



Bu proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilmektedir.
Funded by the European Union.



TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIM KILAVUZU

*GUIDE TO
SUSTAINABLE
URBAN TRANSPORT
IN TÜRKİYE*



Hazırlayan *Prepared By*

DR. ÇİĞDEM ÇÖREK ÖZTAŞ

Katkıda Bulunanlar *Contributors*

**CEMİL OĞUZ,
CEYLAN ÖZÜNEL,
DR. FEYZULLAH GÜNDOĞDU,
SEDRETTİN KONUK,
ŞULE SERTER,
YASEMEN GÜRAY KARATAŞ,
YUNUS EMRE YILMAZ**

Çeviri ve Redaksiyon

Translation and Proofreading

YAREN YANIK

Tasarım *Design*

MYRA



TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIM KILAVUZU

*GUIDE TO
SUSTAINABLE
URBAN TRANSPORT
IN TÜRKİYE*



İÇİNDEKİLER

| | |
|---|----|
| GİRİŞ | 8 |
| SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIM KAVRAMI | 11 |
| TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIMA GENEL YAKLAŞIM | 13 |
| Avrupa Birliği Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Vizyonu | 13 |
| Türkiye’de Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Vizyonu | 16 |
| KATILIMCI PLANLAMA SÜRECİ | 18 |
| BOŞLUK ANALİZİ İLE BELİRLENEN İHTİYAÇLARIN DERİNLEMESİNE ANLAŞILMASI | 18 |
| AĞ TOPLANTISI | 24 |
| Strateji Planı Vizyonunun Belirlenmesi | 24 |
| GZFT Analizi | 26 |
| YEREL DİYALOG ÇALIŞMALARI | 28 |
| EYLEM ALANLARI | 31 |
| Hedefler, Temel Amaç ve Politikalar | 35 |
| KAYNAKÇA | 42 |

CONTENTS

| | |
|--|----|
| INTRODUCTION | 9 |
| CONCEPT OF SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT | 11 |
| GENERAL APPROACH TO SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT IN TÜRKİYE AND EUROPEAN UNION COUNTRIES | 13 |
| The European Union’s Sustainable Urban Transport Vision | 13 |
| Sustainable Urban Transport Vision in Türkiye | 16 |
| PARTICIPATORY PLANNING PROCESS | 18 |
| THOROUGH COMPREHENSION OF THE NEEDS IDENTIFIED THROUGH THE GAP ANALYSIS | 18 |
| NETWORK MEETING | 25 |
| Determining the Strategy Plan Vision | 25 |
| SWOT Analysis | 27 |
| LOCAL DIALOGUE STUDIES | 28 |
| ACTION AREAS | 31 |
| Targets, Fundamental Objectives and Policies | 35 |
| REFERENCES | 42 |

Şekil ve Tablo Listesi

| | |
|--|----|
| ŞEKİL 1. KAVŞAK AĞI ÜYELERİ, KENTLERE GÖRE DAĞILIM | 10 |
| ŞEKİL 2. TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIM KILAVUZU, EYLEM ALANLARI | 10 |
| ŞEKİL 3. KENT İÇİ ULAŞIMDA SORUNLAR | 20 |
| ŞEKİL 4. SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÇAĞRIŞIMLARI | 22 |
| ŞEKİL 5. TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIM KILAVUZU, VİZYON BELİRLEME ÇALIŞMASI | 24 |
| ŞEKİL 6. EYLEM ALANLARI VE HEDEFLER | 33 |
| TABLO 1. GZFT (GÜÇLÜ YÖNLER, ZAYIF YÖNLER, FIRSATLAR, TEHDİTLER) TABLOSU | 26 |

List of Figures and Tables

| | |
|---|----|
| FIGURE 1. DISTRUBUTION OF KAVŞAK NETWORK MEMBERS BY CITIES | 10 |
| FIGURE 2. ACTION AREAS OF THE GUIDE TO SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT IN TÜRKİYE | 10 |
| FIGURE 3. PROBLEMS IN URBAN TRANSPORT | 21 |
| FIGURE 4. SUSTAINABLE TRANSPORTATION CONNOTATIONS | 23 |
| FIGURE 5. GUIDE TO SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT IN TÜRKİYE, STUDY FOR VISION DETERMINATION WORK | 25 |
| FIGURE 6. ACTION AREAS AND TARGETS | 34 |
| TABLE 1. SWOT (STRENGTHS, WEAKNESSES, OPPORTUNITIES, THREATS) TABLE | 27 |

GİRİŞ

Dünya nüfusu hızla artmaktadır. Bugün dünya nüfusunun yaklaşık %50'sini oluşturan 4 milyara yakın insan kentlerde yaşamaktadır. Bu sayının 2050 yılında 6 milyarı aşacağı ve kentsel nüfus oranının %70'e ulaşacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca kentlerin küresel karbon (CO2) emisyonlarının %70'inden sorumlu olduğu göz önüne alındığında, bu durum yalnızca çevreye zarar vermekle kalmayacak, şehirlerin sosyal ve ekonomik koşullarını da olumsuz etkileyecektir.

Dünyada iklim değişikliğinin en büyük etkenlerinden biri olan petrol kullanımının ise yüzde 50'den fazlası ulaştırma faaliyetleriyle ilintilidir. Karayolu ulaşımı ise gelişmiş ülkelerde ulaştırma sektörünün kullandığı toplam enerjinin ortalama yüzde 85'ini tüketmektedir. Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde de Türkiye'de de karayolu ulaşımı sera gazı emisyonlarının en büyük kaynaklarından biridir. Türkiye'de kent içi ulaşımında bireysel taşıt ağırlıklı karayolu kullanımının yaygın olduğu göz önüne alındığında, kent içi ulaşım alanında güçlü etkiye sahip, entegre, verimli ve koordineli eylemlere ihtiyaç olduğu anlaşılmaktadır.

Türkiye'de bu alanda değişimi teşvik edebilecek pek çok uzman bulunmaktadır. Ancak sivil toplum, kamu, özel sektörden aktörlerin birbirleriyle koordinasyonu yetersiz durumdadır ve birbirlerinin teknik uzmanlığından, iyi uygulamalarından ve kaynaklarından yararlanamamaktadır. STK'ların, yerel yönetimlerin, kamu kurumları ve özel sektörden çeşitli paydaşların aynı konulara birbirinden bağımsız müdahale etmesi zaman, motivasyon ve kaynak israfına yol açmaktadır. Bu koşullar altında bir politika değişikliğini veya gerçek bir etkiyi teşvik etmek zorlaşmaktadır.

Bu sorunun üstesinden gelmek ve Türkiye'de daha demokratik sivil topluma olanak sağlamak

amacıyla paydaşların tek bir çatı altında bir araya getirilerek onların güçlü ve sürdürülebilir etkiye sahip kolektif eylemler geliştirebilme kapasitelerinin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Sivil Toplum Aracı ve Medya – Sivil Toplum Ağlar ve Platformlar Destekleme Programı kapsamında hazırlanan "Türkiye Sürdürülebilir Kent içi Ulaşım Ağı (KAVŞAK)" projesi de bu ihtiyaca yönelik olarak WRI Türkiye koordinatörlüğünde ve Aktif Yaşam Derneği, UCLG-MEWA, UITP ve YADA ortaklığında 2020-2024 yılları arasında yürütülmüştür. Proje ile politika oluşturma, demokratik yönetim ve sosyal değişimde daha büyük etkiler elde edebilecek, etkili bir sürdürülebilir kent içi ulaşım ağı oluşturulması amaçlanmıştır. Bunun yanında:

- "Türkiye Sürdürülebilir Kent içi Ulaşım Ağı"nın üyesi olan kurumların teknik, idari ve finansal kapasitesini güçlendirmek;
- Sektörler arası stratejik iş birliği ve sürdürülebilir etki elde etmek için kamu ve özel sektör paydaşlarıyla diyalogu geliştirmek; yerel düzeyde iyi uygulamalar ve modeller geliştirmek;
- Karar ve politika oluşturma süreçlerinde yer almaları için STK'ların, özellikle de savunmasız gruplar ile çalışan taban örgütlerin katılımını, temsilini ve dahil edilmesini sağlamak,
- Avrupa düzeyinde / küresel düzeyde iş birliği geliştirilmesini teşvik ederek sürdürülebilir bir çalışma ve dayanışma modeline öncülük etmek;
- Sürdürülebilir kent içi ulaşım konusunda sivil toplumun bakış açısını daha iyi anlamasını sağlamak için kamu ve özel sektörün kapasite gelişimini desteklemek de projenin amaçları arasında yer almıştır.

Bugün, KAVŞAK Ağı, Türkiye'de sürdürülebilir kent içi ulaşımı geliştirmek amacıyla birlikte hareket etme potansiyeline sahip çeşitli sektörlerden 300'ü aşkın üyenin bir araya geldiği bir sivil toplum ağıdır.

INTRODUCTION

The world population is increasing. Today, nearly 4 billion people, constituting approximately 50% of the global population, live in cities, and it is certain that this number will surpass 6 billion by 2050, with the urban population proportion reaching 70%. Considering that cities are responsible for 70% of global CO2 emissions, this will not only harm the environment but also negatively affect the social and economic conditions of cities.

More than 50 percent of the world's petrol consumption, which is one of the biggest factors in climate change, is associated with transport activities. In developed countries, road transport consumes an average of 85 percent of the total energy used by the transport sector. Road transport is one of the largest sources of greenhouse gas emissions in both European Union (EU) countries and Türkiye. Given the prevalence of individual vehicle-based road usage in urban transport in Türkiye, it is evident that there is a need for integrated, efficient, and coordinated actions that have a strong impact in the field of urban transport.

In Türkiye, there are many experts capable of driving change in this field. However, the coordination of actors from civil society and the public and private sectors is insufficient, and they cannot benefit from each other's technical expertise, good practices, and resources. Independent intervention by various stakeholders including NGOs, local governments, public institutions, and the private sector, addressing the same issues leads to a waste of time, motivation, and resources. It becomes difficult to encourage a policy change or real impact under these conditions.

To overcome this issue and enable a more democratic civil society in Türkiye, it was necessary

to bring stakeholders together under a single roof and strengthen their capacity to develop collective actions with a strong and sustainable impact.

To address this need, the "Sustainable Urban Transport Network Turkey (KAVŞAK)" Project, prepared within the scope of the Civil Society Facility and Media – Support to Civil Society Networks and Platforms Programme financed by the European Union, was carried out between 2020 and 2024 under the coordination of WRI Türkiye and in partnership with the Active Life Association, UCLG-MEWA, UITP, and YADA. The primary objective of the project is to establish an effective, sustainable urban transport network that can achieve greater impacts in policy-making, democratic governance, and social change.

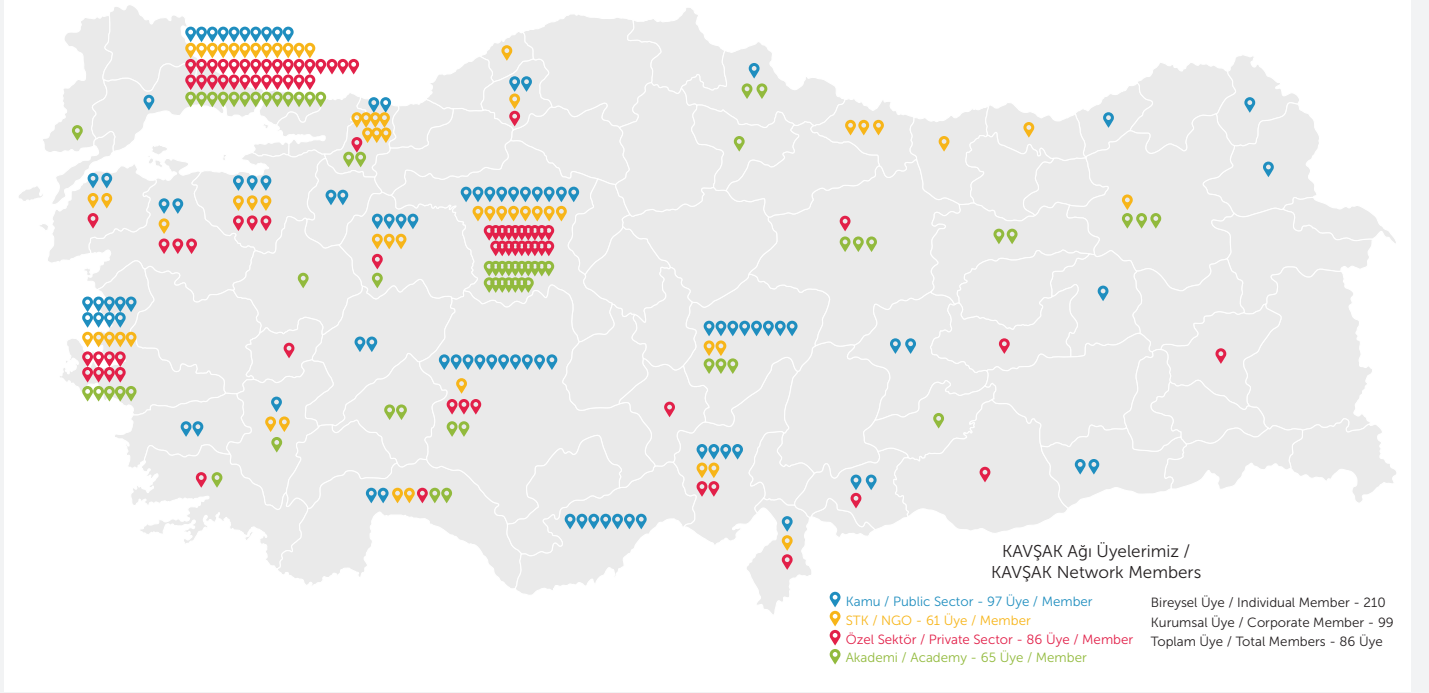
Furthermore, the project had the following objectives:

- Strengthening the technical, administrative, and financial capacity of institutions that are members of the "Sustainable Urban Transport Network Turkey",
- Enhancing dialogue with public and private stakeholders to achieve cross-sector strategic collaboration and sustainable impact, developing good practices and models at the local level,
- Ensuring the participation, representation, and inclusion of NGOs, especially grassroots organizations working with vulnerable groups, to take part in decision-making and policy-making processes,
- Leading a sustainable working and solidarity model by encouraging the development of cooperation at the European and global levels,
- Supporting the capacity development of the public and private sectors to better understand the perspective of civil society on sustainable urban transport.

Today, the KAVŞAK Network is a civil society network that brings together more than 300 members from various sectors, capable of collaborating to advance sustainable urban transport in Türkiye.

Şekil 1. KAVŞAK Ağı üyeleri, kentlere göre dağılım

Figure 1. Distribution of KAVŞAK Network members by cities



Projenin Ağ Toplantıları, Bilgilendirme Günleri ve Boşluk Analizi gibi paydaşlarla bir araya gelinen aktivitelerinde uygulanan katılımcı yöntemlerle geliştirilen ve projenin temel çıktılarında olan “Türkiye Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Kılavuzu” ise Türkiye kentlerinde sürdürülebilir kentsel hareketlilik sistemlerinin nasıl oluşturulabileceğine dair bir yol haritası sunmaktadır. Kılavuz kapsamında belirlenen eylem alanları şu şekildedir:

“Guide to Sustainable Urban Transport in Türkiye”, which is one of the key outcomes of the project, was developed through participatory methods applied in various project activities, including Network Meetings, Info Days, and Gap Analyses, where stakeholders convened. The guide provides a road map for how sustainable urban mobility systems can be established in Turkish cities. The action areas determined within the scope of the guide are as follows:

Şekil 2. Türkiye Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Kılavuzu, Eylem Alanları

Figure 2. Action Areas of the Guide to Sustainable Urban Transport in Türkiye

| | | | | | | | | | |
|---------|--------------|----------------------|--------------------|--------------------|-------------|---------------|----------------------|----------------|--------------------|
| İKLİM | KAPSAYICILIK | KOORDİNELİ PLANLAMA | AKTİF HAREKETLİLİK | GÜVENLİK / EMNİYET | ENTEGRASYON | ÖDENEBİLİRLİK | DAVRANIŞ DEĞİŞİKLİĞİ | DİJİTALLEŞME | MİKRO HAREKETLİLİK |
| CLIMATE | INCLUSIVITY | COORDINATED PLANNING | ACTIVE MOBILITY | SECURITY / SAFETY | INTEGRATION | AFFORDABILITY | BEHAVIOR CHANGE | DIGITALIZATION | MICRO-MOBILITY |



1. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIM KAVRAMI

Sürdürülebilir kent içi ulaşım, temel olarak uzun vadeli sürdürülebilirliği teşvik ederken, olumsuz çevresel, sosyal ve ekonomik etkileri en aza indirerek verimliliği, erişilebilirliği ve yaşam kalitesini en üst düzeye çıkaracak şekilde tasarlanan, kentsel alanlardaki ulaşım sistemlerini ve uygulamalarını ifade eder.

Çevre dostu, sosyal açıdan kapsayıcı, ekonomik açıdan uygulanabilir ve verimli ulaşım sistemlerine ulaşmayı amaçlayan geniş bir strateji ve uygulama yelpazesini kapsar.

Toplu taşıma, yaya ve bisiklet kullanımına odaklanan aktif ulaşım, taşıt ve yolculuk paylaşımı, mikro hareketlilik çözümleri, elektrikli ulaşım gibi ulaşım sistem ve tür çeşitlilikleri, sürdürülebilir kent içi ulaşımın temel bileşenleridir.

Bununla birlikte, kent içi ulaşımında kullanılan her bir ulaşım türünün, sürdürülebilir olabilmesi için karşılaması gereken çeşitli kavramlar da vardır. Bunlar da şu şekilde sıralanabilir:

Erişilebilirlik ve kapsayıcılık: Gelir, yaş veya fiziksel yetenek ne olursa olsun, ulaşım seçeneklerinin toplumun tüm üyeleri için erişilebilir olmasını sağlamaktır. Bu kavram, kapsayıcı olan ve işe, eğitime, sağlık hizmetlerine ve diğer temel

1. CONCEPT OF SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT

While sustainable urban transport is fundamentally centered on long-term sustainability, it refers to transport systems and applications in urban areas that are designed to maximize efficiency, accessibility, and the overall quality of life while minimizing negative environmental, social, and economic impacts.

It covers a wide range of strategies and practices aimed at achieving environmentally friendly, socially inclusive, economically viable, and efficient transport systems.

Transport systems and modes such as public transport, active transport focusing on pedestrian and bicycle usage, vehicle and ride sharing, micro mobility solutions, and electric transport are the basic components of sustainable urban transport.

However, various concepts must be met by each mode of transport employed in urban transport to be considered sustainable. These can be listed as follows:

Accessibility and Inclusivity: Ensuring that transport options are accessible to all members of society, regardless of income, age, or physical ability. This concept involves designing transport

hizmetlere eşit erişim sağlayan ulaşım sistemlerinin tasarlanmasını içerir.

Güvenlik: Daha iyi altyapı ve düzenlemeler yoluyla yayaların, bisikletlilerin ve sürücülerin güvenliğine öncelik verilmesidir.

Verimlilik ve Entegrasyon: Entegre planlama yoluyla ulaşım kaynaklarının ve altyapısının verimli kullanımının teşvik edilmesidir. Tıkanıklığı en aza indiren, seyahat sürelerini azaltan ve çok türlü ulaşım seçeneklerini teşvik eden ulaşım ağlarının tasarlanmasını içerir.

Dayanıklılık: Aşırı hava olayları, afetler, kriz ve pandemiler gibi olaylara dayanabilecek ve bunlarla baş edebilecek ulaşım sistemlerinin tasarlanmasıdır.

Ödenebilirlik: Sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini tüm sakinler için uygun fiyatlı hale getirmek, işe gidip gelmenin mali yükünü azaltmaktır.

Kentlerin ve kent yönetimlerinin, sürdürülebilir bir ulaşım altyapısına sahip olmak için gerçekleştirmesi gereken en temel nokta, doğru ulaşım türünün yukarıda sıralanan ve sürdürülebilirliği ortaya koyan kavramları karşılamasıdır. Bunun yanında, sürdürülebilir kent içi ulaşım sistemlerini kentlere kolayca adapte etmek amacıyla kentsel planlama kompakt ve karma kullanımı önceliklendirmeli ve ulaşım planlaması ile arazi kullanım planlamasını bütünleştirmelidir. Böylece, uzun yolculuk talebi azaltılarak temel hizmet ve olanaklara erişilebilirlik arttırılabilecektir.

systems that are inclusive and provide equal access to jobs, education, healthcare, and other essential services.

Safety: Prioritizing the safety of pedestrians, cyclists, and drivers through better infrastructure and regulations.

Efficiency and Integration: Promoting the efficient utilization of transport resources and infrastructure through integrated planning. It involves designing transport networks that minimize congestion, reduce travel times, and encourage multimodal transport options.

Resilience: Designing transport systems capable of withstanding and adapting to events such as extreme weather conditions, disasters, crises, and pandemics.

Affordability: Making sustainable transport options affordable for all residents and diminishing the financial burden of commuting.

The primary objective for cities and city administrations to establish a sustainable transport infrastructure is to ensure that the chosen mode of transport aligns with the sustainability concepts listed above. Moreover, to easily adapt sustainable urban transport systems to cities, urban planning should prioritize compact and mixed use and integrate transport planning and land use planning. Thus, accessibility to basic services and facilities can be increased by reducing the demand for long journeys.

2. TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIMA GENEL YAKLAŞIM

2.1. Avrupa Birliği Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Vizyonu

Avrupa Birliği (AB), sürdürülebilir kent içi ulaşım için vizyonunu, daha geniş sürdürülebilirlik ve iklim hedeflerinin bir parçası olarak geliştirmektedir.

12 Aralık 2015'te Paris'te düzenlenen Taraflar Konferansında (COP 21) 196 taraf tarafından kabul edilen ve 4 Kasım 2016'da yürürlüğe giren Paris Anlaşması da bu vizyonun temel dayanaklarından. Amacı, küresel ısınmayı sanayi öncesi seviyelere kıyasla 2°C'nin altında, tercihen 1,5°C ile sınırlamak olan Anlaşma, tüm ülkelerin sorumluluk üstlenmesi anlayışına dayandırılmıştır. AB'nin dikkate aldığı bir diğer karar olan ve 11 Aralık 2019'da tanıtılan Avrupa Yeşil Mutabakatı (Green Deal) ile ise daha sürdürülebilir ve daha adil bir toplum inşa etmek için ülkelere bir yol haritası sunulmaktadır. Daha önce Paris Anlaşması'nda yüzde 40 olarak belirlenen, 1990 seviyelerine kıyasla 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarında minimum azaltım hedefi bu yol haritası ile birlikte yüzde 55 azaltım olarak güncellenmiştir.

Küresel ısınmanın ve iklim değişikliğinin en önemli nedenlerinden biri olan ulaşım sektörü de AB'nin modern, verimli ve iyi bağlantılı ağlara yatırım yapmasının temel sebeplerinden biridir. AB, kentsel alanlarda düşük emisyonlu ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri geliştirmeyi amaçlamaktadır. Her kentte, kentlerin nitelik ve ihtiyaçlarına göre farklı uygulamalar geliştirilmeye çalışılmaktadır. Özellikle toplu taşıma sistemlerinin güvenli, konforlu, verimli ve entegre olması yönünde planlamalar yapılmaktadır. Buna tramvay ve metro sistemlerinin yaygınlaştırılması, otobüs hizmetlerinin iyileştirilmesi, kesintisiz ve rahat hareketlilik için farklı toplu taşıma türlerinin entegre edilmesi de dahildir. Yürümeyi ve bisiklete binmeyi uygulanabilir ve güvenli ulaşım araçları olarak teşvik

2. GENERAL APPROACH TO SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT IN TÜRKİYE AND EUROPEAN UNION COUNTRIES

2.1. The European Union's Sustainable Urban Transport Vision

The European Union (EU) is developing its vision for sustainable urban transport as part of its broader sustainability and climate goals.

The Paris Agreement, which was accepted by 196 parties at the Conference of the Parties (COP 21) held in Paris on December 12, 2015, and entered into force on November 4, 2016, is one of the basic foundations of this vision. The Agreement aims to limit global warming to below 2°C, preferably 1.5°C, compared to pre-industrial levels and is based on the understanding that all countries assume responsibility. Another key decision considered by the EU is the European Green Deal, introduced on December 11, 2019, which provides a road map for countries to build a more sustainable and equitable society. The minimum reduction target in greenhouse gas emissions by 2030 compared to 1990 levels, which was previously set at 40 percent in the Paris Agreement, has been updated to a 55 percent reduction with this road map.

The transport sector, a significant contributor to global warming and climate change, is also one of the main reasons for the EU's investments in modern, efficient, and well-connected networks. The EU aims to develop low-emission and sustainable transport systems in urban areas. Although different applications are developed in each city according to the characteristics and needs of the cities, comprehensive plans are made to ensure that public transport systems are safe, comfortable, efficient, and integrated. This includes expanding tram and metro systems, improving bus services, and integrating different public transport modes for seamless and convenient mobility.

etmek de sürdürülebilir kent içi ulaşım vizyonunun önemli bir parçasıdır. Bu, aktif ulaşımı erişilebilir ve çekici kılmak için yaya dostu altyapının, özel bisiklet yollarının ve bisiklet paylaşım planlarının geliştirilmesini içermektedir.

Planlama boyutunda ise 2009 yılında Avrupa Komisyonu'nun kent içi hareketlilik üzerine hazırlanan eylem planında yeni bir planlama yaklaşımı olarak ortaya çıkan ve 2014 yılında kılavuzu sunulan Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planları (SKUP) tüm Avrupa şehirlerinde hızla yaygınlaşmaktadır. Sürdürülebilir ulaşımın, paydaşların katılımının ön planda tutularak bütüncül olarak ele alındığı en önemli uygulamalardan biri olan SKUP, geleneksel ulaşım planlarından farklı olarak insana odaklanarak katılım, entegrasyon ve değerlendirme süreçlerini kapsamaktadır.

Son yıllarda sürdürülebilir ulaşım ve kamusal alanların birlikte kullanımı üzerine de pek çok çalışma yapılmış, yeni yaklaşımlar ortaya konmuştur. 2016'da başlatılan 15 dakikalık şehir yaklaşımı, Paris başta olmak üzere pek çok kentte uygulanmaya başlamıştır. Bunun yanında, özellikle büyük metropollerde kent merkezlerinde ulaşım kaynaklı emisyonları azaltmak ve kent merkezlerini aktif ulaşım ve mikro hareketlilik temelli yapıya kavuşturmak amacıyla Düşük Emisyon Bölgesi (Low Emission Zone-LEZ) ve Sıfır Emisyon Bölgesi (Zero Emission Zone-ZEZ) uygulamaları geliştirilmektedir.

Bunların yanında, AB'nin sürdürülebilir kentsel ulaşım vizyonunun temel hedeflerinden bir diğeri taşıt ölçüğünde emisyon salımının azaltılmasıdır. Bu, toplu taşımanın elektrikli hale getirilmesi, elektrikli araçların teşvik edilmesi ve kentsel ulaşımın karbon ayak izini azaltmak için hidrojen ve doğal gaz gibi alternatif yakıtların kullanımının teşvik edilmesi konusunda güçlü bir kararlılığı içermektedir. Ayrıca, yenilikçi hareketlilik çözümlerini benimsemek vizyonun önemli bir parçasıdır. Bu, trafiği daha verimli bir şekilde yönetmek için Akıllı Ulaşım Sistemleri'nin (AUS) geliştirilmesini ve gerçek zamanlı veriler, araç paylaşımı ve mikro hareketlilik seçenekleri (örneğin, e-skuterler) gibi paylaşılan mobilite hizmetlerinin entegrasyonunu içermektedir.

Promoting walking and cycling as viable and safe means of transport is also an important part of the sustainable urban transport vision. This encompasses the development of pedestrian-friendly infrastructure, dedicated cycle paths, and bike share schemes to make active transport accessible and attractive.

In the planning dimension, Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), which emerged as a new planning approach in the action plan prepared by the European Commission on Urban Mobility in 2009 and presented in 2014, are rapidly gaining prevalence across all European cities. The SUMP, which are one of the most important practices in which sustainable transport is addressed holistically by prioritizing the participation of stakeholders, cover participation, integration, and evaluation processes by focusing on people, unlike traditional transport plans.

In recent years, many studies have been conducted on sustainable transport and the mixed use of public spaces, and new approaches have been put forward. The concept of the "15-minute city," which was launched in 2016, has started to be implemented in many cities, especially in Paris. Additionally, initiatives such as the Low Emission Zone (LEZ) and Zero Emission Zone (ZEZ) are being developed in order to reduce transport-related emissions in city centers, especially in large metropolises, and to transform city centers into an active transport and micro mobility-based structure.

Moreover, one of the main goals of the EU's sustainable urban transport vision is to reduce emissions stemming from vehicles. This entails a strong commitment to electrifying public transport, promoting electric vehicles, and encouraging the use of alternative fuels such as hydrogen and natural gas to reduce the carbon footprint associated with urban transport. Additionally, embracing innovative mobility solutions is an important part of the vision. This includes the development of Intelligent Transportation Systems (ITS) and the integration of real-time data, shared mobility services such as car sharing, and micro mobility options (e.g., e-scooters) to manage traffic more efficiently.

Bu vizyon çerçevesinde, AB ülkeleri hızla yaptırım ve uygulamalara başlamışlardır. Örneğin, bireysel motorlu taşıt kullanımı ve kullanılan yakıt türü kaynaklı çevreye verilen zarar nedeniyle Avrupa Parlamentosu (AP), emisyonları 2030'a kadar en az %55 azaltmayı hedefleyen "55'e Uyum-Fit for 55" paketini görüşmüş ve 2035 yılından itibaren dizel ve benzinli taşıtların satışının yasaklanmasına dair öneriyi onaylamıştır. Yeni karar ile 2035 yılından itibaren sadece elektrikli ve hidrojenli binek taşıtların satışının yapılmasına karar verilmiştir.

Bunun yanında, Avrupa, "Vizyon Sıfır" adı altında 2050 yılına kadar sıfır ölüme ulaşmak için uzun vadeli bir hedef de belirlemiştir. Vizyon Sıfır stratejisinin öncülü, karayolu ölümlerinin ve ciddi yaralanmaların kabul edilemez ve önlenabilir olmasıdır. Bu vizyon, daha iyi planlama ve yönetim ile mikro-hareketlilik türlerinin de kullanımının kentlerde daha güvenli hale getirilmesini kapsamaktadır.

Within the framework of this vision, EU countries have swiftly started to impose sanctions and practices. For example, due to environmental harm caused by individual motor vehicle usage and the type of fuel used, the European Parliament (EP) discussed the "Fit for 55" package, which aims to reduce emissions by at least 55% by 2030, and approved the proposal to ban the sale of diesel and gasoline-powered vehicles from 2035. With the new decision, it has been decided that only electric and hydrogen-powered automobiles will be available for sale starting in 2035.

Furthermore, Europe has set a long-term goal to achieve zero roadway deaths by 2050 under the name "Vision Zero". The premise of the Vision Zero strategy is that roadway deaths and serious injuries are both unacceptable and preventable. This vision encompasses efforts to enhance the safety of micro-mobility modes within cities through improved planning and governance.



2.2. Türkiye’de Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Vizyonu

Pek çok ülke gibi Türkiye de sürdürülebilir kent içi ulaşımı teşvik etmek amacıyla çeşitli girişimler ve politikalar üzerinde çalışmaktadır. Türkiye’de kent içi ulaşım planlaması için kullanılan farklı ölçek ve kapsamlarda planlar mevcuttur. Bu planların en temeli “Ulaşım Ana Planları”dır. Ulaşım planlamasında yaya, bisiklet ve toplu taşıma payının artırılması, bireysel motorlu taşıt payının düşürülmesi, hava/gürültü kirliliğinin ve enerji tüketiminin azaltılması ve tüm planlama sürecinin daha katılımcı yöntemler kullanılarak yapılması fikriyle ortaya çıkan Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planları da Türkiye kentlerinde yaygınlık kazanmaktadır. Bu iki temel planın dışında kentler, yaya eylem planları ve bisiklet ana planları da hazırlamakta ve diğer planlarla eşgüdümlü olarak uygulamaya koymaktadır.

Mekâna dönük ulaşım planlarının yanı sıra, kent içi ulaşımı ilgilendiren stratejik düzeyde pek çok plan da hazırlanmıştır. Bunlardan bir tanesi Ticaret Bakanlığı tarafından 2021 yılında yayınlanan Yeşil Mutabakat Eylem Planı’dır. Elektrikli taşıt ve şarj altyapısının geliştirilmesine yönelik planlamanın yapılması ile toplu taşıma filolarında elektrikli taşıtların kullanılması Eylem Planı kapsamındaki temel önerilerdir. Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı kapsamında ise sürdürülebilir akıllı hareketliliğin, yol ve sürüş güvenliğinin sağlanması gerektiğine yönelik stratejik hedeflere odaklanılmıştır.

2.2. Sustainable Urban Transport Vision in Türkiye

Like many countries, Türkiye is working on various initiatives and policies to promote sustainable urban transport. There are plans of different scales and scopes used for urban transport planning in Türkiye. The most basic of these plans are “Transport Master Plans”. Additionally, SUMP, which emerged with the idea of increasing the share of pedestrians, bicycles, and public transport in transport planning, decreasing the share of individual motor vehicles, reducing air and noise pollution and energy consumption, and carrying out the entire planning process using more participatory methods, are also becoming widespread in Türkiye. Beyond these two fundamental plans, cities also prepare pedestrian action plans and bicycle master plans and implement them in coordination with other plans.

In addition to space-oriented transport plans, many strategic plans have been prepared regarding urban transport. One such plan is the Green Deal Action Plan of Türkiye published by the Ministry of Commerce in 2021. Key recommendations within the Action Plan revolve around the development of electric vehicles, charging infrastructure, and using electric vehicles in public transport fleets. In the National Intelligent Transportation Systems Strategy Document and 2020-2023 Action Plan, the focus is on strategic goals to ensure sustainable smart mobility and road and driving safety.

Ulaşım sektörüne yönelik enerji verimli araçların özendirilmesi, alternatif yakıtlara yönelik karşılaştırma çalışmaları ile aktif ulaşımın geliştirilmesi ve iyileştirilmesi gibi stratejiler içeren bir diğer plan, Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı'dır (2017-2023). 2011-2023 dönemini kapsayan İklim Değişikliği Eylem Planı kapsamında ise kentsel ulaşımın sürdürülebilir ulaşım ilkeleri doğrultusunda yeniden yapılandırılması gerektiği ortaya konmuştur. Erişilebilir Ulaşım Stratejisi ve Eylem Planı 2021-2025 çerçevesinde ise ulaşım hizmetlerinde erişilebilirliğin sağlanmasına yönelik eylem önerilerini yönlendiren alt ve üstyapılar ile araçların erişilebilirliğinin iyileştirilmesi, ulaşım türleri arası entegrasyonun güçlendirilmesi gibi amaçlara yer verilmiştir.

Mekânsal ve stratejik düzeyde planlama çalışmaları hızla devam etmektedir. Son yıllarda kent içi, ulaşım konusunun ayrıca değerlendirmeye alındığı ve özellikle de sürdürülebilirlik odaklı ve emisyon azaltacak öneri ve faaliyetlerin de ulaşım gündeminde daha fazla yer aldığı gözlemlenmektedir.

Another plan that includes strategies such as encouraging energy-efficient vehicles for the transport sector and developing and improving active transport is the National Energy Efficiency Action Plan (2017-2023). Moreover, within the scope of the Climate Change Action Plan covering the period 2011-2023, it has been revealed that urban transport should be restructured in line with sustainable transport principles. In addition, the Accessible Transportation Strategy and Action Plan 2021-2025 outline objectives aimed at improving the accessibility of infrastructure, superstructures, and vehicles and strengthening the integration between transport modes, which guide action suggestions to ensure accessibility in transport services.

Planning efforts at spatial and strategic levels are swiftly advancing. In recent years, there has been a noticeable trend where urban transport is being addressed separately, with a notable emphasis on sustainability-focused and emission-reducing proposals and activities gaining significant prominence on the transport agenda.

3. KATILIMCI PLANLAMA SÜRECİ

Planın eylem alanlarının ve hedeflerinin katılımçılık odağında belirlenmesi amacıyla proje kapsamında bir dizi etkinlik yapılmıştır.

Bunlardan ilki, projenin başlamasını takiben ağ üyelerinin katılımı ile gerçekleştirilen boşluk analizidir. Bahsi geçen analiz çerçevesinde üyelerin sürdürülebilir ulaşımına dair algıları değerlendirilmiştir. Bunun dışında, projenin 3. yılında gerçekleştirilen Ağ Toplantısı'nda kılavuza altlık oluşturmak amacıyla özel olarak bir çalıştay düzenlemiş, bu çalıştay çerçevesinde katılımçılarla birlikte bir vizyon belirlenmiş ve sürdürülebilir ulaşımın potansiyel sorunlarını anlamak amacıyla GZFT Analizi gerçekleştirilmiştir.

Bu etkinliklerin dışında Türkiye'nin yedi bölgesinde gerçekleştirilen Proje Bilgilendirme Günü ve Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Çalıştaylarıyla da kentler ve bölgeler özelinde bilgiler derlenmiş, bölgesel farklılıklar değerlendirilmiştir.

Takip edilen yöntemler ve içerikler aşağıdaki bölümde sırasıyla sunulmaktadır.

3.1. BOŞLUK ANALİZİ İLE BELİRLENEN İHTİYAÇLARIN DERİNLEMESİNE ANLAŞILMASI

Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Ağı (KAVŞAK Ağı) projesinin ilk yılında, kent içi ulaşımına dair algıyı ve sorun alanlarını tespit etmeye yönelik bir boşluk analizi gerçekleştirilmiştir.

Yöntem

Kent içi ulaşım alanında çalışan veya potansiyel paydaşların konuya dair deneyim, görüş ve önerilerini öğrenmek amacıyla masa başı araştırma, çevrim içi anket ve derinlemesine görüşmelerden oluşan bir araştırma süreci yürütülmüştür.

*** Masa başı araştırma:

Kent içi ulaşımına dair öne çıkan başlıklar, sürdürülebilir kent içi ulaşımın bileşenleri, yürütülen

3. PARTICIPATORY PLANNING PROCESS

A series of activities were conducted as part of the project to identify the action areas and targets of the plan, with a particular focus on participation.

The first activity involved conducting a gap analysis with the participation of network members following the initiation of the project. This analysis aimed to evaluate the members' perceptions of sustainable transport. Additionally, a dedicated workshop was organized to establish a foundation for the guide during the Network Meeting in the third year of the project. Within this workshop, participants collaboratively developed a vision and conducted a SWOT Analysis to comprehend potential problems related to sustainable transport.

In addition to these activities, specific data pertinent to cities and regions was gathered, and regional disparities were assessed through the Project Info Days and Sustainable Urban Transport Workshops conducted across seven regions of Türkiye.

The methods and content followed in these events are subsequently presented in the following section.

3.1. THOROUGH COMPREHENSION OF THE NEEDS IDENTIFIED THROUGH THE GAP ANALYSIS

In the first year of the Sustainable Urban Transport Network (KAVŞAK Network) project, a gap analysis was conducted to identify perceptions and problem areas concerning urban transport.

Method:

A research process was undertaken, incorporating desk research, an online survey, and in-depth interviews. This process aimed to glean the experiences, opinions, and suggestions of stakeholders actively engaged in the field of urban transport or potential stakeholders.

çalışmalar hakkında bir masa başı araştırma yapılmıştır. Ön araştırmadan çıkan sonuçlar ışığında çalışmanın ikinci ve üçüncü basamakları olan çevrim içi anket ve derinlemesine görüşmeler yapılandırılmıştır.

*** Derinlemesine Görüşmeler

Araştırmanın kapsamında konuyla ilgili birlikte çalışma yürütme, iş birliği yaratma ve/veya diyalog kurma imkânımız olabilecek kişi, kurum ve örgütler ile ilgili bir paydaş analizi yapılmıştır. Bu analiz doğrultusunda potansiyel paydaşlar ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Paydaşlar arasında kamu kurumları, sivil toplum örgütleri (ulaşım, erişilebilirlik, ekoloji, hak alanında faaliyet yürüten STK'lar) ile özel sektör temsilcileri yer almıştır.

*** Çevrim içi Anket

Masa başı araştırma ve derinlemesine görüşmelerin verileri aracılığıyla belirlenen araştırma çerçevesi, sürdürülebilir ulaşım denince akla gelenler, alandaki boşluklar, kent içi ulaşım dair temel sorunlar ve mevcut durum, erişim, kent içi ulaşım da pozisyonlar ve aktörler, engeller, ağa yaklaşım değerlendirilmiştir.

Çalışmaya farklı çalışma alanlarından 350 paydaş katılmıştır.

*** Desk Research

Desk research was conducted on the prominent topics regarding urban transport, the components of sustainable urban transport, and the existing studies in this field. Based on the results of the preliminary research, the second and third steps of the study, namely the online survey and in-depth interviews, were structured.

*** In-Depth Interviews

As part of the research, a stakeholder analysis was carried out to identify individuals, institutions, and organizations with whom we could potentially collaborate, create partnerships, and establish dialogue on the subject. Based on this analysis, in-depth interviews were conducted with potential stakeholders, comprising representatives from public institutions, non-governmental organizations (NGOs operating in transportation, accessibility, ecology, and rights), and the private sector.

*** Online Survey

The research framework determined through the data from desk research and in-depth interviews, perceptions associated with sustainable transport, gaps in the field, the fundamental issues and the current state of urban transport, accessibility, the positions and actors in urban transport, obstacles encountered, and the approach to the network were evaluated.

350 stakeholders from various professional domains participated in the survey.

Kent İçi Ulaşımda Mevcut Durum

Aktif Ulaşım Yöntemleri Desteklenmemektedir.

Yaya ulaşımı ve bisikletli ulaşım gibi aktif ulaşım yöntemlerinin desteklenmiyor oluşu temel sorun alanlarının başında gelmektedir. Yapılan görüşmelerde, özellikle bisiklet ve yaya yollarının güvenliğinin ve devamlılığının sağlanmadığının altı çizilmiştir.

Mevcut Altyapı Motorlu Taşıt Odaklıdır.

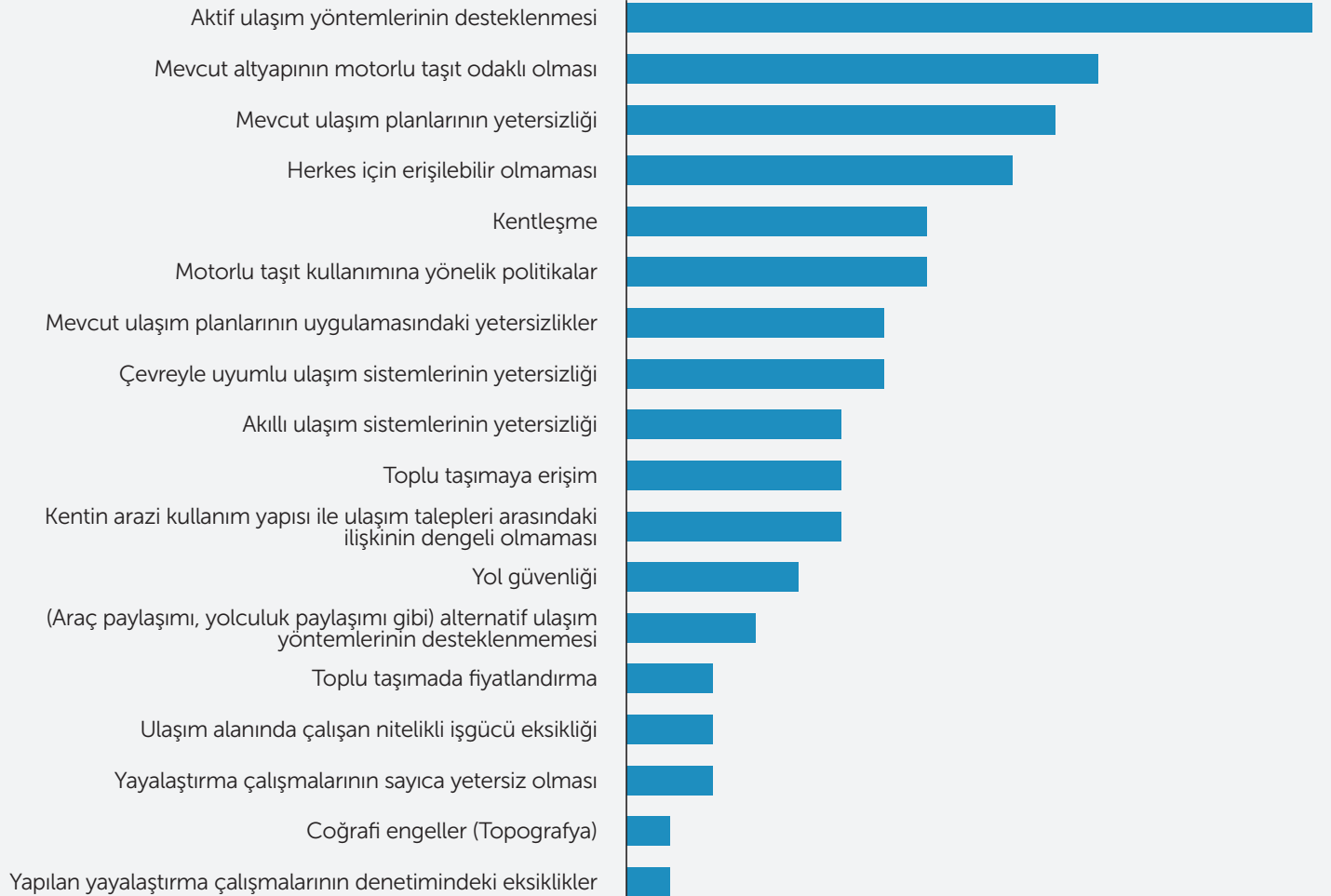
Diğer ulaşım yöntemlerinin desteklenmemesi ile birlikte düşünülecek olursa mevcut altyapının motorlu taşıt odaklı olmasının en öncelikli sorunlardan biri olduğu söylenebilir.

Hareketliliği sağlayabilmek adına ekolojik ve sosyal boyutların göz ardı edilmesinin, şahsi araçlarda artışa neden olduğu, trafiği rahatlatmak yerine açılan yeni yollarla daha da sıkıştırdığı iletilmiştir.

Mevcut Ulaşım Planları Yetersiz Bulunmaktadır.

Türkiye kent içi ulaşımına dair geliştirilmiş planlar ve uygulamadaki aksaklıklar eleştirilmiştir. Çok sayıda plan yapıldığı fakat planların bir kısmı yeterince denetlenmediği için istenen kalitede olmadığı iletilmiştir. Aynı zamanda uygulamada ulaşım politikalarının planların gösterdiği hedefler yönünde ilerlemediği belirtilmiştir. Demiryolunun ve deniz ulaşımının payının artırılması, karayolu ulaşımının üzerindeki ağırlığın azaltılması gerekli görülmektedir.

Şekil 3. Kent İçi Ulaşımda Sorunlar



Current State in Urban Transport

Active Transport Methods Are Not Supported.

Active transport methods, such as pedestrian and bicycle transportation, lack adequate support, constituting one of the primary problem areas. During interviews, it was emphasized that the safety and continuity of bicycle paths and walkways were not adequately ensured.

Existing Infrastructure is Motor Vehicle-Oriented.

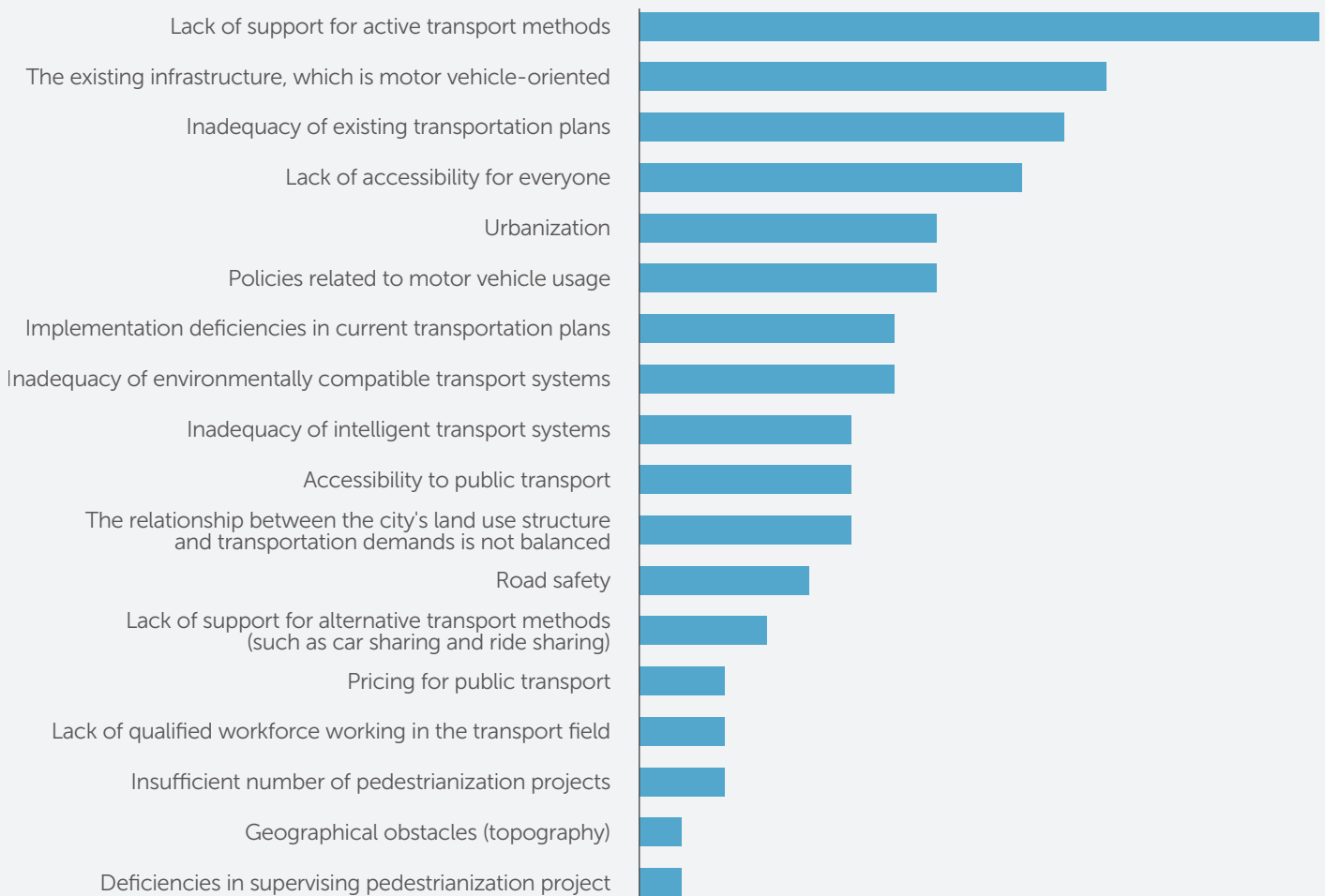
Considering the lack of support for other transport methods, it can be said that the current infrastructure's focus on motor vehicles stands as one of the most critical issues.

It has been reported that ignoring ecological and social dimensions in order to ensure mobility causes an increase in personal vehicles, and instead of relieving traffic congestion, it further congests it with new roads.

Current Transportation Plans Are Inadequate.

The plans developed for urban transport in Türkiye and the problems with their implementation were criticized. It was reported that while numerous plans have been formulated, some did not meet the expected standards due to insufficient inspection. Additionally, it has been stated that, in practice, transport policies do not progress in line with the targets outlined in these plans. It is deemed necessary to increase the share of railway and maritime transport while reducing the weight on road transport.

Figure 3. Problems in Urban Transport



Sürdürülebilir Ulaşım, Ama Nasıl?

Şekil 4. Sürdürülebilir Ulaşım Çağrışımları

AKILLI ULAŞIM SİSTEMLERİ

TOPLU TAŞIMA

DÜŞÜK KARBON SALIMI

ENTEGRASYON

ERİŞİLEBİLİRLİK

YOL KALİTESİ YAYA GÜVENLİĞİ HAREKETLİLİK

ÇEVRE VE DOĞAYA DUYARLI

KAPSAYICILIK

BİSİKLET

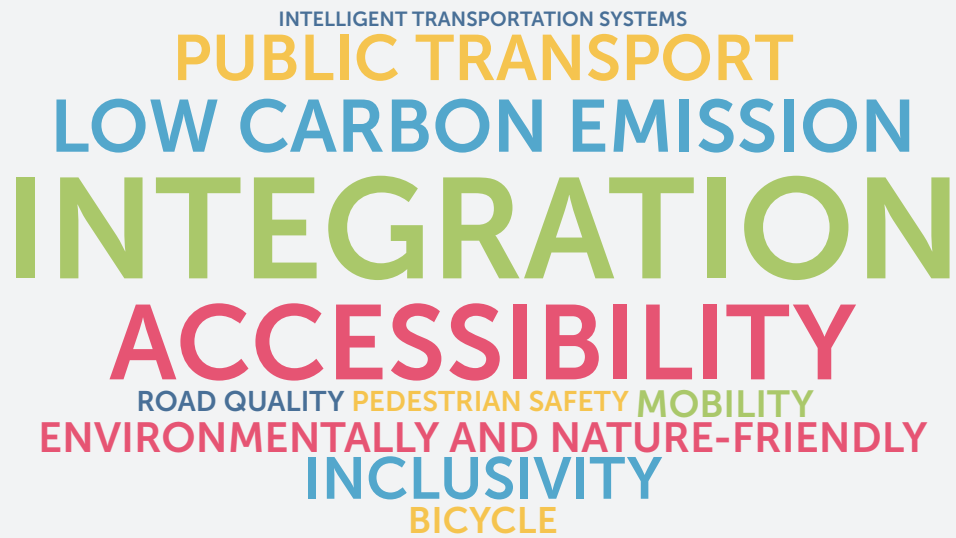
Kent içi ulaşımın ana sorunlarının sürdürülebilir bir anlayışla bertaraf edileceği konusunda ortaklaşıyor. Bir ulaşımın sürdürülebilir olması için çevre üzerindeki olumsuz etkilerinin mümkün olduğu kadar azaltılması, maliyet verimliliği düşük ve ülke ekonomisine büyük yükler getirmemesi ve kapsayıcı bir şekilde toplumun her kesimine hitap etmesi, her kesiminin ihtiyaçlarına karşılık vermesi gerektiği aktarılmıştır.

Sürdürülebilir bir kent içi ulaşım söz konusu olduğunda ise paydaşlar, entegrasyon, erişilebilirlik, düşük karbon salımı gibi bileşenlerin altını çizmiştir.



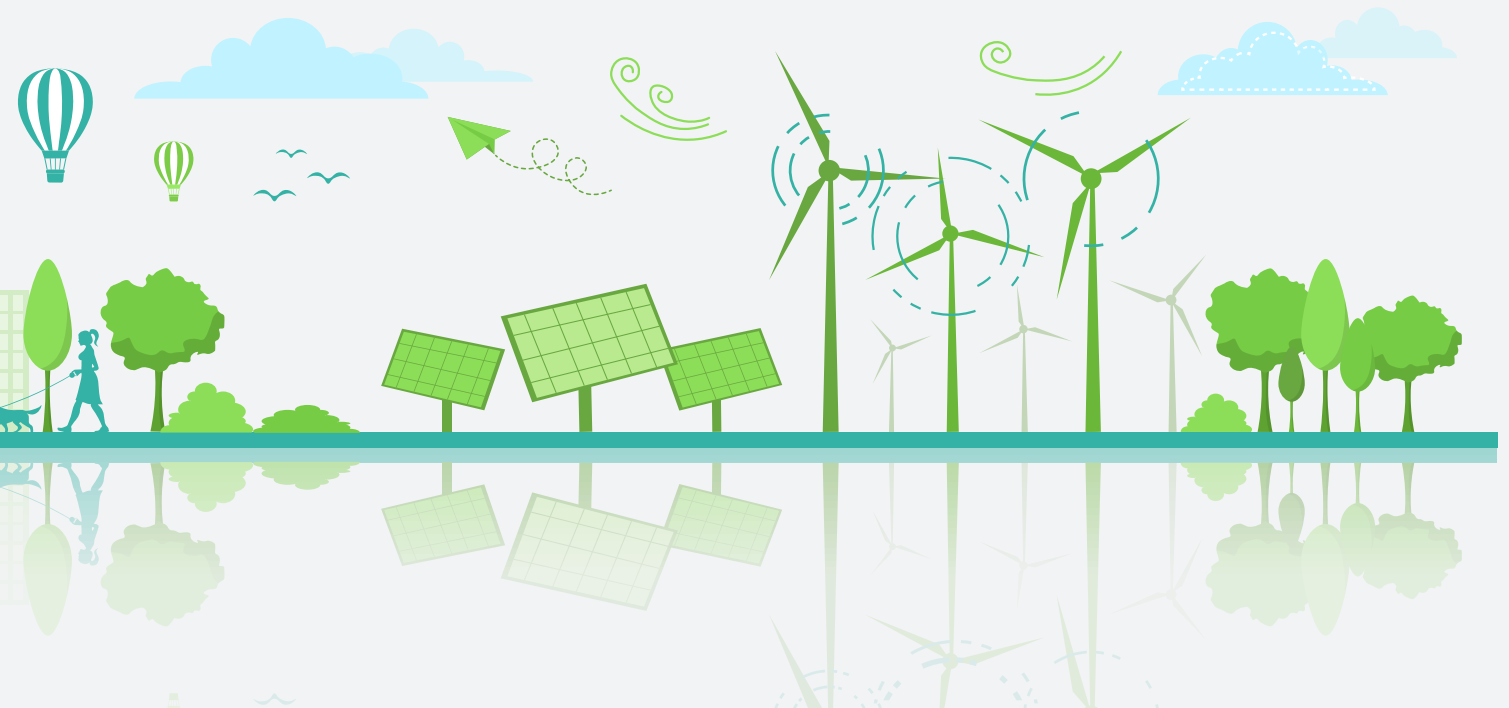
Sustainable Transport, But How?

Figure 4. Sustainable Transportation Connotations



It is agreed that the main problems of urban transport will be eliminated with a sustainable approach. It's acknowledged that for transport to be sustainable, its negative effects on the environment should be reduced as much as possible, it should be cost-effective and it should not impose large burdens on the country's economy, and it should appeal to all segments of society in an inclusive manner and meet the needs of each segment.

When discussing sustainable urban transport, stakeholders highlighted key components, including integration, accessibility, and low carbon emissions.



3.2. AĞ TOPLANTISI

3.2.1. Strateji Planı Vizyonunun Belirlenmesi

Projenin 2023 Ocak Ayı'nda gerçekleştirilen ve yaklaşık elli kişinin katılım gösterdiği 3. Ağ Toplantısı'nda, "sürdürülebilir ulaşım kılavuzu vizyonunda yer alması gereken anahtar kelimeler ve kavramlar neler olmalıdır?" diye sorulmuştur. Bu kapsamda aşağıdaki düşünce bulutunda da

görülebileceği gibi, yeşil, erişilebilir, sağlıklı gibi kavramların ön plana çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte, mutlu, rahat, konforlu ulaşım, tüketimin azalması, yenilikçi, yaya ve bisiklet odaklı ve herkesin ihtiyaçlarına cevap veren bir kent içi ulaşım arayışının olduğu da görülmektedir.

Şekil 5. Türkiye Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Kılavuzu, Vizyon Belirleme Çalışması



Bu çalışma neticesinde, vizyon:

"YEŞİL, ERİŞİLEBİLİR, KAPSAYICI VE ÇEVRE DOSTU ULAŞIM SİSTEMLERİ İLE TÜRKİYE'DE SÜRDÜRÜLEBİLİR ŞEHİRLER OLUŞTURMAK." olarak belirlenmiştir.

3.2. NETWORK MEETING

3.2.1. Determining the Strategy Plan Vision

During the 3rd Network Meeting in January 2023, attended by roughly fifty individuals, the question was posed: "What keywords and concepts should be incorporated into the vision for a sustainable transport guide?" In this context, as can be seen in the thought cloud below, concepts such as "green,"

"accessible," and "healthy" come to the fore. Additionally, it is also seen that there is a search for happy, innovative, comfortable transport, reduced consumption, and urban transport oriented towards pedestrians and bicycles that meets everyone's needs.

Figure 5. Guide to Sustainable Urban Transport in Türkiye, Study for Vision Determination Work



Following this study, the vision was determined as:

"CREATING SUSTAINABLE CITIES IN TÜRKİYE WITH GREEN, ACCESSIBLE, INCLUSIVE AND ECO-FRIENDLY TRANSPORT SYSTEMS".

3.3.1. GZFT Analizi

Ağ Toplantısı kapsamında, kentlerin sürdürülebilir kent içi ulaşım konusundaki güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerini tespit etmek amacıyla katılımcılarla birlikte GZFT (SWOT) analizi

gerçekleştirilmiştir. Bu yöntemle Türkiye kentlerinin sürdürülebilir ulaşım konusunda mevcut konumu değerlendirilerek gelecekteki stratejiler hakkında fikir yürütülmüştür. GZFT analizi sonucunda ortaya çıkan konular aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

| GÜÇLÜ YÖNLER | ZAYIF YÖNLER |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Büyükşehirlerde ulaşım ana planlarının yapılması zorunluluğu Sürdürülebilir kent içi ulaşım konusunda kamu yöneticilerinin olumlu yaklaşımı Farklı tür ulaşım araçlarının entegre bir biçimde faaliyet gösterebilmesi Belediyelerin hızla ulaşım eylem planlarını tamamlıyor olması Sürdürülebilir kent içi ulaşım konusunda çalışmakta olan nitelikli uzman varlığı Avrupa Yeşil Mutabakatı'na taraf olmak Paris İklim Anlaşması'na taraf olmak Ülke politikalarının sürdürülebilir ulaşımı desteklemesi Türkiye'nin 2053 sıfır emisyon vizyonuna sahip olması Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planları'nın yaygınlaşması ve bu konuda fon kaynaklarının çeşitlenmesi Kentlerde raylı sistem altyapılarının yaygınlaşıyor olması Kamu nezdinde bu konuya yönelik yönetmelik, yasa ve planların artıyor olması Yıldan yıla bisikletçi sayısının ve bakış açısının olumlu yönde değişmesi Sürdürülebilir kent içi ulaşım için sivil toplum girişim ve projelerinin artıyor olması Sivil toplum sektörünün sürdürülebilir ulaşım alanında etkin olması Ulaşım sektörünü önceliklendiren hibe fonlarının varlığı | <ul style="list-style-type: none"> Mekânsal planlar ve ulaşım planları arasında koordinasyonun yeterince bulunmaması Ulaşım faaliyetlerinin bir hak alanı olarak görülmemesi İlgili yasa ve yönetmeliklerin muğlak ifadeler barındırması, yeterince net olmaması. Bürokratik sorunlar, kurum ve birimler arasında koordinasyonsuzluk yaşanması Kurumların ve birimlerin katılımçılık esaslı planlama yapmaması, karar alma süreçlerinde yeterince şeffaf ve kapsayıcı olunmaması İklim değişimi kaynaklı sorunlara yeterince önem verilmemesi Kent içi ulaşımın sürdürülebilir olması konusunda farkındalığın düşük olması Ulaşım türleri arasında entegrasyonun yetersiz olması Ulaşım türlerine fiziksel, sosyal ve ekonomik erişilebilirliğin yetersiz olması Ulaşım yatırımlarının maliyetli olması nedeniyle yaşanan gecikmeler Yerel yönetimlerde sürdürülebilir kent içi ulaşım konusunda uzman personel eksikliği Kentlerde otomobil odaklı planlama ve altyapı yaklaşımının hâkim olması Erişim ve yürünebilirlik odaklı planlama eksikliği Kentlerde güvenli ve konforlu bisiklet altyapısı eksikliği Kurumlar ve birimler arası bilgi paylaşımının eksik olması İş dünyasının paydaşlar arasında yeterince yer almaması Planlama ve ücretlendirme sisteminin kapsayıcı olmaması |
| FIRSATLAR | TEHDİTLER |
| <ul style="list-style-type: none"> Genç nüfusun sürdürülebilirlik çalışmalarına ilgi göstermesi Avrupa Yeşil Mutabakatı'na taraf olmak Paris İklim Anlaşması'na taraf olmak Sürdürülebilir ve akıllı ulaşımı destekleyecek teknolojik çalışmaların hızla artması Yeni kamu yöneticilerinin kent içi ulaşım sorunlarına yurttaş odaklı çözüm geliştirme eğilimleri Ekonomik zorlukların artması ile özellikle gençlerin mikro hareketlilik araçlarına yönelmesi Kentsel dönüşüm faaliyetleri Uzaktan ve hibrit şekilde çalışma biçimlerinin yaygınlaşması ile mahalle ölçeğinde mikro hareketlilik temelli planlama anlayışının gelişmesi İklim değişikliği konusunda farkındalığın artıyor olması Karbon emisyonunun azaltılmasına yönelik ulusal ve uluslararası mutabakatların yereli teşvik etmesi | <ul style="list-style-type: none"> Göç nedeniyle toplumun demografik yapısındaki değişim Farklı ülkelere göç edilmesi nedeniyle yaşanan nitelikli uzman kaybı Tüketim alışkanlıklarının sürdürülebilirlik ve hareketlilik odaklı olmaması Kent içi ulaşımında önceliğin otomobilde olması gerektiğine yönelik yanlış algı İklim değişikliği Afetler |

3.3.1. SWOT Analysis

Within the scope of the Network Meeting, a SWOT analysis was carried out with the participants in order to identify the strengths, weaknesses, opportunities and threats of cities regarding sustainable urban

transport. This method was used to evaluate the current status of Turkish cities in sustainable transport and to brainstorm future strategies. The outcomes of the SWOT analysis are presented in the table below.

| STRENGTHS | WEAKNESSES |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Requirement for transportation master plans in metropolitan cities • Positive approach of public administrators towards sustainable urban transport • Capacity to operate different modes of transport vehicles in an integrated manner • Rapid completion of transportation action plans by municipalities • Availability of qualified experts working on sustainable urban transport • Participation in the European Green Deal • Ratification of the Paris Climate Agreement • National policies supporting sustainable transport • Türkiye's commitment to a 2053 zero-emission vision • Expansion of SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) and diversification of funding sources in this regard • The spread of rail system infrastructure in cities • The increase in regulations, laws, and plans on this issue in the public domain • Positive growth in the number and perspective of cyclists annually • Rise in the number of non-governmental initiatives and projects focusing on sustainable urban transport • Active non-governmental sector in the field of sustainable transport • Availability of grant funds prioritizing the transportation sector | <ul style="list-style-type: none"> • Lack of sufficient coordination between spatial plans and transportation plans • Transport activities that are not recognized as a domain of rights • Ambiguity in relevant laws and regulations, lacking clarity • Bureaucratic issues and lack of coordination among institutions and departments • Institutions and departments' failure to adopt participation-based planning, lacking transparency and inclusivity in decision-making processes • Inadequate focus on issues stemming from climate change • Low awareness about the sustainability of urban transport • Insufficient integration between transportation modes • Insufficient physical, social and economic accessibility to transportation modes • Setbacks due to expensive transportation investments • Lack of expert personnel in local governments specializing in sustainable urban transport • Dominance of automobile-oriented planning and infrastructure approaches in cities • Absence of planning focused on access and walkability • Lack of safe and comfortable bicycle infrastructure in cities • Lack of information sharing among institutions and departments • Limited involvement of the business world among stakeholders • Non-inclusive planning and pricing systems |
| OPPORTUNITIES | THREATS |
| <ul style="list-style-type: none"> • Young population who are showing interest in sustainability studies • Participation in the European Green Deal • Ratification of the Paris Climate Agreement • Rapid increase in technological studies that will support sustainable and smart transport • Tendency of new public administrators toward developing citizen-oriented solutions for urban transport problems • Increasing economic challenges leading to a higher inclination, especially among young people, towards micro-mobility vehicles • Urban transformation activities • With the spread of remote and hybrid working styles, the development of micro-mobility-based planning approach at the neighbourhood scale • Increasing awareness about climate change • National and international agreements to reduce carbon emissions encourage local efforts | <ul style="list-style-type: none"> • Change in social demographic structure due to migration • Loss of qualified specialists due to migration to different countries • Lack of sustainability and mobility-oriented consumption habits • Misperception that the priority in urban transport should be the automobile • Climate change • Disasters |

3.3. YEREL DİYALOG ÇALIŞMALARI

“Türkiye Sürdürülebilir Kent içi Ulaşım Ağı (KAVŞAK)” projesi kapsamında, Türkiye’nin yedi coğrafi bölgesinde yedi farklı şehirde Proje Bilgilendirme Günü ve Sürdürülebilir Ulaşım Çalıştayı düzenlenmiştir. Bu etkinlikler, hem ağ üyelerini hem de sürdürülebilir ulaşım alanında farklı sektörlerde faaliyet göstererek henüz ağa dâhil olmamış olan kurumların bir araya geldiği bir paylaşım, bilgilenme ve birlikte öğrenme serisi olma amacıyla organize edilmiştir. Sürdürülebilir ulaşım hakkında ortak bir bilgi düzeyine erişmenin amaçlanmasının yanında, gerçekleştirilen çalıştaylar ile de sürdürülebilir ulaşım alanında faaliyet gösteren uzmanların görüşleri alınmıştır.

Yapılan etkinlikler neticesinde, sürdürülebilir kent içi ulaşım konusunda sorun alanları, kamusal farkındalık ile planlama ve projelendirme düzeylerinde bölgesel farklılıklar olduğu görülmüştür.

İstanbul’da gerçekleştirilen ve Marmara Bölgesi’ni kapsayan çalıştay ile İzmir’de gerçekleştirilen ve Ege Bölgesi’ni kapsayan çalıştay sonuçları daha benzer nitelikler taşımaktadır. İki etkinlikte de temel olarak toplu taşıma, bisiklet kullanımı ve yürümeyi arttıracak çözümlerin ve ulaşım türleri arası entegrasyonun geliştirilmesi gerektiği ortaya konmuştur. İki kentte de karbon nötr ulaşım hedefleri doğrultusunda çalışmalar yürütülmekte, raylı sistem yatırımları ve elektrikli toplu taşıma yatırımları yapılmaktadır. Bunun yanında bisikletli ulaşım planlaması doğrultusunda çalışmalar yürütülmektedir. Ancak skuter kullanımı bu anlamda hem bir fırsat hem de tehdit olarak görülmekte, kullanıcı sayısı hızla artan bu kullanım türünün planlı ve kurallı bir biçimde geliştirilmesi iki şehir için de büyük önem taşımaktadır. Kamu ve sivil toplum arasında iletişimin artırılması gerektiği ve kurumlarda birimler arası koordinasyonun sağlanması gerektiği de vurgulanan diğer konulardır.

Ankara’da gerçekleştirilen İç Anadolu Bölgesi Bilgilendirme Günü ve Çalıştay’ında tartışılan temel konu otomobil kullanım oranının azaltılmasına yönelik plan ve projeler geliştirilmesidir. Bu

3.3 LOCAL DIALOGUE STUDIES

Within the framework of the “Sustainable Urban Transport Network Turkey (KAVŞAK)” project, Info Days and Sustainable Transport Workshops were organized in seven different cities across distinct geographical regions of Türkiye. These events were designed as a series for sharing, informing, and collective learning, aiming to bring together network members and institutions from various sectors engaged in sustainable transport, including those not yet part of the network. The workshops were intended to establish a mutual understanding of sustainable transport, soliciting the opinions of experts in the field.

As a result of the activities, it was observed that there are regional differences in problem areas, public awareness, and planning and projecting levels regarding sustainable urban transport.

The results of the workshop held in Istanbul covering the Marmara Region and the workshop held in Izmir covering the Aegean Region have more similar characteristics. Both sessions highlighted the necessity of devising solutions fostering increased usage of public transport, bicycles, and walking, as well as the integration of various modes of transportation. Efforts are underway in both cities to align with carbon-neutral transport objectives. They are making investments in rail systems and electric public transport. Additionally, studies are being conducted concerning bicycle transportation planning. However, scooter usage is seen as both an opportunity and a threat. There’s a notable increase in users, necessitating careful and regulated development of this mode for both cities. Other issues emphasized are the need to increase communication between the public and civil society and the need to ensure coordination between departments in institutions.

The main issue discussed at the Central Anatolia Region Info Day and Workshop held in Ankara was the development of plans and projects to reduce the rate of automobile use. In this context, the need to plan public transport in a way that defines a network in cities and to integrate different

kapsamda, toplu taşımanın kentlerde bir ağ tanımlayacak şekilde planlanması ve farklı türlerin bu sisteme entegre edilmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bunun yanında kentlerde yaygın olarak kullanımı devam eden ara toplu taşıma (minibüs, dolmuş vb.) araçlarının sisteme entegre edilmesi yönünde görüş bildirilmiştir. Ancak bisiklet kullanımının da yaygınlaştırılması gerektiği belirtilirken, skuter kullanımı henüz bölgede çok yaygınlaşmadığı için Marmara Bölgesi'nde olduğu gibi gündem içerisinde çok fazla yer almamıştır.

Antalya'da gerçekleştirilen Akdeniz Bölgesi Bilgilendirme Günü ve Çalıştayında temel vurgu toplu taşıma sistemlerinin sayı ve konfor olarak yetersizliği ve ilçelerle kent merkezleri arasındaki koordinasyonsuzluk olmuştur. Bunun yanında mikro hareketlilik kullanımlarının geliştirilmesi gerektiği, toplu taşıma sistemleri ile entegrasyon gerekliliği de ortaya konmuştur. Toplu taşıma sistemlerinin ücretlendirilmesinin daha kapsayıcı hale getirilmesi gerektiği ve Antalya genelinde tek bir kartla ulaşımın mümkün olması gerektiği de vurgulanan konular arasındadır.

Trabzon'da gerçekleştirilen Karadeniz Bölgesi Bilgilendirme Günü ve Çalıştayında ise yine toplu taşıma sisteminin yetersizliğinden dolayı otomobil kullanım oranının yüksek olması en büyük sorun olarak dile getirilmiştir. Toplu taşıma ve özellikle de raylı sistem yatırımlarının yetersizliği üzerinde durulmuş, planlı bir ulaşım sistemine olan ihtiyaç vurgulanmıştır. Turistlere özel ulaşım hizmeti verilmesi ve özellikle turistik bölgelerde bireysel otomobil ve taksi yoğunluğunun yaşanması dolayısıyla özellikle Trabzon'un sürdürülebilir ulaşım odaklı bir turizm planlamasına ihtiyaç duyduğu da ortaya çıkmıştır.

Şanlıurfa'da gerçekleştirilen Güneydoğu Anadolu Bölgesi Bilgilendirme Günü ve Çalıştayında da kentte toplu taşıma sistemlerinin verimlilik ve konfor sorunları, sefer sayılarının yetersizliği vurgulanmıştır. Bunun yanında bisiklet ve yaya yollarında altyapı yetersizliği de tartışılan konular arasındadır. 2038 yılını hedefleyen Ulaşım Ana Planı ile kentin bisiklet, yaya ve toplu ulaşım yatırımlarının artması beklenmektedir.

modes into this system is emphasized. There was also an expressed viewpoint to incorporate paratransit vehicles such as minibuses and shared taxis, commonly used in cities, into the integrated transport system. While expanding the use of bicycles was recommended, the use of scooters has not yet been on the agenda as much as it is in the Marmara Region since it has not become widespread in the region yet.

The primary focus of the Mediterranean Region Info Day and Workshop held in Antalya was the inadequacy of public transport systems regarding their quantity and comfort and the lack of coordination between districts and city centers. Additionally, discussions revealed the necessity of developing the use of micro mobility options and their integration with public transport systems. Furthermore, emphasis was placed on the need for more inclusive pricing for public transport systems and the establishment of a unified transportation card, enabling seamless travel across Antalya.

In the Black Sea Region Info Day and Workshop held in Trabzon, the major concern expressed was the high reliance on automobiles due to the insufficient public transport system. Participants highlighted the shortcomings in public transport, particularly in terms of rail system investments, underscoring the necessity for a well-structured transport system. It has also been revealed that Trabzon, in particular, needs a tourism plan focused on sustainable transport due to the private transport services provided to tourists and the density of individual cars and taxis, especially in touristic areas.

In the Southeastern Anatolia Region Info Day and Workshop held in Şanlıurfa, the efficiency and comfort problems of public transport systems in the city and the insufficient trip frequencies were emphasized. Participants also highlighted the insufficient infrastructure for bicycle paths and pedestrian ways as significant concerns. It's anticipated that the city's investments in bicycles, pedestrian ways, and public transport will increase in line with the Transportation Master Plan aiming for 2038.

Van'da gerçekleştirilen Doğu Anadolu Bölgesi Bilgilendirme Günü ve Çalıştay'ında ise kent içi ulaşımda özellikle trafik sıkışıklığı ve otopark sorunu üzerinde durulmuştur. Kent merkezinde otomobil kullanımını azaltmak için alt merkez ve çevre yolu yatırımları yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Yukarıda sıralanan tüm bu bilgi ve görüşler, kılavuzun eylem alanlarının ve hedeflerin belirlenmesi aşamasında değerlendirilmiştir.

At the Eastern Anatolia Region Info Day and Workshop held in Van, there was a notable focus on traffic congestion and parking issues within urban transport. It was emphasized that sub-center and peripheral road investments should be made to reduce automobile usage in the city center.

All the information and opinions listed above were evaluated during the determination of the action areas and targets of the guide.



4. EYLEM ALANLARI

Türkiye’de kent nüfusunun, kentleşme oranlarının ve kentsel yayılmanın artması nedeniyle ulaşım talebi de giderek artmaktadır. Fonksiyonel varış noktaları arasındaki mesafeler uzamıştır. Birçok şehirde toplu taşımaya yapılan yatırımların yetersiz olması ise bireysel taşıtlara olan bağımlılığın giderek yaygınlaşmasına neden olmaktadır.

Türkiye şehirlerinde şehrin yapısına ve sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyine göre değişiklik gösteren otobüs, tramvay, metro ve vapur gibi farklı toplu taşıma seçenekleri bulunmaktadır. İyi organize edilmiş toplu taşıma sistemlerinin yanı sıra enformel otobüsler ve minibüsler kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayacak seçenekleri oluşturabilmektedir. Ancak bu ulaşım türlerinin güvenlik kayıtları zayıftır ve yoğun nüfuslu şehir merkezleri ve koridorlar için pek uygun koşullar sağlayamamaktadır.

Bunun yanında Türkiye’de toplu taşıma hizmetleri belediyeler için en pahalı kentsel hizmetler arasında yer almaktadır. Belediyelerin sosyal belediyecilik anlayışını geliştirip uygulayabilmesi için toplu taşımayı destekleyecek farklı gelir alanlarına ihtiyaç duyduğu bilinmektedir.

Mikro hareketlilik çözümleri de özellikle büyük şehirlerde son yıllarda hızla gelişmektedir. Ancak mikro hareketlilik araçlarından olan skuterler için mevzuat ve uygulamada eksiklikler bulunmaktadır. Elektrikli bisiklet kullanımı ve elektrikli bisiklet paylaşım sistemleri de kentlerde yeterince gelişmemiştir. Türkiye’de bisiklet altyapısının büyük bir kısmı deniz kenarlarında olup, yeşil alanlarla sınırlıdır. Çoğu şehirde bisiklet altyapısı bir ağ olarak ulaşım ağıyla bütünleşmemektedir.

Özet olarak, otopark alanı olarak kullanılan kaldırımlar, eski altyapı, yayalar ve bisikletliler arasındaki kaldırım çatışmaları, e-skuter kullanıcıları, Türkiye’deki şehirlerde yürüme ve bisiklet kullanımının artmasında temel sorunlardır.

Türkiye’de şehirler aynı zamanda çevre, ulaşım, sağlık ve sosyal uyum konularında da giderek artan sosyal zorluklarla karşı karşıyadır. Yaşanabilir

4. ACTION AREAS

Due to the increase in urban population, urbanization rates, and urban sprawl in Türkiye, transportation demand is also increasing. The distances between functional destinations have become longer. Insufficient investments in public transport in many cities cause dependence on individual vehicles to become increasingly widespread.

In Turkish cities, there are different public transport options, such as bus, tram, metro, and ferry, which vary based on the structure of the city and the socio-economic development level. Besides well-organized public transport systems, informal buses and minibuses can supplement these options to serve user needs. However, these modes have poor safety records and are not well suited for densely populated city centers and corridors.

Moreover, in Türkiye, public transport services are among the most expensive urban services for municipalities. It is known that municipalities need different income areas to support public transport in order to develop and implement an understanding of social municipalities.

Micro mobility solutions have also been developing rapidly in recent years, especially in big cities. However, there are deficiencies in legislation and practice for scooters, which are micro-mobility vehicles. Electric bicycle usage and electric bicycle sharing systems are also not sufficiently developed in cities. Most of the bicycle infrastructure in Türkiye is by the sea and limited to green areas. In most cities, bicycle infrastructure cannot integrate with the transportation network as a network.

In summary, sidewalks used as parking areas, outdated infrastructure, conflicts between pedestrians and cyclists, and e-scooter users are the main problems in increasing walking and cycling use in cities in Türkiye.

Moreover, Turkish cities are encountering growing social challenges associated with the environment, transportation, health, and social cohesion. To have livable cities, there is a significant need to

şehirlere sahip olmak için altyapı yatırımlarının yanı sıra bireysel davranış değişimini de yönetmeye büyük ihtiyaç bulunmaktadır.

İnsanların, araçların ve ürünlerin ne zaman ve nasıl hareket ettiğine ilişkin veriler, şehirlerin sürdürülebilirlik ve kapsayıcılık hedeflerine ulaşmak ve bilinçli kararlar alması için önemli bir fırsat sunmaktadır. Toplu taşımaya ve aktif ulaşımaya yatırım yapmak, özellikle şehirlerdeki en savunmasız kişilerin kentsel işlevlere erişimini büyük ölçüde artıracaktır. İnsan davranışını anlamak bu çıkarımı yapmanın ilk adımıdır. Geleneksel saha temelli yöntemleri kullanarak hareketlilik modellerini belirlemek artık yeterli değildir. Ancak büyük veriyi toplayıp analiz ederek şehirdeki hareketlilik kalıplarını anlamak mümkündür. Gelecekte dijitalleşme ve büyük veri, talep yönetimi ve izleme amaçlarının yanı sıra dayanıklı altyapı ve hizmetlerin planlanması ve izlenmesi açısından kritik öneme sahip olacaktır. Türkiye’de de kentlerde büyük veriden yararlanarak kapsamlı ve kapsayıcı ulaşım modellerine bir an önce geçmek gerekmektedir. Bunların yanında, Türkiye’de mekânsal planlama hiyerarşisinde ulaşım planları kentsel planlama sürecine dahil edilmemektedir. Ulaşım planları da kentsel planlardan yeterince yararlanamamaktadır. Bu, daha kapsayıcı, entegre, kompakt ve sürdürülebilir şehir planlamasına ulaşmanın önündeki en önemli engellerden biridir. Bu nedenlerden dolayı Türkiye’nin hem ulusal hem de şehir düzeyinde tek modlu ulaşım planlamasından entegre ulaşım planlamasına geçmesi gerekmektedir.

Proje boyunca gerçekleştirilen paydaş etkinliklerinden ve sürdürülebilir ulaşım konusunda Türkiye’nin bulunduğu konumdan çıkarımla on eylem alanı belirlenmiştir. Bu eylem alanlarına yönelik on adet hedef belirlenmiş, hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için de her bir hedef için temel amaç ve politika önerilerine yer verilmiştir.

address individual behavioural change alongside investments in infrastructure.

Data on when and how people, vehicles, and products move offers a significant opportunity for cities to make informed decisions and achieve sustainability and inclusion goals. Investing in public transport and active transport can greatly increase access to urban functions, especially for the most vulnerable groups in cities. Understanding human behaviour is the primary step toward making this inference. Identifying mobility patterns using traditional field-based methods is no longer sufficient. However, by collecting and analysing big data, it is possible to understand mobility patterns in the city. Looking ahead, digitalization and big data will play a pivotal role in demand management and monitoring purposes, as well as in planning and monitoring resilient infrastructure and services. In Türkiye, it is necessary to switch to comprehensive and inclusive transportation models as soon as possible by using big data in cities. In addition, transportation plans are not included in the urban planning process in the spatial planning hierarchy in Türkiye. Transportation plans also cannot benefit sufficiently from urban plans. This is one of the key obstacles to achieving more inclusive, integrated, compact, and sustainable urban planning. Consequently, Türkiye needs to transition from single-mode transportation planning to integrated transportation planning at both national and city levels.

Throughout the project, ten action areas were identified based on stakeholder activities and Türkiye’s stance on sustainable transport. These action areas encompass ten specific targets. To accomplish these targets, fundamental objectives and policy recommendations have been outlined for each target.

Şekil 6. Eylem Alanları ve Hedefler

| EYLEM ALANLARI | HEDEFLER |
|----------------------|--|
| İKLİM | İklim Dostu, Temiz ve Sürdürülebilir Bir Kent İçi Ulaşım Sisteminin Geliştirilmesi |
| KAPSAYICILIK | Kapsayıcı Bir Kentsel Hareketlilik Sisteminin Teşvik Edilmesi |
| KOORDİNELİ PLANLAMA | Kentsel Planlama ile Kent İçi Ulaşım Planlaması Arasındaki Bağlantının Güçlendirilmesi |
| AKTİF HAREKETLİLİK | Kent İçi Ulaşımda Yürüme ve Bisiklet Kullanımının Önceliklendirilmesi |
| GÜVENLİK / EMNİYET | Kent İçi Ulaşımda Emniyetin ve Yol Güvenliğinin Ön Planda Tutulması |
| ENTEGRASYON | Daha Entegre Çözümlerle Toplu Taşımanın Güçlendirilmesi |
| ÖDENEBİLİRLİK | Uygun Fiyatlı Ve Ödenebilir Kent İçi Ulaşıma Erişimin Artırılması |
| DAVRANIŞ DEĞİŞİKLİĞİ | Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik İçin Davranış Değişikliğinin Teşvik Edilmesi |
| DİJİTALLEŞME | Kentsel Hareketlilik Kalıplarının Doğru Analizi İçin Dijitalleşme ve Yenilikçi Çözümlerin Kullanılması |
| MİKRO HAREKETLİLİK | Kentlerde Yeni Hareketlilik ve Mikro Hareketlilik Çözümlerinin Güçlendirilmesi |

Figure 6. Action Areas and Targets

| ACTION AREAS | TARGETS |
|----------------------|--|
| CLIMATE | Developing a Climate-Sensitive, Clean, and Sustainable Urban Transport System |
| INCLUSIVITY | Fostering an Inclusive Urban Mobility System |
| COORDINATED PLANNING | Enhancing the Connection Between Urban Planning and Urban Transportation Planning |
| ACTIVE MOBILITY | Promoting Walking and Cycling as The Preferred Modes of Transportation in Turkish Cities |
| SECURITY / SAFETY | Prioritizing Safety in Urban Transport |
| INTEGRATION | Strengthening Public Transport with More Integrated Solutions |
| AFFORDABILITY | Increasing Access to Affordable Urban Transport |
| BEHAVIOR CHANGE | Promoting Behaviour Change for Sustainable Urban Mobility |
| DIGITALIZATION | Using Digitalization and Innovation to Analyse Urban Mobility Patterns |
| MICRO-MOBILITY | Strengthening New Mobility and Micro-Mobility Solutions in Cities |

4.1. HEDEFLER, TEMEL AMAÇ VE POLİTİKALAR

HEDEF 1. İKLİM DOSTU, TEMİZ VE SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR KENT İÇİ ULAŞIM SİSTEMİNİN GELİŞTİRİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Kentsel mekânsal planlar kompakt ve iyi koordine edilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Kent içi ulaşımda temiz enerji kaynaklarının benimsenmesi ve enerji verimliliğinin artırılması sağlanmalıdır.
- Sürdürülebilir ulaşıma yönelik entegre yaklaşımların hayata geçirilmesi amacıyla birden fazla paydaş ortak hedefler etrafında bir araya getirilmelidir.
- Çevre dostu yakıt ve motor kullanımına geçiş sağlanmalıdır.
- Kamu hizmetlerinde kullanılan araçlarda fosil yakıtların kullanımı azaltılmalıdır.
- Egzoz emisyonlarının azaltılmasına, alternatif yakıt ve sıfır emisyonlu bireysel ulaşım olanaklarının sağlanmasına yönelik mevzuat düzenlemeleri geliştirilmelidir.
- Kentlerde düşük emisyon bölgeleri oluşturulmalıdır.
- Sürdürülebilir ve insan odaklı bir planlama yaklaşımı benimsenerek kısa mesafeli seyahatlerin yürüyerek ve bisikletle yapılması sağlanmalı, uzun mesafeli seyahatlerde ise toplu taşımaya teşvik sağlanmalıdır.

HEDEF 2. KAPSAYICI BİR KENTSEL HAREKETLİLİK SİSTEMİNİN TEŞVİK EDİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Kentsel planlamada erişilebilirliği artırmanın ve genel olarak ulaşım olan bağımlılığı azaltmanın bir yolu olarak kompakt şehirler ve karma arazi kullanımı teşvik edilmelidir.
- Eşitsizlik ve yoksulluğun düzeyleri belirlenmeli ve bunları tetikleyen mevcut ulaşım sistemindeki verimsizliklere çözüm bulunmalıdır.

4.1. TARGETS, FUNDAMENTAL OBJECTIVES AND POLICIES

TARGET 1. DEVELOPING A CLIMATE-SENSITIVE, CLEAN, AND SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT SYSTEM

Fundamental Objectives and Policies:

- City plans should be designed to be compact and well-coordinated.
- The adoption of clean energy sources and increasing energy efficiency in urban transport should be ensured.
- Multiple stakeholders should be brought together around common goals to implement integrated approaches to sustainable transport.
- The transition to environmentally friendly fuel and engine usage should be ensured.
- The use of fossil fuels in public services should be reduced.
- Legislation's arrangements should be developed to reduce exhaust emissions and provide alternative fuel and zero-emission individual transport opportunities.
- Low-emission zones should be created in cities.
- By adopting a sustainable and people-oriented planning approach, it should be ensured that short-distance travel is made by walking and cycling, while public transport should be the preferred option for long-distance travel.

TARGET 2. FOSTERING AN INCLUSIVE URBAN MOBILITY SYSTEM

Fundamental Objectives and Policies:

- Encourage compact cities and mixed-land use as a way to increase accessibility and reduce the overall reliance on transport.
- Understand the multiple levels of inequality and transport poverty and address the inefficiencies within the existing transport system that fuel them.

- Yetkililer, ulaşım profesyonelleri, yerel işletmeler, aktivistler, sivil toplum örgütleri ve diğer paydaşlar, kent yoksulluğuna çözüm bulmak için açık ve şeffaf süreçlerle bir araya getirilmelidir.
- Toplumun farklı kesimlerinin sistemin dışında kalmasını engellemek amacıyla dijital olmayan biletleme alternatiflerinin kullanılabilirliği sağlanmalıdır.
- Sokak tasarımları, yayalar, bisikletçiler ve diğer motorsuz yolcular (genellikle en savunmasız kişiler arasında yer alan çocuklar, yaşlılar ve engelliler) için güvenli ve yeterli alan sağlamayı hedeflemelidir. Bu tasarımlar, sadece yüksek hızlı motorlu trafiği değil, aynı zamanda toplumun en savunmasız bireylerini de içermelidir.
- Geniş, iyi aydınlatılmış ve iyi drenajlı kaldırımlar gibi fiziksel önlemlerin uygulanması, yüksek hızlı yollarda yayalar ve araçlar arasındaki çatışmaların azaltılması açısından önemlidir. Çatışmaların kaçınılmaz olduğu düşük hızlı caddelerde ve yol geçişlerinde, araç hızlarını saatte 35 kilometre (km/saat) eşiğinin altına düşürmek için trafiği sakinleştirici önlemler alınmalıdır.
- Elected officials, transportation professionals, local businesses, activists, non-governmental organisations (NGOs), and civil society organisations (CSOs) need to come together in an open and transparent process to address the transport poverty of the underserved communities.
- Ensure the availability of non-digital ticketing alternatives to prevent exclusion.
- Street designs should aim to provide safe and sufficient space for pedestrians, cyclists, and other nonmotorized travellers—who are often the most vulnerable people, including children, the elderly, and people with disabilities—rather than only accommodating high-speed motorized traffic.
- Implementing physical measures, such as wide, well-lit, and well-drained sidewalks, is important for reducing conflicts between pedestrians and vehicles on high-speed roads. On low-speed streets and road crossings where conflicts are unavoidable, traffic calming measures should be employed to reduce vehicle speeds to below the threshold of 35 kilometres per hour (km/h), at which point accidents become less frequent and severe.

HEDEF 3. KENTSEL PLANLAMA İLE KENT İÇİ ULAŞIM PLANLAMASI ARASINDAKİ BAĞLANTININ GÜÇLENDİRİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Kentsel ve bölgesel ulaşım planlaması, geniş kapsamlı ulusal planlar ve AB ulaşım ve hareketlilik bağlamıyla, aynı zamanda iklim ve kentsel planlamayla ilgili diğer stratejik planlarla entegre edilmelidir.
- Ulusal, bölgesel ve yerel politika yapıcılar farklı düzeydeki politika, hedef ve planlar için uyumlaştırma çalışmaları yapmalıdır.
- Kent içi ulaşım ile ilgili şemsiye mevzuat hazırlanmalı, planların yönetim, kontrol ve uygulama esasları belirlenmelidir.
- İmar planlarında ulaşım hususları da dikkate alınarak katılımcı süreçler işler hale

TARGET 3. ENHANCING THE CONNECTION BETWEEN URBAN PLANNING AND URBAN TRANSPORTATION PLANNING

Fundamental Objectives and Policies:

- Urban and regional transportation planning should be well-integrated within the broader national and EU transport and mobility context, as well as with other strategic plans related to climate plans and urban planning.
- National, regional, and local policymakers need to be engaged in harmonising the different policies, ambitions, and plans.
- An umbrella legislation on urban transport should be prepared, and the management, control, and implementation principles of the plans should be determined.

getirilmelidir. İmar planı değişikliklerinde ulaşım komisyonunun değerlendirmesi zorunlu hale getirilmelidir.

- Kentin büyüklüğüne uygun arazi kullanım planlaması ile ulaşım planları uyumlu ve entegre olmalı ve aynı otorite altında birleştirilmelidir.

HEDEF 4. KENT İÇİ ULAŞIMDA YÜRÜME VE BİSİKLET KULLANIMININ ÖNCELİKLENDİRİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Ulusal ölçekte ve kent ölçeğinde, AB aktif hareketlilik politikalarıyla uyumlu ve performans göstergeleri ile ilişkilendirilmiş aktif hareketliliğe (yürüme ve bisiklete binme) ilişkin eylem planları hazırlanmalıdır.
- Kent içi ulaşımında aktif modların payının artırılması için güvenli altyapı kurulmalıdır.
- Aktif hareketlilik verilerinin kent düzeyinde elde edilmesi ve işlenmesi sağlanmalıdır.
- Güvenli ve kolay erişilebilir bisiklet park tesislerinin düzenli olarak inşa edilmesi teşvik edilmelidir.
- Kentlerde toplu taşıma sistemleri ile entegre olacak şekilde bisiklet paylaşım sistemleri geliştirilmeli, bisiklet, toplu taşıma sisteminin bir parçası haline getirilmelidir.
- Yayaların güvenli ve emniyetli yürümelerini teşvik edecek altyapı uygulamaları sağlanmalıdır.
- Işıklılandırma, dinlenmek için bank, gölgelik, yeşil alan kullanımı gibi öğelerle sokaklar yaya ulaşımına uygun hale getirilmeli, yürünebilirlik temel kriter olarak değerlendirilmelidir.

HEDEF 5. KENT İÇİ ULAŞIMDA EMNİYETİN VE YOL GÜVENLİĞİNİN ÖN PLANDA TUTULMASI

Temel amaç ve politikalar:

- Gece saatlerinde güvenliği artırmak için gece otobüslerinin, otobüs durakları dışında da indirilmeleri konusunda esneklik oluşturulmalı ve yolcuların en uygun, konforlu ve güvenli yerlerde inmeleri sağlanmalıdır.

- Participatory processes should be made operational in zoning plans, incorporating transport considerations. The evaluation of the transportation commission should be made mandatory in the changes to the zoning plan.
- Land use planning and transport plans, tailored to the city's size, should be harmonious, integrated, and united under the same authority.

TARGET 4. PROMOTING WALKING AND CYCLING AS THE PREFERRED MODES OF TRANSPORTATION IN TURKISH CITIES

Fundamental Objectives and Policies:

- Prepare an action plan on active mobility (walking and cycling) that aligns with EU active mobility policies, with Key Performance Indicators (KPIs) to be achieved at the national and city levels.
- Establish secure infrastructure to increase the share of active modes of urban transport.
- Ensure the processing of active mobility data at the city level.
- Promote the systematic building of safe and easily accessible bike parking facilities.
- Bicycle sharing systems should be developed in cities to be integrated with public transport systems, and bicycles should be made a part of the public transport system.
- Infrastructure practices that will encourage pedestrians to walk safely and securely should be provided.
- Streets should be designed suitable for pedestrian transportation, incorporating elements such as proper lighting, resting benches, shaded areas, and green spaces, and walkability should be considered as the main criteria.

TARGET 5. PRIORITIZING SAFETY IN URBAN TRANSPORT

Fundamental Objectives and Policies:

- Akşam saat 20.00 ile sabah saat 6.00 arasında indirimli ücretlerle hizmet veren kadınlara özel taksi hizmeti oluşturulabilir.
- Kadınlara özel park alanları planlanabilir; bu alanlar, kolayca erişilebilen, iyi aydınlatılmış ve garaj çıkışlarına yakın konumlandırılmış olmalıdır.
- Kentlerde yaya güvenliğini arttırmaya yönelik kamusal alanlar ve yaya geçitlerinde ışıklandırma ve yönlendirmeler doğru planlanmalıdır. Aydınlatmayı geliştirmek, geçişleri ve görünürlüğü iyileştirebilir.
- Trafikte ve yaya geçitlerinde çarpışmaya sebep olan temel bileşenler büyük veri analizi teknolojileri kullanılarak tespit edilmelidir.
- Kentlerde periyodik olarak çarpışmaların yaşandığı kara noktalar belirlenmeli ve iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.
- Skuter ve elektrikli bisikletlerin güvenlik yönünü ele alan mevzuat çalışmaları yapılmalıdır.

HEDEF 6. DAHA ENTEGRE ÇÖZÜMLERLE TOPLU TAŞIMANIN GÜÇLENDİRİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Ulaşım planlamasının entegrasyonu, modlar arasındaki fiziksel arayüzü, bunlara karşılık gelen hizmetleri, ortak ücretlendirme ve biletleme sistemini içermelidir.
- Duraklar, istasyonlar ve araçlar, görsel, işitsel ve dokunsal uyarı sistemleriyle donatılarak toplu taşımının kapsayıcı bir hale gelmesi sağlanmalıdır.
- Kentlerde çok modlu merkezlerin oluşturulmasını kolaylaştıracak ulaşım altyapısının geliştirilmesine yönelik finansman modeli geliştirilmelidir.
- Bireysel mülkiyete dayalı toplu taşıma sistemleri, şirket veya kooperatif çatısı altında kurumsallaştırılmalıdır.
- Toplu taşıma sistemlerinde yeşil dönüşüm sağlanmalıdır.
- Toplu taşıma ve mikro hareketlilik çözümleri entegre edilmelidir.

- Nighttime security should be improved through night buses dropping off passengers in-between regular bus stops, ensuring passengers disembark at the most convenient, comfortable, and secure locations.
- A dedicated taxi service can be established for women in the evening between 8 p.m. – 6 a.m. with discounted fares.
- Cities could also plan female-dedicated parking areas, that are easily accessible, well-lit, and positioned near garage exits.
- Lighting and directions in public areas and pedestrian crossings should be planned correctly to increase pedestrian safety in cities. Improved lighting can improve transitions and visibility.
- The main components that cause collisions at traffic and pedestrian crossings should be detected using big data analysis technologies.
- Black spots in cities where collisions occur periodically should be identified, and improvement efforts should be made.
- Legislation studies addressing the safety aspect of scooters and electric bicycles should be carried out.

TARGET 6. STRENGTHENING PUBLIC TRANSPORT WITH MORE INTEGRATED SOLUTIONS

Fundamental Objectives and Policies:

- The integration of transportation planning should incorporate the physical interface between modes and their corresponding services, including a common fare and ticketing system.
- It should be ensured that public transport becomes inclusive by equipping stops, stations and vehicles with visual, auditory, and tactile warning systems.
- A financing model should be developed for the development of transportation infrastructure that will facilitate the creation of multi-modal centers in cities.

- Kentler, ulaşım politikasında enformel toplu taşıma veya ara toplu taşıma operatörlerini tanımalı ve bunları ulaşım sistemine eklemeyecek yeni modeller denenmelidir.
- Raylı sistemlere ve otobüsler için ayrılmış yollar oluşturularak toplu taşımanın hızının ve konforunun artırılması sağlanmalıdır.

HEDEF 7. UYGUN FİYATLI VE ÖDENEBİLİR KENT İÇİ ULAŞIMA ERİŞİMİN ARTIRILMASI

Temel amaç ve politikalar:

- Halkın toplu taşıma hizmetlerine erişimini kolaylaştırmak için yenilikçi finansman düzenlemeleri geliştirilmelidir.
- Belediyelerin toplu taşıma maliyetlerine kamu desteği artırılmalıdır.
- Kent içi ulaşım hizmetlerinde kullanılmak üzere arazi vergilendirme politikası geliştirilmelidir. Toplu ulaşım yatırımlarından kaynaklanan gayrimenkul değer artışları vergilendirilmeli ve toplu ulaşım sübvansiyonlarında kullanılmalıdır.
- Toplu taşıma maliyetlerine dâhil olan tüm kalemlerde KDV, ÖTV gibi vergi yükleri azaltılmalıdır.
- Moda dayalı bireysel fiyatlandırma yerine kapıdan kapıya yolculuklar, ulaşımın ödenebilirliğini artırabilir. Taksiler, minibüsler, otobüsler ve shuttle hizmetleri bütünsel olarak ele alınmalı ve birlikte hareket etmeleri sağlanmalıdır. Kent içi ulaşım hizmet sağlayıcılarına yönelik bütünsel bir kurumsallaşma sağlanmalıdır.
- Farklı kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayacak farklı ödeme yöntemleri ve biletleme seçenekleri geliştirilmelidir.
- Gençlere, yaşlılara, işsizlere ve düşük gelirli bireylere ve ailelere yönelik indirimler ulusal hükümet girişimleriyle desteklenmelidir.

- Public transport systems based on individual ownership should be institutionalized under the umbrella of companies or cooperatives.
- Green transformation should be provided in public transport systems.
- Public transport and micro-mobility solutions should be integrated.
- Cities need to recognize informal transport or paratransit operators in transport policy and proactively engage them to pursue operational reform.
- The speed and comfort of public transport should be increased by creating dedicated roads for rail systems and buses.

TARGET 7. ACCESS TO AFFORDABLE URBAN TRANSPORT

Fundamental Objectives and Policies:

- Innovative financing arrangements should be developed to make public transport more accessible to the public.
- Public support for the public transport costs of municipalities should be increased.
- A land taxation policy should be developed for use in urban transport services. Real estate value increases arising from public transportation investments should be taxed and used for public transport subsidies.
- Tax burdens such as VAT and SCT should be reduced for all items included in public transport costs.
- Rather than individual prices on a mode-by-mode basis, a shift to thinking about door-to-door journeys can increase the affordability of transport. Taxis, minibuses, buses, and shuttles should be viewed holistically, and they should be enabled to act together. A holistic institutionalization should be provided for urban transport service providers.

HEDEF 8. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL HAREKETLİLİK İÇİN DAVRANIŞ DEĞİŞİKLİĞİNİN TEŞVİK EDİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Öğretim ve bilgilendirme kampanyaları, farkındalığı ve bilgi düzeyini artırmaya yardımcı olabilir; eğitim ve destek programları ise bireylerin becerilerini ve güvenini daha da artırabilir.
- Düşük karbonlu hareketlilik seçeneklerinin kullanımına yönelik olumlu bir imaj ve kimlik yaratılacak çözümler kullanılmalı, ödüller, teşvikler ve sosyal prestij unsurları kullanılmalıdır.
- Düşük karbonlu hareketlilik seçeneklerini tercih eden etkili veya tanınmış kişilerin olumlu örneklerini kamuoyu önünde sergilenerek, bu seçenekleri kullanan kullanıcılar arasında bir topluluk ve aidiyet duygusu oluşturulmalıdır.
- Planlama ve proje geliştirme süreçlerine toplumun her kesiminden temsilcileri dâhil ederek katılım ve dolayısıyla etki arttırılmalıdır.

HEDEF 9. KENTSEL HAREKETLİLİK KALİPLERİNİN DOĞRU ANALİZİ İÇİN DİJİTALLEŞME VE YENİLİKÇİ ÇÖZÜMLERİN KULLANILMASI

Temel amaç ve politikalar:

- Kentlerdeki GPS konum verileri, telefon kullanıcılarının gerçek ulaşım modunu ve tahmini varış noktasını saptamak amacıyla karar vericiler tarafından kullanılabilir. Kent içi ulaşım planları mobil operatörler ve araç çağırma firmaları verilerinden faydalanılarak oluşturulmalıdır.
- Otobüs operasyonları, ödeme işlemleri ve yolcu bilgi sistemleri de dahil olmak üzere ulaşım sektörü dijitalleştirilmelidir.
- Tüm belediyelerin erişimine açık olan ulaşım verileri, Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) veri yönetim merkezi aracılığıyla şeffaf bir şekilde paylaşılmalıdır.

- Different forms of payment methods and ticketing options should be available to meet the needs of different users.
- Discounts for young, elderly, unemployed, and low-income individuals and families should be supported by national government initiatives.

TARGET 8. PROMOTING BEHAVIOUR CHANGE FOR SUSTAINABLE URBAN MOBILITY

Fundamental Objectives and Policies:

- Education and information campaigns can help raise awareness and knowledge, while training and support programs can further enhance skills and confidence.
- Provide rewards, feedback, or social recognition for using low-carbon mobility options by creating a positive image and identity for these options.
- Create a sense of community and belonging among users of low-carbon mobility options by showcasing the positive examples and testimonials of influential or relatable people who use these options.
- Involve representatives from all segments of society in the planning and project development processes to deepen the sphere of influence by increasing participation.

TARGET 9. USING DIGITALIZATION AND INNOVATION TO ANALYSE URBAN MOBILITY PATTERNS

Fundamental Objectives and Policies:

- In cities, GPS location data can be used by decision makers to estimate the actual mode of transportation and estimated destination for each phone user. Urban transport plans should be structured by making use of mobile operators and ride-hailing company data.
- Digitize the transport sector, including the digitization of bus operations, payment processing, and passenger information systems.
- Transport data, accessible to all municipalities,

- Araç içi güvenlik sistemleri geliştirilmelidir. Araçlarda yaya tespiti, nesne tespiti, teknolojik önlemler, hız kontrolü gibi unsurları kontrol edebilen bir sistem geliştirilmelidir.

HEDEF 10. KENTLERDE YENİ HAREKETLİLİK VE MİKRO HAREKETLİLİK ÇÖZÜMLERİNİN GÜÇLENDİRİLMESİ

Temel amaç ve politikalar:

- Yeni Hareketlilik ekosisteminin ulusal ve şehir düzeyinde haritalandırılması, kentlerde faaliyet gösteren sürücü sayısını ve araçlarının kat ettiği toplam mesafeyi tahmin etmek için önemlidir.
- Elektrikli skuter kullanımının yaygın olduğu kentlerde yerel düzeyde hukuki altyapı oluşturulmalı, belediyeler daha fazla yetki ve yaptırım gücü verilmelidir.
- Paylaşımlı mikro hareketlilik modları, şehirlerdeki ulaşım ağının son km bağlantıları olacak şekilde geliştirilmelidir. Elektrikli skuterler, şehirlerdeki toplu taşıma altyapısı ve ödeme sistemleriyle entegre bir şekilde planlanmalı ve geliştirilmelidir.
- Paylaşımlı ulaşım sistemleri, çeper veya dezavantajlı bölgeler yerine, ulaşım seçeneklerinin zaten yaygın olduğu kent merkezlerinde yoğunlaştırılmalıdır.
- Elektrikli hareketlilik sistemlerinin güvenlik hususlarını ele alacak mevzuat çalışmaları yapılmalıdır.
- Elektrikli şarj istasyonlarının hayata geçirilmesi konusunda büyükşehir belediyelerine yetki ve sorumluluk kazandıracak mevzuat çalışması yapılmalıdır.
- Elektrikli araçların tükettiği elektriğin temiz enerji kaynaklarından sağlandığından emin olmak için enerji yatırımları yapılmalı ve izlenmelidir.

should be shared transparently through the ITS data management center.

- In-vehicle security systems should be developed. And a system should be developed to control elements such as pedestrian detection, object detection, technological measures, and speed control in vehicles.

TARGET 10. STRENGTHENING NEW MOBILITY AND MICRO-MOBILITY SOLUTIONS IN CITIES

Fundamental Objectives and Policies:

- National and city-level mapping of the New Mobility ecosystem should be provided to estimate the number of drivers operating within the city and the total distance covered by their vehicles.
- Legal infrastructure should be established at the local level in cities where e-scooter usage is common, and the municipalities should be empowered with greater authority and enforcement power.
- Shared micro-mobility modes should be developed to be the last mile connectors of a transportation network in cities. E-scooters should be planned and developed in an integrated manner with public transport infrastructure and payment systems in cities.
- Shared transport systems should be concentrated in city centers, where transport options are already plentiful, rather than in the periphery or disadvantaged areas.
- Legislative studies should be conducted to address the safety aspects of electric mobility systems.
- Legislation should be enacted to empower metropolitan municipalities with authority and responsibility regarding the implementation of electric charging stations.
- Energy investments should be made and monitored to ensure that the electricity consumed by electric vehicles is also sourced from clean energy sources.

KAYNAKÇA REFERENCES

Arup. (2022). Equitable Future Mobility, Ensuring a just transition to net zero transport https://www.urbant-ransportgroup.org/system/files/generaldocs/Arup%20UTG%20Equitable%20Mobility_final.pdf, Accessed July 10, 2023.

C40 Cities, 2021, Inclusive and Equitable Urban Transport, A Planning Guide for Cities <https://cffprod.s3.amazonaws.com/storage/files/7S2WXMdXUkb7205Eu5pIUwp142xEB5Bg5u2vuJYz.pdf>

EC (2022). Commission announces 100 cities participating in EU Mission for climate-neutral and smart cities by 2030 "Press Release". https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_2591 Accessed June 10, 2023.

ECA (2020). Special Report: Sustainable Urban Mobility in the EU: No substantial improvement is possible without Member States' commitment <https://www.eca.europa.eu/en/publications?did=53246> , Accessed June 21, 2023.

European Commission. (2019). Handbook on the external costs of transport. Version 2019 <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11e1-a-bf12-01aa75ed71a1>. Accessed May 28, 2021.

EEA. (2020). Transport: increasing oil consumption and greenhouse gas emissions hamper EU progress towards environment and climate objectives. Briefing. <https://www.eea.europa.eu/themes/transport/term/increasing-oil-consumption-and-ghg>. Accessed June 21, 2023.

EU (2016). Establishing the Urban Agenda for the EU 'Pact of Amsterdam'. <https://ec.europa.eu/futurium/en/content/pact-amsterdam.html>, Accessed June 21, 2023.

ITF (2023), "Measuring New Mobility: Definitions, Indicators, Data Collection", International Transport Forum Policy Papers, No. 114, OECD Publishing, Paris.

Karjalainen, L. E., & Juhola, S. (2021). Urban transportation sustainability assessments: A systematic review of literature. *Transport Reviews*. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1879309>

Lucas K., (2012) "Transport and social exclusion: Where are we now?" *Transport Policy* 20: 105-113

Marsden, G., Kimble, M., Nellthorp, J., & Kelly, K. (2010). Sustainability assessment: The definition deficit. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(4), 189–211. <https://doi.org/10.1080/15568310902825699>

2023 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, 2022, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/11/2023-Yili-Cumhurbaşkanligi-Yillik-Programi.pdf>

İklim Değişikliği Eylem Planı 2011-2023 <https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/banner/banner591.pdf>

Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021, Ticaret Bakanlığı, <https://ticaret.gov.tr/data/60f1200013b876eb28421b23/MUTABAKAT%20YEŞİL.pdf>

Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı (2017-2023), 2018, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, <https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/EVCED/tr/EnerjiVerimliliği/UlusalEnerjiVerimliliğiEylemPlanı/Belgeler/UEVEP.pdf>

2019-2023 Stratejik Planı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, <http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/Fa-d2O+uab-2019-2023-stratejik-planı-16-10-2019.pdf>

Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2018, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (o zamanki adıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı), <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/01/20180108-1.htm>

Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/ulusal-akilli-ulas-im-sistemleri-strateji-belgesi-ve-2020-2023-eylem-planı.pdf>

Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, 2019, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/05/20190502-5.htm>

Kent İçi Ulaşım Strateji Planı <https://wisehirler.org/haberler/t%C3%BCrkiye%E2%80%99nin-kent-i%C3%A7i-bisikletli-ula%C5%9Fim-strateji-planı-hazir>

HAKKIMIZDA

WRI Türkiye

WRI Türkiye, 2005 yılında WRI'nin (World Resources Institute) sürdürülebilir ulaşımdan sorumlu programı olan EMBARQ adıyla Türkiye'de çalışmalarına başlayarak sürdürülebilir kent içi ulaşım sorunlarına bütüncül çözümler sunmayı hedeflemiştir. 2015 yılında WRI, şehirler özelindeki tüm programlarını WRI Ross Center for Sustainable Cities altında birleştirmiştir. WRI Türkiye de bu dönüşümde WRI Ross Center for Sustainable Cities'in Avrupa bölgesine bağlı proje ofisi haline gelmiştir. WRI Türkiye 2005 yılında itibaren sürdürülebilir ulaşım, kentsel gelişim ve binalarda enerji verimliliği konularında Türkiye'de 17 şehirde, Afrika'da 6 şehirde ve Avrupa'da 2 şehirde yerel ve merkezi yönetimle beraber uygulama projeleri gerçekleştirmiş; sürdürülebilir şehirler hedefine hem uygulama projeleriyle hem kapasite geliştirme çalışmaları hem de strateji dokümanları ve ulusal, uluslararası iş birlikleri ile hizmet etmektedir.

TEŞEKKÜR

Proje sürecinde teknik ve idari destek sağlayan Dr. Göktuğ Kara ve Figen Gültekin özelinde Avrupa Birliği Delegasyonu'na; projeye sundukları içerik ve organizasyon desteklerinden dolayı proje ortakları UCLG-MEWA, UITP, YADA ve Aktif Yaşam Derneği'ne; 7 bölgede düzenlenen Bilgilendirme Günü ve Çalıştaylara katılarak bizlere destek veren tüm etkinlik katılımcılarına; dört yıl boyunca Ağ Toplantıları'nda ve çeşitli etkinliklerde bir araya geldiğimiz, sayıları giderek artan tüm ağ üyelerine teşekkürü borç biliriz.

ABOUT US

WRI Türkiye

WRI Türkiye commenced its operations in 2005 under the name EMBARQ, the World Resources Institute's sustainable transport program. It aimed to provide comprehensive solutions to urban transport issues in Türkiye. In 2015, WRI consolidated all its city-focused programs under the WRI Ross Center for Sustainable Cities. During this transformation, WRI Türkiye became the project office for the European region of the WRI Ross Center for Sustainable Cities. Since 2005, WRI Türkiye has implemented practical projects in collaboration with local and central governments in 17 cities in Türkiye, 6 cities in Africa, and 2 cities in Europe, focusing on sustainable transport, urban development, and energy efficiency in buildings. It serves the goal of sustainable cities through implementation projects, capacity-building efforts, and the development of strategy documents, as well as national and international collaborations.

APPRECIATION

We extend our sincere gratitude to Göktuğ Kara and Figen Gültekin, who provided technical and administrative support throughout the project process, and to the Delegation of the European Union. Our thanks also go to the project partners UCLG-MEWA, UITP, YADA Foundation, and Active Living Association for their content and organizational support. We appreciate all the event participants who supported us by attending the Info Days and Workshops held in seven regions. Furthermore, we express our gratitude to all network members, whose numbers have steadily increased, with whom we gathered at Network Meetings and various events over the course of four years.

**TÜRKİYE
SÜRDÜRÜLEBİLİR
KENT İÇİ ULAŞIM
KILAVUZU**

*GUIDE TO
SUSTAINABLE
URBAN TRANSPORT
IN TÜRKİYE*

