



WRI TÜRKİYE

SÜRDÜRÜLEBİLİR
ŞEHİRLER



Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planları (SUMP) Çalıştay Raporu

Yaşanabilir Şehirler Sempozyumu

20 Kasım 2015

İstanbul Teknik Üniversitesi

GİRİŞ

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

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

AMAÇ

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

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

ÇALIŞTAY PROGRAMI

Başlangıç	Bitiş	Konu	Konuşmacı
10:30	11:00	İnsan Odaklı Planlama – SUMP Konsepti	Susanne Böhler Rupprecht Danışmanlık
11:00	11:30	AB Türkiye Delegasyonu'nun Türkiye'deki SUMP çalışmaları konusundaki rolü	Dr. Göktuğ Kara AB Türkiye Delegasyonu Ulaştırma Sektörü Yöneticisi
11:30	12:00	AB SUMP iyi uygulama örneği: Bremen (2015 Avrupa SUMP Ödülü Kazananı)	Michael Glotz City of Bremen Sürdürülebilir Hareketlilik Projeleri Müdürü
12:00	12:30	AB SUMP iyi uygulama örneği: Budapeşte	Timea Lendvai BKK Budapeşte Ulaşım Proje Müdürü
12:30	13:30	Öğle Yemeği	
13:30	14:00	SUMP ilk Türkiye örneği	Aytaç Ünverdi Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü
14:00	15:30	SUMP Türkiye Mevcut Durum Değerlendirmesi (SWOT Analizi)	Güneş Yerli WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler
15:30	15:45	Kahve Molası	
15:45	17:00	SUMP Kendini Değerlendirme Tool Eğitimi	Susanne Böhler Rupprecht Danışmanlık
17:00		Kapanış	

KATILIMCI LİSTESİ

KURUM	AD	SOYAD	UNVAN	TELEFON	EPOSTA
Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi	İskender	Demir	Şehir Plancısı	5423029021	demiriskender@hotmail.com
Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi	Güneş	Kılınç	Harita Mühendisi	5333229207	kilincgunes@hotmail.com
EGO Genel Müdürlüğü	Emre	Oğuzhan	İnşaat Mühendisi	5364244400	n.e.o@hotmail.com.tr
EGO Genel Müdürlüğü	Nurdoğan	Öztürk	Otobüs İşletme Yönetim Müdürü	5301768207	nurdogan.ozturk@ego.gov.tr
EGO Genel Müdürlüğü	Ömer Faruk	Yaren	Şehir Plancısı	5333094464	farukyaren@yahoo.com
Eskişehir Büyükşehir Belediyesi	Aytaç	Ünverdi	Ulaşım Planlama Şube Müdürü	5434572626	unverditr@yahoo.com
Eskişehir Büyükşehir Belediyesi	Gülistan	Yener	Peyzaj Mimarı	5434572628	gulistanyener12@gmail.com
Güney Ege Kalkınma Ajansı	Zeynep	Gök	Şehir Plancısı	5062900748	zeynepgok@geka.gov.tr
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi	Bekir	Çelen	Şehir Plancısı	5326707296	bcelen@ibb.gov.tr
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Berna	Çalışkan	İnşaat Yüksek Mühendisi	5322053531	bernacaliskan@ibb.gov.tr
İstanbul Teknik Üniversitesi	Hıfzı	Aksoy	İnşaat Yüksek Mühendisi	5056661516	aksoyhi@itu.edu.tr
İzmir Büyükşehir Belediyesi	Demet	Gezgin	Yüksek Şehir Plancısı	5392825361	demetgezgin@izmir.bel.tr
İzmir Büyükşehir Belediyesi	Burak	Tümer	Şehir Plancısı	5549505005	buraktumer@izmir.bel.tr
Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Cüneyt	Çetintaş	Yüksek Şehir Plancısı	5302362577	cuneytchetintas@kocaeli.bel.tr
Malatya Büyükşehir Belediyesi	Sümeyye	Yel	Proje Yöneticisi	5543500744	sumeyyeyel@malatya.bel.tr
Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi	Abdullah	Keskin	Planlama Müdürü	5325040004	akeskin@sanliurfa.bel.tr

SUMP TÜRKİYE MEVCUT DURUM DEĞERLENDİRMESİ

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

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

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

MALATYA	2015-2035 Malatya Ulaşım Ana Planı’nın yapımı devam etmektedir. 5 ayrı aşamadan oluşan planın ilk aşaması olan “Mevcut Verilerin Toplanması Raporu” hazırlanarak, kurumlara sunulmuştur. Kent merkezi olarak bilinen en hareketli caddelerden biri olan Kanalboyu Caddesi’nde yayalaştırma çalışmaları fizibilite aşamasındadır.
ANKARA	2013 yılında yapımına başlanan ve sonuçlanmak üzere olan 2023 Ankara Ulaşım Ana Planı çalışmasına başlanılmış olup AnkaraKart sistemine geçilecektir. Ankara genelinde hat optimizasyonu ve ulaşım entegrasyonu çalışmaları yapılmaktadır. Teleferik inşa edildi, otobüs ringlerinin metro ile entegrasyonu sağlandı.
KOCAELİ	Hali hazırda Kocaeli Ulaşım Ana Planı önerileri kapsamında; proje ve fizibilite çalışmaları kapsamı içinde raylı sistem hatları (tramvay ve hafif raylı sistem) etüd edilmektedir.

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

Bisiklet paylaşım sistemi kurulmuştur.
Toplam 35 km bisiklet yolu yapılmıştır.

DIYARBAKIR

2011-2013 yılları arasında Ulaşım Ana Planı kapsamında çalışmalar yapılmış olup, hafif raylı sistem, kent merkezinde yaya-bisiklet odaklı düzenlemeler ve banliyo hatları projelendirilmiştir.

ESKİŞEHİR

SUMP'ye uygun olarak Ulaşım Ana Planı revize edilmektedir.
Tramvay ve teleferik gibi temiz yakıt kullanan toplu taşıma araçlarının kurulumu ya da yaygınlaştırılması sağlanmaktadır.
Yayalaştırılmış bölgeler arttırılmaktadır.

İSTANBUL

Ulaşım Ana Planı kapsamında kent ölçeğinde sürdürülebilir, verimli, kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte, tüm modların gelişimini destekleyici bütüncül bir sistemin oluşturulması ve devamlılığının sağlanması hedeflenmektedir.

İZMİR

Ulaşım Ana Planı Revizyon çalışmaları devam etmektedir. Plan kapsamında, katılımcı bir süreç izlenmekte ve toplumun her kesimi ile yapılan paydaş toplantıları ile kentliler ana plana doğrudan katılım sağlayabilmektedir.
Ana Plan kapsamındaki temel vizyon, raylı sistem, bisiklet ve yaya yollarını ön plana çıkarıp entegrasyon sürecinde bu modları odak noktası olarak belirlemektir.

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

MALATYA

Türkiye'de bir ilk olan 24 metrelik Trolleybüs araçları Nisan 2015'de işletmeye açılmıştır. Trolleybüsü hafta içi günlük ortalama 21.000 yolcu, hafta sonu ise 27.000 yolcu kullanmaktadır.

Trolleybüs araçlarının tamamen çevre dostu olan elektrik ile çalışıyor olması ve kapasitelerinin geleneksel lastik tekerlekli otobüse oranla çok daha fazla olması en önemli tercih nedenleri arasındadır.

Akıllı ulaşım sistemleri kapsamında tüm belediyeye ait araçlarda elektronik ücret toplama sistemleri 2011 yılından beri kullanılmaktadır.

Şehirlerarası eski tren hatlarının şehir içi toplu taşıma amaçlı kullanımı ile ilgili çalışmalar mevcuttur.

Trolleybüs 3. ve 4. Etap güzergah uzatma çalışmaları ve aktarma istasyonlarının oluşturulmasına yönelik yapılan çalışmalar devam etmektedir.

Teleferik projesi fizibilite aşamasındadır.

Bisiklet yolu ile ilgili proje hazırlanmış olup, uygulama aşamasındadır. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ile yol güvenliği çalışması başlatılmış ancak veri eksikliği nedeniyle sürdürülememiştir. Daha erişilebilir bir işletme modeli oluşturularak toplu taşıma araçlarının kullanım oranının artırılması planlanmaktadır. Şehirlerde en çok kazaların (yaklaşık %90'ının) meydana geldiği kavşaklar kamera sistemi ile izlenmekte ve akıllı kavşak uygulaması için fizibilite çalışmaları yürütülmektedir.

ANKARA %70 CNG araç kullanımı ile Avrupa'nın en çevreci otobüs filosuna sahiptir. 4 km'lik teleferik hattı bulunmaktadır. 52 km'lik raylı sistem hattı faaliyet göstermektedir. Bu hatta ek olarak 10 km raylı sistem projesi tamamlanmak üzere olup 30km'lik havaalanı raylı sistem hattı proje aşamasındadır.

KOCAELİ Kocaeli Lojistik Ana Planı çalışmaları devam etmekte olup, plan içerisinde; Demiryolu önerileri, Otobüs öncelikli koridor hatları, Bisiklet yolu ağ haritası, Transfer merkezleri, Karayolu bağlantı önerileri, Lojistik köy önerileri (Gebze ve Köseköy), Kargo taşımacılığı (Cengiz Topel Havalimanı), Deniz yolu taşımacılığı (Ro-Ro ve Ro-La taşımacılığı), Yük aktarma terminalleri kurulması, Kamyon-tır park alanları belirlenmesi ve standartlarının ortaya konulmasına yönelik stratejileri içermektedir. Kocaeli Yol Güvenliği Çalışması yapıldı. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ve MARKA'dan alınan destek ile birlikte 2 ayrı çalışma ve 8 farklı noktada çözüm önerileri geliştirilmiştir. KOTUS (Kocaeli Toplu Taşıma Sistemi) çalışması yapılacaktır. Ulaşım A.Ş. kurulacaktır.

DİYARBAKIR Kent genelinde yaklaşık 100km'lik bisiklet ağı planlanması yapılmış olup, 20km'lik kısmı gerçekleştirilmiştir.

Toplu taşıma, türler arası hareketlilik, kent içi yol güvenliği konularında politikalar belirlenmiş olup, uygulama süreçleri henüz başlamamıştır.

ESKİŞEHİR WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ile birlikte Kent içi Yol Güvenliği projesi kapsamında trafik kazaları azaltılmıştır.

Toplu taşımada teleferik sisteminin kullanılması çalışmaları yapılmaktadır. (Proje

İSTANBUL	aşamasında) Tramvay sistemi kapasite arttırımı yapılmaktadır. Bisiklet paylaşım sistemi kurulacaktır (Proje aşamasında). Toplu ulaşım yaygınlaştırılmakta ve teşvik edilmektedir. Yaya ve bisiklet ulaşımını destekleyici projeler yapılmaktadır.
	Ulaşımın kaynaklı, kirleticileri azaltmaya yönelik çevreci projeler, kent içi yük ve yolcu hareketliliğinin matematiksel modelleme ile tahmininin yapılması gibi projeler yapılmaktadır.
İZMİR	Bisikletli ulaşım ağını geliştirmeye yönelik çalışmalar devam etmektedir. Halkın paylaşımlı olarak bisikletleri kullanabilecekleri BİSİM sistemi geliştirilmiştir. Bisiklet ve istasyon sayıları sürekli olarak arttırılmaktadır.
	Yayalaştırılmış bölgelerin yönetilmesine ait stratejiler geliştirilirken, yaya bölgeleri genişletilmektedir.
	Park Et, Devam Et sistemleri aktarma merkezleri ile entegre edilmektedir. Akıllı Trafik Yönetim sistemi çalışması kapsamında 2016 Ağustos ayına kadar 400 kavşak akıllı sisteme geçirilecektir.

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

GÜÇLÜ YÖNLER	Malatya	Yapılan planların insan odaklı olması
	Ankara	Toplu taşımaya yönelik fon bulunması
		Güçlü organizasyonel yapı Ulaşım ve toplu taşımanın EGO ile birlikte yürütülüyor olması
	Kocaeli	Otoritenin tek elde olmaması Lineer bir şehir olup, demiryolu, denizyolu ve karayolu bağlantılarının varlığı
	Diyarbakır	Yüksek eğimli bir coğrafyada yer almaması Gelişme alanlarında yol genişliklerinin yeterli olması
	Eskişehir	İnsan odaklı bir kent olması
	İstanbul	Planlarda insan odaklı ulaşım kurgusunun hedeflenmesi
	İzmir	Mevcut kalifiye ve istekli personelin ve yetkili/yürütücülerin bulunması
ZAYIF YÖNLER	Malatya	Kısa zaman zarfında yapılabilecek işler için daha uzun zaman harcamak gerektiğinin farkında olunmaması

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

FIRSATLAR	Malatya	Hibe ve mevcut fizibilite çalışmaları İnsanların daha yaşanabilir kentlere kavuşma arzusu
	Ankara	Elit üniversite yoğunluğu Sosyo-kültürel yapının gelişmiş olması Başkent olması
	Kocaeli	Çok merkezli bir şehir olması Yayalaştırılabilir bir kent merkezine sahip olması Ana toplu taşıma sistemi ve güzergahlarının henüz oluşturulmaması Denize erişiminin olması
	Diyarbakır	Planda oluşan politikaların şehircilik kriterlerine uygulanması
	Eskişehir	Hali hazırda Avrupa Komisyonu kriterlerine uyumlu olması ile birlikte hibe fırsatlarına açık olması
	İstanbul	Gelişmeye açık nitelikte projeler üretebilmesi, eylem planlarını sürdürülebilir bir sisteme dönüştürülebilmesi
	İzmir	Gelişen iletişim ağları ile Avrupa Birliği fonlarına, model projelere kolay erişiminin olması

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

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

GÜÇLÜ YÖNLER	Malatya	Kent yönetimine talip olan otoritelerin sürdürülebilir projeler sunmak zorunda olmaları
	Ankara	Ölçülebilir verilerin araç olarak kullanılması Farkındalık sahibi yönetim ve halkın varlığı
	Kocaeli	Kurumlararası koordinasyonun güçlü olması Ekibin genişletilmesi Yazılım yatırımları
	Diyarbakır	Kurumlararası (STK, kurum-kuruluşlar, uluslararası paydaşlar, kardeşkent) koordinasyonun ve katkının güçlü olması
	Eskişehir	Konforlu bir şehir hayatı sunabilmek
	İstanbul	Düşük emisyonlu bölge oluşturulması gibi sürdürülebilir nitelikte gelişim sağlayacak projelerin planlama aşamasında olması
	İzmir	Halkın bisikletli ulaşımına olumlu bakması Topoğrafyanın uygun olması

ZAYIF YÖNLER	Malatya	Kısa vadede görünebilir ve daha çok medyatik projelere, sürdürülebilir projelerden daha çok önem verilmesi
	Ankara	Topoğrafyası
		Yoğun yapılaşma
		Toplu taşıma beklentilerinin yüksek olması
	Kocaeli	Transit bir şehir olması
		Katlı kavşakların bulunması
		Kıyı ile insanın bütünleşmesi
	Diyarbakır	Yapılan mali yatırımların yetersizliği
		Muhafif yönetimlerin yaşadığı zorluklar
	Eskişehir	Planların hayata geçirilmesi için alınacak kararların radikal olması
İstanbul	Kurumlararası koordinasyon eksikliği	
	Kontrol mekanizmasının izlenebilir olmaması	
İzmir	Altyapı Eksikliği	

FIRSATLAR	Malatya	Hibeler, fonlar, danışmanlıklar ve eğitim hizmetleri
	Ankara	Finansal desteklerin olması
	Kocaeli	Demiryolu ve denizyolunun varlığı

Diyarbakır

Eskişehir

Planların uygulanma sürecinde hibe ve kredilere başvuru imkanıyla parasal destek bulabilmesi

İstanbul

Avrupa Birliği desteğinin olması, teknik ve uygulama yönünden desteklerin verilebilmesi

İzmir

Kullanılan deniz yolu, raylı sistem, bisiklet, yaya yolları gibi farklı ulaşım modlarının birbirine entegre edilebilir olması

Malatya

Ankara

İnsanların araç kullanma isteğinin fazla olması
Önerilen çözümlerdeki öncelik sırası
Ücretsiz yolcu oranının yüksekliği

Kocaeli

Liman-sanayi kenti olması
Varolan lojistik trafiği
Banliyönün kesilmesi

TEHDİTLER

Diyarbakır

Eskişehir

Karbon emisyon verilerinin kayıt edilmemiş olması nedeniyle bu verilere ulaşamıyor olması
Kentte yapılacak olan değişim ve revizyonların gerçekleşmeme olasılığı

İstanbul

Kaynak ve zaman israfı söz konusu olabilir
İstanbul'da çözüm önerileri uygulanırken kente uyumu araştırılarak projeler geliştirilmelidir

İzmir

İzmir halkı tarafından tam olarak anlaşılammak444333

SONUÇ

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

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

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

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

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

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

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

Günümüzde SUMP yaklaşımının Türkiye'de de ulaşım kaynaklı problemleri çözmek için benimsenmesi gereken bir yaklaşım olduğu, bu alanda ülkemizde mali destek programlarının da açılacağı ve yerel yönetim temsilcilerinden oluşan katılımcılarımızın da bu konuda çok istekli ve ilgili oldukları görüldü. Ancak Türkiye'deki yerel yönetimlerin SUMP alanında bilgi ve deneyim eksikliğinin olduğu, bunun nedeninin de SUMP literatürünün İngilizce olması olduğu sonucuna varıldı. Sonuç olarak SUMP literatürünün özellikle SUMP konsept, planlama ve iyi örnekleri içeren

“SUMP Geliştirme ve Uygulama Kılavuzu” nun İngilizce’den Türkçe’ye çevrilmesinin ve SUMP konusunda yerel yönetimlere kapasite geliştirme eğitimlerinin verilmesinin ilk aşamada yapılması gerekenler olduğu ortaya konmuştur.