



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

TR14SR306 - NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

Kapasite Geliştirme alıştayı #1 Raporu

Tarih: 04/06/2024



RAPOR BİLGİ FORMU

Proje Adı: İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

Referans Numarası: NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

Sözleşme Numarası: TR14SR306

Başlama Tarihi: 23.06.2023

Ülke: Türkiye

	SON YARDIM ALICISI	DANIŞMAN	SÖZLEŞME MAKAMI
KURUM	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH - Uluslararası Hizmetler	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı (MoTI), Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği İşleri ve Dış İlişkiler (DGEUAFR), Avrupa Departmanı Birlik Yatırımları (EUID)
ADRES	Osmaniye Mahallesi Çobançeşme Koşuyolu Bulvarı No:5 34568 Bakırköy/İSTANBUL TÜRKİYE	Aziye Mah. Pak Sok. No. 1/101 06680 Çankaya / ANKARA TÜRKİYE	Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 B Blok Kat: 5 Emek Çankaya / Ankara / TÜRKİYE
TELEFON	+90 212 449 4000	+90 312 466 70 80	+90 312 203 10 00
FAX	+90 212 449 48 78	+90 312 467 72 75	+90 312 212 11 48
İLETİŞİM KİŞİSİ	Mr. Barış YILDIRIM baris.yildirim@ibb.gov.tr	Ms. Başak İSBİR-KARAMAN Mr. Melih MOL basak.isbir@giz.de melih.mol@giz.de	Dr. Tijen İGÇİ tijen.igci@uab.gov.tr
E-POSTA			
YAZARLAR	Takım Lideri Shaleen SRIVASTAVA (GIZ) Proje Direktörü Başak İSBİR-KARAMAN (GIZ) Proje Yöneticisi Melih Mol (GIZ) Proje Uygulama Yöneticisi Murat ÖLMEZ (GIZ) Proje Asistanı Tuğba ÖZSOY (GIZ) Jr. Uzman Serra OKÇU (GIZ) Wolfgang BACKHAUS (Rupprecht Consult) Otar NAMSADZE (Rupprecht Consult)		
TASARIM	TAT		
RAPORUN TARİHİ	31.10.2024		



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	2
ŞEKİL LİSTESİ	3
TABLO LİSTESİ	4
1. ARKA PLAN VE KAPSAM	5
2. KAPASİTE GELİŞTİRME ÇALIŞTAYI #1 PROGRAMI	5
3. ETKİNLİK OTURUMLARI	6
3.1 Açılış Konuşması	6
3.2 Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlamasına (SKUp) Giriş	8
3.2.1 Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlaması'nın (SKUp) 12 Adımı	8
3.3 İstanbul'un Mobilite Alanındaki Geçmiş ve Güncel Deneyimleri ve Geleceğe Giden Yol	9
3.4 Odak Grup Tartışmaları & Forum	10
3.4.1 İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar	10
3.4.2 Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği	11
3.4.3 Mobilitede Dayanıklılık	11
3.4.4 Paydaş Katılımı	12
3.4.5 Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları	13
4. EKLER	13
4.1 Çalıştay Değerlendirme Anketi Sonuçları	13
4.2 Katılımcı Listesi	19
4.3 Sunumlar	23



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz tarafından yapılan Açılış Konuşması ...	7
Şekil 2: Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlamasına (SKUp) Giriş Sunumu- Dr. Wolfgang Bauhaus	8
Şekil 3: İstanbul'un Mobilite Alanındaki Geçmiş ve Güncel Deneyimleri ve Geleceğe Giden Yol Sunumu - Ersoy Pehlivan	9
Şekil 4: İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar Odak Grubunun Tartışmaları	10
Şekil 5: İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu.....	10
Şekil 6: Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği Odak Grubunun Tartışmaları	11
Şekil 7: Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu	11
Şekil 8: Mobilitede Dayanıklılık Odak Grubunun Tartışmaları	11
Şekil 9: Mobilitede Dayanıklılık Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu	11
Şekil 10: Paydaş Katılımı Odak Grubunun Tartışmaları	12
Şekil 11: Paydaş Katılımı Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu	12
Şekil 12: Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları Odak Grubunun Çıktılarının Tartışmaları	13
Şekil 13: Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları Odak Grubunun Sunumu.....	13
Şekil 14: Katılımcıların çalışma alanları ve Hareketlilik konularının benzerliğinin grafiği	14
Şekil 15: Katılımcıların SKUp sürecine aşinalıklarının ölçüm grafiği	14
Şekil 16: Hareketliliğin gelişmesinde karşılaşılan en büyük zorlukların anahtar kelimelerle gösterimi	15
Şekil 17: Kapasite Geliştirme Çalıştayı Değerlendirme Sonuçları	15
Şekil 18: Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir? sorusuna gelen cevaplar sayfa 1	16
Şekil 19: Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir? sorusuna gelen cevaplar sayfa 2	16
Şekil 20: Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir? sorusuna gelen cevaplar sayfa 3	17
Şekil 21: Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz? sorusuna gelen cevaplar sayfa 1	17



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Şekil 22: Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz? sorusuna gelen cevaplar sayfa 2
..... 18

Şekil 23: Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz? sorusuna gelen cevaplar sayfa 3
..... 18

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Kapasite Geliştirme Çalıştayı Programı 6

Tablo 2: Katılımcı Listesi 23



1. ARKA PLAN VE KAPSAM

Istanbul SKUp Aşama II, İstanbul SKUp Aşama I'e uygun olarak, mevcut hareketlilik ve ulaşım durumunun analizini yapmayı, faaliyet temelli bir ulaşım modeli geliştirmeyi, uygulanacak politikaları, eylemleri detaylandırmayı ve SKUp için ağırlıklı olarak ulaşım sistemlerine ilişkin bir proje dizisini aşağıdaki ilkeleri göz önünde bulundurarak hazırlamayı amaçlamaktadır:

- Sürdürülebilir hareketlilik - sürdürülebilir ulaşım modlarıyla daha fazla erişilebilirlik sağlanması;
- Tüm ulaşım modlarının entegrasyonu - çok modlu ulaşım çözümlerinden faydalanılması;
- Motorsuz ulaşımın - yürüyüş ve bisiklet - teşvik edilmesi;
- Kurumsal birimler arasında işbirliğinin sağlanması ve gerektiğinde kapasite geliştirme sağlanması;
- Vatandaşların, paydaşların ve yeterince temsil edilmeyen grupların dahil edilmesi;
- Pilot projeler aracılığıyla uzun vadeli vizyon ve net SKUp uygulama planının tanımlanması;
- Etkin uygulamayı güvence altına alan ve proje uygulamasını güvenli hale getiren izleme değerlendirme yapılması

Kapasite geliştirme çalıştayları, İstanbul SKUp Aşama II projesi kapsamında yürütölen Paydaş ve Vatandaş Katılımı Metodolojisi çalışması ile belirlenen İBB birimleri ve kilit paydaşlar arasında SKUp yaklaşımı ve uygulaması hakkında bilgi ve ortak anlayışı artırmayı amaçlamaktadır.

2. KAPASİTE GELİŞTİRME ÇALIŞTAYI #1 PROGRAMI

Kapasite Geliştirme Çalıştayı 4 Haziran 2024 tarihinde Point Hotel Taksim'de gerçekleştirildi. Program, sabah saat 9'da kayıt işlemleriyle başladı. Saat 10:00'da açılış konuşmasıyla devam eden etkinlikte, Dr.



Wolfgang Backhaus tarafından Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlamasına (SKUp) Giriş başlıklı bir sunum yapıldı. Ardından, şehir plancısı Ersoy Pehlivan'ın İstanbul'un mobilite alanındaki geçmiş deneyimleri ve gelecek perspektiflerini ele aldığı bir sunum gerçekleştirildi. Öğleden önceki oturum, katılımcıların sorularını yöneltebildiği ve konuları derinlemesine tartışabildiği bir soru-cevap bölümüyle sona erdi.

Öğle yemeğinin ardından, sonraki bölümde katılımcılar odak grup tartışmalarına katıldılar. Bu oturumda, kentsel hareketlilik planlamasıyla ilgili öneriler ve stratejiler üzerinde derinlemesine çalışılmıştır. Tartışma ve çalışma gruplarının ardından, saat 15:00'te kısa bir kahve molası verilerek etkinlik, saat 15:15'te forum oturumuyla devam etti. Katılımcılar burada gün boyunca ele alınan konuları genel bir tartışma ortamında değerlendirme fırsatı buldular. Son olarak, saat 15:50'de kapanış konuşmaları yapılarak etkinlik tamamlandı.

Saat	Program	Konuşmacı
09:00 - 10:00	Kayıt	-
10:00 - 10:30	Açılış Konuşması	Melda Horoz, İBB
10:30 - 11:10	Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlamasına (SKUp) Giriş	Dr. Wolfgang Backhaus
11:10 - 12:00	İstanbul'un Mobilite Alanındaki Geçmiş ve Güncel Deneyimleri ve Geleceğe Giden Yol	Ersoy Pehlivan, Şehir Plancısı
12:00 - 12:15	Soru - Cevap	Tüm katılımcılar
12:15 - 13:30	Öğle Yemeği	-
13:30 - 15:00	Odak Grup Tartışmaları	Tüm katılımcılar
15:00 - 15:15	Kahve Molası	-
15:15 - 15:50	Forum	Grup tartışmalarının moderatörleri
15:50 - 16:00	Kapanış Konuşmaları	-

Tablo 1: Kapasite Geliştirme Çalıştayı Programı

3. ETKİNLİK OTURUMLARI

3.1 Açılış Konuşması

Açılış konuşması, İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz tarafından yapılmıştır. Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı Aşama – II Uygulama Planı Projesi'nin içinde yer alan kapasite geliştirme çalıştaylarının katılımcıları güçlendireceğini, bu sayede projeye dahil olan herkesin daha



verimli katkılar sağlayacağını dűşündüklerini belirtti. Proje hakkında bilgi paylaşımında bulunan Melda Horoz, alıştaya katılım sağlayan herkese teřekkűrlerini ilettili.



Őekil 1: İBB Ulařım Planlama Őube Műdűrű Melda Horoz tarafından yapılan Açılıř Konuřması



3.2 Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlamasına (SKUp) Giriş



Şekil 2: Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlamasına (SKUp) Giriş Sunumu- Dr. Wolfgang Bauhaus

“Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlamasına (SKUp) Giriş” başlıklı sunumu Dr. Wolfgang Bauhaus tarafından yapılmıştır. Sunumda, Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlaması'nın (SKUp) 12 adımı detaylı olarak ele alınmıştır.

3.2.1 Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planlaması'nın (SKUp) 12 Adımı

Aşama 1: Hazırlık ve Analiz

1. Çalışma yapılarının oluşturulması
2. Planlama çerçevesinin belirlenmesi
3. Kentsel hareketlilik durumunun analiz edilmesi

Aşama 2: Strateji Geliştirme

4. Senaryoların ortaklaşa oluşturulması ve analiz edilmesi
5. Kilit aktörlerle birlikte bir vizyon ve strateji geliştirilmesi
6. Hedefler ve göstergeler oluşturulması

Aşama 3: Önlem Planlaması



7. Paydaşlarla birlikte önlem paketlerinin belirlenmesi
8. Eylemlerin ve sorumlulukların kararlaştırılması
9. Onay ve finansman için hazırlık yapılması

Aşama 4: Önlem Planlaması

10. Uygulamanın yönetilmesi
11. İzleme, uyarılma ve iletişim
12. Eğitimlerin gözden geçirilmesi ve öğrenilmesi

3.3 İstanbul'un Mobilite Alanındaki Geçmiş ve Güncel Deneyimleri ve Geleceğe Giden Yol



Şekil 3: İstanbul'un Mobilite Alanındaki Geçmiş ve Güncel Deneyimleri ve Geleceğe Giden Yol Sunumu - Ersoy Pehlivan

"İstanbul'un Mobilite Alanındaki Geçmiş ve Güncel Deneyimleri ve Geleceğe Giden Yol" başlıklı sunum Ersoy Pehlivan tarafından yapılmıştır. Programın amacı, hareketlilikteki karar süreçlerinin şehrin gelişimine olan etkisini üç farklı zaman diliminde incelemek ve öğleden sonraki oturum için İstanbul'un hareketlilik sektöründeki deneyimlerini ve geleceğe dair ipuçlarını basit bir temelde sunmaktır. Sunum, İstanbul'un geçmiş, bugün ve gelecekteki büyük ulaşım müdahalelerini, sektörün mevcut durumunu ve küresel trendleri ele almıştır. Ayrıca 2030'da daha erişilebilir ve dayanıklı bir İstanbul vizyonunu şekillendirmek için katılımcılardan görüşleri alınmıştır.

3.4 Odak Grup Tartışmaları & Forum

Çalışmaya katılan katılımcılar; **İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar, Yönetişim ve Kurumsal İşbirliği, Mobilitede Dayanıklılık, Paydaş Katılımı ve Veri Erişilebilirliği - İhtiyaçları** konu başlıkları olmak üzere 5 odak gruba ayrılmıştır. Her odak grubunda bir kolaylaştırıcı, moderatör olarak süreci yönetmiştir.

Her grup, kendi odak grubu içinde gerçekleştirilen tartışmaların sonuçlarını diğer katılımcılarla paylaşmıştır. İlgili konularda sorular yöneltilmiş ve tartışmalar gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, katılımcılardan gelen ek öneriler dikkate alınmıştır.

3.4.1 İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar



Şekil 4: İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar Odak Grubunun Tartışmaları



Şekil 5: İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu

İstanbul'un Mobilite Sektöründeki Zorluklar odak grubunda; İstanbul'un artan nüfusu, engebeli yapısı ve otomobil odaklı şehir planlaması gibi faktörlerin, mobilite sektöründe birçok zorluğa yol açtığı üzerinde durulmuştur. Yaya altyapısı eksiklikleri, toplu taşımada yönlendirme problemleri gibi sorunların, şehirde güvenli ve konforlu ulaşımı zorlaştırdığı belirtilmiştir. Otomobilin hala daha kısa ortalama yolculuk süresine sahip olması ve otopark yatırımlarının devam etmesi, toplu taşımayı cazip hale getirmediği üzerinde konuşulmuştur. Ayrıca raylı sistem istasyonlarının yer seçiminde maliyet kriterinin etkili olmasının, istasyonların şehrin ihtiyaç duyduğu yerlere konumlandırılmasını zorlaştırdığı söylenmiştir. Bu zorlukların çözümü için nüfus artışının yönetilmesi, yaya altyapısının iyileştirilmesi, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, yatırımların daha etkin bir şekilde kullanılması ve şehir planlamasında yaya ve bisikletlilerin önceliklendirilmesi gibi adımların atılması önerilmiştir.

3.4.2 Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği

İstanbul'daki hareketlilik alanındaki değişimi yönlendirmek için yönetim düzeyleri, kurumlar ve departmanlar üzerine odaklanan Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği odak grubu, çeşitli aktörlerin katılımıyla ilgili konuları ele aldı. Toplantıda, kurum içi kopukluklar, aynı alanda yapılan benzer projelerin koordinasyon eksiklikleri, maliyet ve zaman kaybı gibi zorluklar ön plana çıktı. Hukuki sorunlar ve yönetim değişiklikleri de tartışılan konular arasındaydı. Karar alma süreçlerindeki eksiklikler ve paydaşlar arası iletişimdeki kopukluklar vurgulandı. Çözüm önerileri arasında tarafsız bir denetim sistemi kurulması, yerel yönetimlerin aktif katılımı, görev ve süreç tanımlarının iyileştirilmesi, sorunların planlama sürecinde çözülmesi ve yönetimin projeyi sahiplenmesi gibi adımlar önerildi. Ayrıca, yasa ve yönetmeliklerin önemi vurgulanarak farkındalık oluşturma'nın gerekliliği üzerinde duruldu.

3.4.3 Mobilitede Dayanıklılık



Şekil 6: Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği Odak Grubunun Tartışmaları



Şekil 8: Mobilitede Dayanıklılık Odak Grubunun Tartışmaları



Şekil 7: Yönetişim ve Kurumsal İş Birliği Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu



Şekil 9: Mobilitede Dayanıklılık Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu

Mobilitede Dayanıklılık odak grubunda İstanbul için doğal ve insan kaynaklı krizler (deprem, pandemi, aşırı sıcak hava dalgaları, heyelanlar, tsunami riski, orman yangınları, şiddetli fırtınalar, aşırı kar yağışı) karşısında alınması gereken önlemler; raylı sistemlerin ve alternatif toplu taşıma rotalarının



güçlendirilmesi; afet sonrası hızlı yanıt senaryolarının hazırlanması; kapsayıcı, dijital ve karbonsuz mahalle çözümlerinin uygulanması; kriz sonrası normalleşmeye yönelik stratejiler geliştirilmesi; dijital platformların kullanımı; meteorolojik tahminlere dayalı planlama ve işletme değişiklikleri; sağlam karayolu sistemlerinin korunması; kentsel dönüşümle binaların dayanıklı hale getirilmesi; bireysel araç kullanımının azaltılması; halk katılımının artırılmasının gerekliliği; toplu taşıma sisteminin iklim krizine hazırlıklı hale getirilmesi olarak sıralanmış olup; nüfus artışı ve yönetim koordinasyonundaki eksikliklerin sektördeki dayanıklılığı zorlayan temel faktörler olduğu belirtilmiştir.

3.4.4 Paydaş Katılım

Paydaş Katılımı odak grubunda ele alınan konular arasında iletişim eksiklikleri konusu ön planda yer almaktadır; özellikle sosyal medyanın aktif kullanımının teşvik edilmesi, teknik dilden uzaklaşarak halka yönelik bilgilendirme yapılması önerilmiştir. Ayrıca, kurum içi eşgüdümün güçlendirilmesi ve muhtarlar ile ilçe belediyeleri gibi yerel aktörlerle iş birliğinin artırılması gerektiği vurgulanmıştır. Proje süreçlerinde devamlılığın sağlanması ve geri bildirim mekanizmalarının güçlendirilmesi, çeşitli sosyal grupların katılımının teşvik edilmesi de önemli öneriler arasındadır. Bu noktalar üzerinde durularak, paydaşların etkin biçimde dahil edilmesinin projelerin başarılı bir şekilde yürütülmesini sağlayacağı düşünülmüştür.



Şekil 10: Paydaş Katılımı Odak Grubunun Tartışmaları



Şekil 11: Paydaş Katılımı Odak Grubunun Çıktılarının Sunumu



3.4.5 Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları

Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları odak grubunda ele alınan konular arasında ilk olarak veri ve hareketlilik verisi tanımlanması yer almıştır. Her kurumun kendi verisini topladığı, ancak hareketlilik verisi için belirli bir kurum olmadığı belirtilmiştir. Verilerin iyi analiz edilememesi nedeniyle kullanıcı tercihlerine müdahalenin yetersiz kaldığı vurgulanmıştır. Konfor verisinin hareketlilik için önemli olduğu, ancak nasıl toplanacağı bilinmediği ifade edilmiştir. İstanbul gibi büyük bir şehirde güncel ve temiz veri toplamanın zorluklarına değinilmiş, anket yaparken idari sorunlarla karşılaşıldığı belirtilmiştir. Ayrıca, verinin güncelliğinin ve veri toplandıktan sonra temizlenmesinin kritik olduğu vurgulanmıştır. Verinin sürdürülebilirliği konusuna da değinilmiştir. Son olarak, veriye erişimin kısıtlı olmaması ve verilerin açık kaynakta olması gerektiği önerilmiştir.



Şekil 12: Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları Odak Grubunun Çıktılarının Tartışmaları



Şekil 13: Veri Erişilebilirliği ve İhtiyaçları Odak Grubunun Sunumu

4. EKLER

4.1 Çalıştay Değerlendirme Anketi Sonuçları

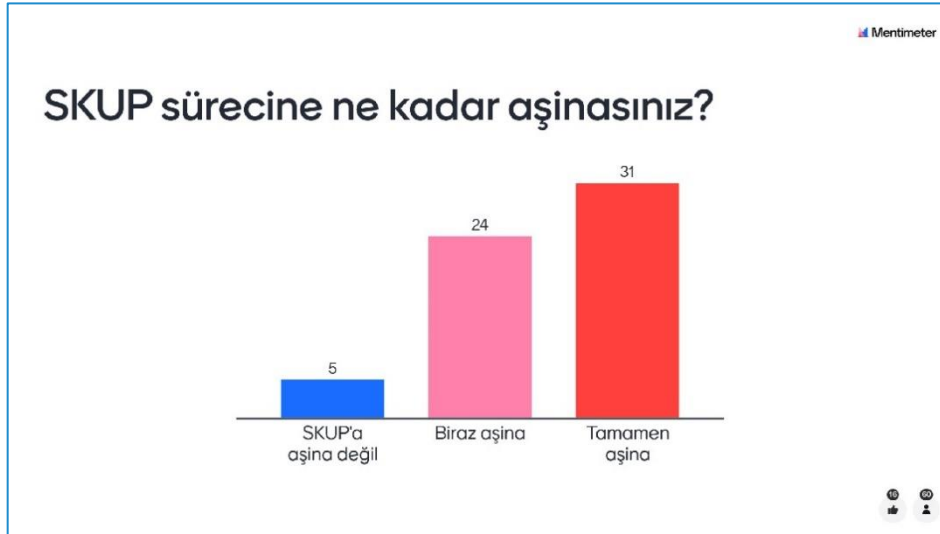
Etkinliğin başlangıcında katılımcıların beklentilerini değerlendirmeye yönelik Mentimeter, sonunda ise katılımcı memnuniyeti ve çalıştay sonuçlarını değerlendirmeye yönelik anket yapılmıştır. Etkinliğin başındaki Çalıştay Değerlendirme Anketi'nde katılımcılardan çalışma alanlarının hareketlilikle ne kadar



çakıştığını zayıf – orta - güçlü olarak değerlendirmeleri ve SKUp sürecine ne kadar aşına olduklarını SKUp'a aşına değil - Biraz aşına – Tamamen aşına olarak işaretlemeleri istenmiştir. Sonuçları aşağıdaki gibidir:



Şekil 13: Katılımcıların çalışma alanları ve Hareketlilik konularının benzerliğinin grafiği



Şekil 14: Katılımcıların SKUp sürecine aşinalıklarının ölçüm grafiği

Katılımcıların yaklaşık %50'si, kentsel hareketlilik konularıyla kendi çalışma alanları arasındaki bağı güçlü olduğunu düşünmektedir; ayrıca SKUp sürecinde de benzer bir aşinalığa sahiptir.

Ayrıca, katılımcılardan İstanbul'da sürdürülebilir kentsel hareketliliğin geliştirilmesi sürecinde karşılaşılan en büyük zorlukları anahtar sözcükler şeklinde yanıtlaması istenmiştir. Sonuçlar aşağıdaki gibidir:



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Mentimeter

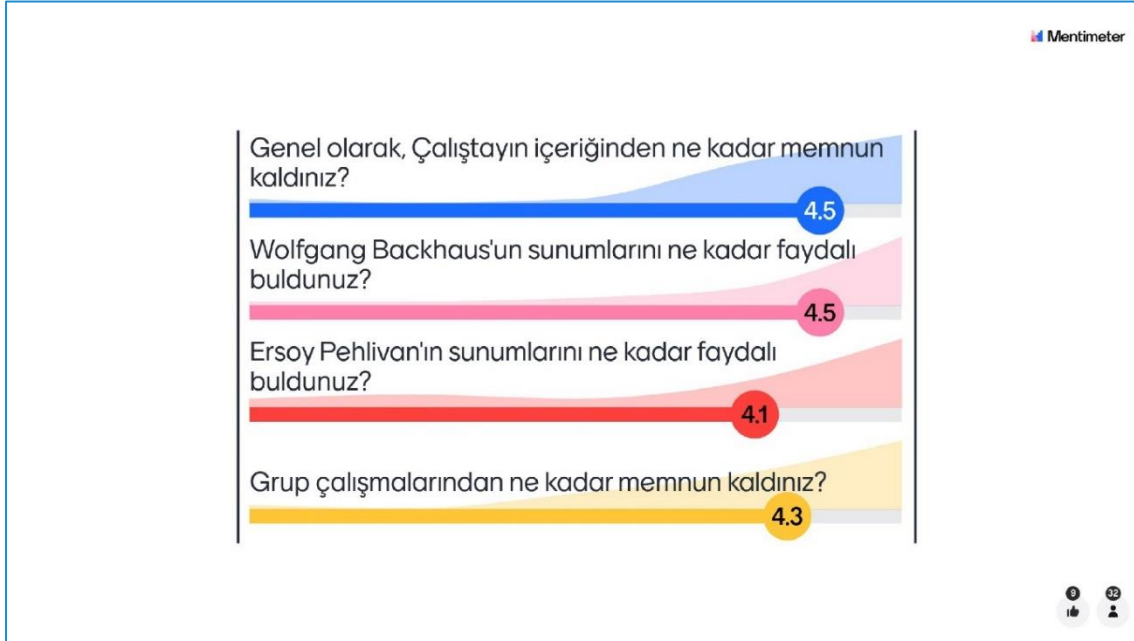
Sizce İstanbul'da sürdürülebilir kentsel hareketliliğin geliştirilmesi sürecinde karşılaşılan en büyük zorluklar nelerdir?

126 responses

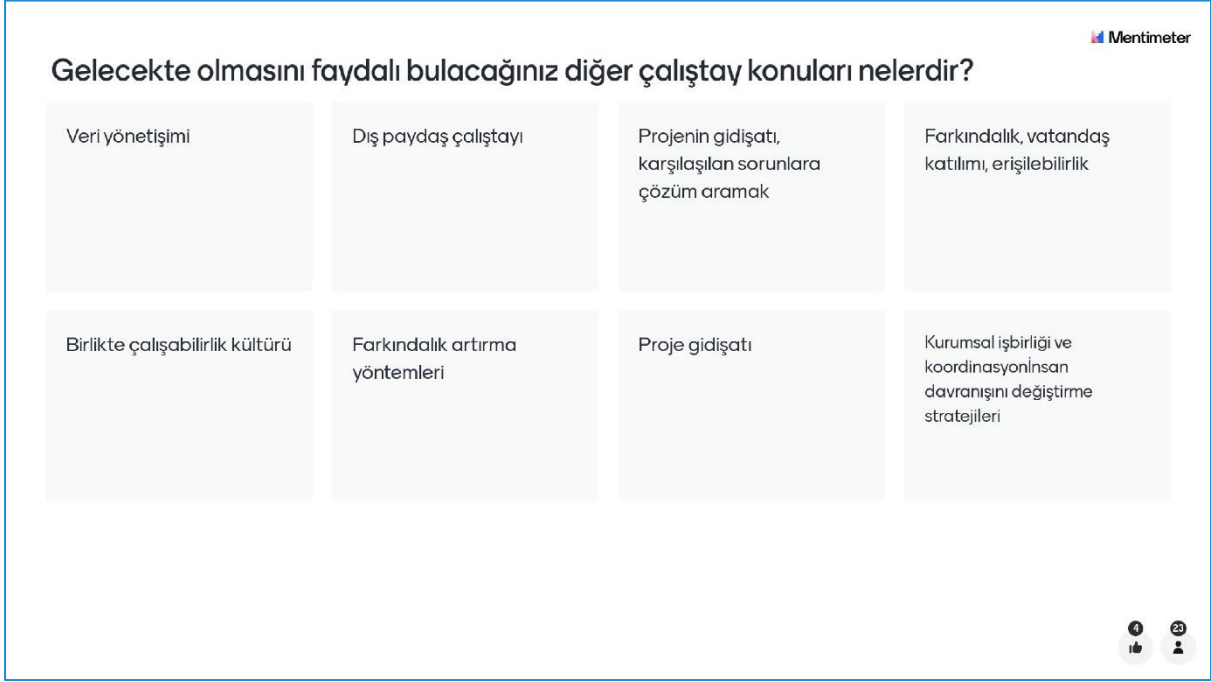


Şekil 15: Hareketliliğin gelişmesinde karşılaşılan en büyük zorlukların anahtar kelimelerle gösterimi

Çalıştayın sonunda yapılan değerlendirme anketinde katılımcıların memnuniyet düzeyleri ile çalıştayın faydalılığına yönelik değerlendirmeler 1-5 arası puanlanmıştır. Ayrıca, anket sonuçlarına göre katılımcılar, gelecekte düzenlenecek çalıştaylarda ele alınmasını istedikleri konuları ve yüz yüze eğitimlerin nasıl geliştirilebileceğine dair önerilerini belirtmişlerdir. Elde edilen sonuçlar şu şekildedir:



Şekil 16: Kapasite Geliştirme Çalıştayı Değerlendirme Sonuçları



Şekil 17: Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir? sorusuna gelen cevaplar sayfa 1



Şekil 18: Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir? sorusuna gelen cevaplar sayfa 2



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Mentimeter

Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir?

Farklı birimlerden ilgililerin katıldığı, bu tür Multidisipliner tüm çalıştayları, kurumsal network açısından son derece yararlı buluyorum.	Veri	Veri paylaşımı	Uygulamaların konum ve hangi uygulamaların yapılacağı.
İçerilerin uygulama / eylem planlarını diğer belediyeler ve uzmanlar ile paylaşma fırsatı sunulması	Kurumlar arası koordinasyon	Teşekkürler	

4 20

Şekil 19: Gelecekte olmasını faydalı bulacağınız diğer çalıştay konuları nelerdir? sorusuna gelen cevaplar sayfa 3

Mentimeter

Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz?

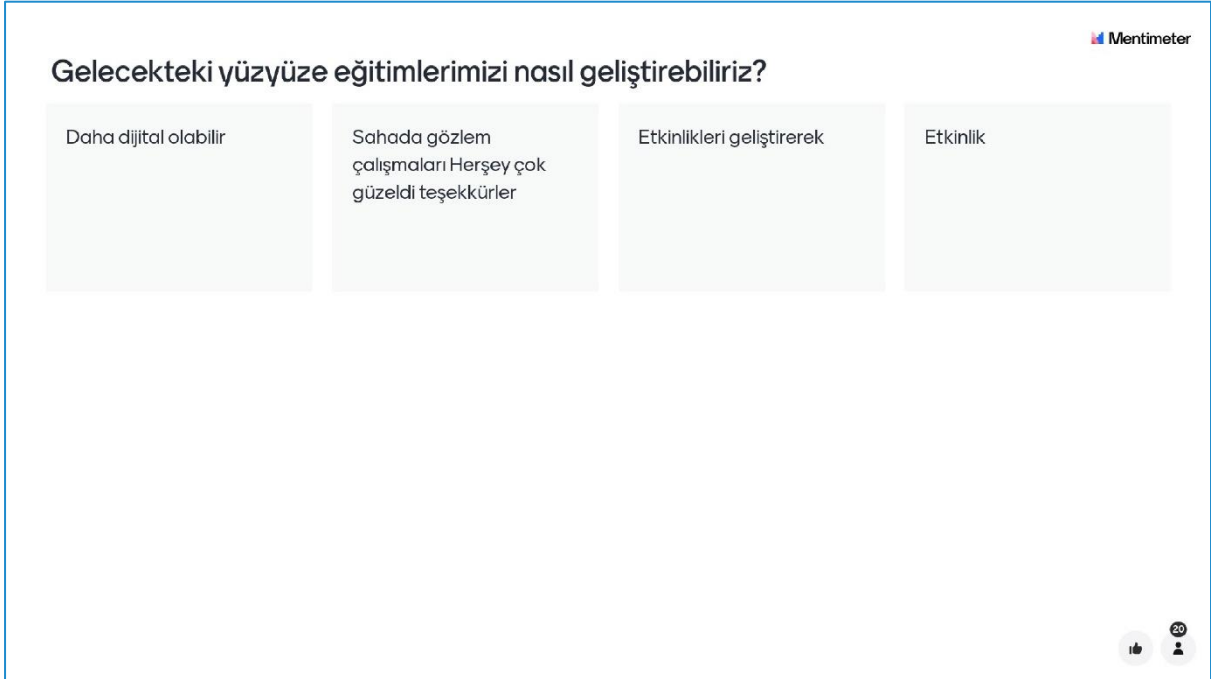
Her şey süperdi teşekkürler 🙌	Teşekkürler:)	Vatandaş katılımı,	Yuvarlak masa toplantıları yararlı olacaktır.
Proje hakkındaki farkındalığın artırılması ile eğitim talebinin oluşturulması	Eğitime katılımcı çeşitliliği azdı bu konuda geliştirilmeli	♥	Geniş alan

4 20

Şekil 20: Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz? sorusuna gelen cevaplar sayfa 1



Şekil 21: Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz? sorusuna gelen cevaplar sayfa 2



Şekil 22: Gelecekteki yüz yüze eğitimlerimizi nasıl geliştirebiliriz? sorusuna gelen cevaplar sayfa 3



4.2 Katılımcı Listesi

Kapasite Geliştirme alıştayı'na katılan katılımcıların listesi aşağıda sunulmuştur:

	İsim-Soyisim	Unvan	Kurum
1	Kazım ınar	Müdüş Yardımcısı	İBB evre Koruma Şube Müdürlüğü
2	Nilgün TEZCAN	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
3	Tevfik Furkan Doğan	Proje Koordinatörü	İBB Akıllı Şehir Şube Müdürlüğü
4	Yasemin CEBİR	İdari Büro Görevlisi	İBB Kadın ve Aile Hizmetleri Şube Müdürlüğü
5	Sümeyye Yasintimur	Açık Veri Ve Projeler Şefi	İBB Akıllı Şehir Şube Müdürlüğü
6	Recep KAHRAMAN	Strateji Birimi/Yardımcı Uzman	İSPARK Proje Müdürlüğü
7	Alper Aşıkoğlu	Mühendis	İBB evre Koruma Şube Müdürlüğü
9	Güneş Ece Albayrak	Y.Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
10	Haluk Gerçek	Emekli Öğretim Üyesi/Prof.Dr.	İTÜ
11	Melda Horoz	Şube Müdüşü	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
12	Kübra Yücel Yönlü	Sosyolog	İBB Engelliler Şube Müdürlüğü
13	Melike Önyılmaz	Y. Şehir Plancısı	İBB Trafik Şube Müdürlüğü
14	Meral İlhan	İnşaat Mühendisi	Maltepe Belediyesi



15	Selen Kırılmaz	Ulaşım Planlama Birim Sorumlusu	İBB Bimtaş
16	Semih Ertürk	Şehir Plancısı	İBB Bimtaş
17	Cem Taş	Jandarma	İstanbul İl Jandarma Komutanlığı
18	Barış ÇİMENÇİ	Şube Müdürü	İBB Ulaşım Projeleri Şube Müdürlüğü
19	Onur Hasten	Trafik Mühendisi	İSBAK AŞ.
20	Ersin Kaya	Jeoloji Mühendisi	İBB Afet Koordinasyon Merkezi Şube Müdürlüğü
21	Seda Özdemir	Müdür Yardımcısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
22	İlknur Yücel	Müdür Yardımcısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
23	Eray Öztürk	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
24	Ayşe Cansu Turan	Şehir Plancısı	İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
25	Necla Topaloğlu	Endüstri Mühendisi	İBB Afet Koordinasyon Merkezi Şube Müdürlüğü
26	Deniz Aksakal	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
27	Orhan Akıcı	Şube Müdürü	İBB Lojistik Yönetimi Ve Terminaller Şube Müdürlüğü
28	Orhun Biçer	Harita Mühendisi	İBB Afet Koordinasyon Merkezi Şube Müdürlüğü
29	Fatma Nur Yavuz	Müdür Yardımcısı	İBB Turizm Şube Müdürlüğü
30	Afet Yurtseven Ünlü	Y. Şehir Plancısı	İBB Kentsel Tasarım Şube Müdürlüğü
32	Serap Çetinkaya	Şube Müdürü	İBB Trafik Şube Müdürlüğü
33	Ahmet Taner Avlamaz	Şehir Ve Bölge Plancisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
34	Zehra Başulaş	Altyapı Plancısı	İBB Altyapı Projeler Şube Müdürlüğü
35	Berfin Bulur	Kültürel Miras	İBB Kültürel Miras Koruma Şube Müdürlüğü
36	Aycan Gökbudak	İstatistikçi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
37	Zeliha Çetin Aktürk	Lojistik Uzmanı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
38	Büşra Merve Duman	Y.Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
39	Erinç Ezgi Yıldız	Upm	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
40	Damla Silahsızoğlu	Şehir Plancısı	İBB Trafik Şube Müdürlüğü
41	Ege Nasuh Günayar	Şef	İBB Trafik Şube Müdürlüğü



42	Esin Çakmak	İstatistikçi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
43	N. İpek Şahin	Şef	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
44	Hülya Karaoğuz	Şef	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
45	Bahadır Şahin	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
46	Dilara Öztaşkın	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
47	Özlem Gürbüz	Ulaştırma Mühendisi	Ümraniye Belediyesi
48	Can Nurkan Akbal	Strateji Genel Müdürü	Kadıköy Belediyesi
49	Tülay Mesutol	Şef	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
50	Melis Coşkun	Şehir Plancısı	İETT
51	Aybüke Tüylüoğlu	Şehir Plancısı	İETT
52	Nurseli Şanlı	Şehir Plancısı	İETT
53	Selda Y. Burma	Şehir Plancısı	İBB Turizm Şube Müdürlüğü
54	Mert Yaman	Şehir Plancısı	Kadıköy Belediyesi
55	Algı Bayhan	Müdür	İETT
56	Emre Sert	Ulaşım Koor. Şb. Md.	İBB Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
57	Melih Yılmaz	Şehir Plancısı	Fatih Belediyesi
58	Levent Gür	Afet Zarar Azaltma Müdürü	İBB Afet Koordinasyon Merkezi Şube Müdürlüğü
59	Şeyma Savaş	Şehir Plancısı	Ümraniye Belediyesi
60	Hande Nur İpek	Katılım Uzmanı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
61	Yalçın Kaya	İş Geliştirme Şefi	İBB Şehir Hatları
62	Büşra Balcı	Şehir Plancısı	Fatih Belediyesi
63	Müveddet Esentürk Piliç	Müdür Yardımcısı	İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
64	Eray Işık	Çevre Mühendisi	İBB İklim Değişikliği Şube Müdürlüğü
65	Seyhan Özçelik	Şehir Plancısı	İBB Şehir Planlama Şube Müdürlüğü
66	Emine Hasaltun	Şehir Plancısı	Beylikdüzü Belediyesi
67	Hanife Canan Çerçi	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
68	Şilan Dinçsoy	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
69	Ümit Başaran	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
70	H. Kübra Zengin	Y. İnşaat Müh.	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü



71	Cihan Şehla	Şehir Plancısı Başkan Yrd.	Beylikdüzü Belediyesi
72	Uğur Temel		İstanbul İl Jandarma Komutanlığı
74	Ayşenur Atagün	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
75	Emre Sak	İnşaat Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
76	Murat Yıldırım	Büro İşçisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
77	Tugay Tatlıdil	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
79	Mert Sancak	Etüd Proje Ve Harita Şefi	Başakşehir Belediyesi
80	Fatih Topkara		İstanbul İl Jandarma Komutanlığı
81	Ezgi Kundakçı	Araştırmacı	İPA
82	Sibel Candan	Ulaşım Plancısı	İBB Raylı Sistem Projeler Şube Müdürlüğü
83	Yaşam Ulusoy Şenoğlu	Mühendis	İBB Park ve Bahçeler Şube Müdürlüğü
84	Nesrin Özdemir	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
85	Kevser Üstündağ	Şehir Plancısı	MSGSÜ
86	Can Hodoğlu	Çevre Müh.	İBB Lojistik Yönetimi Ve Terminaller Şube Müdürlüğü
87	Burak Biricik	Ulaştırma Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
88	Burak Yıldız	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
89	Ahmet Köse	Mühendis Şef	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
90	Emrah Kolay	Kbs Şefi	İBB Coğrafi Bilgi Sistemleri Şube Müdürlüğü
94	Çetin Bayazıt	İnş Müh	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
95	Başak Boztaş	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
96	Hale Ercaz Külekçi	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
97	Pınar Gemici	Mimar	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
98	Ebru Yılmazlar	Mimar	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
99	Doğukan Oto	Harita Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü
100	Özlem Nur Girit	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü



101	Melisa Güngör	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü
102	Burcu Soygzeloğlu	Şehir Plancısı	GT/Rupprecht
103	Otar Nemsatze	Consultant	Rupprecht
104	Backhans Wolfgang	Srf.	Rupprecht
105	Ersoy Pehlivan	Yüksek Şehir Plancısı	Rupprecht
106	Selm Irazca Geray	evirmen	
107	Barış Yıldıırım	evirmen	
108	Murat lmez	Proje Uygulama Yöneticisi	GIZ Ins.
109	Nurkız Yapıcı	Şehir Plancısı	GIZ Ins.
110	Serra Oku	Jr. Uzman	GIZ Ins.

Tablo 2: Katılımcı Listesi

4.3 Sunumlar

[EK 1](#)

[EK 2](#)



Co-funded by
the European Union

Introducing the Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP)

Istanbul SUMP Stage II – Implementation Plan

1st Workshop

04.06.2024



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE





Co-funded by
the European Union

Starting Point

What are our best strategies to create a better transport system for our citizens and economy?

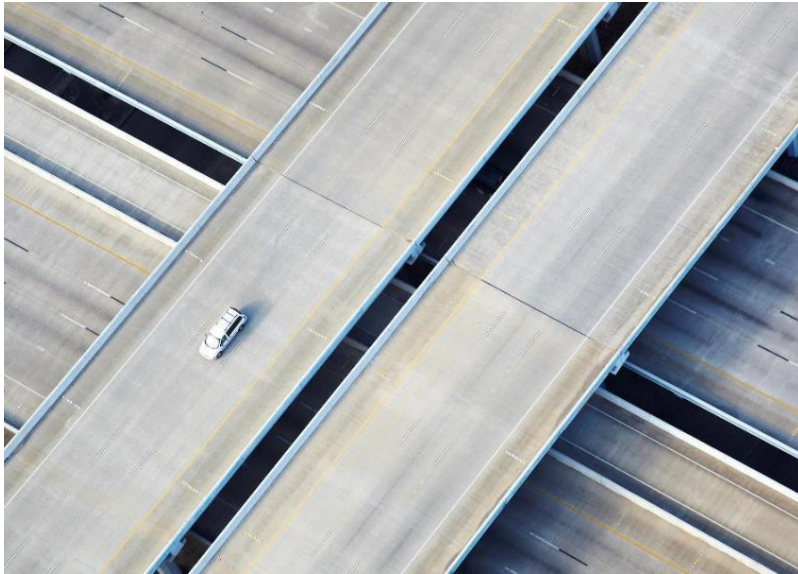
How can we develop coherent long-term strategies while coping with daily demands?



Co-funded by
the European Union

Widen your perspective

Technical infrastructure, modes and organisation



Interaction of stakeholders and decision-making



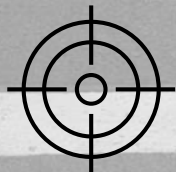


Co-funded by
the European Union

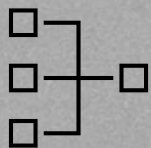
Take up the challenge



Sustainable: focus on mobility needs of present and future generations at the municipal and regional level.



Strategic: establish a process on the local / regional level within the administration, not just a plan.



Integrated: mobility planning establishes a variety of links between different transport policies, with other departments, neighbouring communities, national planning, different planning timeframes



Co-funded by
the European Union

Approach mobility planning systematically

- Create local working structures
- Build on local planning practices
- Work together
- Develop a locally well-adapted plan and not a "perfect plan"



Co-funded by
the European Union

The concept of SUMP

A SUMP is an integrated, strategic, long-term transport strategy with clear goals and targets that aims at better accessibility and quality of life for the city and its functional urban area.

- ✓ Sustainable: the mobility needs of present and future generations are met at the municipal and regional level.
- ✓ Strategic: a process is in place, not just a plan.
- ✓ Integrated: mobility planning has established a variety of links (spatial, sectoral, temporal).

-  1 Plan for sustainable mobility in the “functional urban area”
-  2 Cooperate across institutional boundaries
-  3 Involve citizens and stakeholders
-  4 Assess current and future performance
-  5 Define a long-term vision and a clear implementation plan
-  6 Develop all transport modes in an integrated manner
-  7 Arrange for monitoring and evaluation
-  8 Assure quality



Co-funded by
the European Union

The framework document for sustainable urban mobility

- Usually, SUMP is represented by a concrete strategic document, seldomly called SUMP as such
- Each city is asked to find its own language and branding of the process and document
- SUMP is based on already existing processes and planning documents e.g., transport master plans
- The SUMP provides general orientation and specific input for sectoral mobility planning

TABLE OF CONTENTS

	EXECUTIVE SUMMARY	6
A	THE STARTING POINT	10
	A.1 Progress in strategic planning	11
	A.2 Timeframe	14
	A.3 Partnership	14
	A.4 Analysis of the current situation	16
	A.5 Problem tree	17
	A.6 Key Problems	20
B	WHERE ARE WE HEADING?	22
	B.1 Future vision	26
	B.2 General goal	26
	B.3 Strategic objectives	26
	B.4 Intervention areas and priorities	30
	B.5 Operational objectives and measures	33
	MORE CONNECTIONS	34
1	1.1 Integrated network development	37
	1.2 Liveable public spaces	51
	1.3 Interoperable systems and comfortable mode switching points	56
	ATTRACTIVE VEHICLES	66
2	2.1 Comfortable and passenger friendly vehicles	68
	2.2 Environmentally friendly technologies	71
	BETTER SERVICES	74
3	3.1 Improving the quality of service	76
	3.2 Active awareness raising	83
	EFFICIENT SET OF INSTITUTIONS	86
4	4.1 Consistent regulations	88
	4.2 Regional co-operation	92
	EVALUATION	100
	C.1 Summary of the strategic environmental review	101
	C.2 Summary of the ex-ante evaluation	104
C	SUMMARY OF THE MEASURES	106
	DEFINITIONS, LIST OF ABBREVIATIONS	110
	IMPRESSUM	110



Co-funded by
the European Union

Regional plans, municipal strategies, urban development plans



Alignment of aims

Sustainable Urban Mobility Plan



Strategic coordination of mobility aspects

Different traffic
plans

Public transport
plan

Noise
action plan

Clean air
plan

Energy action plan
(SECAP)

Other
sectoral plans
of the municipality



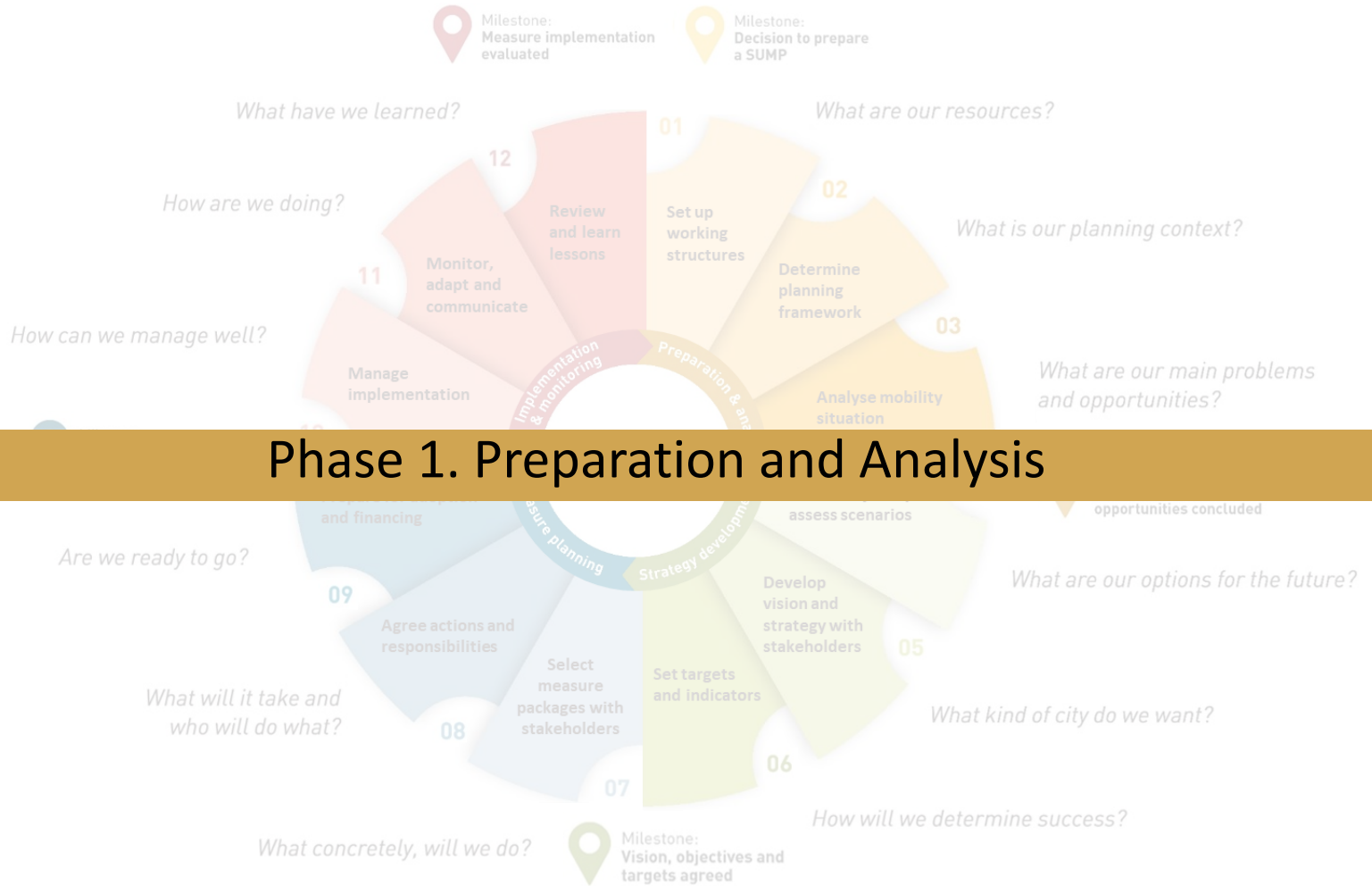
Operational land use / zoning and implementation plans



Co-funded by the European Union

The SUMP cycle







Co-funded by
the European Union

Phase 1: Preparation and analysis

Phase 1 is a starting point of SUMP cycle with overall aim to commit to improvement of existing mobility situations.





Co-funded by
the European Union

Phase 1: Key questions

Questions to raise when starting the vision development are:

- What are our resources?
- What is the current conditions and context?
- What are the main problems to be solved ?



Co-funded by
the European Union

Step 1. Creating the working structures

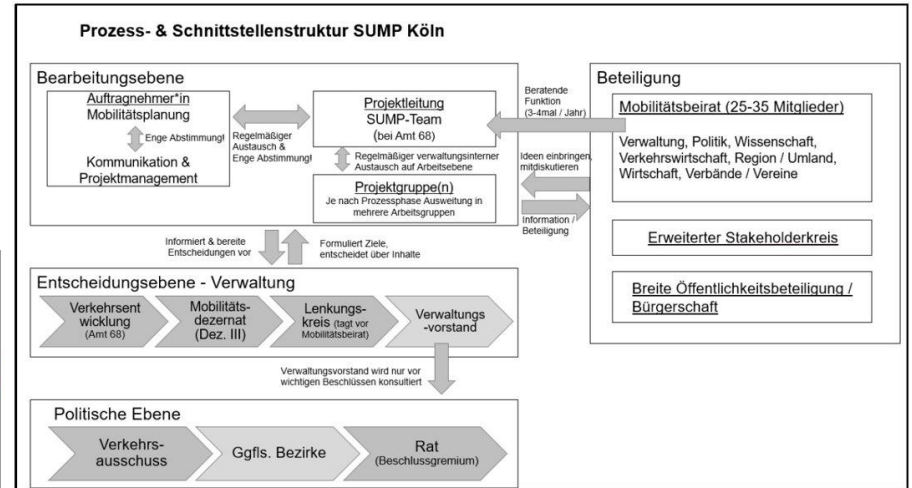
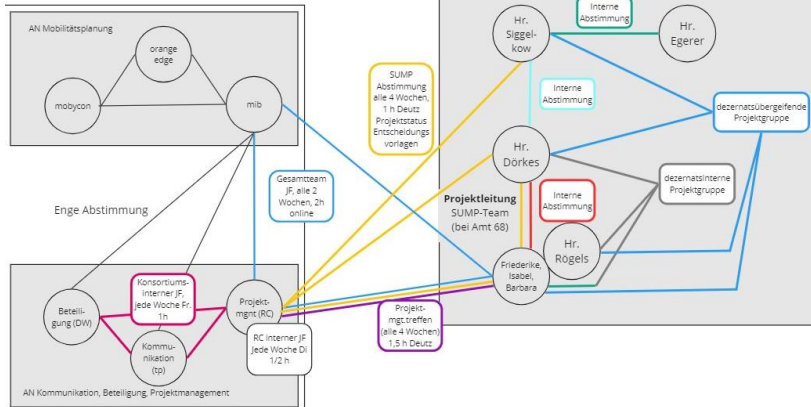
- Political decision must be made to start the process
- Mandate ensured to set up working structures within the city administration
- The process along hierarchies with respective ownerships should be defined
- Project management group is created
- Resource needed for management of the process are put in place
- Rules for internal and external communication are set
- Active risk assessment is done



Co-funded by
the European Union

Step 1. Creating the working structures

Good practice example SUMP Cologne



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE





Co-funded by
the European Union

Step 2. Determining the planning framework

Framework is set by overseeing:

- Legal environment
- Interaction with units within the city administration having mobility and transport links
- Stakeholder mapping



Co-funded by
the European Union

Step 3. Analysing the urban mobility situation

Clear problems that should be solved are defined including:

Quantitative description of the transport system:

- Infrastructure,
- Modes,
- Organisation

Qualitative description through:

- Interactions with stakeholders,
- Citizen engagement.



Co-funded by
the European Union

Step 3. Analysing the urban mobility situation

Good practice example
Stakeholder participation



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE





Co-funded by
the European Union

Key takeaways from SUMP Phase 1

- ✓ Local ownership of the planning process is achieved
- ✓ Work together is committed
- ✓ The resources (personal, competencies, budget) available are defined
- ✓ Local planning practices are considered
- ✓ Detailed mobility analysis is performed
- ✓ Engagement with stakeholders is happening
- ✓ Communication with the public is enhanced

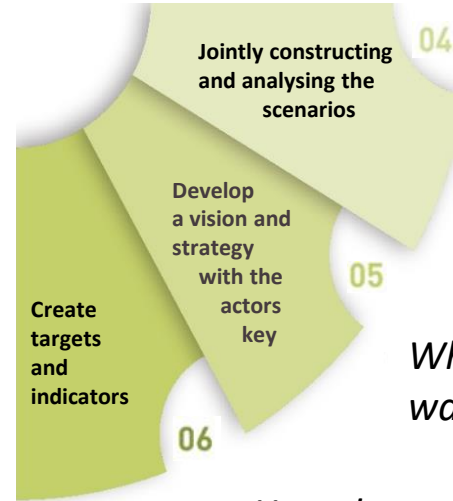




Co-funded by
the European Union

Phase 2: Strategy Development

Phase 2 builds upon the diagnosis of the existing conditions and starts with a **vision**, setting **objectives** and **targets**, and evaluating different **scenarios**.



What are our options for the future?

What kind of city do we want?

How do we determine success?



Milestone:
**Vision, objectives
and agreed goals**



Co-funded by
the European Union

Step 5. Develop vision and objectives with Stakeholders + Step 6. Set indicators and targets

The Sustainable Urban Mobility Plan should be based on a long-term vision for transport and mobility development for the entire urban agglomeration, which covers all modes and forms of transport: public and private, passenger and freight, motorised and non-motorised, moving and parking. A vision provides a qualitative description of a desired urban future and serves to guide the development of appropriate planning measures.





Co-funded by
the European Union

Key Questions in step 5 and 6

Questions to raise when starting the vision development are:

- What kind of city do we want to live in?
- How will people move within the city in 20 years time?
- What good practice examples could we inspire ourselves from other cities?



Co-funded by
the European Union

Step 5. Develop vision and objectives with Stakeholders + Step 6. Set indicators and targets

The vision for mobility should:

- Consider perspectives beyond transport and mobility, e.g. health, quality of life, land use, energy crisis
- Strengthen local identity and collective ownership
- Be formulated and consolidated in a co-creation process together with stakeholders
- Set priorities and orientate further decision making for medium (5-10 years) and long term (+15 years)

Strategy phase	Action	Main aspects
Vision		Identify main problems and challenges
	Identify baseline for vision development	Evaluate the impact of external factors on mobility (as a result of the conditions analysis) Best practices review
	Drivers of change	Identify main drivers of change
	High-level (strategic) objectives	Predefined: economic efficiency, environmental impact, accessibility, safety, quality of urban space.
	Operational objectives	Formulate operational objectives linked to (one or several) strategic objectives
	Targets and indicators	Formulate targets and indicators linked to operational objectives
	Vision formulation	Formulate draft vision concepts and factsheet Validate draft vision concept and factsheet during consultations with the <u>working group</u> Present vision concept and factsheet to the wider audience



Co-funded by
the European Union

Step 5. Develop vision and objectives with Stakeholders + Step 6. Set indicators and targets

“Achieve a sustainable, safe, integrated, smart, inclusive and accessible transport system , connecting people and places, supporting economy, environment and quality of life in the functional urban area.”



Preliminary vision for sustainable mobility in Chisinau, Moldova



Co-funded by
the European Union

Step 5 and Step 6

Good practice example KPI database

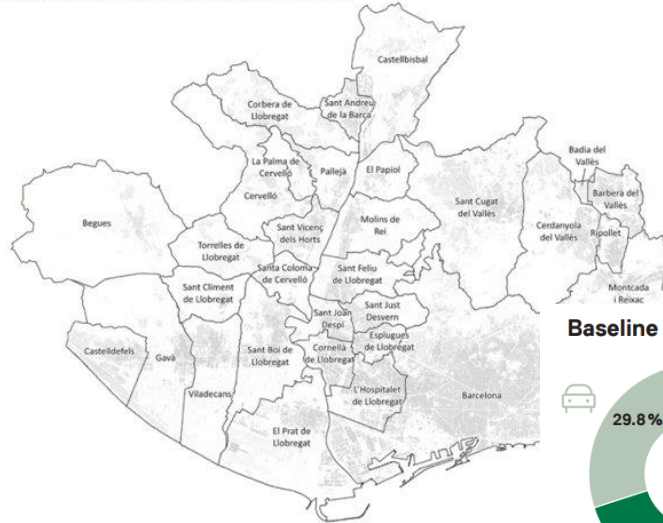
Mobility and accessibility - mobility behaviour	Modal shares	Modal shares by trip purpose i.e. work, education, shopping, health, recreation etc. Modal shares by mode Modal shares by social groups i.e. by income (optional)	
	Travel time and speed	Average travel time by trip purpose/ mode Average speed on roads of different modes (at peak hours)	
	Trip length	Average trip length (ATL) frequency distribution (for all modes including walking, cycling, public transport, private car) Mode wise ATL disaggregated by social groups	
Mobility and accessibility - transport infrastructure	Density of roads, junctions	Road space (per hectare or skm) Kernel density of roads Density of junctions	
	Pedestrian network	Area of footpath Area of footpath more than 2m wide Area of footpath encroached upon (by type of encroachment)	
	Cycling network	Road length with segregated bike lanes Total length of bike lanes in km Junction with priority for cyclists Number of bicycle parking (racks) available	
	Parking facilities	Number of total/ on street/ off street/ parking unit available for each mode Parking fee charged for each transport mode	
	Public transport network		Kernel density of PT stops/ routes Frequency per mode Ticket prices and system per mode Vehicle/km per mode Annual PT passenger kilometer travelled (estimation of the total distance travelled over a year by public transport passengers) Annual PT patronage (total nr of passengers transported by PT modes over a year)
			Affordability: average cost of PT trips (the average cost for PT users can be estimated by dividing annual revenue by the annual passenger kilometers travelled for each PT mode)



Co-funded by
the European Union

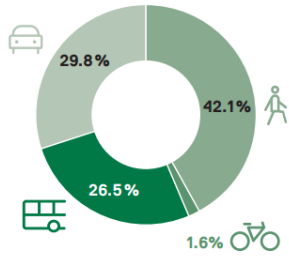
Step 5 and Step 6

Mapa 1 Municipal boundaries in the metropolitan area of Barcelona

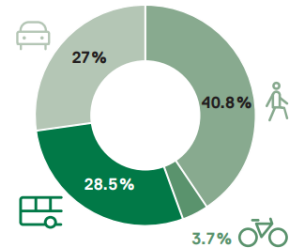


Good practice example
Barcelona Metropolitan Urban
Mobility Plan 2019-2024

Baseline scenario 2016



Proposed scenario 2024





Co-funded by
the European Union

Step 5 and Step 6

Good practice example
Barcelona Metropolitan Urban
Mobility Plan 2019-2024

Table 5 Summary of strategic principles and objectives

	Strategic objective 1. Healthy mobility	<ul style="list-style-type: none"> 1.1. Reduce accidentality associated with mobility and transport 1.2. Reduce the effects of mobility on atmospheric pollution 1.3. Reduce the effects of mobility on noise pollution 1.4. Promote active mobility and exercise
	Strategic objective 2. Sustainable mobility	<ul style="list-style-type: none"> 2.1. Reduce energy consumption and greenhouse gas emissions (GHG) from passenger and freight transportation 2.2. Promote modal transfer to sustainable and democratic modes of transport 2.3. The transfer to low emission vehicles (LEV) 2.4. Reduce the impact of the transport system on the ecological functionality of the landscape and strengthen green infrastructures for active mobility 2.5. Commitment to an urban settlement model promoting sustainable mobility
	Strategic objective 3. Efficient mobility	<ul style="list-style-type: none"> 3.1. Reducing congestion and improving the efficiency of public transport 3.2. Improving the integral quality of public transport services 3.3. Promoting a more efficient distribution of freight
	Strategic objective 4. Equitable mobility	<ul style="list-style-type: none"> 4.1. Guarantee accessibility to public transport 4.2. Ensure the affordability of public transport



Co-funded by

Step 5 and Step 6

Good practice example PUMS Bologna Metropolitana 2040

The objective of SUMP Bologna is the reduction of traffic emissions by 40% until 2030 compared to 1990 levels.



2016 2030



ACCESSIBILITY | To ensure a high level of accessibility to facilities, services and transport networks

CLIMATE PROTECTION | To observe international climate protection objectives

AIR QUALITY | To observe international air quality objectives

HIGHWAY SAFETY | To reduce the road accident rate of 50% by 2020

LIVABILITY AND QUALITY OF LIFE | To boost the cohesion and appeal of the metropolitan territorial system and its international role



Co-funded by
the European Union

Step 5 and Step 6

Good practice example PUMS Bologna Metropolitana 2040



Tactical urbanism intervention: [new public space for children](#) in Via Procaccini, Bologna (photo by Margherita Caprilli)

2030
+ active
mobility

City 30
30 km/h will become
the new speed limit
within inhabited
areas, with the
exclusion of the main
road network



440.000
Number of daily
journeys that by
2030 will no longer
be made by car but
walking, cycling,
or using public
transport

+ 1.000.000 km
by bicycle



300€
Annual cost of the
pass for public
transport in Bologna

+ 2.000.000 km
by bus, train and tram



721€
Annual cost of the
pass for sub-urban
public transport
(10 zones)

+ 50.000 km
on foot

4.000€
Average annual cost
for car maintenance
and usage



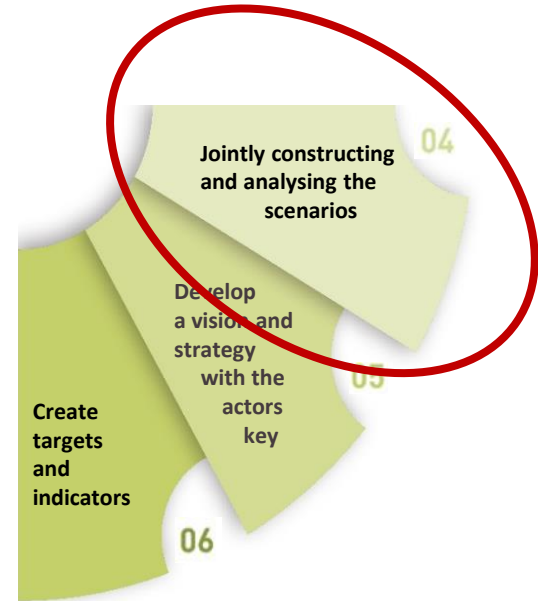
Co-funded by
the European Union

Step 4. Build and jointly assess scenarios

In the planning process, scenarios come after the vision and goals for urban mobility are established.

A mobility scenario is a description of a specific set of future developments relevant to urban mobility. It includes the likely effects of external factors as well as strategic policy priorities

Different scenarios should be elaborated and validated with key stakeholders.





Co-funded by
the European Union

Step 4. Build and jointly assess scenarios

The diagnosis and goals show where we are and where we want to go. The scenarios should tell us how to get there.

Reference (Business-as-usual) Scenario

- Based on current, dominant trends, existing policies, and likely futures if no significant changes or interventions occur.
- A projection of how the mobility system would evolve without any major disruptions
- Extrapolate trends into the future (sensitivity analysis)

Key Drivers for change

- Technological advancements
- Demographic shifts
- Policy changes
- Environmental and climate change factors
- Energy crisis
- Social trends
- Economic factors
- Safety and security aspects

Set of alternative scenarios

- Focus on different strategic policy priorities (e.g. public transport, active mobility)

Tools:

- Model-based simulations (using algorithms)
- Qualitative methods (expert judgement, past performance of local measures, benchmarking)



Co-funded by
the European Union

Step 4. Build and jointly assess scenarios

Business-as-Usual Scenario



- is designed to capture the certain future
- is used to create predictions
- includes main projects that are:
 - a) in implementation or
 - b) are in advanced planning /sure to be implemented

Possible Scenarios



Goals

Envisioned and wished conditions in future years

1. Increase traffic safety
2. Minimise congestion
3. Reduce transport emissions
4. ...



Co-funded by
the European Union

Key takeaways from SUMP Phase 2

- ✓ Future long-term vision is created
- ✓ City's objectives and goals together with stakeholders and citizens is defined
- ✓ Key performance indicators and targets defined
- ✓ Reference scenario developed
- ✓ Alternative scenarios are assessed and most efficient one that would fulfil the vision and reach targets is selected
- ✓ All the outcomes in the strategy part of the SUMP are consolidated



Phase 3. Measure Planning





Co-funded by
the European Union

Phase 3: Measure Planning

Are we ready to start?



How long will it take and who will do what?

What is concrete terms we will do?

In phase 3, planning processes moves from strategic to operational level by focusing on concrete measures for achieving goals and targets



Co-funded by
the European Union

Step 7. Select measure packages with key stakeholders

Definition



A measure is a **broad type of action** that is implemented to contribute to the **achievement of one or more policy objectives in a SUMP**, or to overcome one or more **identified problems**.

Examples range from land use, infrastructure, regulation, management and service measures to behavioural, information provision and pricing measures



Co-funded by
the European Union

Step 7. Select measure packages with key stakeholders

Key Questions

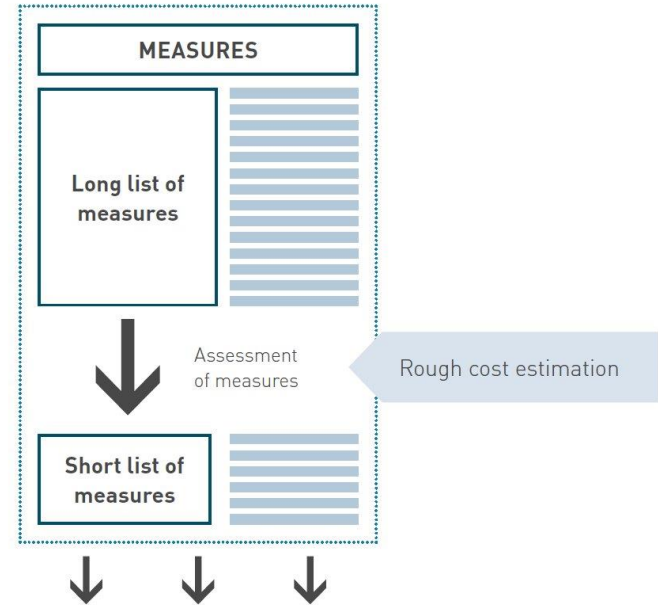
- How to create and assess a long list of measures with key stakeholders?
- How to define integrated packages of measures?
- How to plan the monitoring and evaluation of measures?



Co-funded by
the European Union

Step 7. Select measure packages with key stakeholders

- Define long list of potential measures by involving stakeholders in the process
- Ensure a mix of investment, operational and organizational measures for all relevant transport modes and consider short, medium, long term effects
- Assess the long list of measures looking at their effectiveness, acceptability and economic feasibility to arrive at a short list of measures

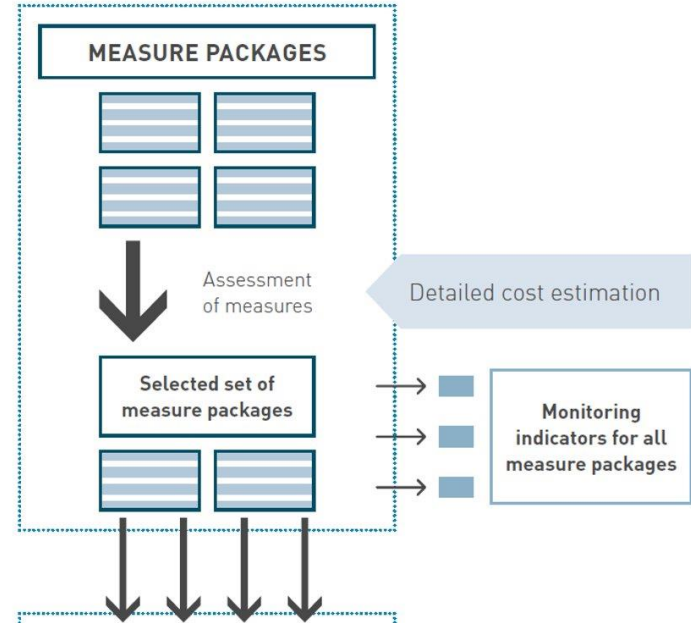




Co-funded by
the European Union

Step 7. Select measure packages with key stakeholders

- Group measures based on various criteria and their effectiveness
- Integrate measures in sectoral planning and policy documents
- Test and appraise alternative measure packages for feasibility, cost effectiveness and expected impacts
- Make final selection of measures

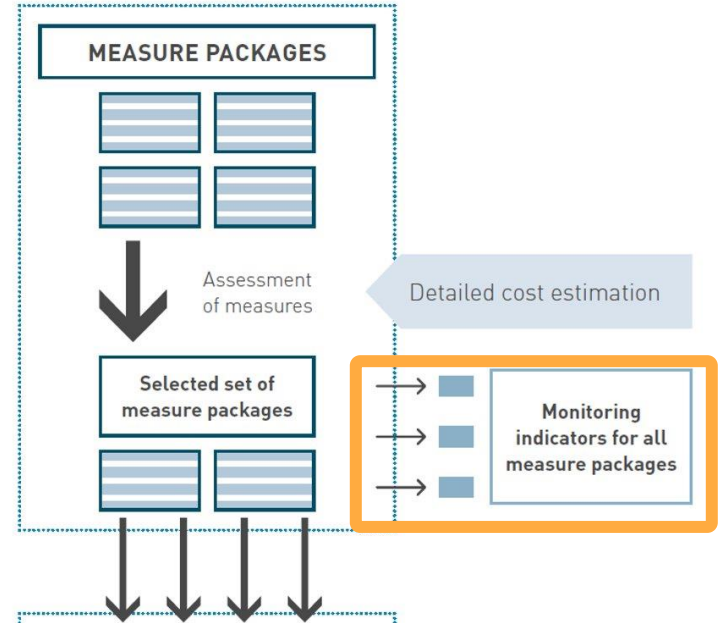




Co-funded by
the European Union

Step 7. Select measure packages with key stakeholders

- Define quantitative and qualitative indicators to assess the impacts
- Establish baseline values and target values for progress tracking
- Monitor the output indicators for the implementation
- Assign responsibilities and allocate budget





Co-funded by
the European Union

Step 7. Select measure packages with key stakeholders

Example of an impact assessment of measures.

Effectiveness assessment scale from -2 to 2;

-2 = the measure imposes a clear risk on the achievement of the objective,

0 = the measure has a neutral effect,

2 = the measure clearly contributes positively.

SUMP indicators	Definition	Base-line	Target	Measuring area	Data collection method	Measuring frequency	Responsibility
Traffic fatalities (road safety)	Number of deaths within 30 days after the traffic accident as a corollary of the event per annum caused by urban transport per 100,000 inhabitants.	4	decrease	Area of municipality #1, #2 and #3 (covering most of the functional urban area)	Police accident report	Continually (indicator value calculated from police database annually)	Police
...							
Measure indicators	Definition	Base-line	Target	Measuring area	Data collection method	Measuring frequency	Responsibility
People injured in traffic close to schools (measure: create traffic-calmed zones in front of schools)	Number of people injured in traffic accidents with 300m radius of schools per annum per 100,000 inhabitants.	25	decrease	300m radius of all schools in municipality #1, #2 and #3	Police accident report	Continually (indicator value calculated from police database annually)	Police
...							



Co-funded by
the European Union

Step 8. Agree on Actions and responsibilities

Key Questions

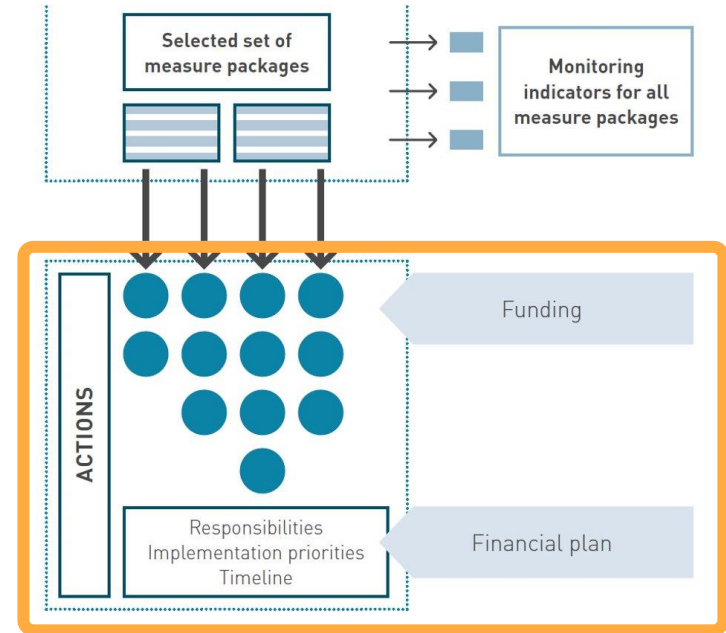
- How to describe actions?
- How to identify funding sources and assess financial capabilities?
- How to agree on priorities, responsibilities and timeline?
- How to ensure wide political and public support?



Co-funded by
the European Union

Step 8. Agree on actions and responsibilities

- Break down measures into actionable steps considering the location, timing, users and intensity of use
- Define links between different actions in order to identify most efficient implementation ways
- Assess the financial needs and potential revenues and define financial instruments
- Assign clear responsibilities for stakeholders and ensure wider political support through wider engagement





Co-funded by
the European Union

Step 9. Prepare for adoption and financing

Key Questions

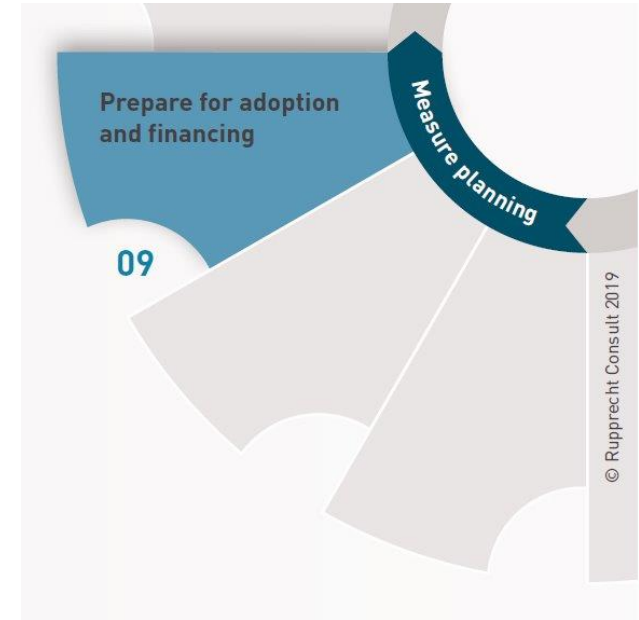
- How to develop financial plans and agree on cost sharing?
- How to finalise and assure quality of SUMP document?



Co-funded by
the European Union

Step 9. Prepare for adoption and financing

- Coordinate with other institutions to explore possibilities for joint funding of measures
- Assess the potential for private sector investor involvement.
- Develop financial projections and a detailed financing plan and allocate financing to all actions
- Through wider engagement, compile and finalise the SUMP document





Co-funded by
the European Union

Step 9. Prepare for adoption and financing

Good practice example Vienna, Austria

Metro Tax was introduced in Vienna in 1970 posing EUR 2 tax per week and per employee.

In 2016, Vienna has collected nearly EUR 67 million



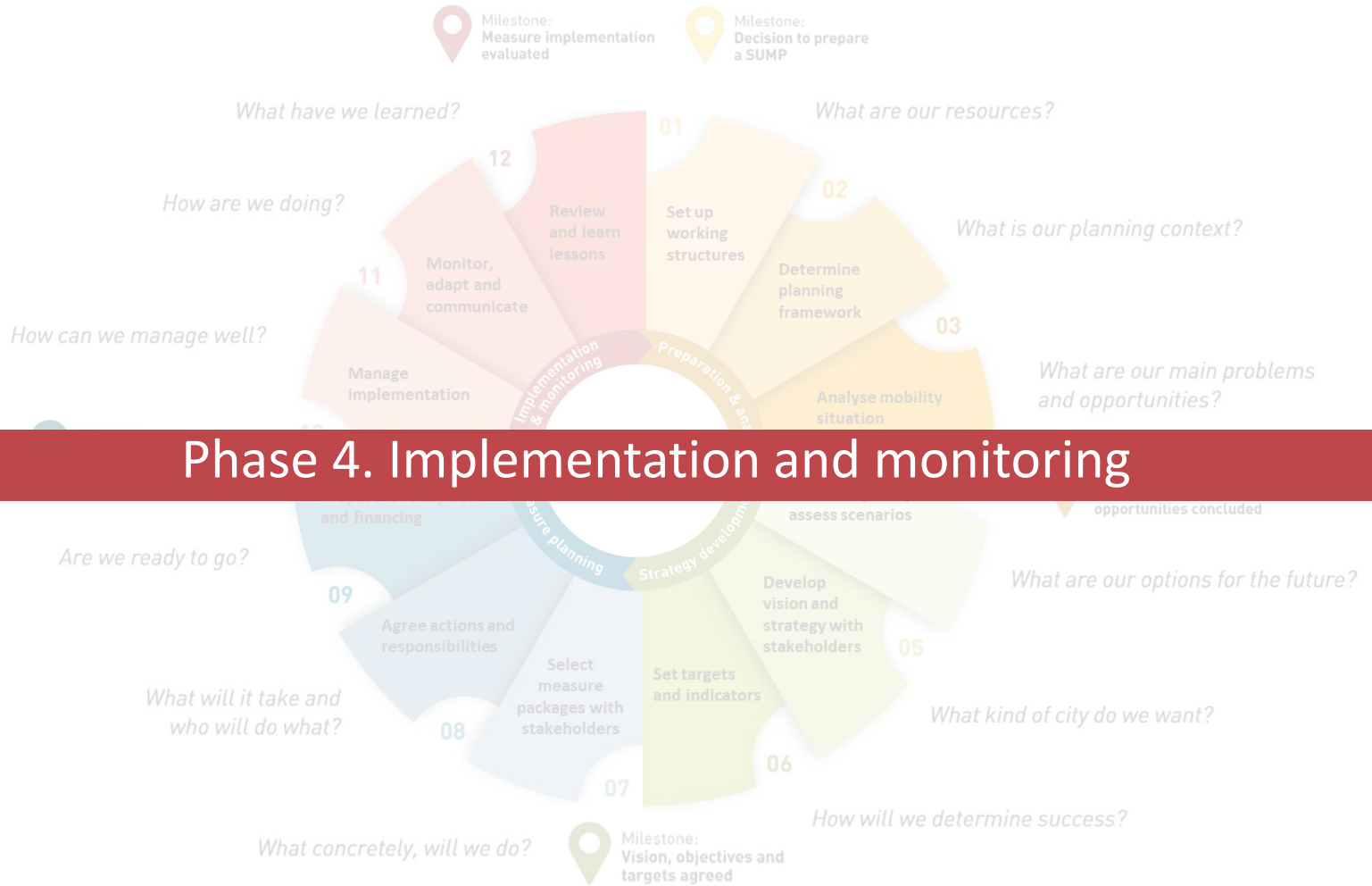
© Autor: Wuppertal Institute,
© Image: Wiener Linien



Co-funded by
the European Union

Key takeaways from SUMP Phase 3

- ✓ List of measures is created
- ✓ The measures to enhance efficiency, acceptability and feasibility are appraised
- ✓ Packages of Measures and monitoring plan and evaluation are developed
- ✓ Action plan is created
- ✓ Funding sources are defined
- ✓ Responsibility and timeline are defined and allocated.
- ✓ Wide political and public support is ensured
- ✓ Financial plans are developed
- ✓ SUMP Document is finalised





Co-funded by
the European Union

Phase 4: Measure Planning

What have we learned?

How are we doing?



How can we manage it?

Phase 3 focuses on the implementing the measures and related actions defined in SUMP with continues monitoring and evaluation.



Co-funded by
the European Union

Step 10. Manage Implementation

Key Questions

- How to coordinate the implementation of the actions?
- How to purchase good and services?



Co-funded by
the European Union

Step 10. Manage Implementation

- In implementation phase, tasks are handed over to technical departments
- The clear management procedures and responsibilities are defined
- Core team monitors progress, anticipates potential problems and risks
- Regular communication is enhanced and regular meetings are conducted to evaluate progress
- Suitable procurement methods and timeframes, detailed procurement specifications are defined and tenders announced





Co-funded by
the European Union

Step 10. Manage Implementation

Good practice example
Brno, Czech Republic.

The city of Brno has developed a SUMP monitoring tool for the preparation of the action plan. This tool contains information of all investments of the action plan and stakeholders can use the tool to manage the implementation of the SUMP



© Author: Lukáš Báča, City of Brno, collected by Rupprecht Consult

© Image: Kateřina Nedvědová, City of Brno



Co-funded by
the European Union

Step 11. Monitor, adapt and communicate

Key Questions

- How to monitor and adapt?
- How to inform and involve citizens and stakeholders?





Co-funded by
the European Union

Step 11. Monitor, adapt and communicate

- Indicators defined in step 7 are measured towards progress
- Underperformed measures are revised and adjustments are made
- Adjustments are made to new technological, legal or political changes
- Measures that are not effective are modified or completely stopped.
- Communication and engagement with stakeholders affected by measures is enhanced and possible negative effects mitigated
- Public and local authority are regularly updated



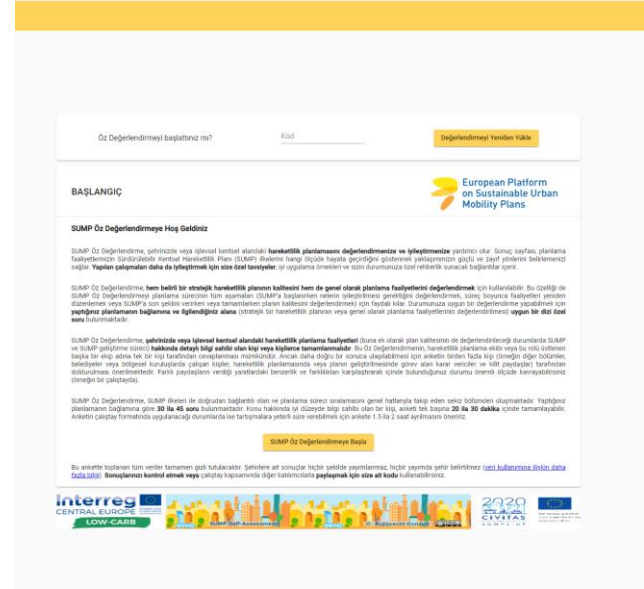


Co-funded by
the European Union

Step 11. Monitor, adapt and communicate

Good practice example
SUMP self assessment tool

Free online Self assessment tool designed for local authorities and practitioners allow to assess the quality of a specific strategic mobility plan and assess planning activities in general. The results provide personalised guidance, resources and suggestions





Co-funded by
the European Union

Step 12. Review and learn lessons

Key Questions

- How to analyze success and failures?
- How to share results and lessons learned?
- How to propose new challenges and solutions ?



Co-funded by
the European Union

Step 12. Review and learn lessons

- Assess both successes and failures reflecting on entire process using participatory observations, focus groups or interviews
- Critically evaluate stakeholder and citizen involvement
- Evaluate broader impacts of implemented measures
- Define key lessons learned by emphasising the success stories and mistakes
- Get prepared to develop the next generation or second phased of your Sustainable Urban Mobility Plan





Co-funded by
the European Union

Step 12. Review and learn lessons

Good practice example Istanbul SUMP Stage II – implementation Plan

After adoption of SUMP, Istanbul has started the second stage process that is related to implementation of SUMP. Within this project, various pilot projects will be prepared for the further implementation. These pilot projects are diverse and include projects related to cycling, low emission zones, resilience and others



Co-funded by
the European Union

Key takeaways from SUMP Phase 4

- ✓ Effective management and responsibilities are needed
- ✓ Continues monitoring and progress assessment is important
- ✓ Public opinion through active dialogue is vital
- ✓ Success and failures must be reviewed



Key Takeaways



Co-funded by
the European Union

- SUMP is a process
- Modernisation of the planning processes is one key feature.
- The involvement of policy-makers and stakeholders in combination with citizen participation in the planning phase has proven to be effective.
- Clear guidance from higher levels of government helps effective planning and measure implementation.
- A regional planning approach, is important for the realisation of larger infrastructure (measures).
- Setting up the monitoring of measures requires specific attention.
- Bridging the gap between planning and implementation should start early.
- Organisational structure should be maintained after SUMP completion to facilitate implementation and monitoring.



Co-funded by
the European Union

Thank you for your attention

Dr. Wolfgang Backhaus
RUPPRECHT CONSULT - Forschung & Beratung GmbH, Köln (Cologne)/
Germany

www.rupprecht-consult.eu





Co-funded by
the European Union

İSTANBUL'UN HAREKETLİLİK DENEYİMLERİ

Ersoy Pehlivan
Y.Şehir Plancısı
Rupprecht Consult



Geçmiş



Bugün



Gelecek



Co-funded by
the European Union

BUGÜNKÜ PROGRAMIMIZIN AMACI

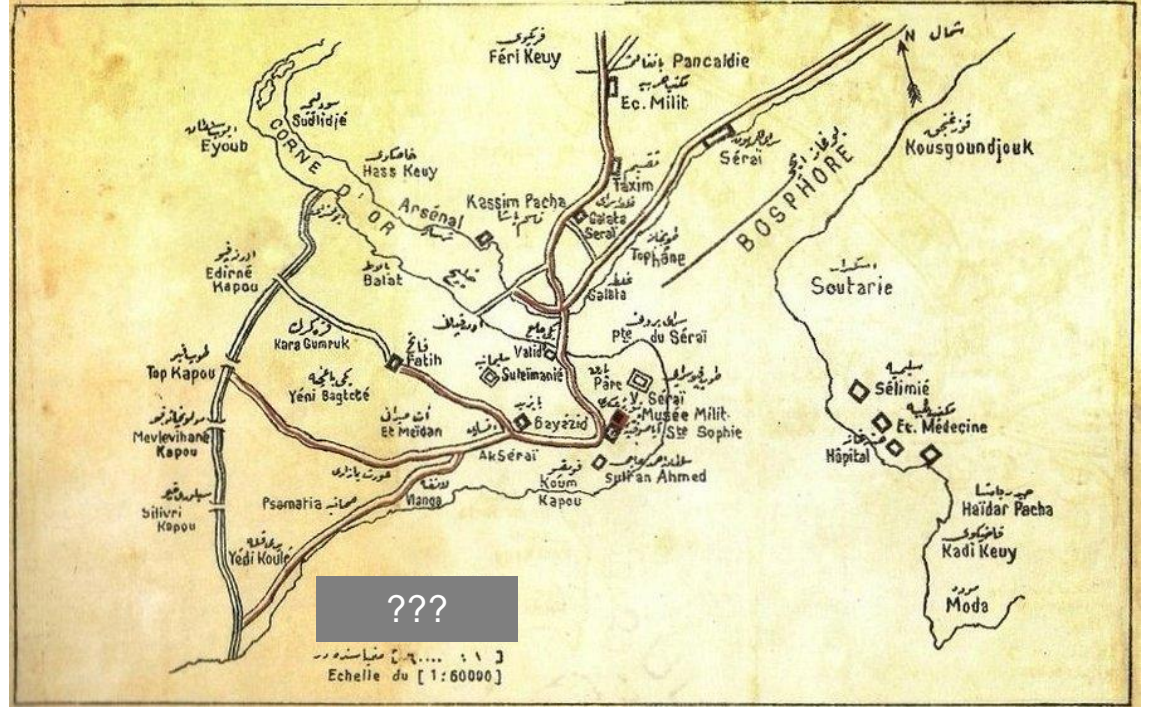
- Hareketlilikteki karar süreçlerinin şehrin gelişimine etkisini 3 farklı zaman diliminde birlikte incelemek
- Öğleden sonraki oturum için İstanbul'un hareketlilik sektöründeki deneyimleri ve geleceğe dair ipuçları ile ilgili basit bir temel oluşturmak



Co-funded by
the European Union

TAHMİN YARIŞMASI

Bu harita neyi
gösteriyor olabilir?



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



ISTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY



SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT



Co-funded by
the European Union

TAHMİN YARIŞMASI

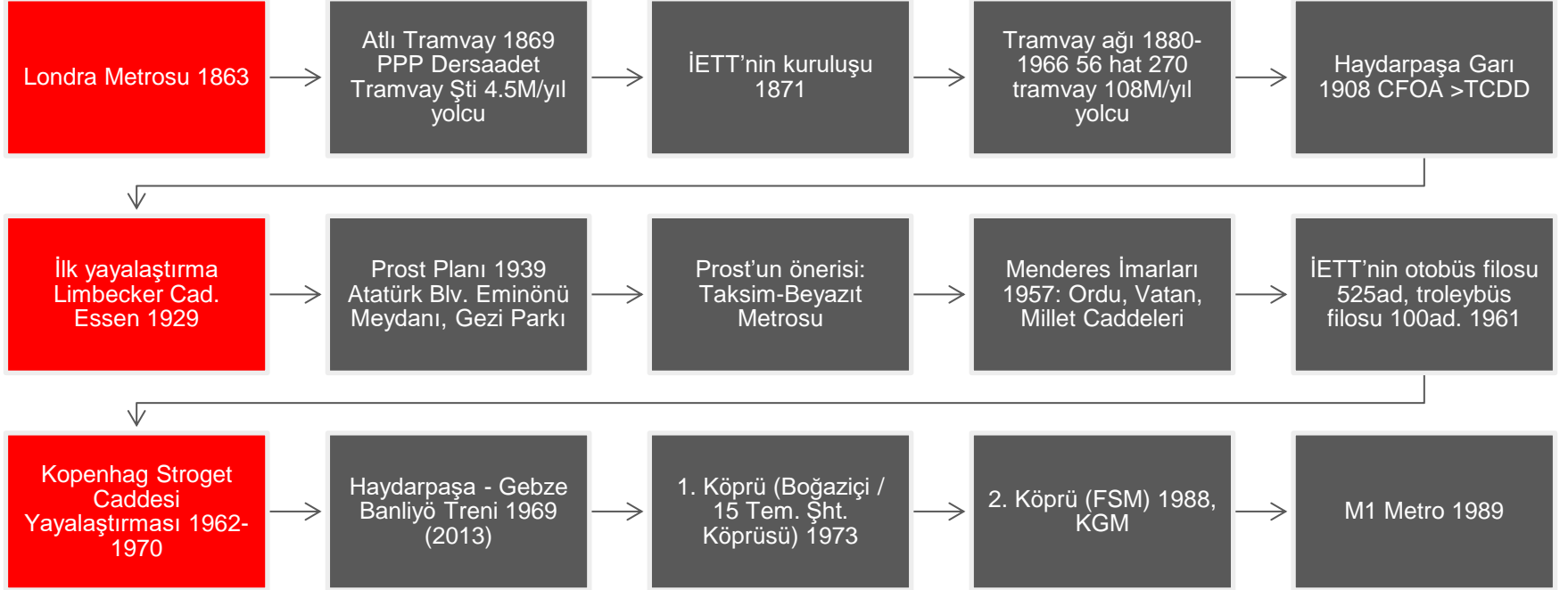
Bu İstanbul aşığını tanıyor musunuz?





Co-funded by
the European Union

GEÇMİŞ-1



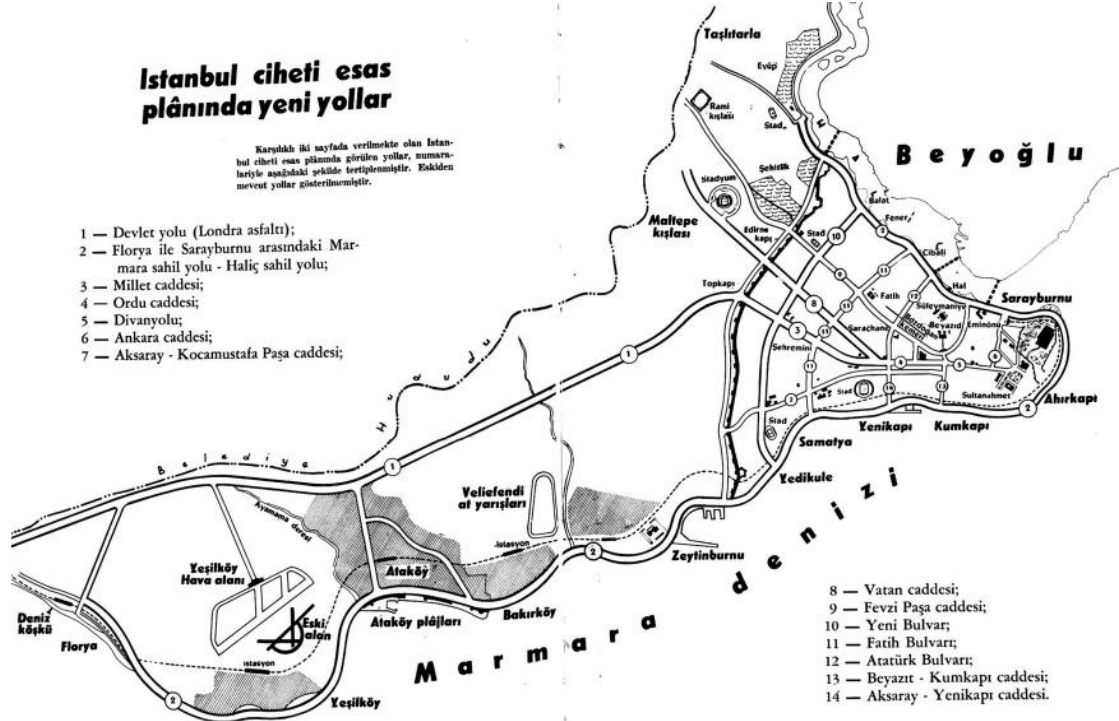


Co-funded by
the European Union

Istanbul ciheti esas plânında yeni yollar

Karşılıklı iki sayfada verilmekte olan İstanbul ciheti esas plânında görülen yollar, numaralarıyla aşağıdaki şekilde tespitlenmiştir. Eski den mevcut yollar gösterilmemiştir.

- 1 — Devlet yolu (Londra asfaltı);
- 2 — Florya ile Sarayburnu arasındaki Marmara sahil yolu - Haliç sahil yolu;
- 3 — Millet caddesi;
- 4 — Ordu caddesi;
- 5 — Divanyolu;
- 6 — Ankara caddesi;
- 7 — Aksaray - Kocamustafa Paşa caddesi;



- 8 — Vatan caddesi;
- 9 — Fevzi Paşa caddesi;
- 10 — Yeni Bulvarı;
- 11 — Fatih Bulvarı;
- 12 — Atatürk Bulvarı;
- 13 — Beyazıt - Kumkapı caddesi;
- 14 — Aksaray - Yenikapı caddesi.



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



İSTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY



SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT



Co-funded by
the European Union



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



İSTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY



SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT



Co-funded by
the European Union



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



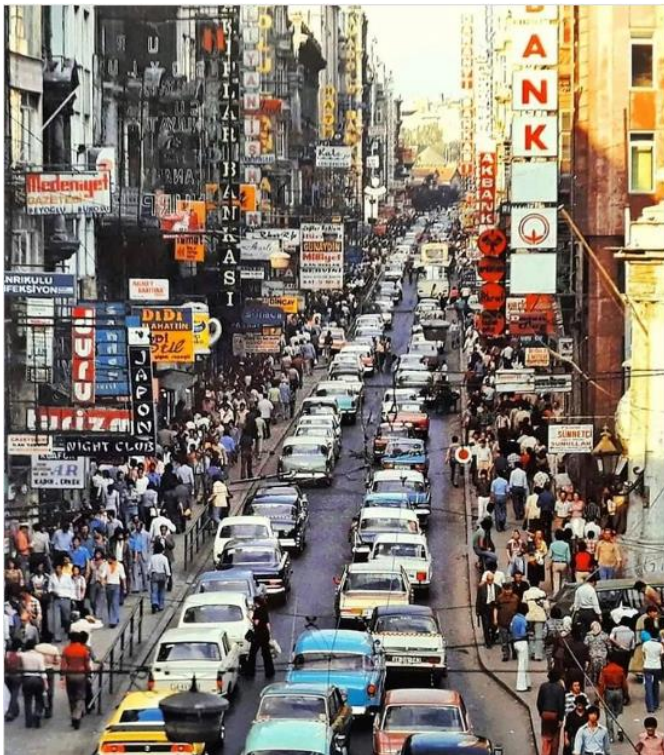
İSTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY



SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT



Co-funded by
the European Union



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



İSTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY

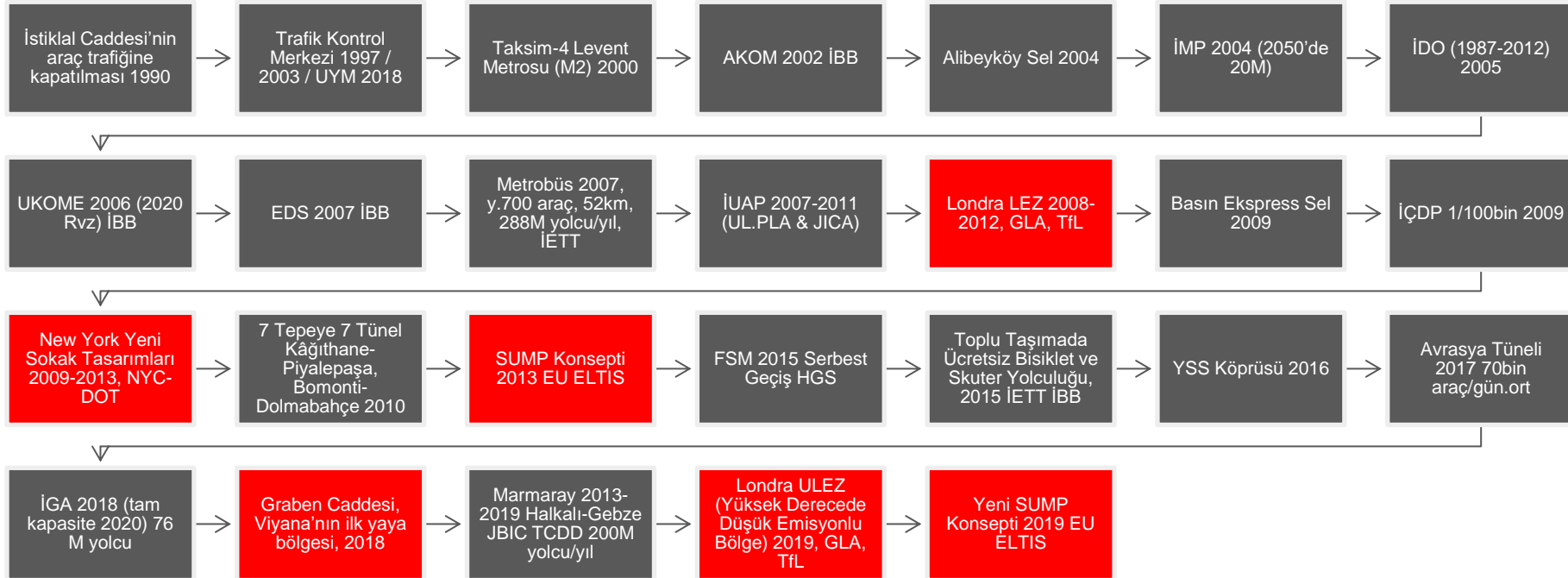


SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT



Co-funded by
the European Union

GEÇMİŞ-2





Co-funded by
the European Union

GEÇMİŞ-İUAP 2011

Genel Hedef

Gelecekte motorlu araç trafiğinin azaltılması, toplu taşıma altyapısının iyileştirilmesi ve trafik talebinin özel araçlardan toplu taşıma araçlarına teşvik edilmesiyle kent içinde hareketlilik ve erişilebilirliğin artırılması sonucunda daha yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulması.

Alt Hedefler

1. Toplu taşıma hizmetlerinin geliştirilmesiyle özel araç kullanımının düşük düzeyde tutulması.
2. Kısa vadede artan araç trafiğine cevap verebilecek yol ağının iyileştirilip geliştirilmesi; uzun vadede ise planlı kentsel gelişimi destekleyecek hızlı ağ alt yapısının oluşturulması.
3. Trafik talep yönetiminin iyileştirilmesi ve mevcut yolların daha verimli kullanımının sağlanması.



Co-funded by
the European Union

GEÇMİŞ

2004:

İBB sınırlarının tüm illeri kapsayacak şekilde genişletilmesi,
İBB'nin İstanbul'da ulaşım planlamasından sorumlu tek otorite olması,
İBB'nin Trafik Kontrol Merkezi'ni kurması

- + Tüm eyalet genelinde birleşik ulaşım planlaması, gerçek zamanlı izleme yoluyla iyileştirilmiş trafik yönetimi, taşıma modları arasında gelişmiş koordinasyon
- Bürokratik verimsizlikler, daha geniş bir alanı yönetmek için kaynakların zorlanması

2007:

Türkiye'nin ilk Hızlı Otobüs (BRT) sistemi olan Metrobüs sisteminin faaliyete geçmesi

- + Seyahat sürelerinin azalması, uygun maliyetli ve hızlı uygulama
- Yetersiz kapasite, sık bakım gereksinimleri

2009:

Ücret ödemede kullanılan akıllı kart, İstanbulkart'ın tanıtılması

- + Kullanışlı ve birleşik ödeme yöntemi, ulaşım planlaması için daha iyi veri toplama
- Yüksek ilk uygulama maliyetleri, erişilebilirlik zorlukları



Co-funded by
the European Union

GEÇMİŞ

2012:

Asya yakasının ilki olan M4 Metro hattının hizmete açılması,
Metrobüs mevcut uzunluğunun 52 kilometreye ulaşması

- + Bağlantıların gelişmesi, erişimin kolaylaşması
- Yoğun talep nedeniyle aşırı kalabalık

2013:

Marmaray hattının hizmete açılması

- + Avrupa ile Asya arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı, karayolu trafik sıkışıklığının hafifletilmesi, ekonomik aktiviteyi artırma
- Yüksek inşaat ve bakım maliyetleri

2016:

Yavuz Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli olmak üzere iki yeni karayolu ile Boğaz geçişinin açılması

- + Ek geçişler ile mevcut köprülerdeki sıkışıklığın azaltılması, iyileştirilmiş yük taşıma verimliliği
- Ormansızlaşma dahil olmak üzere birçok çevresel kaygı, yüksek inşaat maliyetleri



Co-funded by
the European Union

GEÇMİŞ

2020-... :

COVID-19 Pandemisi

- + Trafik sıklığına geçici olarak azaltılması, mobilite hizmetlerinde hızlandırılmış dijital dönüşüm
- Toplu taşıma finansmanını etkileyen ekonomik kriz, toplu taşıma güvenliğinin sağlanmasındaki zorluklar



Co-funded by
the European Union



Stroget Caddesi, Kopenhag, DK



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE





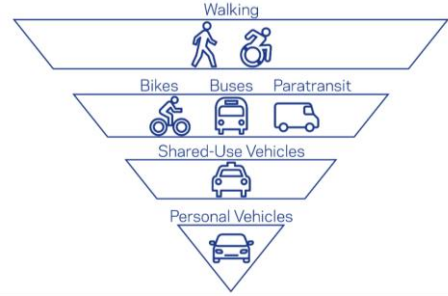
Co-funded by
the European Union



Graben Caddesi, Viyana, AVU © C.Stadler/Bwag

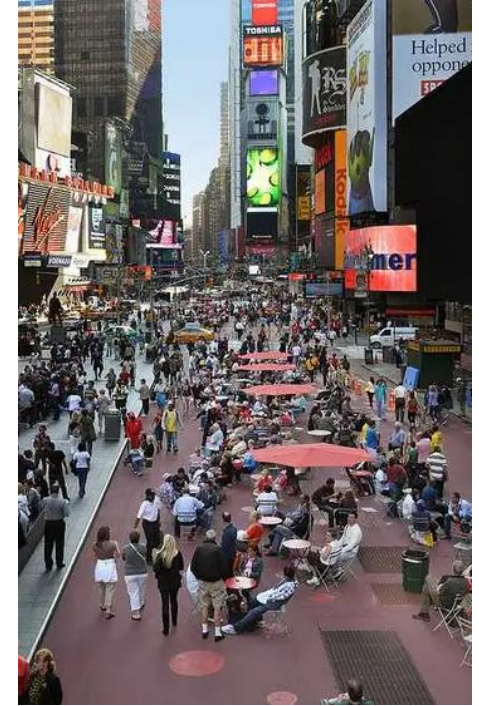
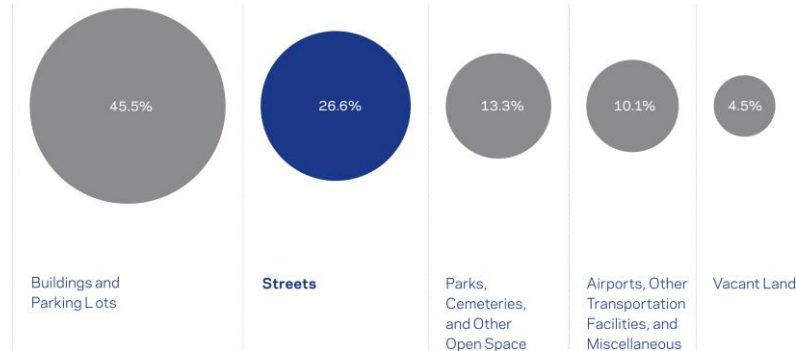


Co-funded by
the European Union



Percent of New York City Land Area by Use

Streets make up over 25% of the city's land area. (Source: PlaNYC Sustainable Stormwater Management Plan, 2008)

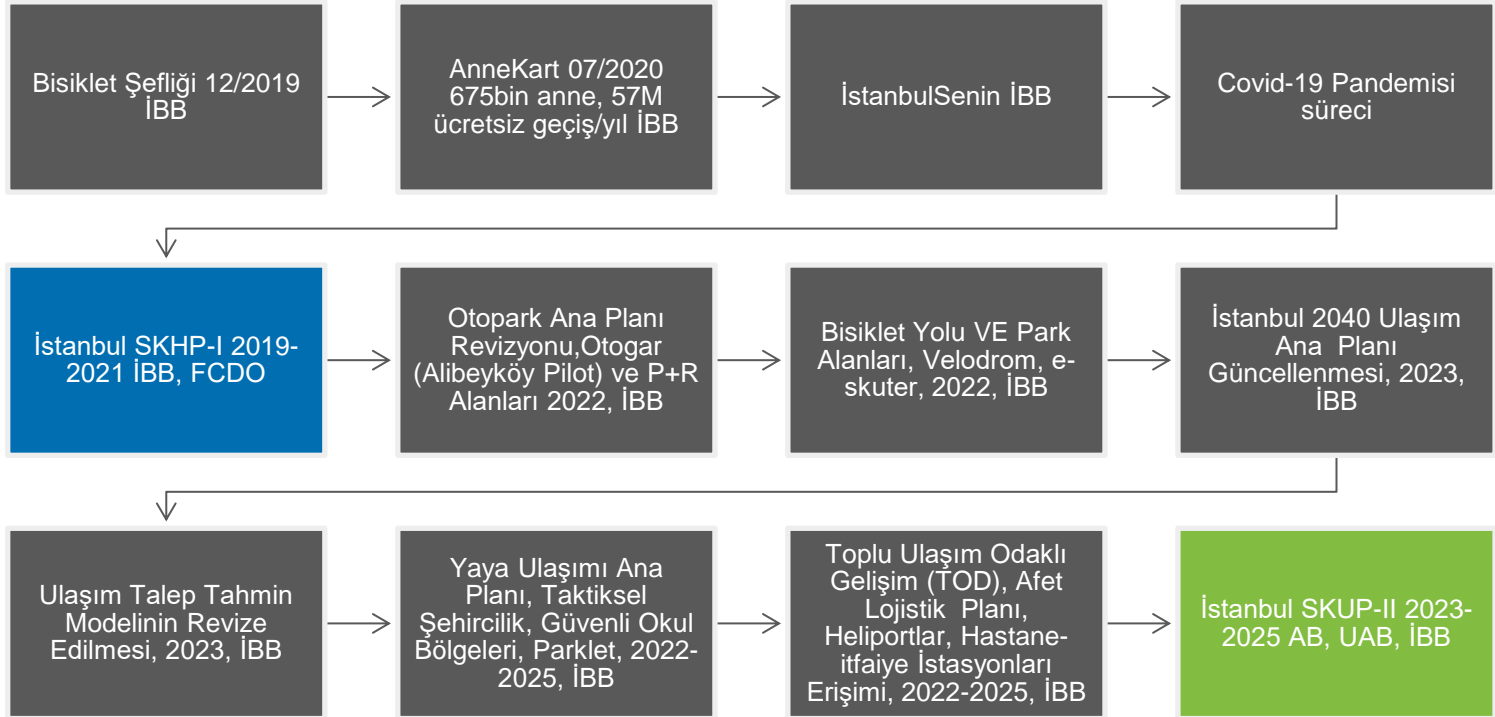


<https://www.nycstreetdesign.info/>



Co-funded by
the European Union

BUGÜN





Co-funded by
the European Union

Ulaşım Ana Planı - Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı

UİP

- Trafik odaklı
- Karayolu ve demiryolu projeleri



SKUP

- İnsan odaklı
- Kapsayıcı, katılımcı, ulaşım türlerini entegre eden projeler



Co-funded by
the European Union

İstanbul SKUP'un Vizyonu



İstanbul SKUP; sürdürülebilir ve dayanıklı bir gelecek için İstanbul'un eşsiz coğrafyası ve tarihi değerleriyle uyumlu, güvenli, entegre, erişilebilir ve ödenebilir hareketlilik seçeneklerinden oluşan karma bir yapı sunan, insan ve çevre odaklı, yenilikçi ve kapsayıcı bir ulaşım sistemini hedefler.



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE





Co-funded by
the European Union

İstanbul SKUP'un Amaçları



Erişilebilir, ödenebilir, entegre ve kapsayıcı bir ulaşım sistemine sahip olmak



Çevresel olarak sürdürülebilir bir ulaşım sistemine sahip olmak



Ekonomik olarak sürdürülebilir ve dayanıklı bir ulaşım sistemine sahip olmak



Ulaşım ve yolculukların emniyetini ve güvenliğini arttırmak



Trafik hacimlerini, sıklıkını ve otomobil bağımlılığını azaltmak



Toplu taşımaya geçişi teşvik etmek



Aktif türlere geçişi teşvik etmek (yürüyüş ve bisiklet)



Kompakt ve çok merkezli gelişmeyi destekleyen bir ulaşım sistemine sahip olmak



En az düzeyde olumsuz etkiye sahip verimli bir kentsel lojistik sistemine sahip olmak



Co-funded by
the European Union

Düşük Karbona Geçiş

- Besleyici Bisiklet Güzergâhları
- Düşük Salım Bölgeleri (DSB'ler)
- E-bisikletler ve E-Skuterler
- Metrobüsün Karbonsuzlaştırılması
- Toplu Taşıma Otobüs Filosunun Karbonsuzlaştırılması
- Trafik Sakinleştirme
- Yaya Güzergâhları
- Yayalar ve Bisikletliler için Kavşak İyileştirmeleri

Kesintisiz Aktarma ve Entegrasyon

- Deniz Ulaşımının Geliştirilmesi-Filonun Yenilenmesi
- Gerçek Zamanlı Yolcu Bilgisi ve Açık Verinin Genişletilmesi
- İstanbul Ağ Yönetimi Kontrol Merkezi
- İstanbulkart'ın minibüsleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi
- Minibüsler için Besleyici Güzergâhlar: Arnavutköy İlçesi
- Otobüs Hizmetleri İyileştirme Programı
- Otobüs Şeritleri
- Park et Devam Et Alanları
- Raylı Sistem Ağının Genişletilmesi
- Transfer Merkezleri Sistemlerinin Oluşturulması – Yaygınlaştırılması

Trafik Tıkanıklığının Azaltılması

- İnşaat Malzemeleri Konsolidasyon Merkezleri (İKM)
- Kurumsal Hareketlilik Yönetiminin Uygulanması
- Mahalle Hareketlilik Hizmet Merkezleri
- Mahalle Sakinlerinin Otopark İzni Planı
- Otomatik (Otopark) Ödeme Sistemlerinin Uygulanması
- Otopark Düzenlemelerinin Bütüncül Bir Yaklaşımla Ele Alınması
- Otopark Yaptırımlarının Yeniden Organizasyonu
- Tıkanıklık Fiyatlandırması



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



İSTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY



SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT



Co-funded by
the European Union

GELECEK

SKHP-1 İstanbul Uygulama Aşamasının Gelecek Etkileri:

Kısa ve Orta Vadeli Planlar:

Elektrikli araçların teşvik edilmesi ve toplu taşıma otobüs filosunun ve metrobüsün karbondan arındırılması
Maliyet etkinliği esas alınarak çeşitli demiryolu projelerine öncelik verilmesi
İstanbulKart'ın minibüs işletmesine entegre edilmesi

Orta ve Uzun Vadeli Planlar:

Sürdürülebilir hareketlilik için entegre ulaşım stratejilerinin geliştirilmesi
Günümüzde günlük yolculukların %40'ını oluşturan yürümeyi teşvik eden projelerin geliştirilmesi
Ulaşım aracı olarak bisikletin yaygınlaştırılması ve altyapının geliştirilmesi
Otopark yönetimi için uygun bir yasal çerçevenin geliştirilmesi
Akıllı mobilite çözümlerinin uygulanması
Motorsuz ulaşımı teşvik edecek yeşil ve açık alanların geliştirilmesi



Co-funded by
the European Union

GELECEK

Ulaşım Kaynaklı Karbon Salımı:

2040 Hedefi %60 Azaltım



2050 Hedefi Net Sıfır Salım



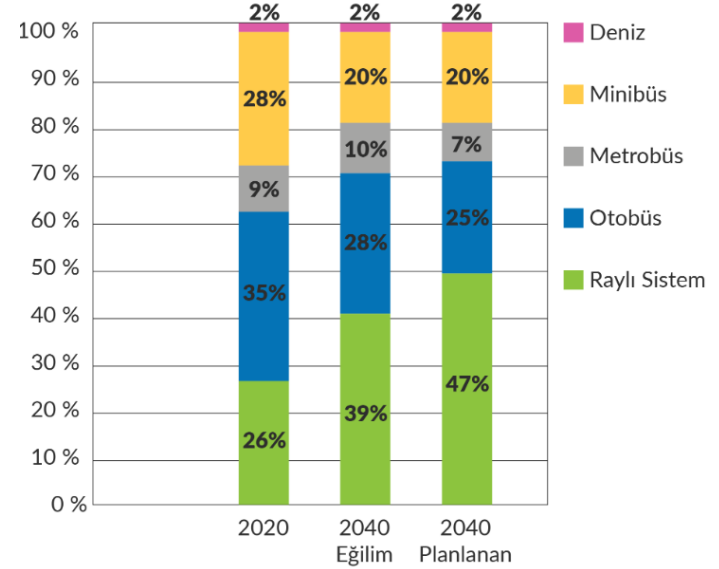
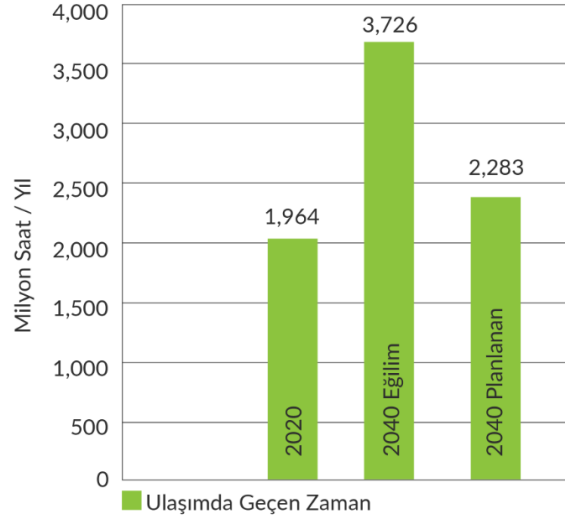
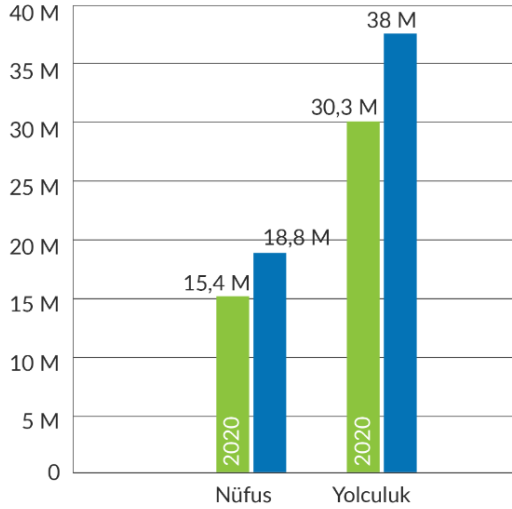
Elektrikli Otobüs/Metrobüs Kullanımı





Co-funded by
the European Union

GELECEK





Co-funded by
the European Union

GELECEK

İstanbul'un kentsel hareketliliğinin geleceğine ilişkin iyi örnek uygulamaları

Toplu taşımanın elektrifikasyonu (Amsterdam, Hollanda)





Co-funded by
the European Union

GELECEK

İstanbul'un kentsel hareketliliğinin geleceğine ilişkin iyi örnek uygulamaları

Bisiklet altyapısının geliştirilmesi (Kopenhag, Danimarka)



Ayrılmış, sürekli bisiklet yollarının sağlanması



Bisiklet servis istasyonlarının kurulması



Kullanıcı güvenliği ve konforunun artırılması



Co-funded by
the European Union

GELECEK

İstanbul'un kentsel hareketliliğinin geleceğine ilişkin iyi örnek uygulamaları

Okula Bisikletle Gitme Kampanyası [Bike to School Campaign] (Vancouver, Kanada)



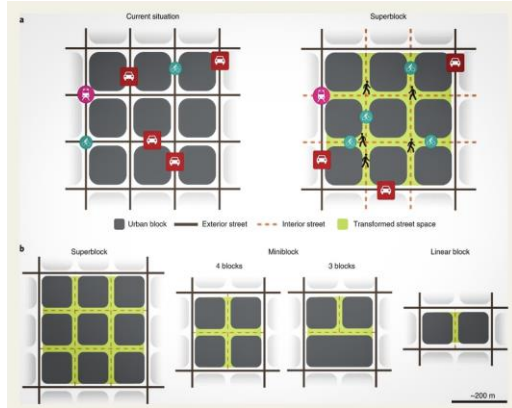


Co-funded by
the European Union

GELECEK

İstanbul'un kentsel hareketliliğinin geleceğine ilişkin iyi örnek uygulamaları

Superblock Konsepti (Barselona, İspanya)



The Green Axes projesi, Barselona, İSP



Co-funded by
the European Union

GELECEK

İstanbul'un kentsel hareketliliğinin geleceğine ilişkin iyi örnek uygulamaları

Mikro-mobilite noktaları [microMobility Points] (Budapeşte, Macaristan)





Co-funded by
the European Union

GELECEKTEKİ ANA ZORLUKLAR

Nüfus artışı

Kentin
genişlemesi

Kentsel altyapı
yatırım ihtiyacı

Kentsel yoksulluk

Afet riskleri (iklim
krizi ve deprem)

Sağlık riskleri
(Pandemi)

Yönetişim



Co-funded by
the European Union

2030'da İstanbul'da günlük rutininizde nasıl bir hareketlilik hayal ediyorsunuz?

Salı günü 09:00 gibi
Cuma günü 20:00 gibi
Cumartesi 23:00 gibi

Kullanıcı kodu 1: 69 85 02

Kullanıcı kodu 2: 68 68 99 97





Co-funded by
the European Union

TEŞEKKÜRLER!

Ersoy Pehlivan
Y.Şehir Plancısı
Rupprecht Consult

