**T.C.**

**İÇİŞLERİ BAKANLIĞI**

**Mülkiye Müfettişliği**

 **Sayı :** 76/36

87/54

**Mülkiye Müfettişi** **:** Özcan BADEMCİ

 Hamdi ÜNCÜ

 **İNCELEME-ARAŞTIRMA**

 **RAPORU**

|  |  |
| --- | --- |
|  **GÖREV EMRİNİN****Tarihi :** 19/11/2019**Numarası :** 4655 **RAPORUN****Tarihi** **:** 12/10/2020**Verildiği Yer ve Makam** **:****Gereği İçin :** İçişleri Bakanlığı (Mül. Tef. Ku. Bşk.) **Bilgi İçin :** İçişleri Bakanlığı (Mül. Tef. Ku. Bşk.) | **RAPORUN KONUSU** “Ankara, İstanbul ve İzmir şehir merkezlerinde yaşanan trafik sorunlarının araştırılması ve çözümlerine yönelik öneriler geliştirilmesi”  |

# BAŞLANGIÇ:

İçişleri Bakanlık Makamının 24/09/2019 tarihli onay emirleri, İçişleri Bakanlığı Mülkiye Teftiş Kurulu Başkanlığının 25/10/2019 tarih ve 54227045-663-4220 sayılı ve 19/11/2019 tarih ve 54227045-663-E-4655 sayılı görev emirleri uyarınca bu İnceleme-Araştırma Raporu düzenlenmiştir.

# İNCELEME VE ARAŞTIRMA KONUSU :

Ankara, İstanbul ve İzmir şehir merkezlerinde yaşanan trafik sorunlarının araştırılması ve çözümlerine yönelik öneriler geliştirilmesi

# İNCELEME VE ARAŞTIRMADA İZLENEN METOT:

Müfettişliğimizce inceleme araştırma konusunda Ankara, İstanbul ve İzmir İllerinde Valilik, İl Emniyet Müdürlüğü ve Büyükşehir Belediyelerinde ulaşım ve trafikle görevli ve sorumlu yetkilileri, ulaşım ve trafik konusunda yetkin olduğu düşünülen ve iletişim kurulabilen akademisyen ve kamu görevlileri ile görüşülmüş, ayrıca açık kaynaklar üzerinden araştırma yapılmıştır.

# İLGİLİ MEVZUAT:

Ülkemizdeki şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler belediyeler, şehir dışı karayollarında ise Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Bu kurumlarca gerekli alt yapı ve üst yapı çalışmaları, trafik işaretlemeleri ve levhaların bakım ve onarımı konularında ihtiyaç duyulan gerekli düzenlemeler gidilmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna bağlı olarak çıkartılan Yönetmeliklerin hazırlanmasında günümüz ihtiyaçları, teknoloji ve bilişim alanındaki gelişmeler, AB direktifleri ve Karayolları Trafik Konvansiyonu ve ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri göz önünde bulundurulmaktadır.

- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 7. maddenin (f ) bendi ve 9. maddeleri ile 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 15/p maddesiyle; Büyükşehir ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonunu sağlamak, kara, deniz, su, demiryolu üzerinde işletilen her türlü toplu taşıma araçlarının sayılarını, güzergâhlarını belirlemek gibi görevler belediyelere verilmiştir.

- Ülkemizdeki şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler, Büyükşehirlerimizde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), diğer şehirlerimiz ve ilçelerimizde ise İl ve İlçe Trafik Komisyonu kararları doğrultusunda yapılmaktadır.

- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 12. Maddesinin b bendi ve (1) ve (2) numaralı alt bentlerinde; il ve ilçe trafik komisyonlarının görev ve yetkileri “İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlemek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek.” hükmü ile belirlenmiştir.

-Yine 2918 sayılı Kanunu’nun “Belediye trafik birimleri, görev ve yetkileri” başlıklı 10. maddesinde, “Bu Kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yapılarak yürütülür.” hükmü mevcuttur.

 - 15/06/2006 tarihli ve 26199 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği doğrultusunda şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler Büyükşehir Belediyelerince yürütülmektedir. UKOME Yönetmeliği’nin 18. Maddesiyle de;

“ (1) UKOME, büyükşehir içindeki kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak üzere; ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. Bu amaçla;

a) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, mevzuatla yetkili kılındığı durumlarda mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla,

b) Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde nazım plan çerçevesinde, arazi kullanım ve ulaşım planlama çalışmalarıyla büyükşehir ulaşım planını yapmak, yaptırmak, uygulamak ve uygulatmak için gereken karar ve tedbirleri almakla,

c) Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlemek, trafikle ilgili olarak ülkeyi ilgilendiren veya mevzuat değişikliği gerektiren hususları İçişleri (Ek ibare: RG-23/5/2019-30782) ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığına iletmekle,

ç) Kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde (Değişik ibare: RG-25/4/2014-28982) engelliler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla,

d) Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek, bunlara izin ve çalışma ruhsatı vermekle,

e) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, ulaşım, toplu taşıma ve trafik mevzuatının büyükşehir belediyesine verdiği yetki doğrultusunda uygulamaya yönelik yönlendirici karar almak ve görüş oluşturmakla,

f) İlçe [belediyelerince](https://www.corpus.com.tr/) [(...)](https://www.corpus.com.tr/) düzenlenen yol ve kavşaklar ile büyükşehir belediyesince yapılan sinyalizasyon sistemlerinde aksaklık tespit edildiği takdirde uyarıda bulunmak ve düzeltilmesini sağlamakla,

g) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde kalan karayollarının bir kısmının veya yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermekle,

ğ) Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun belirlediği sınırlar içinde araçların kullanacağı şeritleri ve yol kullanım esaslarını tespit etmek ve gerekli yasakları koymak, gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitlerini belirlemekle,

Görevli ve yetkileri arasında sayılmıştır.

 - 2559 sayılı Polis Vazifeleri ve Selahiyet Kanunu’nun 2. Maddesinin XII. bendinde “Herhangi bir sebeple tıkanmış olan yolların trafiğe açılması için yetkili amir tarafından verilecek sözlü emirler derhal yerine getirilir” hükmü yer almaktadır.

 - 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 5. maddesinde “ Nazım İmar Planı; (Değişik:29/11/2018-7153/10 md.) varsa bölge planlarının mekâna ilişkin genel ilkelerine ve varsa çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanış biçimlerini, yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklüklerini, nüfus yoğunlukları ve eşiklerini, **ulaşım sistemlerini göstermek** ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, plan hükümleri ve raporuyla beraber bütün olan plandır” hükmü yer almaktadır.

- Yerleşim yerlerinde araçların yol açtığı trafik ve park sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğu ile otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tespit ve giderilme esasları, 22/02/2018 tarihli ve 30340 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan Otopark Yönetmeliği’ne göre yürütülmektedir.

- 31 Temmuz 2012 tarih ve 28370 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı

- İçişleri Bakanlığı Tarafından 2017 yılında oluşturulan Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi

- 2019-2023 Yılı EGM Stratejik Planında Trafik Güvenliğine ilişkin 1 adet hedef bulunduğu,

“A.2 H.2.8. sırasında “ Trafik Güvenliğinde Kurumsal Yapı, Personel, Eğitim, Destek ve Kapasiteyi Geliştirmek.” hedefi yer almıştır.

- 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programında 2 adet tedbir bulunmaktadır.

“Tedbir 348. Trafik denetimlerinin sayısı ve etkinliği artırılacaktır.”

“Tedbir 349. Yol kullanıcıları trafik güvenliği konusunda bilinçlendirilecektir.”

- Bakanlığımız Çalışma Planında Emniyet Genel Müdürlüğünün Trafik Güvenliğine İlişkin 11 Faaliyet/projesi ve 22 performans göstergesi bulunmaktadır.

- Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı tarafından Trafik Güvenliği konusunda 2020 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programında yer alması amacıyla 7 tedbir teklifinde bulunulmuştur. Ancak, Strateji ve Bütçe Başkanlığınca bu tedbirler birleştirilerek 4 tedbir şeklinde taslak oluşturulmuştur.(henüz onaylanmamıştır.)

# İNCELEME VE ARAŞTIRMA:

## I. ANKARA İLİNDEKİ TRAFİK SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

**I.1.** Ankara’nın başkent olmasının bir sonucu olarak, İlde; Bakanlıklar ve bağlı birimlerin, üniversiteler, ülke genelinde faaliyet gösteren sivil toplum örgütleri merkezleri, ulusal ve bölgesel öneme sahip ticaret ve sanayi kuruluşları ve benzeri tüzel kişiliklerin merkezlerinin bulunması nedeniyle nüfus yoğunluğu oluşmuştur. Coğrafi açıdan dağlık bölgede kurulan şehrin merkezi olarak Kızılay ve Ulus semtlerinin oluştuğu, şehrin tüm toplu ulaşım araç ve yollarının bu iki merkezin birinden geçtiği, her ne kadar son yıllarda yeni merkezler oluşmakla beraber Kızılay ve Ulus’a alternatif olamadıkları görülmektedir. Özellikle kamu kurumlarının, dershanelerin bu merkezlerde bulunması yanında Kızılay ve Ulus’un ticaret merkezi niteliği taşıması, ulaşım aktarmalarının bu merkezlerden yapılmasının sonucu nüfus hareketi gün boyu yoğun olmaktadır.

Bu ve benzeri gerekçelerle Ankara’da mesai başlangıç ve bitiş saatlerinde personel servisi ile öğrenci servis araçlarının trafiğe dahil olması, özel araçların eş zamanlı trafiğe çıkması ile birlikte ana arterlerde pik saati olarak tanımlanan zaman diliminde çok ciddi bir trafik yoğunluğunun oluştuğu gözlenmektedir.

Özellikle kamu kurumlarınca uygulanan kademeli mesai uygulamasının tekrar gözden geçirilerek, kurumların mesai saatlerinin belirlenmesinde; kurumların/birimlerin bulundukları bölge, çalışan personel sayısı ve bununla bağlantılı kullanılan personel servis sayısı, bu servislerin trafik yoğunluğuna etkileri de değerlendirilerek esnek mesai uygulamasının daha etkin kullanımı ile trafikte bir rahatlama sağlanabilir.

Her ne kadar yukarıda kademeli mesai saati uygulaması ile trafikte bir rahatlama sağlanacağı öngörüsünde bulunulmuşsa da, halen bazı kurumların toplu taşıma kartı verilmesi yöntemi ile personeline taşıma hizmeti sundukları göz önüne alındığında, kademeli mesai saati uygulaması ile eş zamanlı olarak İl Valiliği koordinesinde Bakanlıklar ve İl kurumlarının servis hizmeti sunması yerine personeline toplu taşıma kartı vererek toplu taşımay kullanımının özendirilmesinin personel servis aracı sayısını azaltarak trafik yoğunluğunun azaltılmasına ve kaynak kullanımında tasarrufa olumlu etkisi olacak bir yöntem olarak düşünülebilir.

**I.2.** **Otopark sorunu;**

Ankara’da her yıl trafiğe çıkan araç sayısındaki artışın sonucu olarak büyüyen ulaşım sorunu ve onun paralelinde ortaya çıkan otopark ihtiyacı, çözüme kavuşturulması gereken öncelikli problemlerin başında gelmektir.

Kentteki motorlu taşıt sayısındaki hızlı artış yanında plansız kentleşmenin bir sonucu olarak yeterli ve zorunlu sayıda otopark üretilmemesi bu sorunun temel gerekçeleri olarak görülmektedir.

Otopark yetersizliğinin yol açtığı sorunlara değinilirse;

- Otoparkların yetersizliği yanında ve yasak park yapmanın bir kültür haline gelmesi, bir yaptırım uygulanmaması nedeniyle yasak olan yerlerde yol üstü park etmenin sürücülerin tamamı için normal hale geldiği, cadde ve sokaklarda yapılan yasak parkın bir sonucu şehir içindeki yolların tam kapasite ile kullanılamadığı, çift şeritli yolların tek şerit haline geldiği, park yasağı tabelalarının trafiği düzenleyici bir işlevi olmadığı, mevcut haliyle görüntü kirliliği oluşturduğu, örnek verilirse onlarca yıldır Tandoğan-Kızılay arasında (Gazi Mustafa Kemal Bulvarı) çift şeritli yolun tek şerit olarak kullanıldığı, bir şeride yapılan usulsüz parkın normal karşılandığı, yol üstü otopark uygulaması da yapılmadığından kamusal bir getirinin söz konusu olmadığı,

Benzer uygulamaların işyerleri önünde, özellikle hastane, market ve kafe gibi işyerleri önlerinde görüldüğü, bu işyerleri önündeki yol kısımlarının özel mülkiyet gibi düşünüldüğü, yasak park yapıldığı gibi başkasının yasak park yapmasının engellediği,

Sonuç olarak şehir içinde araç trafiğine ayrılmış cadde ve sokaklarda usulsüz parka nedeniyle yol kapasitesinin tam olarak kullanılamadığı, bunun engellenmesine yönelik etkili bir denetim yapılmadığı, bu nedenle araçların trafikte kalma sürelerinin arttığı, trafik yoğunluğu oluştuğu, toplumsal huzurun ve kamu düzeninin bozulduğu,

- Şehir merkezinde yeterli otopark olmaması veya otopark kullanma alışkanlığının yeterli seviyede olmaması, ücretli otopark yerine herhangi bir ücret ödenmeyen, tamamen ekonomik gerekçelerle cadde ve sokaklara park edilmek istenmesinin ve yasak parka etkin bir cezai işlem uygulanmamasının bir sonucu, otopark yeri arayıp bulamayan taşıtların caddelerde gereksiz yere dolaşarak trafik akış hızında azalmalara neden olmaktadır.

- Yanlış park ve duraklamalar, karayolu üzerinde şerit daralmasına sebep olmakta, akan trafiği engellemekte ve görüş açısı daraldığı için trafik kaza riski artmaktadır. Trafik karmaşası olarak tanımlanacak bu durumun sonucu olarak, trafik akışının yavaşladığı, araçların duruş kalkışların arttığı ve bu nedenle de görüntü, gürültü, çevre ve hava kirliliğini artırdığı gibi akaryakıtın verimsiz kullanımına ve ekonomik kayıplara da sebebiyet vermektedir.

Çözüm olarak, otopark kaynaklı bu trafik karmaşası, bu problemin değişkenlik gösterdiği cadde ve sokaklar ile ihtiyaç duyulan otopark sayısı birlikte ele alınarak sorunun tespiti, sonrasında koordineli bir şekilde çözüm getirilerek önlenebilir veya tolere edilebilir düzeye indirilebilir. Şehrin her cadde ve sokağında farklı trafik akışı ve otopark ihtiyacından kaynaklı trafik sorunu olması doğaldır. Bu nedenle alınacak tedbirlerde kentteki motorlu taşıt sayısı ile orantılı olarak toplam otopark ihtiyacının saptanması yanında bu ihtiyacın hangi bölge, cadde ve sokaklarda öncelikli olduğunun da saptanması önemlidir. Otopark ihtiyacının karşılanmasında izlenecek yollar ve çözüm önerilerinin tam olarak belirlenebilmesi için, kentin otopark kullanım alışkanlıklarının, kişilerin otopark kullanımın neden yaygınlaştırılamadığı gibi hususların da incelendiği titiz bir otopark etüdü yapılması gerekmektedir.

Otopark Yönetmeliğinin “İmar planları” başlıklı Geçici 1. Maddesinde; “ (1) Belediye veya valilikler, imar planı sınırları içerisinde kalan alanlardaki yerleşmenin projeksiyon nüfusunun otopark ihtiyacını tespit ederek, bu ihtiyacın karşılanması amacıyla bölge otopark alanı oluşturmaya yönelik imar planı revizyonlarını veya değişikliklerini en geç iki yıl içinde yaparlar. Planların yürürlüğe girmesinden itibaren en geç üç ay içinde bu planı tatbik etmek üzere beş yıllık imar programını hazırlayarak bu süre içerisinde uygularlar. “ hükmünün yer aldığı, bu hükmün gereğinin bir an önce yapılması sağlanmalıdır.

- Yeterli sayıda otopark olmaması veya kişilerin mevcut otoparklardan otopark ücreti ödememek için sürücülerin araç trafiğine ayrılan yolların otopark olarak kullanıldığı, bu nedenle şehir içi yolların şeritlerinin tam kapasite ile kullanılmaması nedeniyle trafik akışını yavaşlattığı, bu problemin etkin denetimler yapılarak çözülmesinin mümkün olduğu,

- Bazı tarihlerde Ankara Büyükşehir Belediyesine ait otoparkların günlük ücretlerinin 1 lira gibi düşük seviyede tespit edilmesi nedeniyle hastane, terminal gibi binalara gelen vatandaşın kullanımına ayrılan otoparkların amaç dışı kullanılarak özel park yeri gibi kullanıldığı, ihtiyaç duyan vatandaşlara yeterli alan olmaması nedeniyle yolların otopark olarak kullanılmaya başladığı, trafik akışının bu alanlarda yavaş ve karmaşık bir hal aldığı görülmüştür.

Bu tür uygulamaların popülist politikalar gözetilerek yapıldığı görülmekle birlikte, otopark ücretlendirme politikalarının otopark kullanımını özendirmesi yanında toplu taşıma araçlarının kullanımını engelleyici, özel araç kullanımını özendirici nitelikte olmamalıdır. Bu nedenle belli alanlarda, otogarlarda olduğu gibi bir araç için makul süreler için ücretsiz, sonrasında otopark ücretlendirmesine gidilmesi ile bu tür problemler sosyal devlet anlayışı içerisinde çözümlenebilir. (Şu anda uygulanmamakla beraber uzun bir süre uygulanan; problemli noktalar olarak 1-TL otopark ücretlendirmesi yapılan AŞTİ ve Hacettepe Otoparkları örnek olarak gösterilebilir.)

- Ankara’da halen yapımı devam eden bazı kamu binalarında yeterli otopark ayrılmaması nedeniyle, bu kamu binalarının hizmete girmesiyle birlikte bulunduğu çevrede trafik karmaşası oluşturacağı öngörüsü yapılmaktadır. Devam etmekte olan Gazi Üniversitesi Diş Hekimliği Fakültesi inşaatında otopark yeri ayrılmaması bu duruma örnektir.

- Park sorununa sebebiyet veren konulardan biri de belediye tarafından ruhsat verilen insan giriş çıkışlarının yoğun olduğu süpermarket, market, lokanta, kafe vs. gibi iş yerlerinin park alanı oluşturmamasından dolayı, müşterilerinin veya görevli valelerin araçları yol üzerine bıraktıkları, bu durumun noktasal olarak trafik akışını olumsuz yönde etkilediği görülmektedir.

Ruhsat verilen bu tür işyerlerinin, Belediyelerce ruhsat işlemleri yapılmadan önce, ticari faaliyetin yapılacağı dükkân veya mekânın işe uygun park alanı bulundurup bulundurmadığının belirlenmesi, yeterli otopark alanı göstermeyen işyerlerine ruhsat verilmemesi sorunun aşımına katkı sunabilecektir. Uygulamada bazı otellerin ana binalarında otopark bulunmaması nedeniyle otoparklarla anlaşma yaparak müşterilerine hizmet verdikleri görülmektedir. Benzer uygulamalar yapılacağı gibi marketlerin ve lokantaların açıldığı alanların trafik açısından UKOME tarafından uygunluk şartı getirilmesi, ayrıca İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliğin öngördüğü otopark hükümlerinin tavizsiz uygulanması sorunun çözümüne katkıda bulunacaktır.

- Ankara’da saha gözlem çalışmalarında;

Özellikle merkezi alanlar ve çevresinde yol üstü parklamaların düzensiz ve kuralsız olduğu, özellikle park yasağı levhalarının yer aldığı cadde ve sokaklara park etmenin alışkanlık haline geldiği ve denetimlerin sık sık yapılmamasından dolayı bu alışkanlığın sürdürüldüğü,

Ayrıca otopark ruhsatı olmaksızın ve ekseriyetle park yasağı olan yerlere vale ve başka ad altındaki şahısların işyerlerine gelen müşterilerin araçlarını park etmelerinden kaynaklı bir trafik probleminin oluştuğu görülmüştür. Bu parklamalar yapılırken trafiğin kesildiği, ters yönde araçların sürüldüğü, yaya kaldırımlarına parklama yapıldığı, şeritlerin daraltıldığı sıkça görülen bir durumdur. Bazı durumda kaba kuvvet kullanımına kadar giden bu vale uygulamalarının artık toplumda doğal karşılandığı tespit edilen bir durumdur. Bu park uygulamasından elde gelirin vergiye tabi olmadığı gibi kamu alanlarının sahiplenildiği, başkaca bir vatandaşın bu alanları kullanmasının engellendiği, daha da önemlisi yasakların umursanmadığından kamu otoritesinin zedelendiği müşahede edilmiştir.

Bu uygulamanın bir neticesi, başka bir anlatımla park alanlarının bu tür sahiplenilmesi sonucu; valeye araç bırakılabileceği düşüncesiyle yoğun bölgelere daha fazla araç girişi olduğu, park yeri bulamayan araçların park yeri arama trafiği oluşturduğu, bu nedenle trafik akışının aksadığı ve kaldırımlara yapılan parkın daha güvensiz bir yaya alanı oluştuğu gibi olumsuzluklar ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenlerle İstanbul’daki İSPARK uygulaması gibi bir uygulamanın Ankara’da hayata geçirilmesiyle yol üstü parklamaların daha düzenli olacağı değerlendirilmektedir.

Etkili bir otopark yönetimi, açık ve kapalı otopark alanları ile yol üstü otoparkların bir arada yürütülmesi ile mümkündür. Bunların birbirinden bağımsız olarak yönetildiğinde otopark kapasitesi verimsiz kullanılırken park talebi dengesiz bir şeklide yol üstünde yoğunlaşacaktır. Etkin bir otopark yönetimi ile ihtiyaç duyulan bölgelerde otopark alanı oluşturulması, oluşturulamayan alanlarda ise yol üstü parklamaların trafik akışı da göz önüne alınarak kullanıma sunulabileceği, yeterli otopark alanlarının belirlenmesi sonucu denetimin toplumsal tepki almadan daha etkin surette yapılacağı, yukarıda değinilen sorunların bir kısmının çözümleneceği, böylece trafik akışı ve araçlarının trafikte kalış sürelerinin istenilen düzeye çekileceği tavsiyeye değer görülmüştür.

**I.3.** **Toplu Taşıma Yetersizliği;**

**I.3.1.** Ankara’nın kent içi ulaşım altyapısı incelendiğinde toplu taşıma olanaklarının toplam yolculuklardan aldığı payın sınırlı olduğu görülmektedir. EGO’nun 2017 verilerine göre, Ankara’da toplu taşıma kullanım oranının %63 olduğu, bu oranın sadece %7’sinin raylı sistemlerle gerçekleştiği tespit edilmiştir. Bu veriler doğrultusunda bireysel araç kullanımına raylı sistemler dışındaki toplu taşıma sistemleri de dahil edildiğinde %93 oranında fosil yakıt tüketen araçların kullanımı hem trafik hem de çevre kirliliği açısından riskler oluşturmaktadır.

 **I.3.2.** Diğer taraftan bin kişi başına düşen otomobil sahipliğinde Ankara İstanbul ve İzmir’e kıyasla oldukça yüksek değerlere sahiptir. 2017 TÜİK verilerine göre Ankara’da her 4 kişinin 1 araca sahip olduğu görülmektedir. Bu durum kent içi ulaşımın büyük oranda bireysel araç sahipliğine bağlı kaldığını ortaya koymaktadır.

                                İl Nüfusu               Toplam Otomobil Sayısı            Araç Yoğunluğu
Ankara                           5.445.026                     1.376.928                                         4
Muğla                                938.751                        200.676                                         4,7
Burdur                                264.779                          54.717                                       4,8
Antalya                      2.364.396                     477.336                                       5
Eskişehir                            860.620                         162.666                                       5,3
İstanbul                        15.029.231                     2.813.027                                      5,3
Denizli                            1.018.735                        190.469                                       5,3
Kütahya                             572.256                        105.971                                       5,4
Bolu                                    303.184                          55.639                                      5,4
Isparta                                  43.830                          79.589                                        5,5
TOPLAM                       80.810.525                  1.035.978                                      6,7

**Kaynak:** AA

 **I.3.3.** Ekonomi ve İş Araştırmaları Merkezi INRIX'in raporuna göre, geçen yıl Ankara'da bir şoför yılda yaklaşık 5 gününü trafikte bekleyerek geçirdiği ve buna göre dünyada trafik sıkışıklığı yönünden 11. sırada olduğu tespit edilmiştir.

 Yine yapılan araştırmalarda Ankara’da toplu taşıma kullanan insanların harcadıkları ortalama süre 71 dakikadır. Bu yolculardan %72’den fazlası her gün toplu taşıma ile ulaşımda 2 saatten fazla zaman geçirmektedirler. Ve yine toplu taşıma kullanan yolcular ortalama olarak 16 dakika beklemekte birlikte, %46’dan fazlası 20 dakikadan daha uzun süre beklemekteler. En az bir aktarma yaparak hedefine ulaşanlar %60, %16 sı ise tek bir yolculukta en az iki aktarma yapmaktadırlar.

 **I.3.4.** Ankara’da toplu taşım tercih nedenleri Ankara Metropoliten Alanı ve Yakın Çevresi, Ulaşım Ana Planı Projesi veri tabanından alınan 2013 verileri incelendiğinde; yolcuların %30,6’sı toplu taşım araçlarını, özel araç kullanımına göre daha ucuz olduğu için, %24,4’ü özel araç sahibi olmadığı için, %12,9’u ise rahat bir ulaşım şekli olduğu için tercih ettiğini ifade etmektedir. Bu durum hane halkı gelirinin özel araç kullanımında en önemli etken olduğunu göstermektedir. Ancak sürdürülebilir bir ulaşım için daha önce de belirtildiği üzere özel araç kullanımının kısıtlanması sağlanmalıdır. Toplu taşıma araçlarının rahatlık ve gidilecek yere en kısa sürede erişim konularında daha az tercih edilmesi, aslında toplu taşıma sistemlerinin etkinliğini doğrudan arttıran raylı sistem yatırımlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Nitekim Ankara kenti toplu taşıma hizmetlerine ilişkin yolculardan genel bir değerlendirme yapmaları istendiğinde, katılımcıların %68,9’u toplu taşım araçlarının hizmet düzeyinden memnun olduğunu %26,8’i ise memnun olmadığını belirtirken; toplu taşıma araç türü memnuniyetinde Metro ilk sırada yer almakta bunu Ankaray ve belediye otobüsü takip etmektedir. Bu durum, raylı sistemlere yapılacak yatırımlar ile toplu taşım hizmetlerinden duyulan memnuniyet düzeyinin daha da artıracağını göstermektedir. Bu nedenle kentte devam eden raylı sistem projeleri bir an önce tamamlanmalı, raylı sistem istasyonlarında park et devam-et sistemi hayata geçirilmeli ve ara toplu taşıma türleri ile yolcular ücretsiz aktarma yapabilmelidir. Ayrıca sürdürülebilir ulaşımın önemli bir bileşeni olan bisiklet yolculukları kentte desteklenmelidir.

 **I.3.5.** Hali hazırdaki toplu taşıma araçlarının güzergâhları Kızılay-Sıhhiye ve Ulus Bölgesinde çakışmaktadır. Bu durumdan dolayı bu bölgede oluşan yoğun otobüs hareketliliğini bilhassa Kızılay civarındaki Yüksel Caddesi çıkışı ve İzmir Caddesi çıkışındaki otobüs durakları karşılayamamaktadır. Bu bölgelerde aynı anda aynı durağa girmeye çalışan çok sayıdaki otobüs trafik akışını olumsuz yönde etkilemekte, bu olumsuzluk bulvara bağlantı yollarına da sirayet etmektedir.

 **I.3.6.** Kızılay-Sıhhiye ve Ulus Bölgesinde bulunan otobüs duraklarının aynı anda iki otobüsün giremeyeceği şekilde belirli aralıklarla süre ve yer bakımından yeniden düzenlenmesi, hatta vatandaşların sağlık açısından yürüme alışkanlığı kazandırılmasına yönelik teşvik çalışmaları yapılması açısından bu bölgeye otobüs girişinin yasaklanmasının bile düşünülebileceği, hem turistik açıdan hem de alternatif ulaşım aracı olması bakımından havaray türü ulaşım araçlarının bu bölgelere inşa edilmesi alternatif olarak düşünülebilir.

 **I.4.** Kesintisiz trafik izleme ve adaptif trafik yönetimi, seyahat sürelerini azaltmaya yarayan çözümler sunabilmek adına kullanılan akıllı ulaşım sistemidir. Ankara’da Trafik İzleme Merkezi ve Trafik Elektronik Denetleme Sisteminin(TEDES) bulunmayışı trafik sorunların anlık ve uzun vadeli çözümler üretilmesi konusunda büyük bir eksiklik olarak tespit edilmiştir. Hâlbuki Büyükşehir merkezlerinde ve otoyollarda yaşanabilmesi muhtemel; anlık kaza, hava şartları değişiklikleri ve yol çalışmaları gibi trafik sıkışıklıklarına neden oluşturan olaylar öncelikli sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

 **I.5.** Kızılay Bölgesinin ticari taksiler ve minibüsler açısından müşteri potansiyeli en zengin alan olması sebebi ile yoğun şekilde ticari taksi ve minibüs trafiği gözlenmektedir. Ankara’da trafik sorunlarına sebebiyet veren önemli faktörlerden biri de minibüs hatlarının ve taksilerin düzensiz çalışmalarıdır.

 Ankara’da taksi ve minibüslerin çalışmalarını düzenleyen Büyükşehir Belediyesi tarafından çıkartılmış bir çalışma yönetmeliğinin bulunmayışı büyük bir eksikliktir.

 Var olan bu eksiklik sebebiyle;

 -Kent içerisindeki cazibe merkezlerinde var olan gereksiz taksi tabelaları neticesinde yolların işgalleri,

 -Büyükşehir Belediyesinin bu alanda yeterince yer almamasından dolayı Taksi ve Minibüsçüler Odasının bu noktada belirleyici olması ve kontrolsüz bir alanın oluşması,

 -Nüfusa göre 5000 civarında olması gereken taksi sayısının 7700 civarında olması,

 -Minibüs hatlarının bu işle fiilen uğraşmayan kişiler tarafından bir rant alanı olarak kullanılması,

 -Minibüs ve taksi şoförlerinin psikoteknik belgesi ve toplu taşımaya ilişkin bilgilendirme eğitimleri olmadan sektör içerisinde yer almaları neticesinde olumsuzlukların ortaya çıkması görülmüştür.

 **I.6.** **Ankara Kent İçi Ulaşım Sinyalizasyon Sisteminin Yetersizliği;**

 Ankara’da kent nüfusunun sürekli olarak artması, ulaşım sorunlarının da büyümesine neden olmaktadır. Özellikle şehir içi toplu ulaşım sorunları, kentin merkezinde hayati derecede önem kazanmıştır. Mevcut Trafik sistemindeki aksamalar kentin ekonomik ve sosyal hayatını da olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle, özellikle kent içi karayolu ulaşımının sağlıklı bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Ankara kent içi ulaşım dokusunda pek çok nedenden kaynaklanan sorunlar vardır. Trafik sıkışıklığı, altyapı, yol yetersizliği, kavşak yetersizliği, trafik sinyalizasyonundaki teknoloji yetersizliği gibi faktörlerden kaynaklanan sorunların çoğu için yeni ve yüksek teknolojiler kullanılarak çözüm önerileri getirilebilir. Bunların arasında, trafik bilgilerinin dinamik olarak elde edilmesi, trafik kaza analizleri, kavşakların kontrolü, CBS ile GPS entegrasyonu çalışmaları ile “Yapay zekâ destekli sinyalizasyon sistemleri” ile önemli çözümler getirilebilir.

Yapay zekâ destekli kontrol sistemleri vasıtasıyla Ankara’nın şehir içi ulaşım sorunu en aza indirgenecek, güvenlik maksimum düzeye çıkarken gereksiz zaman ve maddi kayıplar önlenecektir. Özellikle Ankara’daki trafik sıkışıklığının sosyal yaşama olumsuz etkisi en aza inecek, insanların stresten uzak, huzurlu bir şekilde yolculuk etmeleri sağlanacaktır.

**I.7.** **Alternatif Yolların Yetersizliği;**

Trafik sıkışıklığının en temel nedeni alternatif yolların olma­masıdır. Araçların şehrin en yoğun olduğu merkezlere fark­lı güzergâhlardan alternatif yollar ile gelmesi ve yine farklı güzergâhlardan alternatif yollarla merkezlerden çıkış yapma­sını sağlayacak çözüm yolları getirilmelidir. Afet ve savaş zamanlarında şehir halkının toplanacağı acil durum yerlerinin ve bu yerlere ulaşımı sağlayacak alterna­tif yolların şehir planlamalarında hesaba katılması gerekir.

**I.8.** Ankara’da mevcut yolların birçok noktasında yapım hataları vardır. Özellikle otobüslerin giriş çıkış yapabileceği büyüklükte durakların olmaması, katılım şeridi olmadan ara yollardan doğrudan ana yola bağlanması ( Ana artere bazı bölgelerde 20 metre aralıkla bağlanan tali yollar bulunmaktadır.), yolun düz hat şeklinde olmayıp bazı noktalarda dört şerit olan yolun bir anda üç şeride düşmesi, sonradan beş şeride çıkması sürekli şerit değiştirmeye ve sonunda yoğunluğa sebep olmaktadır. Bunun yanında, bağlantı varyantlarının (yonca) birçoğunun bağlantı yoluna dik şekilde (katılım şeridi olmadan) olması hem bağlanmayı zorlaştırmakta hem de ana yolun trafiğini olumsuz etkilemektedir. Yollarda yapılacak genişletme ve düzeltmelerde hatta planlanan yeni yol çalışmalarında, trafiğin omurgası halinde bulunan ve trafik denetleme düzenlemelerden sorumlu Emniyet veya Jandarma Trafik Denetleme birimlerinden görüş alınmasının, aksaklıkların önüne geçebilmesi açısından önemli olduğu değerlendirilmiştir.

**I.9.** Eskişehir Yolu ( Dumlupınar Bulvarı ) üzerine açılan AVM’lerin yanında çok sayıda bakanlık, üniversite ve özellikle Şehir Hastanesinin de bu bölgede olması trafik yoğunluğunu arttırmaktadır. Sadece Şehir Hastanesine günlük 5.000 civarında personel aracının giriş-çıkış yaptığı hastane yetkililerince bildirilmektedir. Buna ilave olarak, AVM’lere giden müşteri araçları yanında işletme sahiplerinin de araç kullandığı düşünüldüğünde; bilhassa bu bölgede sabah saatlerinde oluşan yoğunluğu Dumlupınar Bulvarı kaldıramamaktadır. Dumlupınar Bulvarına alternatif olarak bulunan metro hattında seferlerin arttırılması, Şehir Hastanesi personellerinin toplu taşıma araçlarına binmelerinin teşvik edilmeleri, hatta personellerin kullanabileceği toplu taşıma araçlarından inmeleri ile binebilecekleri bisiklet depolarının ve parkurlarının oluşturulması yoğunluğun azaltılması bakımından düşünülebilir.

**I.10.** Trafik denetlemelerinin Ankara merkez ilçelerinde İl Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından yapıldığı ancak ilçe Mülki İdare Amirlerinin ve İlçe Emniyet Müdürlüklerinin trafik sorunları ve çözümleri konusunda sürece yeterince dahil olmadıkları tespit edilmiştir. Merkez ilçelerinde trafik konusunda gerek Mülki İdare Amirlerinin ve İlçe Emniyet Müdürlüklerinin sürece dahil olmasıyla yerel bazı problemlerin daha etkin bir şekilde çözümlenebileceği değerlendirilmiştir. Bu sebeple İlçe Trafik Şube Müdürlüklerinin kurulması gerekmektedir.

**I.11.** Ankara’da saha gözlemlemesi ve yapılan mülakatlar neticesinde, trafik denetimlerinin niteliği konusunda; denetimin etkin bir şekilde yerine getirilemediği, mevcut sabit radarlardan önemli bir kısmının aktif olmadığı, trafikte üstünlük hakkı olduğunu düşünen ve kurallara riayet etmeyen bir kesimin varlığı (kamu araçlarının sürücüleri, doğrudan trafik cezası yazılamayan görevliler) kurallara riayet edilmediği zaman durumun tespit edilerek trafik cezasıyla cezalandırılacağı algısının oldukça düşük olduğu görülmüştür.

Emniyet Genel Müdürlüğü 2019 yılı trafik denetim sayısı ve yazılan cezalar istatistiki bilgilere bakıldığında; Ankara ilini nüfus olarak kendisinden daha küçük olan İzmir ile mukayese ettiğimizde kontrol edilen araç sayısının ve yazılan ceza miktarının daha düşük olduğu görülmektedir( 2019 yılı içerisinde İzmir’de 1.999.421 araç denetlenmişken, Ankara’da 1.568.652 araç denetlenmiştir).

Bu sebeplerle etkin bir trafik denetim mekanizmasının yerine getirilebilmesi için Bakanlığımız tarafından gerçekleştirilen yersiz çakar lamba kullanımının engellenmesine yönelik gerçekleştirilen uygulamalar ve yaya öncelikli trafik uygulamaları gibi denetim uygulamalarıyla siyasi ve idari kararlılık sergilenmesi ve Ankara’da kurallara uyma ve farkındalık yaratma adına şehri yönetenlerin toplu taşımaya yönlendirme ve trafik kurallarına uyma konusunda samimiyetle örnek olmaları ve bu durumun basın aracılığıyla paylaşılmak suretiyle farkındalık yaratılması gerekmektedir.

## II. İSTANBUL İLİNDEKİ TRAFİK SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

**II.1.** Cumhuriyet dönemi başlarında bir milyona yaklaşan İstanbul'da daha sonra bir dönem nüfus azalması yaşanmış, 1927'deki ilk nüfus sayımında kentin nüfusu 690.000 olarak belirlenmiştir, İstanbul'un nüfusu daha sonra tekrar artmaya başlamış ve 1945 de 900.000'e ulaşıp 1950'de bir milyonu aşmıştır. Bu gün Türkiye nüfusunun yaklaşık %15'nin yaşadığı İstanbul Türkiye'nin en büyük kenti olması yanında dünyanın önde gelen büyük kentlerinden biridir. Sanayi, ticaret, turizm ve kültür kenti olarak büyük bir çekim merkezi olan İstanbul'da kırsal bölgelerden aldığı ve 1950'li yıllardan sonra hızlanan göçün de etkisi ile uzun yıllar Türkiye nüfus artış oranının iki katı bir nüfus artışı yaşanmıştır. Bu nüfus artış hızında son yıllarda yavaşlama görülmekle birlikte büyüme devam etmektedir. Kentin nüfusunun 2023 yılında 17 milyonu aşacağı tahmin edilmektedir.

 İstanbul’da nüfus artışı

 Yıl Nüfus

 1950 1.166.477

 1960 1.882.092

 1970 3.019.032

 1980 4.781.890

 1990 7.309.190



 **II.2. Toplu Ulaşım Açısından Sorunlar;**

2015 yılı verilerine göre ülkemizde yolcu taşımacılığının %89,2’si karayolu taşımacılığı, %9,1’i havayolu taşımacılığı, %1,1’ demiryolu taşımacılığı, %0,6’sı ise demiryolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Ulaşımdaki farklı modlar arasındaki bu dengesizlik trafik sıkışıklığı ve güvenliği açısından en büyük problemi doğurmaktadır.

 İstanbul açısından konuya bakıldığında; İstanbul’daki toplu ulaşım sistemi kullandığı altyapıya bağlı olarak deniz yolları, lastik tekerlekli ve raylı sistem başlıkları altında toplanmaktadır. Her gruba ait toplu ulaşım hizmetinin; kapasite, hız, konfor gibi farklı özellikleri bulunmaktadır. İstanbul’da toplu taşıma; metro, tramvay, teleferik, otobüs, metrobüs, minibüs, taksi dolmuş, taksiler, vapurlar vb. ile sağlanmaktadır. İstanbul’un çok merkezli geometrik yapısı ve her bir noktasından diğer bir noktasına yolculuk talebi bulunması, yolculuk sırasında aktarma yapılması gerekliliğini kaçınılmaz hale getirmiştir.

- İstanbul’da toplu taşımacılık içerisinde raylı sistemlerin payı 2000 yılında %5 iken, 2000 yılından sonra yapılan yatırımlarla bu oran 2018’de %18,1’e yükselmiştir. Bu oranın önümüzdeki yıllarda karayolu taşımacılığı ile aynı oranlara taşınması için gerekli alt yapı yatırımlarının yapılması ulaşılabilirlik düzeyinin arttırılması için olmazsa olmazdır. Bunun için 2023 yılına kadar mevcut raylı sistemlerin üzerine inşaat halindeki hatlar ve projelendirilen hatların tamamlanarak 518 km’ye tamamlanması ile mümkündür. Uzun vadede ise mevcut raylı sistem altyapısının 1.100 km’ye çıkartılmasıyla raylı sistem vasıtasıyla 13,4 milyon vatandaşımız bu sistemi kullanabilecek hale gelecektir.

Bu bakımdan Büyükşehir Belediyesi bütçesiyle bu yatırımların orta ve uzun vadede tamamlanması mümkün olmadığından, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı desteğiyle projesi tamamlanan hatların ihale edilerek yatırımların tamamlanması, şehir içi ulaşımın rahatlaması ve toplu taşıma tercihinin sağlanması adına oldukça önemlidir. **I**



 İstanbul'da yapılan yolculukların taşıma türleri arasındaki dağılımına bakıldığında, taşımanın çok büyük kısminin karayolu araçları ile ve bunlar içinde de otomobil, taksi, minibüs gibi küçük kapasiteli araçlar ile yapıldığı görülmektedir. Raylı taşımanın toplam taşımadaki payı oldukça az olup raylı sistem ağı kent düzeyinde yaygınlaştırılamadığı sürece bu böyle devam edecektir. Deniz taşımacılığı da olması gerekenin çok altında paya sahip bulunmaktadır. Kısaca, kent düzeyinde, yolcu taşımacılığında çevreyi kirleten, trafik güvenliği düşük, bireysel taşımanın hakim olduğu bir taşıma düzeni hüküm sürmektedir. Bunun bir an önce değiştirilmesi için altyapı, işletme ve yönetimsel olarak gereken önlemlerin alınması kaçınılmaz olup gecikilen her günde çözüm daha zorlaşmaktadır.



-Farklı modlar ile ilgili planlamaların farklı birimler ve kurumlar vasıtasıyla yapılmakta ve her mod için planlama faaliyetleri diğer modlardan bağımsız olarak gerçekleştirilmektedir.

-Entegre planlamanın tamamlayıcı unsuru olarak ele alınan diğer alanlarda da yapılan çalışmalar mod özelinde gerçekleştirildiğinden, entergre bir ulaşım sistemi oluşturulamamaktadır. Özellikle raylı sistem ve metrobüs gibi ana taşıyıcı hatlara paralel ve aynı hedeflere hareket eden çok sayıda otobüs ve minibüs hattı bulunmaktadır. Ayrıca plansız olmalarından dolayı ihtiyaçtan fazla sayıda minibüs bulunmaktadır. Otobüs ile çalışılması gereken alanlarda minibüs, taksi dolmuş gibi düşük kapasiteli araçların kullanılmasından dolayı konfor ve sıkışıklık sorunları bulunmaktadır.

-Toplu ulaşım sistemi bir bütün olarak ele alındığında ağ yapısıyla ilgili belirli bir standart veya çalışma ilkesi bulunmamaktadır. Ücret, Hat/Güzergâh, Sefer/Zaman, Fiziki entegresyon ve Dijitalleşme/Bilgilendirme entegrasyonları yetersizdir. Tamamlayıcılık ilkesi uyarınca toplu taşıma hatları (işletmecileri) birbiri ile eklemlenerek, birisindeki servis iyileşmeleri sonucundaki yolcu artışının sistem içindeki diğer hatları (ya da işletmecilere) da olumlu etkileyebilmesi ancak “uyumluluk” ile mümkündür. Bu bilet sisteminin bütünleştirilmesi, zamanların birbiri ile uyumlu olarak çalışması anlamına gelmektedir. Şehrin trafik sisteminin gelişimini ve işleyişini bir bütün olarak modellemek ve yönetmek, mevcut ulaşım sistemlerinin tamamlayıcılığını sağlamaktan geçmektedir. Bu bakımdan Büyükşehir uhdesinde olan toplu ulaşım sistemlerinin kendi içerisinde ve yine diğer toplu taşıma unsurlarıyla(demiryolları, deniz taşımacılığı ve özel taşımacılık yapanlarla) uyumlu ve tamamlayıcı nitelikte olması gerekmektedir.

**-**Toplu Ulaşım tanımının, toplu ulaşım yerine uluslararası terminolojide geçtiği şekli ile kamusal taşımacılık olarak mevzuatta yer almamış olması taksi, servis ve talep bazlı oluşan yeni taşımacılık türlerini (scooter, araç paylaşımı, motosiklet taşımacılığı vb.) kapsam dışı bırakmaktadır. Ayrıca tüm mahalli idarelerle birlikte oluşturulacak toplu taşıma kanununa ihtiyaç bulunmaktadır. Bununla birlikte bakanlıkların mahalli idarelerle birlikte çalışacak ve veri paylaşımını sağlayacak birimlerine ihtiyacı bulunmaktadır.

-Toplu ulaşım araçlarının ortak duraklarının, servis dışı zamanlarda park/garaj alanlarının ve ayrıca hem araç sürücülerinin ihtiyaçlarını karşılamak için ( lavabo, kantin vb.) hem de araçların yeniden servise çıkması için gerekli hazırlıkların yapıldığı alanların bulunmaması başlıca sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda şehir planlarında gerekli alanların ayrılarak mekânsal planlarla ulaşım planlarının entegrasyonu sağlanmalıdır.

-5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu kapsamında toplu ulaşım araçlarının ruhsatlandırılma yetkisi Büyükşehir Belediyelerindedir. Ancak gerek ruhsatlandırılma gerekse planlama ve halkla ilişkiler faaliyetleri açısından belediyelerin yetkisinde olan bu araçların etkin denetimi Emniyet ve Jandarma trafik birimleri tarafından yapılmaktadır. Belediyelere denetim anlamında sadece encümen vasıtasıyla yetki tanınmış olup, encümenin yapısı gereği siyasi müdahalelere açık olması ve ayrıca kullandığı kanunlarda yer alan yaptırımların yetersizliği nedeniyle belediyeler etkin denetim yapamamaktadır. Bu kapsamda caydırıcı parasal cezalar kesebilecek, meslekten men faaliyetlerini gerçekleştirebilecek yetkiler Belediyelere verilebilmelidir. Ayrıca emniyet ve jandarma trafik birimlerinin de belediyelerle müeyyide entegrasyonunun önünü açacak düzenlemeler yapılmalıdır (Emniyet veya jandarmanın ehliyete el koyduğu bir ticari taşıt şoförünün ilgisinin belediyeye ulaşmaması sonucu belediyeler ehliyetsiz taşıt şoförüne ruhsat ya da ticari araç belgesi düzenleyebilmektedir.).

-Toplu ulaşım araçlarından özellikle minibüslerde validatör kullanılmamasından dolayı; ücret entegrasyonunun sağlanamadığı ve vatandaşların aktarma yapamaması nedeniyle gelir kaybı oluştuğu, yolcu sayılarının tespit edilememesi nedeniyle planlama çalışmalarının yapılamadığı, minibüste ücretlerin yolculuk esnasında nakit alınması nedeniyle para alma ve para üstü verme esnasında trafik güvenliğini tehlikeye düşürdükleri, gelir kaygısı nedeniyle aynı hat üzerindeki minibüslerin birbiriyle yarış halinde olarak trafik güvenliğini tehlikeye soktukları, yolcu kapasitesini aşarak ayakta yolcu aldıkları ve elde ettikleri gelirin çok altında gelir beyan ederek ödedikleri vergilerin düşük olduğu tespit edilmiştir.

 Minibüs esnafının validatör takılmasını istememelerinin en önemli sebebi olarak yüksek vergilendirmeden çekinmeleridir. Var olan mevcut düzen halen minibüs hat sahipliğini cazip hale getirmektedir. Bu sektörde hat sahipleri bir çaba sarf etmeden yüksek kazançlar elde etmesine karşın çalışan şoförler emeklerinin karşılığını yeterince alamamaktadır.

Tüm bu olumsuzlukları ortadan kaldırmak ve bunun yanı sıra toplu araç kullanım istatistiklerini daha sağlıklı bir şekilde tespit edebilmek için minibüs ve hatta taksilerde elektronik kart uygulamasına geçilmesi sağlanmalıdır.

-Toplu ulaşım sektöründe faaliyet gösteren taşımacı ve şoförlerin trafikte daha bilinçli bir hale getirilmesi, meslek bilinciyle bu işin yapılması ve böylece yolcu memnuniyetinin araç ve trafikle ilgili arıza vb. durumlarda kolay ve doğru müdahalenin sağlanması, toplu ulaşım kaynaklı çevre kirliliği sorunlarının azaltılması amacıyla taşımacı ve şoförlerin merkezi olarak bir akademi bünyesinde eğitilmesi gerekmektedir.

- Resmi verilere göre İstanbul’daki araç sayısı 4.175.000 adet, İstanbul’un nüfusu ise 15.067.724’tür. İstanbul’da her 4 kişiye bir araç düşüyor. Aynı hızla nüfus ve araç sahipliği artışı devam ederse İstanbul’daki araç sayısının 2023 yılında 6.000.000 olması ve yine 1000 kişiye düşen otomobil sayısının ise 192’den 229’a çıkması öngörülüyor.





 Ekonomi ve İş Araştırmaları Merkezi INRIX'in raporuna göre, İstanbul'da bir şoför 2018 yılının 6,5 gününü trafikte geçirirken, şehirdeki ortalama araç hızı saatte 16 km olarak belirlendiği ve buna göre dünyada trafik sıkışıklığı yönünden 2. sırada olduğu tespit edilmiştir.

 İstanbul’da trafikte bekleme sürelerinin fazlalığına rağmen toplu ulaşım araçlarıyla ulaşılabilecek alanlara dahi bireysel araç kullanarak gittiklerini görüyoruz. Bu araçların taşıdığı kişi sayısının ortalama olarak 1,67 olduğu ve İstanbul trafik yoğunluğunun %85’lik kısmını oluşturduğunu görüyoruz

 Bu kapsamda bireysel otomobil kullanımının azaltılarak toplu ulaşıma teşvikin arttırılması amacıyla mahalli idarelerin toplu ulaşım teşvik projelerinin finansmanına düzenli kaynak aktarılmalıdır.

 Yine Bakanlığımız tarafından “Yaya Öncelikli Trafik Yılı”benzeri bir proje ile tüm yıl boyunca toplu taşıma konusu farklı boyutlarıyla ele alınarak farkındalık yaratılmalı yine mülki idare amirlerinden, belediye başkanlarından, sanatçılardan ve toplum önderlerinden toplu taşımayı kullananları basın yoluyla paylaşarak toplu taşımayı kullanma kültürünü oluşturulmalıdır.

-10553 sayılı Bakanlar Kurulu kararı kapsamında tahditli olan taksilerin kiralanması mevzuat açısından yasal değildir. Yasal olmayan yapılanmalar (ikiz taksi, otocenter, havaalanı taksi) ve ikincil piyasa bulunmaktadır (Yetkililerle yapılan görüşmelerde var olan taksi plakalarının 1/3 lük kısmının iş ve işlemlerinin sadece bir galeri tarafından takip edildiği, kalan diğer kısım içinde benzeri yapılanmaların elinde olduğu ve bir rant kapısı olarak kullanıldığı ifade edilmiştir.). Bu sorunun çözümü için bu işlerle ilgili olan otogalerilerin Maliye tarafından denetlenmesi sağlanmalıdır.

-Ücretsiz Veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği’nin 5. Maddesinde “Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehiriçi hatları ile belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanır.” hükmü yer almaktadır. Elbette ki sosyal devlet ilkesi gereği yaşlıların korunması anayasal bir görevdir.

 Ancak toplu taşıma araçlarının, altmış beş yaş ve üzeri kişiler için ücretsiz yararlanma hakkının keyfi olarak yolcuların yoğun olduğu saatlerde kullanımı seyahatlerin konforsuz bir şekilde yapılmasına yol açmaktadır. Bu sebeple belediyelerce, Valilikler tarafından onaylanmak suretiyle alınan kararlarla, toplu ulaşım araçlarının yoğun olarak kullanıldığı saatlerde ücretsiz olması yerine indirimli olarak kullanılması sağlanmalıdır. Alınacak bu kararların gerekçenin erişilebilirliği arttırmak ve konforlu bir seyahat sunmak adına yapıldığı kamuoyuna iyi izah edilmelidir. İllerin mesai başlangıç ve bitiş saatleri ve esnek saat uygulamaları dikkate alınarak kısıtlı bir zaman diliminde, yaşlıları mağdur etmeyecek düzeyde yapılmalıdır. Mesai başlangıcı ve bitişi saatlerinde var olan yoğunluğun gün içerisinde dengeli dağılması sağlandığı takdirde seyahat eden yolcuların daha konforlu bir şekilde hedeflerine ulaşmasına katkı sağlanacaktır.

**II.3. Alternatif Ulaşım Metotlarının Yetersizliği;**

**II.3.1. Yaya Ulaşımı:**

 İstanbul’da yolculukların yarısı yaya olarak tamamlanmaktadır. Burada büyük oranda okul yolculuklarının payı vardır. Yaya alanları ile ilgili düzenlemeler bugüne kadar meydanlar ve bağlantı yolları düzeyinde kalmış, yayaların yolculukların başlangıcından hedefe kadar rahat ve konforlu bir şekilde sağlanabileceği yollar şeklinde bir planlama yaklaşımı getirilememiştir.

Yayalar için elverişli ve güvenli koridorların belirlenmesi, bu alanların toplu taşıma ve aktif ulaşım türleri ile desteklenmesi önemli bir husustur. Bu çalışmaların öncelikle yaya yolculuğun fazla olduğu okul çevrelerinden başlamak gerekmektedir. Bu nedenle okulların etrafında araç trafiğinin yavaşlatılması, yayalar için kaldırımların elverişli hale getirilmesi, yaya koridorlarının kentte planlanan yeşil koridorlar ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir.

**II.3.2. Bisiklet Ulaşımı:**

İstanbul’da şu an 189 km olan bisiklet yollarının planlama ilkeleri doğrultusunda arttırılması ve kentte bisiklet kullanma kültürünün benimsetilmesi hedeflenmektedir. Söz konusu güzergâhların kent içi ulaşımında bisikletin alternatif bir erişim aracı olması için;

-Kent içi toplu ulaşım sistemlerine erişimi sağlayan,

-Mevcut bisiklet yolu güzergahları ile entegre,

-Kent içi ulaşım odakları olarak tanımlanabilecek okul, iş, alışveriş vb. hizmetlere erişimi sağlaması gerektiği göz önüne alınarak, bu niteliklere sahip yolların belirlenmesi, uygulama projelerinin hazırlanması ve uygulama projesi tamamlanan bisiklet yollarının sahada uygulama etaplarının belirlenmesi hedeflenmektedir.

Bisiklet kullanımı sadece bir fiziki planlama projesi olmadığı, aynı zamanda sosyal bir proje olduğu için bisiklet kullanımını teşvik edici sosyal projelerin oluşturulması, organize edilmesi, sorumlu kurumların belirlenmesi ve projelerin hayata geçirilmesi gerekmektedir.

İstanbul’un tarihi yapısı ve dar sokakların fazlalığı sebebiyle bu alanlarda özel araç trafiğinin yavaşlatılması ve bisiklet yolu yapılması mümkün olmayan yerlerde Paylaşımcı Yol bilincinin vatandaşa seminerler, kamu spotları, çalıştaylar ve eğitim programları ile verilmesi gerekmektedir.

 Nitekim 12 Aralık 2019 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Bisiklet Yolları Yönetmeliği ile bisikletin ulaşım, gezinti ve spor gibi amaçlarla kullanılabilmesini sağlamak üzere bisiklet yollarının ve bisiklet park istasyonlarının planlaması, projelendirilmesi ve yapımına ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir. Yine bu yönetmelikle bisiklet yollarının taşıt yollarıyla, yaya kaldırımlarıyla ve ulaşım sistemleriyle bütünleşme ilkeleri içerisinde olmasını getirmektedir.

Alternatif ulaşım modlarından biri olan bisiklet ile ilgili Yönetmelikle yapılan bu düzenleme, bundan sonra bisiklet kullanımının güvenli bir şekilde yerine getirilmesi için, teşvik edilmesi için ve aynı zamanda diğer ulaşım modlarıyla entegre edilerek bütünleşik bir sistem haline getirilmesi için önemli bir adımdır.

**II.3.3. Elektrikli Scooter**:

Aktif ulaşımın diğer türlerinden biri olan scooter kullanımı için de Bakanlık tarafından mevzuatın oluşturulması ve yaya akışının yoğun olduğu alanlarda kullanımın sınırlandırılması ya da belli kurallara bağlanarak güvenlik ilkesini göz ardı etmeyecek şekilde konunun ele alınması gerekmektedir.

**II.4. Kent İçi Yol Ağında Trafik Sıkışıklığının Azaltılması İçin Yapılması Gerekenler;**

Karayolu Projeleri:

İstanbul ilinin mevcut karayolu ağının ana omurgasını doğu-batı aksında uzanan;

\*D-100 Karayolu,

\*TEM Otoyolu(E-80)

\*Kuzey Marmara Otoyolu

İle bu yolların bağlantı yolları oluşturmaktadır. Avrasya Tüneli ve devamındaki Sahil Yolu ile birlikte ana arterler, sokaklar ve ara sokaklar ile birlikte kent içi karayolu ulaşım ağını tamamlamaktadır.

Kent için karayolunu oluşturan ve yukarıda zikredilen ana yollar ve bunlara erişimi sağlayan ana arterlerin, özellikle zirve saatlerdeki yoğunlukların hacim/kapasite değerlerinin eşik değerlerin üzerine çıkması bu güzergâhlarda kapasite arttırıcı tedbirleri zorunlu kılmaktadır.

Bu doğrultuda, mevcut yolların kapasitelerinin arttırılması, yeni ulaşım aksları planlaması, kavşaklardaki trafik akışının hızlı ve kesintisiz hale getirilmesine yönelik olarak Karayolu Proje çalışmaları yapılmalıdır. Bu kapsamda;

\*Yeni yol,

\*Yol iyileştirmeleri,

\*Tünel yol,

\*Katlı kavşak,

\*Karayolu alt-üst geçit

Projeleri hazırlanmalıdır.

Yukarıda zikredilen ana yollardan TEM Otoyolu ve Kuzey Marmara Otoyolu ile bazı bağlantı yollarının sorumluluğu Karayolları Genel Müdürlüğünde bulunmakta olup, bu güzergahlar üzerinde yapılan karayolu projelerinde ilgili kurumun görüş ve onayı alındıktan sonra Kurumlar arasında yapılacak bir protokolle imalat yapılabilmekte olup, bu durum çözüm sürecinin uzamasına neden olmaktadır. Dolayısıyla trafiğe ilişkin çözümlere daha önceki maddelerde bahsettiğimiz, birden fazla otoritenin olması konusu, çözüm süreçlerinin uzamasında önemli bir etken olduğunu bu madde için de söyleyebiliriz.

**II.5. Trafik Talep Yönetimi ve Denetimi Sisteminin Devreye Girmesi;**

Londra, Singapur, Stockholm ve Milano’daki trafik sıkışıklığına yönelik Sıkışıklık Ücretlendirilmesi Modeli örnek alınarak İstanbul için uygun alanlar tespit edilebilir. İstanbul’da Bakırköy ve Kadıköy, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu’nun merkez bölgeleri gibi sıkışıklığın yoğun olduğu bölgeler öncelikli olmak üzere, merkezi idare ve yerel idarenin yer aldığı bir komisyon tarafından bu alanlar tespit edilmelidir.

Yapılması düşünülen alanlardan, tarihi, kültürel, turistik ve ticari önemi olan, Tarihi Yarımada bölgesine günlük giriş çıkış yapan araç sayısı 265.000 civarındadır. Bölgeye olan araç giriş çıkışı yoğunluk olarak 10:00-18:00 aralığında olduğu görülmektedir. Bu bölgelerdeki uygulamaların kamuoyu üzerindeki olumsuzlukları azaltmak adına; bölge sakinlerine, acil durum araçlarına, toplu taşıma araçlarına muafiyet getirilmek kaydıyla yapılmalıdır.

Sıkışıklık Ücretlendirilmesi ile tek bir otomobili birkaç kişinin ortaklaşa kullanmasını teşvik ederek yolda saat başına normalde olduğundan daha fazla insanın taşınmasına imkân verecektir. Elbette, insanlar halen tek başına araç kullanma ayrıcalığını, bedelini ödemek kaydıyla kullanabilir. Bu sürücülerden elde edilen gelir sıklıkla yolların tamiri ve geliştirilmesine harcanmalıdır. Kırsal yerleşimlerden kent merkezlerine göç neticesinde nüfusları artarak kalabalıklaşan şehirlerin en büyük problemlerinden birisi de trafik sorunudur. Bu sorunun çözümü için trafiğe çıkan araç sayısını azaltıcı, bireysel araç kullanımını caydırıcı önlemlerle birlikte toplu taşımayı teşvik edici uygulama ve yatırımlar bir arada yapılmalıdır. Yeni yolların açılması, köprülü kavşakların yapılması belki kısa süreli de olsa trafik tıkanıklığına çözüm getirse de ilerleyen süreçte daha büyük trafik problemleri meydana gelmektedir. Karayoluna yapılan yatırımlar daha çok aracın trafiğe çıkmasını teşvik etmektedir. Bu sebeple trafik probleminin çözümü için öncelikle güçlü bir toplu taşıma altyapısı gerekmektedir. Dakik, erişilebilir, konforlu, güvenli ve kendi içinde entegre olmuş bir toplu taşıma sistemi insanlar tarafından kentiçi ulaşımda tercih edilmektedir. Toplu ulaşım, yapılan yatırımlarla teşvik edilirken bazı kentlerde yol ücretlendirme uygulamaları ile de bireysel araç kullanım oranının düşürülmesi hedeflenmiş ve bunda başarı da sağlanmıştır. Farklı tipte uygulama örneklerinin görüldüğü yol kullanım ücretlendirmelerinde genellikle amaç trafik talebini yönetmektir. Bazı uygulamalarda ise yeni altyapı yatırımları için fon temini öncelikli hedef olmaktadır. Özellikle kalabalık kentlerde hem trafik tıkanıklığını azaltmaya yarayan hem de ek gelir getiren bu farklı uygulamaların ülkemizde yaygınlaştırılması trafik talebinin yönetilmesi açısından olumlu neticeler doğuracaktır. İnsanların toplu taşımaya teşvik edilmesi neticesinde de fosil yakıt kullanımı azalırken hava kalitesi artacak, insanlar daha fazla hareket imkânı bulacağından dolayı sağlık açısından faydalar elde edilecek, güvenilir ve yaşanabilir bir toplum hayatı elde edilecektir.

Projenin uygulanabilmesinin önündeki en önemli engel, konuya ilişkin bir hukuki düzenlemenin bulunmamasıdır. Bu nedenle mevzuata; “Şehir içinde mevcut güzergâhlara alternatif yapılacak ulaşımın çevreye olan olumsuz etkisini azaltma hedefi doğrultusunda kentin trafik yoğunluğu olan alanları düşük emisyon alanı ilan etmek, bu alanlara araç giriş ve geçişlerini düzenlemek ve ücretlendirmek” yetkisi verilecek kurumlar belirlenmelidir.

Bu yasal düzenlemeler yapılana kadar;

-Otopark fiyatlanma politikalarının belirlenmesi,

-Yol kenarlarının parklanma alanlarının kısıtlı bir şekle getirilerek denetlenmesi,

-Lojistik yük akışını desteklemeye ve düzenlemeye yönelik yük durak alanlarının belirlenmesi,

-Merkezi alanlarda lojistik faaliyetlerin düzenlenmesine yönelik yük konsolidasyon alanlarının tespit edilerek verimliliğin arttırılması,

-Aktif ulaşım türlerinin desteklenmesi hedeflenmelidir.

Trafik Talep Yönetimi Politikaları arasında sıkışıklık ücretlendirilmesinin yanı sıra, yüksek doluluklu araç şeridi(how lane), toplu taşıma öncelikli şerit uygulaması(bus lane), esnek mesai saatleri ve otopark fiyatlandırması uygulamalarının da yasal hale getirilmesi ve teşvik edilmesi gerekmektedir.

Kent Merkezinde Ticari Faaliyetlerin Yoğun Olduğu Yerlerde Yol Ağının Optimum Kullanımı

Yol kenarı parklanma ve lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının durak düzenine uymaması ticari faaliyetlerin yoğun olduğu yerlerde en büyük problemdir. Otobüs dışındaki toplu ulaşım araçlarının belirli duraklarının olmaması ve otobüslerin uygunsuz parklanma dolayısıyla durakların dışında yolcu indirip bindirmesi bu problemin en önemli sebeplerindendir. Bu problemin çözülebilmesi için; yol kenarı parklanma denetimlerinin Emniyet birimleri tarafından arttırılması gerekmektedir.

**II.6. Yüksek Kapasiteli Toplu Ulaşım Ağının Şehir Geneline Yayılması;**

İstanbul’da, Raylı Sistem yatırımları ile toplu taşımada kapasite, güvenlik ve konforun arttırılması amaçlanmıştır. Mevcutta ihale edilmiş hatlar için öncelikler belirlenerek Büyükşehir Belediyesinin mevcut finansal kaynakları iyi kullanarak yatırımlara devam etmesi sağlanmalıdır.

Mevcut inşa halindeki hatların tamamlanarak, İstanbul’un dünyadaki metropollerdeki gibi çağdaş bir raylı sistem ağına kavuşması için ilave edilmesi gereken hatlar planlama ilkeleri doğrultusunda belirlenmelidir.

Avrupa yakasında İstanbul ulaşım ağının omurgasını oluşturan D100 karayolu üzerinde işletilen metrobüs hattının talebi karşılayamaması ve otomobil kullanıcılarının yüksek kapasiteli raylı sistem ağına aktarılmasının sağlanması için Yenikapı-İncirli-Sefaköy-TÜYAP hattının tamamlanması önem arz etmektedir. Hattın ilk etapta Yenikapı-Sefaköy arasında kalan kısmının tamamlanması, devamında da TÜYAP’a uzatılması ile Küçükçekmece’de yaşanan yoğunluğun azaltılması amaçlanmalıdır.

**II.7. Düşük Doluluklu Yük Taşımacılığının Trafiğe Olumsuz Etkisi;**

Yavuz Sultan Selim ile İstanbul yeni bir yük rotası kazanmıştır. Bu rotanın bize sağladığı, yük araçlarının şehir içi trafikten ayrıştırılması kolaylığını optimum şekilde kullanmak için denetimlerin elektronik sistemler de kullanarak yaygınlaştırılması sağlanmalıdır. Bu denetimlerin ve yönetimin sağlayacağı “Şehir Lojistiği Yönetim Merkezi” nin kurulması gerekmektedir.

Lojistik hareketlerin düzenlenmesi çalışmaları kapsamında, kent içinde trafik yükünün azaltılması ve lojistik faaliyetlerin verimliliğinin arttırılması için lojistik yüklerinin depolanıp aktarılacağı birincil ve ikincil lojistik merkezlerinin planlanması gerekmektedir. Bu alanlarda şehir dışından gelen yüklerin toplulaştırılarak uygun araç tipine atanması yapılarak verimliliğin arttırılması ve rota seçiminin gerçekleştirilmesi hedeflenmelidir.

Bahsi geçen alanlar şehir çeperlerinde ulaşım bağlantıları güçlü noktalarda seçilmelidir. Özellikle Yavuz Sultan Selim köprüsünün ve Kuzey Marmara Otoyolu ile bağlantılarının tamamlanması ile lojistik rotaların kuzeye kayması, lojistik aktarma merkezlerinin de bu rota üzerine kurulmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bölgelerde orman alanlarının korunmasına ilişkin ilkeler ile uyumlu bir planlama stratejisinin belirlenmesi ve yük araçlarının şehir içi trafik üzerindeki olumsuz etkilerinin azalacağı tahmin edilmektedir.

**II.8. EDS Kurulumundaki Bürokratik Engeller;**

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun EK-16. Maddesi gereğince Elektronik Denetleme Sistemi (EDS) kurma ve işletme yetkisi Büyükşehir Belediyelerine verilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde sistem kurulumları esnasında Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda bulunan yollarda kendi iç yönetmelikleri gereği Belediye ve diğer kurumlardan hizmet ve servis bedeli talep edilmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından iç yönetmeliklerinde revizyon yapılarak bu sorunun ortadan kaldırılması sağlanmalıdır.

**II.9.** **Akıllı Ulaşım Sistemlerinde Yaşanan Koordinasyon Eksikliği;**

İstanbul trafiğinin etkin yönetimi için farklı kurumlar tarafından aynı noktalara yapılan yatırımlar kamu israfı oluşturmaktadır. İstanbul trafiğinin etkin ve efektif yönetilebilmesi için tek elden yürütülmesi önem arz etmektedir.

**II.10. Trafik Denetlemede Görev Alan Personel Sayısının Arttırılması;**

İstanbul ilinde 4.257.941 adet tescilli araç ve 6.233.101 sürücü belgeli şahıs bulunmakta ve Trafik Denetleme Birimlerinde görevlendirilen personel sayısı ise 3.141 kişidir. Mevcut durum ile 1.355 araç başına 1 trafik polisi görev yapabilmektedir. İstanbul Emniyet Müdürlüğüne bağlı Trafik Denetleme Birimlerinde görevlendirilen personel sayısının toplam araç sayısına oranının 1000/1 olarak düzenlenmesi yani 4.257.941 adet araca karşılık 4.258 personelin görevlendirilmesi halinde trafik polisinin görünürlüğü ve etkinliği artacaktır.

Personel sayısındaki artışın Büyükşehirlerde farkındalığı artırma ve trafik sorunlarını azaltmada etkili olduğu, alanda yapılan incelemelerde ve vatandaş algısında olumlu etki yarattığı gözlemlenmiş ve incelenmiş olup bu sayının istenen seviyeye çıkarılması için trafik birimlerine personel takviyesi sağlanmalıdır.

**II.11.** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı tarafından Uber vb. sistemlerin Turizm Servis Aracı Güzergâh İzin Belgesini amacı dışında kullanımını önlemek amacıyla 2018 yılı Haziran ayı içerisinde Turizm Servis Aracı Güzergâh İzin Belgesinin verilmesini durdurulmuştur. Bu da gerçek faaliyeti turizm taşımacılığı olanlara bir engel teşkil etmektedir. Bu sorunun çözümü için Karayolları Taşıma Kanununda Turizm taşımacılığının net bir tanımının yapılması ve yetkili kurumların da bu tanıma uygun izin belgesinin düzenlemesi sağlanmalıdır.

## III. İZMİR İLİNDEKİ TRAFİK SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

**III.1.** Türkiye’nin 3. büyük şehri olan İzmir, sanayi alanında yükselen bir grafiğe sahip olması ve uluslararası nakliyenin bir parçası olan limanı nedeniyle çözülmesi gereken bir problem ile karşı karşıyadır. İzmir halkı son yıllarda trafik sorunuyla sadece işe gidiş ve işten çıkış saatlerinde değil günün tüm saatlerinde ana arterlerde ve tüm ilçelerinde karşılaşmaya başlamıştır. İzmir kent içi trafiğinin mevcut durumu genel olarak incelendiğinde; özellikle merkez kent içersinde bulunan Buca, Bornova, Konak ve Karşıyaka gibi şehrin nüfusunun önemli bir kısmının yaşadığı ve çalıştığı ilçe merkezlerinde trafik sıkışıklıklarının daha da arttığı gözlemlenmektedir. Özellikle Konak, Mithatpaşa, Mürselpaşa, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ve Alsancak’ta trafik sıkışıklığının diğer bölgelere göre daha fazla gözlendiği söylenebilir. Buca Menderes Caddesi, Bornova Mustafa Kemal Caddesi ve Karşıyaka Cemal Gürsel Caddesi ve Altınyol’da da trafik sıkışıklığı gözlemlenmektedir. Aşağıda önerilen çözümler ile bu sorunun önemli bir miktarda giderileceği düşünülmektedir.

**III.2.** İzmir ilinin nüfus, yol, araç sayısı ve yerleşim birimlerinin yüzölçümlerine göre trafik personelinin yetersiz olması nedeni ile trafik kontrolünü sağlamak için, trafik ekiplerinin her birine çok geniş alanlar verilmektedir. Ekipler bu verilen alanlarda meydana gelen trafik kazalarına bakmakta, denetim görevini yerine getirmekte ve eskortluk gibi diğer görevleri de yapmaktadırlar. Geniş sorumluluk alanı ve iş yoğunluğu nedeniyle denetim ve kontrollerde boşluklar oluşmakta, sonuçta polisin etkinliği azalmaktadır. Şehrin trafik yönünden tam denetimini sağlayabilmek için ve azami verim alabilmek için, personel ve araç takviyesi yapılması sağlanmalıdır.

**III.3.** Bütün metropol illerde olduğu gibi İzmir’de de ana arter üzerinde ve ana arter güzergahlara yakın noktalardaki mevcut otoparklar talebi karşılamamaktadır. İzmir’de ana arterlerde katlı-yer altı-asansörlü otoparkların yapılması, yol üzerinde trafiği engellemeyen park yerlerinde süreli park uygulamasına geçilmesi ve hali hazırda İZELMAN tarafından işletilen otoparkların süreli parka uygun hale getirilmesi sağlanmalıdır.

**III.4.** İzmir’de şehir içi yollar trafik güvenliği açısından istenen standartlarda değildir. Standartlara uygun olarak yapılan yollarda ise sıkça elektrik, su, kanalizasyon vb. altyapı çalışmaları nedeniyle bozulmalar meydana gelmektedir. Bu sebeple özellikle ana caddelerin alt yapısı galeri sistemine çevrilmek suretiyle elektrik, su, kanalizasyon ve telefon gibi arıza veya yenileme çalışmaları için bu yolların kazılması ve trafiğe kapatılmasının önüne geçilmelidir. Ayrıca alt yapı çalışması yapılması zaruri ise alt yapı çalışması yapacak kurumlar arasında koordinasyon sağlanarak gerekli alt yapı çalışmaları tamamlandıktan sonra yollar asfaltlanmalıdır.

Aşağıda bahsi geçen çalışmalar yapıldığı takdirde İzmir trafiğinde önemli ölçüde bir rahatlama sağlanacaktır.

-Alsancak Vahap Özaltay Kavşağına alt geçit yapılarak Liman Caddesine bağlantı sağlanması halinde trafik akımını rahatlatacağı değerlendirilmektedir.

-Ankara Caddesi Zafer Payzın köprülü kavşağında Bornova istikametinden Karşıyaka istikametine transit geçiş yollarının yapılması trafik yoğunluğunu azaltacağı değerlendirilmektedir.

-Mürselpaşa Bulvarından çevreyoluna çıkışta fiziki düzenleme hatasından kaynaklanan şerit daralmasının düzeltilmesi halinde şehiriçi trafiğinin daha rahat boşaltılacağı değerlendirilmektedir.

**III.5.** İzmir İl Emniyet Müdürlüğünce aşağıdaki tedbirlerin alınması gerektiği ifade edilmiştir.

İzmir Narlıdere İstihkâm Okulu Yemin Törenlerinde meydana gelen aşırı yoğunluğun trafiği olumsuz etkilemesini engellemek amacıyla alınması gereken tedbirler;

Gidiş geliş olan Mithatpaşa Caddesi, Narlıdere Arıtma Tesislerinden Erdal Eren Sokak Kavşağına kadar olan bölümü Narlıdere istikametine tek yön yapılması,

Arıtma tesisi önüne 1 ekip görevlendirilerek Mustafa Kemal Sahil Bulvarı yan yoldan gelerek yemin törenine katılacak vatandaşların, U dönüşü yaparak tekrar Mithatpaşa Caddesine katılımı sağlanarak, otobüs ile gelen vatandaşların arıtma tesisi önündeki otoparkta indirilip Ring Servis ile tören alanına sevkinin sağlanması,

Mithatpaşa Caddesi merkez istikametinden gelen araçların Erdal Eren Sokağa girişini sağlamak için alt geçit girişine 1 ekip görevlendirilerek, Güzelbahçe istikametine seyreden araçların Mithatpaşa Caddesinden gelerek Erdal Eren Sokak Kavşağındaki alt geçitten geçerek Mustafa Kemal Sahil Bulvarına yönlendirilmesi,

 Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ile Erdal Eren Sokağı kavşağına 1 ekip görevlendirilerek Mustafa Kemal Sahil Bulvarından gelip Mithatpaşa Caddesine gidecek araçların katılımları engellenerek Güzelbahçe istikametine yönlendirilmeleri,

Mithatpaşa Caddesi Şehitlik Kavşağına 1 ekip görevlendirilerek Erdal Eren Sokağına giriş yapamayan yolcu otobüslerinin Mustafa Kemal Sahil Bulvarına yönlendirilmesi sağlanmalıdır.

Kavşak Düzenlemesi Gereken Bölgeler:

-M. Kemal Sahil Bulvarı- Levent Marina Kavşağı,

-Buca Üçkuyular Meydanı,

-Buca At Heykelleri Kavşağı,

-Bornova Gediz Kavşağı,

-Konak 9 Eylül Kavşağı,

-Anadolu Caddesi Serinkuyu Kavşağı,

-Karabağlar, Yeşillik Caddesi 2. Dönel Kavşak,

-Menemen Kavşağı,

-Asarlık Kavşağı,

-Terminal Kavşağı,

-Tüpraş Kavşağı,

-Aliağa Kavşağı

İzmir ilinde bölünmüş yollar üzerinde kesintisiz bir trafik akışının sağlanabilmesi için ana kavşaklar üzerindeki ışıklı dikey ve dönel kavşak geçişlerinin katlı kavşak- bat/çık ile sağlanması ve bazı bölünmüş yollar üzerinde ışıklı kavşaklardaki trafik yoğunluğunu azaltmak için kavşak yaklaşımlarında yolun bakım ve onarımından sorumlu kuruluşlarca trafik mühendisliği dönüş LUP uygulaması yapılması gerekmektedir.

**III.6.** İzmir ilinde trafik sıkışıklığının azaltılması için öncelikle trafik sinyalizasyon sistemine bağlı kalınarak kavşaklarda akış hızlandırılmalı ve güzergâhlarda kuraldışı parklamalara müsaade edilmemelidir. Trafik akışının kavşakta bir bölünmüş yol kolunda duraklaması halinde; trafik ışıklarına bağlı kalınmadan güvenli bir şekilde trafik akışı sağlanmalıdır. Yoğunluk birden çok kavşağı kapsadığı durumlarda aynı anda birden çok kavşakta müdahale senkronize bir şekilde yapılmalıdır. Trafik akışı sürekli izlenmeli ve akışın sıkılaşmaya başladığı andan itibaren yapılması sağlanmalıdır. Bu kapsamda akıllı trafik uygulamaları da devreye sokulmalıdır.

Bu kapsamda gelişen teknolojinin ulaşım yönetimlerine yaptığı en büyük katkı, akıllı trafik sistemleridir. Akıllı trafik sistemleri, şehir genelindeki yolların anlık trafik akışının sensörler aracılığı ile ölçülmesi prensibine dayanır. Akıllı trafik sistemlerinin uygulama alanları oldukça geniştir. Bunlardan bazıları şunlardır:

- Elektronik denetleme sistemleri (kamera, radar veya bluetooth sensörleri) sayesinde kırmızı ışık, hız ve park ihlali yapan araçların tespiti.

 - Kurulan merkezi sistemler (trafik kontrol merkezleri) ile trafik yoğunluk haritaları üzerinden trafik yoğunluğu ve hızları, seyahat süreleri, otopark, hava ve yol durumu gibi bilgilerin canlı olarak takip edilebilmesi.

 - Küresel konumlandırma sistemi (GPS) kullanılacak durak ve araç içi bilgilendirmeleri sayesinde toplu taşıma ulaşımının güvenilirliğini artırmak. ESHOT’un 2015 faaliyet raporundaki bilgilere göre İzmir’de 7969 otobüs durağının 110 adedi yani yaklaşık yüzde 1,4’ü akıllı durak olarak hizmet vermektedir. 2012 yılında Londra’daki 19000 otobüs durağından 2000 tanesinde yani yaklaşık yüzde 10,50’inde yolcu bilgilendirme hizmeti verilmektedir. İki şehrin oranlarını karşılaştırdığımızda bu alanda İzmir’in Londra’nın yaklaşık 8 kat gerisinde kaldığı anlaşılmaktadır.

- Kamera ve sensörler aracılığıyla ölçülen araç yoğunluklarına göre kavşaklardaki sinyalizasyonların otomatik olarak ayarlanması.

Bu ve benzer uygulamalar şehir genelinde ne kadar çok yola, kavşağa ve durağa yapılırsa o kadar sürdürülebilir bir şehir trafiği oluşacaktır. İzmir halkının gündelik hayatta sürekli yaşadığı ulaşım problemleri, iyi tasarlanmış ulaşım planları ile giderilebilir.

**III.7. Hassas Yol Kullanıcılarının Ayrılması ve Güvenliği;**

Mustafa Kemal Sahil Bulvarı kenarında Balçova istikametine doğru yol kenarında bisiklet yolu ve yaya yolu bulunmaktadır. Taşıt yolunu hemen yanında yer alan hassas yol kullanıcılarına ait bu alanlara herhangi bir motorlu taşıtın yoldan çıkarak girmesi halinde üzücü ve ciddi kayıplara yol açabilecek kazaların oluşması olasıdır. Ülkemizde birçok kentte bu tür kazaların yaşandığı bilinmektedir.

Hız sınırının 70 km/s ve üzerinde düzenlendiği Mustafa Kemal Sahil Bulvarı gibi bölünmüş yol kesimlerinde, hassas yol kullanıcılarının motorlu taşıt trafiğinden ayrılması ve yoldan çıkma kaza ihtimallerine karşı motorlu taşıtların yaya ve bisiklet yolu bölgesine girmelerini engelleyecek nitelikte kent estetiği ile uyumlu fiziki engeller oluşturulması yararlı olacaktır.

 İzmir’de yaya yolu denilince Kordon, Konak Meydanı, Kemeraltı, Bostanlı ve Karşıyaka sahilleri akla gelmektedir. Sahilin gerisindeki diğer bölgelerde böyle yolları ve alanları görmek mümkün değildir. Geniş kaldırımlar ve yaya yollarının şehrin diğer bölgelerine de yayılması gerekmektedir.

 Sinyalizasyonların yenilenmesi, alt ve üst geçitlerin yapılması gibi kavşaklardaki yayalara yönelik düzenlemeler, yayaların güvenliği ve diğer yollara geçişi açısından önemlidir. Alsancak Plevne ile Talatpaşa Bulvarlarının kesiştiği sahile doğru giden yolda ve Karşıyaka sahili Yunuslar mevkiinden Girne Bulvarına dönüş yolunda sinyalizasyon hatalarından dolayı trafik güvenliği araç ve yaya açısından ciddi tehlike arz etmektedir. Bu hatalı yerler ve birçok kavşağın sinyalizasyonları trafik yoğunluğu ve kullanımı dikkate alınarak yeniden düzenlenmelidir.

Diğer bir çevreci ulaşım türü ise bisiklet ile gerçekleşendir. Bisikletin hem sportif açıdan hem de yaya ulaşımına göre uzun mesafeleri kat edebilmesi açısından faydalı bir ulaşım aracı olduğu aşikârdır. Bisiklet ulaşımına katkıda bulunacak öneriler aşağıda belirtilmiştir:

Yurt dışında bisiklet ulaşımı yatırımları yıllar önce yapılmış olmasına karşın ülkemizde bu çalışmalara ancak son yıllarda başlanmıştır. İzmir bisiklet yolları açısından iyi bir örnek şehir olarak kabul edilebilir. Üçkuyular Vapur İskelesi’nden Çiğli Sasalı Hayvanat Bahçesine kadar olan 40 km’lik sahil yolu ile birlikte İzmir’in toplam bisiklet yolları 51.5 km’ye kadar erişir. Trafik yükünü azaltacak bir çözüm olarak bisiklet yolları ağının şehrin diğer bölgelerine de genişletilmesi gerekmektedir.

Kavşak ve ana yolların bisiklet yollarına uygun bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Örneğin İzmir Yeni Girne mevkiinin Girne Bulvarına birleştiği yolda bisiklet geçişinin güvenli bir şekilde yapılması bisiklet yoluna ulaşmak isteyen kullanıcılar için önem arz etmektedir.

**III.8. Alternatif Yolların Artırılması ve Geliştirilmesi**;

Trafik sıkışıklığının en temel nedeni alternatif yolların olmamasıdır. Araçların şehrin en yoğun olduğu merkezlere farklı güzergâhlardan alternatif yollar ile gelmesi ve yine farklı güzergâhlardan alternatif yollarla merkezlerden çıkış yapması, bilinen bir trafik mühendisliği çözümüdür. Afet ve savaş zamanlarında şehir halkının toplanacağı acil durum yerlerinin ve bu yerlere ulaşımı sağlayacak alternatif yolların şehir planlamalarında hesaba katılması gerekir. İzmir şehrinin iki ana merkezini birbirine bağlayacak olan Karşıyaka-Konak Arası Körfez Geçişi Projesi ve artırılacak alternatif vapur seferleri, Çevreyolu ve Anadolu Caddesi’ne alternatif olacaktır.

Büyük şehirlerde dar ve sonradan daralan yollar ve kavşaklar gibi trafik sıkışıklığının en yoğun olduğu yerler her gün sıkça gözlemlenmektedir. Trafik mühendisliğinde belli bir noktadan sonra şerit sayısı azalıp daralan yollar için trafik darboğazı terimi kullanılır. Çok şeritli bir yoldan gelen araç akışının tam da şeridin azaldığı bu dar boğazdan başlamak üzere arkaya doğru bir trafik kuyruğu oluşturması kaçınılmaz bir sonuçtur. Karşıyaka Alaybey trafiğinin Anadolu Caddesi’nin Konak istikametine bağlandığı nokta İzmir’deki trafik darboğazına tipik bir örnektir. Trafik mühendisliğinin gereği olarak, yol planlama çalışmaları yapılırken mümkün olduğunca böyle bir darboğazın oluşmamasına gayret edilmesi gerekir.

Ana yolların mevcut araç yükünü kaldıracak kadar geniş olmaması diğer bir ana sorundur. İzmir özelinde, orta refüjlerin daraltılması, bu yolla bir şerit daha kazandırılması Karşıyaka Girne Caddesi, Buca Şirinyer ve Hatay İnönü Caddelerinde yaşanan sorun için çözüm olabilir. Ama bu dar yollarda asıl alınması gereken önlem, yol kenarlarına park eden araçların engellenmesidir. Diğer bir problem ise farklı güzergâhlardan gelip birleşen araç trafiğine cevap veremeyen yetersiz kavşaklardır. Bu yetersiz kavşaklara alt geçit veya köprüyollar ile takviye yapılarak farklı güzergâhlardaki araç yollarının kesişmesi önlenebilir. Örneğin 1. Kordon, Kahramanlar, Şair Eşref Bulvarı ve Talat Paşa Bulvarı ile Konak istikametine gidecek olan araçları alt geçit veya köprüyollarla ayıracak bir uygulama, Alsancak tren garı kavşağındaki trafik problemini hafifletmeye büyük oranda yardımcı olabilir.

**III.9. Araç Park Alanlarının Artırılması**;

Büyük şehirlerde artan araç sayısı ile park alanlarındaki artış paralel değildir. Mevcut park alanlarının yetersizliği ve araçların kuralsız bir şekilde yollara park etmesi trafik problemlerinin içinden çıkılmaz bir hal almasına sebebiyet vermektedir. Birçok ülkede, örneğin İngiltere’de, ülkemizde ise İstanbul’da (İş Park: Park Et ve Metrobüsle Devam Et) ve kısmen de İzmir’de (İzelman: Park Et, Ring ile Devam Et) uygulanan Park Et ve Devam Et (Park and Ride) sistemi, hem bu probleme bir çözüm olmakta hem de insanları toplu taşımaya yönlendirmektedir. Bu sistem, şehir merkezine araba ile gidecek olanların arabalarını toplu taşıma vasıtalarının aktarma istasyonlarında bulunan ücretsiz veya indirimli otopark alanlarına park edip geri kalan yola toplu taşıma ile devam etmesi anlamına gelmektedir. Bu düzenleme ile şehir merkezine giden özel araç kullanımı azaltılarak trafik sorununu çözmek mümkündür. Çok katlı veya yer altı otoparklarının ya da yeni konutlar için zorunlu olarak yapılacak otoparkların mevcut ihtiyaçlarla beraber ileriki yıllardaki araç sayısı artışını karşılayabilecek şekilde planlamasının bir gereklilik olduğu açıktır.

**III.10. Toplu Taşımanın Geliştirilmesi**;

Ulaşım politikalarında en temel çözüm, toplu taşıma kullanımının artırılmasıdır. Büyükşehirlerdeki trafik yükünün büyük bir kesimini özel araçlar oluşturur ve bu durum ancak toplu taşıma artırılarak çözülebilir. Ulaşımda toplu taşıma kullanım yüzdesinin artırılmasında toplum alışkanlıkları gibi bazı unsurların dikkate alınması gerekir. Toplumsal alışkanlıkları inceleyen bir çalışmada, toplu taşıma araçlarının tercih edilme nedenleri arasında otobüs hattında fiyat; minibüs hattında biniş ve iniş noktasına yakınlık; raylı ulaşımda hız ve fiyat; taksi dolmuş hattında ise hız ve konfor parametrelerinin olduğu görülmüştür. Tercihler göz önüne alındığında aşağıdaki toplu taşıma stratejilerinin şehir ulaşımına önemli bir katkı yapacağı tahmin edilmektedir:

 • Aktarma istasyonları alternatif ulaşım vasıtasına sahip olabilir (örneğin bir aktarma istasyonunda tramvay, metro ve otobüs hatlarının kesişmesi).

 • Aktarma istasyonlarındaki ring seferleri (farklı güzergâhlara besleme) ve hatları artırılabilir.

 • Aktarma istasyonlarındaki vasıtaların kalkış sürelerinin birbirine entegre edilmesi ile bekleme süreleri azaltılabilir.

 • Toplu taşıma vasıtaları artırılabilir. İzmir’in nüfusu yoğun iki bölgesi olan Karşıyaka ile Bornova’yı birbirine bağlayan sadece iki toplu taşıma vasıtasının olduğu göz önü-ne alınmalıdır. Bunlardan birisi olan Bornova Metro hattı, Bornova merkezinden geçmemektedir. Karşıyaka’dan hareket eden bir vatandaşın Bornova gibi büyük bir alana sahip bir ilçenin metro durağı olmayan bir yerine seyahat etmesi çok büyük bir olasılıktır. Dolayısıyla bu vatandaşa metro çare olmamakta, diğer bir toplu taşıma vasıtası olan dolmuş tek seçenek olarak kalmaktadır. Dolmuşların bir kamu vasıtası olmadığı ve belli bir saat uygulamasının olmadığı düşünüldüğünde Bornova’ya Karşıyaka’dan birden çok otobüs hattının olması gerektiği anlaşılmaktadır. İyi bir belediyecilik anlayışı gereği bu otobüslerin getirdiği araç yoğunluğu sorun olarak görülüp bu uygulama yapılmamış olabilir. Ancak bazı otobüs hatlarına ait güzergâhların Bornova’nın belirli bir kısmını tarayacak şekilde düzenlenmesi ya da Bornova’nın geneline hitap eden yeni raylı sistemler yapılması yoluyla bu soruna bir çözüm getirilebilirdi.

• Toplu taşıma vasıtaları sefer sayıları en yoğun saatler olan işe giriş ve işten çıkış saatlerinde artırılabilir.

• Raylı ulaşım şehrin yoğun bölgelerine ve toplu taşımanın yetersiz olduğu bölgelere de uğrayabilir. Şehrin yoğun bölgelerine yapılabilecek raylı ulaşıma örnek olarak İzmir Bornova merkez metro hattı ve Alsancak tramvay (İzmir Belediyesi tarafından Alsancak Şair Eşref Bulvarı hattında çalışmalar devam ediyor) projelerini verebiliriz. Toplu taşımanın yetersiz olduğu bölgelere yapılabilecek raylı ulaşıma örnek olarak ise Buca Dokuz Eylül Üniversitesi Tınaztepe Kampüsü (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından uygulama projesi çalışmaları devam ediyor) Tramvay Projesi’ni verebiliriz.

• İstanbul, İzmir gibi deniz ile iç içe olan şehirlerde deniz ulaşımına önem verilerek iskelelerin ve vapurların sayısı artırılarak sefer sayıları sıklaştırılabilir. Körfez ulaşımı incelendiğinde 1883 yılında İzmir’de 14’ü körfezde 1’i körfez dışında toplam 15 adet vapur iskelesi bulunmasına karşılık günümüzde artan nüfus yoğunluğuna rağmen körfezde 8 iskele, körfez dışında ise 2 iskele olarak toplam 10 adet vapur iskelesi bulunmaktadır. Deniz ulaşımına verilen önem aradan geçen 137 yıla karşın artması gerekirken ne yazık ki önemli ve ciddi oranda azalmıştır.

• Şehir içi otobüs güzergâhları, sıklıkları ve mesafeleri nüfus yoğunluğu ve ihtiyaç doğrultusunda yeniden planlanabilir. Şehir İçinde Farklı Merkezlerin Oluşturulması

 Tek merkezli şehirlerde nüfusun büyük bir kesimi iş, ev, kamu işlemleri, ulaşım aktarmaları ve sosyal imkânlar gibi sebeplerden dolayı bu merkezlere akın etmektedir. Bu durumda şehir merkezleri ciddi bir insan ve araç baskısı altında bulunmaktadır. Şehir planlamaları yapılırken baskıyı azaltmak amacıyla şehir merkezlerinde bulunan her türlü imkânı barındıran kamu binalarının, üniversitelerin ve sanayinin de bulunduğu yeni merkezler oluşturulabilir. Konu edilen şehir merkezi yoğunluğu şehrin diğer bölgelerinde oluşturulacak alt merkezler aracılığı ile azaltılarak şehir çok merkezli bir yapıya kavuşturulabilir. Benzer bir şekilde şehrin içten dışa doğru düşen yoğunluklarının dengelenmesi durumu olan Yoğunluk Kademesi Kuralı (Ilıcalı, 1996) gibi stratejilerle ulaşım politikaları açısından da ciddi bir gelişme sağlanmış olur. İzmir için böyle bir strateji düşünüldüğünde Menemen-Seyrek Bölgesi’nin buna müsait olduğu görülmektedir. İzmir Bakırçay Üniversitesi Kampüsünün bu bölgede olması ve şehir raylı ulaşımının getirdiği avantaj ile bölgenin şehrin ayrı bir cazibe merkezi olması sağlanabilir.

 **III.11. Yeni Konutlara Göre Yolların Düzenlenmesi;**

Büyükşehirlerimizin şehirleşme yapısı özellikle 2000’li yılların getirdiği yüksek katlı, kendi sosyal imkânlarına sahip lüks konut ve siteler furyası ile köklü bir şekilde değişmiştir. Bu konut projeleri kendi otoparklarına sahip olsa bile bu büyük yoğunluk düşünülmeden planlanmış mevcut yollara ciddi bir şekilde özel araç yükü oluşturmaktadırlar. Türkiye’de ana yolların gelecek 5-10 yıl değil 50 yıl sonrası düşünülerek tasarlanmış örnekleri çok nadirdir (Atatürk Bulvarı-Kızılay-Ankara ve Adnan Menderes Bulvarı-Vatan Caddesi-İstanbul örnekleri hariç). Şehirlerin alt yapısı, planlı bir arsa kullanımı ile birlikte eşgüdümlü olarak geliştirilmelidir. İmar ve şehircilik planlamaları ile yeni yolların yapımı ve ihtiyaca cevap vermeyen yolların revize edilmesi uzun vadeli bir öngörüyle gerçekleştirilirse bu sorunların kolayca çözülebileceği açıkça görülmektedir. İzmir Mavişehir’de son 20 yılda yapılan çok katlı binaların sebebiyet verdiği trafik sıkışıklığı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının İzmir Körfez Geçişi Projesi’yle bir nebze azaltılabilir. Karayolu ve raylı sistem olarak planlanan İzmir Körfez Geçişi, metro ve banliyö raylı sistemlerinin de aynı şekilde bağlantısını sağlayacaktır. Bağlantının kuzeyde; Atatürk Organize Sanayi Bölgesi’nde olduğu düşünüldüğünde sadece Mavişehir’in değil Karşıyaka’nın, Bostanlı’nın ve Çiğli’nin araç trafiğinin yeni yollar ile İzmir çevresine aktarılması planlanmaktadır.

**III.13.** Belediye Otobüslerinin kalkış saatlerinin yeniden düzenlenerek faaliyete geçirilmesi, otobüslerin hatlarda bulunan sayılarını azaltılarak devamlı ring haline getirilerek sirkülasyonun sağlanması ve otobüs depolarının şehrin boş olduğu yerlere nakli ile caddelerin boşaltılması sağlanabilir.

 Trafik mühendisliği kapsamında Halkapınar ve Konak Bahri Baba'nın aktarma istasyonları yapılarak, Karşıyaka ve Bornova istikametlerinden gelen otobüslerin Halkapınar'da, Gaziemir, Yeşilyurt, Balçova istikametlerinden gelen otobüslerin ise, Bahri Baba'dan aktarım yapılması ile şehir içine gelen otobüs sayısı azalacağından trafik akışının yoğun olduğu Şair Eşref-Gazi-Fevzipaşa Bulvarı'ndaki trafik sakinleşecektir. Şehir içinde bulunan otobüs son duraklarına az otobüs geleceğinden, bu bölgeler parkomat alanına çevrilebilir. Otobüs duraklarının tekrar gözden geçirilerek otobüs ceplerinin şerit ayrımcılarla gösterilmesi gerekmektedir.

• Durak güvenliği açısından M.Kemal Sahil Bulvarı üzerinde gerekli önlemler kent estetiğine uygun şekilde düzenlenmelidir.

# V-SONUÇ:

“Ankara, İstanbul ve İzmir şehir merkezlerinde yaşanan trafik sorunlarının araştırılması ve çözümlerine yönelik öneriler geliştirilmesi” hususunda yapılan inceleme ve araştırma sonucunda;

## İSTANBUL, ANKARA VE İZMİR’DE KENT İÇİ TRAFİĞİN ORTAK SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

**IV.1. Karar Alma Süreçlerinde Yaşanan Sorunlar;**

Mevcut yapıda ne Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ne de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesi altında kentsel ulaşım uygulamalarını yönlendirme, planlama, denetleme işlevini üstlenen bir birim yoktur. Kentsel ulaşım yasal ve kurumsal çerçeve açısından ulusal düzeyde sahipsiz gibidir.

Kentsel ulaşıma ilişkin ilkeleri ve uygulama süreçlerini tanımlayacak ve bunların denetiminden sorumlu ulusal düzeyde bir kurum gereklidir.

- Çeşitli birimlere dağılmış olan ya da belirsizlik bulunan yetkileri bünyesinde toplamalı ve ülke düzeyinde farklı kentlerdeki uygulamalar arasında eşgüdüm sağlamalıdır.

-Kentsel ulaşımdan sorumlu bu kurum ulusal düzeyde kentsel ulaşım yatırım ve işletim kararları arasında eşgüdümü gerçekleştiren; teknik, mali, ekonomik, yasal ve idari konularda deneyimli ve sürekli kadrosu bulunan ve bir ölçüde özerk bir kuruluş olmalıdır.

-Kentsel ulaşıma yönelik parasal kaynaklar kendine yeterlilik ilkesi kapsamında yeniden gözden geçirilmeli, kentsel ulaşımın farklı alanlarında vergiler yoluyla elde edilen kaynakların kentsel ulaşımda kullanılmasını sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır. Etkin işlev görebilmesi için yerel ölçekte finansman kaynakları denetimini yapabilmelidir.

- Yerel ve ulusal düzeyde ulaşımdan toplanan vergilerin kentsel ulaşımda kullanılmasını sağlayacak yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Parasal kaynakların toplanması ve projelere dağıtılmasında akışlar yasa ile netleştirilmeli, her yıl hangi kaynakların hangi tür projelere ne oranda aktarılacağı önceden belirlenmedir.

-Bu kurum tüm kentlerde uygulanacak ulaşım politika ve önceliklerini her yıl yayınlanmalı, bu öncelikler kaynak dağıtım ölçütleri olmalıdır.

- Bu kurum ulaşım ana planı ve diğer ulaşım planları yapı süreçlerine açıklık getirerek, kentler arasındaki uygulamaları standardize etmelidir.

- Bu kurum kent içi ulaşımda standartları belirlemeli ve hazırlayacağı tip projelerden oluşturacağı proje havuzu ile özellikle küçük projelere teknik destek sağlamalıdır.

- Kent içi ulaşım konusunda yerel yönetim kadrolarının her düzeyinde eğitim ve teknik kurslarla kentlerin personelinin uzmanlaşmasına destek olmalıdır.

İstanbul, Ankara ve İzmir açısından durum değerlendirildiğinde; bahsi geçen illerin genelinde uygulanması planlanan hareketliliğe yönelik makro ve mikro master planların, plan yatırımlarının tek elden yönetilmesi, uygulanması ve denetlenmesi gerekmektedir. Kurumlar arasındaki bürokrasi, çok başlılık, öncelik farklılığı, vizyonel farklılıklar; mükerrer yatırımlara, işgücü ve insan kaynağı israfına neden olmaktadır. İstanbul, Ankara ve İzmir trafiğinin etkin ve efektif yönetilemediği görülmektedir.

Mevcut toplu ulaşım modlarının tamamının vizyon ve misyon ifadeleri araştırıldığında diğer ulaşım modlarıyla işbirliği, paylaşım, koordinasyon, ve entegrasyon içerisinde olmadıkları görülmektedir. Her bir ulaşım modu kendi amaç ve hedeflerine yönelik bir çalışma konsepti belirlemektedir. Ulaşımda tamamlayıcılık ve uyumluluk ilkelerine aykırı olan bu yapılanma verimliliği de olumsuz etkilemektedir. Tüm bu sebeplerle hatlar arası bir hiyerarşi (ana, toplayıcı ve besleyici hat hiyerarşisi gibi) belirlenerek çalışmaların yürütülmesi gerekmektedir.

Mevcut toplu taşıma otoritelerinin her biri kendi gelişim planlarını oluşturmaktadır. Geleceğe yönelik bu çalışmalar birbirlerinden habersiz ve ilişkisiz planlarla yapılmaktadır. Gelişmiş ülkelerde toplu ulaşım sisteminin tek merkezden yönetilmesi esastır. Dünya örneklerine bakıldığında tek bir toplu taşıma otoritesinin planlama çalışmalarını gerçekleştirdiği ve tüm modları kapsayan planlar yaptığı izlenmektedir. Bununla ilgili en önemli kıyaslama örneği “Transport for London” olarak verilebilir. Bu konudaki yetkilerin farklı birimlerde olması nedeniyle tam bir görev dağılımı yapılmadığından bu alanda yönetim ve koordinasyon eksikliği göze çarpmaktadır.

Toplu ulaşım sistemi denilince genel olarak, lastik tekerlekli araçlar, demiryolu, denizyolu taşımacılığı akla gelmektedir. Bu sistemi tamamlayan diğer faktörler ihmal edilmektedir. Örneğin; otoparklar toplu ulaşım sisteminin en önemli tamamlayıcısı olarak değerlendirilmemektedir. Toplu ulaşım sistemi sadece kalabalık insan gruplarının taşımasını yapan birimler olarak görülmekte ve taksi, bisiklet, yaya, scooter, motosiklet gibi araçların kullanılmasının özendirilmesinde rol oynayabilecek birimler gözden kaçmaktadır.

Toplu ulaşım sistemini oluşturan farklı modların sahip olduğu kapasiteyi, tüm ulaşım seçenekleriyle entegre eden, fiziksel ve sosyal kaynakları optimumum şekilde değerlendiren yönetim anlayışı zaruri ve acil bir ihtiyaçtır. Bununla beraber entegre bir ulaşım sisteminin operasyonu veri tabanlı bir bilgi işleme modeline dayalı olarak zaman, işgücü, finans ve kapasite kayıplarını en aza indirerek, hizmet kapasitesini daha da yukarılara çekerek hizmet alanların memnuniyet seviyesini de arttırmak mümkün olacaktır.

Büyükşehir belediyelerinde ilçeler arası eşgüdümü ve kentsel ölçekteki hizmetlere dair kararları ele alıp onaylayan UKOME, idari olarak başka kurumlarda istihdam eden kişilerin ayda birkaç gün toplanarak karar aldığı bir kurul olmaktan çok sürekli ve uzman kadrolara sahip bir yerel ulaşım otoritesi olarak işlev görmelidir. UKOME gerçek anlamda bir merkez olarak işlev görmeli, Belediye’nin kentsel ulaşımdan sorumlu tüm birimleri UKOME tarafından izlenip yönlendirilmelidir. UKOME oluşumu yeniden değerlendirilmeli, günümüzdeki yapısında ortaya çıkan aksaklıkları giderecek bir yapı ve karar süreçleri oluşturulmalıdır.

Üstlenmesi önerilen görevler ve özellikler aşağıdakilerdir

-Veri toplama ve istatistik

- Altyapı işletme yönetimi, bakım onarım teknikleri,

- Ulaşım arazi kullanım planlarının bütünlüğünü sağlamak,

- Ulaşım planları ve bunların uygulama programlarının hazırlanması,

- İşletme performansları için standart geliştirmek, uygulamaları izlemek,

- Güzergâh planları, durak ve terminal alanları hat kontenjanları, zaman ve ücret tarifeleri belirlemek

-Yol kavşak sinyalizasyon, yaya bölgesi ve yaya geçidi projelerini onaylamak,

-Eğitim-öğretim, dokümantasyon, halkla ilişkiler işlerini yürütmek,

Bu kurum ayrıca ulaşımdan sorumlu uzman kuruluş belediyeye bağlı ancak karar verme süreçlerinde belediyeden görece özerk olmalıdır,

**IV.2. Kentsel Büyümenin Getirdiği Sorunlar;**

Şehir planlamasında önerilen gelişmelerin ulaşım sistemine etkisi konusunun yeterince dikkate alınmadığı değerlendirilmektedir. İstanbul, Ankara ve İzmir’in çeşitli bölgelerinde ve özellikle şehir merkezinde ve çeperlerinde büyük toplu konut projeleri hayata geçirilmekte, toplu taşıma sistemleri ile nitelikli bir ulaşım hizmeti verilmesinin oldukça zor olduğu bu mesafelerde yaratılan konut alanlarının otomobil bağımlısı bir kent formatında olan 3 büyükşehrin bu vasfını daha da pekiştirmektedir. Aynı şekilde çoğu zaman mevzii imar planları ile hayata geçirilen lüks konut alanları projeleri ve özellikle de kent dışı alanlarda geliştirilen Alışveriş Merkezleri ise toplu taşımayı temel alan bir ulaşım sisteminin oluşturulmasını tamamen olanaksız hale getirmektedir.

Toplu konut projelerinin yanı sıra, daha da parçacı biçimde, şehirlerin pek çok bölgesinde, gerek konut projelerinde gerekse alışveriş merkezi, iş merkezi, eğlence merkezi türü konut dışı gelişmelerde, ulaşım ve trafik etkilerinin değerlendirilmesine yönelik çalışmalar önemsenmemektedir. Oysa bu tür gelişmeler, sadece ulaşım sisteminin yetersizliğine ve trafik sıkışıklığı sorununa yol açmakla kalmamakta, kent genelinde ulaşım türü seçimini otomobiller lehine etkilemekte, toplu taşıma sistemlerinin etkinliğini azaltmakta, yaya yolculuklarını ise neredeyse tamamen dışlamaktadır.

Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmelidir. Çevreyollarında ve şehir geçişlerinde yapılaşma önlenmelidir. Kentsel ulaşım politikalarındaki eksiklikler ve plansızlıktan kaynaklanan kargaşa çözümlenmeli, bu kargaşadan dolayı oluşan işgücü ve zaman kaybı önlenmelidir. Şehir merkezlerine doğru araç akışını engelleyecek alternatif politikalar uygulanmalıdır. Büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık tercih edilmelidir. Tüm ulaşım maliyetlerinde dışsal maliyetler de hesaba katılmalıdır. Kentsel alanlarda hiç yaşam hakkı tanınmayan yayalara ve yaya güvenliğine yönelik yeni tedbirler alınmalı, yaya güvenliği sağlanmalı, yaya yürüyüş bölgeleri, bisiklet yolları oluşturulmalıdır.

Kentsel planlamalarda, ulaşımda yaşanabilecek sorunları dikkate almadan yapılacak her çalışma pansuman mahiyetinde olacaktır. Şehirlerin ulaşımını göz ardı edecek ve yoğunluk ile nüfusu arttıracak her bir imar değişikliği trafik probleminin azaltılması ve ulaşılabilirliğin önündeki en büyük engel olduğu göz ardı edilmemelidir.

**IV.3. Yaya Kaynaklı Trafik Sorunları;**

Bilindiği üzere trafik güvenliğinin sağlanması dünyada ve ülkemizde en büyük problemlerden birisidir. Mevcut araç trafiğinin yanı sıra yayalar için düzenlenmiş olan üst geçitlerin, alt geçitlerin ve yaya geçitlerinin tercih etmeyerek karayolunu işgal eden yayalar, trafiğin daha da içinden çıkılmaz hale gelmesine sebebiyet vermekte ve yaya kusurlarından kaynaklanan yaralanmalı/ölümlü kazalar meydana gelmektedir.

Konuyla ilgili olarak İçişleri Bakanlığı tarafından 2019 yılı “Yaya Öncelikli Trafik Yılı” olarak ilan edilmiş ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 74. maddesinde sürücülere “görevli bir kişi veya ışıklı trafik işareti bulunmayan ancak trafik işareti veya levhalarıyla belirlenmiş kavşak giriş ve çıkışları ile yaya veya okul geçitlerine yaklaşırken yavaşlama, varsa buralardan geçen veya geçmek üzere bulunan yayalara durarak ilk geçiş hakkını verme” yükümlülüğü getirilmiştir.

Türkiye trafik sisteminde “yaya geçitleri” 1983 tarihli Karayolları Trafik Kanunu’nun ve 1997 tarihli Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde tanımlanmıştır. Buna göre yönetmeliğin üçüncü maddesinde; “Üst geçit ve alt geçitler; karayolunun, diğer bir karayolu veya demiryolunu üstten veya alttan geçmesini sağlayan yapıdır. Bu geçitler, bir yolun iki yanını bağlantı ile birleştirir ve yayaların yoldaki taşıt trafiğinin çekinceleriyle karşılaşmaksızın karşıdan karşıya geçmelerini sağlar.” Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere yaya geçidi ise, taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alandır.

Günümüzde gelişen teknoloji ve peyzaj düzenlemeler ile yaya geçitlerinin bir yandan fonksiyonel kullanımları sağlanırken diğer yandan da estetik ya da dikkat çeken sanatsal etkinliklerle teşvik edildiği görülmektedir. Bu anlamda yaya geçitlerinin kullanımını arttırıcı yaya kullanım alanlarının, gece-gündüz bakımını, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla, yerel yönetimlerin yapması da önemli bir kamu hizmeti alanı olmuştur. Bu sebeple İstanbul, Ankara ve İzmir kent merkezindeki yaya geçitlerinin hayata geçirilmesi için eksikliklerinin tespiti, fonksiyonlarının arttırılması, kullanışlı, dikkat çekici ve estetik hale getirilmesi anlamında kamuoyu oluşturarak kentlerin trafik güvenliğini yükseltmek gerekmektedir.

**IV.4. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı Hazırlanması;**

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı hazırlanarak, daha iyi bir yaşam kalitesi sağlanmalı, şehir ve çevresindeki insanları ve ticari kuruluşların hareketlilik ihtiyaçlarının karşılanması sağlanmalıdır.

Entegrasyon, katılımcılık ve değerlendirme prensiplerini dikkate alarak yapılacak bu planlama daha uygulanabilir nitelikte olacaktır. Sadece ulaştırma amaçlı değil aynı zamanda mekân odaklı da bir çalışma olacaktır. Var olan ulaşım planlarından fiziksel, davranışsal ve operasyonel araçları birlikte kullanan bir planlama yöntemi olması ile farklılık arz etmektedir.

Geniş bir katılım metodolojisi ile çalışan bu planla paydaşlar; yerel ve ulusal kurumlar, sivil toplum kuruluşları, ticari işletmeler ve şehirde yaşayanlardır. Böylece geleneksel planlama yaklaşımları yerine sürdürülebilir ve katılımcı bir yaklaşımla hazırlanacak Kentsel Ulaşım Planlaması ile yerelde yaşayanların katılımıyla beraber bir farkındalık yaratılarak ulaşım konusunda bilincin oluşması sağlanacaktır.

**IV.4.** Sürücülerin bir kısmının trafik bilgisi ve araç kullanma konusunda yeterli bilgi ve tecrübesi olmadığından (bilhassa levha konusunda çok yetersiz); yoğun trafikte dur-kalk durumlarında gecikmeler yaşanmaktadır. Bu gecikmeler diğer sürücülerin gereksiz şerit değiştirmelerine ve sonucunda da o bölgede suni yoğunlukların yaşanmasına sebep olmaktadır. Bunun yanında, ufak çaplı maddi hasarlı kazalarda dahi bazı sürücülerin kendi aralarında Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı düzenlemekten imtina ettikleri ya da araçlarını yol dışı yapmadan tutanak düzenledikleri görülmektedir. Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı düzenleme konusunda da sürücülerin yeterli bilgiye sahip olmadıkları gözlenmektedir. Bu durumda sürücü kurslarında verilen derslerin oluşturulacak komisyon ile değerlendirilmesi ve yeni bir müfredat ile genişletilmesi, vatandaşlarda farkındalığı artırılmasına yönelik görsel ve iletişimsel kamu spotlarının artırılması, vatandaşlarımızın yoğun olarak izledikleri tv program ve dizilere trafik bilgisi yönünden içerik eklenmesi zorunluluğunun getirilmesi gibi çalışmalar yapılabileceği düşünülmektedir.

**IV.5.** Hız cezaları gelişen teknoloji ile birlikte artık daha çok kamera sistemlerinden araç plakalarına yazılmaktadır. Her ne kadar sürücü belgesine yazılan cezaların belirli sayıda tekrarında sürücü belgesi geri alınıyorsa da sürücü belgesine ceza yazım yoğunluğu bu ihlal tarzı için düşük olduğundan caydırıcılığı azalmıştır.

Tescil plakasına yazılan hız cezalarının tekrarları halinde (Ör: Yılda 5 kez 51-2a 3 kez 51-2b, 2 kez 51-2c gibi) araçları trafikten (İhlal şekline göre 1 hafta ile 15 gün)men etme yaptırımı uygulanması halinde caydırıcılığın artacağı değerlendirilmektedir.

Seyir halinde cep telefonu kullanmak dikkat eksikliği yaratarak kazalara sebebiyet vermekte, can ve mal kayıplarına neden olmaktadır. Yapılacak çalışma ile seyir halinde cep telefonu kullanma cezasının ağırlaştırılarak, rutin olarak bu kural ihlalinde bulunan sürücülerin (bir yıl içinde 5 kez vb.) ehliyetlerine belirli sürelerle el konulabilmesinin bu ihlal tipinden dolayı oluşan kazaları azaltacağı değerlendirilmektedir.

Taşımacılık konusunda aynı ihlallerin Karayolları Taşıma Kanununda ve Karayolları Trafik Kanununda farklı yaptırımları bulunmaktadır. Bu durumda yaptırımlara yapılan itirazlarda yargıya konu olmaktadır.

**IV.6.** Taşıma ile ilgili olan ihlallerin tek bir kanunda toplanması veya yaptırımların eşitlenmesinin faydalı olacağı ve karışıklıkları önleyeceği tavsiyeye değer görülmüştür.

Örneğin; araçların seyir halinde trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şeklide ardı ardına birden fazla şerit değiştirmeleri Karayolları Trafik Kanunun 46/2 (g) maddesi uyarınca cezası 1002 TL’dir. Yapılan kural ihlali akan trafikte diğer sürücüleri tehlikeye düşürmektedir.

Kanunun 67/1 (d) maddesinde (Herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle aracın ani olarak yönünün değiştirilmesi veya kendi etrafında döndürülmesi) olduğu gibi gerek para miktarının 5010 Tl olması, sürücü belgesine 60 gün süre ile geçici el konulması ve araç sahibine bakılmaksızın 60 gün trafikten men getirilmesi trafik düzeni ve güvenliğinin sağlanmasına katkı sunacağı değerlendirilmektedir.

**IV.7.** Şehir içi taşımacılığında ticari taksilerin kısa mesafe yolcu almama veya yolcu seçmelerinde ülkemize gelen turistlere ve vatandaşlarımıza olumsuz etkiler doğurduğu yapılan araştırma ve görüşmelerde belirtilmiştir. Kısa mesafe yolcu almama veya yolcu seçilmesinin kanunda açıkça tanımının yapılması ve caydırıcı yaptırımların uygulanması sağlanmalıdır.

**IV.8.** D2 yetki belgesi sahiplerinin yetki belgelerini başka taşımacı firmalara kiraladığından dolayı korsan taşımacılıkla mücadele güçleşmektedir.

D2 yetki belgesinin kiralanmasının kaldırılması ve D2 yetki belgesi sahiplerinin kendi araçları ile yapmasının korsan taşımacılığın önlemesinde etkili olacağı düşünülmektedir.

**IV.9.** Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs bilgilerinin bir arada bulunduğu, sorgulandığı bir proje bulunmamaktadır. Ülkemizde bulunan şehirlerarası terminallerde bazı illerimiz Excel vb. programları kullanmakta, çok sayıda otobüs seferi olmayan illerimiz ise defter kaydı tutmak suretiyle bu denetimi yapmaya çalışmaktadır.

Şoför ve araçların kontrollerinin daha sağlıklı yapılabilmesi için PolNet sistemine entegre, Otogar Sefer Programı şeklinde bir programın tüm Türkiye’de kullanılması, şoförlerin kaç gün çalıştığı, araçların hangi otogarlardan çıkış yaptığı bilgilerine ulaşılabilmesi, denetimlerde etkinliği artırarak şoför kaynaklı kazaların önüne geçeceği değerlendirilmektedir.

**IV.10. Trafik Denetimlerini Destekleyici Diğer Yöntemler;**

**IV.10.1. Toplumu Bilgilendirme, Etkileme ve Katılımı Sağlama**

Trafik yönetiminde halkla ilişkiler konusuna ağırlık verilmelidir. Halkla ilişkiler çalışmalarıyla;

 -Yol kullanıcılarını trafik denetimlerinin faaliyetleri ve onlardan beklenen davranış değişiklikleri konusunda bilgilendirme ve eğitme,

 -Hız sınırlarına ve güvenli hızlara uymaya özendirme,

 -Halkı hızlı araç kullanma sorununu çözmeye yönelik faaliyetleri destek vermeye teşviki sağlanacaktır.

**IV.10.2. Sürücü Davranışlarının Değiştirilmesi ve Halkın İkna Edilmesi**

Buradaki amaç trafik yönetimi için talep yaratmaktır. Bu konuda yönetimlerin karşı karşıya kalabileceği kamuoyu direnci azaltılarak hareket etmelerine imkân sağlamaktadır.(Kampanyalar, televizyon-radyo yayınlar, duygusal etkileme, denetimlerin önceden bildirilmesi gibi)

**c) Medyayla Çalışma**

Kampanyalarda medyanın desteğinin sağlanması ve bunu yaparken kampanya nedenlerinin net bir şekilde belirlenmesi ve kanıtlarla desteklenmesi çok önemlidir.

**IV.10.3. Tanınmış Kişilerin Örnek Olması**

Kanaat önderleri, ünlüler, politikacılar ve kamu görevlilerinin kampanyalarını desteklemelerini sağlamak, halk desteğinin sağlanmasında çok faydalı olacaktır.

**IV.10.4. Tanıtım Kampanyası Mesajlarının Tekrarlanması**

Bu tür çalışmalar, trafik ihlallerinin zararlarını ve sürücülere her an her yerde yakalanma riskinin yüksek olduğunu hatırlatmaktadır.

**IV.10.5. İyi Duyurulmuş Denetim**

Sürdürülebilir bir denetim ve yönetim programının ilk evresinde; ceza yazmaya bir alternatif olarak kurallara uyma konusunu işleyen broşürler ve medya yayınları ile uyarıda bulunulabilir.

**IV.10.6. Toplum Destekli Programalar**

Bazen kimi bölgelerde hızlı araç kullanımıyla ilgili sorunları azaltmak için halk kendiliğinden harekete geçmektedir. Bu gibi toplumsal girişimler, halkın soruna ilgi gösterdiğine işaret etse de, yol güvenliği uzmanlarınca yönlendirilmediği zaman yeni sorunlara yol açabilmektedir. Ancak yol kullanıcılarını etkilemek açısından karayolu güvenliği ve hız yönetimi konusuna halkın ilgisini çekmek açısından faydalı bir yöntemdir. Gönüllü toplum çalışmaları trafik yönetimi programlarının maliyetlerinin dengelenmesine de yardımcı olur.

**IV.10.7. Okul Hız Bölgesi**

Uygulama okul önlerinde tüm günü kapsayan hız sınırını gösterir levhalarla yapılmakta olup, motorlu araçları yavaşlatacak ek önlemler alınmadığından okul önü kazalar önlememektedir. Okulun başlama ve dağılma saatlerinde yaklaşık bir saat civarında, genelde günde iki defa olmak üzere düşük hızların uygulanması ve bunun hız yavaşlatma sistemleri ile birlikte desteklenmesi yarar sağlayacaktır.

**IV.11. Toplu Taşıma Araçlarının Karıştığı Kazalar**

Trafik kazaları, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük metropollerde; trafik yoğunluğunu arttırmakta, trafik akışını yavaşlatmakta hatta trafiği durma noktasına getirmekte, gereksiz yakıt tüketimi nedeniyle büyük ekonomik kayıplar ile çevre kirliliğine sebep olmakta ve yoğun şikâyetlere sebep olmaktadır.

Kazaya karışan araçlarda birinin veya daha fazlasının kamu kurumlarına ait olması durumunda var olan kazaların %92’sinin yalnız maddi hasarlarla sonuçlanan trafik kazaları olduğu bilinmektedir.

Karayolları Trafik Kanununun 81. maddesinde, Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 152. maddesi uyarınca yalnız maddi hasara yol açan trafik kazalarında, tarafların kazayı kendi düzenleyecekleri tutanakla tespit etmelerinde anlaşmaları halinde kaza tespit tutanağı tutulmasına ait “Yalnız Maddi Hasarla Sonuçlanan Trafik Kazalarında Taraflarca Doldurulacak Kaza Tespit Tutanaklarına İlişkin 24.12.2013 tarih, 2013/22 sayılı genelgede kazaya karışan taraflarca düzenlenmesi kapsamına, kamu kurum ve kuruluşlarına ait araçlarda dahildi.

Başbakanlık Hazine Müsteşarlığınca yayınlanan 07.11.2017 tarih ve 2017/18 sayılı genelge ile kamu kurum ve kuruluşlarına ait araçların karıştığı trafik kazalarında, 30.01.2011 tarihli İçişleri Bakanlığının onayı ile çıkarılan “Trafik Denetim ve Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge” hükümleri gerekçe gösterilerek 2013/22 sayılı genelge hükümleri değiştirilmiş, kaza tespit tutanağının trafik zabıtasınca düzenlenmesi esası getirilmiştir.

Dolayısıyla; 2017/18 sayılı genelgenin birinci maddesinin 1.2 bendinin (d) fıkrasının yeniden değerlendirilerek, “kazaya karışan araçlarda herhangi birinin kamu kurum ve kuruluşlarına ait olması (Sağlık Bakanlığına ait ambulans ve acil sağlık araçları ile Büyükşehir Belediyelerine ait toplu taşıma araçları hariç)” şeklinde değiştirilerek düzenlenmesi,

18.07.1997 tarih ve 23053 Mükerrer Resmi Gazetede yayınlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 152. maddesinin (ç) bendinin 5. fıkrasının “kazaya karışan araçlarda herhangi birinin kamu kurum ve kuruluşlarına ait olması (Sağlık Bakanlığına ait ambulans ve acil sağlık araçları ile Büyükşehir Belediyelerine ait toplu taşıma araçları hariç)” şeklinde değiştirilerek düzenlenmesi,

Diğer yandan “Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge” nin 54/1 maddesinin (a) bendinin 2. fıkrasının yeniden değerlendirilerek, yalnız maddi hasarlarla sonuçlanan ve tarafların anlaştığı trafik kazalarında kazaların tespiti ve tutanağa bağlanması işlemlerinin kazaya karışan sürücüler tarafından tanzim edilmesi için İçişleri Bakanlığı nezdinde girişimlerin yapılması gerekmektedir.

 **IV.10.12. Trafik Kural İhlalleri**

 Vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik olarak trafik birimlerinde görevli personel 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre hizmet vermektedirler.

 Trafik kazalarının azaltılması ile trafik düzenleme ve denetleme faaliyetlerinin etkinliğini arttırmak amacıyla, trafik denetimlerinin yanı sıra Trafik Hizmetleri Başkanlığınca değerlendirilen trafik kaza istatistiklerine göre, trafik kazalarının yoğun olduğu yol kesimleri, mevsim, gün ve saatler tespit edilmekte ve bu tespitler doğrultusunda trafik ekipleri Özel Denetim Programları hazırlayarak İllerde denetim yapıldığı görülmektedir. Şehir dışı trafik kuruluşlarına ağırlıklı olarak hız ihlalleri, otobüs ve kamyonlar üzerinde denetim yapılırken, şehir içinde ise genelde alkol, kırmızı ışık ihlali, yaya güvenliği, emniyet kemeri kullanımı ve servis araçları denetimine yönelik özel programlar uygulanmaktadır.

 Şehir içinde meydana gelen yayaların karıştığı trafik kazalarının sebepleri değerlendirildiğinde; ilk geçiş hakkını vermemek, yola birden çıkmak, duran taşıtların ön ve arkasından yola çıkmak, kırmızı ışıkta geçmek gibi temel trafik kurallarını ihlal etmek varken, sürücülerin ise yaya geçitlerinde hız, kırmızı ışık ve şerit ihlali olmak üzere Karayolları Trafik Kanununda belirtilen kurallara uymadıkları tespit edilmiştir.

 Trafikte yaya güvenliğinin daha etkin bir şekilde sağlanabilmesi için;

 -Araçların, kavşak yaklaşımlarına ve içine, trafik işaret, levha ve ışıklarının önüne, yaya geçitlerine, kaldırımlarına ve toplu taşıma araçlarının duraklarına park etmelerinin önlenmesi,

 -Şehirlerimizin yol ve trafik durumları ile trafik kazalarına ilişkin verileri dikkatle değerlendirerek, özellikle okul, hastane ve alışveriş merkezlerinin yoğun olduğu yerlerdeki yollarda gereken güvenli hız sınırlarına uyulmasını sağlayan yatay ve düşey işaretlemeler ile standartlara uygun fiziki tedbirler alınıp, etkin bir şekilde uygulanması,

 -Yayaların karşıdan karşıya geçişlerinde yaya geçitlerini kullanmalarına yönelik eğitim ve denetim faaliyetlerinin arttırılması (Ankara’da 2018 yılında 16 yayaya ceza yazılmışken, 2019 yılında yaya güvenliğine ilişkin Bakanlığımızın aldığı tedbirler kapsamında 1.494 yayaya ceza yazılmıştır.),

 -Toplu taşıma araçlarına özellikle de minibüslere güzergâh ve duraklar dışında yolcu indirme ve bindirme yapmalarına müsaade edilmemesi,

 -Önem arz eden ve yaya kazalarının yoğun olarak meydana geldiği güzergâh ve kavşaklarda yeteri kadar yaya ve motorize ekiplerle personel görevlendirilmesi hususları başta olmak üzere tüm yol kullanıcılarının can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik trafik düzenleme, eğitim ve denetleme faaliyetlerinin aralıksız bir şekilde sürdürülmesi gerektiği,

**IV.10.13. Etkin ve Planlı Denetim**

Trafik kurallarını ihlalinin hiçbir gerekçesi olamayacağı, örnek verilirse otopark alanlarının yetersizliği trafik akışını yavaşlatan, engelleyen parklamalar için bir hak olarak düşünülemeyeceği, bu nedenle yasak levhasının altına yapılan parkın, hız limitlerine uyulmaması gibi ihlallerin yalnız sürücüler tarafından değil denetimle görevli personel tarafından dahi doğal görülmesi halinin bir an önce bırakılarak kuralların işler hale getirilmesi sağlanmalıdır.

Kural ihlallerinin önüne geçmeye yönelik denetim ve uygulamalara karşı başta ekonomik gerekçeler olmak üzere farklı gerekçelerin getirilebileceği ve farklı baskı gruplarının uygulamayı engelleyici girişimleri olacağı düşünülerek; denetimlerin yapılacağının kamuoyu ile paylaşılması, denetimin örneğin usulsüz parklamalara yönelik ve sürekli olacağının açıkça belirtilmesi, gerektiğinde afiş veya billboardlarla bilgilendirmelerin yapılması, böylece kamuoyu desteğinin alınması sağlanmalıdır.

Trafik ile ilgili istatistiki verilerin yeniden kodlanarak sadece kaza sayısı, ölü ve yaralı sayısı yanında; yolların kapalı kalma süreleri, yol akışkanlığı, araçların trafikte geçen süresi, bu sürelerin nerelerde yoğunlaştığı gibi verilerin de istatistiki çalışmalarda göz önüne alınarak tespit edilmesi ve planlamaların bu verilere dayanarak yapılması sağlanmalıdır.

Trafik akıcılığının sağlanması istenen cadde ve sokakların belirlenmeli, bu amaçla, trafik akışını engelleyen cadde ve sokak üstüne yapılan usulsüz parklamaların önüne geçilmesi için ücretli ve ücretsiz park alanlarının yeniden belirlenmesi, ayrıca park yapılmayacak alanlara yönelik işaretlemelerin de gözden geçirilmesi, denetimleri kişi ve kuruluş gözetmeksizin yapılması sağlanmalıdır.

Güven timleri şeklinde gezici trafik timleri kurularak; trafik akışını engelleyen kural ihlallerine anlık müdahale edilmesi, farklı cadde ve sokaklarda zaman gözetmeksizin yapılacak denetimlerle kural ihlali yapan sürücülerde yakalanma algısının arttırılması sağlanmalıdır.

Genel denetim dışında İl Valilerinin koordinasyonu ve gözetiminde trafik sorunu yaşanan alanların tespitinin yapılarak bir envanter oluşturulması, fiziki kaynaklı sorunların ilgili kurumlara bildirilmesi, denetimle önüne geçilebilecek sorunların ayrıca ele alınması, denetim yapılacak cadde ve sokakların belirlenmesi, ilan edilerek kamuoyuyla paylaşılması ve trafik kültürünün oluşacağı bir süre (en az 5 yıl) denetimlerin gerekiyorsa 24 saat esasına göre planlanması, personel görevlendirme, kamera ile izleme, cezai işlemlerin kişi gözetmeksizin, kamu görevlilerini de kapsayacak şekilde tavizsiz uygulanması, alınacak kararın bir proje haline getirilmesi, her yıl personel sayısı da göz önüne alınarak uygulama alanlarının arttırılması, projelerin İçişleri Bakanlığının denetiminde gerektiğinde Mülkiye veya Polis Müfettişlerince yerinde denetlenerek aksaklıkların tespit edilerek uygulamanın etkinliği sağlanmalıdır.

Böylece belli yollarda ve bölgelerde, trafik görevlilerinin, trafik işaretlerinin ve en önemlisi trafik kurallarının önemli ve saygı duyulan unsur olması, sürücü ve yayaların kurallara saygılı oldukları, gürültü, aşırı hız, usulsüz park, trafik uyarı ve levhalarına aykırı davranışların önüne geçilen alanların oluşturulması, uygulamanın sürekliliği ile örnek bölgeler oluşturularak trafik kültürünün yalnız eğitim ile değil uygulama ile oluşturulması sağlanmalıdır.

Kanaat ve sonucuna varılmıştır.

Tarafımızdan (3) örnek olarak düzenlenen bu İnceleme-Araştırma Raporunun (1) örneği dizi pusulasına bağlı ekleri ile birlikte diğer (2) örneği de eksiz olarak İçişleri Bakanlığına (Mülkiye Teftiş Kurulu Başkanlığı) sunulmuştur. 12/10/2020

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Hamdi ÜNCÜMülkiye Müfettişi | Özcan BADEMCİMülkiye Başmüfettişi |

,