



WRI TÜRKİYE

SÜRDÜRÜLEBİLİR
ŞEHİRLER



Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planları (SUMP) Çalıştay Raporu

Yaşanabilir Şehirler Sempozyumu
20 Kasım 2015

İstanbul Teknik Üniversitesi

GİRİŞ

2000'li yıllarda Avrupa Birliği (AB) kentlerinde yaşam kalitesini arttırmak için sürdürülebilir ve entegre planlama yaklaşımı benimsenmiştir. Bu nedenle 2009 yılında Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planları (SUMP), Avrupa Komisyonu'nun Kent İçi Hareketlilik üzerine hazırlanan Eylem Planında yeni bir planlama yaklaşımı olarak sunulmuştur. 2010'da AB Konseyi SUMP geliştirilmesi yönündeki desteğini açıklamıştır. Rekabet Edebilirlik ve İnovasyon Yürütme Ajansı ve Avrupa Komisyonu'nun (EACI) 2010-2013 yılları arasındaki ortak çalışmalarının çıktısı olarak Ocak 2014'de "SUMP Geliştirme ve Uygulama Kılavuzu" geliştirilmiştir. Bu kılavuz SUMP hazırlığına dahil olan paydaşlar, yerel yönetimler, kent içi ulaşım ve hareketlilik uygulayıcılarına destek sağlamak için geliştirilmiştir.

Şu anda tüm dünyada benimsenmeye başlanan bu planlama yaklaşımı ilk olarak AB şehirlerinde kent içi ulaşım problemlerini çözmek, Avrupa İklim ve Çevre Hedeflerine ulaşmak için sürdürülebilir ulaşım modlarına geçişi sağlamak için uygulanmıştır. Geleneksel ulaşım planları yerine SUMP insana odaklanarak katılım, entegrasyon ve değerlendirme süreçlerini kapsamaktadır. SUMP kentlerin zaman içerisinde geçirdiği değişimler doğrultusunda sürekli değişen planlardır, geliştirilmesi ve uygulanması kentlerin mevcut planlarıyla uyumlu şekilde yapılmalıdır.

AMAÇ

AB Solutions Projesi ve Rupprecht Danışmanlığın desteğiyle 20 Kasım 2015 tarihinde düzenlediğimiz yerel yönetimlerden kent içi ulaşım ve hareketlilik planları konusunda çalışan 16 uzman katılımcıdan oluşan kapalı grup çalıştayımızın amaçları:

- SUMP konsepti konusunda katılımcıları bilgilendirmek
- AB ülkeleri SUMP iyi uygulama örneklerini paylaşmak
- AB Türkiye Delegasyonu'nun Türkiye'deki SUMP çalışmaları konusundaki rolünü öğrenmek
- SUMP ilk Türkiye örneğini paylaşmak
- SUMP için Türkiye mevcut durum değerlendirmesini yapmak
- SUMP Kendini Değerlendirme Tool eğitimi vermektir.

ÇALIŞTAY PROGRAMI

| Başlangıç | Bitiş | Konu | Konuşmacı |
|-----------|-------|---------------------------------------|----------------|
| 10:30 | 11:00 | İnsan Odaklı Planlama – SUMP Konsepti | Susanne Böhler |

| | | | |
|-------|-------|---|--|
| | | | Rupprecht Danışmanlık |
| 11:00 | 11:30 | AB Türkiye Delegasyonu'nun Türkiye'deki SUMP çalışmaları konusundaki rolü | Dr. Göktuğ Kara AB Türkiye Delegasyonu Ulaştırma Sektörü Yöneticisi |
| 11:30 | 12:00 | AB SUMP iyi uygulama örneği: Bremen (2015 Avrupa SUMP Ödülü Kazananı) | Michael Glotz City of Bremen Sürdürülebilir Hareketlilik Projeleri Müdürü |
| 12:00 | 12:30 | AB SUMP iyi uygulama örneği: Budapeşte | Timea Lendvai BKK Budapeşte Ulaşım Proje Müdürü |
| | 13:30 | Öğle Yemeği | |
| 13:30 | 14:00 | SUMP ilk Türkiye örneği | Aytaç Ünverdi Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü |
| 14:00 | 15:30 | SUMP Türkiye Mevcut Durum Değerlendirmesi (SWOT Analizi) | Güneş Yerli WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler |
| 15:30 | 15:45 | Kahve Molası | |
| 15:45 | 17:00 | SUMP Kendini Değerlendirme Tool Eğitimi | Susanne Böhler Rupprecht Danışmanlık |
| 17:00 | | Kapanış | |

KATILIMCI LİSTESİ

| KURUM | AD | SOYAD | UNVAN | EPOSTA |
|--|------------|----------|-------------------------------|--------------------------------|
| Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi | İskender | Demir | Şehir Plancısı | demiriskender@hotmail.com |
| Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi | Güneş | Kılınç | Harita Mühendisi | kilincgunes@hotmail.com |
| EGO Genel Müdürlüğü | Emre | Oğuzhan | İnşaat Mühendisi | n.e.o@hotmail.com.tr |
| EGO Genel Müdürlüğü | Nurdoğan | Öztürk | Otobüs İşletme Yönetim Müdürü | nurdogan.ozturk@ego.gov.tr |
| EGO Genel Müdürlüğü | Ömer Faruk | Yaren | Şehir Plancısı | farukyaren@yahoo.com |
| Eskişehir Büyükşehir Belediyesi | Aytaç | Ünverdi | Ulaşım Planlama Şube Müdürü | unverditr@yahoo.com |
| Eskişehir Büyükşehir Belediyesi | Gülistan | Yener | Peyzaj Mimarı | gulistanyener12@gmail.com |
| Güney Ege Kalkınma Ajansı | Zeynep | Gök | Şehir Plancısı | zeynepgok@geka.gov.tr |
| İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi | Bekir | Çelen | Şehir Plancısı | bcelen@ibb.gov.tr |
| İstanbul Büyükşehir Belediyesi | Berna | Çalışkan | İnşaat Yüksek Mühendisi | bernacaliskan@ibb.gov.tr |
| İstanbul Teknik Üniversitesi | Hıfzı | Aksoy | İnşaat Yüksek Mühendisi | aksoyhi@itu.edu.tr |
| İzmir Büyükşehir Belediyesi | Demet | Gezgin | Yüksek Şehir Plancısı | demetgezgin@izmir.bel.tr |
| İzmir Büyükşehir Belediyesi | Burak | Tümer | Şehir Plancısı | buraktumer@izmir.bel.tr |
| Kocaeli Büyükşehir Belediyesi | Cüneyt | Çetintaş | Yüksek Şehir Plancısı | cuneytchetintas@kocaeli.bel.tr |
| Malatya Büyükşehir Belediyesi | Sümeyye | Yel | Proje Yöneticisi | sumeyyeyel@malatya.bel.tr |
| Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi | Abdullah | Keskin | Planlama Müdürü | akeskin@sanliurfa.bel.tr |

SUMP TÜRKİYE MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ

Türkiye’de SUMP yeni bir planlama yaklaşımı olarak ilk kez Eskişehir için geliştirilmektedir, çalıştayımızın düzenlendiği tarihte süreç hazırlık aşamasında olup, hane halkı anketleri tamamlanmıştır. Bu nedenle tamamlanmış bir SUMP uygulaması Türkiye’de henüz mevcut değildir ancak pekçok şehrimizde Ulaşım Ana Planlarına sürdürülebilir ulaşım çözümleri dahil edilmiştir ve son yıllarda özellikle motorsuz ulaşım (bisiklet ve yürüme) çalışmaları hız kazanmıştır.

Çalıştayımızda Türkiye’deki şehirlerimizin sürdürülebilir ulaşım çözümleri konusundaki mevcut durum değerlendirmesi, nitel araştırma veri toplama yöntemlerinden “Odak Grup Görüşme Yöntemi” kullanılarak yapılmıştır. Odak Grup Görüşme Yöntemi yedi aşamadan oluşur; amacın belirlenmesi; odak görüşme sorularının geliştirilmesi, yer ve teknoloji planlaması, bütün sürecin pilot denemesinin yapılması, katılımcıların belirlenmesi ve davet edilmesi, yönetici özellikleri ve çalışmanın gerçekleştirilmesi, verinin düzenlenmesi ve analizidir.¹ Odak Grup Görüşmesinde sorulan sorularla toplanan veriler, “Betimsel Analiz”le aşağıda görüldüğü şekilde sorulara şehirlerin verdiği cevaplar üzerinden ayrı ayrı kapsamlı bir biçimde tanımlanmış olup, bu analizle amaç elde edilen bulguları düzenlenmiş ve yorumlanmış bir biçimde sunmaktır.

1. Kentinizde Sürdürülebilir Kent içi Hareketlilik Planları adı altında sürdürülen ya da tamamlanmış bir çalışma/proje var mı? Var ise yazınız.

| | |
|------------|---|
| MALATYA | 2015-2035 Malatya Ulaşım Ana Planı’nın yapımı devam etmektedir. 5 ayrı aşamadan oluşan planın ilk aşaması olan “ Mevcut Verilerin Toplanması Raporu “ hazırlanarak, kurumlara sunulmuştur. Kent merkezi olarak bilinen en hareketli caddelerden biri olan Kanalboyu Caddesi’nde yayalaştırma çalışmaları fizibilite aşamasındadır. |
| ANKARA | 2013 yılında yapımına başlanan ve sonuçlanmak üzere olan 2023 Ankara Ulaşım Ana Planı çalışmasına başlanılmış olup AnkaraKart sistemine geçilecektir. Ankara genelinde hat optimizasyonu ve ulaşım entegrasyonu çalışmaları yapılmaktadır. Teleferik inşa edildi, otobüs ringlerinin metro ile entegrasyonu sağlandı. |
| KOCAELİ | Hali hazırda Kocaeli Ulaşım Ana Planı önerileri kapsamında; proje ve fizibilite çalışmaları kapsamı içinde raylı sistem hatları (tramvay ve hafif raylı sistem) etüd edilmektedir. Bisiklet paylaşım sistemi kurulmuştur. Toplam 35 km bisiklet yolu yapılmıştır. |
| DİYARBAKIR | 2011-2013 yılları arasında Ulaşım Ana Planı kapsamında çalışmalar yapılmış olup, hafif raylı sistem, kent merkezinde yaya-bisiklet odaklı düzenlemeler ve banliyo hatları projelendirilmiştir. |

¹ Yıldırım, A. & Şimşek, H. (2013). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri (9. Baskı). Ankara, Türkiye: Seçkin Yayıncılık. Sayfa 183.

| | |
|-----------|---|
| ESKİŞEHİR | SUMP'ye uygun olarak Ulaşım Ana Planı revize edilmektedir. Tramvay ve teleferik gibi temiz yakıt kullanan toplu taşıma araçlarının kurulumu ya da yaygınlaştırılması sağlanmaktadır. Yayalaştırılmış bölgeler arttırılmaktadır. |
| İSTANBUL | Ulaşım Ana Planı kapsamında kent ölçeğinde sürdürülebilir, verimli, kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte, tüm modların gelişimini destekleyici bütüncül bir sistemin oluşturulması ve devamlılığının sağlanması hedeflenmektedir. |
| İZMİR | Ulaşım Ana Planı Revizyon çalışmaları devam etmektedir. Plan kapsamında, katılımcı bir süreç izlenmekte ve toplumun her kesimi ile yapılan paydaş toplantıları ile kentliler ana plana doğrudan katılım sağlayabilmektedir. Ana Plan kapsamındaki temel vizyon, raylı sistem, bisiklet ve yaya yollarını ön plana çıkarıp entegrasyon sürecinde bu modları odak noktası olarak belirlemektir. |

2. Kentinizde farklı Sürdürülebilir Ulaşım Çözümleri var mıdır? Var ise yazınız.

| | |
|---------|---|
| MALATYA | <p>Türkiye'de bir ilk olan 24 metrelik Trolleybüs araçları Nisan 2015'de işletmeye açılmıştır. Trolleybüsü hafta içi günlük ortalama 21.000 yolcu, hafta sonu ise 27.000 yolcu kullanmaktadır.</p> <p>Trolleybüs araçlarının tamamen çevre dostu olan elektrik ile çalışıyor olması ve kapasitelerinin geleneksel lastik tekerlekli otobüse oranla çok daha fazla olması en önemli tercih nedenleri arasındadır.</p> <p>Akıllı ulaşım sistemleri kapsamında tüm belediyeye ait araçlarda elektronik ücret toplama sistemleri 2011 yılından beri kullanılmaktadır.</p> <p>Şehirlerarası eski tren hatlarının şehir içi toplu taşıma amaçlı kullanımı ile ilgili çalışmalar mevcuttur.</p> <p>Trolleybüs 3. ve 4. Etap güzergah uzatma çalışmaları ve aktarma istasyonlarının oluşturulmasına yönelik yapılan çalışmalar devam etmektedir.</p> <p>Teleferik projesi fizibilite aşamasındadır.</p> <p>Bisiklet yolu ile ilgili proje hazırlanmış olup, uygulama aşamasındadır.</p> <p>WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ile yol güvenliği çalışması başlatılmış ancak veri eksikliği nedeniyle sürdürülememiştir.</p> <p>Daha erişilebilir bir işletme modeli oluşturularak toplu taşıma araçlarının kullanım oranının arttırılması planlanmaktadır.</p> <p>Şehirlerde en çok kazaların (yaklaşık %90'ının) meydana geldiği kavşaklar kamera sistemi ile izlenmekte ve akıllı kavşak uygulaması için fizibilite çalışmaları yürütülmektedir.</p> |
| ANKARA | <p>%70 CNG araç kullanımı ile Avrupa'nın en çevreci otobüs filosuna sahiptir.</p> <p>4 km'lik teleferik hattı bulunmaktadır.</p> <p>52 km'lik raylı sistem hattı faaliyet göstermektedir. Bu hatta ek olarak 10 km raylı sistem projesi tamamlanmak üzere olup 30km'lik havaalanı raylı sistem hattı proje aşamasındadır.</p> |

| | |
|------------|---|
| KOCAELİ | <p>Kocaeli Lojistik Ana Planı çalışmaları devam etmekte olup, plan içerisinde; Demiryolu önerileri, Otobüs öncelikli koridor hatları, Bisiklet yolu ağ haritası, Transfer merkezleri, Karayolu bağlantı önerileri, Lojistik köy önerileri (Gebze ve Köseköy), Kargo taşımacılığı (Cengiz Topel Havalimanı), Deniz yolu taşımacılığı (Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığı), Yük aktarma terminalleri kurulması, Kamyon-tır park alanları belirlenmesi ve standartlarının ortaya konulmasına yönelik stratejileri içermektedir.</p> <p>Kocaeli Yol Güvenliği Çalışması yapıldı. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ve MARKA'dan alınan destek ile birlikte 2 ayrı çalışma ve 8 farklı noktada çözüm önerileri geliştirilmiştir.</p> <p>KOTUS (Kocaeli Toplu Taşıma Sistemi) çalışması yapılacaktır.</p> <p>Ulaşım A.Ş. kurulacaktır.</p> |
| DIYARBAKIR | <p>Kent genelinde yaklaşık 100km'lik bisiklet ağı planlanması yapılmış olup, 20km'lik kısmı gerçekleştirilmiştir.</p> <p>Toplu taşıma, türler arası hareketlilik, kent içi yol güvenliği konularında politikalar belirlenmiş olup, uygulama süreçleri henüz başlamamıştır.</p> |
| ESKİŞEHİR | <p>WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ile birlikte Kent içi Yol Güvenliği projesi kapsamında trafik kazaları azaltılmıştır.</p> <p>Toplu taşımada teleferik sisteminin kullanılması çalışmaları yapılmaktadır. (Proje aşamasında)</p> <p>Tramvay sistemi kapasite arttırımı yapılmaktadır.</p> <p>Bisiklet paylaşım sistemi kurulacaktır (Proje aşamasında).</p> |
| İSTANBUL | <p>Toplu ulaşım yaygınlaştırılmakta ve teşvik edilmektedir.</p> <p>Yaya ve bisiklet ulaşımını destekleyici projeler yapılmaktadır.</p> <p>Ulaşımdan kaynaklı, kirleticileri azaltmaya yönelik çevreci projeler, kent içi yük ve yolcu hareketliliğinin matematiksel modelleme ile tahmininin yapılması gibi projeler yapılmaktadır.</p> |
| İZMİR | <p>Bisikletli ulaşım ağını geliştirmeye yönelik çalışmalar devam etmektedir.</p> <p>Halkın paylaşımlı olarak bisikletleri kullanabilecekleri BİSİM sistemi geliştirilmiştir.</p> <p>Bisiklet ve istasyon sayıları sürekli olarak arttırılmaktadır.</p> <p>Yayalaştırılmış bölgelerin yönetilmesine ait stratejiler geliştirilirken, yaya bölgeleri genişletilmektedir.</p> <p>Park Et, Devam Et sistemleri aktarma merkezleri ile entegre edilmektedir.</p> <p>Akıllı Trafik Yönetim sistemi çalışması kapsamında 2016 Ağustos ayına kadar 400 kavşak akıllı sisteme geçirilecektir.</p> |

3. Ulaşım Ana Planı'ndan Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planlarına geçişte yaşanan Güçlü/Zayıf Yönler – Fırsatlar/Tehditler nelerdir?

| | | |
|-----------------|------------|---|
| GÜÇLÜ YÖNLER | Malatya | Yapılan planların insan odaklı olması Toplu taşımaya yönelik fon bulunması |
| | Ankara | Güçlü organizasyonel yapı Ulaşım ve toplu taşımının EGO ile birlikte yürütülüyor olması |
| | Kocaeli | Otoritenin tek elde olmaması Lineer bir şehir olup, demiryolu, denizyolu ve karayolu bağlantılarının varlığı |
| | Diyarbakır | Yüksek eğimli bir coğrafyada yer almaması Gelişme alanlarında yol genişliklerinin yeterli olması |
| | Eskişehir | İnsan odaklı bir kent olması |
| | İstanbul | Planlarda insan odaklı ulaşım kurgusunun hedeflenmesi |
| | İzmir | Mevcut kalifiye ve istekli personelin ve yetkili/yürütücülerin bulunması |

| | | |
|-----------------|------------|--|
| ZAYIF YÖNLER | Malatya | Kısa zaman zarfında yapılabilecek işler için daha uzun zaman harcamak gerektiğinin farkında olunmaması |
| | Ankara | Birçok ulaşım modunun kesiştiği bir merkez olması Demir yollarının güçlü olmasına rağmen, havaalanı ile entegrasyonun zayıf olması Kent içi ulaşım konusundaki toplumsal alışkanlıklar Ulaşıma ayrılan mali kapasitenin yetersiz olması |
| | Kocaeli | Havaalanının kullanılmaması Topografya ve coğrafyanın geniş olması Sanayi şehri olması Kentlerdeki veri tabanı eksikliği Toplu taşımada kooperatiflerin varlığı 3 ayrı şehir yapısına sahip olması |
| | Diyarbakır | Kent içi ulaşım konusundaki eğitim yetersizliği İmar planlarının önce yapılması Askeri alan, havaalanı gibi eşiklerin bulunması |
| | Eskişehir | Kentlerin daha detaylı çalışmalara ve revizyonlara ihtiyacının olması |
| | İstanbul | Önceki planlarda oluşturulan bazı projelerin sürdürülebilir olmayışı |
| | İzmir | Ulaşım planlaması üzerine uzmanlaşmış iş gücünün az olması Katılım süreci organizasyonu konusunda uzman eksikliği |

| | | |
|-----------|---------|--|
| FIRSATLAR | Malatya | Hibe ve mevcut fizibilite çalışmaları İnsanların daha yaşanabilir kentlere kavuşma arzusu |
| | Ankara | Elit üniversite yoğunluğu |

Sosyo-kültürel yapının gelişmiş olması

Başkent olması

| | |
|------------|--|
| Kocaeli | Çok merkezli bir şehir olması Yayalaştırılabilir bir kent merkezine sahip olması Ana toplu taşıma sistemi ve güzergahlarının henüz oluşturulmaması Denize erişiminin olması |
| Diyarbakır | Planda oluşan politikaların şehircilik kriterlerine uygulanması |
| Eskişehir | Hali hazırda Avrupa Komisyonu kriterlerine uyumlu olması ile birlikte hibe fırsatlarına açık olması |
| İstanbul | Gelişmeye açık nitelikte projeler üretebilmesi, eylem planlarını sürdürülebilir bir sisteme dönüştürülebilmesi |
| İzmir | Gelişen iletişim ağları ile Avrupa Birliği fonlarına, model projelere kolay erişiminin olması |

TEHDİTLER

| | |
|------------|---|
| Malatya | İnsanların, alışlagelmiş yaşam ve hareketlilik koşullarını değiştirmek konusundaki dirençler |
| Ankara | Dış katılım yoğunluğu Merkez projelerin yerel çözümleri |
| Kocaeli | Deprem bölgesi olması Toplu taşıma sisteminin diğer ulaşım modları ile entegrasyonunun zayıf olması Ağır vasıta trafiği Trafik güvenliği |
| Diyarbakır | Doğal eşiklerin oluşturmuş olduğu darboğaz Kent merkezinde yapılan kentsel dönüşüm |
| Eskişehir | Kentlerin, planlara uygun hale getirmenin kolay olmaması |
| İstanbul | Afet ve acil durum planlarının gözden geçirilmesi gerekliliği |
| İzmir | Kurumlar arası iletişim ve işbirliği eksikliği |

4. Sürdürülebilir Ulaşım Çözümlerinin uygulanmasında karşılaşılan Güçlü/Zayıf Yönler - Fırsatlar/Tehditler nelerdir?

GÜÇLÜ YÖNLER

| | |
|---------|--|
| Malatya | Kent yönetimine talip olan otoritelerin sürdürülebilir projeler sunmak zorunda olmaları |
| Ankara | Ölçülebilir verilerin araç olarak kullanılması Farkındalık sahibi yönetim ve halkın varlığı |
| Kocaeli | Kurumlararası koordinasyonun güçlü olması Ekibin genişletilmesi Yazılım yatırımları |

| | | |
|--|------------|--|
| | Diyarbakır | Kurumlararası (STK, kurum-kuruluşlar, uluslararası paydaşlar, kardeşkent) koordinasyonun ve katkının güçlü olması |
| | Eskişehir | Konforlu bir şehir hayatı sunabilmek |
| | İstanbul | Düşük emisyonlu bölge oluşturulması gibi sürdürülebilir nitelikte gelişim sağlayacak projelerin planlama aşamasında olması |
| | İzmir | Halkın bisikletli ulaşımına olumlu bakması Topoğrafyanın uygun olması |

| | | |
|--|---------|--|
| | Malatya | Kısa vadede görünebilir ve daha çok medyatik projelere, sürdürülebilir projelerden daha çok önem verilmesi |
|--|---------|--|

Ankara
Topoğrafyası
Yoğun yapılaşma
Toplu taşıma beklentilerinin yüksek olması

ZAYIF
YÖNLER

| | | |
|--|---------|--|
| | Kocaeli | Transit bir şehir olması Kathı kavşakların bulunması Kıyı ile insanın bütünleşmesi |
|--|---------|--|

Diyarbakır
Yapılan mali yatırımların yetersizliği
Muhafif yönetimlerin yaşadığı zorluklar

| | | |
|--|-----------|---|
| | Eskişehir | Planların hayata geçirilmesi için alınacak kararların radikal olması |
| | İstanbul | Kurumlararası koordinasyon eksikliği Kontrol mekanizmasının izlenebilir olmaması |
| | İzmir | Altyapı Eksikliği |

FIRSATLAR

| | | |
|--|---------|--|
| | Malatya | Hibeler, fonlar, danışmanlıklar ve eğitim hizmetleri |
| | Ankara | |

Finansal desteklerin olması

| | |
|-----------------------------------|---|
| Demiryolu ve denizyolunun varlığı | |
| Kocaeli | |
| Diyarbakır | |
| Eskişehir | Planların uygulanma sürecinde hibe ve kredilere başvuru imkanıyla parasal destek bulabilmesi |
| İstanbul | Avrupa Birliği desteğinin olması, teknik ve uygulama yönünden desteklerin verilebilmesi |
| İzmir | Kullanılan deniz yolu, raylı sistem, bisiklet, yaya yolları gibi farklı ulaşım modlarının birbirine entegre edilebilir olması |
| Malatya | |
| Ankara | İnsanların araç kullanma isteğinin fazla olması Önerilen çözümlerdeki öncelik sırası Ücretsiz yolcu oranının yüksekliği |
| Kocaeli | Liman-sanayi kenti olması Varolan lojistik trafiği Banliyönün kesilmesi |
| TEHDİTLER | |
| Diyarbakır | |
| Eskişehir | Karbon emisyon verilerinin kayıt edilmemiş olması nedeniyle bu verilere ulaşılamıyor olması Kentte yapılacak olan değişim ve revizyonların gerçekleşmeme olasılığı |
| İstanbul | Kaynak ve zaman israfı söz konusu olabilir İstanbul'da çözüm önerileri uygulanırken kente uyumu araştırılarak projeler geliştirilmelidir |
| İzmir | İzmir halkı tarafından tam olarak anlaşılammak444333 |

SONUÇ

Öncelikle çalışmayı düzenleyen kurum WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, çalıştay katılımcıları ve konuşmacıları arasında iletişim ağı kurulmasına, deneyim ve bilgi paylaşılmasına ve katılımcıların SUMP alanında kapasitelerini geliştirmelerine destek verdi.

Katılımcı yerel yönetim temsilcileri, konuşmacılarımızdan Susanne Böhler'in de yazarları arasında bulunduğu Rupprecht Danışmanlık uzmanları tarafından hazırlanan ve Ocak 2014'de basılan "SUMP Geliştirme ve Uygulama Kılavuzu"nda yer alan SUMP konsepti ve planlama aşamaları konusunda teknik kapasitelerini arttırdılar. Ayrıca katılımcılar yine Rupprecht Danışmanlık uzmanları tarafından hazırlanan SUMP Kendini Değerlendirme Tool Eğitimi ile de kendi şehirlerinin mevcut durumunu değerlendirme konusunda tool'a erişim ve tool'u nasıl kullanacakları yönünde eğitim aldılar.

Konuşmacılarımızdan AB Türkiye Delegasyonu Ulaştırma Sektörü Yöneticisi Dr. Göktuğ Kara SUMP konusunda açılacak mali destekler konusunda katılımcılara bilgi aktardı, bu konularda da yerel yönetim temsilcilerimize Delegasyonla direkt iletişim kurma imkanı sağlandı.

SUMP başarılı şehir örneklerinden olan Berlin ve Budapeşte'nin deneyimleri proje yöneticileri Michael Glotz ve Timea Lendvai tarafından paylaşıldı, SUMP konusunda çalışacak Türkiye'deki yerel yönetimlerimizin bu başarılı şehirlerle ilerideki işbirlikleri için fırsat yaratıldı.

SUMP konusunda Türkiye'de ilk defa çalışmaya başlayan Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nin SUMP sürecinde ne aşamada olduğu, deneyimleri Ulaşım Planlama Şube Müdürü Aytaç Ünverdi tarafından diğer katılımcılarla paylaşıldı.

Çalıştay kapsamında Türkiye'deki diğer yerel yönetimlerin SUMP alanında yaptıkları çalışmalardan, bu çalışmalarını yaparken yaşadıklarından haberdar olundu, bu çalışmalarını yürüten kişilerle tanışıldı.

Çalıştay sonucunda Türkiye'de SUMP alanında henüz tamamlanmış bir çalışma olmadığı, bir tek Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nin SUMP çalışmaya başladığı, bu çalışmanın da halihazırda planlama aşamasında olduğu, uygulama aşamasına geçilmediği, diğer şehirlerimizin ise bütüncül bir planlama yaklaşımı olan SUMP uygulamamakla birlikte şehirler özelinde tek tek sürdürülebilir ulaşım çözümleri uyguladığı anlaşıldı.

Günümüzde SUMP yaklaşımının Türkiye'de de ulaşım kaynaklı problemleri çözmek için benimsenmesi gereken bir yaklaşım olduğu, bu alanda ülkemizde mali destek programlarının da açılacağı ve yerel yönetim temsilcilerinden oluşan katılımcılarımızın da bu konuda çok istekli ve ilgili oldukları görüldü. Ancak Türkiye'deki yerel yönetimlerin SUMP alanında bilgi ve deneyim eksikliğinin olduğu, bunun nedeninin de SUMP literatürünün İngilizce olması olduğu sonucuna varıldı. Sonuç olarak SUMP literatürünün özellikle SUMP konsept, planlama ve iyi örnekleri içeren "SUMP Geliştirme ve Uygulama Kılavuzu"nun İngilizce'den Türkçe'ye çevrilmesinin ve SUMP konusunda yerel yönetimlere kapasite geliştirme eğitimlerinin verilmesinin ilk aşamada yapılması gerekenler olduğu ortaya konmuştur.

ÇALIŞTAY FOTOĞRAFLARI



Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü Aytaç Ünverdi SUMP ilk örneğini anlatırken



Çalıştay Moderatörü WRI Sürdürülebilir Şehirler Operasyon Müdürü Güneş Yerli açılış konuşmasını yaparken



AB Türkiye Delegasyonu Ulaştırma Sektörü Yöneticisi Dr. Göktaş Kara SUMP fon olanaklarını anlatırken





Rupprecht Danışmanlık'tan Susanne Böhler yazarları arasında bulunduğu "SUMP Geliştirme ve Uygulama Kılavuzu"nu anlatırken

City of Bremen Sürdürülebilir Hareketlilik Projeleri Müdürü Michael Glotz 2015 SUMP Ödülü alan Bremen'in SUMP Planlama sürecini anlatırken