



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

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

İstanbul SKUp Deniz Ulaşımı alıştayı Raporu

Tarih: 07.01.2025



RAPOR BİLGİLENDİRME FORMU

Proje Adı: İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

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

İletişim Numarası: TR14SR306

Başlangıç Tarih: 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 İGÇİ tijen.igci@uab.gov.tr
E-POSTA			
YAZARLAR	Takım Lideri Shaleen SRIVASTAVA Proje Direktörü Başak İSBİR-KARAMAN Kilit Uzman 2 Adayı 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 Deniz Ulaşımı Uzmanı Prof. Dr. Stratos PAPADIMITRIOU Deniz Ulaşımı Proje Yöneticisi Elpida CHATIRA Deniz Ulaşımı Kıdemli Analiz Uzmanı Nikos MOUTSIOS		
TASARIM	TAT		
RAPORUN TARİHİ	10.03.2024		



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	2
ŞEKİL LİSTESİ	3
TABLO LİSTESİ	3
1. ARKA PLAN VE KAPSAM	4
2. İSTANBUL SKUP DENİZ ULAŞIMI ÇALIŞTAYI PROGRAMI	5
3. ETKİNLİK OTURUMLARI	6
3.1 Açılış Konuşması	6
3.2 Deniz Ulaşımı Sunumu	7
3.3 Atölye - Birinci Oturum	9
3.4 Atölye - İkinci Oturum	11
3.5 Değerlendirme ve Kapanış	18
4. EKLER	19
4.1 Katılımcı Listesi	19
4.2 Sunumlar	22
4.3 MentiMeter Sonuçları	22



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, Müdürü Sn. Melda Horoz tarafından yapılan açılış konuşması	6
Şekil 2: Deniz Ulaşımı Uzmanı Sn. Prof. Dr. Stratos Papadimitriou tarafından gerçekleştirilen sunum	7
Şekil 3: Atölye Çalışması sırasında çekilmiş bir kare	9
Şekil 4: Deniz Ulaşımı Uzmanı Sn. Prof. Dr. Stratos Papadimitriou tarafından gerçekleştirilen Üsküdar İskelesi kapsamında Pilot Proje Sunumu	11
Şekil 5: GIZ Kilit Uzmanı Sn. Haluk Camcıgil tarafından gerçekleştirilen genel bilgilendirme sunumu	12
Şekil 6: Atölyenin İkinci Oturumu sırasında çekilmiş bir fotoğraf	13
Şekil 7: Atölyenin İkinci Oturumu sırasında Beşiktaş Masasına ait bir fotoğraf	17
Şekil 8: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, Müdürü Sn. Melda Horoz tarafından yapılan kapanış konuşması	18

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul SKUp Aşama II Deniz Ulaşımı Çalıştay Programı	5
Tablo 2: Katılımcı Listesi	21



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 edilmeyen 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 Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUp) Aşama II – Uygulama Planı Projesi kapsamında gerçekleşen Birinci Deniz Ulaşımı Çalıştayı, paydaşları bilgilendirmek ve uygulamaya yönelik geri bildirimleri almak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında deniz ulaşımının iyileştirilmesi ve iskelelerin erişilebilirliğinin artırılması amaçlanmaktadır.

Çalıştayda, deniz ulaşımına dair mevcut durum değerlendirilmiş, karşılaşılan sorunlar ele alınmış ve erişilebilirlik ile entegrasyonu güçlendirmeye yönelik stratejiler tartışılmıştır.



2. İSTANBUL SKUP DENİZ ULAŞIMI ÇALIŞTAYI PROGRAMI

Deniz Ulaşımı Çalıştayı 07 Ocak 2025 tarihinde Dedeman Gayrettepe Hotel'de gerçekleştirilmiştir. Sabah 10:00'da başlayan kayıt işlemlerinin ardından, saat 10:30'da Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray Özkan tarafından toplantı açılmıştır. İlk olarak İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz tarafından açılış konuşması gerçekleştirilmiştir.

Saat 10:45'te Deniz Ulaşımı Uzmanı Sn. Prof. Dr. Stratos Papadimitriou tarafından "Deniz Ulaşımı" başlıklı sunum gerçekleştirilmiştir. Sunumun ardından, saat 11:00'da Miray Özkan kolaylaştırıcılığında atölyenin birinci oturumu gerçekleştirilmiştir.. Atölyenin ardından 12:30-13:30 saatleri arasında öğle arası verilmiştir. Öğle yemeği sonrasında; saat 13:30'da katılımcılar, yuvarlak masa düzeninde atölyenin ikinci oturumunu gerçekleştirmişlerdir. Çalıştayı kapanış bölümünde, Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan katılımcılara önümüzdeki sürece ilişkin bilgilendirme yapmıştır. Ardından, İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Sn. Melda Horoz'un kapanış konuşmasını gerçekleştirmesiyle İstanbul SKUP Deniz Ulaşımı Çalıştayı sona ermiştir.

Etkinlik	Saat
Kayıt	10:00 - 10:30
Açılış Konuşması	10:30 - 10:45
Deniz Ulaşımı Sunumu	10:45 – 11:00
Atölye - Birinci Oturum	11:00 - 12:30
Öğle Arası	12:30 - 13:30
Atölye - İkinci Oturum	13.30 – 15.00
Değerlendirme ve Kapanış	15:00 - 15:30

Tablo 1: İstanbul SKUP Aşama II Deniz Ulaşımı Çalıştay Programı

Deniz Ulaşımı Çalıştayı'na toplam 89 kişi katılım sağlamıştır. Katılımcılar arasında proje ekibi ve İBB'nin ilgili departmanlarının yanı sıra meslek örgütleri, sivil toplum kuruluşları, denizcilik alanında faaliyet gösteren kurumlar, kent konseyleri, ilçe belediyeleri, muhtarlar ve üniversitelerin ilgili bölümlerinden akademisyenler yer almıştır. Katılımcıların ayrıntılı listesi rapor ekinde sunulmaktadır.

3. ETKİNLİK OTURUMLARI

3.1 Açılış Konuşması



Şekil 1: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, Müdürü Sn. Melda Horoz tarafından yapılan açılış konuşması

Açılış konuşması, İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Sn. Melda Horoz tarafından gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara katkılarından dolayı teşekkür ederek sözlerine başlayan Sn. Horoz, sürdürülebilir ulaşımın önemini vurgulamış; toplu taşıma sistemleri arasındaki entegrasyonun güçlendirilmesi ve deniz ulaşımının kent içindeki payının artırılması gerekliliğine dikkat çekmiştir. Bu doğrultuda yürütülen mevcut çalışmalara değinerek, özellikle deniz ulaşımında temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının önemini vurgulamıştır. İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUp) Aşama II – Uygulama Planı kapsamında geliştirilen deniz ulaşımı pilot projesi çerçevesinde, belirlenen pilot iskeleler ile yolcu kapasitesinin artırılması ve yolcuların bu noktalara yönlendirilmesinin önemine işaret etmiştir.

3.2 Deniz Ulaşımı Sunumu



Şekil 2: Deniz Ulaşımı Uzmanı Sn. Prof. Dr. Stratos Papadimitriou tarafından gerçekleştirilen sunum

Deniz Ulaşımı Uzmanı Sn. Prof. Dr. Stratos Papadimitriou tarafından gerçekleştirilen sunumda(EK – 1); İstanbul'daki deniz ulaşımının payını artırmaya yönelik pilot projeler ve bunlara dair yapılmakta olan çalışmalar aktarılmıştır. Şehir içi deniz taşımacılığı sisteminin mevcut durumu, erişilebilirlik eksiklikleri ve sürdürülebilir çözümler kapsamlı bir şekilde değerlendirilmiştir.

Sn. Papadimitriou, İstanbul SKUp Aşama II kapsamında yürütülen deniz ulaşımı kapsamında pilot projelerin aşamalarını detaylandırarak sürecin bileşenlerini tarif etmiştir. İlk aşamada, uluslararası alanda iyi uygulamaların incelendiğini, İstanbul'un mevcut deniz ulaşımı altyapısına yönelik kapsamlı bir durum analizi gerçekleştirildiğini ve erişilebilirlik sorunlarının belirlendiğini vurgulamıştır. Bu analiz sonucunda on pilot iskele belirlenmiş ve bu iskelelerin erişilebilirliğini artırmaya yönelik stratejiler geliştirilmiştir. Pilot alanların belirlenmesinin ardından, ulaşım çözümlerine yönelik teknik dokümanların hazırlanacağı ve yeni deniz hatlarına ilişkin fizibilite çalışmalarının gerçekleştirileceği ifade edilmiştir. Sunumda, İstanbul'daki mevcut deniz ulaşım altyapısı ve yolcu hareketlilik verileri analiz edilerek, Şehir Hatları'nın yıllara göre taşıdığı yolcu sayıları Marmaray ile karşılaştırılmış, toplu ulaşım içinde deniz ulaşımının payının azalma eğiliminde olduğu tespiti ifade edilmiştir. Trafik yoğunluğunu azaltmak, sürdürülebilir çözümleri hayata geçirmek ve deniz ulaşımını alternatif bir ağ olarak geliştirmek projenin temel hedefleri arasında sayılmıştır. Bu kapsamda, deniz ulaşımı araçlarının kapasitesinin etkin kullanımı, seferlerin artırılması ve sıfır emisyonlu araçlara geçiş gibi stratejilere değinilmiştir.

Pilot iskeleler belirlenirken yolcu akışı dinamikleri, stratejik konum değerlendirmesi, erişilebilirliği ve iyileştirme kapasiteleri analiz edilmiştir. Pilot projelerin seçimi sürecinde, uygulanacak yöntemlerin gelecekteki projelerde tekrarlanabilir olmasını sağlama ilkesi benimsenmiştir. İskelelerin, Anadolu ve Avrupa Yakası'na eşit dağılması ve farklı ölçeklerde model olabilecek alanların seçilmesi önerisi dile getirilmiştir. Bu iskelelerin erişilebilirliğinin geliştirilmesi için kapsayıcı erişim, modlar arası entegrasyon ve bisiklet ağına entegrasyon konularındaki stratejiler tarif edilmiştir. Bu stratejilerin gerçekleştirilmesi



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

için kaldırımların genişletilmesi ve işlevselleştirilmesi, yaya alanlarının oluşturulması ve bisiklet altyapısının geliştirilmesi gibi müdahalelere yönelik tasarım öngöröleri aktarılmıştır. Ayrıca, deniz ulaşımı araçlarının diğör ulaşım modlarıyla entegrasyonu ve yeni deniz rotalarının finansal ve çevresel fizibilite çalışmaları tamamlanmasının projenin öncelikli adımları arasında yer aldığı belirtilmiştir.

3.3 Atölye - Birinci Oturum



Şekil 3: Atölye Çalışması sırasında çekilmiş bir kare

Atölyenin birinci oturumunda Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan, GIZ Kilit Uzman – 2 Sn. Haluk Camcıgil'i sahneye davet etmiştir. Sn. Camcıgil, deniz ulaşımının daha fazla yolcu tarafından tercih edilmesini sağlamak amacıyla katılımcılar ve paydaşlarla etkileşimde bulunmuş, Mentimeter aracılığıyla 'Deniz ulaşımına daha fazla yolcu nasıl yönlendirilebilir?' sorusunu yöneltmek sefer sıklıklarının konusundaki görüşlerini paylaşmalarını istemiştir. Katılımcılardan gelen toplam 85 yanıt tartışmaya açılmıştır. Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan, MentiMeter üzerinden gelen yanıtları özetlemiştir:

Katılımcılar, deniz ulaşımının cazip hale getirilmesi için fiyatlandırma politikalarının gözden geçirilmesi, daha hızlı deniz taşıtlarının hizmete sunulması, farklı modlardaki toplu taşıma araçları ile entegrasyonunun sağlanması ve aktarma süreçlerinin hızlandırılması gerektiğini belirtmiştir. İskelelere ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla shuttle veya ring hatlarının oluşturulması, düzensiz parklanmanın önlenmesi ve yaya bağlantılarının güçlendirilmesi önerilmiştir. Sefer sıklıklarının raylı sistemlerle uyumlu hale getirilmesi, iş saatlerine uygun düzenlemeler yapılması ve gece seferlerinin artırılması vurgulanmıştır. Ayrıca, engelli bireylerin erişiminin kolaylaştırılması, deniz taksilerin daha ulaşılabilir olması, yönlendirme ve tanıtım faaliyetlerinin geliştirilmesi, yoğun saatlerde seferlerin artırılması, atıl durumda olan iskelelerde eski seferlerin tekrardan başlatılması ve Kadıköy–Sarıyer gibi hatlarda hızlı, doğrudan seferlerin sağlanması gibi öneriler katılımcılar tarafından öne çıkan cevaplar arasında yer almaktadır. (EK – 5)

Atölyenin birinci oturumunda, MentiMeter üzerinden gelen sorulara ek olarak Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan moderatörlüğünde katılımcılara söz verilerek çeşitli önemli görüşler toplanmıştır. Bir katılımcı, sahil bantlarının işgali ve seferlerin azaltılması gibi sorunların, seferlerin tekrar açılması ve iskele entegrasyonunun sağlanması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, ulaşımın kolaylaştırılması adına engelli araçlar ve bebek arabalı kullanıcılar için shuttle hizmeti önerilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Katılımcıların bir kısmı, deniz ulaşımının daha rekabetçi hale gelmesi gerektiğini ifade etmiş, bir diğer grup ise kamusal faydanın ön planda tutulmasının önemini vurgulamıştır. Gece seferlerinin güvenlik önlemleri artırılarak düzenlenmesi ve park et-devam et sisteminin deniz ulaşımına entegre edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, sefer saatlerinin daha anlaşılır hale getirilmesi ve reklam panolarının deniz ulaşımını teşvik etmeye yönelik düzenli kullanılmasının gerektiği ifade edilmiştir. Toplu taşıma ve bisiklet kullanımının güçlendirilmesi gerektiği gibi fikirler de gündeme getirilmiş olup, tüm bu görüşler deniz ulaşımının daha erişilebilir, sürdürülebilir ve verimli hale getirilmesi için katılımcılardan alınan geri dönüşlerdir.

3.4 Atölye - İkinci Oturum

Öğle yemeğinin ardından Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan'ın moderatörlüğünde atölye ikinci oturum düzenine geçilmiştir. Atölyenin ikinci oturumu kapsamında, Deniz Ulaştırma Uzmanı Sn. Profesör Dr. Stratos Papadimitriou, Üsküdar pilot proje alanına ilişkin bir sunum ([EK – 2](#)) gerçekleştirmiştir. Sunumunda, Üsküdar İskelesi'nin karmaşık yapısına dikkat çekerek yolcu güvenliğinin öncelikli bir mesele olduğunu vurgulamıştır. İskeleye erişimde sinyalizasyon geçişlerin yetersiz kaldığını, mevcut tek sinyalizasyon geçiş noktasına rağmen yayaların farklı noktalardan karşıya geçtiğini ve bunun güvenlik açısından ciddi riskler taşıdığını ifade etmiştir. Ayrıca, iskeleye giden yolun yoğun olduğunu ve yaya hareketliliğinin zorlaştığını dile getirmiştir. Bisiklet kullanıcıları için parklanma alanlarının yetersizliğine işaret ederek, entegre ulaşım açısından park alanlarının iskelelere daha yakın konumlandırılmasının kritik bir unsur olduğunu belirtmiştir. İskele güzergâhında motorlu taşıtların yüksek hızda seyretmesinin yolcu güvenliğini tehdit ettiğini vurgulamış ve bu bağlamda trafik sakinleştirme önlemlerinin değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Ayrıca, otobüs duraklarının iskelelere olan uzaklığını ele alarak, erişim kolaylığını artırmaya yönelik düzenlemelerin yapılmasının önemini vurgulamıştır. Son olarak, paylaşımlı bisiklet uygulamalarının iskele çevresinde yaygınlaştırılabileceğini ve modlar arası tahmini varış sürelerinin hesaplanarak bekleme sürelerinin minimize edilmesi gerektiğini belirtmiştir.



Şekil 4: Deniz Ulaştırma Uzmanı Sn. Prof. Dr. Stratos Papadimitriou tarafından gerçekleştirilen Üsküdar İskelesi kapsamında Pilot Proje Sunumu



Şekil 5: GIZ Kilit Uzmanı Sn. Haluk Camcıgil tarafından gerçekleştirilen genel bilgilendirme sunumu

Sunumun ardından GIZ Kilit Uzmanı Sn. Haluk Camcıgil, bilgilendirme sunumu ([EK – 3](#)) gerçekleştirerek Beşiktaş İskelesi'nden otobüs kullanımının yarattığı zorluklara dikkat çekmiştir. Beşiktaş'ta üç iskelenin bulunması nedeniyle yolcuların ulaşım modları arasında geçiş yaparken karmaşa yaşadığını ifade etmiştir. Bu bağlamda, Avustralya'daki başarılı bir uygulamadan örnek vererek, elektronik bilgilendirme ekranlarının bu tür sorunların giderilmesinde etkili bir yöntem olduğunu belirtmiştir. Beşiktaş'ta da benzer bir sistemin uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi gerektiğini ifade ederek, yolcu yönlendirmesinin iyileştirilmesi adına bu tür dijital çözümlerin önemli katkılar sağlayacağını vurgulayarak sunumunu noktalamıştır.



Şekil 6: Atölyenin İkinci Oturumu sırasında çekilmiş bir fotoğraf

Atölyenin ikinci oturumunda, katılımcılar uzmanlık sahibi oldukları ilçelere göre masalara yerleştirilmiştir. Beyoğlu için iki; Üsküdar, Beykoz, Kadıköy ve Beşiktaş ilçesindeki iskeleler için birer masa oluşturulmuştur. Katılımcılardan iki ana konuyu değerlendirmeleri istenmiştir. Öncelikli olarak iskelelere yaya, engelli ve bisikletli erişim sorunlarını belirlemeleri ve kapsayıcı erişim için çözüm önerileri geliştirmeleri, daha sonra da ulaşım modları arasındaki entegrasyon ile ilgili sorunları belirlemeleri ve entegrasyonu güçlendirecek fikirler üretmeleri istenmiştir. (EK – 4) Her masadan gelen görüşler aşağıda sunulmuştur.

1. Masa: Üsküdar

Üsküdar masasında Üsküdar ve Çengelköy iskeleleri değerlendirilmiştir. Üsküdar’da farklı ulaşım modlarının bir arada olduğu ancak entegrasyonunun kolaylaştırılması ve yaya hareketliliğinin yönlendirmelerle daha iyi düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Genel olarak yaya dolaşımı ve geçişlerinin dağınık olduğu, yaya erişiminin yeniden tasarlanarak düzenlenmesi, yönlendirme ve sinyalizasyon ile desteklenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Engellilerin, motor giriş çıkışlarında zorluk yaşaması nedeniyle iskelelerin engelli erişimini düşünerek yeniden tasarlanması gerektiği söylenmiştir. Otobüs duraklarının iskeleden uzak ve dağınık olduğu belirtilerek peronların yeniden planlanabileceği, iskele çıkışlarından otobüs duraklarına ring oluşturulabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca iskele çevresindeki düzensiz parklanma sorunlarının yaya dolaşımını ve trafiği engellediği, otopark düzenleme ve denetimlerinin yapılması gerektiğinden bahsedilmiştir. Bisiklet yollarının etkili olmadığı sürekliliğinin sağlanmasının önem taşıdığı vurgulanmıştır. Bisiklet yollarının fiziksel ayırıcılarla belirginleştirilebileceği ifade edilmiştir.

Bilgilendirme eksikliğinin giderilmesi için özel operatörlerle ortak tarife oluşturularak geniş elektrikli panolarla ortak bir uygulama üzerinden bilgilendirme yapılmasının uygun olabileceği ifade edilmiştir.



Çengelköy İskelesi için iskelenin yenilenmesi ve bilinirliğinin artırılması gerektiği ifade edilmiş, sefer sıklığının artırılmasının ve düşük kapasiteli deniz taşıtlarıyla deneme seferleri düzenlenmesinin faydalı olacağı önerilmiştir. Ayrıca, iskele tasarımının ve görünürlüğünün artırılması gerektiği dile getirilmiştir.

2. Masa: Beyoğlu - 1

Beyoğlu'nun birinci masasındaki katılımcılar, Karaköy, Kabataş ve Sütlüce iskelelerini değerlendirmişler. Kabataş iskelesinde Setüstü İnebolu Sokak'tan Meclis-i Mebusan Caddesi'ndeki otobüs duraklarına engelli erişimini kolaylaştırmak üzere asansör yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Kabataş iskelesinin ölçek açısından büyük olduğu, bunun hem kıyıya erişimi ve kıyının görülebilmesini zorlaştırdığı hem de turnikeler ile vapura biniş alanı arasındaki mesafeyi uzattığı ifade edilmiştir. Ayrıca, Karaköy iskelesi ve Dolmabahçe arasında sahil boyunca kesintisiz yaya ulaşımının sağlanması, kıyıya erişimi engelleyen işletmelerin kıyı alanlarının kamuya açılması gerektiği dile getirilmiştir. Bu bölgelerdeki iskelelerin yakınlıklarına otopark yapılmaması, onun yerine toplu ulaşımın teşvik edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Sütlüce'de aktarmanın kolaylaştırılması için Alibeyköy ve Gaziosmanpaşa yönüne otobüs hatları ile desteklenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Katılımcılar, Haliç boyunca sandal ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılabileceği önerisinde bulunmuştur.

Söz konusu masada deniz ulaşımının tercih edilmesini sağlamak için 3 ana strateji önerilmiştir. Bunlardan ilki "denizcileştirme" olarak tanımlanmıştır. Bu kapsamda yeni vapurlar yerine Fenerbahçe, Paşabahçe gibi vapurların kullanılması ve yeni yapılacak vapurlarında benzer özellikler göstermesi önerilmiştir. Ayrıca vapur seferlerinin artırılması ve Avcılar, Florya gibi merkezden uzak yerlere ekspres hatlar eklenmesi tavsiye edilmiştir. İn- bin (Hop-on & Hop-off) vapur hatları için kombine bilet seçeneğinin olması dile getirilmiştir. İkinci strateji olarak bilgilendirilmenin artırılması önerilmiştir. Bu kapsamda iskele önü panolar ve mobil telefonlarda dijital uygulamaların yaygınlaştırılabileceği, rota önerilerine deniz ulaşımının daha fazla dahil edilmesinin sağlanabileceği ifade edilmiştir. Ulaşım ile ilgili bilgilendirme ve iletişim çalışmalarında tek bir görsel dil kullanılmasının, farkındalığı ve tanınırlığı artıracakları belirtilmiştir. Belirlenen kurumsal kimliğin, sefer sayısı, zamanı ve rotalarla ilgili iletişimi kolaylaştıracakları ifade edilmiştir. Üçüncü olarak ise güvenliğe yönelik stratejiler geliştirilmesi önerilmiştir. Özellikle motorlara inme ve binmenin güvenli olmadığı ve engelli kullanımına uygun olmadığı ifade edilmiş, bu konuda fiziksel uygulamaların yapılması gerektiği dile getirilmiştir. Ayrıca, gece güvenli ulaşım için iskelelerin ışıklandırılmalarının artırılabilmesi ve telefonların şarj edilebilmesi için iskelelerde şarj istasyonlarının yer alabileceği ifade edilmiştir. İşgaliye ve otoparkların iskele çevrelerinden kaldırılması gerektiği belirtilmiştir. Bir diğer konu ise Kabataş'ta aşırı rüzgârın gışeden vapura yürüyüşü zorlaştırdığı ifade edilmiştir.

3. Masa: Beyoğlu - 2

Beyoğlu - 1 masasına ek olarak ikinci Beyoğlu masasındaki katılımcılar, 3 iskele için aşağıdaki eklemeleri yapmışlardır. Kabataş bölgesinde; engelli ve bisiklet erişimi zorlukları, otobüs duraklarının mevcut durumunun hem araç hem de yaya trafiği akışıyla iç içe olmasının yarattığı zorluklar, inşaat nedeniyle yaşanan güvenlik sıkıntıları, iskelenin kıyı boyunca yaya sürekliliğini engellemesi, çevredeki büfe vb. kullanımların düzensizliği gibi konular dile getirilerek, bu sorunların çözüme kavuşturulması gerektiği ifade edilmiştir. Karaköy bölgesinde de engelli erişiminin zor olduğu, yakın çevreden toplu ulaşım entegrasyonunun ve yönlendirme tabelalarının artırılması gerektiği, iki iskele arasındaki erişimin zorlayıcı olduğu ve motor iskelesinin yanındaki otoparkın yaya erişimini zorlaştırdığı ifade



edilmiştir. Söğütözü bölgesinde tramvay hattı ile paralel çalışan alternatif bir ulaşım hattı oluşturulmasının faydalı olacağı vurgulanmıştır. Bunların yanı sıra, küçük kapasiteli deniz dolmuşlarının kullanımının artırılmasıyla deniz ulaşımının çeşitlendirilebileceği önerilmiştir.

4. Masa: Kadıköy

Bu masada Kadıköy ve Maltepe ilçesinin kesişiminde yer alan Bostancı iskelesi ve çevresi değerlendirilmiştir. Bostancı'da iskele çevresinde trafik sıkışıklığının ciddi bir sorun teşkil ettiği belirtilmiştir. Ayrıca sahil yolundaki hız sınırının yüksekliğinden bahsedilerek, karşıdan karşıya geçişlerin güvenli olmadığı ifade edilmiştir. Sahil yolunda toplu taşıma için paylaşımlı şerit yapılması önerilmiştir. Mahalle aralarından, minibüs yolundan ve Marmaray'dan iskeleye yaya erişiminin zor olduğu dile getirilmiş, mahalle aralarına elektrikli araçlarla ring seferleri düzenlenmesinin faydalı olabileceği belirtilmiştir. Turgut Özal Caddesi'nde, Altıntepe Mahallesi'nden sahile erişimi sağlayacak bir alt geçit tasarlanmasının erişilebilirlik açısından önemli olduğu belirtilmiştir.

İskele, metro, Marmaray, yüksek hızlı tren ve otobüs bağlantılarının yayalar için çok karmaşık ve düzensiz olduğu, modlar arası entegrasyonun artırılması gerektiği ifade edilmiştir. Yönlendirme ve bilgilendirme eksikliği olduğu ifade edilmiştir. Yayaların beklemesi için yeterince alan olmadığı, yaya geçitlerinde uzun bekleme sürelerinin olduğu, sahildeki otoparkın ve prefabrik binaların hem alanı algılamayı zorlaştırdığı hem de denize erişimi engellediği ifade edilmiştir. Kafe ve restoranların masa sandalyelerinin yaya yolunu daralttığı ve yaya yollarının bazı alanlarda süreklilik göstermediği belirtilmiştir. Marmaray istasyonuna yaya bağlantısının sağlanması önerilmiş, özel deniz hatlarının yolcular için erişilebilirliğinin artırılması gerektiği vurgulanmıştır. Engelli erişimi için altyapının yeterli olmadığı dile getirilmiştir. Balıkçıların olduğu bölümde sahilde yaya sürekliliğinin kesintiye uğradığı ifade edilmiştir. Yerleştirilmiş erişilebilirlik uygulamalarının ve bütünsel dijital panoların bilgilendirme için kullanılabileceği, yolculara elektronik sistemler aracılığıyla rehberlik edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Bisiklet yollarının varlığının olumlu olduğu ifade edilmiş, ancak iskele önünde kesintiye uğradığı ve bisiklet park alanlarının yetersiz olduğu ifade edilmiştir. Çetin Emeç Sahilinde hız sınırlarının bisiklet yollarının inşasına uygun hale getirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Entegrasyonla ilgili olarak ayrıca otobüs saatlerinin düzenli hale getirilmesinin faydalı olacağı, özel araçlar için ise park et devam et sisteminin geliştirilebileceği ifade edilmiştir. Ayrıca deniz ulaşımı sefer ve hatlarının yetersiz olduğu eklenmiştir. Kabataş vapurunun Moda'ya uğradığı için uzun sefer saatine sahip olmasına değinilmiştir. Ayrıca Bostancı'dan Avrupa yakasına hızlı deniz hatlarının yeniden işlevselleştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Ayrıca Maltepe ile Bostancı arası, Maltepe iskelesinin aktif kullanıma açılabilmesi ve buradan Bakırköy ve Beşiktaş seferleri yapılabilmesi önerilmiştir. Anadolu Yakası boyunca sahil şeridindeki tüm duraklara uğrayan bir vapur hattının oluşturulmasının önemli bir katkı sağlayacağı belirtilmiştir. Ayrıca; Kalamış, Suadiye ve Bostancı gibi ara iskelelerin Tuzla'ya kadar yeniden faaliyete geçirilmesinin ulaşım ağına fayda sağlayabileceği ifade edilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

5. Masa: Beşiktaş

Bu masada Beşiktaş iskelesi ile ilgili değerlendirmelerde bulunulmuştur. Kapsayıcı erişilebilirlik konusuyla ilgili olarak, yaya akış sirkulasyonunun etkili çalışmadığı, yönlendirme ve sinyalizasyonun etkin kullanılmadığı, yaya trafiğinin otobüs durakları ve iskeleler arasında, iki iskele arasında ve kıyı boyunca yoğunluk gösterdiği, karşıdan karşıya geçişlerde ölümlü yaya kazalarının olduğu, engelli ulaşımında önemli sorunlar yařandđđını belirtmiştir. İskelelerin kuzeyinde (Barbaros Bulvarı'nda) bulunan metro çıkışının yönlendirme eksikliği nedeniyle yolcular için kafa karışıklığı yarattđđı ifade edilmiştir. Ayrıca inşaat sürecinin erişim zorluklarını artırdđđı belirtilmiştir. Kaldırımların yürüyüş konforuna uygun olmadđđı ve trafiğin yoğunluğunun yaya hareketliliğini zorlařtırdđđı belirtilmiştir. Trafik sakinleştirme önlemlerinin alınmasının faydalı olacağı vurgulanmıştır. Vapur iniş-binişlerinde, özellikle motor seferlerinde, yaşanan zorluklara dikkat çekilmiştir. Yolcuların iskele çevresinde birikmesinin yaya hareketliliğini olumsuz etkilediği belirtilmiş, belirli bekleme alanlarının oluşturulması gerektiği vurgulanmıştır. Seyyar satıcıların alan işgali yapmasının düzensizlik yarattđđı, bu nedenle daha uygun yerleşim planlamaları yapılması gerektiği önerilmiştir. Yeni yapılan metro çıkışının iskeleye daha yakın bir noktada konumlandırılması gerektiği ifade edilmiştir. Hat ve seferlerin artırılması önerilmiş, Arnavutköy yönüne paralel bir hat olabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca, akıllı sistemlerle bilgilendirme yapılabileceği ifade edilmiştir.

Özetle, bölgenin tümüyle aktarma merkezi olarak düşünülerek tasarlanması gerektiği vurgulanmıştır. Tasarım sürecinde sahaya giderek çalışılması, yolcu ve yaya sayımı yapılması önerilmiştir.

6. Masa: Beykoz

Bu masada Küçüksu ve Çubuklu iskeleleri hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Kapsayıcı erişilebilirlik konusunda katılımcılar yerleşim alanlarından Küçüksu İskelesi'ne topografyanın eğimli olması nedeniyle yaya erişimin zor olduğunu ifade etmişlerdir. Ayrıca, bölgede bisiklet yollarının geliştirilebileceği, yol üstü parklanmanın yoğun olduğu; bu nedenle engelli erişiminin zorlaştığı belirtilmiştir. Küçüksu iskelesine kesintisiz erişim sağlanabilmesi için bu önerilerin dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır. Trafik sakinleştirme, paylaşımlı yol gibi uygulamaların kullanılabileceği ifade edilmiştir. Arabalı vapur kullanımının zor olduğu belirtilmiş, Çubuklu - İstinye feribotunun görünürlüğünün artırılabilmesi ve köprü geçişlerine alternatif sunarak trafiği rahatlatılabileceğine dikkat çekilmiştir.

Çubuklu bölgesinde iki iskele bulunduğu belirtilmiş, ancak entegrasyonun yeterli olmadığı dile getirilmiştir. Ulaşım modları arasındaki entegrasyonu ile ilgili olarak mikromobilite araçları ve bisikletler için park alanlarının yeterli olmamasına dikkat çekilmiş, otobüs duraklarının iskelelere daha yakın olması gerektiği vurgulanmıştır. Çubuklu İskelesi önünde bir otobüs durağı yapılmasının bölgedeki ulaşım entegrasyonunu güçlendireceği ifade edilmiştir. Bu entegrasyonun yeni otobüs hatları ile desteklenebileceği ifade edilmiştir. Beykoz - Üsküdar arasında her durakta durmak yerine belirli noktalarda duracak doğrudan seferlerin düzenlenmesinin yolculuk süresini kısaltacağı vurgulanmıştır. Ayrıca deniz ulaşımı fiyat politikasının yeniden değerlendirilebileceği ve sefer sayısının artırılmasının düşünülebileceği ifade edilmiştir.



Şekil 7: Atölyenin İkinci Oturumu sırasında Beşiktaş Masasına ait bir fotoğraf

3.5 Değerlendirme ve Kapanış

Deniz Ulaşımı Çalıştayı, İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Sn. Melda Horoz'un kapanış konuşması ile sona ermiştir. Sayın Horoz, masalardan elde edilen sonuçların değerlendirileceğini ve süreç boyunca katılımcı yaklaşımın ve işbirliği perspektifinin devam edeceğini vurgulamıştır. Konuşmasını teşekkürlerini ileterek tamamlanmasının ardından, Katılım Uzmanı Sn. Miray Özkan tarafından çalıştayın son oturumu kapatılmıştır.



Şekil 8: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü, Müdürü Sn. Melda Horoz tarafından yapılan kapanış konuşması

4. EKLER

4.1 Katılımcı Listesi

Deniz Ulaştırımı Çalıştayı'na katılan katılımcıların listesi aşağıda sunulmuştur.

	Ad Soyad	Title	Institution
1	Yalçın Kaya	Yönetici	Şehir Hatları
2	Abdullah Yiğci	Yönetici	Şehir Hatları
3	Burcu Baydemir	Şehir Plancısı	İBB – TUHİM
4	İlyas Dedetaş	Yönetici	DENTUR Avrasya
5	İsmail Dere	Gemi Operasyon Sorumlusu	Şehir Hatları
6	Emine Çelik	İlçe Sorumlusu	Muhtarlık İşleri Daire Bşk.
7	Panos Zacharioudakis	MD	GIZ
8	Firdevs Koroğlu	Başkan	Bilinçli ve Örgütlü Tüketici Derneği
9	Melda Horoz	Müdür	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
10	Yasemin Şalvarlıoğlu	Halkla İlişkiler Görevlisi	İBB – Avrupa Yakası Muhtarlıklar Şube Müdürlüğü
11	Haluk Gerçek	Prof. Dr.	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
12	Ayşen Bingöl	Muhtar	Ömer Avni Mahallesi Muhtarlığı
13	Ziya Ünker		
14	Stratos Papadimitriou	Uzman	GIZ
15	Hüseyin Korkmaz	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
16	Berna Çalışkan	Mühendis	Ulaştırma Bakanlığı 1. Bölge Mdr.
17	Ali Pusat	Genel Müdür Yardımcısı	Galataport
18	Burak Biricik	Ulaştırma Mühendisi	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
19	Seda Özdemir	Müdür Yardımcısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
20	Nilgün Tezcan	Şef	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
21	Eraycan Demirer	Ulaştırma Mühendisi	ARUP
22	Ceren Özgündüz Ünalın	İnşaat Yüksek Müh.	İBB – Kentsel Tasarım Şube Müdürlüğü
23	İlknur Yücel	Müdür Yardımcısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü

24	Nazende Tok	Üye	Üsküdar Kent Konseyi
25	Cemal Demir	Genel Müdür Yardımcısı	İDO
26	Bülent Aşan	Üye	Maltepe Kent Konseyi
27	Levent Karataş	Kaptan	İstanbul Kent Konseyi Denizcilik
28	Ali Emre Soner	Şehir Politikaları Uzman	Marmara Belediyeler Birliği
29	Bengül Ergül	Şehir Plancısı	İBB - Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
30	Mustafa Kapucuoğlu	İnşaat Mühendisi	İBB - Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
31	Halet Ataş	Muhtar	Altintepe Mahallesi Muhtarlığı
32	Ezgi Kundakçı	Şehir Plancısı	İPA
33	Sümeyye Yasintimur	Mühendis	İBB - Akıllı Şehir Şube Müdürlüğü
34	Resul Çelenk	İnşaat Mühendisi	Üsküdar Belediyesi
35	Alper Çelebiler	Muhtar	Yıldız Mahallesi Muhtarlığı
36	Serap Bostan	Ulaşım Plancısı	Üsküdar Belediyesi
37	Gülşen Ergün	Muhtar	Cihannüma Mahallesi Muhtarlığı
38	Gamze Yılmaz	Çalışma Grubu Başkanı	İstanbul Kent Konseyi
39	Birsen Çınar	Aza	Arapcamii Mahallesi Muhtarlığı
40	Bahadır Şahin	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
41	Serra Okçu	Jr. Uzman	GİZ
42	Ahmet Taner Avlamaz	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
43	Selim Ergün İskent	Muhtar	Sinanpaşa Mahallesi Muhtarlığı
44	Eray Efe	Halkla İlişkiler Görevlisi	İBB – Muhtarlık İşleri Daire Başkanlığı
45	Yasemin Mevlioğlu	Doçent Doktor	İstanbul Kent Konseyi Denizcilik Çalışma Grubu
46	Serhat Ersin Mutlu	Müdür Yardımcısı	İBB – PROJELER DAİRE Başkanlığı
47	Tülin Keyik	Proje Yöneticisi	AFD - Fransız Kalkınma Ajansı
48	İpek Şahin	Dr. Mimar	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
49	Özge İrem Altunay	Şehir Plancısı	İPA

50	Sedanur Gezer	Şehir Plancısı	TMMOB Şehir Plancıları Odası
51	Tutku Şimşek Yozoğlu	Şehir Plancısı	İPA
52	Melisa Güngör	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
53	Dilara Öztaşkın	Yüksek Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
54	Kevser Üstündağ	Şehir Plancısı	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
55	İzzet Mutlu	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
56	Filiz Deveci	Şehir Plancısı / Başkan Yardımcısı	Üsküdar Belediyesi
57	Büşra Taşkın	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
58	Aycan Gökbudak	İstatistikçi	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
59	Sinan Kestioğlu	Genel Müdür	DENTUR Avrasya
60	Fatma Türüt	Proje Yöneticisi	İBB
61	Emre Sak	Yüksek İnşaat Müh.	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
62	Seda Şan	Şehir Plancısı	İBB - Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
63	Hatice Baş	Müdür Yardımcısı	İBB - Kentsel Tasarım Şube Müdürlüğü
64	Ulaş Sunar	Şube Müdürü	İBB - Altyapı Projeler Şube Müdürlüğü
65	İpek Yargıç	Yüksek Şehir Plancısı	Matt Macdonald
66	Gül Bağdatlı	Muhtar	Göksu Mahallesi Muhtarlığı
67	Sinan Yıldırım	Tercüman	Takımyıldızı Tercüme
68	Şeyma Kaçar Aktaş	Şehir Plancısı	İBB - – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
69	Gülüzar Türkmayalı	Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
70	Ari Ziyillioğlu	İnşaat Yüksek Müh.	ZİNCONS
71	Berhan Akkaya	Şehir Plancısı	Urban Koop.
72	Hande Nur İpek	Katılım Uzmanı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
73	Haluk Camcigil	Kilit Uzman – 2	GİZ
74	Ayşenur Amcaoğlu	Eğitmen	Kadıköy Kent Konseyi
75	Şebnem Girginer	Çevirmen	Takımyıldızı Tercüme
76	Aynur Savaş Uluğtuğ	Yüksek Mimar	Mimarlar Odası
77	Nesrin Özdemir	Şehir Plancısı	İBB
78	Melisa Coşkun	Şehir Plancısı	İETT
79	İsmail Acar	İnşaat Yüksek Müh.	

80	Görkem Akyol	İnşaat Yüksek Müh.	GIZ
81	Murat Ölmez	PIM	GIZ
82	Mahmut Tanyol	Başkan	Kadıköy Kent Konseyi
83	Miray Özkan	Katılım Uzmanı	GIZ
84	Figen Atasever	İnşaat Yüksek Müh.	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
85	Toprak Erduvan	Mimar	Kadıköy Kent Konseyi
86	Güneş Ece Albayrak	Dr. Şehir Plancısı	İBB – Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
87	Melis Koyuncu	Şehir Plancısı	Türkiye Tasarım Vakfı
88	Melikşah Çakaloğlu	Ulaştırma Mühendisi	İstanbul Ticaret Üniversitesi
89	Figen Açikel	Gönüllü	Kadıköy Kent Konseyi

Tablo 2: Katılımcı Listesi

4.2 Sunumlar

[EK 1](#)

[EK 2](#)

[EK 3](#)

[EK 4](#)

4.3 MentiMeter Sonuçları

[EK 5](#)



Co-funded by
the European Union

COMPONENT 5 – Pilot projects for Istanbul SUMP Stage II

ACTIVITY 5.2 – Project for increasing the share of maritime transport - Proposal of 5 pilot areas based on the current situation analysis’ findings

Istanbul, 7th January 2025
Prof. Stratos Papadimitriou



Co-funded by
the European Union

Contents

- ❖ **Project's Main Objectives**
- ❖ **Project's Deliverables**
- ❖ **Project's Workshops**
- ❖ **Istanbul – Urban Maritime Transportation System - Passenger Flows**
- ❖ **Urban Maritime Networks' Best Practices**
- ❖ **Pre-processing of the Pilot Areas**
- ❖ **Taxonomy of the proposed 10 piers suitable for accessibility interventions**
- ❖ **Proposed Accessibility Interventions for Istanbul's Piers**
- ❖ **Project's Next Steps**

SUMP - Main Objectives

Inclusive Accessibility and Multimodal Integration Plan for increasing the share of maritime transport in Istanbul

- Global Best Practices on Urban Waterborne Transport
- Identified Problems & Deficiencies on Accessibility of Piers based on Current Situation Analysis
- Sustainable, Innovative and Inclusive Transportation Suggestions for Inclusive Accessibility
- Improving Mobility and Accessibility of Piers – Selection of 5 Pilot Areas
- Expanding the City's Sea Transport Network through Proposal of New Routes & Piers Planning
- Implementation Plans & Projects for Accessibility Interventions
- Feasibility Studies for the Financial Assessment of the New Maritime Routes



Pilot projects for Istanbul SUMP Stage II - Deliverables

Deliverable 1

- Global best Practices on urban waterborne transportation

Completed

Deliverable 2

- Current Situation Analysis on the existing urban maritime transportation infrastructure and piers
- Analysis of sustainable transport modes
- Examination of all relevant legislation, UTK and UKOME decisions
- Identification of problems and deficiencies on accessibility of piers

Completed

Deliverable 3

- Proposal of 5 pilot areas based on the current situation analysis' findings
- Development of sustainable, innovative and inclusive transportation suggestions to ensure inclusive accessibility

In Progress

Deliverable 4

- Preparation of implementation plans & projects & technical specifications documents

Next Step

Deliverable 5

- Identification & reporting of problems & deficiencies regarding maritime lines and piers
- Development for new maritime lines & piers and planning for maritime transportation

Next Step

Deliverable 6

- Feasibility studies for the financial assessment of 3 maritime routes

Next Step



Pilot projects for Istanbul SUMP Stage II - Workshops

1st Workshop

Content: Identifying the accessibility of piers in coastal districts & the 5 pilot areas



2nd Workshop

Content: Identification of new maritime lines and piers to be developed



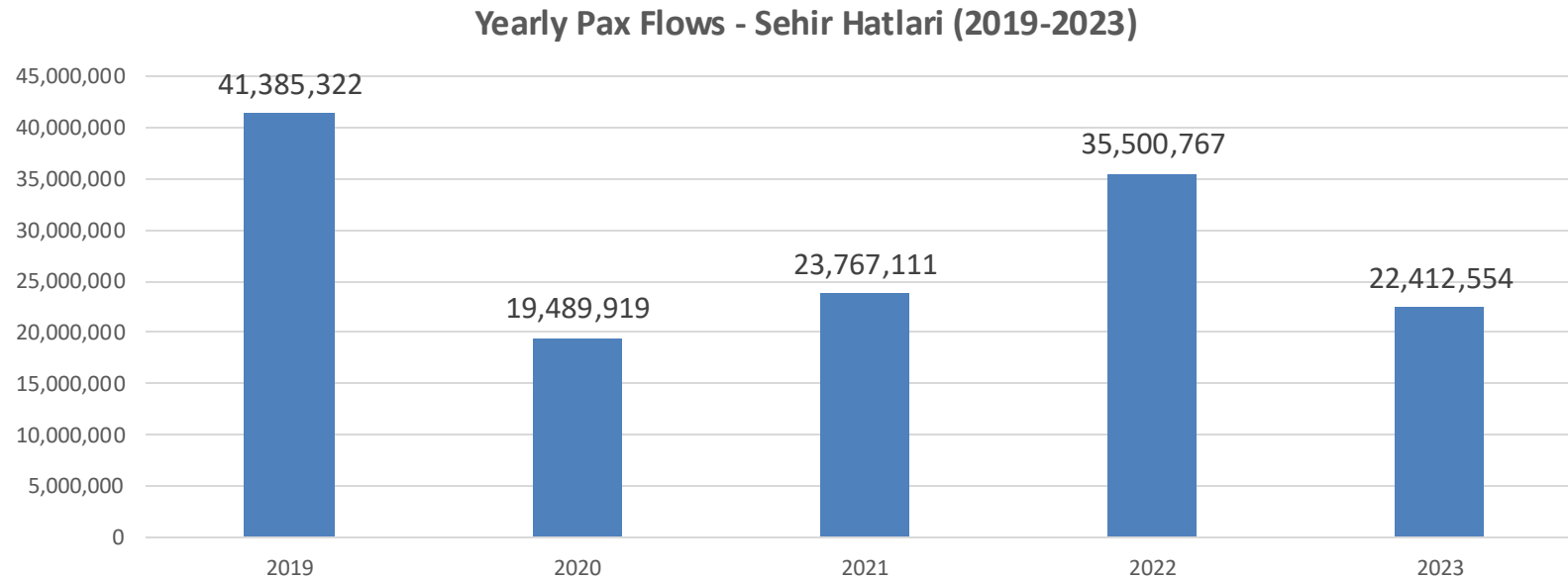
3rd Workshop

Content: Presentation of pilot outcomes, including feasibility studies





Istanbul – Urban Maritime Transportation System - Passenger Flows



For comparison, Marmaray carried 219,000,000 passengers in 2024



Urban Maritime Networks' Best Practices

Guiding Principles for increasing passenger ridership and proposed new routes

- **Ease Traffic Congestion:**

Adapt to changing travel patterns, inter-peak commuter travel needs.

- **Improve Accessibility:**

Promote active travel and enhance sea transport resilience.

- **Encourage Public Transport Use:**

Increase access to under-served areas through modal choice and preserve existing services.

- **Environmental Sustainability:**

Reduction of emissions through modal shift, alternative fuelled vehicles and associated infrastructure





Urban Maritime Networks' Best Practices

Key Characteristics of Best Practice Ferry Operations

- **Maximize Ferry Capacity:**

Efficient use of ferry resources is crucial due to their higher cost compared to other transport modes.

- **Ferries Enhance Network Resilience:**

Ferries provide alternatives to congested routes, offering faster, direct options when needed.

- **All-day and Weekend Services:**

Successful networks offer services beyond peak hours, accommodating diverse commuter and recreational needs.

- **Balancing Commuter & Leisure Travel:**

Ferries support both commuter and recreational travel.

- **Sustainability & Environmental Impact:**

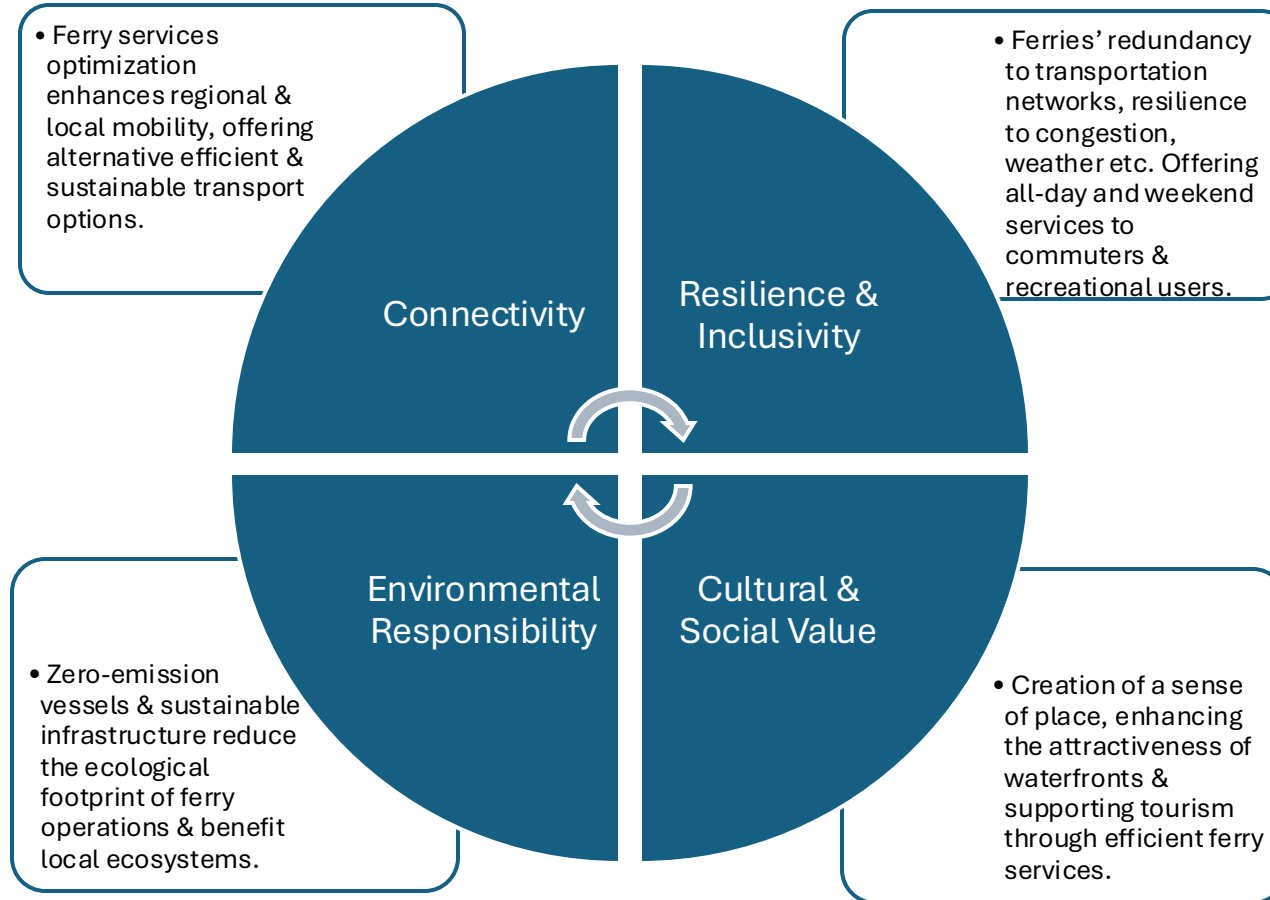
Transition to zero-emission vessels and consider infrastructure needs to improve environmental outcomes while promoting placemaking.





Co-funded by
the European Union

Urban Maritime Networks' Best Practices - Placemaking Impact



Pre-processing of the Pilot Areas

1

Passenger Flow Dynamics

- Passenger Flow Data at piers on annual, monthly, daily basis
- Categorization of major & small piers

2

Strategic Location Assessment

- Geographical balance (European & Asian side)
- Existence of rail connectivity (cannot be altered)
- Improvement of bus access (establishment of Transfer Centers at smaller piers)

3

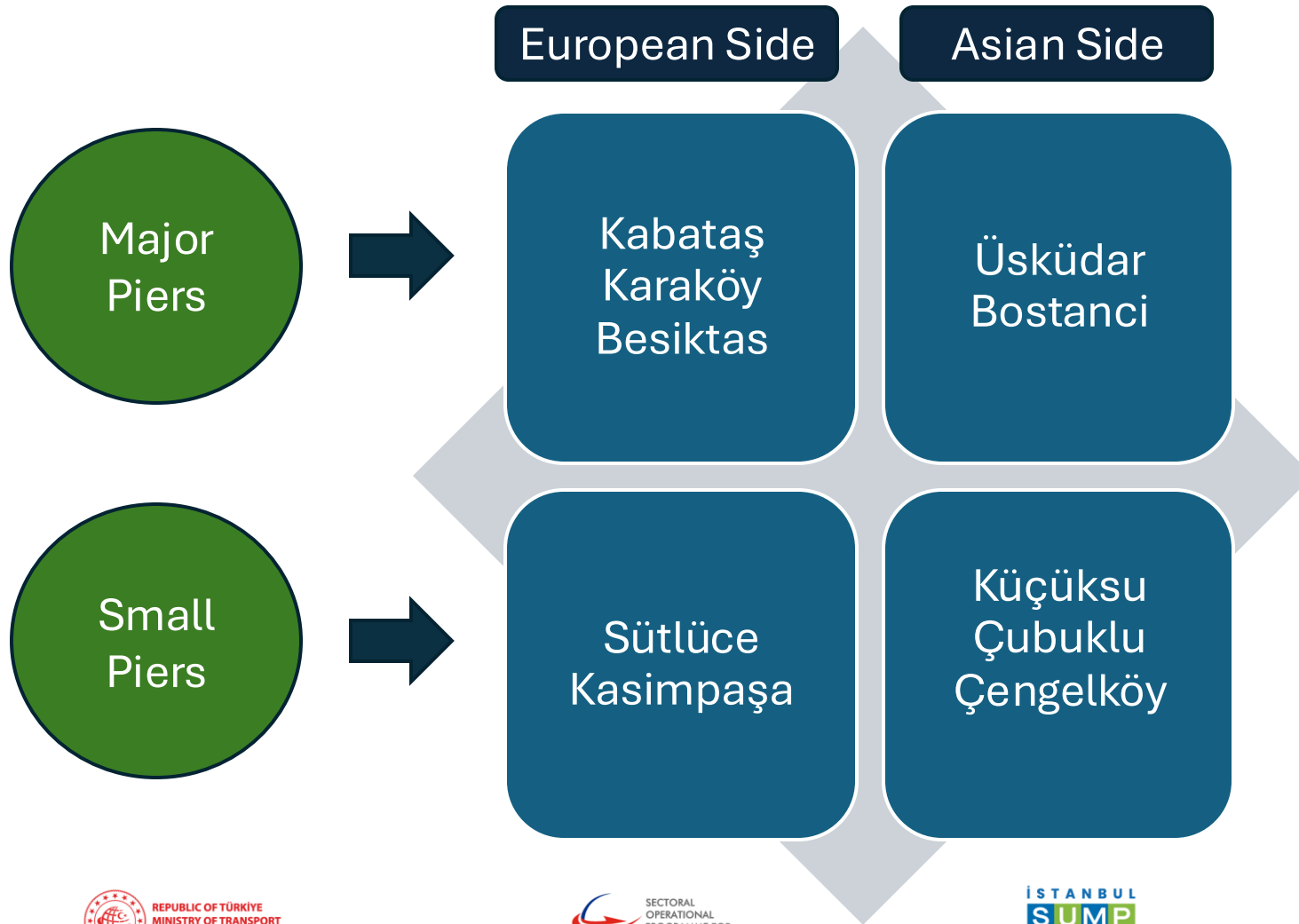
Accessibility Enhancements

- Pedestrian-friendly designs
- Bicycle-friendly designs

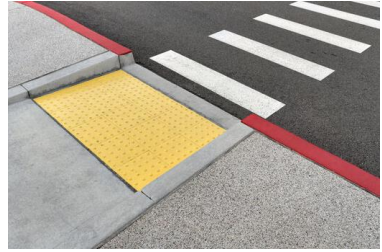


Co-funded by
the European Union

Taxonomy of the proposed 10 piers suitable for accessibility interventions



Proposed Accessibility Interventions for Istanbul's Piers



Install/Expand tactile paving, ramps
& audible signals & ensure parking
lots for people with disabilities

Widen and develop/expand
obstacle-free sidewalks



More well-lit & protected
pathways



Creation/Expansion of
pedestrian zones



Implement more traffic-
calming measures like
signage, speed bumps,
raised crosswalks



Add signage to aid pedestrian
directional orientation



Install/Expand signaled
pedestrian crossings (incl.
overpasses, zebra crossings)



Proposed Accessibility Interventions for Istanbul's Piers

Install/Expand bike parking near
ferry terminals, metro stations &
commercial areas



Provide/Expand bike-sharing
programs near ferry terminals,
metro stations



Bicycle
Network

Build/Expand segregated bike lanes
connecting pier to major transit hubs



Proposed Accessibility Interventions for Istanbul's Piers

Install/expand multilingual info digital displays provide the real-time information about ferry & other public transport means' schedules, delays, walking time & weather conditions



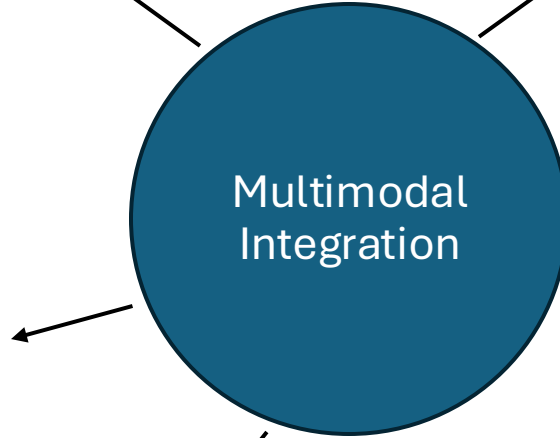
Develop multimodal hubs combining ferries, buses, railway, and bike-sharing facilities



Exclusive lanes for buses and other public transport modes (minibus, taxi) when approaching the pier for dropping-off/picking passengers



Re-arrange bus lines and bus stops in order to drop off passengers right outside the pier



Provide more sheltered bus stops





Co-funded by
the European Union

SUMP Pilot Project – Next Steps

**Development of new
maritime routes & piers**

Integration of other transport modes

Sustainable solutions for piers to increase modal share of maritime transport

Planning the capacities & design models

Infrastructure investments to meet energy requirements of vessels in line with IMM'S climate change policies

Testing the proposed routes & piers with activity-based model developed & evaluation of integration

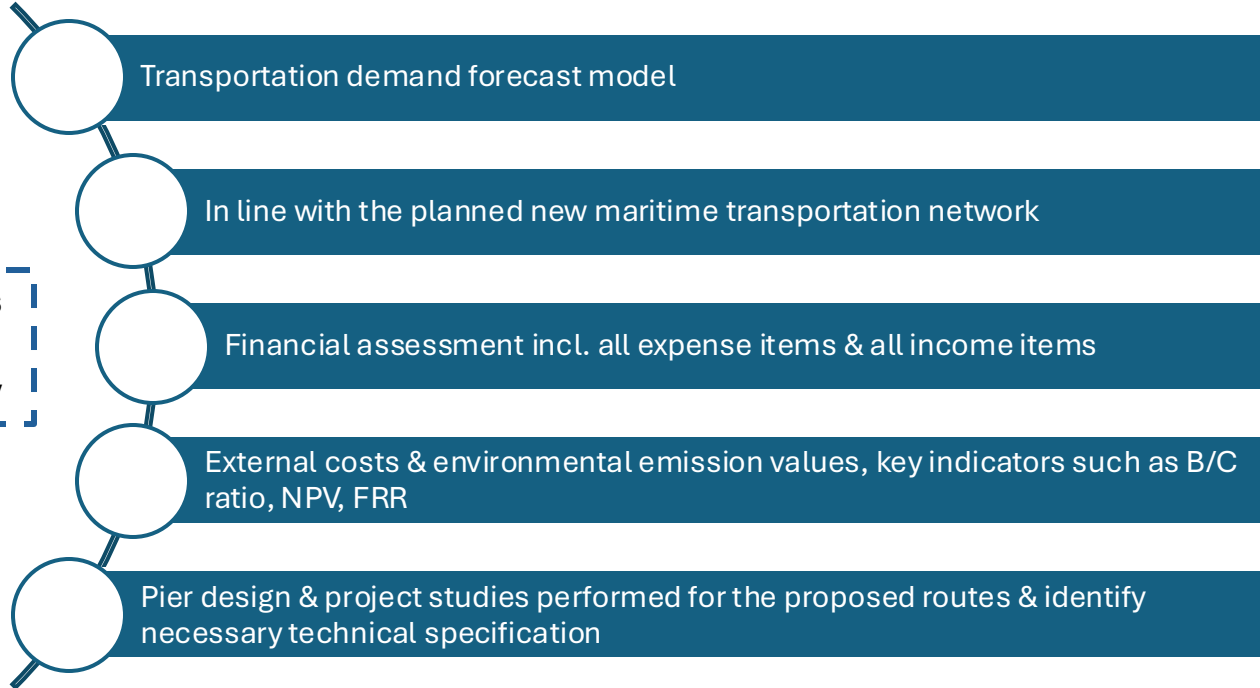




Co-funded by
the European Union

SUMP Pilot Project – Next Steps

**Detailed feasibility studies
for 3 maritime routes with
the approval of beneficiary**

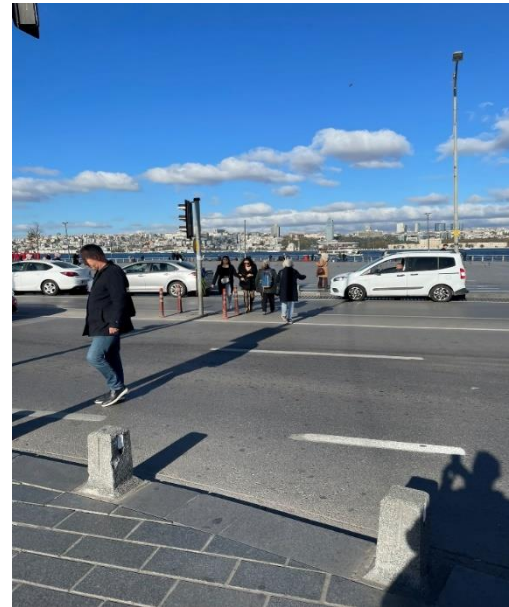


thank you!



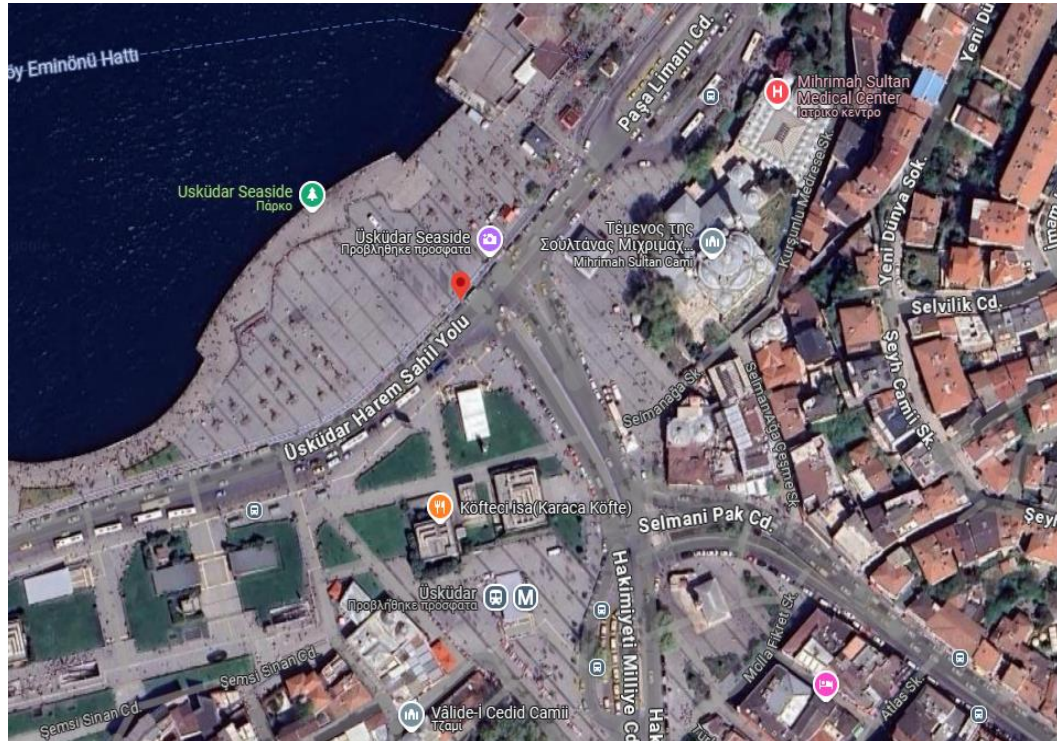
Üsküdar Pilot Area – Deficiencies & Potential Interventions

Deficiency: No safe pedestrian crossings on Üsküdar Sahil Yolu at the intersection with Hakimiyeti Milliye Cd. (at the intersection's western leg).



Potential Intervention: Increase the number of signalized pedestrian crossings and install more proper crossings (e.g. raised zebra or at-grade pedestrian crossings) for safer and more efficient access at the intersections and crosswalks near the ferry pier entrance. Introduce smart traffic lights that adjust to pedestrian flow in the same points. Audible signals at the pedestrian crossings near the entrance to the pier. Ensure proper lighting at crossings and intersections especially at night.

Deficiency: Segregated bicycle lanes have been marked on a busy footpath near Üsküdar pier and are ineffective. Limited and ineffective dedicated bicycle lanes and unsafety of cyclists without lane markings and signs on busy footpaths.



Potential Intervention: Creation of segregated bike lane along the Pasa Limani Cd. starting from the entrance of Üsküdar pier towards the Üsküdar Metro Station or extension of a segregated bike lane from Üsküdar pier down to Kadıköy to improve connectivity to another important transit hub for ferries, buses, and metro.

Deficiency: The lack of adequate bike parking facilities, such as dedicated bike racks near the entrance of the Üsküdar ferry terminal and nearby bus stops, could be improved. These areas could be developed similarly to the bike parking facilities at the metro station.



Potential Intervention: Install more bike parking facilities such as dedicated bike racks or bike parking stations near the entrance to the Üsküdar ferry terminal similarly to the bike parking facilities at the metro station. Install docking stations for bike-share programs near the pedestrian entrance and by the bus stops and integrate with the local bike lanes.

Deficiency: Narrow sidewalks along the coastline and Pasa Limani Cd near the ferry pier entrance make access to the pier difficult and may cause delays for pedestrians due to potential bike traffic.



Potential Intervention: Widen sidewalks along the Pasa Limani Cd near the entrance to the ferry pier (including also stretch meeting waterfront area) and near the bus stations if required.

Deficiency: Inadequate and limited crossing facilities, busy roads without clear signals leading to increased speed of vehicles at the Pasa Limani Cd near the ferry pier entrance.



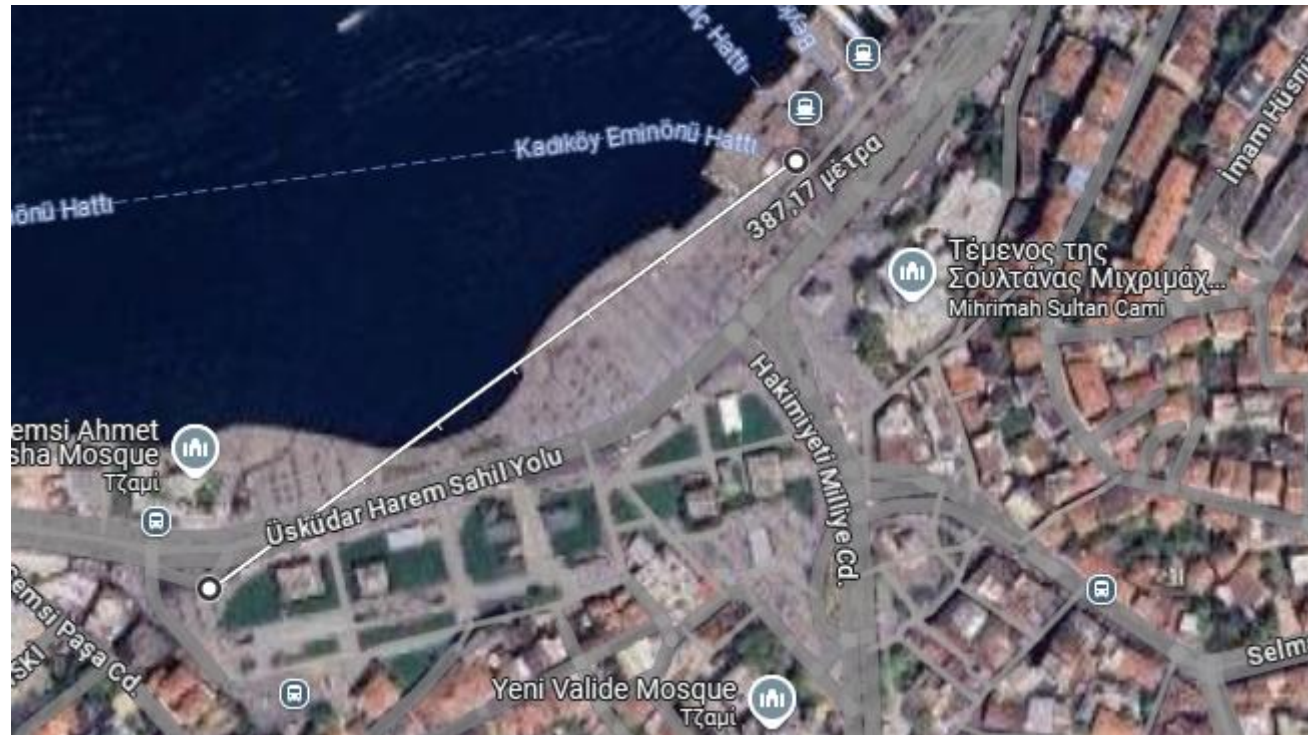
Potential Intervention: Enhance or install more gentle and well-marked ramps and tactile paving along Pasa Limani Cd near the ferry pier entrance for enhancing the wheelchair and visually impaired access. Traffic-calming measures (speed bumps) and clear signage for the speed limit along the same road.

Deficiency: Inadequate or absence of dedicated pick-up and drop-off spaces for people with disabilities near the entrance to the Üsküdar ferry terminal.



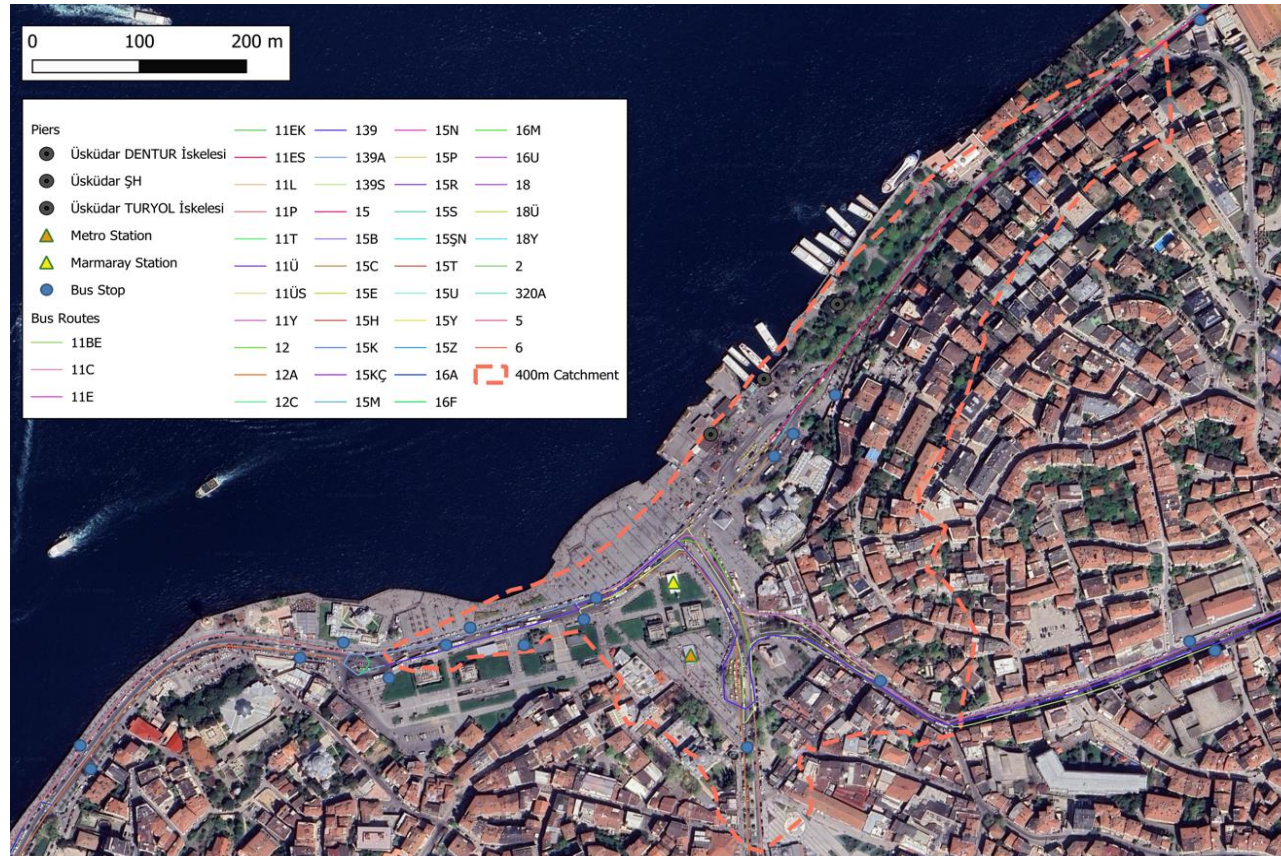
Potential Intervention: Ensure accessible wide and designated pick-up and drop-off spaces for people with disabilities near the entrance to Üsküdar pier to provide easy access to sea transportation.

Deficiency: Walking distances exceeding 300 meters from bus stations to the ferry pier entrance are inconvenient for passengers. Bus routes and remote stops should be reorganized, particularly those near the Metro Station.



Potential Intervention: Bus lines passing through Üsküdar should have dedicated drop-off and pick-up points just outside the ferry terminal or they could be restructured or expanded for more buses to directly feed passengers into the ferry terminal, avoiding delays.

Deficiency: Bus routes passing through Hakimiyeti Milliye Cd. drop passengers at bus stations on Üsküdar Harem Sahil Yolu, several meters away from the ferry pier entrance.



Potential Intervention: Bus lines passing through Hakimiyeti Milliye Cd. towards Üsküdar Harem Sahil Yolu could be restructured (with intermediate stops outside the pier) to drop passengers directly at the pier entrance.

Deficiency: Absence of exclusive lanes designated for buses, minibuses, and taxis near pier for direct access to pier entrance.

Potential Intervention: Exclusive bus lanes could be created from the junction near Üsküdar Square or along Üsküdar Harem Sahil Yolu to avoid traffic congestion and can directly approach the ferry terminal. Dedicated lanes for taxis and minibuses could be implemented along the same routes for quick pick-up and drop-off of passengers near the ferry and their easy access.

Deficiency: Insufficient information and facilities to passengers for trip delays, walking time, weather conditions.



Potential Intervention: Install multilingual info digital displays (at Üsküdar pier and near bus stops & metro station) that provide the real-time information about ferry and other public transport means' schedules in all stops, walking time until relevant station, delays and weather conditions.

Deficiency: Congested and unsafe areas near the ferry pier, with vehicles parked on the road, make it difficult for pedestrians to access the pier.



Potential Intervention: Reevaluating parking arrangements near the pier to reduce the number of cars along Hakimiyeti Milliye Cd. and Üsküdar Harem Sahil Yolu will improve accessibility to the ferry pier entrances. Traffic enforcement measures for pedestrian & vehicle behaviour could be applied.

Accessibility Interventions' Matrix

Criterion	Potential Accessibility Interventions	Selected & Finetuned Interventions per Pier	Comments
Inclusive Accessibility	Widen sidewalks, create obstacle-free sidewalks (parking arrangements)		
	Create pedestrian zone		
	Install signalized pedestrian crossings (enough crossings, adequate time, easy access to crossing, signal give priority to pedestrians, automatic recall for pedestrians, leading pedestrian interval, raised zebra crossings). Installation of overpasses should be considered when prevailing conditions are not in favour of pedestrian level crossings.		
	Include accessibility for people with reduced mobility (Install tactile paving, ramps, and audible signals for accessibility, ensure parking lots for people with disabilities)		
	Ensure pathways are well-lit and protected		
	Reduce speed limit as per conditions (Implement traffic-calming measures like signage, speed bumps and raised crosswalks)		
	Add signage to aid pedestrian directional orientation		
	Traffic enforcement measures for pedestrian & vehicle behaviour		
Bicycle Network Accessibility	Build/expand segregated bike lanes connecting pier to major transit hubs		
	Install bike parking near ferry terminals, metro stations, and commercial areas		
	Offer bike-sharing programs near ferry terminals, metro stations, and commercial areas		

Criterion	Potential Accessibility Interventions	Selected & Finetuned Interventions per Pier	Comments
Potential for Multimodal Integration	Install multilingual info digital displays (at piers, bus stops, railway stations) that provide the real-time information about ferry and other public transport means' schedules, walking time until relevant station, delays and weather conditions.		
	Ensure bus stops are sheltered		
	Develop multimodal hubs combining ferries, buses, railway, and bike-sharing facilities		
	Re-arrange bus lines and bus stops in order to drop off passengers right outside the pier		
	Exclusive lanes for buses and other public transport modes (minibus, taxi) while moving to/from the pier and specifically when approaching the pier for dropping-off/picking passengers		



Co-funded by
the European Union

Bilgilendirmenin Önemi

Haluk Camcigil



Co-funded by
the European Union



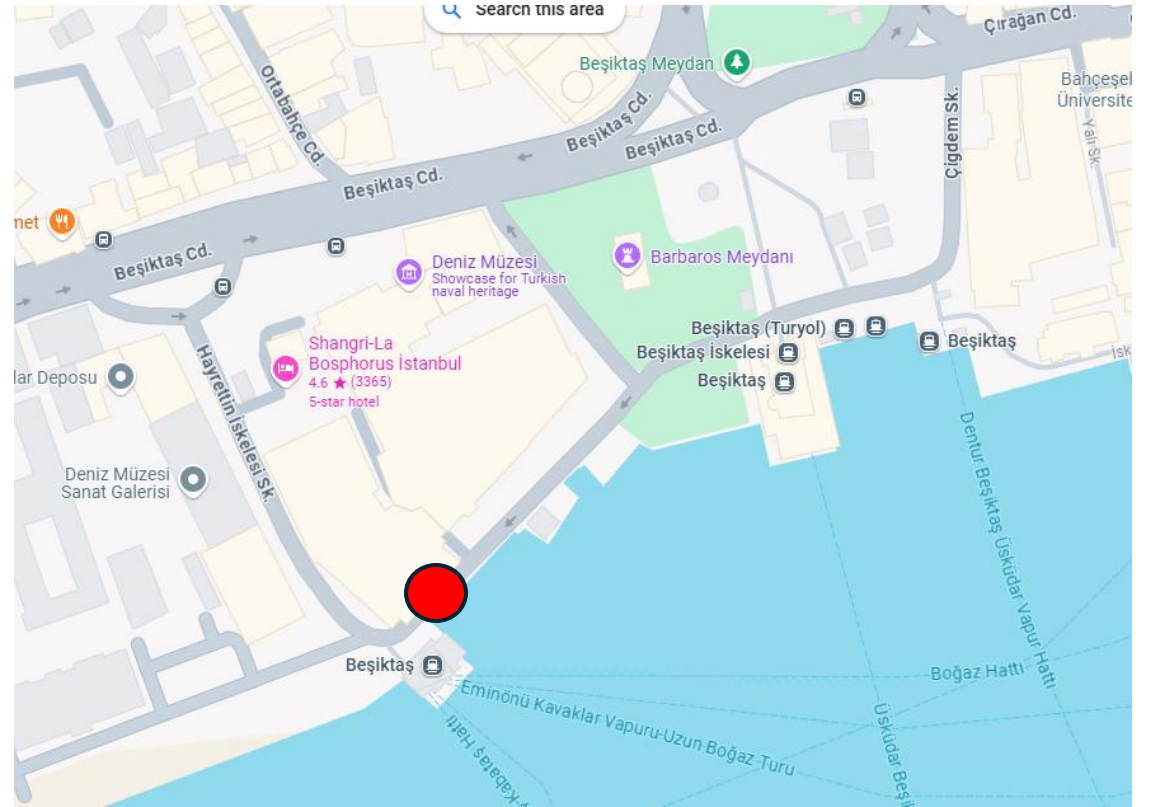


Co-funded by
the European Union





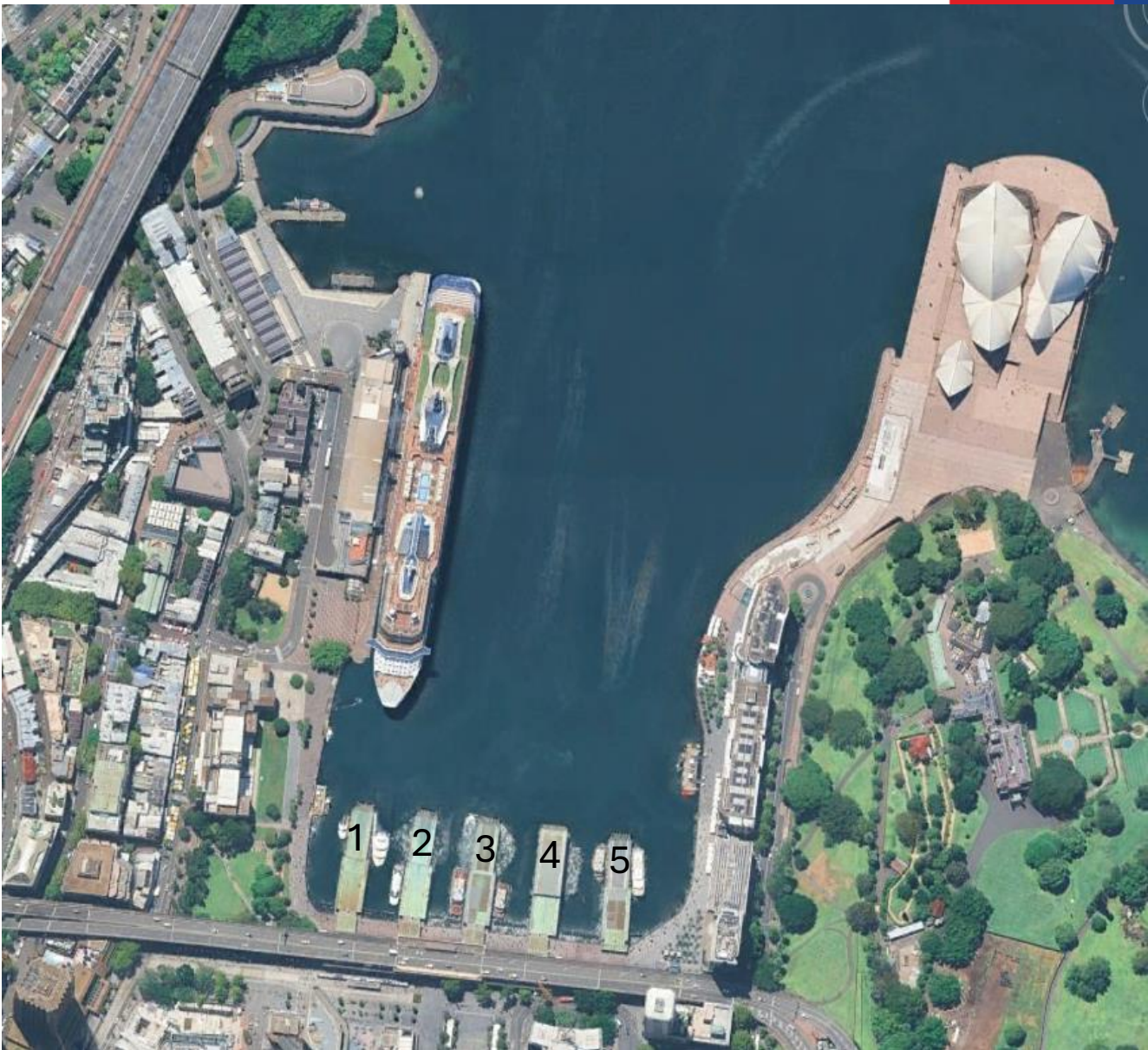
Co-funded by
the European Union





Co-funded by
the European Union





by
Union





Co-funded by
the European Union



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

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

Deniz Ulaşımı Çalıştayı

Atölye Çalışması



Sizce...

Daha fazla yolcuyu deniz ulaşımına nasıl yönlendirebiliriz?

Deniz ulaşımının toplu ulaşım içindek payını nasıl artırabiliriz?





Öğleden sonra hangi masada oturmak istersiniz?

- 1 adet Üsküdar: Üsküdar ve Çengelköy İskeleleri
- 2 adet Beyoğlu: Karaköy, Kabataş ve Sötlüce İskeleleri
- 1 adet Kadıköy-Maltepe: Bostancı İskelesi
- 1 adet Beykoz: Küçüksu ve Çubuklu İskeleleri
- 1 adet Beşiktaş: Beşiktaş İskelesi



Atölyenin amacı

- İskelelerin erişilebilirliğini ve işlevselliğini nasıl artırabiliriz?

Atölye yöntemi



Masalar

Her masada;

**katılımcıları geldikleri kurumlara
göre eşit dağıtmaya çalıştık.**

- 1 adet Üsküdar: Üsküdar ve Çengelköy İskeleleri
- 2 adet Beyoğlu: Karaköy, Kabataş ve Sütlüce İskeleleri
- 1 adet Kadıköy-Maltepe: Bostancı İskelesi
- 1 adet Beykoz: Küçüksu ve Çubuklu İskeleleri
- 1 adet Beşiktaş: Beşiktaş İskelesi

Atölye soruları

İskeleler için

1. Erişebilirliği herkes için daha kolay hale getirmek için neler yapabiliriz? Bisikletle erişimi nasıl kolaylaştırabiliriz?
2. Farklı ulaşım türlerinin entegrasyonu için neler yapabiliriz?
3. Başka önerileriniz var mı?

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.

.....

Tanışma (5 dk)

Masanızdan bir gönüllü belirler misiniz?

İsim- soyisim

Katıldığınız kurum/ göreviniz

En sık kullandığınız vapur hattı?

**Kapsayıcı
erişebilirlik
30 dk**

5 dakika:

Post-it'lere yazar mısınız?

Haritalarda işaretleyebilir misiniz?

1 renk: İskelelere yaya, engelli ve bisikletli erişim sorunları / zorlukları nelerdir?

1 renk: Zorlukları çözmek için ne yapılabilir?

20 dakika:

Herkes sırayla kendi post-itlerini anlatabilir mi?

5 dakika:

Birlikte değerlendirerek en önemli 5 müdahale konusunu belirler misiniz?

Entegrasyon 30 dk

5 dakika:

Post-it'lere yazar mısınız?

Haritalarda işaretleyebilir misiniz?

1 renk: Diğer ulaşım türleri ile entegrasyonu zorlaştıran konular neler?

1 renk: Zorlukları çözmek için ne yapılabilir?

20 dakika:

Herkes sırayla kendi post-itlerini anlatabilir mi?

5 dakika:

Birlikte değerlendirerek en önemli 5 çözüm önerisini belirler misiniz?

**Yeni öneriler
15 dk**

**İskelelerin daha etkin kullanımı için sizce başka
neler yapılabilir?**

Hasat

Masa gönüllüsü sonuçları aktarabilir mi?

- Kapsayıcı erişebilirlik ve bisikletli erişim için öneriler
- Türler arası entegrasyon için öneriler
- Yeni fikirler

Birlikte Değerlendirme

Görüşlerinizi ve değerlendirmelerinizi
alabilir miyiz?

Teşekkürler

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Ücretsiz

Daha sık seferler

Deniz ulaşımı ücret
tarifesi teşvik edici
açıdan özelleşmeli

Daha hızlı seferler

Avantajlı biletlendirme
politikalarıyla

Daha hızlı araçlarla
cazip hale getirilebilir

Daha uygun
ücretlendirme

Düşük ücret uygulaması gibi
teşvikler yapılmalı. Daha önce
şehir hatları 1 TL uygulaması
yaptığı zaman deniz ulaşımı
kullanımı çok yükseldi.
Ekonomik erişilebilirlik bu
konuda önemli.

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Daha hızlı araçla Vapurların zaman konusunda raylı sistemlerle yarışır hale gelmesi şart

Bekleme süreleri dusurulmeli

Ulaşım modları arasındaki fiziksel entegrasyon ve zaman entegrasyonunun sağlanması

İskelelere bekleme alanları daha konforlu hale getirilebilir

İskelelere ulaştıracak küçük shuttle araçları ring hattı olarak çalıştırılarak kullanıcıların erişimini kolaylaştırmak

Farklı modlar ile hızlı erişim

Aktarma ücretlerinde fırsatlar sunarak

Deniz ulaşımı yolculuk süresi dusurulmeli

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

İskeleler ile aktarma noktaları arasında daha tanımlı geçişler yaratmak

Otobüs ve raylı sistem ile aktarma kolaylığı

Otobüs ve metro ile yürüme mesafesi kısa ve konforlu olmalı

Diğer ulaşım sistemleri ile entegre edilmeli

Uygun fiyat ve hızlı entegrasyon

İskelelere toplu ulaşım ile veya bisiklet gibi taşıtlarla ulaşımın artırılması ve kolaylaştırılması ile

Deniz ulaşımı kullanıldıktan sonra kullanılan aktarma toplu ulaşım ücretsiz olabilir . Aktarma ücreti bilet ücreti gibi indirimler

Karaköy-Kadıköy veya Üsküdar seferlerini 10 dakikada bir uygulamak

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

İskele önündeki sokaklarda otomobilin azaltılması
Bisiklet erişimi, Yaya konforunun

Deniz araçlarının kapasitesi düşürülerek hız kazandırılması

Vapur iskelelerine ring(shuttle) olabilir. Toplumun çoğu karasal kısımda yaşadığı için iskelelere yakın ispark işletmelerinin koyulması. Bakırköy-Kadıköy vapur seferi eklenmesi.

Diğer modlar ile entegre edilerek. Yürüme yollarının bağlantılarının güvenliği ve konforu önemli. İstanbul da boğaz geçişleri değil paralel hatların oluşturulması çok daha önemli

Deniz ulaşımı hat sıklıklarını arttırmak

İskele alanlarının çevresinde sürekliliği olan yaya alanları oluşturulmalı, rota gösteren mobil ve web uygulamalarında deniz ulaşımı doğru sefer bilgileri ile rotalara entegre şekilde önerilmeli

Erişim kolaylığının artırılması, iskele ve sefer sayılarının artırılması

Ücret tarifiesi ile deniz ulaşımını teşvik etmek

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

İstanbul Boğazında
kuzey-güney istikametli
hatlar arttırılabilir

Anadolu kavağı gibi uzak
iskelelere merkezi
iskelelerden daha kolay ve
sık ulaşım

Araç kullanımı azaltarak belli
mahallelere dışardan araç girişi
maliyetini yükselterek zone lar
ilan ederek. Yeni işyeri kafe
ruhsatı vermeyerek, istanbul'a
Üniversite ve büyük iş yeri
açılmasını enf

Kışında denizulaşımının
kullanılabileceğine dair
bilgilendirme ve teşvik
yapılabilir

Toplu taşıtlardan alt
geçitlerle geliş gidişi
sağlamak yürüyüş ve
emniyet güvenliği ile
gidişteki sürenin kısaltılması

Bir süreliğine de olsa
vapur ücretlerinde
indirim yapılabilir.

Deniz araçlarının konfor
ve kapasitesini arttırmak

Kıyıya paralel ulaşımı sağlayan
deniz hatlarının kuzeyden
güneye gelişleri işe yetişmeye
uygun saatlerde başlarken
güneyden kuzeye gidişler geç
başlıyor.

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Marmara denizi
boyunca yeni seferler
düzenleyerek

Yolcuların sefer sıklığı
konusunda rahat olması lazım.
İskeleyle ulaştıktan sonra yarım
saat beklemesi gerekmemeli.
İskeleyle diğer toplu ulaşım
yöntemleri ile kolay
ulaşılabilir.

Deniz kültürünü
aşmalıyız

Hızlı deniz araçları İskelere
doğru yollar için güvenli ve
yeşil koridorlar oluşturulması
Deniz araçları içinde toplu
taşıma hatları ve kalkış
saatlerine dair bilgilendirme
duyuruları yapılması

İskeleyle toplu taşıma kolay
erişim olmalı. Deniz
ulaşımında zaman
azaltılmalı. Ayrıca Fiyat
avantajı olursa kullanımı
etkiler.

İskelelere erişim için yaya yolları
düzenlemesi yapılmalı. Özellikle
Barbaros Bulvarı'ndan Beşiktaş
İskelesine doğru erişim bu
konuda çok başarısız bir örnek.
Güvensiz ve cazibesiz yaya
yolları.

Sanırım yolculuk süresinin
diğer alternatiflerine göre
daha kısa sürmesi gerekiyor..

iş giriş-çıkış saatlerine
dikkat ederek sefer
planlaması yaparak

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Birden fazla ulaşım aracı ile ulaşılması durumunda toplam yolculuk ücreti çok yükselmemeli, entegre ücretlendirme yapılmalı

Toplu ulaşım merkezleri ile entegrasyon yapıp yeni iskele alanları belirlenmeli

İnsanların yoğun olduğu bölgelerde ve diğer toplu taşıma araçlarında deniz ulaşımına yönlendirme yapılması

İskelelerin çevresinde yer alan atm, seyyar satıcı, büfe vb. kullanımların yaya akışlarına göre düzenlenmesi İskelelerin yakınındaki ulaşım modları arasında entegrasyonun güçlendirilmesi

Toplu ulaşım merkezleri ile entegrasyon yapıp iskele yerleri belirlenmesi

Deniz ulaşımına kolay erişim ve indikten sonra raylı sisteme erişim sağlanmalı

Raylı sistem istasyonlarında da en yakın sefer saati hakkında bilgilendirme yaparak

Sabahları işe giden kesim genelde kahvaltı yapamıyor. Eğer ulaşımında bedava kahve/çay ve 1 poğaça verilirse, insanların alışkanlıkları değişebilir ve hayatları kolaylaşabilir. Havuç vermeden zor

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

İskelerin yakınına ücretsiz araç parkları yapılırsa, araçları park edip deniz yolu kullanılır. Maltepe iskelesinden bakırköy, beşiktaş iskelelerine düzenli seferler konulanılır.

İstanbul Anadolu Yakasında Tüm Sahil Bandını Kapsayacak Bir Şekilde Deniz Ulaşımına Hizmet Verecek İskeleler İnşa Edilip Deniz Ulaşımına Açılmalıdır. Mevcut İskeleleri (Maltepe) aktifleştirmek

Konuttan işe / okula erişimde deniz yolunu kullanabileceği yakın bir iskeleye sahip olunması önemli. Deniz yolunu tercihi hem yolculuk süresini kısaltmalı hem de diğer seçeneklere göre konforlu olmalı

Beşiktaş gibi daha merkezi iskelelerde kış dönemi seferleri gece de devam etmeli.

1- Deniz ulaşımını daha etkin kalkanmak için Eminönü-Bostancı vapur seferleri yeniden kurulmalı İskeleler yanında otoparklar olmalı, Denize kıyısı olan ilçelere vapur seferleri konulmalı. Halet ATAŞ

İskelelerin yakın çevresi yaşayan mekanlar haline gelmeli. Yolcular iskele çevresinde de ihtiyaçlarını karşılayacağı mekanlara erişip deniz yolunu kullanarak gideceği yere ulaşabilmeli.

İskelelere erişimin sağlanması.

Özellikle pil saatlerde daha küçük ve hızlı araçlar ile sık seferler (deniz dolmuşları sayısı artırılabilir) Güneydeki iskelelerden kuzeydeki semtlere denizyolu ile entegre mekik hatlar

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Tren, metrobüs ve otobüs aktarmalarının bir arada olduğu merkezlerden kıyı erişimi olan çeper konut bölgelerine seferler arttırılmalı.

İskele alanlarına kültür sanat alanları eklenmeli.

Özellikle pik saatlerde Avrasya tüneline alternatif hızlı feribot rotası

Deniz ulaşımının tanıtımı daha etkin yapılmalı.

Bisiklet ulaşımı ile entegrasyonu güçlendirilmeli

Deniz taksi pahalı. Ekonomik olarak erişilebilir değil.

Bisiklet için vapurlarda konfor sağlanmalı

Bilgilendirmenin arttırılması - yönlendirmeler-tanitim Metro-deniz ulaşımı entegrasyonunun arttırılması Sefer sayılarının farklılaşması ve kampanyalar

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Evcil hayvanlarımızla seyahat kurallarının esnetilmesi

Gece seferlerinde gemi içinde güvenlik tedbirlerinin artırılması (özellikle adalar gece seferlerinde) Engelli ulaşımı açısından daha elverişli olabilir. Kabataş iskengelli aracı tam çıkışa götürmüyo

İskele alanları ile aktif ulaşım modları entegrasyonu güçlendirilmeli

Yolcu motorlarına tekerlekli sandalye ile binmek için ulaşım kolaylığı

Daha ucuz

Daha hızlı örn önceden olduğu gibi İDO

Karaköy Kadıköy hattını hızlandırmak (Eminönü durağını kaldırarak direkt bir hat)

Eminönü iskelesinde inince otobüs duraklarına ulaşım zor. Kadıköy'den Sarıyer'e sabah motorla tek sefer var.

Sizce daha fazla yolcuyla deniz ulaşımına yönlendirebilmek için neler yapılmalı?

Lodos nedeniyle sefer iptallerini anlıyorum. Ancak 20 sene önce bile Büyükçekmece'den Kadıköy'e deniz otobüsü ile gidilebiliyordu. Büyükçekmece Kadıköy arası deniz otobüsü seferleri yapılmalı

Metro gibi vapurun 24 saat çalışması

Araç sahiplerini vapurlara yönlendirmek için çalışma yapılması gerekli. Park et devam et noktaları çok kısıtlı. Bu noktaların iskelelere yakın yerlerde olmalı ve ücretlendirme teşvikleri sağlanmalı

Vapur tarifelerinin PDF olarak yayınlanmaya devam etmesi çok teknolojiye uzak bir yaklaşım. Sefer tarifelerinin mobil uygulamayla vatandaşlara sunulması gerekiyor.

Alışma aşamasında fiyatlar daha makul olmalı, daha küçük teknelerle daha sık seferler olmalı. Deniz ulaşımı kullananlara bazı promosyonlar sağlanmalı.