Kent İçi Ulaşım Sistemleri Raporu: Yönetici Özeti

Rapor tarihi: Mart 2026

ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE AMACI

Bu çalışma, İstanbul'un kent içi ulaşım sistemlerinin mevcut durumunu; ulaşım türleri, erişilebilirlik ve entegrasyon düzeyi ile çevresel sürdürülebilirlik boyutları üzerinden değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda karayolu, lastik tekerlekli toplu taşıma, raylı sistemler, denizyolu ulaşımı, aktif ulaşım türleri, mikromobilite, otopark alanları ve aktarma merkezleri ele alınarak ulaşım sisteminin yapısal özellikleri ve işleyişi ortaya konulmuş; erişilebilirlik, entegrasyon ve kapsayıcılık çalışma ve eğitim yolculukları, istasyonlara erişim ve dezavantajlı grupların toplu taşımaya erişimi, çevresel sürdürülebilirlik ise sera gazı emisyonları, temiz araç teknolojileri ve gürültü maruziyeti gibi göstergeler üzerinden incelenmiştir. Göstergeler İstanbul geneli ve ilçeler ölçeğinde, toplu taşıma hizmet düzeyi ise 979 mahalle ölçeğinde ele alınmaktadır; hanehalkı anketi, Kocaeli ve Tekirdağ'daki komşu ilçeleri de kapsayan fonksiyonel alanda yapılmıştır. Çalışma, kent içi hareketliliğin mevcut durumu ile temel sorun ve potansiyellerinin belirlenmesine yönelik analitik bir zemin oluşturmayı ve planlama sürecine analitik katkı sunmayı hedeflemektedir.

BIR BAKIŞTA

1. **Hareketlilik hâlen büyük ölçüde karayolu ve özel araç etrafında şekillenmektedir.** Ulaşım sistemi çok türlü olmakla birlikte iş yolculuklarında en yüksek pay özel araca (%33,8) aittir; bazı ilçelerde bu oran %50'nin üzerine çıkmaktadır.
2. **Raylı sistemler ve metrobüs ana omurgayı oluşturmakta, ancak erişim eşit dağılmamaktadır.** Nüfusun yaklaşık %47'si raylı sistem istasyonlarına 15 dakikalık yürüme mesafesindedir; planlanan hatlarla bu oran %56,16'ya yükselecek, ancak bazı dış çeper ilçelerde erişim hâlen düşük kalacaktır.
3. **Toplu taşıma özel araca göre zaman dezavantajı taşımaktadır.** Ev–iş yolculuklarında ortalama süre toplu taşımada 53,4, özel araçta 37,9 dakikadır; bu durum, sistemin hız, erişilebilirlik ve entegrasyon açısından geliştirilmesi gerektiğine işaret etmektedir.
4. **Toplu taşıma hizmet düzeyi mahalleler arasında eşitsiz dağılmaktadır.** Sosyo-ekonomik açıdan dezavantajlı ilçelerdeki mahalleler en düşük ortalama hizmet puanına sahiptir; sosyo-ekonomik durum iyileştikçe hizmet puanı yükselmektedir.
5. **Kısa mesafeli yolculuklarda yürüme baskındır.** Ziyaret, eğlence gibi diğer amaçlı yolculuklarda yaya payı %77,6, alma/bırakma yolculuklarında %81,4'tür; aktif ulaşım ve mikromobilite, kısa mesafeli yolculuklar için önemli bir potansiyel sunmaktadır.
6. **Ulaşım kaynaklı emisyonların ana kaynağı karayoludur; sistem hâlen fosil yakıta dayalıdır.** Ulaşım, kent sera gazı emisyonlarının yaklaşık %28–29'unu oluşturmaktadır; elektrikli ve hibrit araçlar hızla artmakla birlikte dizel araçlar en yüksek payı (%46,7) korumaktadır.

%47	**53,4 dk**	**%33,8**	**%29**	**%43,8**
raylı sisteme 15 dk yürüme erişimi	**ev–iş toplu taşıma süresi**	**iş yolculuklarında özel araç**	**sera gazında ulaşımın payı**	**karayolu gürültüsüne maruz nüfus**
planlanan hatlarla %56,16	özel araçta 37,9 dk	toplu taşıma %27,0	2022 envanteri	6,9 milyon kişi

İSTANBUL PLAN 2050

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ | İPA İstanbul Planlama Ajansı

1 Raporun İçeriği

Rapor sekiz bölümden oluşmakta; analiz bölümlerini çevre dostu ulaşım uygulama örneklerinin İstanbul açısından değerlendirilmesi izlemektedir. Bütüncül çerçeve; raylı sistem odaklı toplu taşıma, lastik tekerlekli ve deniz ulaşımı, aktif ulaşım ve mikromobilite, trafik ve talep yönetimi, akıllı ulaşım sistemleri ve dijitalleşme ile yönetişim ve planlama ilkeleri bileşenlerinden oluşmaktadır.

ÇERÇEVE
Bölüm 1–3
Ulaşım hangi strateji, plan ve mevzuat çerçevesinde ele alınıyor?
Uluslararası sözleşmeler; İUAP, SKUP, iklim eylem planı; tarihsel gelişim; 2009 ÇDP ve 2015 taslağı; altı bileşenli çerçeve

›

MEVCUT DURUM
Bölüm 4
Ulaşım sistemi bugün nasıl işliyor?
Karayolu ve otopark, toplu taşıma türleri, aktarma merkezleri, kıta geçişleri, aktif ulaşım, hanehalkı yolculukları

›

ERİŞİM
Bölüm 5
Kim, nereye, ne kadar sürede erişebiliyor?
İş ve okul yolculukları, raylı sistem ve metrobüs erişimi, entegrasyon, cinsiyet, SES ve TOTHİP

›

ÇEVRE
Bölüm 6
Ulaşımın çevresel yükü nedir?
Sera gazı, hava kirliliği, temiz araç teknolojileri, gürültüye maruz nüfus, iklim politikaları

›

ÖRNEKLER
Bölüm 7
Hangi uygulamalar İstanbul'a uyarlanabilir?
Bisiklet, 15 dakikalık kent, elektrikli otobüs, P+D, düşük salım bölgesi, fiyatlandırma, TOD, hareketlilik merkezi, süperblok

›

DEĞERLENDİRME
Bölüm 8
Plan için ne anlama geliyor?
Analiz bulgularının değerlendirilmesi ve senteze yön veren temel bulgular

2 Yöntem

Çalışma; kurumlardan temin edilen resmi ulaşım verileri, açık kaynak istatistikler, kurumsal raporlar, ulusal ve uluslararası politika belgeleri ile literatür taramasına dayanmaktadır. Hanehalkı yolculuk davranışları İstanbul SKUP kapsamında Aralık 2023'te başlatılıp 2024'te tamamlanan hanehalkı anketi üzerinden değerlendirilmiştir. Bulgular karşılaştırmalı analizler, oran ve gösterge hesaplamaları, zamansal ve mekânsal değerlendirmeler ile tematik analizler yoluyla incelenmiştir. Dezavantajlı grupların erişimi, mahalle ölçeğindeki toplu taşıma arz göstergelerinin uzman değerlendirmesiyle ağırlıklandırıldığı Toplu Taşıma Hizmet Puanı (TOTHİP) ve ilçe SES sınıfları üzerinden değerlendirilmiştir.

1 Veri derleme
İBB birimleri, İETT, Metro İstanbul, BELBİM, İSPARK, KGM, DHMİ ve TÜİK verileri; politika belgeleri, literatür

›

2 Hanehalkı anketi
SKUP anketi: 74.993 hane, 169.423 kişi; ulaşım türü, yolculuk amacı ve süre göstergeleri

›

3 Mevcut durum
Yol ağı ve trafik yoğunluğu, araç sahipliği, otopark; toplu taşıma türleri ve İstanbulkart yolculuk verileri

›

4 İstasyon erişimi
Raylı sistem istasyonları ve metrobüs duraklarına 0–5, 5–10, 10–15 dk yürüme; raylı sistemde mevcut ve planlanan hatlar

5 Entegrasyon
Fiziksel, ücret, zaman, bilgi/dijital ve işletmesel entegrasyon; aktarma merkezleri

›

6 TOTHİP
Otobüs, minibüs ve raylı sistem arz göstergeleri; 40 uzmanla tür bazlı ağırlıklandırma; 979 mahalle

›

7 SES ve kullanım
İlçe SES puanlarının kuartillerle kötü, orta ve iyi sınıflara ayrılması; TOTHİP ile ücretsiz kart sayısının korelasyonu

›

8 Çevresel etki ve örnekler
Sera gazı envanteri, filo yakıt yapısı, stratejik gürültü haritaları; dokuz uygulama örneği

VERİ

Hanehalkı yolculuk anketi
İBB Ulaşım Planlama Şb. Md. (İstanbul SKUP) · 2023–2024 · il, ilçe

Toplu taşıma yolculukları (İstanbulkart)
BELBİM · Mart ve Temmuz 2025 · ulaşım türü

Motorlu taşıt sayıları; SES puanları
TÜİK · 2019–2024; SES 2023 · il, ilçe

Raylı sistem ve metrobüs erişimi; TOTHİP
Kurum verileri, 2025 nüfusu · ilçe, mahalle

Sera gazı emisyonları; İETT filosu
İBB Çevre Koruma ve Kontrol D.B.; İETT · 2012–2025 · il, filo

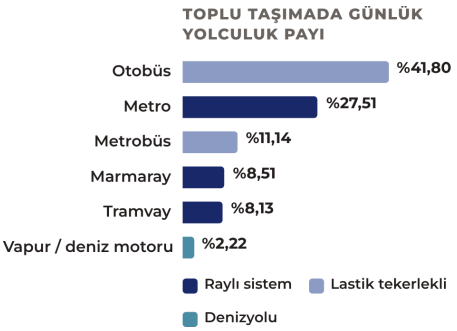
Stratejik gürültü haritaları
İBB Çevre Koruma ve Kontrol D.B.; HEAŞ · 2024–2025

KISITLAR Erişilebilirlik analizlerinde gösterge, yerleşik nüfusun yürüyerek istasyona erişimini ölçen; gündüz nüfusunu ve istihdam erişimini doğrudan temsil etmeyen bir ölçüttür. Raylı sistem erişim oranları ilçe nüfusu üzerinden hesaplandığından merkezi işlevlerin yoğunlaştığı ilçelerde görece düşük görünebilmektedir. Kıta geçişlerine ilişkin geçiş bazlı en güncel veriler 2022 yılına aittir. Hanehalkı yolculuk verileri beyana dayalıdır ve ilgili çalışmalar Plan 2050 ile eş zamanlı devam etmektedir.

3 Temel Bulgular

B1 Hareketlilik büyük ölçüde karayolu ve özel araç etrafında şekillenmektedir

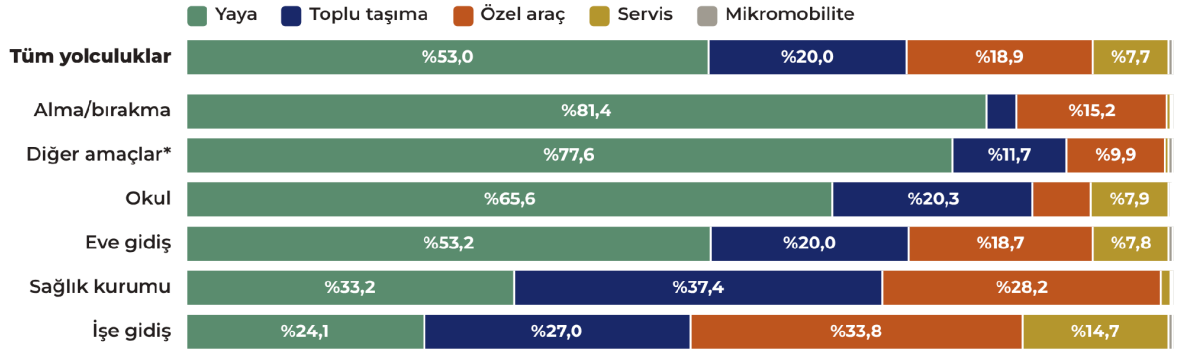
İstanbul'da ulaşım sistemi çok türlü bir yapıya sahip olmakla birlikte kentsel hareketlilik hâlen büyük ölçüde karayolu altyapısı ve özel araç kullanımı etrafında şekillenmektedir. İş amaçlı yolculukların %33,8'i özel araç, %27,0'ı toplu taşıma, %24,1'i yaya ve %14,7'si servis ile yapılmakta; özel araç payı Kadıköy'de %63,3'e, Başakşehir'de %53,8'e çıkmaktadır. 2019–2024 döneminde motorlu taşıt sayısı 4,19 milyondan 5,84 milyona, bin kişi başına otomobil sayısı 185'ten 243'e yükselmiştir. Toplu taşımada günlük yaklaşık 7 milyon yolculuğun (İstanbulkart, Mart 2025) %41,8'i otobüs, %27,51'i metro ile karşılanmaktadır.



Toplu taşımada ulaşım türlerine göre günlük yolculuk payı (İstanbulkart, Mart 2025). Validatörlü minibüs, füniküler ve teleferik %1'in altındadır.

B2 Yolculuk amacı tür tercihini belirleyen temel faktörlerden biridir

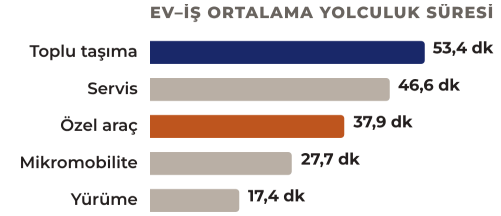
Hanehalkı yolculuklarının %53,0'ı yürüyerek, %20,0'ı toplu taşıma, %18,9'u özel araç ve %7,7'si servis ile yapılmakta; mikromobilitenin payı %0,4'te kalmaktadır. Diğer amaçlı (ziyaret, spor, eğlence vb.) ve alma/bırakma yolculuklarında yaya payı sırasıyla %77,6 ve %81,4'e, okul yolculuklarında %65,6'ya ulaşırken iş yolculuklarında özel araç ve toplu taşıma öne çıkmaktadır. Kısa mesafeli ve günlük ihtiyaçlara yönelik yolculuklarda aktif ulaşım, iş ve uzun mesafeli yolculuklarda ise motorlu ulaşım daha fazla tercih edilmektedir.



Yolculuk amacına göre ulaşım türlerinin dağılımı (2024). *Akraba/arkadaş ziyareti, spor, eğlence vb., iş takibi/ödemeler, yeme–içme.

B3 Toplu taşıma özel araca göre zaman dezavantajı taşımaktadır

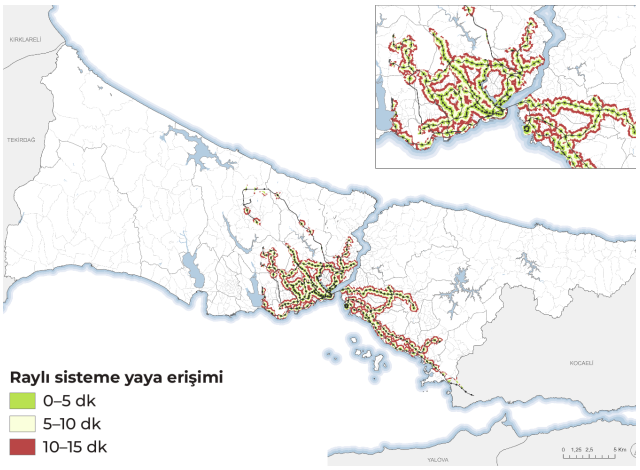
Ev–iş yolculuklarında ortalama süre toplu taşımada 53,4, serviste 46,6 ve özel araçta 37,9 dakikadır; toplu taşıma özel araca göre yaklaşık 15 dakikalık bir zaman dezavantajına sahiptir. Ev–iş yolculuklarında toplu taşıma süresi örneğin Avcılar'da 72,3, Küçükçekmece'de 57,4 ve Başakşehir'de 56,3 dakikaya ulaşmakta; erişilebilirlik sorunları özellikle çeper ilçelerde belirginleşmektedir. Ortalama etap süresi raylı sistemlerde 44,9, lastik tekerlekli toplu taşımada 49,5, denizyolunda 54,0 dakikadır. Yolculuk süresinin bekleme, aktarma ve erişim bileşenleriyle birlikte değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.



Ev–iş yolculuklarında ulaşım türüne göre ortalama süre (İstanbul, 2024).

B4 Raylı sistem erişimi kent geneline eşit dağılmamaktadır

Nüfusun yaklaşık %47'si (7.377.519 kişi) raylı sistem istasyonlarına 15 dakikalık yürüme mesafesindedir; nüfusun yarısından fazlası bu erişimin dışında kalmaktadır. Avcılar, Beykoz, Beylikdüzü, Büyükçekmece, Çatalca, Esenyurt, Silivri, Sultanbeyli ve Şile gibi ilçelerde bu mesafede erişim bulunmamaktadır. Planlanan hatların tamamlanmasıyla erişen nüfusun 1,4 milyon kişi artması, oranın %56,16'ya yükselmesi ve Avcılar, Esenyurt ile Sultanbeyli'nin erişim kapsamına girmesi beklenmekte; Sarıyer, Avcılar, Tuzla, Arnavutköy, Çekmeköy ve Esenyurt'ta oranın görece düşük kalacağı öngörülmektedir. Metrobüs duraklarına 15 dakikada erişen nüfus %8,98 (1,41 milyon) ile belirli koridorlarda yoğunlaşmaktadır.



Mevcut raylı sistem istasyonlarına yürüme erişimi (0–15 dk).

B5 Entegrasyon düzeyi ulaşım türleri arasında farklılaşmaktadır

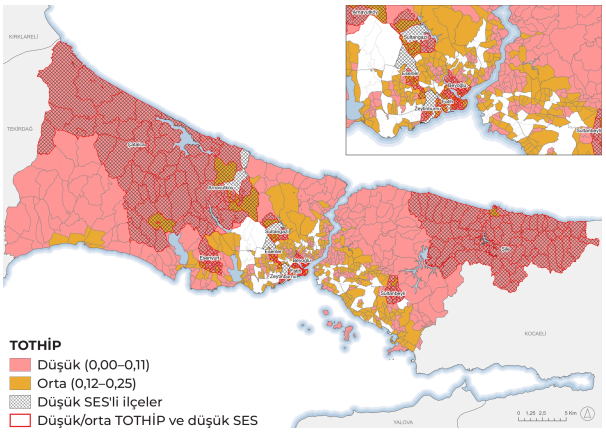
Raylı sistem, metrobüs ve otobüs; fiziksel, ücret ve işletme entegrasyonunda en gelişmiş yapıya sahiptir. Minibüs ile taksi/taksi dolmuş sistemlerinde entegrasyonun dönüşüm sürecinde olduğu; denizyolu ile bisiklet ve mikromobilitede özellikle ilk–son kilometre erişimi ve aktarma ilişkilerinin geliştirilmesine yönelik potansiyel bulunduğu değerlendirilmektedir. Entegrasyonun mekânsal karşılığı aktarma merkezlerinde oluşmakta; Yenikapı (39.089), Üsküdar (23.869), Kadıköy (16.617), Eminönü (13.678) ve Mecidiyeköy (12.806) gibi çok türlü merkezler yüksek günlük aktarma hacmiyle öne çıkmaktadır.

	Fiziksel	Ücret	Zaman	Bilgi / dijital	İşletme
Raylı sistem	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Metrobüs	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Otobüs	Yüksek	Yüksek	Orta	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Orta	Yüksek	Orta	Orta	Orta
Minibüs	Orta	Orta	Orta	Düşük	Orta
Bisiklet / mikromobilite	Orta	Düşük	Düşük	Orta	Düşük
Taksi / taksi dolmuş	Düşük	Düşük	Orta	Orta	Düşük

Ulaşım sistemlerinin entegrasyon türlerine göre düzeyi.

B6 Toplu taşıma hizmet düzeyi sosyo-ekonomik yapıyla birlikte farklılaşmaktadır

979 mahalle için hesaplanan TOTHİP, hizmet düzeyinin homojen olmadığını göstermektedir. Nüfus ağırlıklı ortalama puan, sosyo-ekonomik durumu kötü ilçelerin mahallelerinde 0,098, orta durumdakilerde 0,163, iyi durumdakilerde 0,191'dir. Düşük ve orta puanlı mahalleler ağırlıklı olarak kent çeperlerinde ve gelişim baskısının sürdüğü alanlarda, düşük SES ile çakışanlar ise özellikle kuzey kesimler ile belirli iç çeper bölgelerde kümelenmektedir. Düşük SES ile yüksek NH/BH oranının birlikte görüldüğü Sultangazi, Fatih, Esenler, Beyoğlu ve Zeytinburnu gibi ilçelerde günlük hareketliliğe katılımın görece sınırlı kaldığı değerlendirilmektedir. TOTHİP ile mahallelerdeki ücretsiz kart (anne, engelli, 65 yaş üstü) sayısı arasında r = 0,45 ile orta düzeyde bir ilişki bulunmaktadır.

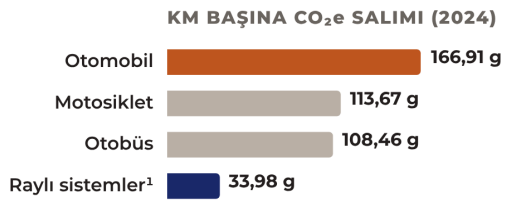


Düşük ve orta TOTHİP'li mahalleler ile düşük SES'li ilçeler.

B7 Ulaşım emisyonlarının ana kaynağı karayoludur; temiz araç dönüşümü sınırlıdır

Ulaşım sektörü İstanbul'un toplam sera gazı emisyonlarının 2019'da %28'ini, 2022'de %29'unu oluşturmakta; bu emisyonların büyük bölümü karayolu taşımacılığından kaynaklanmaktadır. Kişi başına ulaşım kaynaklı emisyon 2020'de 0,81 tCO_2e ile en düşük düzeye gerilemiş, 2024'te 0,99 tCO_2e'ye yükselmiştir; İETT araçlarının CO_2 emisyonu 2012–2024 döneminde 267,9 bin tondan 432,8 bin tona çıkmıştır. 2020–2024 döneminde elektrikli araç sayısı 5 binden 135 bine, hibrit araç sayısı yaklaşık 20 binden 186 bine çıkmış; ancak dizel araçlar %46,7 ile en yüksek payı korumakta, İETT filosunun %84,0'ı dizel, %6,6'sı elektriklidir. Trafik kaynaklı kirleticilerden CO en çok Göztepe ve Yenibosna, NO_2 ve NOx ise Aksaray istasyonunda öne çıkmaktadır.

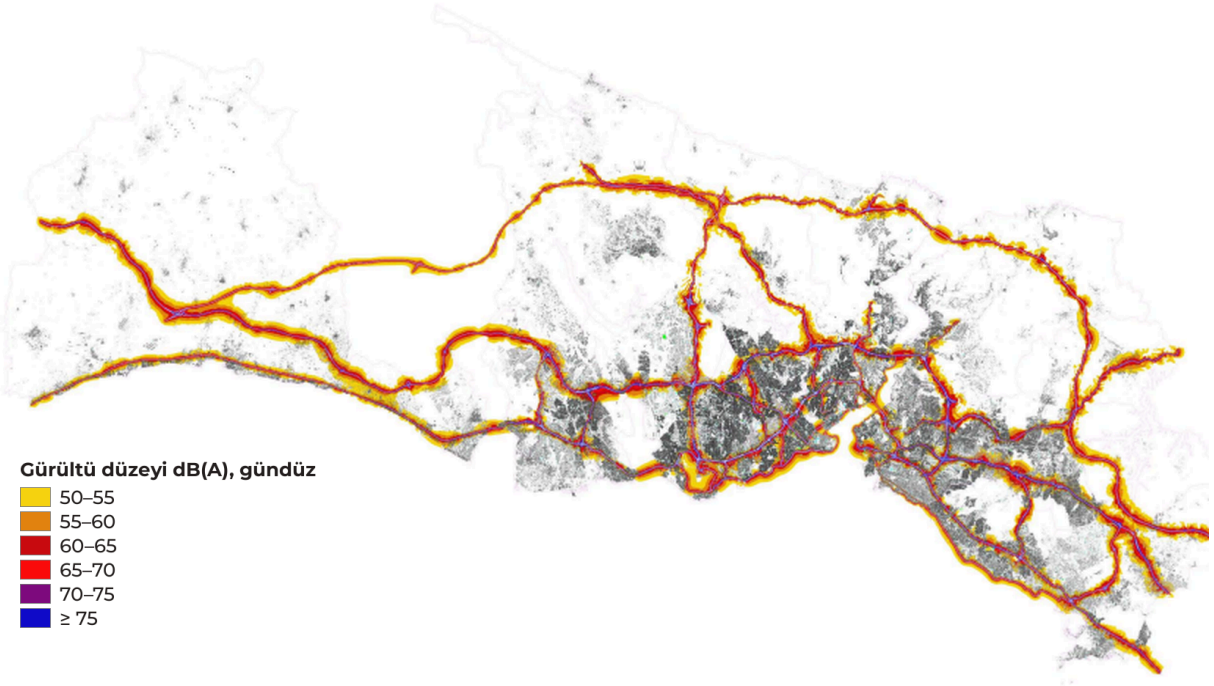
Dipnot: Kişi başına emisyon değerlerinde 2022 sonrasında demiryolu verileri hesaplamaya dahil edilmemiştir.



Araç türlerine göre yolcu-km başına CO_2e salımı.
[1]Metro İstanbul işletmesindeki metro, tramvay, füniküler ve teleferik.

B8 Ulaşım kaynaklı gürültü geniş bir nüfusu etkilemektedir

İstanbul Karayolu Stratejik Gürültü Haritası (2024) verilerine göre 6.904.928 kişi, toplam nüfusun yaklaşık %43,8'i karayolu trafik gürültüsüne maruz kalmaktadır; maruz nüfusun %58,6'sı 50–55 dB(A) aralığındadır. Gürültü TEM, D-100, Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantı yolları boyunca yoğunlaşmakta; maruz nüfus oranı Beyoğlu'nda %92,3, Esenler'de %77,6, Beşiktaş'ta %77,5'tir. Demiryolu gürültüsüne maruz nüfus 274.938 kişi (%1,7) ile sınırlıdır. Havalimanı gürültüsü pist ve uçuş güzergâhları boyunca yoğunlaşmakta; İstanbul Havalimanı'nın nihai kapasitesini temsil eden Faz 4 senaryosunda etki alanı genişlemektedir.



Karayolu stratejik gürültü haritası, gündüz.

4 İstanbul için Anlamı ve Öneriler

Bu bölümde sunulan değerlendirmeler, tekil analiz raporunun bulgularına dayanan, sentez ve planlama çalışmalarına yönelik olası girdiler niteliğindedir. Kesinleşmiş plan kararlarını ifade etmeyen bu girdiler, sentez ve planlama aşamalarında diğer konu başlıklarına ilişkin bulgularla birlikte değerlendirilerek geliştirilebilir, yeniden ele alınabilir veya farklılaşabilir.

ÇDP'YE OLASI GİRDİLER

G1 Ulaşım politikalarının mekânsal planlarda bütüncül ve aşamalı ele alınması

Raylı sistem, bisiklet, P+D, düşük emisyon bölgesi, fiyatlandırma ve hareketlilik merkezi uygulamalarının birbirini destekleyen bütüncül bir politika çerçevesinde mekânsal planlarda ele alınması; kısa vadede toplu taşıma entegrasyonu, hareketlilik merkezleri, bisiklet altyapısı ve elektrikli toplu taşımanın öncelikli uygulama alanları olarak değerlendirilebilmesi; TOD, 15 Dakikalık Kent ve Süperblok yaklaşımlarının arazi kullanımı kararlarını da kapsayan planlama süreçleri gerektirmesi

Dayanak B1 B3

G2 Raylı sistem yatırımları ile nüfus–istihdam dağılımının uyumu

Raylı sistem yatırımlarının mekânsal dağılımı ile nüfus ve istihdam yoğunlukları arasındaki uyumun geliştirilmesi; konut–istihdam dağılımı ile ulaşım altyapısı ilişkisinin planlamada kritik girdi olarak ele alınması

Dayanak B3 B4

G3 Raylı sistem koridorlarında toplu taşıma odaklı gelişim (TOD)

Orta ve uzun vadede raylı sistem koridorlarında TOD yaklaşımının benimsenmesi; Söğütlüçeşme, Yenikapı, Ümraniye, Kartal, Pendik, Halkalı ve Başakşehir gibi yüksek kapasiteli sistemlerin kesişim alanlarında konut, istihdam, ticaret ve sosyal donatının toplu taşıma odaklı planlanmasının, aktarma merkezleri çevresinde karma kullanımlı alanlar oluşturulmasının ve ulaşım yatırımları ile arazi kullanım kararlarının bütünleşik ele alınmasının değerlendirilmesi

Dayanak B1 B4

G4 Aktarma merkezlerinin hareketlilik merkezlerine dönüştürülmesi

Toplu taşıma, bisiklet paylaşımı, mikromobilite, yaya erişimi ve dijital hizmetlerin aktarma noktalarında bütünleştirilmesi; Yenikapı, Söğütlüçeşme, Kadıköy, Üsküdar ve Beşiktaş gibi aktarma noktalarının uygulanabilir alanlar olarak öne çıkması; toplu taşıma odaklarıyla entegre mikromobilite park alanlarının yeni kentsel donatılar olarak ele alınması

Dayanak B2 B5

G5 Çeper, yeni gelişme ve dönüşüm alanlarında bütünleşik toplu taşıma

Raylı sistem erişiminin sınırlı olduğu bölgelerde, yeni gelişme ve dönüşüm alanlarında toplu taşıma türlerinin bütünleşik planlanması ve ilk–son kilometre erişiminin desteklenmesi; raylı sistem yatırımlarının otobüs, metrobüs ve diğer toplu taşıma sistemleriyle bütünleşik geliştirilmesi

Dayanak B4 B5

POLİTİKA VE UYGULAMA ÖNERİLERİ

Ö1 Toplu taşımada entegrasyon ve aktarmanın iyileştirilmesi

Raylı sistemlerin süre avantajının korunması ve genişletilmesi, lastik tekerlekli toplu taşımada trafik etkisinin azaltılması, denizyolunda iskele erişimi, sefer sıklığı ve türler arası entegrasyonun geliştirilmesi

Dayanak B3

Ö2 Sistemler arası bağlantıların ve ağ bütünlüğünün güçlendirilmesi

Ulaşım sisteminin altyapı yatırımlarının yanı sıra sistemler arası bağlantılar ve ağ bütünlüğüyle desteklenmesi; bisiklet–toplu taşıma ilişkisinin güçlendirilmesi, iskele ve istasyon erişiminin artırılması, yoğun toplu taşıma koridorlarında zaman entegrasyonu

Dayanak B5

Ö3 Dezavantajlı bölgelerde hizmet düzeyinin artırılması

Düşük sosyo-ekonomik seviyedeki bölgelerde toplu taşıma hizmet düzeyinin ve kentsel hizmet çeşitliliğinin artırılması; kapsayıcı ulaşım politikalarının hareketliliğe katılımı artıracak sosyal, ekonomik ve mekânsal müdahalelerle birlikte ele alınması

Dayanak B6

Ö4 Düşük karbonlu ve iklime dirençli ulaşım

Raylı sistemlerin güçlendirilmesi ve toplu taşımada elektrikli ve hibrit araçların yaygınlaştırılması; geniş ölçekli elektrikli otobüs dönüşümü için depo alanlarında şarj altyapısının oluşturulması, hızlı şarj istasyonlarının planlanması ve enerji tedarik kapasitesinin güçlendirilmesi; ulaşım altyapılarının gelecekteki iklim koşullarına dayanacak şekilde planlanması

Dayanak B7

Ö5 Aktif ulaşım ve mikromobilitenin desteklenmesi

Kısa mesafeli yolculuklar için aktif ulaşım ve mikromobiliteye yönelik politika ve altyapının geliştirilmesi; bisikletli ulaşımda ağ sürekliliği, bağlantı bütünlüğü, güvenlik, erişilebilirlik ve toplu taşımayla entegrasyon gibi bileşenlerin birlikte ele alınması

Dayanak B2

Ö6 Talep yönetimi araçlarının aşamalı uygulanması

Düşük emisyon bölgeleri ve trafik sıkışıklığı fiyatlandırmasının etaplar hâlinde, pilot bölgelerde uygulanması; Eminönü, Kadıköy, Beşiktaş ve Şişli gibi toplu taşıma alternatiflerinin güçlü olduğu yüksek talepli merkezlerde kademeli fiyatlandırmanın katkı sağlayabilmesi; basit ve sabit ücretli başlangıç, gelirin büyük kısmının toplu taşımaya aktarılması ve verilerin düzenli paylaşılması gibi ilkelerin gözetilmesi, toplu taşıma kapasitesinin yeterli düzeye ulaştırılması

Dayanak B1 B7

ÇDP'YE OLASI GİRDİLER

G6 Mahalle ölçeğinde hizmet erişimi ve yaya öncelikli alanlar

Eğitim, sağlık, yeşil alan ve sosyal hizmetlerin mahalle ölçeğinde dengeli dağılımının (15 Dakikalık Kent) desteklenmesi; süperblok yaklaşımının yaya öncelikli politikalar ve mahalle ölçeğinde trafik sakinleştirme için sunduğu fırsatlar; Tarihi Yarımada, Kadıköy Çarşı, Moda, Yeldeğirmeni, Beşiktaş Çarşı ve Kuzguncuk gibi yoğun yaya hareketli bölgelerin süperblok ilkeleriyle uyumlu uygulama alanları olarak değerlendirilebilmesi

Dayanak B2 B6

G7 Gürültü haritalarının plan kararlarına esas alınması

Stratejik gürültü haritaları ve eylem planlarının yönetmelik gereği plan eki olarak istenmesi, plan kararlarına esas alınması ve imar planlarında bu konuda gerekli tedbirlerin alınması; havalimanı gürültü etki alanlarının planlama ve çevresel yönetim süreçlerinde dikkate alınması

Dayanak B8

G8 Raylı sistem ve sürdürülebilir ulaşım odaklı entegre sisteme geçiş

Karayolu odaklı yapıdan, raylı sistem ve sürdürülebilir ulaşım odaklı entegre bir sisteme geçiş (idare sunumundaki stratejik yön)

Dayanak B1 B3 B7