

Tema 3: Trafik Tıkanıklığının Azaltılması

Trafik Tıkanıklığının Azaltılması teması; İstanbul'da trafik tıkanıklığından kaynaklanan sorunların çözümü için, bu sorunların başlıca kaynağı olan özel otomobil kullanımının azaltılmasına yönelik projeler içeren bir temadır. Bu tema altında üretilen projeler, özel otomobile seçenek olabilecek türlerin geliştirilmesi yoluyla, yolcuları sürdürülebilir türlere çekecek (çekme) veya talep yönetimi önlemleri ile yolcuları özel otomobilden uzaklaştıracak (itme) niteliktedir. Buna bağlı olarak geliştirilen Tema 3 projeleri; talep ve hareketlilik yönetimi, otoparklarla ilgili düzenlemeler ve yük taşımacılığı konularına yönelik çözümler içermektedir.

Otopark düzenlemeleri ve otoparklarla ilgili talep yönetimi stratejileri geliştirilmesi, kentlerdeki trafik tıkanıklığı sorunlarına karşı alınabilecek önlemler arasındadır. Tüm taşıtların yolculuklarının son noktalarında park etmeleri gerektiği düşünüldüğünde, otopark arzını kısıtlamak (veya park yeri arzı sunmamak) veya otopark fiyatını caydırıcılık yaratacak düzeyde yüksek tutmak vb. uygulamaların başarı olasılığının yüksek olduğu görülmektedir. Ayrıca, özellikle İstanbul gibi metropollerde, sürekli artan motorlu taşıt sayısına yetecek otopark arzı yaratmak olanaksızdır.

İstanbul SKHP kapsamında, otopark konusu birden fazla boyutu ile ele alınmış ve bu konuda toplam dört ana proje ortaya konulmuştur. İçerik ve kapsam açısından birbirleri ile bağlantılı olan bu projeler, yeni geliştirilen otopark politikalarının köşe taşlarını oluşturmaktadır.

Otopark projelerinin ilki, otopark alanlarına ve fiyatlarına odaklanan **Otopark Düzenlemelerinin Bütüncül Bir Yaklaşımla Ele Alınması** projesidir. İstanbul'u; otopark talebi, etkinlikler, kamusal alanlar vb. açılardan birincil merkezi alanlar, ikincil merkezi alanlar ve merkezi olmayan alanlar olarak bölgelere ayıran bu projede, otopark arzı ve fiyatı bölgelere göre düzenlemektedir. Bu kapsamda, kentteki ücretli otopark alanlarının artırılması ve fiyatın oluşturulan bölgesel sınıflamaya göre değişecek şekilde (birincil merkezi alanlarda daha yüksek, merkezi olmayan alanlarda daha düşük vb.) belirlenmesi planlanmıştır. Projenin başlıca yararları; (i) var olan otopark arzının daha verimli olarak kullanılmasının sağlanması, (ii) değerli kamusal alanların özel taşıtlardan arındırılması ve (iii) otoparklardan elde edilen gelirlerin de artırılması ve belediyeye ek gelir kaynağı yaratılması şeklinde sıralanmaktadır.

İstanbul SKHP kapsamında geliştirilen ikinci otopark projesi olan **Mahalle Sakinlerinin Otopark İzni Planı**; ücretli otoparkların yaygınlaştırılması sonucunda, konutların çevresindeki yol kenarı otoparklarının da ücretli hale getirildiği yerlerde, mahalle sakinlerinin buralardaki otoparklardan indirimli olarak yararlanmasına yönelik bir projedir. Bu uygulama kapsamında mahalle sakinleri, belli bir zaman boyunca geçerli olan park etme izinlerini, var olan otopark fiyatından daha düşük bir fiyata edinebilmektedir. Otopark politikaları açısından tamamlayıcı özellikte olan bu proje, mahalle sakinlerinin otopark yeri bulmaları konusunda sorun yaşamamalarını amaçlamaktadır.

Otomatik (Otopark) Ödeme Sistemlerinin Uygulanması, İstanbul SKHP'de otopark düzenlemeleri kapsamında geliştirilen projelerden bir başkasıdır. Bu projenin amacı, kentte otopark ücretlerinin toplanması için, teknolojiye de

yararlanılarak tasarlanan bir ödeme sisteminin hayata geçirilmesidir. İstanbul'daki var olan ödeme sisteminde; otopark ücreti, yol kenarı otoparklarda gezici olarak çalışan bir görevliye ödenmektedir. Açık ve kapalı otoparklarda ödeme ise çıkışlarda yer alan ödeme noktalarında gerçekleştirilmektedir. Önerilen bu proje, var olan ödeme sistemin her açıdan geliştirilmesini ve iyileştirilmesini sağlayacaktır. Ücretli otoparklardaki tahsilatların daha verimli yöntemlerle yapılması, İBB'nin otoparklardan elde ettiği gelirlerin artırılmasını sağlayacaktır.

İstanbul SKHP'nin dördüncü otopark projesi olan **Otopark Yaptırımlarının Yeniden Organizasyonu** projesinde, otoparklar ile ilgili bir başka temel konu olan denetim ve yaptırım uygulamalarına odaklanılmıştır. Var olan durumda, otopark ücretlerinin tahsilatı İSPARK görevlileri tarafından yapılırken, otoparklar ile ilgili yaptırımlar (park cezaları vb.) trafik zabıtası veya trafik polisi tarafından yürütülmektedir. Öte yandan cezalar, taşıt sürücüsüne değil taşıt plakasına kesilmektedir. Bu durum, yetki karmaşasına yol açmakta, cezaların takibi ile denetim ve yaptırım işlemlerinin verimli ve sağlıklı olarak gerçekleştirilmesini güçleştirmektedir. Bu proje, gerekli yasal düzenlemeler yapılarak, İBB'nin otoparklar ile ilgili denetim ve yaptırım yetkilerinin tamamını edinmesini amaçlamaktadır.

Tema 3 çerçevesinde ele alınan konulardan birisi de hareketlilik yönetimidir. Hareketlilik yönetimi, kentlilerin ulaşım ile ilgili seçim ve davranışlarında değişiklikler yapmasını ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin daha fazla kullanılmasını sağlamayı hedefleyen uygulamaları içermektedir. Bu uygulamalar arasında; bilgilendirme, çeşitli hizmetlerin düzenlenmesi vb. bağlayıcı olmayan ancak yönlendirici önlemler (soft measures) ile daha katı ve bağlayıcı özellikte olan vergiler, yönetmelik veya düzenlemeler vb. önlemler (hard measures) yer almaktadır. Uygulamada, bağlayıcı ve bağlayıcı olmayan önlemlerin bir arada uygulanmasının daha başarılı sonuç verdiği görülmektedir. Tema 3 kapsamında geliştirilen üç hareketlilik yönetimi projesinden; **Kurumsal Hareketlilik Yönetiminin Uygulanması** ve **Mahalle Hareketlilik Hizmet Merkezleri** projeleri bağlayıcı olmayan, **Tıkanıklık Fiyatlandırması** ise bağlayıcı nitelikte olan projelerdir.

Kurumsal Hareketlilik Yönetiminin Uygulanması, kentlileri sürdürülebilir ulaşım türlerini kullanmaya yönlendirmek amacıyla, İBB tarafından yürütülmesi öngörülen örgütlü ve sistematik uygulamaları kapsamaktadır. Bu uygulamalar arasında; bireylere yönelik sunulacak bisiklet kullanmanın yararları konusunda bilgilendirmeler yapmak, yaya yolculukları teşvik etmek için kampanyalar düzenlemek vb. eylemlerin yanında evden çalışma, esnek çalışma saatleri vb. kurumlara yönelik sunulacak eylemler yer almaktadır. Kurumlara yönelik sunulacak eylemlerin hayata geçirilebilmesi için İBB'nin özel sektörle iş birliği yapmasının; bireylere yönelik sunulacak eylemlerin başarıya ulaşması için kentlilerin davranış ve alışkanlıklarında değişiklikler olmasının gerekli olduğu açıktır. Bu proje, sürdürülebilir ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması ve/veya trafik tıkanıklıklarının azaltılması için tanıtım ve teşvik uygulamaları içeren bir projedir.

Mahalle Hareketlilik Hizmet Merkezleri, bir yerleşim alanında farklı ulaşım türlerinin ve hareketlilikle ilgili hizmetlerin mekânsal olarak bir araya toplandığı noktalardır. Tipik bir merkezde; depolama/park alanları, paylaşımlı hareketlilik türleri, bilgi, danışmanlık, bisiklet onarımı, lojistik vb. hizmetler bir arada sunulmaktadır. Bu merkezlerin temel amacı, mahalle düzeyinde çeşitli hizmetlerin

erişilebilirliğini arttırmak ve kentlileri sürdürülebilir hareketlilik seçeneklerini kullanmaya yönlendirmektir. Proje kapsamında, İBB'nin özel sektör ile iş birliği sağlayıp, destekleme veya arazi teşvikleri yoluyla **Mahalle Hareketlilik Hizmet Merkezleri** uygulamalarını geliştirmesi önerilmektedir.

Tıkanıklık Fiyatlandırması; özel otomobil kullanıcılarının, belli bir bölgeye giriş karşılığında bir fiyat ödemesi uygulamasıdır. Bu uygulamanın temel amacı, başta merkezi bölgeler olmak üzere, kentte özel taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde yaşanan tıkanıklık sorunlarının önüne geçmektir. Böylece, kentlerde daha yaşanabilir mekânlar yaratmak ve kentlilerin yaşam kalitesini arttırmak mümkün olabilecektir. **Tıkanıklık Fiyatlandırması**, caydırıcı özellikte olmasının yanında, ek gelir yaratma potansiyeline sahip bir uygulamadır. Elde edilen gelirlerin hava kalitesini iyileştirmek, toplu taşıma sistemini geliştirmek, aktif ulaşım türlerine yönelik düzenlemeler yapmak vb. konularda kullanılması durumunda uygulamanın başarısı artacaktır.

İstanbul SKHP kapsamında, Tarihi Yarımada'da yaklaşık 6 km²'lik bir bölgede hayata geçirilecek bir **Tıkanıklık Fiyatlandırması** pilot projesi önerilmiştir. Bu uygulamanın, Londra'ya benzer olarak, Düşük Salım Bölgeleri (Tema 1'de önerilen proje) ile paralel olarak yürütülmesi de mümkündür. Tarihi Yarımada'daki **Tıkanıklık Fiyatlandırması** uygulamasının, İstanbul'da ilerleyen yıllarda, başka bölgelerde de başlatılabilecek diğer fiyatlandırma uygulamaları için öncü niteliği olacağı düşünülmektedir.

Tema 3 kapsamında kent içi yük taşımacılığı ve lojistik sektörüne yönelik tek proje **İnşaat Malzemeleri Konsolidasyon Merkezi (İKM)** projesidir. İKM, inşaatlarda kullanılan çeşitli malzemelerin depolandığı ve gereksinimlere göre konsolide edilerek, inşaat alanlarına yönlendirildiği bir dağıtım merkezidir. İKM'lerin temel politika amacı, inşaat tedarik zinciri ve malzeme taşımacılık lojistiği için çevreci ve verimli çözümler sunmaktır. İstanbul'daki konut ve ulaşım altyapısı inşaatlarının sayısı ve hacmi düşünüldüğünde, bu projenin kentin hava kalitesinin iyileştirilmesi ve kentlilerin yaşam kalitesinin artması açısından önemli bir rol oynayacağını söylemek mümkündür. İstanbul SKHP kapsamında geliştirilen İKM projesi, tedarik ve taşımacılık ile ilgili sorunları değerlendirmeye ve bu sorunlara sürdürülebilir çözümler üretmeye odaklanan iş planları geliştirmeyi hedeflemektedir.

Tema 3'te yer alan sekiz projenin değerlendirme sonuçlarının özeti Tablo 7'de sunulmuştur. Tabloda puan/oran ve endeks değerleri ile dört farklı değerlendirme aracından elde edilen sıralamalar ve değerlendirme sonuçlarından hesaplanan birleştirilmiş puan ve sıralamalar yer almaktadır.

Tablo 7: Tema 3'te yer alan projelerin değerlendirme sonuçları

PROJE	FMO		ÇÖA		SKA		CETKap		Birleştirilmiş	
	Oran	Endeks	Puan	Endeks	Puan	Endeks	Puan	Endeks	Puan	Sıra
Otopark Düzenlemelerinin Bütüncül Bir Yaklaşımla Ele Alınması	2,02	62	---	---	37	63	8	44	67	9
Mahalle Sakinlerinin Otopark İzni Planı	---	---	12	19	38	64	5	25	44	22
Otomatik (Otopark) Ödeme Sistemlerinin Uygulanması	---	---	10	15	41	69	2	10	39	25

PROJE	FMO		ÇÖA		SKA		CETKap		Birleştirilmiş	
	Oran	Endeks	Puan	Endeks	Puan	Endeks	Puan	Endeks	Puan	Sıra
Otopark Yaptırımlarının Yeniden Organizasyonu	---	---	9	13	39	66	1	3	38	26
Kurumsal Hareketlilik Yönetiminin Uygulanması	---	---	18	28	46	78	13	67	61	11
Mahalle Hareketlilik Hizmet Merkezleri	---	---	16	25	52	88	12	60	59	14
Tıkanıklık Fiyatlandırması	---	---	9	13	44	75	5	24	47	19
İnşaat Malzemeleri Konsolidasyon Merkezi	---	---	13	21	40	68	6	34	44	21

Tabloda FMO, yalnızca Tema 3 altında niceliksel olarak değerlendirilmiş tek proje olan **Otopark Düzenlemelerinin Bütüncül Bir Yaklaşımla Ele Alınması** projesi için verilmiştir. Bu proje için FMO yeterli düzeydedir ve proje, CETKap puanı görece düşük olmasına karşın, birleştirilmiş puan açısından 26 ana proje içerisinde 9. sırada yer almıştır. Öte yandan, diğer üç otopark projesi düşük ÇÖA, SKH ve CETKap puanları almış ve birleştirilmiş puana göre yapılan sıralamada listenin sonlarında yer almıştır (**Mahalle Sakinlerinin Otopark İzni Planı** 22. sırada, **Otomatik (Otopark) Ödeme Sistemlerinin Uygulanması** 25. sırada, **Otopark Yaptırımlarının Yeniden Organizasyonu** 26. sırada). Ancak, bu üç proje, İstanbul SKHP kapsamında ortaya konulan yeni otopark yönetimi yaklaşımının önemli parçalarıdır. Ayrıca, bu üç projenin, geliştirilen otopark politikalarının hayata geçirilmesinde tamamlayıcı bir rol üstleneceği de görülmektedir.

Tablo 7'ye göre, hareketlilik yönetimi konusundaki **Kurumsal Hareketlilik Yönetiminin Uygulanması** ve **Mahalle Hareketlilik Hizmet Merkezleri** projelerinin değerlendirme sonuçları benzerdir. Bu iki projenin ÇÖA, SKH ve CETKap puanları, Tema 3'ün sekiz projesi içerisinde en yüksek puanlardır ve bunların birleştirilmiş puan sırası da listenin görece üst sıralarındadır (sırasıyla 11. ve 14.). Bu sonuçlar, söz konusu iki hareketlilik yönetimi projesinin sürdürülebilirlik ve kapsayıcılık açısından güçlü olduklarını ortaya koymaktadır.

Tıkanıklık Fiyatlandırması projesinin değerlendirme sonuçlarına bakıldığında, bu projenin SKHP amaçlarının sağlanmasına olan katkısının kısıtlı düzeyde kaldığı görülmektedir. Bu uygulamanın Londra ve Stockholm gibi kentlerdeki başarısı ve ortaya koyduğu yararlar bilinmektedir. İstanbul'da da, Tarihi Yarımada'da düşünülen pilot uygulamanın benzeri sonuçlara erişeceği düşünülmektedir. Ancak, İstanbul ulaşım sisteminin ve kentteki yapılaşmış alanın büyüklüğü dikkate alındığında, önerilen pilot uygulamanın alanı küçüktür. **Tıkanıklık Fiyatlandırması** projesinin, SKA dışındaki değerlendirme ölçütlerinde, görece düşük bir performans sergilemesinin temel nedeni budur.

Tablo 7'de verilen, **İnşaat Malzemeleri Konsolidasyon Merkezi** projesinin değerlendirme sonuçları, bu projenin performansının

Tıkanıklık Fiyatlandırması projesine benzer olduğunu ortaya koymaktadır. Proje tüm değerlendirme ölçütlerinde düşük puanlar almış ve birleştirilmiş puanlara göre 26 ana proje içerisinde 21. sıradada kendine yer bulmuştur. Bu durumun temel nedeni, bu projenin özel olarak lojistik sektörüne odaklanmasıdır ve böylece projenin genel etkisi düşük olmaktadır. Ancak projenin, İstanbul'da ciddi miktarda negatif dışsalılıklara yol açan bir sektöre odaklandığı ve dolayısıyla önemli bir katkısı olduğu gözden kaçırılmamalıdır.