), hazırlanacak tüm projelerin ortak yönü, **mevcut karayolu ağı üzerinde tasarlanacak olması, şeritlerde kullanım değişikliğine gidilmesidir.**

Bu, uygulama aşamasında, karayolu ağının bir bölümünü

- **"otobüse, yayaya, bisiklete fiziki olarak ayırmak,"**
- **"yol-kenarı otoparklarını iptal etmek,"**
- **"bazı yolları taşıt kullanımına kapatmak"**

anlamına gelir.

**Bu "KÖKLÜ DEĞİŞİM" demektir ve
"POLİTİK CESARET" ister.**

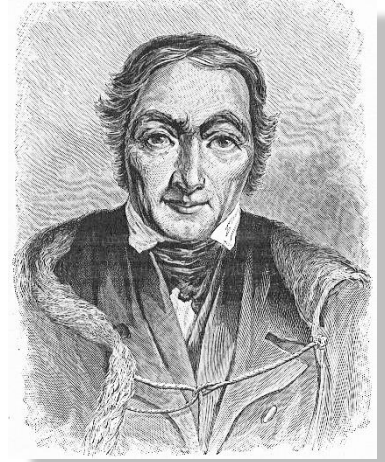
ÇÖZÜME YÖNELİK 'DEĞİŞİM' ve 'DÖNÜŞÜM' ÖRNEKLERİ



Arazi Kullanımı / Planlama Anlayışında 'Köklü Değişim'

Robert OWEN ve 'Yeni Lanark'

İngiliz sosyal reformcu Robert Owen'in (1771-1858) iş hayatı ile ilgili sosyalist yaklaşımları "Owenizm" olarak anılır. Ortaya koyduğu fikirler, 1830'larda İngiltere'de ilk işçi sendikalarının kurulmasına neden olmuştur.



1786 yılında Clyde Nehri üzerinde bir köy olan New Lanark'a kayınpederi ile, su gücünden faydalanan pamuk değirmenleri ve bu değirmende çalışan işçiler için konutlar inşa etti.

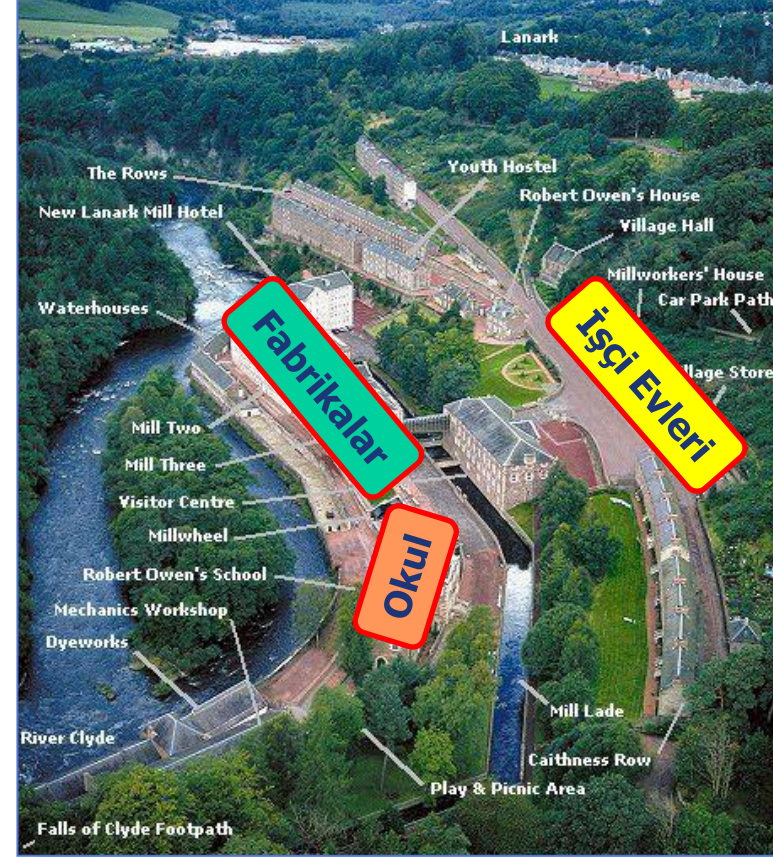
Owen'in ortağı olduğu New Lanark, başarılı bir iş ve ütöpik sosyalizmin en önemli örneklerinden biri olmuştur.

Robert OWEN ve 'Yeni Lanark'

'Yeni Lanark' planlı yerleşimin erken örneği ve kent planlamasının gelişiminde önemli bir kilometre taşıdır: 'Ev-Okul', 'Ev-İş' erişimi sorunsuz hale getirmişti.

Fabrikalar 1968 yılına kadar işletildi. Faaliyetin durdurulması sonrası 'New Lanark Koruma Vakfı' binaları restore etti ve turizme açtı.

Köy bugün, UNESCO Dünya Mirası Alanları'ndan biridir.



Bursa Merinos Fabrikası



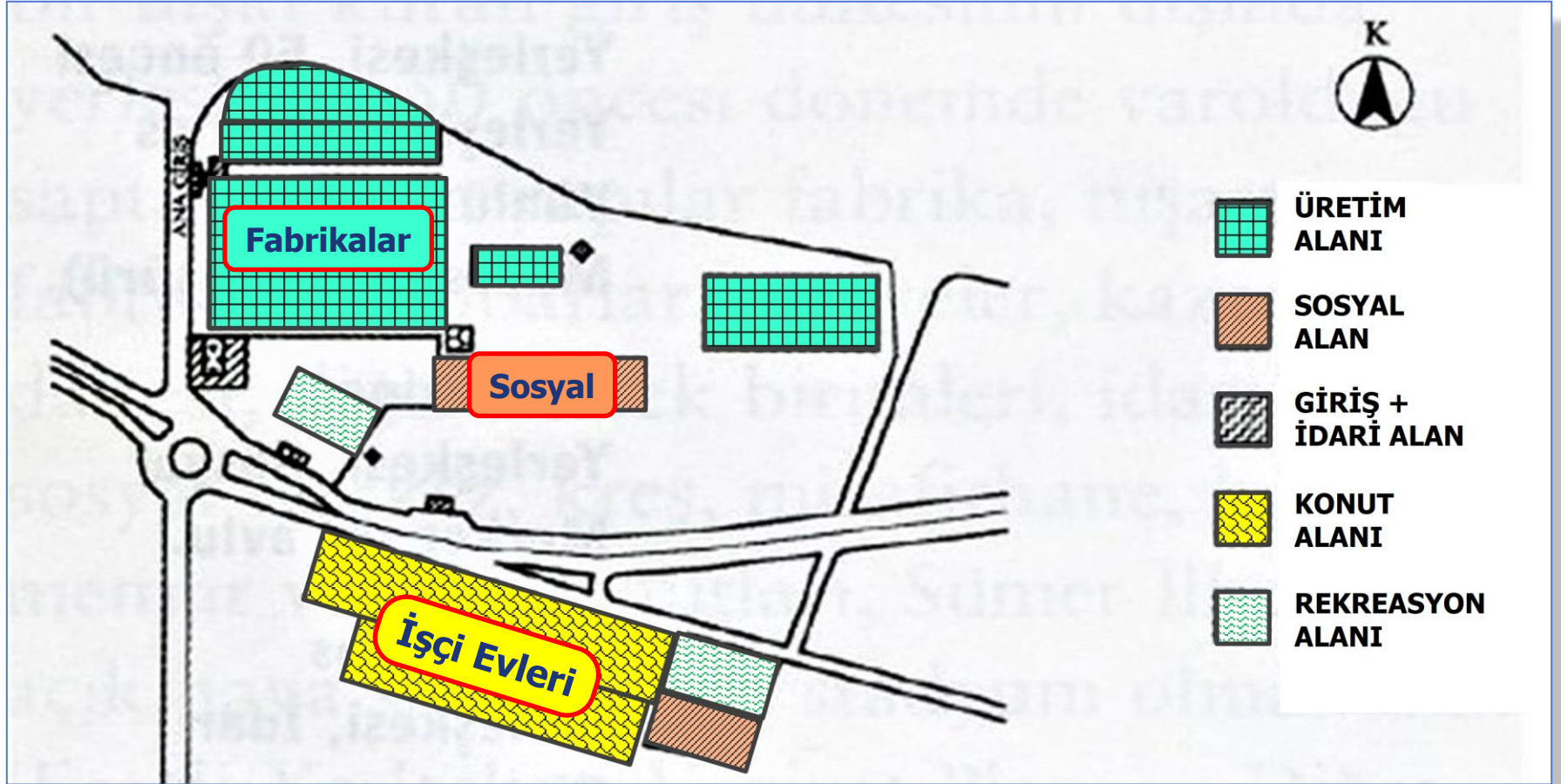
Bursa Merinos Fabrikası

Bu fabrikada da 'Ev-İş', 'Ev-Diğer' erişim sorunları doğru planlama ile çözülmüştü:

*"**Bursa Merinos**", Cumhuriyet'in sosyal içerikli fabrikalarından biriydi. Fabrika bünyesinde 200 yataklı hastane ile modern bir kreş bulunuyordu. Fabrika sinemaya, lokale, futbol, tenis, voleybol ve minyatür golf sahasına sahipti. Atletizm, kayak, güreş, futbol ve boks dallarında faaliyet gösteren "Merinos Spor Kulübü" vardı.*

*Fabrika ile şehir arasına "**Merinos Sitesi**" adı verilen işçi ve memur evleri inşa edildi. Ayrıca işçilerin konut ihtiyacı için fabrikada Sümerbank'ın ayırdığı bütçeyle kredi kooperatifi kuruldu ve kooperatif sayesinde 168 ev inşa edildi."*

Bursa Merinos Fabrikası ve Sitesi Vaziyet Planı

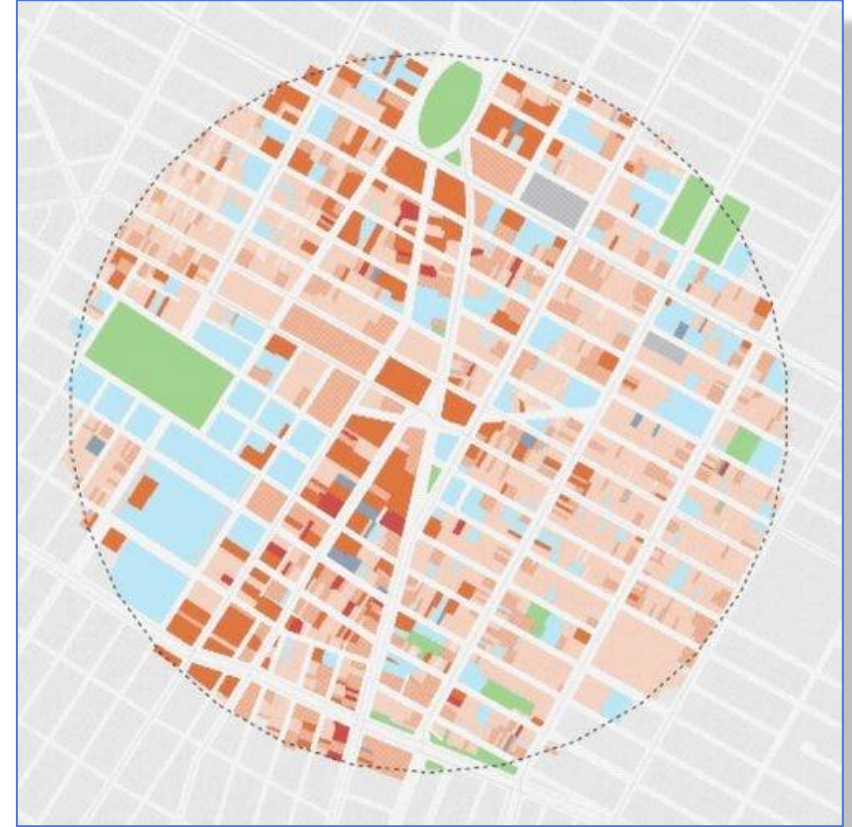
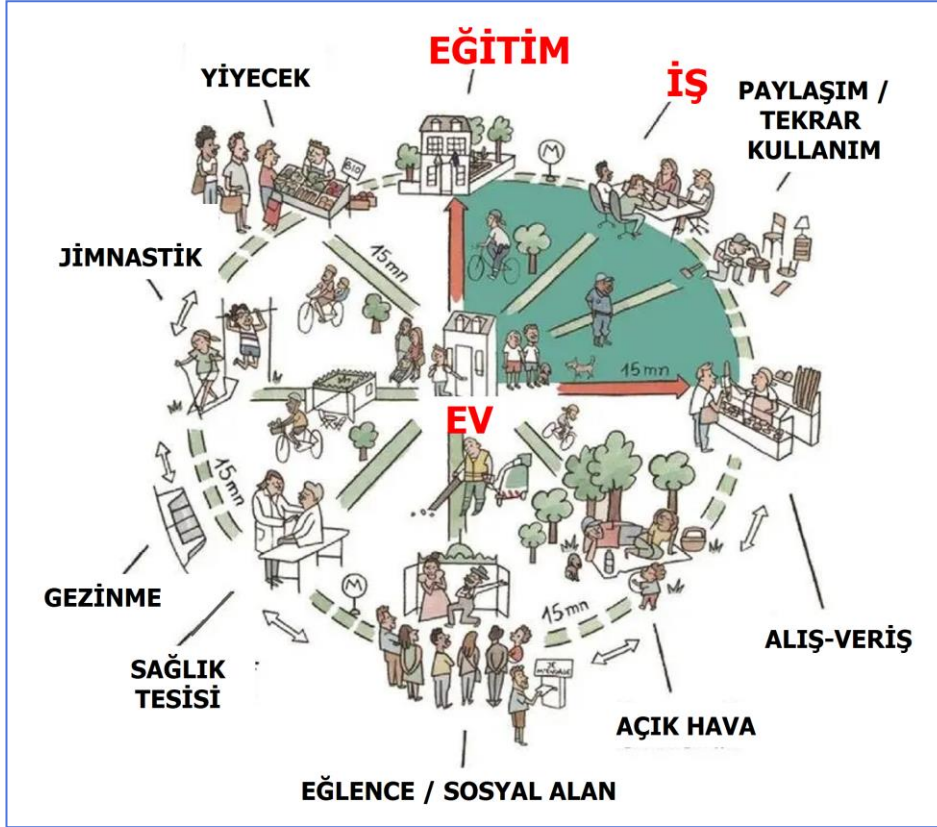


15-dakikalık Şehir Modeli

"Kişi iş yerine, okuluna, alışveriş ve sosyal mekânlara, hizmet alanlarına ne kadar yakın yaşarsa, yaşam kalitesi de o kadar yüksek olur."

Bu anlayıştan yola çıkan "**15-dakikalık Şehir**" anlayışı, şehirleri daha yaşanabilir kılmayı amaçlıyor ve kişinin ilk planda eğitimden sağlık hizmetlerine, alışverişten yeşil alana kadar her mekana, evinden yaklaşık **15 dakikalık yürüyüş veya bisiklet sürüşü ile** erişmesini hedefliyor.

15-dakikalık Şehir Modeli



15-dakikalık Şehir Modeli

"Kişi iş yerine, okuluna, alışveriş ve sosyal mekânlara, hizmet alanlarına ne kadar yakın yaşarsa, yaşam kalitesi de o kadar yüksek olur."

Bu anlayıştan yola çıkan "**15-dakikalık Şehir**" anlayışı, şehirleri daha yaşanabilir kılmayı amaçlıyor ve kişinin ilk planda eğitimden sağlık hizmetlerine, alışverişten yeşil alana kadar her mekana, evinden yaklaşık **15 dakikalık yürüyüş veya bisiklet sürüşü ile** erişmesini hedefliyor.

"15-dakikalık Şehir" kavramını ilk kez Sorbonne Üniversitesi'nden Prof. Dr. Carlos Moreno kullansa da, böyle bir planlama anlayışı daha önceleri de mevcuttu.

15-dakikalık Şehir Modeli



İstanbul'da İş ve Okul Servisleri

Amaca göre	2006		2011
	Erkek	Kadın	Karma
Ev-İş	% 42	% 19	% 32
Ev-Okul	% 22	% 28	% 22
Ev-Diğer	% 28	% 48	% 37
Diğer	% 9	% 5	% 9
TOPLAM	% 100	% 100	% 100

Servis Ruhsatı	Pandemi Öncesi (2018)	Pandemi Sonrası (2022)
Ev-Okul	19.799	20.863
Ev-İş	34.912	52.396

İstanbul gibi bir metropolde, bu yönde bir planlama, kaç adet taşıtı trafiğin dışına çıkartacak, ne kadar çok kişiye zaman ve enerji kazandıracaktır?

Ülkemizde Araç Bağımlılığı Artıran Kararlar

- Köylerde yaşayan çocuklar, "**taşımali eğitim**" adı altında, kendi köylerinde yürüyerek erişecekleri okullar yerine, başka bir köydeki veya bir kasabadaki okula servislerle taşınıyor.
- Şehir içindeki birçok okul şehir merkezinden uzaklaştırılarak, "**kampüs**" denilen, uzak mesafelerdeki okullara götürülüyor ve servislere bağımlı kılınıyor.
- Şehir Merkezlerinde yaya veya kısa mesafeli toplu taşıma ile erişilebilen hastaneler, "**Şehir Hastanesi**" ticari anlayışı ile şehir merkezlerinden uzaklaştırıldı. Erişimde uzun mesafeli taşıt gereksinmesi arttırıldı.
- Şehir Merkezleri dışında "**AVM yapımları**" destekleniyor.

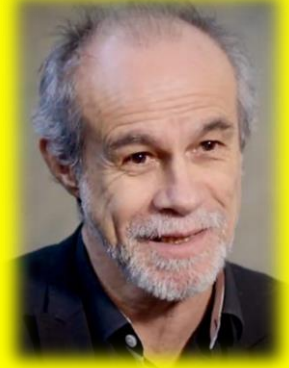
Ulaşım Politikalarında Klasik Anlayıştan Sosyal Anlayışa 'Dönüşüm'

Yaşam Tarzında Değişim

*“Yaşam tarzımızı değiştirmemiz gerek ve
ben küçük değişimlerden bahsetmiyorum.
Radikal paradigma değişikliği gerek.
Çalış, çalış sonra gereksiz alışverişle
kazandığını harca.
Ben başka amaçlar yeğlerim.
Daha insancıl hedefler yeğlerim.
Bunun için de zaman lazım”.*

~~Profesör Carlos Moreno

*(Paris Sorbonne Üniversitesi,
15-dakikalık Şehirler Modeli Önericisi)*



Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri

1. Özellikle özel araçlarla yapılan seyahat miktarları azaltılmalı,
2. Hareketlilik, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik biçimde düzenlenmeli ve alternatif ulaşım türlerine izin verilmeli,
3. Sokaklar sosyal mekanlar olarak düzenlenmeli,
4. **Yaşam şeklinde değişim yönünde sürekli eğitim, öğretim yapılmalı.**

"İlke 4. Sürekli Eğitim ve Öğretim Çabası"

"Belirli değişimler, bireysel davranış değişiklikleri olmadan gerçekleşemez. Bireylerin, çevre konularına artan duyarlılıkları ise her zaman kökleşmiş davranışlarını değiştirme isteği ile paralel gitmemektedir.

Yerel yönetimler, halkı bilinçlendirme konusunda, insanlara, sokakların kendilerine ait, ortak mülkiyetlerinde olduğunu anlatma, bu nedenle sokakların herkes tarafından ortak, uyumlu ve korunarak kullanılması gerektiği fikrini aşılama ve bireylerin olumsuz davranış kalıplarını değiştirmeye yönelik, bilinçlendirici kampanyalar düzenleme sorumluluğunu taşırlar."

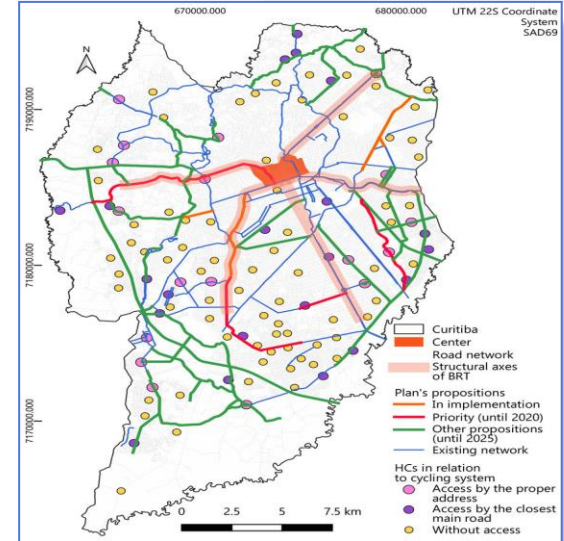
ÇÖZÜM: YAŞAM TARZINDA DEĞİŞİM SAĞLAYACAK BAŞKANLAR



Ulaştırmada Yaşam Tarzını Sosyal Yönde Deęiřtiren Başkanlar

Jaime Lerner, Curitiba

- Şehir plancısı ve mimar olan Jaime Lerner (1937- 2021), Brezilya'nın eyaleti olan Parana'nın başkenti Curitiba'da üç dönem (1971-1974, 1979-1983 ve 1989-1992) Belediye Başkanlığı yaptı.
- Curitiba'da uyguladığı otobüs, yaya, bisiklet yolları gibi ulaşım projeleri ve bir dizi sosyal, ekolojik ve kentsel dönüşüme yönelik projeler ile tüm Dünyanın dikkatini çekti ve başka kentlere örnek oldu.



Jaime Lerner, Curitiba

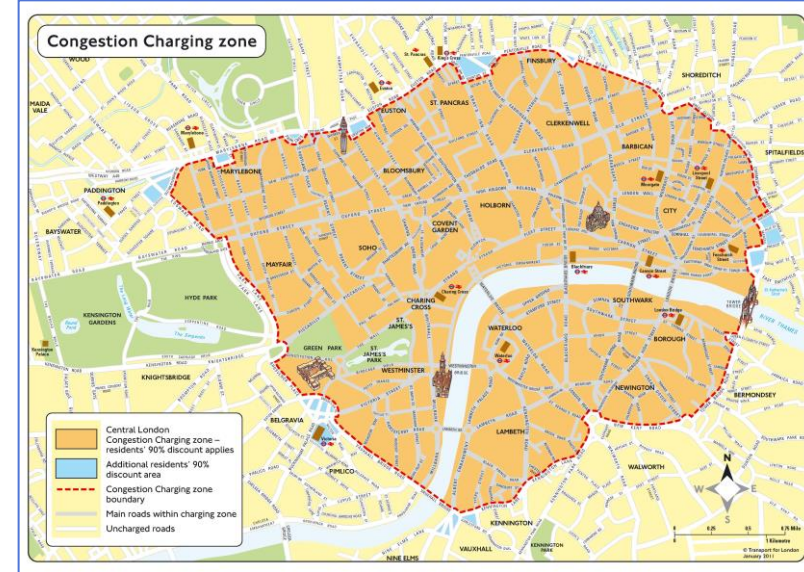
- Lerner, 1970'lerde arazi-kullanım kalıplarını yaygın toplu taşıma sistemleri ile bütünleştirdi ve Curitiba'ya metro yapımı için Merkezi Hükümet tarafından verilen ödeneği, kısıtlı koridorda "ağır raylı" bir sistem inşa etmek yerine yaygın ve özel tasarlanmış yollarda otobüs işleterek çözdü.
- İstanbul dahil, tüm Dünyaya örnek oldu.



Londra ve 'Tıkanıklık Vergisi'

Londra'da 'tıkanıklık vergisi' uygulaması

- 1964'te tartışılmaya başlanmış,
- 1973'te bir çalışma, '**tıkanıklık ücretlendirmesi**'nin trafik ve çevre açısından olumlu olacağını göstermiş,
- 1995'teki bir başka araştırma, '**tıkanıklık ücretlendirilmesi**'nin kent ekonomisi bakımından da yararlı olacağını ortaya koymuştur.



Kenneth Livingstone, Londra

Ken Livingstone (1945-.....) İşçi Partisi'nden seçilen Londra'nın ilk Belediye Başkanı olarak 2000-2008 yılları arasında görev yapmış sol eğilimli bir siyasetçidir.

Livingstone, ortaya koyduğu uygulamalar ile Britanya siyasetinde son derece tartışmalı bir kişidir. Özellikle ulaşım konusunda Londra gibi bir metropolde yaptığı uygulama '**devrim**' niteliğindedir.

2000 yılında yapılan Belediye Başkanı seçiminde, seçim bildirgesine en önemli politika olarak '**karayolu kullanımının ücretlendirilmesi**'ni koymuş ve seçilince de uygulamıştır.



Anne Hidalgo, Paris

İspanyol asıllı '**Sosyal Hukuk**' alanında uzman olan Anne Hidalgo (1959-.....) 2014'te Sosyalist Parti adayı olarak Paris'e Belediye Başkanı seçilmiştir ve halen görev başındadır.

'**15-dakikalık Şehir Modeli**'nin önericisi Profesör Moreno, Sorbonne'daki görevi dışında 2015'ten bu yana Hidalgo'nun danışmanlığını yapmaktadır. Hidalgo'nun hedefi, Paris gibi bir metropolde, Profesör Moreno'nun '**15-dakikalık Şehir Modeli**'ni uygulamaktır.

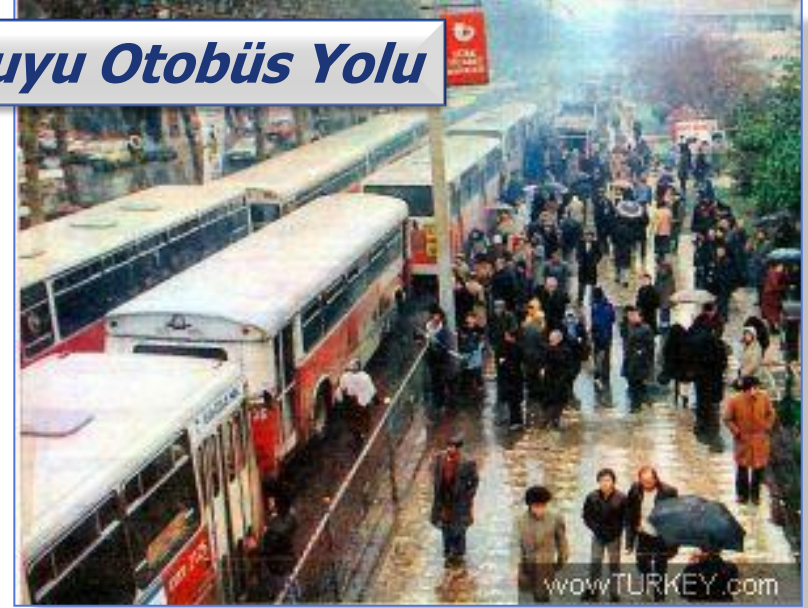


Anne Hidalgo ve Uygulamaları

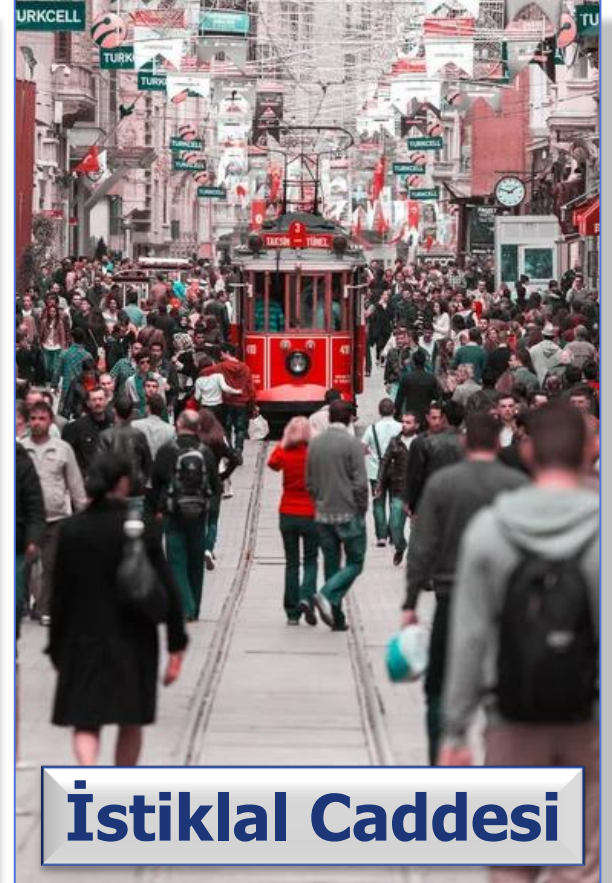
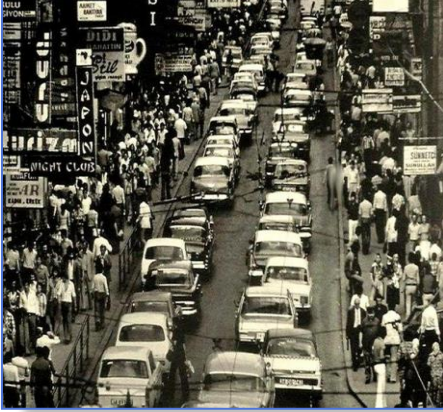
- **'İklim değişikliği'** nedeniyle ulaşım kaynaklı salımları azaltmak için yasaklar getirerek köklü değişimler yapıyor.
- Bazı altı şeritli yollar yeniden düzenleniyor: Otomobillere iki, otobüslere ve bisikletlere de birer şerit bırakıldı. Geri kalan alan **yeşillendirildi ve kaldırımlar genişletildi**. Sen Nehri kıyısındaki **'otoyollar'** trafiğe kapatıldı.
- 60.000 araçlık **'otopark yeri'**ni iptal ediyor.
- Hedefinde Paris'in her sokağına **'bisiklet yolu'** yapmak var.
- **'15-dakikalık Şehir Modeli'**ni gerçekleştirmek için, kamu alan ve binalarını, Modeli destekleyecek şekilde kullanıma açıyor. Mahallelerde küçük esnafı teşvik ediyor.

Ahmet İsvan / Aytekin Kotil, İstanbul

Taksim-Zincirlikuyu Otobüs Yolu



Nurettin Sözen, İstanbul



İstiklal Caddesi

Nurettin Sözen, İstanbul



***Sultanahmet-Beyazıt arası
Divan Yolu***



Yılmaz Büyükerşen, Eskişehir



Başkanların Ortak Özellikleri

Kökten değişim / dönüşümleri gerçekleştiren Başkanların ortak özelliklerini şöyle özetleyebiliriz:

- Sosyal eğilimli olmaları, bireysel ve kapitalist yaklaşımlara karşı ölçülü durmaları, kamusal yaklaşımlarının güçlü olması,
- Kamusal alanların kullanımı konusunda HAK ve ADALET yönünde hareket etmeleri,
- Dilleriyle dışa vurmasalar da, "halka rağmen, halk için" projeler üretmeleri ve uygulamaları,

ve

- Yönetimden ayrıldıklarından sonra, uyguladıkları projelerin bir ucundan tırpanlanmaya başlaması.

Kurumsal Yapılanma üzerine Sonsöz

Sonsöz

Buraya kadar anlatılanlar bizi, bilimsel ve toplumsal doğruların uygulanması yönünde '**kararlı tutum**'a götürmektedir.

'**Kararlı**' yaklaşımların, sosyal eğilimli, bilime önem veren '**Başkan**'larda öne çıktığını görmekteyiz.

Kentiçi ulaşımında çözüm, insanlara ait olduğu halde, büyük ölçüde özel araçlara kaptırılmış olan sosyal alanların tekrar kamuya dönmesini sağlayacak '**Yerel Yöneticiler**'dedir.

Kamuda uyanış başlamış olsa da, "**kendilerini Dünyanın sahibi zannedenler**" dayattıkları ekonomik sistem ve yaşam tarzı ile kamuyu yönlendirmeye, içinde bulunduğumuz gerçekleri bastırmaya çalışmaktadırlar.

Sonsöz

Çözüm

- denenmiş, sonucunda yeni sorunlar yaratan klasik uygulamaları seçmek yerine,
- '**kökten değişim**'e cesaret eden, yeniliğe açık, bilimsel ve sosyal doğrulara inanmış, kararlı, mücadeleci, politik kaygılardan uzak '**Başkan**' ve
- '**Başkan**'a sosyal projeleri sunan '**Teknokrat Kadro**'da düğümlenmektedir.

Planlama, mühendislik bilgisi ve denetim gücü ile donanmış bir '**Ulaşım Otoritesi**' de konulan politika doğrultusunda proje üretmek ve uygulamak durumundadır.

Sonsöz

'Ulaşım Otoritesi' veya benzer kurum / kuruluşlar **'Başkan'**ın ulaşım politikalarını uygulayacak organizasyonel yapılardır.

Bugüne kadar ulaşım sosyal açıdan bakıp
'değişim ve dönüşüm' sağlayanlar,

'BAŞKAN' ve **'KADROSU'**

olmuştur ve gelecekte de 'değişim ve dönüşüm' yolundaki

'BAŞKANLAR'

olumlu yaptıkları ile daima anılacaklardır.

*Dinlediğiniz için teşekkür ederim.
Saygılarımla.*