

Kentsel Hareketlilik Yönetimine Stratejik Bir Bakış: İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı Üzerine Nitel Bir Analiz

Çağlar Eren AYZAZ¹

Kentsel Hareketlilik Yönetimine Stratejik Bir Bakış:
İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı
Üzerine Nitel Bir Analiz

A Strategic Overview on Urban Mobility
Management: A Qualitative Analysis on Istanbul
Sustainable Urban Mobility Plan

Öz

Hızla büyüyen kentlerde ortaya çıkan sorunlardan biri kentsel ulaşımdır. Trafik sıkışıklığının yanı sıra çevre üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle bu sorun, çevrenin ve kentsel hareketliliğin sürdürülebilirliği açısından bir tehdit unsurudur. Geleneksel ulaşım planlama yöntemlerinin sorunun çözümünde yetersiz kalması üzerine, bu planların yerini Sürdürülebilir Kentsel Hareket Planları (SKHP) almaya başlamıştır. Bu çalışma, ortaya çıkan yeni planlama yaklaşımını konu edinmektedir. Çalışma kapsamında, konuya ilişkin kuramsal çerçevenin ortaya konulmasının ardından Türkiye’de ulaşım planlamasının güncel durumu ele alınmıştır. Çalışmada, Türkiye’de uygulamaya konulan ilk plan olan İstanbul SKHP’nin amaçları, SKHP yaklaşımının temel özellikleri bakımından MAXQDA programı aracılığıyla analiz edilmiştir. Çalışma sonucunda, İstanbul SKHP’nin, SKHP yaklaşımının gerekliliklerini karşılama düzeyine ilişkin bulgulara ulaşılmıştır.

Abstract

One of the problems that emerged in rapidly growing cities is urban transport. Besides traffic congestion, this problem is a threat to the sustainability of the environment and urban mobility. Due to the incapability of traditional urban transport plans, they started to be replaced by Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). This study mentions the new emerging planning approach, reveals the theoretical framework of the subject; then, discusses the current situation of urban transport planning in Turkey. The study analyses the objectives of the Istanbul SUMP, the first plan implemented in Turkey, through MAXQDA software in terms of essential features of the SUMP approach. As a result of the study, indications about level of meeting the requirements of the SUMP approach of Istanbul SUMP were obtained.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKHP), Kentsel Ulaşım, Stratejik Yönetim, İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

Keywords: Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), Strategic Management, Urban Transport, Istanbul Metropolitan Municipality.

Makale Türü: Araştırma

Paper Type: Research

1. Giriş

Dünyada kentleşme sürecini şekillendiren en önemli gelişmelerden biri Sanayi Devrimidir (Yılmaz ve Çitçi, 2011: 257). Sanayi Devrimi ile birlikte üretim fabrikalara taşınmış, bu fabrikaların etrafındaki

¹ Dr., Hazine ve Maliye Bakanlığı, ceayaz@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3248-6159>

yerleşimler, kentleşmenin yeni biçimini oluşturmuştur (Aksoy, 2016: 34). Sanayi Devriminden bu yana hızla büyüyen ve gelişen kentler, günümüz ekonomik faaliyetlerinin merkezinde yer almaları dolayısıyla gelişmeye, genişlemeye, kalabalıklaşmaya ve sonuç olarak çözüme muhtaç yeni toplumsal ve yönetsel sorunlar üretmeye devam etmektedir.

Türkiye’de ise kentleşmeyi şekillendiren birincil faktör kırdan kente göçler olup özellikle 1950 yılı sonrasında sanayi kentlerinde yoğun bir nüfus artışı görülmüştür (Işık, 2005: 58). Türkiye’de 1950’li yıllarda yaşanan sanayileşme süreci ve bu sürecin ortaya çıkardığı ekonomik gelişmeler, kentlerde yeni iş sahalarının oluşmasıyla birlikte kentleri çekici hale getirmiş; köylerdeki yoksulluk ve geri kalmışlık nedeniyle kırsal nüfus çözülmeye başlamıştır (Güreşçi, 2011: 128). Yaşanan bu göçler, göç alan kentlerde yoğun nüfus baskısı, çarpık kentleşme ve gecekondulaşma gibi sorunlara neden olmuştur (Güreşçi, 2010: 81). Kente göç ile gelen yeni nüfusun yaşam alanları; eğitim, sağlık, ulaşım ve altyapı eksikliğinin yaşandığı alanlar haline gelmiş ve kentlerde yeni sorunların ortaya çıkmıştır (Eren Yalçın ve Öcal Kara, 2016: 157). Köyden kente göçün kolaylaştırıcı bir unsuru olan ulaşım araçlarının yaygınlaşması (Öztürk ve Altuntepe, 2008: 1590), kentlerde artan nüfus ve çarpık kentleşme yeni bir sorun kaynağı haline gelmiştir.

Kentlerde sürdürülen ekonomik faaliyetler yeni iş alanlarına, yeni iş alanlarında istihdam edilen yeni kent nüfusu barınma alanlarına ve tüm bu alanlar altyapı yatırımlarına olan ihtiyacı sürekli hale getirmektedir. Gerek iş gerek barınma alanları, arazi kullanımı ile birlikte su ve enerji ihtiyacını da beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte ortaya çıkan bir başka ihtiyaç ve çözüm gerektiren husus ise kentsel mekânlar arası ulaşım. Kent nüfusunun iş alanlarına, konutlarına ve bireysel ya da sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri kentsel alanlara erişebilmek için kent içinde yarattıkları hareketlilik, günümüzde birçok büyük kentte yaşanan trafik sorununu ortaya çıkarmaktadır. Trafikte geçirilen sürelerin artması ise iklim değişikliğine neden olan sera gazı emisyonları ile hava ve gürültü kirliliğini artırması nedeniyle sosyo-ekonomik kayıplara yol açmaktadır (Tuğaç, 2022: 549). Dolayısıyla kentsel ulaşım ya da daha kapsayıcı bir ifadeyle kentsel hareketlilik, sürekli büyüyen ve gelişen kentler açısından titizlikle yönetilmesi gereken bir husus olarak ele alınmalıdır. Belirli amaçları gerçekleştirmeye yönelik bir yönlendirme süreci olarak tanımlanabilecek yönetim sürecinin ilk adımı ise planlamadır. Bu bağlamda kentsel hareketliliğin yönetilmesi için ilk olarak bu yönde bir planlamanın yapılması, daha sonra bu planların uygulanması, ardından uygulama sonuçlarının değerlendirilmesi ve değerlendirme sonuçları çerçevesinde planların yeniden geliştirilmesi adımları izlenmelidir. Aynı zamanda, kentsel faaliyetlerin sürekli artış gösterdiği ve bu artışın süreklilik arz ettiği göz önünde bulundurulduğunda, kentsel hareketliliğe dair yönetim faaliyetlerinin yalnızca mevcut durumunun ele alınması, sorunların çözümünde ve yeni sorunların ortaya çıkmasının önlenmesinde yetersiz kalacaktır. Bu nedenle kentsel hareketliliğin dünü ve bugünü ile birlikte yarını da planlama ve yönetim faaliyetlerine dâhil edilmeli, kentsel hareketliliğin ve dolayısıyla kentsel çevrenin sürdürülebilirliğini sağlamak hedeflenmelidir. Geleceğe yönelik planlama ve yönetimin anahtarı ise stratejik yönetim anlayışıdır. Bu bağlamda; çevresel, sosyal ve ekonomik boyutlarıyla kentsel hareketlilik, stratejik bir biçimde ele alınmalı, planlanmalı ve yönetilmelidir.

Kentsel hareketlilik; kentlerin coğrafi, yapısal ve sosyal koşullarına göre şekillenmektedir. Bu bakımdan, tüm kentler için geçerli olabilecek ortak bir kentsel hareket yapısından söz edilmesi mümkün değildir. Bu nedenle, kentsel hareketliliği doğuran ve yapılandıran kente özgü koşullar, kentsel hareketliliğin planlanması ve yönetilmesinde dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda, kentsel hareketlilik yönetiminde en önemli aktör yerel yönetim birimleridir. Dolayısıyla yerel yönetim birimleri, kent içi ulaşım ve hareketliliği, çevresel etkileri ve yaşam kalitesi gibi faktörleri göz önünde bulundurarak, sürdürülebilir, etkin, ekonomik ve verimli bir şekilde planlamalı ve yönetmelidir.

Kentsel hareketlilik; genel olarak araç ve yaya hareketliliği olarak değerlendirilmekte ve genellikle araç odaklı çözümler üretilmeye çalışılmakta olup bu yaklaşım sorunların çözümünde verimliliği sağlayamamaktadır (Korkmazyürek ve Polat, 2019: 226). Bu durum, motorlu taşıt odaklı planlama anlayışını sorgulanır hale getirmiş, kentsel hareketlilik planlamasında erişilebilirlik, yaya ve mikro hareketlilik odaklı yeni bir anlayışın gündeme gelmesi ile sonuçlanmıştır (Oğuztimur, 2022: 63). Trafik tıkanıklığı, zaman kaybı, hava ve gürültü kirliliği, verimsiz arazi kullanımı gibi sorunlara çözüm üretmekte yetersiz kalan geleneksel ulaşım planları; bu yeni anlayışla birlikte yerini Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarına (SKHP) bırakmaya başlamıştır (Korkmazyürek, 2018: 2-3).

Bu çalışmanın konusunu; kentsel hareketliliği bütüncül bir yaklaşımla ele alan, motorlu taşıtlar yerine kent sakinlerini ön planda tutan, ulaşım faaliyetlerinin çevresel etkilerini en aza indirmeyi ve sürdürülebilirliği hedefleyen SKHP'ler oluşturmaktadır. Çalışmanın amacı, Türkiye'nin ilk SKHP'si olan İstanbul SKHP'nin, SKPH yaklaşımının literatürde yer alan temel özellikleri çerçevesinde değerlendirilmesi ve bu özellikleri içerme düzeyinin incelenmesidir. Bu çerçevede öncelikle kuramsal çerçeveye yer verilmiş, çalışma bakımından önem arz eden kavramlar ile SKHP'ler genel hatlarıyla aktarılmış, ardından Türkiye'de ulaşım planlamasına ilişkin yasal çerçeve ile birlikte SKHP'ye ilişkin uygulamalar değerlendirilmiştir. İzleyen bölümde, çalışmanın amacını, kapsamını ve yöntemini içeren metodolojiye yer verilmiştir. Çalışma kapsamında; Türkiye'de uygulamaya konulan ilk SKHP'si olan İstanbul SKHP (URL-1), amaçları bakımından MAXQDA programı aracılığıyla analiz edilmiştir. Kuramsal çerçeveden hareketle, bir SKHP'nin taşıması gereken temel özellikler, MAXQDA programında birer kod olarak oluşturulmuş ve bu kodlar, İstanbul SKHP'nin amaçlarının analizinde kullanılmış, analiz sonuçlarına ise çalışmanın Bulgular başlıklı bölümünde yer verilmiştir. Çalışma sonucunda, Türkiye'de bir ilk olma özelliğini taşıyan İstanbul SKHP'nin, SKHP yaklaşımının temel özelliklerini ne düzeyde içerdiği ve bu yaklaşımın gerekliliklerine uyum düzeyine ilişkin veriler elde edilerek, bu verilerin yorumlanmasıyla gerek plan sahibi İstanbul Büyükşehir Belediyesi, gerek SKHP hazırlığında olan diğer büyükşehir belediyeleri için öneriler sunulması amaçlanmaktadır.

2. Kuramsal Çerçeve

Kent kavramı; "sanayi, ticaret ve hizmet sektörü faaliyetlerinin yürütüldüğü, sınırları belirli bir alanda nüfusun yoğunlaştığı, çeşitli sosyal grupları barındıran, merkezi ve yerel yönetimi temsil eden çeşitli kurumların bulunduğu, yerel, bölgesel ya da uluslararası ilişki ağlarına sahip heterojen bir toplum" olarak tanımlanabilir (Bal, 2016: 34). Sosyolojik açıdan kent, "toplumsal bakımdan benzerlik göstermeyen bireylerin oluşturduğu, göreceli olarak geniş, yoğun nüfuslu ve mekânda süreklilik niteliği olan yerleşme" olarak tanımlanmakta olup ortak özellikleri "belirli bir nüfus çokluğu, yoğunluk, işbölümü, uzmanlaşma ve türdeş olmama" şeklinde sayılabilir (Keleş, 2016: 111). Kentler, "her türlü tek tipleşmenin ortadan kalktığı, farklılıkların hüküm sürdüğü yerlerdir" (Şahin, 2018: 6). Bu tanımlardan hareketle; kentler, tarım dışı ekonomik faaliyetlerin sürdürüldüğü, belirli bir coğrafi alan üzerinde yer alan, diğer yerleşim birimlerine göre büyük ve yoğun nüfuslu, farklılıkların hâkim olduğu insan yerleşimleri olarak tanımlanabilir.

Kent kavramının ardından değinilmesi gereken bir başka kavram ise kentleşmedir. Kısaca, kentsel alanda yaşayan insan oranındaki artış olarak tanımlanabilecek olan kentleşme (Şahin, 2018: 8); özellikle Sanayi Devrimi sonrasında büyük bir hız kazanmıştır. Ekonomik faaliyetlerin odağı haline gelen sanayi, işgücüne gereksinimi ortaya çıkarmış, bu işgücünün sanayi alanları çevresinde yerleşmesiyle kentler giderek kalabalıklaşmış ve artan nüfus birçok yeni sorunu ortaya çıkarmıştır. Kent nüfusunun arazi, barınma, ulaşım ve altyapı ihtiyaçlarının ekonomik ve verimli bir şekilde karşılanmasına ihtiyaç duyulmakta olup bu faaliyetlerin bir plan çerçevesinde sunulması, hizmet etkinliği ve çevresel etkiler bakımından hayati bir öneme sahiptir. Kent planlaması, kentin fiziki olarak düzenlenmesinin ötesinde toplumsal ve ekonomik amaçların gerçekleştirilmesini de kapsar (Keleş, 2016: 113). Birbiriyle benzerlik göstermeyen insan topluluklarının sayısız farklı faaliyetlerine ev sahipliği yapan kentler, kendilerine

özgü yapıları nedeniyle kent planlaması bakımından da birbirinden farklılık göstermelidir. Kent planlaması yapılırken kentlerin ve kentlilerin özellikleri, avantajları, dezavantajları, imkânları, güçlü ve zayıf yönleri detaylı olarak analiz edilmeli, kentsel ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması adına bu doğrultuda belirlenen amaçlara ulaşmak için izlenecek planlar oluşturulmalıdır.

Kentler, birçok farklı faaliyete ev sahipliği yapmaları nedeniyle dinamik yapıya sahip yerleşim birimleridir. Ekonomik, beşeri, sosyal ve kültürel faaliyetlerin tamamı, kent genelinde bir hareketliliği beraberinde getirmektedir. Kent sakinlerinin konutlarına, iş yerlerine, bireysel ve toplumsal ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri mekânlara erişimi, kent genelinde sürekliliği olan bir hareketlilik meydana getirmektedir. İnsanların ve yüklerin kent içindeki dolaşımını ifade eden kentsel hareketlilik, kentsel çevrenin de kaçınılmaz olarak etkilenmesine neden olmakta ve kent planlamasında yeni zorluklar doğurmaktadır (Özcan ve Hamamcıoğlu, 2021: 1094). Sürekli büyüyen kentlerde, ulaşılması gereken mesafenin artması nedeniyle kullanım sıklığı artan bireysel araçların neden olduğu bu zorluklar, kent planlama çalışmalarında; park problemleri, sürdürülebilir alternatif ulaşım modları, entegre akıllı ulaşım sistemleri, teknolojik ve sürdürülebilir ulaşım esasları gibi faktörlerin ihmal edilmesi nedeniyle giderek artmaktadır (Korkmazıyürek ve Polat, 2019: 227). Mevcut durum değerlendirildiğinde, bireysel araçları odağına alan planlama yaklaşımının, bu zorlukları ortadan kaldırmakta yetersiz olduğu görülmektedir. Kentlerin büyümesi bireysel araç kullanımını teşvik etmekte, bireysel araç kullanımı trafik tıkanıklığı sorununa neden olmakta, trafik tıkanıklığı sorunu yeni araç yolları açılarak giderilmeye çalışılmakta, yeni yollar açılması ilk etapta sorunları hafifletici etki gösterse de uzun vadede bireysel araç kullanımını artırıcı etkisi nedeniyle trafik sorununun daha büyük bir şekilde yeniden ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Trafik sıkışıklığının yanı sıra; yeni araç yolları açılması, kentsel arazinin verimsiz kullanımı sonucunu doğurmakta ve kent planlama açısından yeni sorunlara sebebiyet vermektedir. Aynı zamanda yaygınlaşan bireysel araç kullanımı, fosil yakıtlara olan talebi artırmakta, daha fazla karbon salınımına, hava ve gürültü kirliliği oluşumuna neden olmaktadır. Araç odaklı planlama ve uygulamalar, toplumsal bir bölünmeye de neden olmakta; araç sahipleri kentsel mekânlara rahatlıkla erişirken toplumun araç sahibi olmayan kesiminin bu mekânlara toplu taşıma ya da motorlu olmayan taşıtlar aracılığıyla veya yaya olarak erişimi giderek zorlaşmaktadır (Yerli, 2019: 170).

Birbirini tetikleyen sorunlar ve bu sorunların neden olduğu çevresel etkiler göz önüne alındığında, kentsel hareketliliğin araç odaklı değil, tüm bileşenleriyle bir bütün olarak ele alınması ve planlanması gerektiği açıkça görülmektedir. Bu bağlamda araçların değil bireylerin hareketliliğini odağına alan SKHP yaklaşımı, kentleri araç hegemonyasından kurtararak sorunları çözmeyi amaçlayan yeni bir planlama anlayışı olarak ortaya konulmuştur (Oğuztimur, 2022: 64).

2.1. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları, 2009 yılında Avrupa Konseyi tarafından yayımlanan Kentsel Ulaşım Eylem Planında ilk eylem adımı olarak yer almış (May, 2015: 3); Konseyin, “kent ve kent çevresindeki yük ve yolcu taşımacılığını kapsayan SKHP’lerin geliştirilmesinde yerel yönetimleri destekleyeceği, rehberlik dokümanları hazırlayacağı, iyi uygulama örneklerini teşvik edeceği, kriterler belirleyeceği ve kentsel hareketlilik uzmanları için eğitim etkinlikleri düzenleyeceği, uzun vadede bu yönde teşvik ve önerileri içeren yeni adımlar atılabileceği” belirtilmiştir (European Commission, 2009: 5). Avrupa Konseyi tarafından hazırlanan “Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SUMP) Hazırlama ve Uygulama Rehberi”, SKHP’yi “daha iyi bir yaşam kalitesi için şehirlerdeki ve çevrelerindeki insanların ve işletmelerin hareketlilik gereksinimlerini karşılamak için tasarlanmış stratejik bir plan” olarak tanımlamıştır (Avrupa Konseyi, 2019: 9). Gelecek yönlü bir kavram olan sürdürülebilirliğin sağlanması adına girilecek planlama faaliyetlerinin, geleceği yönetmenin anahtarı olan stratejik yönetim

anlayışıyla ele alınması ve stratejik planlar aracılığıyla yürütülmesi, hedeflere ulaşılması ve sürdürülebilirliğin sağlanması bakımından önem arz etmektedir.

Ulaşım planlamasında yeni bir paradigma olarak tanımlanan SKHP'ler (Banister, 2007: 73), geleneksel ulaşım planlama anlayışından bir kopuşu temsil etmekte olup geleneksel ulaşım planları ile arasındaki farklar aşağıdaki şekilde listelenebilir (Korkmazıyürek ve Polat, 2019: 235; (Avrupa Konseyi, 2019: 10):

- “Geleneksel ulaşım planlarının odak noktası trafik iken SKHP'nin odağında bireyler yer alır;
- Geleneksel ulaşım planları trafik akış kapasitesi ve hızını artırmayı amaçlarken SKHP, erişilebilirliği sağlayarak yaşam kalitesini, sosyal eşitliği, toplum sağlığını ve çevre kalitesini geliştirmeyi hedefler;
- Geleneksel ulaşım planları yük ve yolcu taşımada belirli taşıma modlarını ve ulaşım altyapısını konu edinirken SKHP tüm ulaşım biçimlerini bütüncül bir biçimde ele alarak tüm ulaşım alternatiflerinin dengeli gelişimi ile temiz ve sürdürülebilir ulaşım biçimlerine geçişi sağlamayı amaçlar;
- Geleneksel ulaşım planları kısa ve orta vadeli bir bakış açısını içerirken SKHP 20-30 yıllık uzun vadeli bir vizyona dayalı kısa ve orta vadeli bir strateji ve plan sunar;
- Geleneksel ulaşım planları uzmanlar tarafından geliştirilirken SKHP tüm paydaşların katılımıyla ve şeffaf bir yaklaşımla hazırlanır;
- Geleneksel ulaşım planları geleneksel yol ağının geliştirilmesini hedeflerken SKHP toplu taşımayı, yürümeyi ve bisiklet kullanımını, bir başka ifadeyle araçların değil bireylerin hareketini teşvik eder.”

Sürdürülebilir kentsel hareket yaklaşımı; ulaşım sisteminde verimlilik ve sürdürülebilirliğin sağlanmasını, seyahat ihtiyacının azaltılmasını, seyahat tercihlerinin değiştirilmesini ve seyahat sürelerinin kısaltılmasını gerektirmektedir (Banister, 2007: 75). Ulaşım sisteminin sürdürülebilirlik düzeyi, aşağıda yer alan parametreler çerçevesinde değerlendirilebilir (Spadaro ve Pirlone, 2021: 2):

- “İnsanlara, mekânlara, ürün ve hizmetlere güvenli, ekonomik ve toplumsal olarak kabul edilebilir bir erişim imkânı sunulması;
- Ulaşım sisteminin, toplumun sağlığını ve güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanması;
- Farklı toplumsal kesimlerin ve farklı kuşakların ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması;
- Yenilenebilir kaynakların yenilenme oranının altında, yenilenemeyen kaynakların ise yenilenebilir ikamelerinin geliştirilme oranlarının altında bir seviyede kullanılması;
- Sağlık ve çevre kalitesi için genel kabul görmüş hedeflere ulaşılması;
- Aşırı yüklerden kaçınılarak ekosistemin korunması;
- İklim değişikliği gibi küresel sorunların büyümesinin önlenmesi;
- Ulaşım kararları konusunda eğitim ve toplumsal katılımın teşvik edilmesi;
- Ulaşım sisteminin bileşenlerinin tekil performansları ve verimlilikleri yerine sistemin genel kapasitesinin ön planda tutulması;
- Hareketliliğin, erişilebilirliğin esas aracı olarak kabul edilerek; teknolojik inovasyon, kentsel ve mekânsal planlama gibi diğer düzenlemelerle desteklenmesi.”

Sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin yanı sıra, seyahat tercihlerinin değişimi de sürdürülebilir kentsel hareketliliğin sağlanması bakımından önem arz etmektedir. Yürüme ve bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, araç trafiğinin yavaşlatılması, bazı yolların kullanımı için ücretlendirme yoluna gidilmesi gibi yollarla toplu taşımanın özendirilmesi, bu doğrultuda izlenebilecek bazı yollar olarak değerlendirilebilir (Banister, 2007: 75). Bununla birlikte; bisiklet ve yürüme pratiğine dayalı elektrikli taşıtların dijital araçlarla desteklendiği; elektrikli bisiklet, elektrikli scooter, elektrikli motosiklet gibi araçların paylaşımlı kullanımına dayanan mikromobilité odaklı çözümler, sürdürülebilir hareketlilik için güçlü bir alternatif olarak ortaya çıkmıştır (Önder ve Akdemir, 2022: 757-758). Özellikle kısa ve orta mesafelere erişim için araç kullanımını azaltabilecek, elektrik enerjisi kullanması bakımından kullanım esnasında karbon salınımına, çevre ve gürültü kirliliğine neden olmayan bu taşıtların kullanımı, sürdürülebilir kentsel hareketlilik için önemli bir tercih değişimi olarak değerlendirilebilir. Ancak bu araçların kullanımında, araç kullanıcısı ile diğer yaya ve araçların güvenliğinin sağlanması gerekliliği açıktır. Bununla birlikte, araçların elektrik enerjisi ile çalışması her ne kadar çevre dostu olarak görülse de, bu araçların kullanımının elektrik enerjisine olan talebi artıracığı ve elektrik enerjisi üretim faaliyetlerinin çevre üzerindeki olumsuz etkisi üzerinde de artırıcı bir etki göstereceği hususu göz ardı edilmemelidir. Yine bu araçlarda kullanılan bataryaların ömrünü doldurması ile ortaya çıkacak olan atık bataryalar da çevre açısından bir başka sorunu beraberinde getirecektir. Ancak çevresel etkileri ve güvenlik düzeyi tartışılabilir olmakla birlikte; mikromobilité taşıtlarının kullanımı her geçen gün artmakta ve yaygınlaşmaktadır. Dolayısıyla, yaygın kullanılan bir ulaşım biçimi olması bakımından mikromobilité araçlarının SKHP'lerde yer alması, diğer ulaşım araçlarına entegre edilmesi ve daha güvenli hale getirilmesi adına hedef ve stratejiler belirlenmesi gerektiği söylenebilir.

3. Türkiye’de Ulaşım Planlaması ve Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı

Kentsel hareketliliğe ilişkin sorunlar, yukarıda da değinildiği gibi, ilk olarak geleneksel ulaşım planları ile çözülmeye çalışılmıştır. Dünyada ulaşım planlama faaliyetleri, bireysel araç sayısının arttığı 1950’li yıllarda başlamış olup Türkiye’de 1960’lı yıllardan itibaren büyük kentlerde ulaşım etütleri olarak ortaya çıkmış, 1980’li yıllardan sonra ise kentsel boyutta ulaşım nazım planı, ulaşım ana planı ve ulaşım master planı gibi çeşitli isimlerle hazırlanarak uygulanmaya çalışılmıştır (Özalp ve Öcalır, 2008: 72-74). Ulaşım ana planı, kentin mevcut yapısından hareketle, kentin gelecekte karşılaşması muhtemel ulaşım taleplerini ve bu taleplerin karşılanması için gerekli altyapı ve hizmet alternatiflerini ortaya koymayı hedeflemektedir (Özalp, 2007: 25).

Türkiye’de 1980’li yıllarda uygulanmaya başlayan ulaşım ana planı uygulaması, büyükşehir belediyeleri için yasal bir zorunluluk olarak varlığını sürdürmektedir. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun “Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görev ve sorumlulukları” başlıklı 7. maddesinin (f) bendi ile büyükşehir belediyelerine “büyükşehir ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak” görevini vermiştir.

Kentsel ulaşım planlarına ilişkin bir diğer mevzuat düzenlemesi, “Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” ile getirilmiştir. Yönetmeliğin ilk yayım tarihi 9 Haziran 2008 olup; “Tanımlar” başlıklı 3. maddenin (e) bendinde Kentsel Ulaşım Planları; “kentin, mekansal, demografik, topografik, işlevsel, toplumsal, iktisadi özellikleri ve ihtiyaçlarına göre ulaşım talebini en azda tutan, sürdürülebilir gelişmeyi sağlayan, kentin üst ve alt ölçekli planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanan ulaşım planları” olarak tanımlanmıştır.

Söz konusu Yönetmelik, 2 Mayıs 2019 tarihinde aynı isimle yayımlanan yeni Yönetmeliğin 18. maddesi ile yürürlükten kaldırılmış olup; yürürlüğe giren bu yeni Yönetmeliğin “Tanımlar” başlıklı 3. maddesinin (j) bendinde Kentsel Ulaşım Ana Planı, “Şehrin mekansal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım ihtiyaç ve talepleri ile sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak; şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve

hava ulaşımını ve bu ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorlarını ve toplu taşıma güzergahları ile gerektiğinde otopark, bisiklet ve yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularında gereken ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan, kısa ve uzun dönemde ulaşım türlerine ait sorunlara çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanabilen, plan paftası ve raporuyla bir bütün olan plan” şeklinde tanımlanmıştır.

2008 yılında yayımlanan Yönetmelikte; ulaşım talebinin en alt seviyede tutulması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması ve ulaşım planlarının diğer kent planları ile uyumu üzerinde durulmuştur. Güncel Yönetmelik ise eski Yönetmeliğe nispeten çok daha geniş bir tanım sunmuş; tüm ulaşım türlerinin entegrasyonunu, bisiklet ve yaya hareketliliğini, erişilebilirliği, uzun vadeli çözüm önerilerinin geliştirilmesini kentsel ulaşım planlamasında dikkate alınacak hususlar arasında saymıştır. Yönetmeliğin ilk hali ile 2019 yılında yayımlanan yeni hali bu tanımlar bakımından karşılaştırıldığında; dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye’de de ulaşım planlaması anlayışında yaşanan değişim açıkça görülmektedir. Her ne kadar Yönetmelikte SKHP’lerden söz edilmese de, planlama anlayışındaki değişimin SKHP anlayışı ile kısmen örtüştüğü söylenebilir. Yönetmeliğin “Kentsel ulaşım planlaması” başlıklı 6. maddesinin (a) bendinde ise; “Bakanlığın koordinasyonunda ve ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının eşgüdümünde ve sürdürülebilir kentsel ulaşım yaklaşımı çerçevesinde; şehir içi ve şehirler arası ulaşım planlaması, enerjinin verimli kullanımı ile çevreci ve entegre ulaşım modları, hareketlilik yönetimi, akıllı ulaşım sistemleri ve ulaşımın diğer tüm unsurlarını kapsayan Ulaşım Ana Planları...” ibaresi yer almaktadır. Bu ibare ile SHKP yaklaşımının çevre kalitesi, farklı ulaşım modları, hareketlilik yönetimi gibi kavramlarına da değinilmiştir. Ancak bu düzenlemelerin toplum sağlığı, sosyal eşitlik, katılımcılık gibi SHKP yaklaşımının temel faktörlerini kapsamadığı göz önüne alındığında, SKHP yaklaşımı ile tamamen örtüştüğünü söylemek mümkün olmayacaktır.

Türkiye’de SKHP ile bağlantılı olarak incelenebilecek bir diğer mevzuat düzenlemesi, yukarıda mikromobilité araçları arasında sayılan paylaşımlı elektrikli scooter kullanımını düzenleyen “Elektrikli Skuter Yönetmeliği”dir. Yönetmeliğin amacı, ilk maddede “aylaşımlı elektrikli skuter (e-skuter) işletmeciliği faaliyetlerini ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, bu faaliyetlerde düzeni ve güvenliği sağlamak, ulaşımın çevre üzerindeki egzoz emisyon ve karbon salınımı gibi olumsuz etkilerini azaltarak çevresel değerleri korumak, hareketliliği artırarak kısa mesafeli seyahatlerde şahsi araç kullanımı yerine paylaşımlı e-skuter kullanımının yaygınlaştırılması ile paylaşımlı e-skuterlerin diğer ulaşım türleri ile entegre, sürdürülebilir bir ulaşım sistemi içerisinde gelişimini sağlamak üzere bu faaliyetlere ilişkin pazara giriş şartlarını ve hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını ... belirlemek” şeklinde tanımlanmıştır. Yönetmelik; araç kullanımını azaltarak scooter kullanımını artırmayı, karbon salınımını düşürmeyi, çevresel değerleri korumayı ve scooter kullanımında güvenliği sağlamayı amaçlaması bakımından SKHP anlayışına uygun bir düzenleme olarak değerlendirilebilir.

Yukarıda yer alan mevzuat düzenlemeleri genel olarak değerlendirildiğinde; Türkiye’de, dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak ulaşım planlaması anlayışının değiştiği, bu değişimin zamanlaması bakımından dünyada yaşanan gelişmelerin gerisinde kaldığı, SKHP’lere ilişkin herhangi bir mevzuat düzenlemesinin bulunmadığı, yapılan güncel düzenlemelerin SKHP anlayışı ile kısmen uyumlu olduğu, ancak toplum sağlığı, sosyal eşitlik, katılımcılık gibi temel SKHP ilkelerinin ihmal edildiği söylenebilir.

SKHP’ler bakımından herhangi bir mevzuat düzenlemesi bulunmamakla birlikte; İLBANK tarafından yürütülen “Sürdürülebilir Şehirler Programı” kapsamında Avrupa Birliği, Türkiye Cumhuriyeti ve Dünya Bankası tarafından ortaklaşa finanse edilen “Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planının Hazırlanması Projesi”nin yürütüldüğü, bu kapsamda Eskişehir ve Konya Büyükşehir Belediyeleri tarafından Sürdürülebilir Kentsel Hareket Planlarının hazırlandığı belirtilmelidir (URL-2). Proje kapsamında hazırlanan planlar henüz tamamlanmamış ve uygulama aşamasına geçilememiştir. Türkiye’de

yürürlükte bulunan tek SKHP, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan ve 2022 yılı Mart ayında yayımlanan “İstanbul SKHP”dir.

4. Araştırma Metodolojisi

Bu çalışma, Türkiye’de uygulamaya koyulan ilk ve tek SKHP’si olma özelliğini taşıyan İstanbul SKHP’nin amaçları ile göstergelerinin, SKHP yaklaşımının temel özelliklerini içermeye düzeyi bakımından değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Çalışma, bir nitel veri analizi yöntemi olan doküman analizine dayanmaktadır. Çalışma kapsamında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yayımlanan ve uygulamaya konulan İstanbul SKHP dokümanı, bu plan için hazırlanan web sayfasından (URL-1) elde edilmiş ve planda yer alan amaçlar ile göstergeler tablolaştırılmıştır. 398 sözcükten oluşan bu tablo, MAXQDA nitel veri analizi paket programına belge olarak yüklenmiştir. MAXQDA programına yüklenen belgenin analizinde kullanılmak üzere, SKHP’lerin taşıması gereken ortak özelliklerden oluşan ve Şekil 1’de gösterilen kodlar, yukarıda yer alan kuramsal çerçeveden yararlanılarak oluşturulmuştur. Oluşturulan kodlar, İstanbul SKHP’nin amaçları ile bu amaçların gerçekleşme düzeylerinin ölçülmesinde kullanılacak olan göstergelerin kodlanmasında kullanılmıştır.



Şekil 1. Kod Listesi

Kodlamanın tamamlanmasının ardından, kodların kullanım sıklığını tespit etmek üzere, MAXQDA programının Kod Frekansları aracı kullanılmıştır. Kod frekanslarının tespit edilmesi ile birlikte, İstanbul SKHP’nin, SKHP yaklaşımının temel özelliklerine yer verme ve uyum düzeyine ilişkin sayısal veriler elde edilmiştir.

Elde edilen sayısal verilerin yanı sıra, kodlanan bölümler içerik bakımından da ele alınarak, SKHP yaklaşımının temel özellikleri bakımından nitel bir değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirme çerçevesinde; kodlanan bölümlerin içeriğinin SKHP yaklaşımının temel özelliklerini yansıtmaya düzeyleri, kapsamı ve yeterlilikleri analiz edilmiştir.

5. Bulgular ve Tartışma

Literatürde SKHP yaklaşımına ilişkin olarak yer alan kriterler incelendiğinde; sağlık, güvenlik ve hareketlilik bakımından, sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin en önemli odak noktalarından birinin, toplum ve toplumu oluşturan bireyler olması gerektiği görülmektedir. Ulaşım sistemi planlanırken

bireylerin sağlığı ve güvenliği göz önüne alınmalı, toplumsal olarak kabul edilebilir olmalı ve özellikle araçların değil bireylerin hareketliliği ön planda tutulmalıdır. Birey odaklı bir ulaşım sisteminin geliştirilebilmesi, aynı zamanda bireylerin bu konuda bilgi düzeylerinin artırılması ile birlikte, kararlara katılımlarının sağlanması ile mümkün olacaktır. Sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin bir diğer boyutu ise çevre sağlığıdır. Yenilenebilir enerji kullanımı, kaynakların aşırı tüketiminden kaçınılması, ekosistemin korunması gibi kriterler, ulaşım faaliyetlerinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmeyi hedeflemektedir. Bunların yanı sıra, sürdürülebilir bir ulaşım sistemi, bütüncül bir yaklaşımı gerektirmektedir. Ulaşım sistemini oluşturan bileşenlerin ayrı ayrı verimlilik düzeylerine değil, sistemin bütününe işlerliğine odaklanılmalı, ulaşım planlaması diğer kentsel planlamalar ile bir bütün olarak düşünülmelidir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yayımlanan İstanbul SKHP'nin amaçları ve bu amaçlara ulaşma düzeylerinin ölçülebilirliğini izlemek ve değerlendirmek amacıyla belirlenen göstergeler, Tablo 1'de gösterilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022: 65-75):

Tablo 1. İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı Amaç ve Göstergeleri

| |
|--|
| Amaç 1: "Erişilebilir, ödenebilir, entegre ve kapsayıcı bir ulaşım sistemine sahip olmak" |
| Gösterge 1: "Ulaşım harcamasının, nüfusun en yoksul %20'lik hane halkı bütçesi içindeki yüzdesi" |
| Gösterge 2: "Toplu taşıma ile 30 dakikalık yolculuk süresi içinde erişilebilen iş yeri yüzdesi" |
| Gösterge 3: "Raylı sistem ve metrobüs istasyonlarına, toplu taşıma ile 15 dakikalık, aktif türler ile 10 dakikalık yolculuk süresi içinde erişilebilen nüfusun yüzdesi" |
| Gösterge 4: "Basamaksız erişime sahip raylı sistem ve metrobüs istasyonlarının yüzdesi" |
| Gösterge 5: "Tekerlekli sandalye ile erişilebilir ve görsel ve sesli yardım uygulamalarına sahip otobüslerin yüzdesi" |
| Gösterge 6: "Otobüs duraklarının çevresinde 250 m yarıçap içindeki sokaklar dâhil tekerlekli sandalye ile erişilebilir otobüs duraklarının yüzdesi" |
| Gösterge 7: "İşe veya bir eğitim kurumuna herhangi bir ulaşım türü ile geliş gidişte geçen ortalama yolculuk süresi" |
| Amaç 2: "Çevresel olarak sürdürülebilir bir ulaşım sistemine sahip olmak" |
| Gösterge 1: "Tüm kentsel alan yolcu ve yük taşımacılığı türlerinde kişi başına düşen enerji kaynağından tekerleklerle (yaşam döngüsü) sera gazı salımları" |
| Gösterge 2: "Toplu taşıma filosunda kullanılan elektrikli, hibrit, hidrojenli araçların payı" |
| Gösterge 3: "Elektrikli, hibrit, hidrojen otomobil ve taksilerin payı" |
| Gösterge 4: "Farklı kentsel ulaşım gürültüsünden etkilenen nüfusun yüzdesi" |
| Amaç 3: "Ekonomik olarak sürdürülebilir ve dayanıklı bir ulaşım sistemine sahip olmak" |
| Gösterge 1: "Toplu taşıma işletmelerinin maliyet karşılama (gelir/maliyet) oranları" |
| Amaç 4: "Ulaşım ve yolculukların emniyetini ve güvenliğini artırmak" |
| Gösterge 1: "Kişi başına ölüm" |
| Gösterge 2: "Kişi başına ciddi yaralanma sayısı" |
| Amaç 5: "Trafik hacimlerini, sıklıkını ve otomobil bağımlılığını azaltmak" |
| Gösterge 1: "Karayolu trafiğinde yoğun olmayan saatlere kıyasla yoğun saatlerdeki gecikmeler (özel araç trafiği)" |
| Gösterge 2: "Seçilmiş 10 koridorda, yoğun saatlerde, araç trafiği yoğunluğunun ağırlıklı ortalaması" |
| Gösterge 3: "Seçilmiş 10 merkezi alanda, vadde üstü ve cadde dışı araç otopark alanlarındaki toplam azalma" |
| Amaç 6: "Toplu taşımaya geçişi teşvik etmek" |
| Gösterge 1: "Türel dağılımda toplu taşımanın payı" |
| Gösterge 2: "Toplu taşıma kullanımından duyulan memnuniyet" |
| Gösterge 3: "Belediye bütçesinden toplu taşıma yatırımlarına ayrılan pay" |
| Amaç 7: "Aktif türlere geçişi teşvik etmek (yürüyüş ve bisiklet)" |
| Gösterge 1: "Aktif türler ile yapılan yolculukların yüzdesi" |
| Gösterge 2: "Yürünebilirlik endeksi" |
| Gösterge 3: "Bisiklete özgü altyapının uzunluğu" |
| Amaç 8: "Kompakt ve çok merkezli gelişmeyi destekleyen bir ulaşım sistemine sahip olmak" |
| Gösterge 1: "İş, okul ve diğer yolculuklarda ortalama yolculuk süresi" |
| Gösterge 2: "Aktif türler ile yapılan yolculukların yüzdesi" |
| Amaç 9: "En az düzeyde olumsuz etkiye sahip verimli bir kentsel lojistik sistemine sahip olmak" |

Gösterge 1: “Seçilen yerleşim bölgelerinde gün içi saatlerinde (07.00-19.00) kamyon ve yük araçlarının toplam karayolu trafiğine oranı”

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022: 65-75.

Tablo incelendiğinde, İstanbul SKHP çerçevesinde 9 temel amaç ve bu amaçların gerçekleştirme düzeylerinin tespitini sağlamak üzere 26 adet gösterge belirlendiği görülmektedir. Bu amaç ve göstergeler, SKHP yaklaşımının literatürde yer alan temel özellikleri çerçevesinde incelendiğinde, Tablo 2’de yer alan kod frekanslarına ulaşılmıştır.

Tablo 2. Kod Frekansları

| | Frekans |
|----------------------------------|-----------|
| Seyahat Tercihlerinin Değişimi | 13 |
| Birey Odaklılık | 12 |
| Erişilebilirlik | 8 |
| Yaşam Kalitesi | 6 |
| Sürdürülebilir Ulaşım Sistemi | 6 |
| Toplumsal Kapsayıcılık | 5 |
| Toplum Sağlığı | 5 |
| Çevre Kalitesi | 4 |
| Seyahat Sürelerinin Kısaltılması | 4 |
| Ekonomiklik | 4 |
| Bütüncül Yaklaşım | 4 |
| Sosyal Eşitlik | 3 |
| Güvenlik | 3 |
| Seyahat İhtiyacının Azaltılması | 3 |
| Yenilenebilir Enerji Kullanımı | 2 |
| Toplumsal Katılım | 1 |
| TOPLAM | 83 |

Tablo 2 incelendiğinde, İstanbul SKHP amaç ve göstergelerinin, SKHP yaklaşımının temel özelliklerinden hareketle belirlenen kodların her birini en az bir kez içerdiği görülmektedir. Bu veriden hareketle, İstanbul SKHP’nin, SKHP yaklaşımının literatürde yer alan temel özelliklerini, değişen düzeylerde olmakla birlikte, içerdiği söylenebilir. Plan çerçevesinde en sık vurgu yapılan ilk iki konunun 13 farklı amaç/göstergede “seyahat tercihlerinin değişimi” ve 12 farklı amaç/göstergede “birey odaklılık” olduğu tespit edilmiştir. İstanbul SKHP’nin, bu boyutuyla, bireylerin hareketliliğini odağına alan ve seyahat tercihlerinin değiştirilmesi gerekliliğine dayanan SKHP yaklaşımı ile örtüştüğü söylenebilir. Planda en az değinilen konunun ise yalnızca 1 kez ile “toplumsal katılım” olduğu görülmüştür. Aynı şekilde, çevresel sürdürülebilirlik açısından önem teşkil eden “yenilenebilir enerji kullanımı” kodu da yalnızca 2 kez kullanılmıştır.

Elde edilen sayısal veriler, İstanbul SKHP’nin, SKHP yaklaşımının temel özelliklerine uygunluk düzeyi açısından genel bir bakış açısı sunması bakımından önemli olmakla birlikte, bu verilerin yanı sıra, çalışma kapsamındaki amaç ve göstergelerin içerik yönünden analize tabi tutulması, çalışmanın bütünlüğü, içeriği ve sonuçları açısından yararlı olacaktır.

İstanbul SKHP’nin temel amaç ve göstergeleri incelendiğinde; odak noktasının, SKHP yaklaşımına uygun olarak, bireylerin hareketliliği olduğu açıkça görülmektedir. Otomobil bağımlılığının azaltılması, toplu taşımanın teşvik edilmesi, yürüme ve bisiklete dayalı aktif türlerin yaygınlaştırılması, aktif türlerin

erişilebilir olmasına yönelik altyapı yatırımlarının öngörülmesi gibi amaç ve hedefler, kentsel hareketliliğin planlanmasında hakim olan birey odaklı yaklaşımın ve aynı zamanda bireylerin seyahat tercihlerinin değiştirilmesine ilişkin SKHP ilkelerinin İstanbul SKHP'ye yansımalarıdır.

Aynı şekilde SKHP yaklaşımının erişilebilirlik ve ekonomiklik gibi temel ilkeleri, İstanbul SKHP amaç ve göstergeleri arasında sıklıkla yer almıştır. Özellikle erişilebilirlik konusunun hem toplumun farklı ekonomik sınıflarını kapsayacak hem de yeti yitilmiş bireylerin kentsel ulaşım sistemlerine engelsiz bir şekilde erişimlerini sağlayacak şekilde ele alınmış olması dikkat çekicidir. Bu durum aynı zamanda İstanbul SKHP'nin toplumsal kapsayıcılığının ve farklı sosyal gruplar arası eşitliği sağlamaya yönelik amaçlarının birer göstergesidir. Toplu taşımının hem ekonomik hem de fiziksel erişilebilirliğinin sağlanması, bireylerin hareketliliğine dayalı aktif ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması, araç odaklı planların ortaya çıkardığı bir başka sosyal eşitsizlik unsurunun daha ortadan kaldırılması açısından önem taşımaktadır. Geleneksel araç odaklı planlar, araç sahiplerinin erişimini kolaylaştırırken araç sahibi olmayanlar açısından dezavantajlı sonuçlar doğurmuştur. Planlamanın ana unsurunun bireyler olması ve özel araç dışı alternatiflere erişimin kolaylaştırılması sayesinde, araç sahibi olan ve olmayan bireyler arasındaki toplumsal eşitsizlik de nispeten azaltılabilecektir.

İstanbul SKHP amaç ve göstergelerinde sıklıkla vurgulanan bir başka konu, ulaşım sisteminin çevresel ve ekonomik açıdan sürdürülebilirliğidir. Yolcu ve yük taşımacılığı kaynaklı sera gazı salınımlarının azaltılması, toplu taşıma araçlarında yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması gibi amaç ve göstergeler; ulaşım sisteminin çevresel sürdürülebilirliğinin yanı sıra; çevre kirliliği ve gürültü kirliliğini önleyici yapıları dolayısıyla toplum sağlığı, çevre sağlığı ve yaşam kalitesi üzerinde de olumlu etkiler gösterme potansiyeline sahiptir. Yine İstanbul SKHP'de yer alan ulaşım güvenliğinin sağlanması ve seyahat sürelerinin kısaltılmasıyla trafikte yaşanan gecikmelerin önüne geçilmesini sağlamaya ilişkin amaç ve göstergeler, yaşam kalitesini yükseltmeyi hedefleyen diğer unsurlar olarak değerlendirilebilir.

İstanbul SKHP'nin, bütüncül yaklaşım bakımından da SKHP temel ilkeleri ile genel olarak uyumlu olduğu söylenebilir. SKHP yaklaşımına göre tüm ulaşım sistemleri bir bütün olarak ele alınmalı ve dengeli gelişimleri sağlanmalıdır. Bu çerçevede, İstanbul SKHP'nin ilk amacı "... entegre ... bir ulaşım sistemine sahip olmak" ifadesini içermekte olup; raylı sistem ve metrobüs istasyonlarına toplu taşıma, yürüme ve bisiklet ile kısa sürede erişebilen nüfusun artırılması hedeflenmektedir. Ancak farklı ulaşım türlerinin entegrasyonu amaçlanırken özellikle İstanbul'da giderek yaygınlaşan mikromobilite araçlarının ihmal edilmiş olması, planın eksik bir yönü olarak değerlendirilebilir. Her ne kadar planın durum analizi ve projelere ilişkin bölümlerinde elektrikli scooter gibi mikro hareketlilik araçlarının kullanımına ilişkin ifadeler yer verilse de (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022: 16-147); elektrikli scooter, elektrikli bisiklet, elektrikli motosiklet gibi farklı mikromobilite araçlarının paylaşımlı kullanımına dayanan birçok firmanın faaliyet gösterdiği İstanbul'da, bu ulaşım seçeneğinin de SKHP amaçları arasında değerlendirilmesi gerektiği söylenebilir. Bununla birlikte, kentsel hareketlilik planlamasının mekansal planlamadan bağımsız olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Bu bağlamda bütüncül yaklaşımın bir gereği olarak SKHP amaçlarının mekansal planlamaya ilişkin hususları da içermesi gerekmektedir.

İstanbul SKHP'nin amaç ve göstergeleri bakımından değerlendirilmesi gereken bir başka konu ise toplumsal katılımıdır. Planın amaç ve göstergeleri arasında, kararlara doğrudan toplumsal katılımı öngören bir ifadeye rastlanmamıştır. Yalnızca "toplulaşıma geçişi teşvik etmek" amacı çerçevesinde belirlenmiş olan "toplulaşımdan duyulan memnuniyet" göstergesi (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022: 72), dolaylı bir katılım aracı olarak görülebilir. Planda bunun haricinde herhangi bir toplumsal katılım yolu öngörülmemiştir. SKHP'lerin odağı bireylerdir. Bu bağlamda planların başarılı olması, bireylerin tercihleri ile planların birbirlerine uyumlu olmasına bağlıdır. Bu uyumu sağlamanın en etkili yolu ise, planların hazırlanması ve uygulanmasında toplumsal katılımın sağlanmasıdır. Bu sayede planlar, toplumsal beklenti ve tercihler ile uyumlu hale gelecek ve toplum tarafından kabul görecektir.

İstanbul SKHP hazırlık süreci incelendiğinde; katılımcı yaklaşıma önem verildiği, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları da dahil olmak üzere birçok paydaşın hazırlık sürecinde yer aldığı, özellikle “yetersiz temsil edilen gruplar” ile çalıştay ve görüşmelerin yapıldığı görülmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022: 36-37). Hazırlık sürecindeki bu katılımcı yaklaşım değerli ve önemli olmakla birlikte, dinamik bir süreç olan SKHP uygulama aşamasını kapsamaması ve aktif bir katılımı teşvik etmemesi bakımından eleştirilebilir.

Bir bütün olarak değerlendirildiğinde İstanbul SKHP'nin; katılımcı bir yöntemle hazırlanması, bireylere ve bireylerin hareketliliğine odaklanması, seyahat tercihlerinin araçlardan toplu taşıma ve aktif türlere yönlendirilmesini amaçlaması, erişilebilir, çevresel ve ekonomik olarak sürdürülebilir ulaşımı sağlamayı hedeflemesi, toplum sağlığı ve güvenliği ile sosyal eşitliği sağlamaya yönelik amaçlar içermesi gibi yönleriyle; SKHP Yaklaşımı ile büyük oranda örtüştüğü, Türkiye’de bir ilk olması bakımından bu alanda öncü nitelikte olduğu, geliştirilebilir yönleri olmakla birlikte bir iyi uygulama örneği olarak değerlendirilmesinin mümkün olduğu söylenebilir.

6. Sonuç ve Öneriler

Sanayi Devrimi sonrasında hızla büyüyen ve gelişen kentlerde ortaya çıkan en büyük sorunlardan biri olan kentsel hareketlilik, geleneksel yöntemlerin yetersiz kalması üzerine yeni bir öneri olarak ortaya çıkan SKHP yaklaşımı çerçevesinde çözülmeye çalışılmaktadır. Kentsel hareketliliğin trafik sıkışıklığının ötesinde çevresel sorunlara da neden olması, çevresel sürdürülebilirliği tehdit eder hale gelmiştir. Bu bağlamda, hem çevresel sürdürülebilirliğin hem de kentsel hareketliliğin sürdürülebilirliğinin sağlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır. SKHP’ler, bu ihtiyaç doğrultusunda, 2009 yılında Avrupa Komisyonu tarafından kentsel hareketliliğin yönetiminde kullanılacak bir araç olarak benimsenmiş ve teşvik edilmesi öngörülmüştür. Toplum sağlığı, etkin arazi kullanımı, sera gazı salınımlarının düşürülmesi, iklim değişikliğinin önlenmesi, doğal kaynakların korunması, hava ve gürültü kirliliğinin önlenmesi gibi potansiyel faydalar içeren stratejik bir plan olan SKHP’ler, kentsel hareketliliğin yönetiminde önemli bir araçtır.

SKHP’ler, geleneksel ulaşım planlama anlayışından farklı olarak, araçları değil bireyleri ve bireylerin hareketliliğini odağına alan, seyahat ihtiyacını azaltmayı ve seyahat tercihlerini bireysel hareketlilik çerçevesinde değiştirmeyi amaçlayan, toplumun tüm kesimlerini kapsamayı ve kentsel hareketlilik bakımından sosyal eşitsizlikleri gidermeyi hedefleyen, çevrenin ve kentsel hareketliliğin sürdürülebilirliğini sağlamaya yönelik düzenlemeler öneren, tüm kentsel ulaşım modlarının bütüncül olarak değerlendirilmesini gerektiren stratejik planlardır.

İstanbul SKHP, sayılan bu temel özellikler çerçevesinde analiz edilmiş ve SKHP yaklaşımının temel özelliklerine uyum düzeyi incelenmiştir. Yapılan inceleme sonucunda; İstanbul SKHP'nin özellikle birey odaklılık, seyahat tercihlerinin değişimi, erişilebilirlik, yaşam kalitesi, sürdürülebilir ulaşım sistemi, toplumsal kapsayıcılık, toplum sağlığı, çevre kalitesi, seyahat sürelerinin kısaltılması, ekonomiklik, sosyal eşitlik, güvenlik, seyahat ihtiyacının azaltılması ve yenilenebilir enerji kullanımına yönelik amaçları ve göstergeleri bağlamında, SKHP yaklaşımı ile büyük oranda örtüştüğü görülmüştür. Bununla birlikte; tüm ulaşım modları ile birlikte kentsel mekan planlamasının İstanbul SKHP’de yeterli düzeyde ele alınmadığı ve bu yönüyle bütüncül yaklaşım bakımından geliştirilmesi gerektiği söylenebilir. Aynı şekilde, İstanbul SKHP'nin hazırlık sürecinde katılıma büyük önem verilmiş olmakla birlikte, amaç ve göstergelerde pasif, sınırlı ve dolaylı bir katılım öngörülmüş olması bakımından eleştirilmesi mümkündür. Geliştirilmesi gereken bu yönleri göz önünde bulundurularak, İstanbul SKHP'nin; Türkiye'nin uygulamaya konulan ilk SKHP'si olması, bu alanda öncü niteliği ve SKHP yaklaşımı ile büyük oranda örtüşmesi dolayısıyla bir iyi uygulama örneği olarak değerlendirilmesi mümkündür.

Kentsel hareketlilik yönetiminin Türkiye'deki süreci incelendiğinde, dünyada yaşanan gelişmelerin takip edildiği söylenebilir. Başlangıçta trafik sıkışıklığını ortadan kaldırmayı amaçlayan araç odaklı planlara dayanan kentsel hareketlilik yönetimi, zamanla yerini SKHP yaklaşımının temel özellikleri ile uyumlu bir planlama anlayışına bırakmıştır. Bu gelişme olumlu olarak değerlendirilebilecek olmakla birlikte, dünyada yaşanan gelişmelerin zamansal açıdan bir hayli geriden takip edildiğini söylemek de mümkündür. 2009 yılında benimsenmeye başlayan SKHP'lere uygun bir planlama anlayışının ulusal mevzuata yansması, ancak 2019 yılında yapılan yönetmelik değişikliği ile gerçekleşebilmiştir. Bununla birlikte, güncel mevzuatta SKHP'lere ilişkin bir ibare bulunmamaktadır.

Mevzuat ile düzenlenmemiş olmasına rağmen, belirli projeler kapsamında Eskişehir ve Konya Büyükşehir Belediyelerinin SKHP hazırlığı içinde olması ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin, Türkiye'nin ilk SKHP'sini uygulamaya koymuş olması, Türkiye'de kentsel hareketlilik yönetimi açısından olumlu gelişmeler olarak görülebilir. Gerek ulaşımın çevresel etkileri, gerek giderek içinden çıkılması imkansız hale gelen bir sorun teşkil etmesi nedeniyle, SKHP çalışmalarının Türkiye genelinde yaygınlaştırılması, uygulamaya yönelik mevzuat düzenlemeleri ve kurumsal rehberlik ile desteklenmesi gerektiği söylenebilir.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekli değildir. Araştırmanın verileri İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yayımlanan İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planından yararlanılarak elde edilmiştir.

Çıkar Beyanı

Bu çalışmada herhangi bir çıkar çatışması yoktur.

Kaynaklar

- 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu (2004, 10 Temmuz). *Resmi Gazete* (Sayı: 25531).
- Aksoy, A. (2016). Geleneksel Devletten Modern Devlete: Sanayi Devrimi ve Kamu Yönetimi Düşüncesinde Değişim. *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi*, 2(3), 31-37.
- Avrupa Konseyi. (2019). *Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SUMP) Hazırlama ve Uygulama Rehberi*. <https://www.surdurulebilirhareketlilik.org/skhprehberi/> (Erişim Tarihi: 03.11.2022)
- Bal, H. (2016). *Kent Sosyolojisi*. Bursa: Sentez Yayıncılık.
- Banister, D. (2007). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Elektrikli Skuter Yönetmeliği (2021, 14 Nisan). *Resmi Gazete* (Sayı: 31454).
- Eren Yalçın, G., & Öcal Kara, F. (2016). Kırsal Göç ve Tarımsal Üretime Etkileri. *Harran Tarım ve Gıda Bilimleri Dergisi*, 20(2), 154-158.
- European Commission. (2009). *Action Plan on Urban Mobility*. Brüksel. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EN:PDF> (Erişim Tarihi: 03.11.2022)
- Güreşçi, E. (2010). Türkiye'de Kentten - Köye Göç Olgusu. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 11(1), 77-86.
- Güreşçi, E. (2011). Türkiye'de Köyden Kente Göç ve Düşündürdükleri. *Sosyo Ekonomi*, 2011-MI(Özel Sayı), 125-135.
- Işık, Ş. (2005). Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*, 14, 57-71.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2022). *İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı*. İstanbul. <https://surdurulebilirulasim.istanbul/> (Erişim Tarihi: 03.11.2022)
- Keleş, R. (2016). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Korkmazıyrek, B. (2018). *Kentsel Ulaşım Politikaları Kapsamında Sürdürülebilir Kentsel Hareketliliğin Değerlendirilmesi*. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Korkmazıyrek, B., ve Polat, E. (2019). Kentsel Ulaşımında Esnek, Akıllı ve Yeni Bir Planlama Yaklaşımı: Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları. *Kent Akademisi*, 12(36), 225-240.
- May, A. D. (2015). Encouraging good practice in the development of Sustainable Urban. *Case Studies on Transport Policy*, 3(1), 3-11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.09.001>
- Oğuztimur, S. (2022). Kentsel Ulaşımın Yeni Gündemi: Değişen Seyahat Eğilimleri, Kentsel Hareketlilik ve COVID Süreci. *Tasarım Kuram*, 18(36), 63-79. DOI: <https://doi.org/10.14744/tasarimkuram.2022.45220>
- Önder, H. G., ve Akdemir, F. (2022). Sürdürülebilir Ulaşım Altyapısının Pandemi Döneminde Yeniden Kurgulanması: Mikromobilite Trendleri ve Türkiye. *İdealkent*, 13(2), 748-770. DOI: <https://doi.org/10.31198/idealkent.1039996>
- Özalp, M. (2007). *Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Özalp, M., ve Öcalır, E. V. (2008). Türkiye'deki Kentiçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi. *Ortadoğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 25(2), 71-97.
- Özcan, Ş., ve Hamamcıoğlu, C. (2021). COVID-19 Pandemi Sürecinde Kentsel Hareketlilik: Dünya Örnekleri ve Ankara Deneyimleri. *İdealkent*, 12(34), 1090-1124. DOI: <https://doi.org/10.31198/idealkent.1002698>

- Öztürk, M., ve Altuntepe, N. (2008). Türkiye'de Kentsel Alanlara Göç Edenlerin Kent ve Çalışma Hayatına Uyum Durumları: Bir Alan Araştırması. Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, 3(11), 1587-1625.
- Spadaro, I., ve Pirlone, F. (2021). Sustainable Urban Mobility Plan and Health Security. *Sustainability*, 13(8). DOI: <https://doi.org/10.3390/su13084403>
- Şahin, Y. (2018). *Kentleşme Politikası*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Tuğaç, Ç. (2022). İklim Değişikliği ve Kentsel Dirençlilik Bağlamında Yeşil Ulaşım. *İdealkent*, 13(36), 545-575.
- Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (2008, 9 Haziran). Resmi Gazete (Sayı: 26901).
- Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (2019, 2 Mayıs). Resmi Gazete (Sayı: 30762).
- URL-1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi. <https://surdurulebilirulasim.istanbul/skhp-nedir/> (Erişim Tarihi: 31.10.2022)
- URL-2. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı Hazırlama Projesi: <https://www.surdurulebilirhareketlilik.org/> (Erişim Tarihi: 03.11.2022)
- Yerli, B. G. (2017). *On the Path Towards European Union's Sustainable Urban Mobility Plans: Solving Turkey's Urban Mobility Problems*. Marmara Üniversitesi Avrupa Birliği Enstitüsü Avrupa Birliği İktisadi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Yerli, B. G. (2019). A Comparison of EU's and Turkey's Sustainable Urban Mobility. *Marmara Journal of European Studies*, 27(1), 169-190.
- Yılmaz, E., ve Çitçi, S. (2011). Kentlerin Ortaya Çıkışı ve Sosyo-Politik Açından Türkiye'de Kentleşme Dönemleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(35), 252-267.