



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

TR14SR306 - NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

SKUp İstanbul Halk Bilgilendirme Toplantısı 4: Düşük Emisyon Bölgeleri

Tarih: 23.10.2024



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

RAPOR BİLGİLENDİRME FORMU

Proje Adı: İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

Referans: NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

İletişim Numarası: TR14SR306

Başlangıç Tarihi: 23.06.2023

Ülke: Türkiye

	SON YARDIM ALICISI	DANIŞMAN	SÖZLEŞME MAKAMI
KURUM	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH - Uluslararası Hizmetler	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı (MoTI), Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği İşleri ve Dış İlişkiler (DGEUAFR), Avrupa Departmanı Birlik Yatırımları (EUID)
ADRES	Osmaniye Mahallesi Çobançeşme Koşuyolu Bulvarı No:5 34568 Bakırköy/İSTANBUL TÜRKİYE	Aziziye Mah. Pak Sok. No. 1/101 06680 Çankaya / ANKARA TÜRKİYE	Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 B Blok Kat: 5 Emek Çankaya / Ankara / TÜRKİYE
TELEFON	+90 212 449 4000	+90 312 466 70 80	+90 312 203 10 00
FAX	+90 212 449 48 78	+90 312 467 72 75	+90 312 212 11 48
İLETİŞİM KİŞİSİ	Mr. Barış YILDIRIM baris.yildirim@ibb.gov.tr	Ms. Başak İSBİR- KARAMAN Mr. Melih MOL basak.isbir@giz.de melih.mol@giz.de	Dr. Tijen İÇCİ tijen.igci@uab.gov.tr
E-POSTA			
YAZARLAR	Takım Lideri Shaleen SRIVASTAVA Proje Direktörü Başak İSBİR-KARAMAN Kilit Uzman 2 Haluk CAMCIGİL Proje Yöneticisi Melih MOL Proje Uygulama Yöneticisi Murat ÖLMEZ Proje Asistanı Tuğba ÖZSOY Jr. Uzman Serra OKÇU Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray ÖZKAN		
TASARIM	TAT		
RAPORUN TARİHİ	12.10.2024		



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	2
TABLO LİSTESİ	3
1. ARKA PLAN VE KAPSAM	4
2. İSTANBUL SKUP HALK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI – 4 PROGRAMI	5
3. ETKİNLİK OTURUMLARI	6
3.1 Açılış Konuşması ve İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Sunumu	6
3.2 Düşük Emisyon Bölgeleri ile İlgili Bilgilendirme Sunumu	7
3.3 Soru & Cevap Oturumu	8
3.4 Atölye Çalışması	13
4. KAPANIŞ VE ÖNÜMÜZDEKİ SÜREÇ	22
5. EKLER	22
5.1 Katılımcı Listesi	22
5.2 Sunumlar	24



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Sn. Seda Özdemir'in yaptığı açılış konuşması ve İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Sunumu	6
Şekil 2: Benjamin Richards'ın "Düşük Emisyon Bölgesi Nedir? Nasıl Uygulanır?" sunumu	7
Şekil 3: Soru & Cevap oturumundan bir fotoğraf	11
Şekil 4: Grup çalışması sırasında katılımcıların fotoğrafı	13
Şekil 5: Grup 1'in çalışma dokümanı.....	14
Şekil 6: Grup 2'nin çalışma dokümanı.....	15
Şekil 7: Grup 3'ün çalışma dokümanı	16
Şekil 8: Grup 4'ün çalışma dokümanı	17
Şekil 9: Grup 5'in çalışma dokümanı.....	18
Şekil 10: Grup 6'nın çalışma dokümanı	19
Şekil 11: İstasyon sorumlusu tarafından yapılan grup sunumu	20
Şekil 12: "Buraya nasıl geldiniz?" sorusuna verilen yanıtlar	21
Şekil 13: "Nasıl döneceksiniz?" sorusuna verilen yanıtlar	21

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul SKUp Halk Bilgilendirme Toplantısı 4 Programı	5
Tablo 2: Mentimeter platformu üzerinden katılımcıların ilettiği sorular	10
Tablo 3: Katılımcı Listesi	24



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

1. ARKA PLAN VE KAPSAM

İstanbul SKUp Aşama II, İstanbul SKUp Aşama I'e uygun olarak, mevcut hareketlilik ve ulaşım durumunun analizini yapmayı, aktivite-temelli bir ulaşım modeli geliştirmeyi, uygulanacak politikaları, eylemleri detaylandırmayı ve SKUp için ağırlıklı olarak ulaşım sistemlerine ilişkin bir projeler dizisini hazırlamayı amaçlamaktadır. Bu hazırlık sürecine eşlik edecek temel ilkeler şunlardır:

- Sürdürülebilir hareketlilik- sürdürülebilir ulaşım modlarıyla daha fazla erişilebilirlik sağlanması;
- Tüm ulaşım modlarının entegrasyonu- çok modlu ulaşım çözümlerinden faydalanılması;
- Yürüyüş ve bisiklet gibi motorsuz aktif seyahat modlarının teşvik edilmesi;
- Kurumsal birimler arasında işbirliğinin sağlanması ve gerektiğinde kapasite geliştirme sağlanması;
- Süreçlere vatandaşların, paydaşların ve yeterince temsil edilemeyen grupların dahil edilmesi;
- Pilot projeler aracılığıyla uzun vadeli bir vizyonun ve net bir SKUp uygulama planının tanımlanması;
- Etkin uygulamayı güvence altına alan ve proje uygulamasını güvenli hale getiren izleme ve değerlendirme sisteminin geliştirilmesi.

İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı çalışmalarının içeriğine ilişkin halkın bilgilendirilmesi, yurttaşlarla ve paydaşlarla ilk temasın kurulması ve paydaşların sürece dahil edilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Etkinlikte, İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı kapsamında yürütülen pilot projelerden "Düşük Emisyon Bölgeleri" projesi ile ilgili bilgilendirme yapılmış, bu projenin amaçları, hedefleri ve içeriği anlatılmıştır. Ayrıca, proje süreçlerine ilişkin bilgilendirme yapılmış ve projeye yönelik ilk geri bildirimler alınmıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

2. İSTANBUL SKUp HALK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI – 4 PROGRAMI

Düşük Emisyon Bölgeleri İstanbul Halk Bilgilendirme Toplantısı 23 Ekim 2024 tarihinde Taksim Point Hotel binasında gerçekleştirilmiştir. Sabah 9:30'da başlayan kayıt işlemlerinin ardından, saat 10:15'te Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray Özkan tarafından toplantı açılmıştır. Ardından katılımcılarla toplantı gündemi paylaşılmıştır. Özkan, açılış konuşmasını ve SKUp Aşama II sunumunu yapması için İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Sn. Seda Özdemir'i sahneye davet etmiştir. Sn. Özdemir açılış konuşmasının ardından İstanbul SKUp Aşama II sunumunu yapmıştır. Saat 10.30'da Ramboll ekibinden Proje Yöneticisi Benjamin Richards, "Düşük Emisyon Bölgesi Nedir? Nasıl Uygulanır?" konulu sunumunu yapmıştır. Saat 11:00-12:00 arasında Soru & Cevap oturumu yapıldıktan sonra öğle arası verilmiştir. Öğle arasının ardından saat 13:15'te atölye çalışması yapılmıştır. Saat 14:15'te başlayan değerlendirme oturumunun ardından 4. Vatandaş Bilgilendirme Toplantısı sona ermiştir.

Etkinlik	Saat
Kayıt	09:30 - 10:00
Açılış Konuşması	10:00 - 10:15
İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Sunumu	10:15 – 10:30
Düşük Emisyon Bölgesi Nedir? Nasıl Uygulanır?	10:30 - 11:00
Soru & Cevap	11:00 – 12:00
Öğle Arası	12:00 - 13:15
Atölye Çalışması	13:15 - 14:15
Değerlendirme	14:15 – 14:45
Kapanış ve Önümüzdeki Süreç	14:45 - 15:00

Tablo 1: İstanbul SKUp Halk Bilgilendirme Toplantısı 4 Programı

Halk bilgilendirme toplantısına 63 kişi katılmıştır. Katılımcılar arasında proje ekibi ve İBB'nin ilgili departmanlarının çalışanlarının yanı sıra meslek örgütlerinden, sivil toplum kuruluşlarından ve kent konseylerinden temsilciler ile akademisyenler bulunmaktadır. Ayrıntılı liste rapor ekinde yer almaktadır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3. ETKİNLİK OTURUMLARI

3.1 Açılış Konuşması ve İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Sunumu

İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Sn. Seda Özdemir, açılış konuşmasının ardından İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı çalışmasıyla ilgili genel bilgilendirme sunumu yapmıştır (EK 1). Sunumda İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı'nın (SKUp) ikinci aşaması olan uygulama planını özetleyerek projenin amacı, kapasite sağlayıcıları, SKUp yaklaşımını anlatmış ve çalışma kapsamında gerçekleştirilecek plan ve projelerden bahsetmiştir. Bu çalışmanın T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin iş birliğiyle yürütüldüğüne ve Haziran 2023 ile Aralık 2025 arasında 30 aylık bir süreyi kapsadığına değinmiştir. Planın ana hedeflerinin arasında karbon salımını azaltarak insan odaklı, erişilebilir ve güvenli bir ulaşım sistemi oluşturmak olduğunu belirterek bu kapsamda bisiklet, mikromobilité araçları ve yaya ulaşımının teşvik etmek, trafik sakinleştirme, sağlıklı sokaklar, düşük emisyon bölgeleri gibi uygulama araçlarını geliştirmek ve ulaşım sisteminin afetlere ve krizlere dayanıklı hale getirmeye yönelik pilot projelerin gerçekleştirileceğini ifade etmiştir.



Şekil 1: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Sn. Seda Özdemir'in yaptığı açılış konuşması ve İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Sunumu



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.2 Düşük Emisyon Bölgeleri ile İlgili Bilgilendirme Sunumu

Saat 10.30'da Ramboll ekibinden Proje Yöneticisi Sn. Benjamin Richards, "Düşük Emisyon Bölgesi Nedir? Nasıl Uygulanır?" konulu sunumunu yapmıştır (EK 2). Sunumunda farklı şehirlerde düşük emisyon bölgelerinin araçların neden olduğu hava kirliliğini azaltmak amacıyla uygulandığına değinmiştir. Hava kirliliği ve emisyonların azaltılmasıyla araç trafiğinin insan sağlığı üzerindeki etkilerini azaltmayı amaçladığını belirtmiştir. Richards, düşük emisyon bölgeleri uygulamalarının daha sağlıklı ve sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine teşvik ettiğinin altını çizmiştir. Karbon emisyonunu ve trafiği azalttığı, daha güvenli ve sağlıklı alanlar yarattığı, toplu taşıma araçlarının kullanımını arttırdığını ve yürüme, bisiklet ve sağlıklı ulaşım yöntemlerine teşvik ettiğini belirtmiştir. Daha temiz ulaşım modeli sunmak amacıyla dünyada pek çok şehirde uygulandığına değinmiştir. Uygulanan üç farklı düşük emisyon bölgesi uygulaması olduğunu katılımcılarla paylaşarak bunların yüksek kirlilik yaratan araçların belirlenen bölgeye girişinin yasaklanması, yüksek kirliliğe neden olan araçların bölgeye giriş için izin alması ve bölgeye giren spesifik araçların ücret ödemesi alınması olduğunu belirtmiştir. Richards sunumunda üç farklı uygulama için Berlin, Barselona, Londra ve Stockholm şehirlerinde uygulanmakta olan politikalardan örnekler vermiştir. Düşük emisyon bölgeleri uygulamaları sonrasında Londra şehirde partikül emisyonları ve azot oksit emisyonları yüzdelik oranlarının düştüğüne yönelik verileri katılımcılarla paylaşmıştır.

Ardından, İstanbul'da düşük emisyon bölgeleri uygulaması için pilot proje alanları olarak Beyoğlu, Fatih ve Kadıköy ilçelerinin seçildiğini belirtmiştir. Bu kapsamda düşük emisyon bölgelerinin sınırları belirlenirken sorulması ve değerlendirilmesi gereken soruları (Bölgeler nereden başlamalı?, İnsanlar başka nasıl seyahat edecek?, Program hangi araçları içermelidir, Adil bir yaklaşım nedir?, Pratik olan nedir?) katılımcılarla paylaşarak sunumunu tamamlamıştır.



Şekil 2: Benjamin Richards'ın "Düşük Emisyon Bölgesi Nedir? Nasıl Uygulanır?" sunumu



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.3 Soru & Cevap Oturumu

Paydaş ve Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan tarafından katılımcılarla bu toplantının düşük emisyon bölgelerine yönelik ilk halk bilgilendirme toplantısı olduğu ve ileriki dönemde pilot projelerinin yer aldığı her ilçe için ayrı toplantıların organize edileceği bilgisi paylaşılmıştır. Ardından katılımcıların Mentimeter platformu üzerinden düşük emisyon bölgesi uygulamalarına yönelik merak ettikleri soruları yazmaları beklenmiştir.

Sorular yazıldıktan sonra en çok oy alan sorulardan başlayarak tüm sorular, bağlamlarına göre gruplanarak İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Sn. Seda Özdemir, Proje Danışmanı Sn. Prof. Dr. Haluk Gerçek, Ramboll Proje Yöneticisi Sn. Benjamin Richards ve GİZ Takım Lideri Sn. Shaleen Srivastava tarafından yanıtlanmıştır.

Katılımcılar tarafından sorulan sorular aşağıda detaylandırılmıştır:

Sorular
Yurt dışındaki şehirlerde düşük emisyon bölgelerini düzenlerken ticari işletmeler için lojistik planlama yapıyordur mutlaka bunlar yeterli geliyor mu? Bununla ilgili bilgi alabilir miyiz?
Bu projeler ne zaman hayata geçecek?
İletişim kampanyalarında yol haritanız nasıl olacaktır, kaç kişiye ulaşabileceksiniz? Bölgenin daimi kullanıcılarını nasıl ikna etmeyi planlıyorsunuz?
İstanbul çok hızlı bir kentsel dönüşüm sürecinde. Dolayısıyla moloz, beton, malzeme taşıyan kamyonlar çok yoğun olarak trafikteler. Depreme hazırlık ve emisjonsuz alan bu çerçevede nasıl çözülür?
Yarımada bölgesinde, toplu ulaşım halihazırda oldukça kalabalık, toplu taşımaya daha fazla yük bindirmeyecek mi?
Düşük emisyon bölgesinin trafik sıkışıklığına etkisi nedir?
Bu bölgelerde çalışan otomobil sahipleri için ne tür değişiklikler olacak?
Sıkışıklık ücretlendirmesi ve düşük emisyon bölgesini birlikte uygulamayı düşünüyor musunuz?
Ücretlendirmeye dayalı düşük emisyon bölgeleri açısından, düşük emisyon bölgelerinde yaşayan yerel sakinler için uygulamalar ne olacak?
Araçlara LEZ bölgesine giriş ücretleri olucaksa, gelir nereye harcanacak? Örneğin toplu taşıma daha fazla yatırım?
Emisyon verileri sağlıklı mı?
Belirlenen LEZ alanları aynı zamanda ana turizm bölgeleridir. Bu bölgelerde taksi ve turizm araçları yaygın olarak kullanılmaktadır. Turizm araçlarına yönelik stratejiler neler olacak?



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Araç kısıtlamaları uygulamaları ile LEZ dışında kalacak alanlarda emisyonların artması beklenmez mi? Bu yüzden buna eşlik edecek ek önlemler veya stratejiler var mıdır?
Düşük emisyon bölgesi ilan edilmesi, yerel vatandaşı korkutan bir durum. Araçlarla bölgeye giriş yasaklanması gibi bir algı oluşuyor, bu durumu nasıl yöneteceksiniz?
İstanbul örneğinde, araç bazlı kısıtlamalar aynı zamanda gelir bazlı bir kısıtlamaya da neden olabilir mi?
Düşük emisyon bölgeleri hangi ölçütlere göre seçildi? Seçilen ilçelerin birbirinden çok farklı özelliklere sahip alt bölgeleri bulunuyor. Bu bölgeler bazında farklı değerlendirmeler gerçekleştirildi mi?
Düşük emisyon bölgeleri oluşturulurken emisyonlar çeperlere yığılmış olunuyor. Bunu nasıl önlemeyi planlıyorsunuz?
Farklı ilçelerde (bölgelerde) farklı projelerin eş zamanlı olarak birbiri ile yeterince iletişim halinde olmadan yürüdüğü gibi bir durumun söz konusu olduğunu düşünüyor musunuz?
Projenin asıl amacı hava kalitesini azaltmak mı yoksa trafik sıkışıklığını azaltarak yolculuk sürelerini azaltmak mı olacak?
Sunumda belirtilen 3 farklı düşük emisyon bölgesi alternatifi arasından pilot bölgeler için hangilerinin kullanılması planlanıyor?
Hava kalitesi olarak sadece düşük emisyon bölgesinde değil çevresinde de olumlu etkilerden bahsedildi ancak olumsuz etkiler de olabilir mi?
LEZ uygulamalarının hayata geçmesi için kısa ve orta vadeden söz edildi. Kısa ve uzun vade ne kadar zamanı kapsıyor?
Düşük emisyon bölgelerinin soylulaştırmaya neden olmaması için ne tür önlemler almayı planlıyorsunuz?
Skup için yeni ulaşım modeli nasıl yapılıyor, yeni metro hatlarının emisyonlar üzerindeki etkileri nedir?
İstisna durumlar olacak mı? Özellikle acil durumlar için bir plan var mı?
Düşük emisyon bölgeleri yaratmak için belirli alanlara araç giriş çıkışları kısıtlanma gibi düşünceler varsa bu durum daha fazla trafik sıkışıklığına yol açmaz mı?
3 bölge de deniz ile kıyısı olan ilçeler. Kıyılardan daha fazla faydalanmak ve araçlardan arındırmak için başta boğaz hattı olmak üzere tüm İstanbul kıyıları da düşük emisyon bölgesi olsa güzel olurdu.
Düşük emisyon bölgeleri düzenlenirken Fenerbahçe ve Dolmabahçede stadların olduğu bölgede maç günlerinde aşırı trafik ve insan yoğunluğu için öneriniz nedir?



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Geniş otopark görünümünde olan İstanbul Cadde ve sokaklarının araçlardan arındırılması ve sağlıklı sokak kavramının uygulanması için çözümünüz nedir.?
70.000 hane halkı ile anket yapılmış. İstanbul'un hangi bölgelerinde anket yapıldı?
Tek çift plaka uygulamasının emisyon azaltımına etkisi nedir?
Projelerde ilçe belediyeleri, diğer yerel aktörler, sivil toplum kuruluşları vs. süreçlere ne kadar dahil oluyorlar?
Gecekonduyla oluşmuş mahallelerin şehir planına aplane edilmesi ile sorunlu oluşan ulaşım hatlarını nasıl çözmeyi düşünüyorsunuz?
Yerel aktörlerin ve sivil toplumun sürece katkı sunması adına iletişim stratejiniz nedir? Veri toplamada sorunlarla karşılaşıyor musunuz?
İBB birimleri ile yeterince koordinasyon sağlanıyor mu?
SUMP çıktılarının sahada kalıcı uygulamalara ne zaman geçirilmesi hedefleniyor?
Alternatif olarak bir de deniz ulaşımını artırmayı hedeflediğinizi belirttiniz. Boğaz trafiği yoğun ve deniz ulaşımı kaynaklı emisyonların azaltılması için planlanan tedbirler nelerdir?
Kadıköy özelinde öncelikli olarak hedeflenen SKPH eylemi nedir ve bu hangi bölgede veya mahallede uygulanacak?
Yol kenarı parklanmaların ilçe belediyeleri ile işbirliği yaparak kaldırılacağını söylediniz. O bölgede ihtiyaç yoksa diye de eklediniz? Park ihtiyacı nerede yok?
Düşük emisyon bölgeleri belirlenirken topografik yapı dikkate alınıyor mu? Bu bölgelerde aktif (yaya, bisiklet vb.) ulaşımı artırmayı düşünüyorsak dikkate alınması gerekiyor diye düşünüyorum.
Bu uygulamaların olası sonuçları herhangi bir benzetim ortamında sınıyor mu?
Düşük emisyon bölgelerinden Kadıkoy ve Beyoğlu için alanlardaki trafik hacmi yüksek midir? Ara sokaklar trafik açısından yoğun mudur?
Ulaşımında etkin araçların oluşturduğu emisyonun azaltılması çalışmalarda esas alınmış olduğu anlaşılıyor. Duran trafikte araçların yarattığı olumsuzluğun nasıl önleneceği konusunda bilgi verir misiniz?
LEZ bölgelerindeki kısıtlamalar İETT araçları, minibusler vb. gibi toplu taşıma araçlarına nasıl uygulanacak? Toplu taşıma araçlarının düşük emisyonlu olması için İBB'nin planı ve bütçesi var mı?

Tablo 2: Mentimeter platformu üzerinden katılımcıların ilettiği sorular



Avrupa Birliği tarafından
eđ finanse edilmektedir



Ŗekil 3: Soru & Cevap oturumundan bir fotoğraf

Soru & Cevap bölümünde katılımcıların paylaştıkları görüşler ve sordukları sorular çerçevesinde SKUp ekibi temsilcileri tarafından verilen bilgiler aŖađıdaki başlıklar altında aktarılmıştır.

- Hanehalkı Anketleri ve Verilerin Toplanması

Hanehalkı anketlerinin yalnızca İstanbul il sınırlarıyla sınırlı kalmadığı, Kocaeli ve Tekirdağ gibi komşu illerde de gerçekteşirildiği belirtilmiştir. Veri toplama sürecinde ilçe belediyeleri, yerel halk ve sivil toplum kuruluşlarıyla iş birliği yapılmıştır. Elde edilen verilerin, ulaşım planlama modelinin geliştirilmesi için kullanıldığı ve İstanbul'un ulaşım ihtiyaçlarına yönelik analizlerin gerçekteşirildiği ifade edilmiştir.

- Proje Süreci

Pilot projelerin uygulanabilirliği ve finansal kaynakların kullanımıyla ilgili olarak, İstanbul SKUp Aşama II projesinin Aralık 2025'e kadar devam edeceği ve proje sonrasında da yeni finansal kaynakların sağlanarak uygulama çalışmalarının sürdürüleceği belirtilmiştir.

- Yol Kenarı Parklanmalar ve Otopark Planlaması

Geniş otopark alanlarının azaltılmasına yönelik olarak, yasal olmayan parklanmaların önlenmesi ve kamu alanlarının daha verimli kullanılması amacıyla ilçe belediyeleriyle güçlü bir iş birliği yürütüldüğü vurgulanmıştır. Otopark planlamasında, kentsel merkezlere yaklaştığıca daha az otopark alanı tahsis edilmesinin, özel araç kullanımını azaltma hedefine katkı sağladığı belirtilmiştir. Ayrıca, 2022'de güncellenen İstanbul Otopark Ana Planı kapsamında yapılan modelleme çalışmalarının, otopark ihtiyacının kent merkezinden uzaklaştığıca azaldığını ortaya koyduğu ifade edilmiştir. Haciosman ve



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Gayrettepe’de başarıyla uygulanan "park et - devam et" sisteminin iyi bir örnek teşkil ettiği vurgulanarak, İstanbul genelinde otopark yönetiminin daha etkin hale getirilmesi için çalışmaların sürdürüğü belirtilmiştir.

- Düşük Emisyon Bölgelerinin Seçimi

Düşük Emisyon Bölgelerinin belirlenme sürecinde insan sağlığını koruma ve yaşam kalitesini artırma hedefi doğrultusunda, maruz kalan nüfus, trafik yoğunluğu, tarihi doku ve hava kirliliği gibi önemli kriterlerin titizlikle değerlendirildiği belirtilmiştir. Bu kriterler doğrultusunda Kadıköy, Fatih ve Beyoğlu ilçelerinin öncelikli bölgeler olarak belirlendiği ifade edilmiştir. Pilot projeler için seçilen alanların etkin bir şekilde denetlenmesi ve güçlü toplu taşıma alternatiflerinin sağlanmasının önemine vurgu yapılmış, Kadıköy ve Fatih ilçelerinde bölge sınırlarının belirlendiği, Beyoğlu için ise paydaşlarla yürütülen katılımcı süreç doğrultusunda nihai kararın ortak bir mutabakatla alınacağı ifade edilmiştir. Ayrıca, DEB kapsamında trafik sıklığına azaltılmasının yanı sıra, kamu tesislerine erişimin de iyileştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu bölgelerin sürdürülebilir ve erişilebilir bir şehir anlayışıyla planlandığı belirtilmiştir.

- Ulaşım Planlama ve Modellerin Kullanımı

Ulaşım planlama modellerinin pilot projelerin etkisini anlamak için kullanıldığı belirtilmiştir. Yeni metro hatları ve yolların kimler tarafından ve ne kadar sıklıkla kullanılacağını test etmek için simülasyon modellerinin geliştirildiği vurgulanmıştır. Projenin odak noktasının bireylerin gündelik hareketleri ve ihtiyaçları olduğu belirtilerek, aktivite bazlı model kullanımının bu çerçevede geliştirildiği ifade edilmiştir. Yolculuk zincirlerini tanımlayan bu modelin, klasik dört aşamalı modelden farklı olduğu ve insanların ulaşım tercihlerinin daha detaylı analiz edilmesini sağladığı belirtilmiştir.

- Deniz Ulaşımı ve Dekarbonizasyon

Deniz ulaşımından kaynaklanan emisyonların azaltılmasına yönelik olarak, Dünya Bankası ile yürütülen deniz aracı dekarbonizasyon çalışmalarının devam ettiği belirtilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin toplu ulaşım hizmetleri müdürlüğü ve Şehir Hatları ile iş birliği içinde yürütülen bu proje kapsamında, İstanbul’da deniz ulaşımının karbon emisyonlarının azaltılmasının hedeflendiği ifade edilmiştir. Ayrıca, projenin genel olarak toplu taşıma araçlarının karbon salımını düşürmeye yönelik bir amacı olduğu belirtilmiştir.

- Paydaş ve Vatandaş Katılımı

Süreçlerin daha kapsayıcı ve katılımcı bir yaklaşımla yürütülmesi gerektiği yönündeki görüşler memnuniyetle karşılanmıştır. Mahalle sakinlerinin sürece dahil edilmesi, paydaş ve vatandaş katılımının güçlendirilmesi öncelikler arasında olduğu belirtilmiştir. Bu doğrultuda, düşük emisyon bölgeleriyle ilgili bilgilendirme süreçlerinin etkin bir şekilde yürütülmesinin planlandığı, paydaşlarla düzenli toplantılar ve bilgilendirme oturumlarının gerçekleştirileceği vurgulanmıştır. Ayrıca, yakın zamanda kullanıma açılacak web sayfası üzerinden süreçlere dair güncel bilgilere erişim sağlanabileceği ve vatandaşların katkıda bulunabileceği bir katılım mekanizmasının işletileceği açıklanmıştır.

Sonuç olarak, Düşük Emisyon Bölgeleri Çalıştayında ele alınan sorulara verilen cevaplar, SKUP projesinin insan odaklı, veri temelli ve kentsel büyük resme odaklanan bir yaklaşımla ilerlediğini göstermiştir. Düşük emisyon bölgelerinin planlanması ve uygulanmasında şeffaf ve katılımcı bir yönetim anlayışının benimsendiği vurgulanmıştır. İstanbul’un özgün kentsel yapısı göz önünde bulundurularak, düşük emisyon bölgelerinin diğer ulaşım politikalarıyla bütüncül bir şekilde ele alınması gerektiği ifade edilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eđ finanse edilmektedir

3.4 Atölye Çalışması

Öğle arasının ardından Paydaş ve Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan'ın atölye yönlendirmesini yapmasıyla oturum başlamıştır (EK 3). Katılımcılar atölye çalışması için altı gruba ayrılmıştır ve her grup için bir kişi gönüllü istasyon sorumlusu olarak seçilmiştir.

Katılımcılar gruplara ayrıldıktan sonra atölyenin 1. turunda “Düşük emisyon bölgelerinin sunduğu potansiyel faydalar neler, İstanbul'da ne tür kazanımlar elde ederiz?” sorusuna yanıt vermeleri ve cevaplarında bölgelerin sağlayacağı avantajlara değinmeleri beklenmiştir. Gruplardan yazdıkları avantajlar arasından üç öncelikli maddeyi seçmeleri ve bunları yıldızla işaretlemeleri beklenmiştir. Sonrasında gönüllü kişi dışındaki grup üyelerinin buldukları gruptan farklı birine geçmeleri istenmiştir. 2. turda gruplardan düşük emisyon bölgesi uygulamalarında karşılaşılabilecek zorlukların neler olduğunu madde şeklinde yazmaları istenmiştir. Gruplardan yazdıkları arasından üç öncelikli maddeyi seçmeleri ve bunları yıldızla işaretlemeleri beklenmiştir. Sonrasında gönüllü kişi dışındaki grup üyelerinin buldukları gruptan farklı birine geçmeleri istenmiştir. 3. turda gruplardan “Genel ve bölge bazlı geliştirilmesi gereken noktalar neler?” sorusuna dair önerilerini madde şeklinde yazmaları beklenmiştir. Gruplardan yazdıkları üç öncelikli maddeyi seçmeleri ve bunları yıldızla işaretlemeleri beklenmiştir.



Şekil 4: Grup çalışması sırasında katılımcıların fotoğrafı

Ardından, her gruptaki gönüllü istasyon sorumluları, istasyonlarından çıkan sonuçları tüm katılımcılara sunmuştur. Aşağıda düşük emisyon bölgelerine yönelik altı grubun ele aldığı avantajlar, dezavantajlar ve öneriler özetlenmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

1. Grup

- **Avantajlar:** İklim krizine olumlu etkiler, araç trafiğinde azalma, hava kalitesinde iyileşme, kamusal alanların artması.
- **Dezavantajlar:** Halkın tepkisi, lojistik faaliyetlerde aksama, emisyonların belirli bir bölgede birikmesi.
- **Öneriler:** Çevresel ve sosyal etkilerin bütüncül şekilde ele alınması, karar süreçlerine halkın katılımı, toplu taşıma için işletme modellerinin dönüştürülmesi.

Avantajlar	Dezavantajlar	Öneriler
<p>1- Araç trafiğinin azalması xxx</p> <p>2- Hava kalitesinin ve halk sağlığının artması xxx</p> <p>3- Ticari ve kültürel zenginliğin artması</p> <p>4- Kamusal kullanımın artması xxx</p> <p>5- Aktif ulaşım türlerinin artması xxx</p> <p>6- İklim krizine olumlu etkileri xxx</p> <p>7- Fiziksel Araç kullanımının azalması xxx</p> <p>8- Tarihi dokunun korunması xxx</p> <p>-</p>	<p>1- Lojistik faaliyetlerde aksama ve ticari birimlerin kimliğinin değişmesi</p> <p>2- İkamet eden ya da veya diğer kullanıcılar için alternatif? üretilemez!</p> <p>3- Halkın tepkisi / toplumsal direnç</p> <p>4- Emisyonların belli bir bölgede yoğunlaşması</p> <p>5- Uzun sürede uygulanması (zaman planı)</p>	<p>1- Çevreleriyle birlikte bütüncül olarak ele alınması +++</p> <p>2- Bandan sonraki genişleme alanlarının da belirlenmesi</p> <p>3- Her konu ve grup için ayrı ayrı bilgilendirme yapılması ve karar süreçlerine dahil edilmesi +++</p> <p>4- Lojistik yönetimi planı ++</p> <p>5- Ziyaretçi yönetimi planı +</p> <p>6- Kuralların şeffaflığı, adil uygulanması +</p> <p>7- Toplu ulaşım için hem araçların hem işletme modellerinin dönüşmesi +++</p> <p>8- Arazi kullanımı ve kamusal alanlar</p> <p>9- Toplu ulaşım maliyetlerini artırmayacak çözümler +</p> <p>10- Dezavantajlı gruplara yönelik asisimle.</p>

Şekil 5: Grup 1'in çalışma dokümanı



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

2. Grup

- **Avantajlar:** Hava kalitesinin artması, trafik sıkışıklığının azalması, kamusal alan kullanımının artması.
- **Dezavantajlar:** Toplu taşıma kapasitesinin yeterliliği, mevcut toplu taşımada yaşanan zorluklar, lojistik yönetimi ve altyapı maliyetlerinin nasıl karşılanacağı.
- **Öneriler:** Bölge sakinlerinin önceliklendirilmesi ve katılım süreçlerine dahil edilmesi, dezavantajlı gruplar için ulaşım alternatiflerinin sunulması, toplu taşıma entegrasyonunun güçlendirilmesi.

İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUP) Aşama II Uygulama Planı
Düşük Emisyon Bölgeleri Halk Bilgilendirme Toplantısı | 23 Ekim 2024

Avantajlar	Dezavantajlar	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">• Hava kalitesini artırır• Trafik sıkışıklığını azaltır• Gürültü kirliliğini azaltır• Yaşam kalitesini artırır• Ulaşım modlarını dengeler• Kamusal alan kullanımını artırır• Elektrik aracı kullanımı artırılarak fosil yakıt tüketimini azaltır• Ekolojik dengeye olumlu katkı sağlar• Turizm gelişimini destekler• İklim değişikliği ile ilgili toplumsal farkındalık bürsündürür.• Tarihi ve kültürel dokunun korunmasını destekler.• Yol güvenliğini artırır.	<ul style="list-style-type: none">• Sınırdışıdaki alanlarda emisyon artar mı?• Bölge sakinlerinin direnç göstermesi.• Araç sahiplerinin direnç göst.• Ulaşım süreleri artar mı?• LEZ ceperinde yoğunluk artar mı?• Toplu taşıma kapasitesi yeterli mi?• Lojistik yönetimi nasıl olacak?• Altyapı ve binyapı maliyeti nasıl karşılanacak?• Denetim nasıl olacak?• Ulaşım konferansının dışıması	<ul style="list-style-type: none">• Üst ölçekli planlarla koordineli olmalı• Bölge sakinlerinin önceliklendirilmesi ve katılımı planlama yapılması• Demografik yapı iyi analiz edilmeli• Dezavantajlı gruplar için ulaşım alternatifleri sunulmalı• Projei halkla ortaklık için çok yönlü bir iletişim kampanyası• Kısa süreli uygulamalar yapılarak kullanıcıların alışmasını sağlamak• Toplu taşıma ve aktif ulaşım entegrasyonu iyi kurulmalı• Cezaı yaptırımların uygulanmasını desteklenmesi• Ceperlerde PD sistemi yapılmalı

Logos at the bottom: T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI, ULAŞTIRMA SEKTÖREL OPERASYONEL PROGRAMI, İSTANBUL SKUP, İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Şekil 6: Grup 2'nin çalışma dokümanı



Avrupa Birliği tarafından
eđ finanse edilmektedir

3. Grup

- **Avantajlar:** Hava kalitesinin iyileştirilmesi, toplu taşımanın teşvik edilmesi, trafik sıklığının azalması.
- **Dezavantajlar:** Konut kullanıcıları için otopark maliyetleri, dezavantajlı grupların erişim sorunları, toplu taşımada kapasite yetersizliği.
- **Öneriler:** Tıkanıklık fiyatlandırmasının kademeli yapılması, toplu taşıma hizmetlerinin çeşitlendirilerek kapasitenin artırılması, tıkanıklık gelirlerinin toplu taşıma hizmetlerine aktarılması, vatandaşların bilgilendirilmesi.

Avantajlar	Dezavantajlar	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">✗ Hava kalitesinin iyileştirilmesi.Yaga doğamının iyileştirilmesi.Bireysel doğam maliyetlerinin düşürülmesi.✗ Trafik yoğunluğunun azaltılması.Otopark ihtiyacının azaltılması.Aktif hareketliliği teşvik eder.✗ Toplu taşımayı teşvik eder.Trafik beklentisini azaltır.Erişilebilirliği artırabilir.Fiziksel ve mental sağlığı olumlu etkiler.Ticari faaliyetleri artırır.Sosyal yaşamı destekler.Toplu taşımanın iyileştirilmesi ve geliştirilmesi.Turizme katkı sağlar.	<ul style="list-style-type: none">✗ Konut kullanıcıları için ^{araç maliyetinin artabilmesi} erişim sorunları.✗ Dezavantajlı gruplar için erişim sorunları.Otopark sorunları.Gece saatlerinde hava kirliliği artabilir.✗ Toplu taşımanın ortalamada talep cevap verememesi.Gece saatlerinde trafik tıkanıklığının artabilmesi.Sağlık hizmetleri nedeniyle geğ/akademi sorunları.Lojistik faaliyetlerin kısıtlanması.	<ul style="list-style-type: none">Projenin ilk aşamasında bölgede yaya yollarının cıretlendirilmesi muaf tutulması.✗ LEZ ve tıkanıklık fiyatlandırmanın katmanlı olarak yapılması.Bölgede yaya yolları düzenlenerek otopark düzenlemesi yapılması.✗ Toplu taşıma hizmetlerinin çeşitlendirilmesi ve kapasitelerinin artırılması.✗ Fortinörlük faaliyetlerinin artırılması.Tıkanıklık fiyatlandırması önceliklendirilmelidir.

şekil 7: Grup 3'ün çalışma dokümanı



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

4. Grup

- **Avantajlar:** Hava kirliliğinin azalması, trafik sıkışıklığının azalması, kamusal alanların geri kazanılması, sosyal ilişkilerin artması.
- **Dezavantajlar:** Sosyal dirençle karşılaşıma riski, düşük ve orta gelirli grupların olumsuz etkilenmesi, toplu taşıma kapasitesinin aşılması.
- **Öneriler:** Ulaşım planlama modelleri ve trafik simülasyonları ile uygulamaların test edilmesi, toplu taşımada entegrasyon sağlanması, toplu taşıma ağının ana trafikten ayrılması.

Avantajlar	Dezavantajlar	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">• Hava kirliliğini azaltır.• Aktif hareketliliği artırır.• Trafik sıkışıklığını azaltır.• Stresi azaltır.• Yaya güvenliğini artırır.• Bisikletli:• Otomobil ihtiyacını azaltır. Toplu taşımayı teşvik eder.• Kamusal alanları geri kazanımını sağlar. Sosyal ilişkileri artırır.• Sağlık harcamalarını azaltır.• Trafik kazalarını azaltır.• Kültürel mirasların korunmasını destekler.• Turizm sektörüne katkı sağlar.	<ul style="list-style-type: none">• Lojistik ve ticari faaliyetler aksayabilir.• Sosyal dirençle karşılaşılabılır.• Düşük ve orta gelirli grupların ekonomik olarak etkilenmesi.• Taksilerin durumu (cezaletirilmeyen oran) değişebilir.• Toplu taşıma kapasitesinin aşılması.• Aracı değişikliğinin mali kلفةi.• Kamu harcamalarının yükselmesi.• Direnin sıklığı yönetilebilir.• alt yapı	<ul style="list-style-type: none">• Ulaşım modelleri ve trafik simülasyonlarıyla önerilerin denemesi. * *• Modellerde yaygın bireysel ulaşım entegrasyonunun sağlıklı yapılması. * *• Toplu taşıma kapasitesinin artırılması. * *• Ulaşım ağının ana trafikten ayrılması. * *• Yurt dışı ve AB fonlarından DEB için bütçe bilmesi.• Kamu spatlarıyla hallerin kirlenmesini önlemek.• Kamusal alanların geri halka kazandırılması sağlanmak. * *• Değişim ve gelişim alanlarının minimum ve optimum sınırlarını tanımlanmasını sağlamak. X• Elde edilen gelirlerin çevre koruma ve kamusal alanların geri kazandırılması için harcanması (halk sağlığı). * *• DEB bütçesi haricinde P/D sisteminin artırılması. *

Şekil 8: Grup 4'ün çalışma dokümanı



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

5. Grup

- **Avantajlar:** Hava kalitesinin iyileşmesi, toplu taşımanın teşvik edilmesi, yaşam kalitesinin artması.
- **Dezavantajlar:** Bölge halkının tepkisi, çevre bölgelerde otopark ihtiyacının artması.
- **Öneriler:** Esnaf ve mahalle sakinlerine özel imtiyazlar tanınması, elde edilen gelirlerin halka hizmet olarak geri döneceği bilgisinin paylaşılması.

Avantajlar	Dezavantajlar	Öneriler
* Hava kalitesi Trafik Yoğunluğunun Düşürülmesi	* Bölge Halkının İtirazları Ziyaretçilerin Artması kaynaklı Yönetim Zorluğu	* Kamu Spotları ile bölge halkının kullanımına bilgilendirilmesi: Esnaf ve imkân eteklere imtiyaz verilmesi
* Yaşam Kalitesinin Artırılması Karbon Emisyonlarını Azaltılması İnsan Sağlığına Etkisi	* Sınır Alanlarında Trafik Yoğunluğuna Sebep Olması	* Taktiksel Sektörel Uygulamalar, Sağlanmak İntegrasyon ve Erişilebilirlik Hizmet Kalitesi (Toplu Taşıma) Etki edilen Gelirin Yatırıma Olarak geri dönüşü
* Toplu Taşıma Teşvik Aktif Ulaşım Desteği Trafik Akışını Dzenlenmesi	* Otopark İhtiyacı Doğurması (Çapraz) Ticari Hayatın Akşamı (Lojistik) Dezavantajlı Grupların Erişilebilirliğini Azaltması Soyulma Tehlikesi Düşük Gelir Gruplarının Entegrasyon Zorlukları	* Karar Sürelerine Halkın Katılımını Sağlanması Etki edilen faaliyetlerin Görünürlüğünün Sağlanması - Akademi Ekibinin Oluşturulması Lojistik faaliyetlerde Sektör temsilcileri Etki Gruplarına Yönelik Odak Grup Toplantıları

Şekil 9: Grup 5'in çalışma dokümanı



Avrupa Birliği tarafından eş finanse edilmektedir

6. Grup

- **Avantajlar:** Hava kalitesinin iyileşmesi, halk sağlığı üzerinde olumlu etkiler (gürültü kirliliği azalmasıyla stresin ve hareketliliğin artmasıyla obezitenin azalması), kamusal ve yeşil alanların artarak çeşitlenmesi.
- **Dezavantajlar:** Bölge halkından ve paydaşlardan yeterli destek alınamaması, mevcut yol ağının yetersizliği, gelir grupları arasındaki eşitsizlik (eski araç sahipleri vb.).
- **Öneriler:** Toplu taşımayı teşvik edici ücret politikaları, hızlı kazanım projeleri (bisiklet park yerleri, mikro hareketlilik noktaları, ring seferleri gibi), yeşil dönüşüm desteklerinin artırılması (kargo şirketleri ile iş birliği, teşvik ve caydırma politikaları).

Istanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUP) Aşama II Uygulama Planı
Düşük Emisyon Bölgeleri Halk Bilgilendirme Toplantısı | 23 Ekim 2024

Avantajlar	Dezavantajlar	Öneriler
<p>④ - HAVA KALİTESİ İYİLEŞMESİ</p> <p>④ - İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ - KARBON AZALTIMI</p> <p>② - EMİSYON AZALTIMA STRES</p> <p>② - HAK SAĞLIĞI (fiziksel aktivite, astım (solunum hast.), psikolojik sağl.)</p> <p>- ÖRNEK OLACAK PROJELER (BİRİKA İLKE KÖYE - KENTLERE)</p> <p>- GÜVENLİ YAŞAM ALANLARI.</p> <p>- GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ AZALTIMI</p> <p>- BİTİRCİLİK - ZENGİNLİK</p> <p>- TRAFİK TIKANIKLIĞININ AZALTILMASI.</p> <p>- TOPLU TAŞIMANI ÖZELDIRME</p> <p>- YÖNETİME EKONOMİK FAZDA (Congestion charge)</p> <p>- TOPLUMCA KAPASİTELİK - BÜYÜK BEKİR SAĞLIK İŞİ HAREKETLİLİK</p> <p>- EKONOMİK ÇEVRELİK - GEÇİMLİK DÖNÜŞÜM</p> <p>③ - KAMUSAL VE YEŞİL ALANLARIN ARTIRILMASI</p>	<p>③ - Farklı gelir grupları arasında eşitsizlik yaratılması (- araç sahipleri için - toplu taşıma k. için)</p> <p>④ - Bölge halkından yeterli desteği alamaması.</p> <p>② - Uygulanmadan olumsuz etkileneceğini düşünen toplulukların tepkisi < Kullanıcılar</p> <p>② - Mevcut yol ağının niteliğinin yetersiz olması:</p> <p>- Yol geometriyi x x x</p> <p>- Yol kade mevlameleni</p> <p>- Kıvrımlar arası eşitsizlik</p> <p>- Yönetimle ilgili (örn. bisiklet) tamiri çözümleri yetersiz olması.</p> <p>- Son kilometre yollarında zorlukların çözümlenmesi;</p> <p>- Toplu taşımaya (mevcut) olan talebin x x artması.</p>	<p>① - LEZ bölgelerinde toplu taşıma ücret politikası (subvansiyon estimesi) özendirilmesi</p> <p>③ - LEZ bölgelerinde kullanılan için yeşil dönüşüm destekleri (EV kredisi, kargo-bisiklet)</p> <p>③ - PPP modeline kargo şirketleriyle iş birliği (tesvik ve caydırma politikaları)</p> <p>✓ - Bölgedeki otoparklarda (işparki ar. gibi) bölge yaşantılarını öncelik ve motivasyon artırma</p> <p>✓ - Toplu taşıma sistemleri geliştirilmesi</p> <p>② - QUICK-WIN PROJEKTLERİ</p> <p>✓ - Son kilometre uygulamalarının desteklenmesi (spesifik altyapı (aktif çalışma) = daha fazla mikro hareketlilik (ring) (örneğin bisiklet park-yei-kira yei)</p> <p>✓ - Mahalle ölçeğinde katılımcı planlama ve tasarım süreçlerini geliştirilmesi</p>

Şekil 10: Grup 6'nın çalışma dokümanı



Avrupa Birliği tarafından
eđ finanse edilmektedir



Şekil 11: İstasyon sorumlusu tarafından yapılan grup sunumu

Atölye çalışmasında yer alan gruplarda genel olarak düşük emisyon bölgesi uygulamalarının halk sağlığında, yeşil alanların artmasında hava kalitesinin iyileştirilmesine ve emisyon azaltımında olumlu etkileri olacağı belirtilmiştir. Uygulamaların ilgili bölgelerde soylulaştırma riskine neden olabileceği ve halk tepkilerinin yükseleceğine yönelik endişeler dile getirilmiştir. Ayrıca uygulamaların toplu taşıma araçlarının kapasitesini aşabileceğine dair endişeler belirtilirken altyapı değişiklikleri için bütçe ayrılması ve gerekli yatırımların yapılması gerektiğinin altı çizilmiştir.

Atölye çalışmasının ardından Paydaş ve Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan atölye ile ilgili sorularını ve görüşlerini iletebileceklerini belirterek değerlendirme oturumunu başlatmıştır. Yarım saatlik tartışmanın ardından oturum tamamlanmıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Toplantının sonunda Sn. Haluk Camcigil, katılımcılara toplantı mekanına nasıl geldikleri ve toplantı mekânından nasıl geri dönecekleri hakkında görüş bildirmelerini istemiştir. Mentimeter platformu üzerinden yapılan anketlerde toplantı mekanına gelişte en çok raylı sistem, servis ve yürüyüş tercih edilmiş; dönüşte ise raylı sistem, yürüyüş ve aktarmalı ulaşım tercih edilmiştir.



Şekil 12: "Buraya nasıl geldiniz?" sorusuna verilen yanıtlar



Şekil 13: "Nasıl döneceksiniz?" sorusuna verilen yanıtlar



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

4. KAPANIŞ VE ÖNÜMÜZDEKİ SÜREÇ

İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Sn. Seda Özdemir katılımcılara toplantıya gösterdikleri ilgi ve katılımları için teşekkür ederek kapanış konuşmasını yapmıştır. Özdemir düşük emisyon bölgesi uygulamalarının bölge halkı ve esnaflarla katılım ilkeleri sürecin yürütüleceğini belirtmiştir. 4. Halk Bilgilendirme Toplantısı, saat 15:00'te sona ermiştir.

5. EKLER

Dördüncü Halk Bilgilendirme Toplantısı'na katılan katılımcıların listesi aşağıda sunulmuştur:

5.1 Katılımcı Listesi

No	İsim	Soyisim	Ünvan	Kurum
1	Haluk	Gerçek	Prof. Dr.	İTÜ
2	Sinan	Yıldırım	Tercüman	
3	Cem	Bico	Program Koordinatörü	Heinrich Böll Stiftung
4	Nesrin	Özdemir	Şehir Plancısı	İBB
5	Benjamin	Richards	Associate	GIZ
6	Selim	Dündar	Doç. Dr.	İstanbul Okan Üniversitesi
7	İpek	Şahin	Dr. Mimar	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
8	Seda	Özdemir	Müdür Yardımcısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
9	Nilgün	Tezcan	Şef	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
10	İlknur	Yücel	Müdür Yardımcısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
11	Gamze	Yılmaz	Yoksulluk Çalışma Grubu Başkanı	İstanbul Kent Konseyi
12	Shaleen	Srivastava	TL	GIZ
13	Bülent	Ceylan	Başkan	Mimarlık Vakfı
14	Şebnem	Girginer	Çevirmen	
15	Mustafa Bahadır	Şahin	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
16	Dilara	Öztaşkın	Y. Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
17	Aycan	Gökbudak	İstatistiker	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
18	Tülay	Mesutol	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

19	Hande Nur	İpek	Katılım Uzmanı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
20	Gökmen	Ergün	Profesör	Boğaziçi Üniversitesi
21	Arzu	Mintaş	İş Geliştirme Müdürü	Mott MacDonald
22	Gülüzar	Türkmayalı	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
23	Melisa	Güngör	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
24	Güneş Ece	Albayrak	Dr. Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
25	İpek	Yargıç	Şehir Plancısı	Mott MacDonald
26	Ahmet Onur	Altun	Şehir Plancısı	TEMA Vakfı
27	Berna	Çalışkan	Dr. İnşaat Mühendisi.	Ulaştırma Bakanlığı 1. Bölge Müdürlüğü
28	Özgür	Gürbüz	Danışman	Ekosfer
29	Hale	Erez Külekçi	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
30	Hülya	Karaoğuz	Çevre Mühendisi	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
31	Büşra Merve	Taşkın	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
32	Eray	Öztürk	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
33	Nuray	Çolak Tatlı	Şehir Plancısı	Mesken Şehircilik
34	İlge	Kıvılcım	İklim ve Enerji Uzmanı	WWF-TR
35	Haluk	Sayar	Başkan	Avere
36	İzzet	Mutlu	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
37	Miray	Özkan	Şehir Plancısı/ Katılım Uzmanı	GIZ
38	Sibel	Dündar Doğan	Şehir Plancısı	İBB - Raylı Sistem Projeler Şube Müdürlüğü
39	Görkem	Akyol	İnşaat Mühendisi	GIZ
40	Yunus Emre	Yılmaz	Kentsel Hareketlilik Uzmanı	WRI Türkiye
41	Mustafa	Eruyar	Ulaştırma Uzmanı	Hinda
42	Hanife Canan	Çerçi	Bisiklet Şefi	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
43	Emre	Sak	İnşaat Mühendisi	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

44	Şevval	Çelik	Şehir Plancısı	Sokak Bizim
45	Ayşegül	Kaya	Şehir Plancısı	Bireysel
46	Seçil	Özalp	Dr. Şehir Plancısı	Mesken Şehircilik
47	Melis	Koyuncu	Şehir Plancısı	Türkiye Tasarım Vakfı
48	A. Taner	Avlamaz	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
49	Figen	Atasever	Y. İnşaat Mühendisi	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
50	Melihcan	Fidanboy	OM	GIZ
51	Şeyma	Kaçar Aktaş	Şehir Plancısı	İBB
52	Fatih	Kafalı	Genel M.	Hinda Akıllı Şehir
53	Özgür	Melen	Kent Konseyi Genel Sekreteri	Beyoğlu Belediyesi
54	Saadet	Önemli	Şehir Plancısı	
55	Özge	Doruk	Proje. Koordinatörü.	Yeşil Düşünce Derneği
56	Ulaş	Sunar		
57	Serhat Ersin	Mutlu	Müdür Yardımcısı	İBB
58	Dilek	Şişman	Başkan	Cihangir Güzelleştirme Derneği
59	Tuğba	Özsoy	Project Assistant	GIZ
60	Serra	Okçu	Jr. Uzman	GIZ
61	Sertaç	Erten	PP Lead	8artı
62	Murat	Ölmez	PIM	GIZ
63	Hatice	Şen Özköse	Yönetim Kurulu Başkanı	Üsküdar Kent Konseyi Yaşam Ol Derneği Kadıköy Kent Konseyi

Tablo 3: Katılımcı Listesi

5.2 Sunumlar

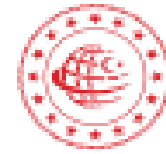
[EK 1](#)

[EK 2](#)

[EK 3](#)

Ekim 2024

İSTANBUL SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL ULAŞIM PLANI (SKUP): AŞAMA II - UYGULAMA PLANI



T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI



ULAŞTIRMA
SEKTÖREL
OPERASYONEL
PROGRAMI



İSTANBUL
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ



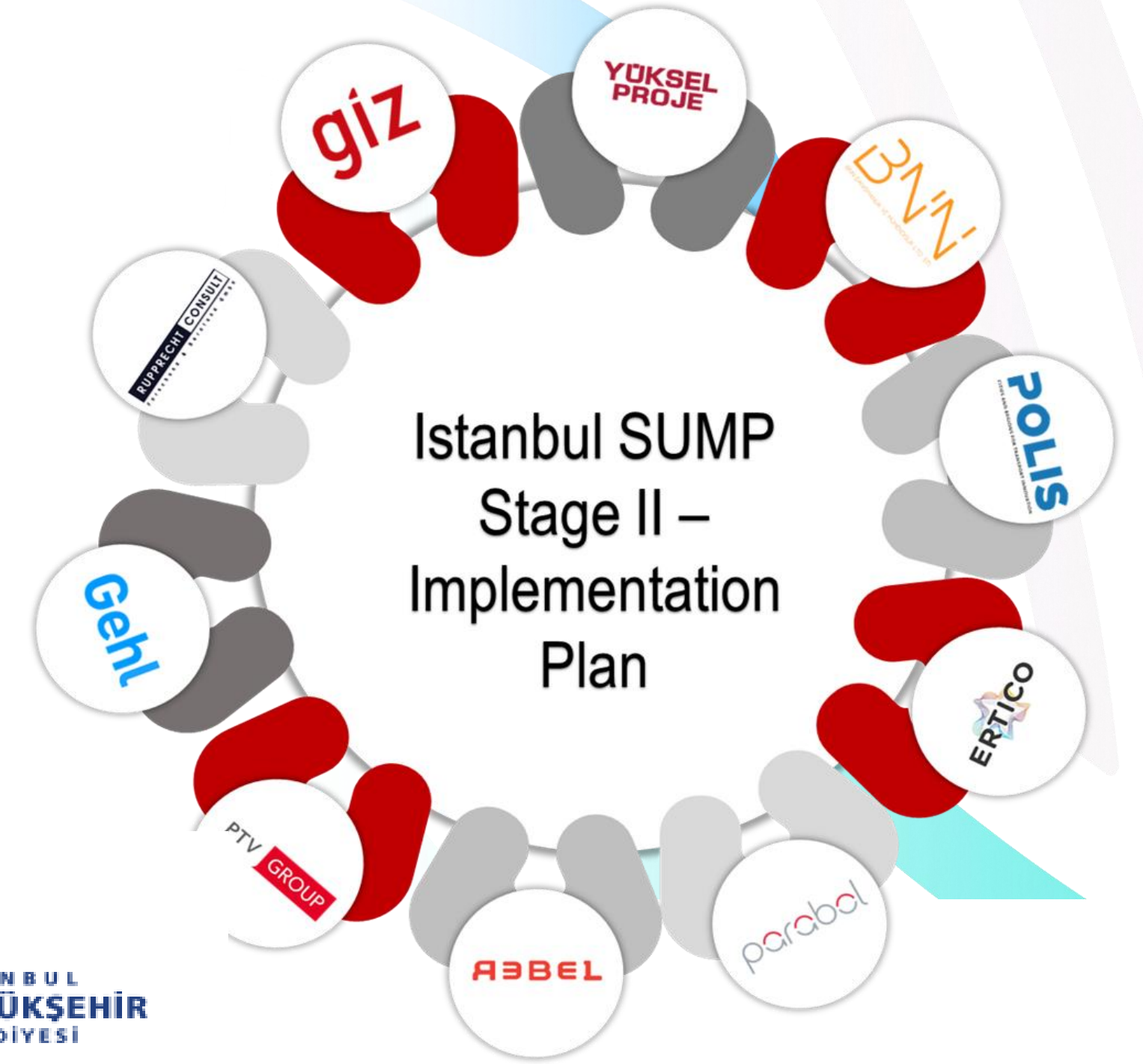
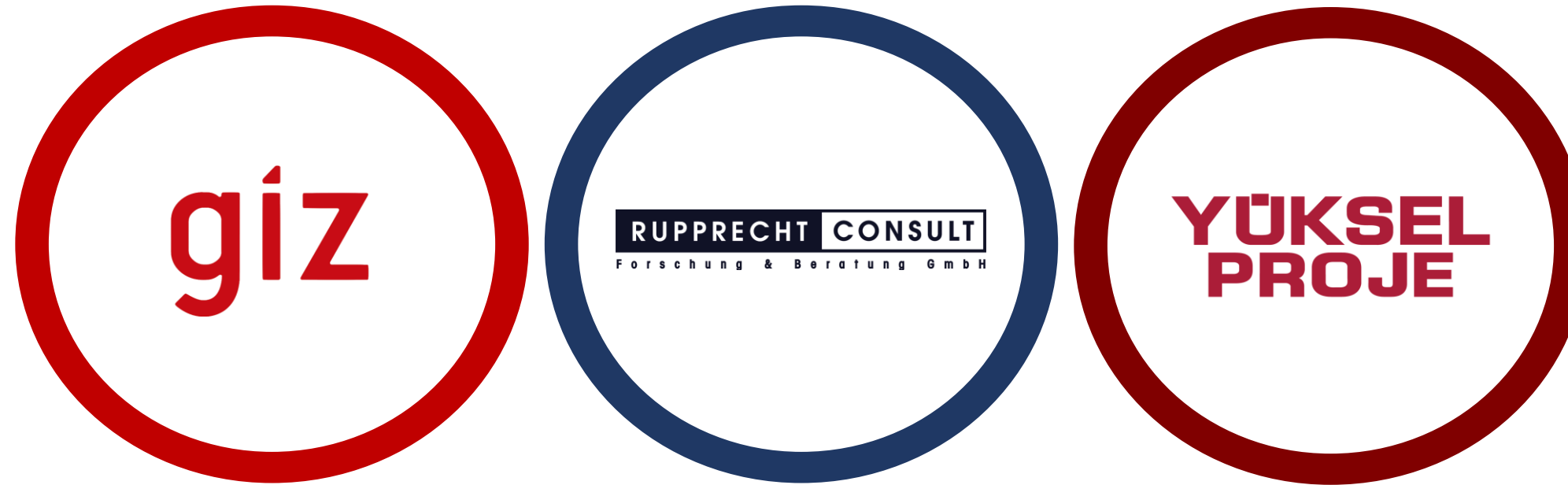
Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İSTANBUL SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL ULAŞIM PLANI AŞAMA II- UYGULAMA PLANI

SÖZLEŞME MAKAMI TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Avrupa Birliği İşleri ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği Yatırımları Daire Başkanlığı

YARARLANICI İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)

PROJE SÜRESİ 30 ay (Haziran 2023 Aralık 2025)



PROJENİN AKTİVİTELERİ

BİLEŞEN 1 «Başlangıç ve Hazırlık»

1.1 Başlangıç Aşaması

1.2 Paydaş ve Vatandaş Katılımı

1.3 İstanbul SUMP Aşama I Çalışmasının Detaylı Analizi ve İncelemesi

BİLEŞEN 2 «Mevcut Hareketlilik Durumunun Analizi»

2.1 Mevcut Veri Araştırması

2.2 Veri Toplama

BİLEŞEN 3 «Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik için Ulaşım Modeli»

3.1 Teknik Özellikler

3.2 Yeni Bir Dinamik Çok Modlu Ulaşım Modelinin Geliştirilmesi ve Doğrulanması

3.3 Alternatif Senaryoların Geliştirilmesi

3.4 Kentsel Mobilite için Dijital Çözümler

BİLEŞEN 4 «SUMP Uygulama Planının Geliştirilmesi»

4.1 SUMP Aşama I Önlemlerinin ve Önlem Paketlerinin Gözden Geçirilmesi

4.2 Maliyet Tahminleri ve Önceliklerin Belirlenmesi

4.3 SUMP Mali Planının Geliştirilmesi

4.4 Ayrıntılı SUMP Uygulama Planının Geliştirilmesi

4.5 İzleme ve Değerlendirme Planının Tanımlanması

BİLEŞEN 5 «İstanbul SUMP Pilot Projeleri»

5.1 Özel Araç Kullanımını Azaltmak için Altyapı ve Talep Yönetimi Projeleri

5.2 Deniz Taşımacılığının Payının Artırılması Projesi

5.3 Bisiklet ve Yürüyüş Yolları İçin Projeler

5.4 Otobüs Öncelikli Şeritler Ve Sağlıklı Sokaklar Projeleri

5.5 Kentsel Dirençlilik Projeleri

BİLEŞEN 6 «İBB için Kapasite Geliştirme»

6.1 Kapasite Geliştirme

6.2 SUMP Eğitimi

6.3 İstanbul benzeri şehirlere çalışma ziyaretleri

BİLEŞEN 7 «Katılım ve Kapsayıcılık»

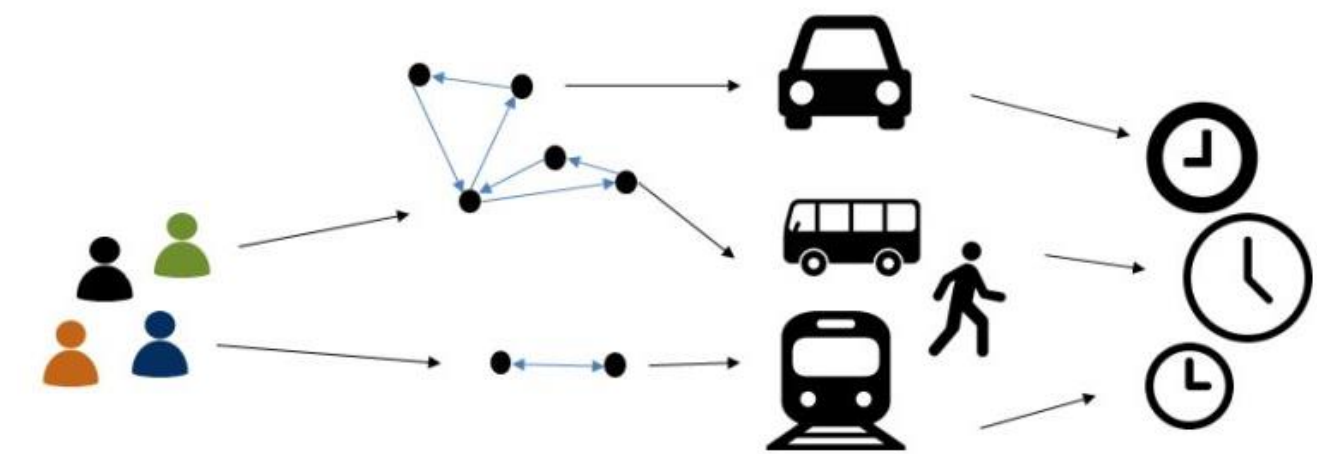
7.1 Kamu Bilinci

7.2 İletişim ve Görünürlük

PROJENİN AKTİVİTELERİ

İSTANBUL ULAŞIM MODELİNİ (İUM) OLUŞTURMAYA YÖNELİK BİLGİLERİN TOPLANMASI VE ANALİZ EDİLMESİ

- **70.000 hanehalkı anketi**
- Mobil telefon, akıllı kartlar, CBS uygulamaları ve diğer navigasyon uygulamaları, sosyal medya vb. **büyük veri kaynakları da bu aşamada da incelenecek** ve bunlardan yararlanma olanakları değerlendirilecektir.
- **Trafik sayımları ve araç doluluk ölçümleri**
- **Sürücü anketleri**

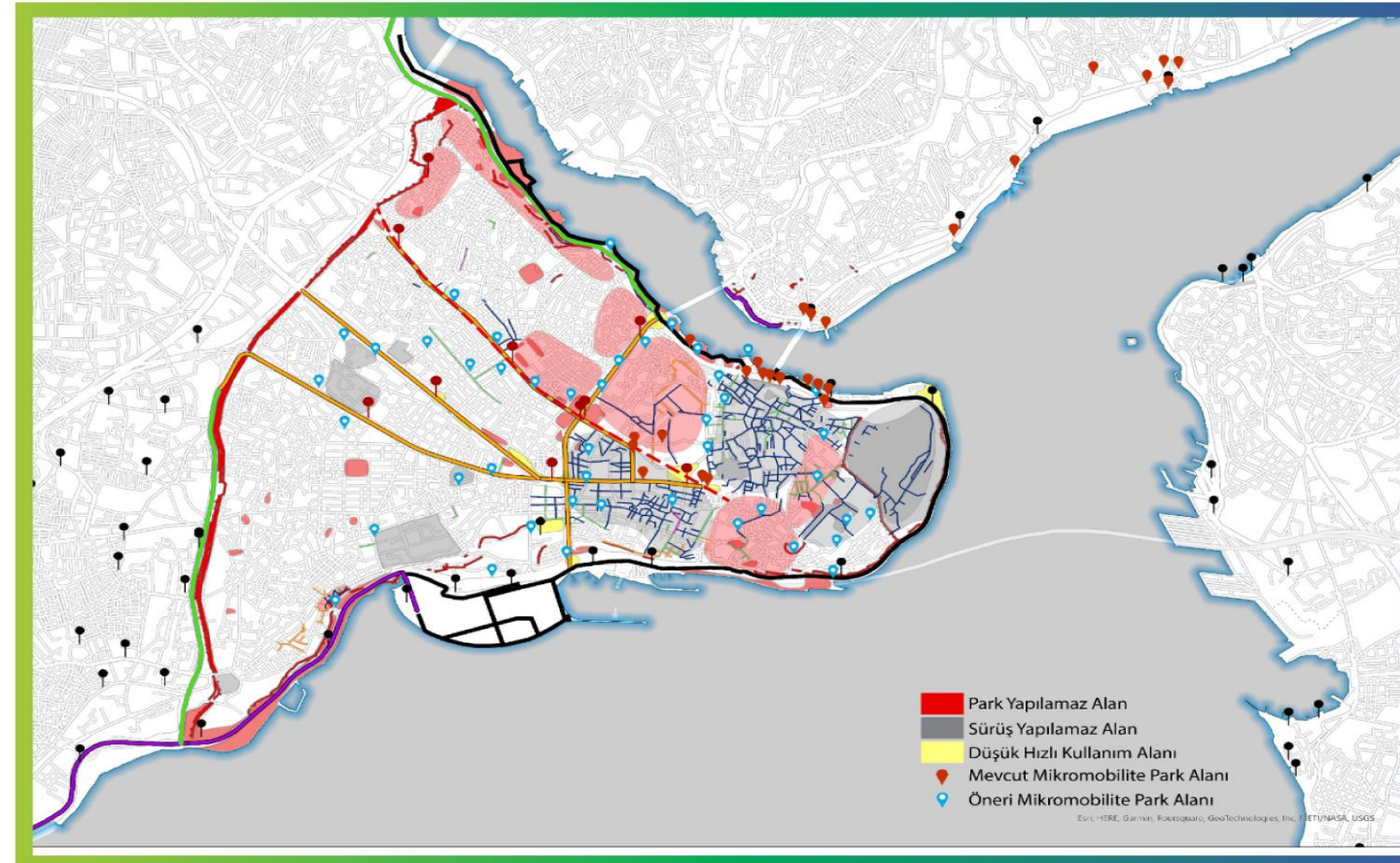


**Aktivite Bazlı
Hareketlilik
Modeli**

PROJENİN AKTİVİTELERİ

OTOMOBİL KULLANIMINI AZALTMAK AMACIYLA ALTYAPIYA VE TALEP YÖNETİMİNE İLİŞKİN UYGULAMALAR

Kentiçi ulaşımda enerji verimliliğini artırmak, ulaşım kaynaklı sera gazı emisyonlarını azaltmak ve kentsel hava kalitesini artırmak üzere merkezi alanlarda (Tarihi Yarımada, Kadıköy, Beyoğlu vb.) otomobil kullanımını caydırıcı önlemlerin geliştirilmesi.



PROJENİN AKTİVİTELERİ

OTOMOBİL KULLANIMINI AZALTMAK AMACIYLA ALTYAPIYA VE TALEP YÖNETİMİNE İLİŞKİN UYGULAMALAR

Yaya trafiğinin yoğun olduğu alanlarda otomobil kullanımını ve trafik hızını azaltıcı uygulamaların geliştirilmesi

5 pilot alan (toplam 10 km'lik güzergâh)



PROJENİN AKTİVİTELERİ

DENİZ ULAŞIMININ TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ İÇİNDEKİ PAYININ ARTIRILMASINA YÖNELİK UYGULAMALARIN YAPILMASI

Kıyı ilçelerdeki iskelelere erişebilirliğe ilişkin pilot çalışmalar

- o 5 pilot alanda sürdürülebilir, yenilikçi ve kapsayıcı ulaşım önerileri
- o Denizyolu hat ve iskelelerinin kullanımının artırılması amacıyla yeni hat ve iskele önerileri



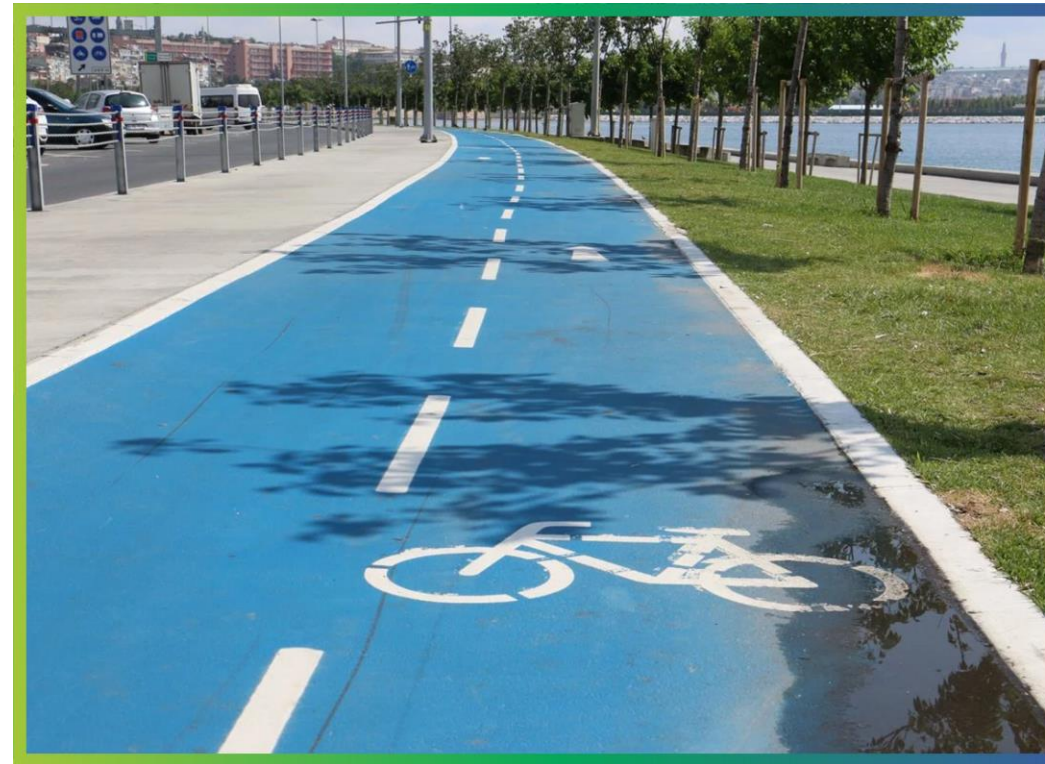
PROJENİN AKTİVİTELERİ

YÜRÜME VE BİSİKLET GİBİ AKTİF ULAŞIM TÜRLERİNİ TEŞVİK ETMEK ÜZERE YOLLARIN YENİDEN TAHSİSİ İÇİN KÜÇÜK ÖLÇEKLİ UYGULAMALAR

250 km bisiklet yolu tasarımı

Yeşil koridorların, meydanların, çocuk dostu sokakların oluşturulması ve donatı alanlarına (okul, hastane vb.) erişim için proje önerileri geliştirilmesi.

5 pilot alan



PROJENİN AKTİVİTELERİ

“OTOBÜS ÖNCELİKLİ ŞERİTLER/BUS LANES” OLUŞTURULMASI

120 km’lik güzergah



Konforlu, hesaplı,
güvenli, hızlı ve
entegre ulaşım
herkes için
mümkün!



PROJENİN AKTİVİTELERİ

“SAĞLIKLI SOKAKLAR” OLUŞTURULMASI

Minimum 500 m uzunluğunda 5 sokakta “sağlıklı sokak” uygulaması

- Havası temiz
- Sakin
- Güvenli
- Aktif ulaşımı teşvik eden
- Erişilebilir



PROJENİN AKTİVİTELERİ

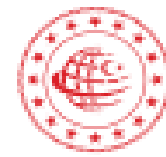
DİRENÇLİ BİR İSTANBUL İÇİN AFETLER (İSTANBUL DEPREMİ VE KENT İÇİN BİRİNCİL İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ RİSKİ OLARAK ANİ SELLER) VE OLASI PANDEMİLERE HAZIRLIK

Afetlere yönelik risk ve kırılganlık analizinin yapılması

Afetlerin ve pandemilerin kent içi ulaşım sistemi üzerindeki etkilerini azaltmaya yönelik politika ve önlemleri açıklayan detaylı bir yol haritasının geliştirilmesi



TEŞEKKÜRLER



T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI



ULAŞTIRMA
SEKTÖREL
OPERASYONEL
PROGRAMI



İSTANBUL
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ



Co-funded by
the European Union

İSTANBUL SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (SUMP) STAGE II – IMPLEMENTATION PLAN

Low Emission Zone Pilot Project



Co-funded by
the European Union

An introduction to Low Emission Zones



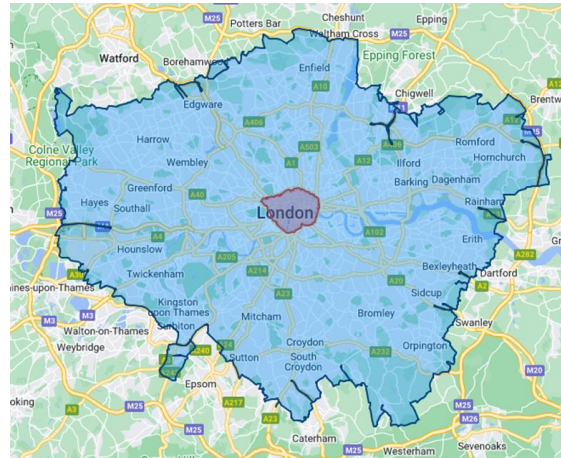
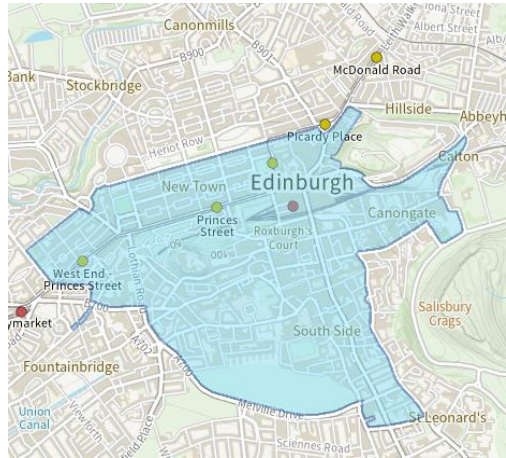


Co-funded by the European Union

Low Emission Zones improve air quality and reduce emissions by restricting the use of polluting vehicles

They can apply to one street, a district, or a whole city...

...and to the most polluting vehicles, or to all vehicles.





Co-funded by
the European Union

Low Emission Zones are typically used to help tackle the serious health impacts of traffic emissions





Co-funded by
the European Union

They also encourage healthier and more sustainable travel



Reducing carbon emissions



Reducing traffic and congestion



Creating healthier and safer spaces



Increasing public transport use



Encouraging walking, cycling and healthy travel



Co-funded by
the European Union

Many cities are introducing Low Emission Zones to deliver cleaner transport





Co-funded by
the European Union

There are three main types of Low Emission Zone

Access Restriction

High polluting vehicles are banned from the zone and fined for infringement

Examples:
Amsterdam, Netherlands
Bogota, Colombia
Seoul, South Korea

Permit-based

High polluting vehicles require a permit to enter the zone

Examples:
Barcelona, Spain
Beijing, China
Brussels, Belgium

Charge-based

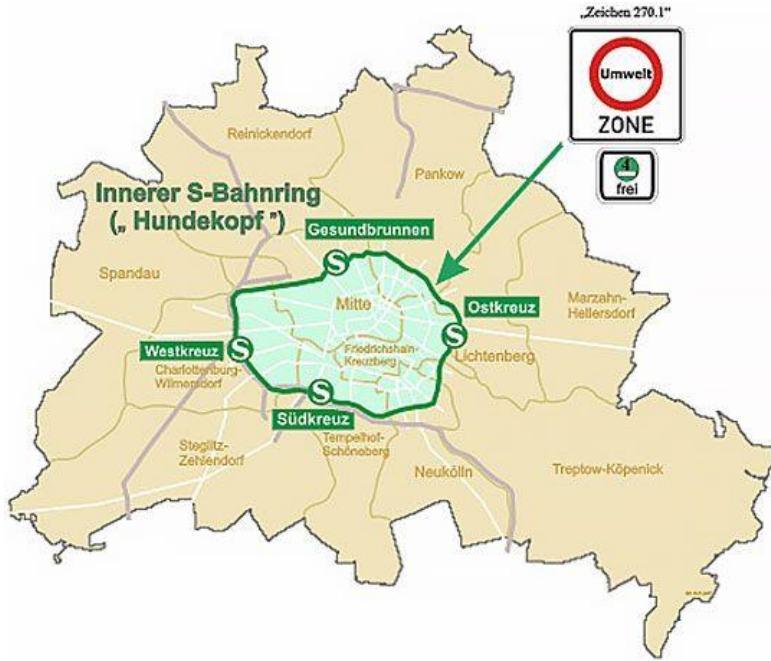
All vehicles are allowed, but some / all are charged a fee to enter the zone

Examples:
London, UK
New York City, USA
Singapore



Co-funded by the European Union

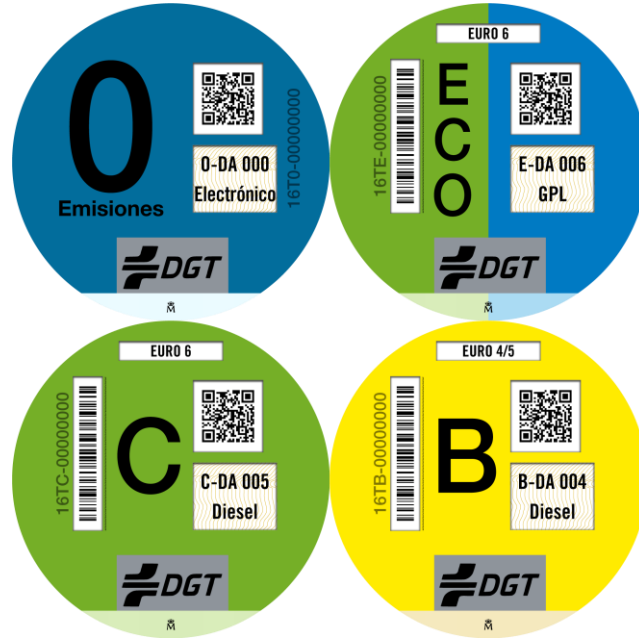
Berlin, Almanya





Co-funded by
the European Union

Barcelona, İspanya





Co-funded by
the European Union

London, İngiltere



Enter your number plate

Eg: AB23XYZ

Choose country of registration*

- United Kingdom
- Non-UK

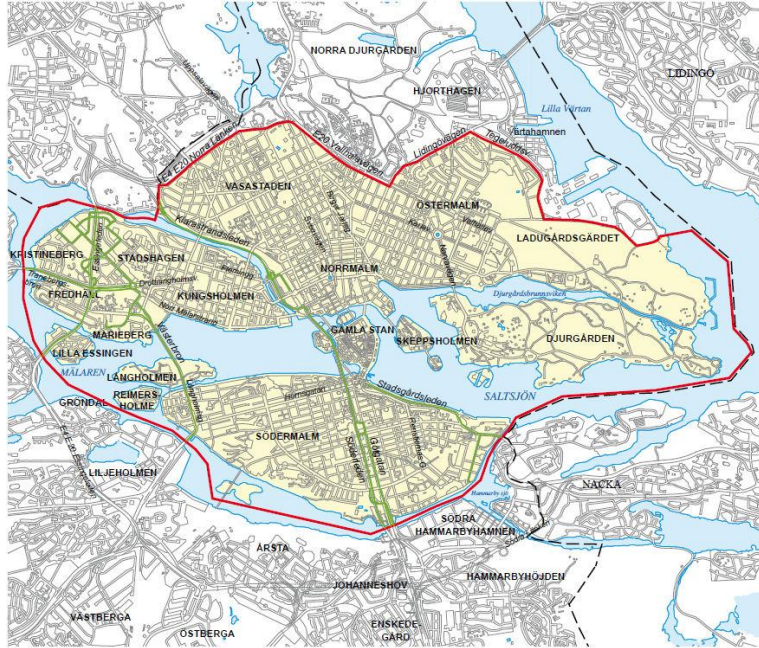
Find vehicle

*This helps us find the right information for your vehicle.
You risk getting a penalty by not choosing the correct
country of registration.



Co-funded by
the European Union

Stockholm, İsveç

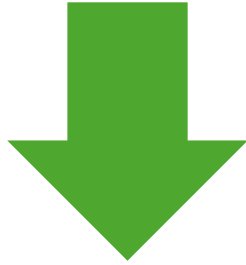




Co-funded by
the European Union

Both cities have recorded significant improvements in air quality from the zones

**Particulate
emissions**



- **20%** in Outer London

**Nitrous Oxide
emissions**



- **21%** in Outer London

- **53%** in Central London

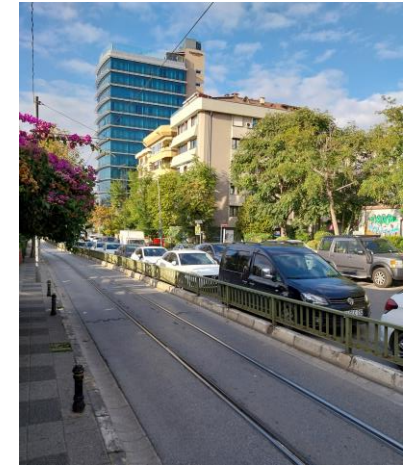
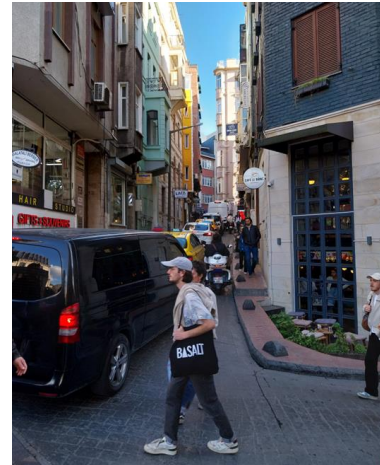
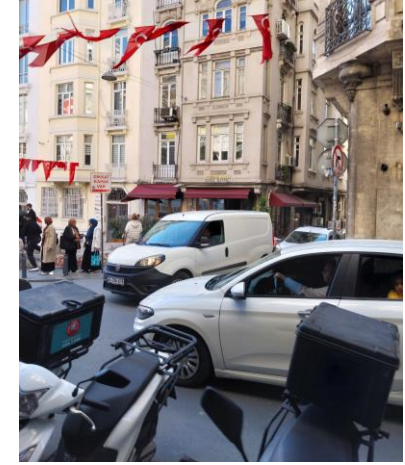
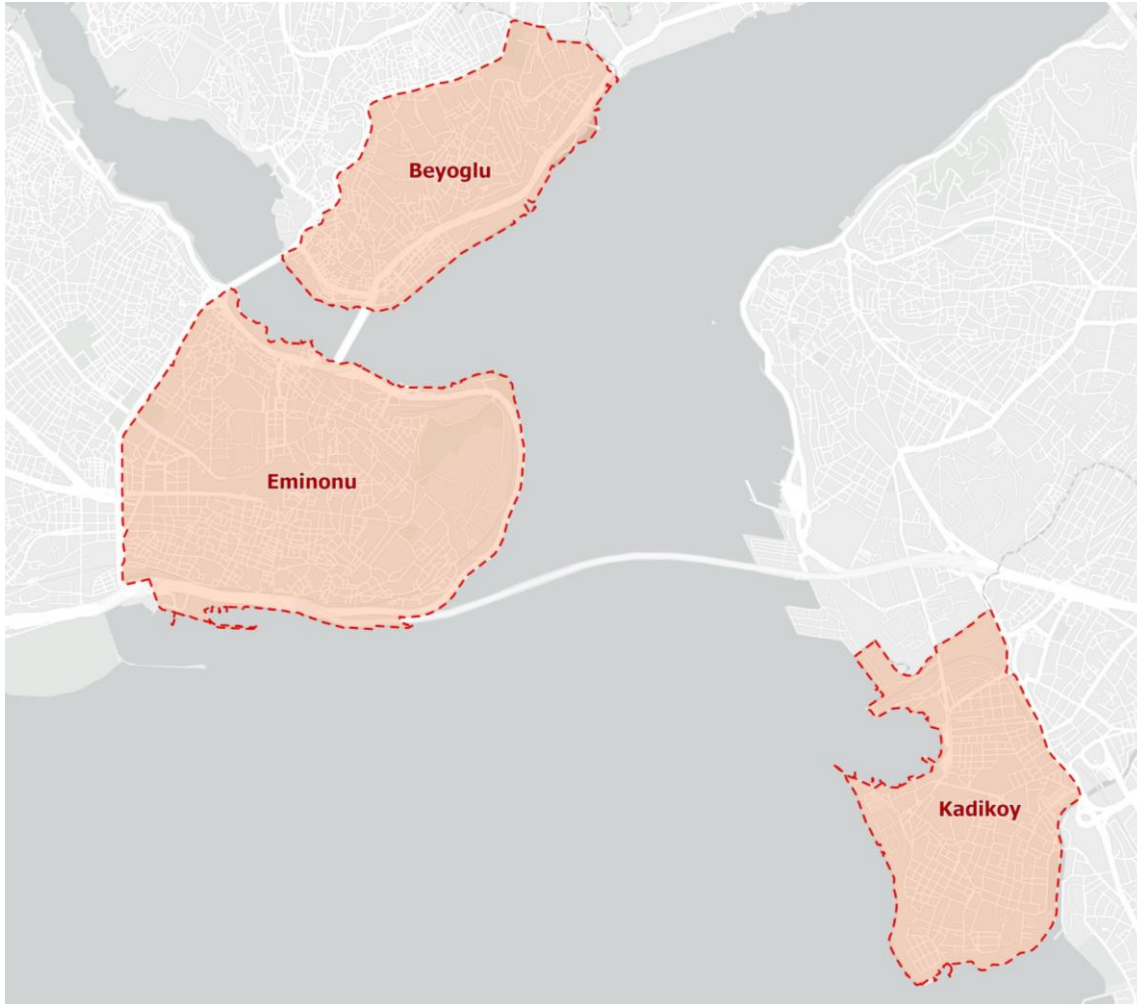
- **24%** in Inner London

- **9%** lower within 5km beyond boundary



Co-funded by
the European Union

The Istanbul Low Emission Zone Pilot Project is exploring three areas





There are important questions to consider

- **Where should the zones start?**
- **How else will people travel?**
- **Which vehicles should the scheme include?**
- **What is a fair approach?**
- **What is practical?**

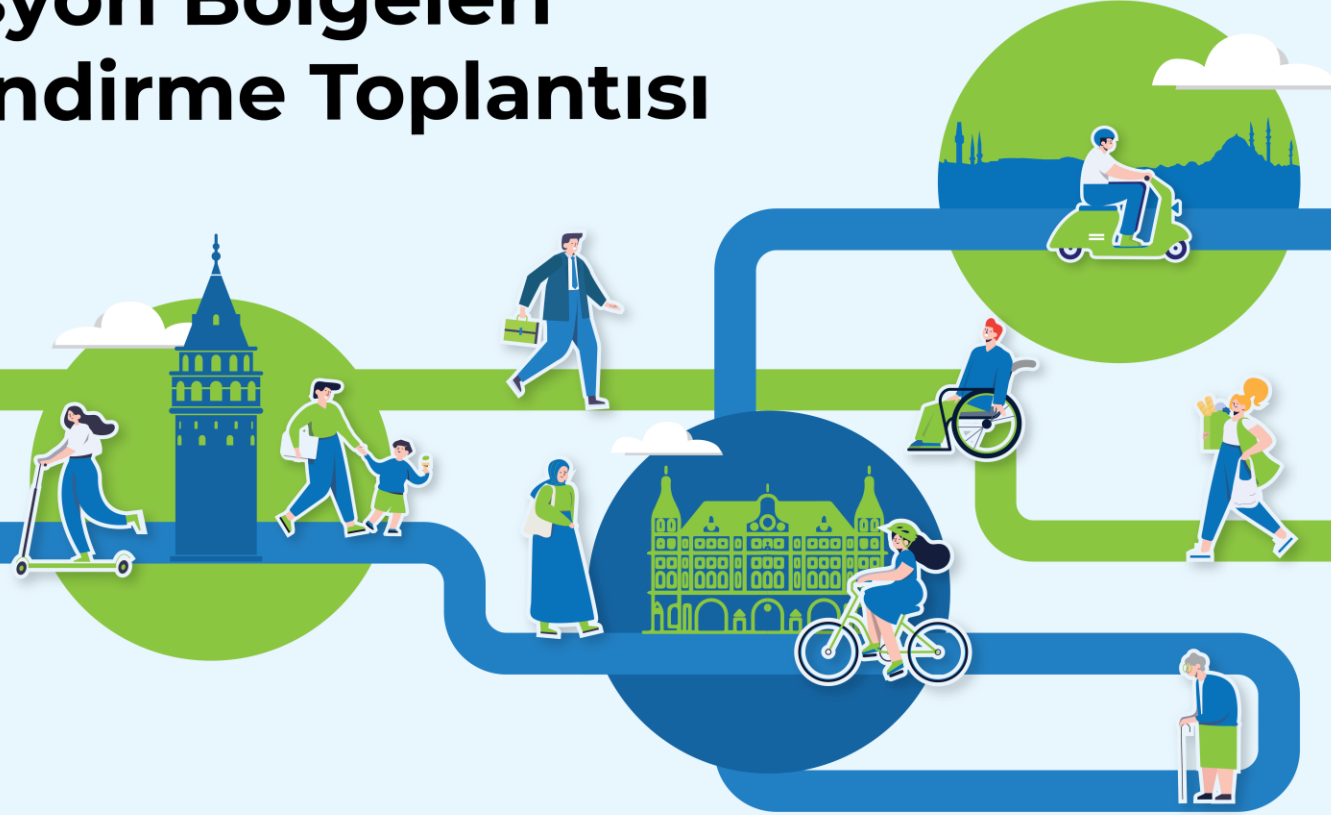


Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUp) Aşama II Uygulama Planı

Düşük Emisyon Bölgeleri Halk Bilgilendirme Toplantısı

23 Ekim 2024

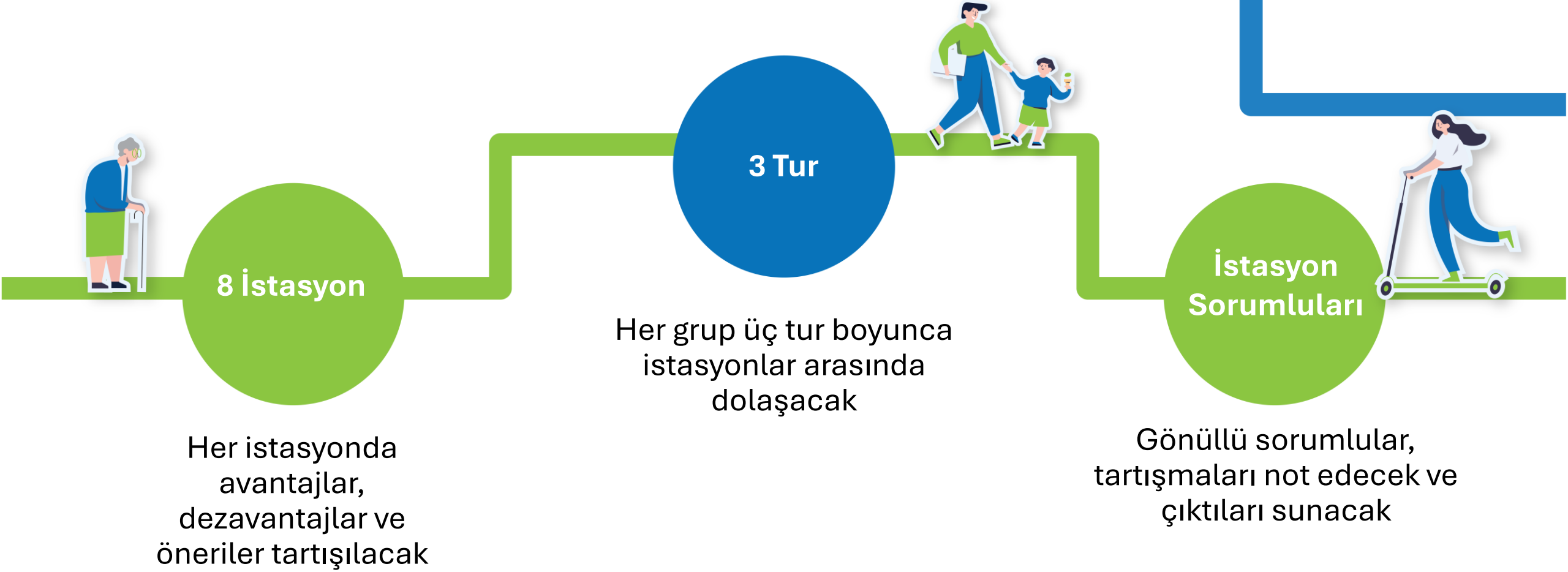


Atölyenin amacı

- İstanbul'da Düşük Emisyon Bölgeleri uygulamasına ilişkin sizlerin görüşlerini ve önerilerini almak, uygulanabilir bir proje tasarlamak.



Atölye yöntemi



Kurallar



- Herkesin fikri değerlidir, aktif katılım gösterin ve düşüncelerinizi paylaşın.
- Belirlenen süreye sadık kalın ve tartışmaları zamanında tamamlayın.
- Herkes aynı fikirde olmayabilir, farklı görüşlere saygı gösterin ve birbirinizi dinleyin.
- Yeni fikirler üretmekten çekinmeyin.
- Yönlendirmeleri dinleyin ve uyum sağlayın.

.....

1. Tur: Avantajlar

Düşük Emisyon Bölgeleri sunduğu potansiyel faydalar neler, İstanbul'da ne tür kazanımlar elde ederiz?

Madde madde yazar mısınız?

- 10 dakika

3 öncelikli maddeyi seçerek, yıldızla işaretleyebilir misiniz?

- 3 dakika

1. Tur: Avantajlar

Tüm istasyonlarda 8-10 kişi olacak şekilde farklı istasyonlara dağılıbilir misiniz?

2. Tur: Dezavantajlar

İstasyon sorumluları bir önceki turu yeni gruba özetler misiniz?

- 2 dakika

Uygulamada karşılaşılabilecek zorluklar neler?

Madde madde yazar mısınız?

- 10 dakika

3 öncelikli maddeyi seçerek, yıldızla işaretleyebilir misiniz?

- 3 dakika

2. Tur: Dezavantajlar

Tüm istasyonlarda 8-10 kişi olacak şekilde farklı istasyonlara dağılabilir misiniz?

3. Tur: Öneriler

İstasyon sorumluları bir önceki turu yeni gruba özetler misiniz?

- 2 dakika

Genel ve bölge bazlı geliştirilmesi gereken noktalar neler?

Madde madde yazar mısınız?

- 10 dakika

3 öncelikli maddeyi seçerek, yıldızla işaretleyebilir misiniz?

- 3 dakika

İstasyon sorumluları istasyonunuzdan çıkan sonuçları hepimize anlatır mısınız?

“öncelikli avantajlar, öncelikli dezavantajlar, 3 öncelikli öneri”

Her İstasyon için 2’şer dakika

