

**istanbulON**  
URBAN MOBILITY LAB

**istanbulON**  
**Kentsel Hareketlilik Laboratuvarı**

**Toplantı ve Çalıştay**  
**Özet Raporu**

**08.01.2019**  
**istanbul Teknik Üniversitesi**  
**Mimarlık Fakültesi**

# GİRİŞ

İstanbulON Kentsel Hareketlilik Laboratuvarı'nın tanıtımı kapsamında 08 Ocak 2019'da Taşkişla'da gerçekleştirilen ilk toplantıya aralarında İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri, Marmara Belediyeler Birliği, World Resources Institute (WRI), özel sektör ve Konsolosluk temsilcilerinin de içinde bulunduğu farklı kurum ve kuruluşlardan 85 katılımcı katkı koymuştur.

İlk oturum, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Murat Gül'ün açılış konuşmasıyla başlamıştır. Ardından, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği bölümü emekli öğretim üyesi Prof. Dr. Haluk Gerçek'in çerçeve sunuşu ile devam etmiştir. Son olarak, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Eda Beyazıt İnce'nin İstanbulON üzerine yaptığı sunumu ile tamamlanmıştır. Sunum kapsamında İstanbulON'un tanıtımı, önemi, aşamaları, faaliyet alanları ve temel konu alanları aktarılmıştır.

İkinci oturumda, temel konu alanlarını ele alan, farklı aktörlerin yer aldığı çalıştay düzenlenmiştir. Temel konu alanları beş alt başlıkta ele alınmıştır. Bunlar;

- I. Düşük Karbonlu Kent İçi Hareketlilik (Low-Carbon Mobility)
- II. Kapsayıcı Hareketlilik (Inclusive Mobility)
- III. Sürdürülebilir Kentsel Lojistik (Sustainable Urban Logistics)
- IV. Hareketlilikte Yenilikler (Mobility Innovations)
- V. Ulaşım Sistemlerinin Dayanıklılığı (Transport Resilience) şeklindedir.

Çalıştay kapsamında oluşturulan gruplarda, farklı katılımcıların alanları çerçevesinde temel konulara yönelik alt başlıkların oluşturulması hedeflenmiştir. Temel konu alanları; düşünülmesi gereken konular, ortak dil oluşturmaya veya yaklaşım farklılıklarını tespit etmeye yönelik tartışmalar üzerinden ele alınarak, temanın İstanbul için öneminin vurgulanması, gelecek vizyonları ve olası stratejik ortaklar belirleme şeklinde kurgulanmıştır.

# ÇALIŞTAY GRUPLARI

## I. DÜŞÜK KARBONLU KENT İÇİ HAREKETLİLİK

Düşük karbonlu kent içi hareketlilik teması "Düşük karbonlu kent içi hareketlilik konusu ne ifade ediyor, hangi çözümleri kapsıyor?" sorusu üzerinden tartışılmıştır.

### Temanın kapsadığı temel konular;

- Düşük emisyon bölgeleri oluşturma
- Bisiklet ve bisiklet paylaşım sistemleri: Özgür bisiklet hareket örnekleri (Paris ve Kanada). Ayrıca, İSPARK projeleri üzerinden güvenli bisiklet yollarını üretilebilecek projeler olmasına rağmen imkan eksikliği söz konusu
- Yaya erişimi (herkes için erişilebilirlik)
- Arazi kullanım ve yol ilişkisi
- Paylaşımlı sistemler
- Elektrikli araçlar
- Açık veri üretimi, verinin kullanımı, verinin toplanması
- Nitelikli toplu taşıma
- Bireysel davranış biçimleri
- Yasa ve yönetmelikler olarak ortaya çıkmıştır.

Düşük karbonlu kent içi hareketlilik temasının İstanbul'a yansımaları sahile erişim zorluğu, aynı hattı kullanan çok sayıda otobüsün trafik sıkışıklığına sebep olması ve deniz ulaşımı özelleştirmelerinin ve fiyat değişikliklerinin deniz ulaşımını teşvik etmemesi olarak değerlendirilmiştir.

### Gelecek vizyonları ve stratejik ortaklıklar;

- İstanbul'daki köprülerden yaya ve bisikletle erişimin sağlanması
- Tüm verilerin sağlıklı bir şekilde toplandığı bir veritabanı, ulaşım tercihlerinin kullanıcıya gösterildiği bir sistemin kurulması. Ayrıca, vatandaş bir sorunu gördüğünde veri olarak işleyebildiği uygulamalar
- Büyük projeler yerine daha dengeli dağılacak projeler yapılması

- Entegrasyonun öneminin kavranması, deniz ulaşımının yüzde 50ye yakın olduğu bir İstanbul sağlanması
- Merkez bölgelerinde yer üstü ve yeraltı otoparklarının artırılması, otopark yönetimi (Metro ve metrobüslerin yakın çeperlerine otopark önerilmesi)
- Bisikletin bir ilk ve son mil bağlantısı gibi düşünülmesi bu sayede İstanbul topografyası engeli de daha az hissedilir hal alabilir (bisiklet eğitiminin önemi, ehliyet sınavlarında sorulması ya da ilkokul eğitiminde bunun öğretilmesi, teşvik edilmesi).
- Bisiklet ulaşımında farkındalık yaratılması, bisiklet paylaşım sistemlerinin etkin kullanılması, yer seçimlerinin daha sistematik olması, bisiklet paylaşım istasyonlarının toplu taşımayla entegre edilmesi.
- Karar merci otoritelerinin de şehri deneyimlemesi, sokaklarda dolaşması, metroya binmesi
- Koordinasyon problemi, farkındalık aktiviteleri, aktif caddelerin belirli etkinlikler kapsamında yaya olarak kullanılması
- Tüm birimler arası entegrasyonun sağlanabilmesi
- Projelerin verimliliğini artırmak için açık veri tabanlarının geliştirilmesi olabilir.

## II. KAPSAYICI HAREKETLİLİK

Temanın kapsadığı temel konular *Kapsayıcılık, Hareketlilik (Mobilite), Katılımcılık, Eşitlik, Yönetişim* üzerinden ele alınmıştır. Bu kapsamda ortak dil oluşturmak adına aşağıdaki konulara değinilmiştir.

- Bir davranış bilimi olarak mobilite
- Mülkiyet hakkına erişim,
- Sağlıklı bir yaşama erişim
- Engelliler, kadınlar, yaşlılar ve çocuklar açısından erişim
- Engelsiz ve kapsayıcı erişim farkındalığı, farklı paydaşlara farkındalık kazandırmak
- Erişilebilirlik bağlamında kapsayıcı tasarım, evrensel tasarım kriterleri (mimarlık, endüstri ürünleri tasarımı, vs. farklı disiplinlerde tasarım)
- Kapsayıcı çevreler, refah ve hareketliliğe kapsayıcılık açısından bakmak, tasarımı bu yönde kullanmak, erişimleri çeşitlendirmek
- Çevre ve enerji
- Teknoloji bileşenleri

Kapsayıcı hareketlilik konusunda detaylı tartışma "Kapsayıcılık derken neyi anlıyoruz? Paydaşlar, aktörler olarak kimlerden bahsedebiliriz?" soruları üzerine kurgulanmıştır. Bu kapsamda; herkesi kapsamak, kimseyi dışarıda bırakmamak hem çevreyi koruyup hem refahı sağlamanın önemi vurgulanmıştır. Kapsayıcılık "fırsat üzerinden değil risk üzerinden" olması gerekliliği ve kapsayıcılığın karar alma süreçlerini de içererek bütünleşik ele alması üzerinden durulmuştur. Bir diğer önemli nokta ise, karar vermeyi şekillendiren parametreleri kapsayarak (plan, yönetim, kurumlar, vs.) hiçbirini dışarıda bırakmamaktır. Kapsayıcılık her bir konunun ilgili aktörlerini mutlaka içermelidir. Ölçek konusu ise büyük önem taşımaktadır. Bir şeyin kapsayıcı olabilmesi için ortamın esnek olması gerekmektedir ve esnekliği nasıl sağlanabilir konusu da düşünülmelidir.

Erişilebilirlik fiziksel mobiliteyi gerektirmek zorunda değildir. İçinde bulunulan bilgi çağında teknolojik erişim öne çıkmaktadır. Teknolojiden ayrı olarak mobilite, erişilebilirlik ve kapsayıcılık kavramları düşünülmediği gibi geniş perspektiften bakarak yenilikçi yöntemlerle birlikte değerlendirmek büyük önem taşımaktadır.

Küresel kapsayıcılık söz konusu olduğunda ise dil meselesi önemlidir. Farklı dillerde erişilebilirliği sağlamak için yine teknoloji kullanılabilir. Bunun yanı sıra, kentte erişim

sağlıklı insanlar için yürüyerek bile zor sağlanırken özellikle farklı bir ülkeden gelen bir yabancıysanız (diliniz yoksa) hareket etmek mümkün olmayan bir hale gelmektedir. Bir kişi hem yabancı hem engelli hem kadın ya da kız çocuğu ise hareket alanı giderek daralmaktadır.

Bu tema kapsamında tartışılan anahtar kelimeler: *Aktörler, Gündem, Parametreler (Temalar), Farkındalık Oluşturma, Etnik Çeşitlilik, Ölçek, Yaş Grupları, Kapsayıcılığın Kapsamı, Kapsayıcılık, Katılımcılık, Eşitlik, Yönetişim* olarak değerlendirilmektedir.

Tema İstanbul üzerinden ele alındığında (Sorunlar-Olumlu/Olumsuz Yönler-Potansiyeller):

- İstanbul'da, erişilebilirlikte/hareketlilikte cinsiyet temelli güvenlik sorunların olduğundan bahsedilmiştir.
- Kapsayıcılığın amaçlaması gereken esaslar: Toplumsal yaşam biçiminin ritüellerini/kentte yaşayanların davranışlarını geliştirebilmek ve toplumsal saygıyı oluşturmak (Kentli birey olabilmenin yolu toplumsal alanlardaki davranış düzeninden şekillenmektedir). Ayrıca çözüm için asıl odaklanılması gereken genç, yaşlı, farklı cinsiyet farklılığı/ eğilimi vs. gibi konular değil, insan davranış biçiminin oturtulmasıdır, bunun da yolu eğitimden geçmektedir.
- Rant odağı, politik ve ticari çıkarlar büyük bir sorun olarak değerlendirilmektedir. Çıkar grubunun dolaylı olarak sebep olduğu hareketlilik/erişim sorunları bulunmaktadır.
- Tabandan gelen taleplerin dikkate alınmaması durumu
- Çıkarlar gözetilirken kullanılan/ tüketilen kaynaklar (zaman, eğitim, özgürlük, yasal mevzuat, doğal kaynaklar)
- Erişimde zaman kısıtlaması ve planlama eksikliği (örneğin transfer noktalarına erişim sorunu)
- Erişimde sosyo-ekonomik eşitsizlik söz konusu (yüksek gelir grubunun yaşadığı çevrelerde erişilebilirlik altyapısı daha iyi sağlanırken, alt gelir grubunun yaşam alanı için yok denecek kadar az uygulamalar var).

Bu tema kapsamında olası stratejik ortaklıklar iki tür aktör grubu altında tanımlanmıştır;

- Karar almaya katılan aktörler (uygulayıcılar): merkezi ve yerel yönetim, özel sektör, üniversiteler, STK
- Etkilenen aktör grupları: cinsiyet, yaş, etnik yapı, din, dil, engellilik durumu, gelir ve geçim, eğitim/kültür düzeyi, kültür yapısı, istihdam, göçmenlik durumu.

### Yaklaşımlar;

- Etkilenen aktörlere yönelik farkındalık yaratma yaklaşımları
- Herkes için Tasarım: Herkesin Bilmesi/Bilinçlenmesi için
- Kırılgan/dezavantajlı gruplara ek vurgu yapmak
- Erişimde tasarım standartlarını düzenlerken amaçlanan ve geliştirilen politikaların netleştirilmesi
- Tasarım kriterleri ve uygulama detayları üzerinden kentsel tasarım ve hareketlilik ilişkisini vurgulamak
- Tasarımla kent bilincini ve kentli olma bilincini yaratmak, bunun için okullarda bir müfredat oluşturmak - hem çocuklar için hem yetişkinler için bu bilinci oluşturmaya yarayacak zorunlu enstrümanlar geliştirmek (örneğin üniversitelere zorunlu erişebilirlik dersi konulması)
- Dezavantajlı/kırılgan gruplara yönelik alınan kararlar uygulamada sorunlar ve bilinçsizlikler olduğu sürece olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bu nedenle karar alıcıların da bilinçlenmesi önem taşımaktadır.

Sonuncu yaklaşım doğrultusunda karar alıcı aktörlere yönelik farkındalık yaratma yaklaşımları:

- Karar alıcılara empati kurdurmak (nasıl yapılabilir?): Teknolojik araçlar yardımı ile olabilir (uygulamalar)

- Bu uygulamalarda mevcut kent dokusunu katmak öneri olabilir: şehir plancıları, mimarlar bu uygulama tasarlanırken görüş sunmuyor, bu sahada aktif olmak önem taşıyor
- Teknolojik sistemler bizim kadar dinamik değil, bireysel kullanıma imkân sağlamıyor. Büyük veri (BigData) birikimi söz konusu, ancak bizle paylaşılmıyor. Az veri giriliyor; bu da kullanıcılara sorun olarak yansıyor. Bu gibi sorunları gidermek üzere kurumlar arası entegrasyonun geliştirilmesi büyük önem taşıyor.

### Tema kapsamında gelecek vizyonlar;

- Metronun diğer toplu taşıma türleriyle entegrasyonunun artırılması (farklı kullanıcı gruplarını da gözeterek kullanıcı dostu yapılması için)
- Transfer noktalarına erişim sorununun çözümü (Uzunçayır örneği)
- «Yanlışı insanı yürütüyoruz.» (tarihi ve turistik bölgelerde yerel halkın yanı sıra turistlerin yaya hareketliliğinin düzenlenmesi: kapıya kadar otobüs yerine yürümeye teşvik)
- Yerel halkı daha hareketli olmaya nasıl teşvik ederiz? Sokakların canlılığı, güvenliği...
- Hareketliliğin düzenlenmesinde kentsel tasarım kararlarının kapsayıcılığı (1 m genişlikteki kaldırımlar sorunu)
- Engellilerin erişimi için genişliği 1,5 m'nin altındaki kaldırımların tespiti (mağduriyet haritası) ve çözümü
- Genelde halk, özellikle çocuklar ve gençler için farkındalığı artırmaya yönelik müfredat oluşturma– Kentlilik nedir? Kentte yaşama kuralları nelerdir? İstanbullu olmak nedir? Kamu mekanlarında, toplu taşımada ve trafikte nelere dikkat etmeliyiz?
- Karar alıcıların farkındalığını arttırmak– Karar alıcıları «alana» indirip yerel halkla ilgili empati kurdurmak, doğal farkındalık sağlamak, duyarlılıklarını arttırmak için fikirler
- Kent morfolojisini (konut dokusu, yol dokusu, yol genişliği vb.) göz önüne alan (parametre) navigasyon uygulamaları– mahalle içi trafiği azaltmak, yerel sakinlere duyarlılık



- Risk yönetimi ve dayanıklılık– Yaş, cinsiyet, engellilik, göçmenlik... Kırılgan toplulukların lokasyonları ve noktasal ihtiyaçlarının tespiti, bunlara dönük çözüm önerileri
- Engellilerin hareketliliğini artırmak için tasarım atölyesi (3B yazıcılar, prototipler... gibi planlama araçları) ---- bunu cinsiyet, yaş... genişletebiliriz.
- Konut hareketliliği– İstanbul'da iş vb. için artan yer değiştirme olgusunun incelenmesidir.

### III. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL LOJİSTİK

Sürdürülebilir kentsel lojistik temasını kapsayan temel konular-anahtar kelimeler;

- Sürdürülebilir lojistik (ekonomik, sosyal, çevresel),
- Lojistik depolama alanları, antrepo, nakliye ambarları
- Entegrasyon,
- Lojistik planları,
- Antrepo,
- Kapasite planlama,
- Kent içine lojistik araç girişini azaltma,
- Veri ve bilgi paylaşımı,
- Sektörel katılım,
- Kentsel büyüme öngörülleri,
- Birimler ve paydaşlar arası koordinasyon,
- Çalışma saatleri

Temanın İstanbul üzerinde etkileri aşağıdaki konular kapsamında tartışılmıştır.

- Lojistik ve servis araçları arasındaki etkileşim (Tuzla örneği),
- Belediye bütçesi sorunları,
- Dinamik kentsel büyümenin yarattığı sürdürülebilirlik sorunları,
- Kararların uygulanmasında denetim problemleri,
- Lojistik master planı,
- Mega projelerin etkisi,
- Deniz ulaşımının lojistikte payının arttırılması,
- Küçük işletmecilerin, esnafın, marketlerin yükleme boşaltma sorunları,
- Yasal mevzuatın güncellenmesi.

## Gelecek vizyonları;

- Elektrikli araçların kullanımı,
- Paylaşımlı lojistik taşımacılık,
- Pilot bölgelerde yeni iş modellerinin uygulanması,
- Lojistik veya kentiçi ulaşım performans endeksi geliştirilmesi,
- İl - İlçe belediyeleri arasındaki bilgi paylaşımı teşvik edilmesi,
- Drone sistemi ile lojistik taşımacılık (LAB, sistem geliştiricilerle birlikte fizibilitesini çalışabilir),
- Otonom araçlar olarak ele alınmaktadır.

## Stratejik ortaklıklar için aktörler;

- Özel sektör, yerel yönetimler, Teknokent vb. ortak pilot projeler geliştirilebilir,
- Sektör temsilcilerinin katılımı,
- Vatandaş katılımı (esnaf, küçük işletmecilerin taşımacılığı),
- Lojistik firmalarında çalışanlarının katılımı,
- Lojistik firmalarına teknik geziler,
- İBB ve ilçe belediyeleriyle protokoller ve projeler geliştirilebilir,
- Sivil toplum kuruluşlarının katılımı,
- Anket çalışmaları, saha çalışmaları yoluyla vatandaş katılımı sağlanabilir.

## Bu çerçevede İstanbulON nasıl katkı sağlar-neler yapabilir?

- Karar alma mekanizmalarına destek vermek,
- Ulaşım koordinasyon, planlama birimleriyle birlikte müşterek çalışma ve danışmanlık,
- Yerel yönetimlerle karşılıklı protokollerle çalışma,
- Plan, uygulama, proje vb. alanlarda işbirlikleri oluşturulması,
- Farklı dağıtım/lojistik firmaların faaliyetlerini tek çatı altında toplanabilir mi?
- Çevresel Etki / karbon salınımı ve gürültü ile ilgili çalışmalar.

## IV. HAREKETLİLİKTE YENİLİKLER

Hareketlilikte yenilikler teması temel olarak Teknoloji ve İşletme-yönetim-organizasyon konuları çerçevesinde ele alınmıştır.

- Teknoloji:
  - Otonom taşıtlar
  - Elektrikli araçlar
  - Büyük veri (Big Data)/Endüstri 4.0
  - Uzaktan eğitim
  - Sanal alışveriş
  - Evden çalışma
  - MaaS
  - AUS (Akıllı Ulaşım Sistemleri)
  - Paylaşımlı hareketlilik
- İşletme/yönetim/organizasyon:
  - Engelliler için düzenlemeler
  - Çocuklar ve yaşlılar için düzenlemeler
  - Eğitim/okullar ile ilgili düzenlemeler
  - Verileri doğru toplanması ve paylaşılması
  - Verilerin sürdürülebilirliği ve dinamik planlama
  - Yeni bir planlama yaklaşımı/bakış açısı

Temanın İstanbul üzerine yansımaları ve önemi:

- Yereldeki ihtiyaçların iyi analiz edilememesi problemi (ilçeler arası farklılıklar)
- Farklı birimlerin farklı veri toplama biçimleri üretmesi ve paylaşmaması
- Yöntemsel problemler
- Yaklaşım (Kullanıcı dostu mekanizmalar, geribildirim ihtiyacı)
- Yönetim (Yetki alanı karmaşaları)
- Paylaşım (Şeffaflık, birimleri arası veri paylaşım problemi, halkın bilgilendirilmesi gerekliliği)

Gelecek vizyonları kısa, orta ve uzun dönemli olarak değerlendirilmiştir.

Kısa dönem:

- Veri toplama yöntemlerinin artırılması ve bütünlük bir veri toplama sisteminin geliştirilmesi
- Nicel ve nitel veri ayrımının yapılması ve veri işleme yöntemlerinin verinin niteliğine göre belirlenmesi

- Halkın katılımının sağlanması için yöntemlerin geliştirilmesi
- Özel ihtiyaç gruplarına yönelik projelerin geliştirilmesi

#### Orta dönem:

- İleri teknolojilere giderken yerel ve merkezi yönetim anlayışı
- Şeffaflık ve katılımçılık
- Kullanıcı ve birey odaklı tasarım ve bakış açısı geliştirilmesi
- Veriyi doğru toplama açısından verinin yerelleştirilmesi

#### Uzun dönem:

- Gelişen teknolojilerin karar verme yöntemlerini dönüştürme biçimlerinin farkına varılması
- Bilinen ve alışlagelen yöntemlerin dışında karar ve yöntemlerin geliştirilmesi için çalışmaların yapılması

#### Stratejik Ortaklıklar

- Yönetim mekanizması
- Ana çatıyı belirleyen ve kırmızı çizgileri çeken merkezi otorite
- Yerellikten gelen dinamikleri değerlendirebilecek ve aktarabilecek yapılar
- Makro düzeyde serbest piyasaya bırakılmaması gereken sistem
- Mikro düzeyde ise yerelin ihtiyaçlarının değerlendirilebilmesi

Karar vericilerin verimli, ekonomik, etkili bir son ürün ortaya koyabilmesi, ancak verinin doğru üretilmesi ve kullanılmasına bağlı olduğundan, ilk adım verinin ne olması, nasıl üretilmesi ve nasıl kullanılması sorularının cevaplanması olmalıdır.

## V. ULAŞIM SİSTEMLERİNİN DAYANIKLILIĞI

Ulaşım sistemlerinin dayanıklılığı konusunda öne çıkan anahtar temalar;

- Farklı afet türlerine göre ulaşım sisteminde dayanıklılık
- Farklı afet türleri-farklı ulaşım türleri ve dayanıklılık
- Ulaşım Sisteminin; Fiziksel, ekonomik ve sosyal dayanıklılığı
- Kapasite aşımı ve dayanıklılık
- Finans kaynakları ve dayanıklı ulaşım
- Sürdürülebilir dayanıklı ulaşım için sürdürülebilir finans modelleri
- Sürdürülebilir dayanıklı ulaşım için sürdürülebilir işletme modelleri
- Kentsel dönüşüm ve dayanıklı ulaşım
- Yerleşik alanda dayanıklı ulaşım sistemleri
- Yeni gelişim alanlarında dayanıklı ulaşım sistemleri
- Yetki dağılımı ve dayanıklı ulaşım
- Araç ulaşımı ötesinde yaya/kadın/engelli için dayanıklı ulaşım sistemleri

Temanın İstanbul özelinde değerlendirilmesi konusu;

- Nüfus artışı-mekana dayalı nüfus politikası
- Doğal afet riski
- Kentsel dönüşüm-yapılaşmış çevre
- Hukuki engeller-politik yaptırımlar
- Karayolları dışında diğer ulaşım türlerinin özendirilmesi
- Toplu taşımada kullanıcı konforu
- Ulaşım yatırımları-artı değer şeklinde ele alınmıştır.

Gelecek vizyonları "**çok paydaşlı-bütüncül planlama anlayışı**" kapsamında "toplumsal bilincin oluşturulması" hedefine vurgu yapılarak kısa-orta-uzun dönemli olarak belirlenmiştir.

Kısa dönem:

- Mekansal nüfus politikaları
- Deniz ulaşımının teşvik edilmesi

#### Orta dönem:

- Hukuki engellerin aşılması
- Yetki çatışması
- Politik yaptırımların üstesinden gelinmesi

#### Uzun dönem:

- Toplumsal bilincin oluşturulması ve dayanıklılığı sağlanmış
- Kendini sürekli yenileyebilen ve sürdürülebilir bir sistemin kurulması olarak değerlendirilmiştir.

#### Stratejik ortaklıklar;

- İBB
- İlçe belediyeleri
- Üniversiteler: ulaşım bölümleri başlıbaşına paydaş
- Bakanlıklar
- STK (konuyla ilgili olması en önemlisi süreyi uzatmamak adına)
- Kalkınma ajansları
- GYO (alt yapı GYOları)
- AB fonları
- İller Bankası
- Özel sektör
- GYF (gayrimenkul yatırım fonları)
- İl müdürlükleri
- Karayolları genel müdürlüğü

## SONUÇ & DEĞERLENDİRME

İstanbulON Kentsel Hareketlilik Laboratuvarı'nın ilk toplantısı ve çalıştayı kentsel hareketliliğin tüm boyutlarının farklı sektörlerden katılımcılarla birlikte değerlendirildiği verimli bir etkinlik olmuştur. Çalıştayın 3 temel vurgusundan bahsedilebilir: (a) *hareketliliğin ürettiği sosyo-mekansal, ekonomik ve politik kurguların daha iyi analiz edilmesi gerektiği; (b) hareketliliğin neden-sonuç ilişkileriyle birlikte derinlemesine anlaşılmasının bizlere ulaşımın güncel sorunlarıyla mücadele etme araçlarını vereceği; (c) bu araçların yenilikçi yöntemlerle tanımlanması gerekliliğidir.*

(a) Analiz süreçlerinde verinin paylaşımı kadar verinin niteliği ile ilgili tespitler dile getirilmiş, verinin birlikte ve açık bir şekilde üretiminin bu süreçlere katkı sağlayacağı vurgulanmıştır.

Sorunların iyi tespit edilebilmesi için karar vericilerin de kenti deneyimlemesi, toplumda farkındalık aktivitelerinin yapılması, toplumun farklı kesimleri için yaparak öğrenme gibi yöntemlerin uygulanması önerilmiştir.

(b) Hareketliliğin sürdürülebilir olması için benimsenebilecek temel prensiplerinden biri hareketlilik hacmini artırmayacak politikalar olurken İstanbul'da 'hareketsizliğin' özellikle fiziksel ve zihinsel engelliler, çocuklar, kadınlar, düşük gelir grubundan bireyler için daha olumsuz neticeler doğurmakta olduğu vurgulanmış ve politikaların bu kırılgan toplulukların ön plana alınarak kurgulanması gerektiği önerilmiştir.

(c) Yenilikçi araçların akıllı mobilite önerilerinden yeni katılımcı modellere kadar hem yöntem kapsamında hem de mekânsal ve sosyal politikalar alanlarında geliştirilmesi önerilmiştir.

İstanbulON Kentsel Hareketlilik Laboratuvarı tüm bu öneriler çerçevesinde kentsel hareketlilik alanında kamu, özel sektör, üniversite ve sivil toplumun farklı paydaşlarını biraraya getiren yaşayan bir laboratuvar olarak konumlanmaktadır. Bu kapsamda sürdürülebilir, kapsayıcı, çağı yakalayan, toplum odaklı hareketlilik çözümlerini toplumla birlikte üretecek olan bu yapı İstanbul ve Türkiye'de kentsel hareketliliğin



içeriğinin ve sunduklarının geniş anlamlarıyla irdelenmesini ve bu alanda yeniliklerin takibini ve paylaşımını yapmayı hedeflemektedir.

İstanbulON'un paydaş ağının genişletilmesi ve gelecek etkinliklerin planlanması için mini bir anket hazırlanmıştır. Tüm katılımcılarımız ankete davetlidir:  
<https://www.onlineanketler.com/s/551025b>