



“Toplu Ulaşım Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu” Ortak Akıl Konferansı 5 Kasım 2014

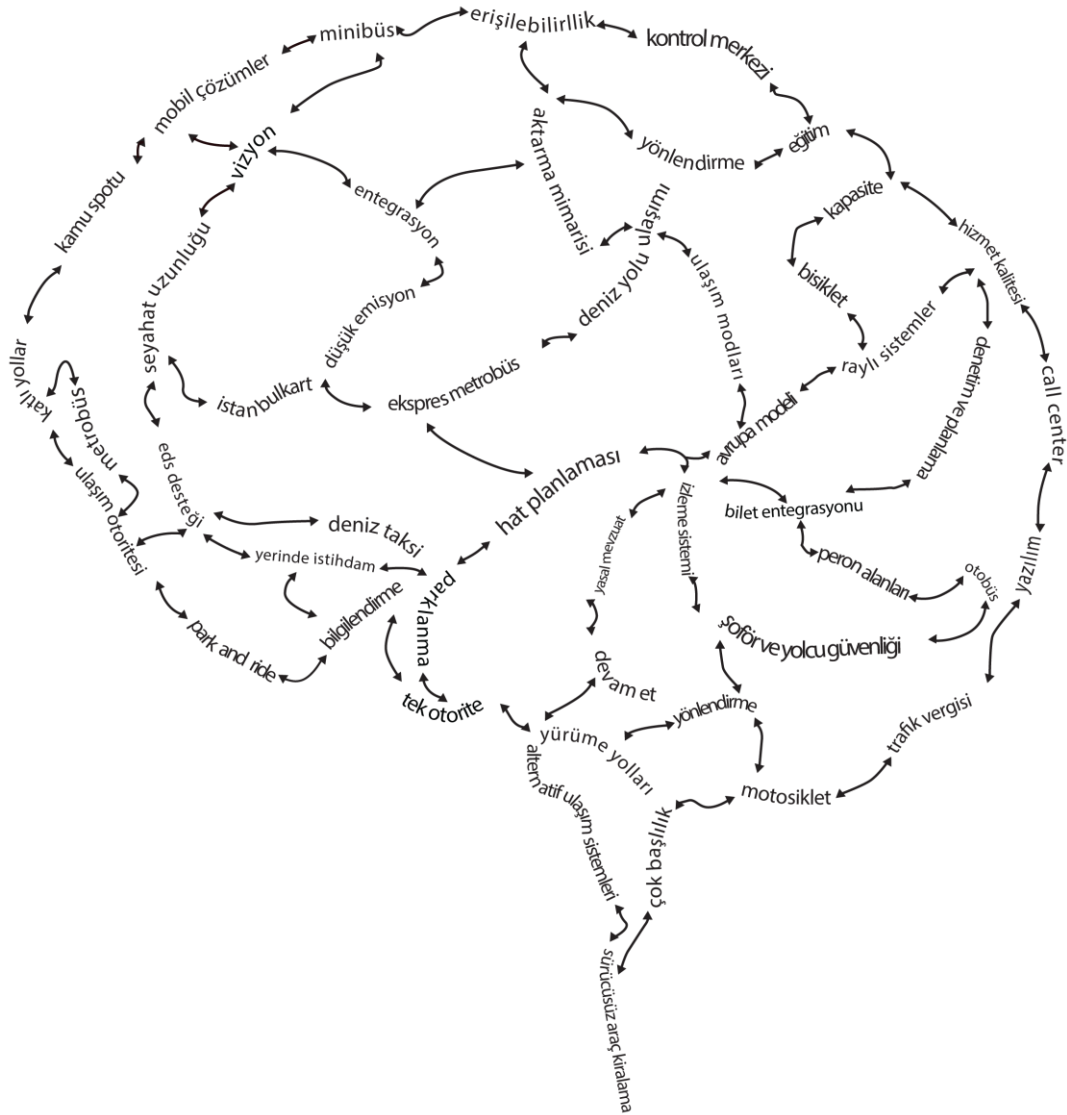


ortakakilkonferansi.com

TOPLU ULAŞIMDA MODLAR ARASI ENTEGRASYON VİZYONU

ORTAK AKIL KONFERANSI

5 Kasım 2014, Barcelo Eresin Topkapı



İÇİNDEKİLER

<i>Açılış Konuşmaları.....</i>	<i>3</i>
<i>Yönetici Özeti.....</i>	<i>8</i>
<i>Program.....</i>	<i>9</i>
<i>Birinci Oturum – Çevresel Analiz</i>	<i>10</i>
<i>İkinci Oturum – Balık Kılçığı Tekniği.....</i>	<i>16</i>
<i>Üçüncü Oturum – Gelecek Çemberleri.....</i>	<i>36</i>
<i>Genel Değerlendirme.....</i>	<i>43</i>
<i>Memnuniyet Anketi Sonuçları.....</i>	<i>41</i>
<i>Katılımcı Listesi.....</i>	<i>49</i>

AÇILIŞ KONUŞMALARI



Sayın Hocalarım, Değerli Katılımcılar, entegrasyon temalı böyle bir ortak akıl konferansının yapılması bizleri heyecanlandırıyor. İETT yaptığı bu çalışmalarla İstanbul’da ulaşım ile ilgili problemlerin çözülmesi için bilgi birikiminin oluşmasına fayda sağlayacak. Biz de bu bilgi birikimiyle daha farklı sonuçlar üretebilmek için gayret gösteriyoruz. Söz konusu çalışma akademik bir yaklaşım ile sonuçları ele alacak ve farklı çözüm önerileri sunacaktır.

İstanbul sürekli büyüyen bir şehir, dolayısıyla büyüyen şehrin büyüyen problemleri oluyor. Bunların başında da ulaşım gelmektedir. Bizler modlar arası entegrasyonu sağlayarak ulaşım da sürdürülebilir hizmet kalitesini elde etmeye gayret gösteriyoruz. Minibüslerden, deniz taşımacılığına; deniz taşımacılığından raylı sisteme; raylı sistemden lastik tekerlekli otobüse kadar birçok ulaşım modu ile hizmet veriyoruz. Belki de yarın helikopter noktasında da bazı çalışmalar yapmak zorunda kalabiliriz. Bu yüzden sizden alacağımız bilgiler ve buradan çıkacak sonuçlar bizi daha farklı noktalara doğru götürecektir.

Entegrasyon ulaşım için çok önemli bir konudur. Entegrasyonu sağlayabilmek için de sisteme girdileri ve çıktıları doğru bir şekilde yönetebilmemiz gerekiyor. Bizler önemli unsuru maliyet gibi görsek de kamu işletmeciliğinde vatandaş memnuniyetini ön planda tutmak zorundayız. Bunları yaparken bizim adımıza özel sektörün toplu ulaşım hizmetinde yapmış olduğu faaliyetleri göz önünde bulunduracak bir modlar arası entegrasyonu da yerine getirmemiz, onların maliyet kalemlerini nasıl karşılayabileceğimizle ilgili bazı çözümler üretmemiz gerekiyor. Tabii ki bunları yaparken hem etkinlik hem de verimliliği ön planda tutacağız. İşletmecilik bazında sadece etkinlik verimliliğini hedeflemememiz gerekir. Vatandaş memnuniyeti bizim için en büyük etkinliktir. Vatandaşın bir noktadan bir noktaya giderken en kısa zamanda o noktaya varabilmesi bizim için en büyük verimliliklerdir.

İstanbul’da ticari hız her geçen gün azalmaktadır. Bizim bu ticari hızları arttırabilecek bir toplu ulaşım modelini de geliştirmemiz gerekiyor. Sadece araçların etkinliği, verimliliği değil aynı zamanda sinyalizasyonu ve bu sinyallerin, parklanmaların farklı farklı noktalardaki kavşakların, köprülerin durma yerlerinin ve dönme yerlerinin de toplu ulaşım a etki ettiğini göz önünde bulundurmamız gerekir. Onun için sadece raylı sistemlerin rayda gitmesi, orda toplu ulaşımın sağlanması veya doğal asfalt olan denizdeki işletmeciliğin sağlanması bizi geleceğe taşımayacak. Karadaki hareketlilik bizim için de çok önemli olacaktır. İnşallah sizden gelecek bilgiler doğrultusunda hem kara hareketliliği hem deniz hareketliliği hem de ray hareketliliğinin dışında buradan hava hareketliliği de gündeme gelecektir. Biz de Büyükşehir Belediyesi olarak yeni bir vizyon projesinin çıktısını buradan elde etmiş oluruz.

İnşallah hem akademisyenlerimizle hem sektörden gelen tüm arkadaşlarımızla da katkılarıyla farklı bir vizyonu buradan elde edeceğimizin kanaatindeyim. Akşama kadar sürecektir olan çalışmalarda hem sizlere hem de hocama başarılar diliyorum. Bu toplantının çıktılarının İstanbul'a, geleceğe ve torunlarımıza faydalı olması ümidiyle hepinize saygılar sunuyorum.

Dr. Hayri BARAÇLI
İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Genel Sekreteri



Bizi kırmadan konferansımıza gelen çeşitli Kurumların Yöneticileri ve çok kıymetli Ulaşım Gönüllüleri, 'Toplu Ulaşım Arası Entegrasyon Vizyonu' ortak akıl konferansına hoş geldiniz.

Umarım buradan ayrıldıktan sonra herkesin entegrasyon konusunda kafasında belirli şeyler yerleşir ve İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılamak için yeni fikirler elde etmiş oluruz. İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü olarak entegrasyon konusunda

hazırladığımız sunumu sizlerle paylaşmak isterim.

İstanbul'la ilgili ilk önce genel eğilimden; trendin ne tarafa doğru gittiğinden sizi sıkmadan hızlı hızlı bahsedeceğim. Son beş yıl içerisinde ortalama nüfus artışı %2.1 civarındadır. Toplu ulaşım yolculuklarının bu artış içindeki payı %1'dir. Araç edinilmesine gelince, özel araçların İstanbul trafiğindeki sayısı %3,4 şeklinde artmaktadır; dolayısıyla her yıl trafik akış hızındaki yavaşlamanın sebebini bu slaytta özetleyebiliriz. Yani nüfus bir taraftan %2,2 artarken diğer taraftan özel araç %3,4 artıyor. Ancak toplu ulaşımın bundan aldığı pay %1 seviyesindedir. Bütün bu çalıştayların ve bundan sonraki yapacağımız çalışmaların temel hedefi: ' Bu trendi nasıl değiştirebiliriz?' olacaktır. Bununla ilgili tabii ki çok köklü çalışmalar oluyor. Ama bunun yanında il ulaşımını kaos haline sokan, zaman zaman bir takım yollarda karşılaştığımız olumsuzlukların sebeplerinden bir tanesi de küçük ya da büyük kazalardır. İstanbul'da bir günde ortalama bine yakın kaza meydana geliyor. Dolayısıyla yol akışkanlığı hızını büyük ölçüde kaybediyor. Bildiğiniz gibi deniz taşımacılığından otobüse, servise, taksiye kadar bütün alternatif modların hepsi toplu ulaşım olarak İstanbul'da yer almaktadır. Toplu ulaşımın paylaşımında ise yoğunluk %83'lük bir oranla hala kara lastik tekerlekliyle dayanıyor. Raylı sistemin payı ise giderek artış göstermektedir. En sevindirici tarafı ise yeni metro hatlarının hizmete açılmasıyla birlikte yolculukların iki milyona yaklaşmasıdır. %15 rakamını %30'larda gördüğümüzde, İstanbul biraz daha erişilebilir bir kent haline gelmiş olacaktır. Kara ulaşımının kendi içerisindeki dağılımında ağırlık otobüs taşımacılığındadır. Ama hala sistemde %20'ler civarında minibüsler bulunmaktadır. Yaklaşık 6.500'e yakın minibüs İstanbul trafiğinde hizmet veriyor. Bunun yanında 2013 sonu itibarıyla 48 bin adet ruhsat alan servis araçlarımız var. Servislerin İstanbul kara ulaşımındaki payı da %23 civarında seyretmektedir. Taksi dolmuşları, İETT otobüsleri ve halk otobüsleriyle birlikte toplam 6.149 tane otobüsümüz var. 1.200'lerde olan yolculuklarımız artmış olsa da toplam yolculuk sayımız 1 milyar 200 milyon 718'dir.

İstanbul metropoliten alanı içerisinde son rakamlarla toplam 11774 durak var. Bunların 885 tanesinin akıllı ve LCD duraklar olmasının yanı sıra 11574 durak elektronik olarak interaktif bilgi alınabilecek hale geldi. İstanbul'da en temel müşterimiz yolcu. Yolcularımızın dışında İstanbul toplu ulaşımına katkı veren birçok kuruluş var. Bunlar başta üniversitelerimiz. İlgili enstitüler kuruluyor ve çok önemli hizmetler

gerçekleştiriyorlar. Gerçek anlamda ulaşım yatırımlarını yapan kuruluşlara ve aynı zamanda ulaşım işletmecilerine ufuk açıyorlar. Ağırlıklı olarak İBB Ulaştırma Bakanlığı ve onlara bağlı kurumlar İstanbul ulaşımında yer alıyor.

Bu çalıştayın konusu entegre ulaşım. Sizlere entegre ulaşımı nasıl bir metodolojiyle inceleyeceğimizi ana başlıklar altında özetlemek istiyorum.

Her şeyden önce entegrasyon olabilmesi için bilgi paylaşımının olması gerekir. Buna açık uçlu veri paylaşımı diyoruz. Tüm yöneticilerle aynı veri tabanı eşit seviyede paylaşılsın; herkesin kararlarına destek olacak bilgi ediniminin altyapısını oluşturalım istiyoruz. Aynı zamanda bu veri ağına yolcular da ulaşabilsin; yani seyahatini planlayabilecek yol ağındaki seyahat patentini rahatlıkla çıkarabilsin. Ne kadar zamanda nereye gidilebileceği gibi öngörülebilir seyahat süreleri için bunlar son derece önemli konulardır.

Toplu ulaşımın diğer önemli entegrasyon ayaklarından bir tanesi de fiziksel entegrasyonu gerçekleştirmektir. Maalesef bütün ulaşım modları kesintisiz bir şekilde seyahatin başından sonuna kadar gitmiyor. İstanbul'un tipografyasından dolayı farklı ulaşım modlarıyla seyahat ediyorsunuz. Farklı ulaşım modlarıyla seyahat ettiğinizde bir seyahat bitiminden diğer seyahat başlangıcına kadar geçen sürede fiziksel entegrasyonun çok kolay olması lazım. Aynı zamanda gece ve gündüz günün her saatinde kullanılabilir olmalıdır. Hem bayan hem de engelli yolcularımız için bu entegrasyon noktaları aynı zamanda güvenli bir alan haline gelmelidir.

Toplu ulaşımında ayrıca entegrasyon alanlarından bir tanesi de fiyat, bilet entegrasyonudur.. Yolcu olarak bindiğiniz zaman farklı bilet tipleriyle, farklı ödeme sistemleriyle karşılaştığınızda seyahat de sizin için çekilmez hale geliyor. Aktarmalardaki bu fiyat ödeme problemi, seyahat sürenizin belki on dakika, on beş dakika uzamasına sebep oluyor. Ama İstanbullu olarak gerçekten çok önemli bir noktaya eriştik. Gururla söyleyebilirim, İstanbul'daki hemen hemen herkesin cebinde İstanbulkart var. Dışardan gelen giden turistlerin de edinmesiyle birlikte yaklaşık 15 milyon kart sahibi oldu. Dolayısıyla ücret entegrasyonunda da belli bir noktaya erişmiş olduk.

Bir diğer entegrasyon alanını da kamu-özel sektör işbirliği oluşturur. Kamu dışında özel sektörün de bu alanda yer alabileceği çok iyi işbirliği metodları oluşturmak gerekiyor. Özellikle kara ulaşımının hatta deniz ulaşımının neredeyse tamamına yakını özel işletmeciler vasıtasıyla sürdürülüyor. Tabii bu özel işletmeciler vasıtasıyla sürdürülürken bunun yönetiminin aynı anlayışla yapılabilmesi, aynı verileri paylaşması ve aynı standartlarla yönetiminin değerlendirilmesi gerekiyor. Özel işletmecilerin de yolcuya karşı sorumluluğunun olması gerekiyor. Bu nedenle onların da performanslarını takip edecek bir sistem kurmamız gerekiyor.

Ulaşım operatörleri arasında kendi içinde entegrasyonunun olmasını önemsiyoruz. Bunun için operatörlerin performansının söylediğim gibi ortak bir modelle yönetilmesi, yönetim ve kontrol gücünün bu operatörlerin derinliğine kadar paylaşılması gerekiyor. Tabiatıyla deniz taşımacılığı, raylı sistem taşımacılığı, otobüs taşımacılığı ve turistik taşımacılığının her birinin hem teknolojik kendine özgü ağır koşulları var olduğundan

hem de farklı bir sektöre hitap ettiklerinden kendi öz kimliklerini kaybetmeden derinliklerini arttırabilecek, know-how'ını geliştirebilecek sistemleri oluşturmamız gerekiyor.

Ulaşım entegrasyonun en büyük başlıca unsurlarından bir tanesi de yük ve yolcu taşımacılığı. Bildiğiniz gibi karayolu taşımacılığında hepimiz aynı altyapıyı kullanıyoruz. Ama bizimle birlikte özel araçlar, hafriyat kamyonları, yük kamyonları, lojistik araçlar da aynı altyapıyı kullanıyor. Bunlarla en azından aynı altyapıyı zaman paylaşımlı kullanmamız gerekiyor. Sabah pik saatlerde bütün herkes iş ve okula giderken, hafriyat kamyonlarının ya da lojistik araçların da aynı altyapıyı paylaşması son derece sıkıntılı. Dolayısıyla şehirlerarası yolculuk yapan havayolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığından gelenlerin de şehrin içine yayılımını sağlayarak entegrasyon noktalarını hesaba katmamız gerekiyor.

Bununla birlikte ulaşımın vazgeçilmez unsurlarından bir tanesi daha: ulaşım master planı. Yerleşim planlarıyla uyumlu gitmesi gerekiyor. Ulaşım master planının on sene önce yaptık bir kere dokunduk değil de gerçekten dinamik yaşayan bir süreç haline gelmesi gerekiyor. Ve güncel ulaşım master planının aynı zamanda bütün gelişmeleri de içermesi; yerel şartlarda yapılan değişikliklerin ve de geleceğe ait öngörülerin de bu planda doğru gerçekleştirilmesi gerekiyor.

En kritik ulaşım entegrasyon noktalarından biri de biliyorsunuz ki eğitim kurumları, sağlık kurumları ve eğlence merkezleridir. Yolculuk kategorisinde %70-%75 oranıyla en büyük payı iş ve okul yolculukları alıyor. Dolayısıyla bunlar arasında da çok iyi bir iletişim olması gerekir. İstanbul'da 43 tane üniversite var. Üniversite yapılıyor ama ulaşım alt yapısı düşünülmeden yapıldığında, çocukların okula erişimi imkansız hale geliyor. Bunun standart bir hale gelmesi için bu yapılaşmayla birlikte okul yönetimleriyle de çok iyi iş birliklerinin kurulması gerekiyor.

Çevresel ve sosyal ekonomik politikalarla entegrasyon noktaları da gerçekten uyumlu olacaktır. 10. kalkınma planı geçen yıl devreye alındı. Bu planda öngörülen kalkınma hızı bizim yolculuk değerlerimiz için son derece önemli. Yolculuk artış hızlarına baktığınız zaman ekonomik gelişmişlikle doğrudan paralellik seyrettiğini görürsünüz. Ne zaman ekonomik gelişmişlik, kalkınma hızı aşağı düşer bizim yolculuklarımızda da duraklama olur. 2023 projeksiyonu yapıyoruz. Bu projeksiyonlarla birlikte bizim de ulaşım altyapısını onunla entegre edebilecek bir çalışma anlayışını eş zamanlı olarak yürütmemiz gerekiyor.

Değerli hocalarımıza ve sizlere, ortak akıl konferansımıza katıldığınız için teşekkür ediyor, konferanstan çıkacak olan yeni fikir, proje ve sonuçların İstanbulumuza hayırlı olmasını diliyorum.

Mümin Kahveci
İETT İşletmeleri Genel Müdürü

YÖNETİCİ ÖZETİ

“Toplu Ulaşımında Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu Ortak Akıl Konferansı” İBB ve İETT tarafından organize edilen, bir gün boyunca süren üç ana oturumdan oluşan bir çalışma olarak düzenlenmiştir. Toplu ulaşım sisteminin paydaşlarının katıldığı bu arama konferansı, modlar arasında entegrasyon konusunu bir problem olarak ele almış ve çeşitli problem çözme teknikleri kullanarak analiz etmiştir. Beş farklı paydaş grubundan katılan **70** kişi, **4** kişilik moderasyon ekibinin gözetiminde Prof. Dr. İbrahim Kırcova moderatörlüğünde gün boyu çalışarak aşağıda ayrıntıları verilen çalışmaları gerçekleştirmiştir. Etkinliğin araştırma sorusu “İstanbul’da Modlar Arasında Entegrasyon nasıl sağlanır?” olarak belirlenmiş ve bu sorunun cevabı aranmıştır.

Elde edilen verilere göre tüm paydaşlar sorunun çözümü yönünde katkı vermeye hazır olduklarını belirtmişler ve bu çabaların İBB ve İETT önderliğinde yürütülmesinden memnuniyet duyduklarını ifade etmişlerdir. Uzun yılların birikimiyle ortaya çıkmış ve kentsel planlamadan, altyapı ve üstyapı birimlerinin oluşturulmasına, teknolojik imkanların kullanılmasından, sosyo-kültürel faktörlere kadar pek çok farklı değişkenle ilişkili bu sorunun çözülmesi için zaman, kaynak, emek ve niyet gerekmektedir. Bu arama konferansı tarafları bu konuda ortak bir noktada buluşturmayı başarmış ve çözüm çabalarının başlatılması ile ilgili olarak kapsamlı bir yol haritası sunmuştur.

İlk olarak tek bir yetkili otorite ihtiyacı belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır. Entegrasyonun tek bir merkezden sağlanmasına ve bunun için de yasal olarak yetkilendirilmiş bir birime ihtiyaç bulunmaktadır. Bu ihtiyacın ardından bütün modların merkezi bir planlama ile çalıştırılması, fiziki ve beşeri tüm unsurların entegre edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla teknolojik imkanların kullanılması, yeni finansman modelleri ile kaynak sağlanması çalışmalarının yapılması amaçlanmalıdır.

PROGRAM

Moderatör: Prof. Dr. İbrahim Kırcova

09.00-09.30 **Kayıt – Karşılama ve İkram**

09.30-10.00 *Açılış Oturumu – (Açılış Konuşmaları, Bilgi Sunumu, Yöntem Sunumu ve Tanışma)*

10.00-12.00 *1. Oturum – Çevresel Analiz*

12.00-13.00 *Öğle Yemeği*

13.00-15:00 *2. Oturum – Ulaşım Modları Arası Entegrasyon Modeli Sorun Analizi- Balık Kılçığı Yöntemi (Grup Çalışması)*

15:00 – 15:30 *Kahve Arası*

15:30 – 17:30 *3. Oturum - Stratejik Kurgu –Gelecek Çemberleri (Grup Çalışması)*

17:30 – 18:00 **Kapanış ve Genel Değerlendirme**

BİRİNCİ OTURUM - ÇEVRESEL ANALİZ

1. Yasal ve mevzuat düzenlemelerinin entegrasyon vizyonu ile yeniden düzenlenmesi
2. Mimari yapıların kentsel yapının entegrasyonuna uygun olması gerekli
3. Kamu spotu ile eğitimin entegrasyonu ve toplu ulaşım bilgilendirmesi
4. Toplu ulaşımında trafik güvenliğine teknolojik çözümler
5. İnsan ve hizmet odaklı toplu taşıma standartları tanımlanmalı
6. İBB, toplu taşıma ile ilgili koordinasyon ve veri madenciliği merkezi kurmalı
7. Almanya Toplu Taşıma Kent Modeli – Münih örneği
8. İstanbul coğrafyası -Londra ve Moskova'dan farklı olduğu için çember yöntemi uygun değil-
9. Yatay ve dikey hat entegrasyonu ve durak yeri optimizasyonu sağlanmalı
10. Minibüs parklanma alanları oluşturulmalı, minibüs mevzuatında revizyonlar yapılmalı
11. Sübvansiyonel modeli tartışılmalı, metroya paralel hatlar için planlama desteklenmeli
12. Şehir planlamalarında, master planlarda akım yönleri değiştirilmeli
13. İtalya örneği toplu taşıma için örnek bir model olarak kullanılabilir (Floransa örneği)
14. İş modelleri yeniden tasarlanmalı, iş birliği oluşturularak paylaşım ekonomisine dayanan bir ekosistem geliştirilmeli
15. Kamu otoritesi ile toplu taşıma ve entegrasyon yeniden tanımlanmalı ve standartları oluşturulmalı
16. İstasyonlarda otopark hizmetinin artırılması gerekiyor
17. Toplu taşımada hizmet düzeyinin artırılması
18. Akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması
19. Oto – otobüs üreticileri yol üretmeli, kamu bir kısmını özel sektöre devretmeli
20. İstanbulkartın tüm ulaşım modlarında geçerli olması
21. Mesafeye göre ücretlendirme
22. Hakediş paylaşımının kolay ve net olması
23. Aktarma noktalarının artırılması
24. Ulaşım modlarına ulaşım sonrası otopark ihtiyacı
25. Entegrasyon için yeterli bilgilendirme / yönlendirme
26. Ulaşım ana omurgasının raylı sistemler olması
27. Hizmet kalitesinin artırılması
28. Düşük emisyonlu bölgelerin oluşturulması
29. Ulaşım otoritesi tesis edilmeli
30. Evrensel hizmet fonundan toplu ulaşım destek
31. Hızlı ve uygun maliyetli ulaşım entegrasyonu
32. Elektrikli araç kullanımında saatlik, günlük kiralama sistemleri ile gelir ve alternatif ulaşım sistemi oluşturulması
33. Kamusal bisiklet paylaşımı
34. Raylı sistem yapılan güzergahlardan lastik tekerlekli araçların azaltılması
35. Aktarma mimarisi daha planlı yapılmalı

36. Her yıl %2.1 büyüyen nüfus toplu taşıma kültürü ile yoğrulmalı
37. Dayanıklı araçların üretildiği sanayi desteklenmeli
38. Aktarma noktaları arasındaki yürüme mesafesi standarda bağlanmalı
39. Aktarma ücretleri revize edilmeli
40. Sistemler arasında ortak dil kullanılmalı
41. Toplu taşımada planlama, yönetim ve kontrol sistemlerinde eşgüdüm gerekmektedir
42. İlköğretim müfredatına toplu taşıma bilgisi eklenmeli
43. İstanbul kartın satış noktaları tüm İstanbul'a yayılmalı
44. Yazılım ve entegrasyon
45. Aktarma entegrasyonu yönlendirme ile değil mimari entegrasyon ile çözülmeli
46. Tek otorite
47. Yolculuk alışkanlıkları için eğitim verilmesi
48. Anadolu yakası – Ulaşım merkezi – Entegrasyon merkezi olarak Harem'in planlanması
49. Yüksek hızlı trenin Pendik istasyonundaki şehir içi toplu taşıma araçlarına ve merkezlerine bağlantısı ve entegrasyonu yetersiz
50. Ulaşım performanslarının göstergelerinin tanımlanması
51. Kent içinde gişelerin bulunması
52. Bütün merkezlerin hat planlaması tek merkezden yapılmalı
53. Şehir ve ulaşım planlaması birlikte yapılmalı
54. İlk ve son otobüs seferlerinde maliyet azaltıcı önlem olarak minibüs kullanılması
55. Sefer gecikmesi yaşandığında yolcuya indirim yapılmalı
56. Raylı sistemde aktarma yaparken turnikeler kalkmalı
57. Kullanıcı verileri çok yönlü değerlendirilmeli
58. Park yerleri yapılmalı – Park and ride
59. Bisiklet park yerlerinin peron yerlerinde planlanması
60. Otoparklar şehrin merkezlerinde bulunmamalı
61. Rantın ortadan kaldırılması gerekiyor
62. Yeni kurulacak metrobüs hatlarında yol geometrisinin de uygun olması şartıyla 2. metrobüs expres şeritleriyle metrobüs expres servislerinin işletmeye alınması
63. Yaya kültürünün oluşması için bir kamu – medya girişimi başlatılmalı. Slogan; Trafik'te yayaya saygı!
64. Yatay ve dikey hatlar arası entegrasyon sağlanmalı
65. Bölgesel akıllı ulaşım sistemleri mimarisi oluşturulmalı
66. Ulaşım ile alakalı kurumlar, emniyet jandarma ve acil durum birimleri birlikte çalışmalı
67. Toplu taşıma kanunu çıkartılmalı
68. Otobüs ve metrobüsler elektrikli olmalı veya güneş enerjisi ile çalışılmalı
69. Mobil çözümler
70. Klasik sabit ücret yerine dinamik ücretlendirme
71. Kesintisiz aktarma
72. TOD (Transit Oriented Development)

73. Toplu taşıma bazlı imar planı
74. Zirve saatlerde EDS destekli toplu ulaşım
75. Mevcut taşıma sistemlerinin ve yeni yapılmakta olan sistemlerin İBB Başkanlığının koordinesi ile çalışır hale getirilmesi
76. Sefer saatlerinin entegre edilmesi
77. Fiziki entegrasyonun sağlanması
78. Deniz eğitimi, deniz farkındalığı, denizci ülke, denizci millet, deniz ulaşımı
79. Kart ile sürücüsüz araç kiralama (Almanya Örneği)
80. Aktarma noktalarında otobüs – minibüs durakları düzenlenmeli
81. Yerinde istihdam
82. Marmaray aktarmalı servis işletmeciliği
83. Tercihli yol değil ayrılmış yol
84. Çift kafalı metrobüs ile depar servis
85. Ana arterlerde metro hatları olmalı
86. Lastik tekerlekli mod sistemi beslenmeli
87. Yasal düzenlemeyle ilgili lobi oluşturulmalı
88. Yolculukta geçen zamanının kısaltılması
89. Çevresel kirliliği olmayan bisiklet gibi araçların kullanımı daha fazla yaygınlaştırılmalı
90. Sektörün kendi içerisindeki farklılıklar uzlaşmayı engelliyor
91. GSM operatörlerin işbirliği ile akıllı telefon ile bilet ücretinin ödenmesi
92. Toplu taşımanın hızını etkileyecek taksi yoğunluğunun azaltılması
93. Hedefli planlama ile yönlendirici saha algısına ihtiyaç var
94. Modların entegrasyonunda yolcu gözüyle yaklaşım sistematik olarak ele alınmalı
95. Modlar arası geçişte yer alan gri noktalar / sahipsiz alt süreçler var ki yolcudan geri besleme alınarak tutarlı bir sistematik oluşturulduğunda bir çok eksiklik tespit edilecektir.
96. Yolcu gözüyle tüm yolculukların alt adımları belirlenmeli, değer üretmeyen alt adımların “israf” edilen alt unsurların belirlenerek uzun vadede sıfırlama hedefli yalın yönetim yaklaşımı gerekli
97. Şehirdeki tüm modların hizmetlerinin realtime, monitoring yapılacağı ortak kontrol merkezleri olmalı
98. Birbiriyle konuşabilen kurumlar, ileti gönderen değil iletişim kuran kurumlar arası operasyon başlıklarında çalışan platformlarımız olmalı
99. 24 saat çalışmayan ulaşım hizmetlerinin başlangıç ve bitiş zamanlarının entegre olduğu modların birlikte belirlenmesi gerekir, çalışılmayan zaman dilimlerinde yolcunun alternatif modlar ile sistematik bir şekilde beslenmesi gerekir.
100. Toplu ulaşımın konforunun artırılması
101. Yolcu yoğunluğu yeterli arterlere yeni metrobüs hatlarının kurulması
102. İş yerlerini İstanbul ana merkezlerinden taşımak, Taksim, Levent gibi merkezleri sadece banka ve hizmet sektörüne ayırıp, üretim olan fabrika ve işyerlerini daha uzak bölgelere taşımak. Buralara

yakın bölgelerde kitlesel taşıma aracı kullanması, Zone 1 bölgesinin paralı olması ve diğer bölgelerde oturmaya teşvik edilmesi

103. Göçlerin azaltılması, İstanbul nüfusunun çok hızlı büyümesi, İstanbul dış bölgelerine nüfusu kaydırmak, buralara raylı sistemlerin ulaştırılması, içten dışa doğru akımın sağlanması
104. Entegrasyonun sürekli yer altında sağlanması, köprülerin toplu ulaşım teşviklerinin azalmasını sağlar
105. Kargo şirketlerinin entegre taşıma yapması
106. Teknik şartnamelerde özel konut şirketleri altyapı anlaşması
107. Ana güzergahlar metro, metroyu besleyen otobüsler, otobüsü besleyen minibüsler gibi planlanabilir
108. Talepler para ile yönlendirilmeli
109. Tarife ücret çeşitliliği
110. Şehir planlamada ABD modeli değil Avrupa modeli dikkate alınmalı
111. Katlı yolların sayısı arttırılmalı
112. Toplu ulaşım ulusal standart getirilmeli
113. Toplu ulaşım gelir fonu

ÇEVRESEL ANALİZ KONSOLİDASYONU

“Toplu Ulaşımda Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu “ortak akıl konferansı birinci **“beyin fırtınası”** yöntemi ile gerçekleştirilmiştir. Toplu ulaşım modlarının çevresel analizinin sorgulandığı bu oturumda çeşitli İBB, İETT, diğer ulaşım modlarının üst düzey yöneticileri, bakanlık yetkilileri, akademisyenler, sivil toplum kuruluşları ve benzeri kurum ve kuruluşlardan gelen paydaşlar Dünyada ve Türkiye’de toplu ulaşım sistemini etkileyen çeşitli çevresel faktörler üzerindeki görüşlerini ifade etmişlerdir. Oturum sonucunda kayıtlara geçmiş toplam **113** farklı tespit, fikir ve öneri belirtilmiştir. Oturumun genel olarak değerlendirilmesinde şu hususların belirtilmesi gereklidir;

- Farklı kesimlerden gelen katılımcılar İstanbul’da toplu ulaşım sistemlerinin entegre edilmesi konusunda görüş birliği içindedirler.
- Farklı kesimlerden gelen katılımcılar toplu ulaşım sistemlerinin entegre edilmesi konusunda işbirliği, bilgi, belge ve deneyim paylaşmaya hazır olduklarını belirtmişlerdir,
- Toplu taşıma sisteminin entegre edilmesinin halen İstanbul’un en önemli ve öncelikli sorunlarından birisi olduğu üzerinde birleşmişlerdir,
- Toplu taşıma sisteminin entegrasyonunun İstanbul halkı, Büyükşehir Belediyesi, İETT, diğer ulaşım modları ve genel olarak ülke ekonomisi için önemli kazanımlar yaratacağı belirtilmiştir.

Oturum sonucunda ortaya çıkan fikirler değerlendirildiğinde Çevresel Analiz kapsamında üzerinde durulması gereken ana konular şu şekilde belirlenmiştir.

- **Fiziksel Düzenlemeler;** toplu ulaşım modlarının yatay dikey entegrasyonu, alternatif ulaşım bağlantılarının düzenlenmesi, Aktarma istasyonlarının düzenlenmesi, durakların düzenlenmesi, otopark kapasitesi, minibüs, taksi, deniz taksi gibi seçeneklerin entegre edilmesi, yaya yolu, sefer saatlerinin düzenlenmesi, kapasite planlaması
- **Teknoloji Kullanımıyla Yapılacak Düzenlemeler;** İstanbul Kart Sistemi, Akıllı Ulaşım Sistemleri, Veri Madenciliği ile optimizasyon çalışmaları, Mobil Uygulamaların kullanılması
- **Talep Yönetimi Tarafında Yapılacak Düzenlemeler;** Farklı ulaşım modlarına ve lokasyonlara yönelik olarak mevcut talebin ücret farklılaştırma ile düzenlenmesi ve yoğunluk yaşanan periyotlarda farklı fiyatlar uygulamak suretiyle talebin yönetilmesi
- **Ulaşım Modlarının Yönetimi;** Mevcut ulaşım modlarının tek elden yönetilmesi suretiyle var olan kapasitenin etkin ve verimli bir şekilde kullanılması,
- **Mevcut Ulaşım Sisteminin Geliştirilmesi;** Mevcut toplu ulaşım sistemlerinde hizmet kalitesinin ve çeşitliliğinin artmasına yönelik düzenlemeler

- **Tanıtım, Pazarlama ve Bilgilendirme Çalışmaları;** Mevcut ulaşım modlarının kullanılmasında eksik olan tanıtım, bilgilendirme, yönlendirme çabalarının düzenlenmesi suretiyle entegrasyonun kısmen sağlanması, toplu ulaşım sistemleri kullanıcılarının bilgilendirilmesi, bilinçlendirilmesi ve toplu ulaşım kültürünün yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar,
- **Mevzuat ile İlgili Düzenlemeler;** Toplu ulaşım modlarının planlanması, yönetilmesi, denetlenmesi, geliştirilmesi ve diğer modlarla entegrasyonunun sağlanmasında tek bir elden yönetimi sağlayacak, sübvansiyonların dağıtılmasında söz sahibi olacak bir “yetkili otorite”nin ortaya çıkmasına yönelik mevzuat düzenlemeler
- **İşbirliği, Paylaşım ve Çözüm Kültürünün Oluşturulmasına Yönelik Çalışmalar;** Farklı modların farklı yönetim yapılarının, farklı çalışma anlayışlarının ortak sorunlarının çözülmesinde birlikte çalışma, işbirliği ve paylaşım konularında gönüllü ve istekli davranmalarına yönelik davranış değişikliğinin yaratılmasına yönelik çalışmaların yürütülmesi
- **Kent Planlama ile İlgili Çalışmalar;** Yeni ulaşım noktalarının planlanmasında kentsel planlama anlayışı ile hareket edilerek uzun vadede yeni sorunların ortaya çıkışının engellenmesi,
- **Diğer Çalışmalar;** Özellikle deniz taşımacılığının geliştirilmesi bakımından ihtiyaç duyulan finansman kaynağının “Evrensel Hizmet Fonu” üzerinden sağlanması, Araç paylaşım (car sharing), bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, kent içi trafik güvenliğinin sağlanması ve benzeri çalışmalar

Yukarıda belirtilen ana başlıklarla ilgili çalışmaların bir kısmı kısa ve orta vadede sonuç getirecek çalışmalar, bir kısmı da uzun vadede çözüm yaratacak çalışmalardır. Katılımcıların bu bölümde üzerinde en fazla tekrar ettikleri kelimeler ulaşım (22), toplu ulaşım (18), entegrasyon (16), yolcu (15), planlama (13), mod (14), metro (10), yolcu (9), aktarma (9), şehir (8), hat (7), ücret (6), metrobüs (6), otobüs (6), deniz (6), ray (5), minibüs (5), raylı sistem (4), otopark (3) şeklinde sıralanmaktadır. Ortak akıl konferansı ana teması ile ilgili kelimelerin tekrarlanma sıklığı ise şu şekildedir; otorite(3), veri (3), bilgi (3), akıllı (3), işbirliği (1), koordinasyon (1), eşgüdüm (1), teşvik (2), pazarlama (1), finansman (1), yönetim (1).

İçerik analizinden de anlaşılacağı gibi Bütün katılımcılar Toplu Ulaşım Sistemleri’nin entegrasyonu ile ilgili sorunların farkındadırlar. Ancak çözüm için henüz çok net bir zihin haritası oluşmuş değildir.

İKİNCİ OTURUM - ULAŞIM MODLARI ARASI ENTEGRASYON MODELİ SORUN ANALİZİ

Toplu Ulaşım Modları Arasında Entegrasyon Vizyonu Ortak Akıl Konferansı çalışmamızda ikinci oturumda farklı kesimlerden gelen katılımcıların eşit şekilde temsil edildiği altı çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu gruplar Balık Kılçığı Diyagramı (Fishbone diagram) adı verilen problem çözme tekniği kullanarak İstanbul'da toplu ulaşım sisteminin her bir modu üzerinden sorunları tartışmışlardır. Buna göre her bir grup toplu ulaşım modları olan Raylı sistemler, deniz ulaşımı, otobüs, servis, taksi, minibüs, bisiklet veya gibi unsurlar üzerinden tartışmışlar ve bu modların entegrasyonu ile ilgili sorunları belirlemişlerdir. Bu oturumda grup çalışmalarından elde edilen verilere göre her bir ulaşım modunda belirlenen ana sorunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir;

Raylı Sistemler Modunda; Fiziksel koşullarda ilgili olarak erişim ve ulaşım ile ilgili problemler örneğin istasyonlara ulaşım, yürüyen merdivenler, turnikelerden geçişin zor oluşu, istasyonların derinliği, otopark sıkıntısı, taksi, minibüs ve otobüsle istasyonlara ulaşımında yaşanan sorunlar, raylı sistemlere dikey hatlarla ulaşım, raylı sistemlerde birden fazla işletmenin faaliyette bulunması, bilgilendirme ve yönlendirme ile ilgili eksiklikler

Deniz Ulaşımı Modunda; Deniz ulaşımı modunda fiziksel koşullarla ilgili olarak diğer modlara erişimin az ya da zor olması, liman sayısının azlığı, deniz ulaşım noktalarına besleme hatlarının azlığı, deniz ulaşımının diğer modlara paralel tasarlanmış olması, gemi tiplerinin her sefer noktası için uygun olmayışı, planlanan hatların ve kapasitenin yetersizliği, yolculukların uzun sürmesi, diğer hatlarla entegre edilmemiş olması, yolculara yönelik bilgilendirme, çifte ücretlendirme ve benzeri sorunlar üzerinde durulmuştur.

Otobüs Modunda; Katılımcıların en fazla fikir ürettikleri mod olarak ön plana çıkan otobüs modunda ağırlıklı olarak şu konular ele alınmıştır; otobüs peronlarının azlığı, tarife ve ücret sorunları, trafikten kaynaklanan seyahat süresi, diğer modlarla entegrasyonun olmayışı, park et devam et sistemine destek verecek bir fiziksel planlama eksikliği, hatlarla ilgili bilgilendirme, yönlendirme eksiklikleri, aynı modda farklı işletmelerin farklı yönetim ve hizmet anlayışları, fiyat yönetimi, teknoloji kullanımının yetersizliği, hizmet kalitesinin yetersizliği, eğitim noksanlığı, nihai kullanıcıların algısı gibi sorunlar ağırlıklı olarak konuşulmuştur.

Metrobüs Modunda; Metrobüs duraklarına erişim, aşırı kalabalık yolculuklar, yaşlı ve engelliler için kullanışsız oluşu, diğer modlarla entegre olmayan bir sistem, yeterli kapasitede otopark alanları, ücretlendirme ile ilgili uygulamalar, dikey hatlarla beslenmiyor olması, bilgilendirme ve tanıtım sorunları, konfor ve kalite sorunları bu mod için en fazla üzerinde durulan konular olarak ortaya çıkmıştır.

Servisler Modunda; Servislerle ilgili düzenleyici otoritenin olmayışı, boş saatlerde parklanma sorunları, trafiğin en yoğun olduğu saatte görev yapmaları, toplu ulaşımın diğer modlarıyla hiç bir bağlantılarının olmayışı, hizmet kalitesinde yetersizlikler, trafik güvenliği, kurumsal kültür eksikliği gibi sorunlar belirtilmiştir. Bu modun diğer modlarla hiç bir bağlantısı olmaması ve çok sayıda servis aracının büyük bir

yoğunluk yaratıp çok az bir süre trafikte kalarak atıl kapasite olarak beklemesi ön plana çıkan sorun olarak belirlenmiştir.

Minibüs Modunda; Mevcut ulaşım modlarını tamamlayan değil rakip olarak hizmet vermeleri, toplu ulaşım planlamasına katılmayışları, standart dışı hizmet, kalite eksikliği, eğitim eksikliği, uygun olmayan araçlarla hizmet verilmesi, ücret entegrasyonu dışında kalmaları, yönetim sorunları gibi konular bu modun öne çıkan sorunları olarak belirlenmiştir.

Taksi Modunda; Toplu ulaşım sistemlerine yakın yerlerde park alanı bulunmayışı, durak sorunları, kapasitelerini doğru bir şekilde kullanmıyor olmaları, ücret entegrasyonu, bakım ve onarım eksikliği, yönetim sorunları, tarifelerin belirsiz oluşu, denetim yetersizliği, temizlik, hizmet kalitesi ve standart eksikliği, güvenlik ve güvensizlik ile ilgili sorunlar, çağrı merkezi ve merkezi yönlendirme eksikliği, veri toplama ile ilgili sorunlar taksi modunda üzerinde durulan konular olmuştur.

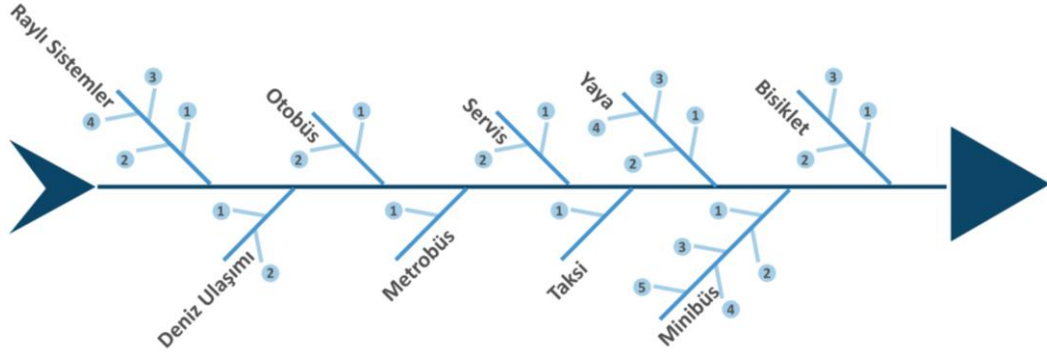
Yaya Modunda; Bir toplu taşıma modu olmamasına karşın yayalar da toplu ulaşım sistemine entegrasyonda önemli bir unsurdur. Yayaların uygun koşullarda trafik entegrasyona destek olacak şekilde bir düzenleme ile soruna önemli katkılar yapması söz konusudur. Bu modun başlıca konuları yaya yollarının yetersizliği, duraklar, kaldırım düzenlemeleri, kaldırımın araçlar tarafından işgali, yürüme kültürünün yaygın olmayışı, altyapı yetersizlikleri, eğitim eksikliği, yaya haklarına karşı duyarsızlık, engelliler için düzenlemelerin olmayışı, bisiklet ve motorsiklet park alanları, mesai saati düzenlemeleri, iş yasalarında evden çalışmaya yönelik düzenlemelerin olmayışı, yerinde istihdam gibi yeni konuların gündeme getirilmesi gibi konular ön plana çıkmaktadır.

Bisiklet ve Motorsiklet Modunda; Yaya modunu destekleyen bisiklet modu ise parklanma, uygun yolların olmayışı, ulaşım aracı olarak görülmeysi, bisiklet kiralama sistemlerinin bulunmayışı, diğer ulaşım sistemlerine entegre edilmemiş olması, güvenlik sorunları ve denetim eksikliği gibi sorunlar dikkat çekmektedir.

Otopark; Toplu ulaşım sisteminin entegrasyonunda otoparklar önemli bir yer tutmaktadır. Halen İstanbul'da toplu ulaşım sistemine entegre yeterli kapasitede otopark olmayışı, bilet entegrasyonu eksikliği, otoparkların bir rant alanı olarak görülmesi, denetim eksikliği, otopark yapılmaya müsait alanların bulunmayışı ulaşım sisteminin entegrasyonunda otoparklarla ilgili sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Diğer Sorunlar; Toplu ulaşım sisteminin entegrasyonunda havaalanı, otogar, gar gibi noktaların dikkate alınmayışı, denetimsizlik, kent içine giren araç sayısının fazlalığı gibi sorunlar söz konusudur. Ayrıca sorunların çözümü için yeterli işbirliği ve iletişim kurulmamış olması bir başka sorun olarak görülmektedir.

GRUP 1



Raylı Sistemler

- Ana aktarma merkezlerinde otopark +bisiklet parkları sorunları
- Raylı sistemleri besleyecek dikey hatlar geç açılıyor
- Raylı sistemlerin açılması ile beraber ulaşım planlanması güncellenmiyor
- Duraklara erişimde sıkıntılar var (diğ er modlardan sisteme erişimdeki sıkıntılar)

Deniz Ulaşımı

- Diğ er modlardan deniz ulaşımına erişimin zor olması
- Hava şartlarının planlanan seferleri etkilemesi

Otobüs

- Şehrin içerisinde yeterli peron alanları yok
- Farklı modlar arasındaki tarife farklılıkları

Metrobüs

- Sistemin aşırı kapasite ile çalışması sonucu diğ er modlardan sisteme aktarma sağlanmaması

Servis

- Denetimsizlik ve planlama eksikliği
- Servisleri organize edecek bir otoritenin olmayışı

Taksi

- Aktarma merkezlerinde yeterli park alanı olmaması

Yaya

- Yaya yollarının yetersizliği (fiziki ve işgaller)
- Durakların kaldırımları daraltması
- Kaldırımlardaki ağaçlar
- Yürüme kültürünün yaygınlaşmaması

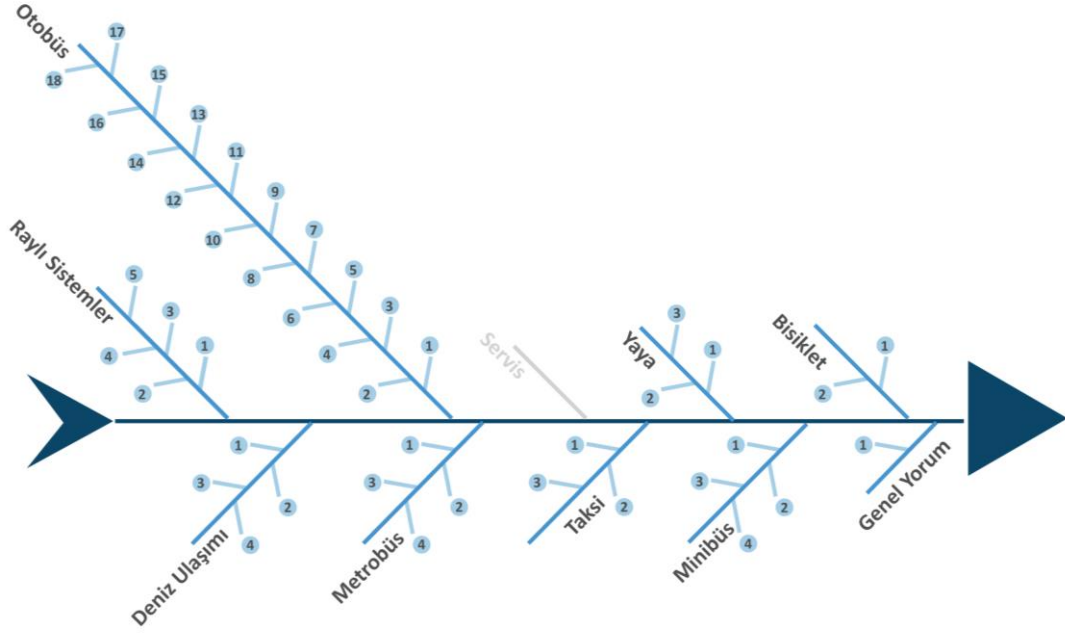
Minibüs

- Farklı ulaşım modlarının aynı hatlarda hizmet vermesi
- Ulaşım planlaması süreçlerine katınılmaması
- Parklanma ve durak alanlarının olmaması
- Minibüslerinin bilet entegrasyonuna geçebilmesi kanuni düzenleme gerekiyor
- Dolmuş modeli minibüslerin hayata geçmesi için UKOME kararı alınamıyor (mevcut minibüslerin 10 kişilik daha modern araçlara dönüşümü

Bisiklet

- Ulaşım modu olarak görülmemesi
- Yollarının düzenlenmemesi
- Parklanma sorunu

GRUP 2



Raylı Sistemler

- Yürüme mesafesi, inişlerin çok olması
- Yürüyen merdiven yetersizliği ve asansör olmaması (30 kişilik)
- Konut projeleriyle doğru orantılı durak/hat planlaması
- Vagon sayısının yoğunluğa göre kullanımı
- Kendi içinde yürümenin fazla olması

Deniz Ulaşımı

- Liman sayısı az
- Gemi tipi aynı büyüklükte
- Avcılar gibi ilçelerden diğer hatlara ulaşımın olmaması ve diğer hatları etkilemesi
- Boğaz hattında ciddi entegrasyon eksikliği

Otobüs

- Merkez dışında bağlantı eksiklikleri (diğer türlerle)
- Belirli saatlerde bağlantı eksikliği
- Zaman / trafik sıkışıklığı sebebiyle seyahat süresi

- İstanbul kartın tüm sistemlere uygun oluşu
- Uluslararası ücret entegrasyonu (mobil uygulama ile ödeme sistemi çözüm)
- Aktarma noktası eksiklikleri ve mesafeleri, diğer ulaşım türlerinden kopukluk
- Farklı otoritelerin farklı ücret kullanması
- Mekânsal entegrasyon noksanlığı
- Entegrasyonun kılavuzu / bilgilendirme / yönlendirme
- Entegrasyon bilgi eksikliği / eğitim ve bilinç eksikliği
- Entegrasyonun akıllı sistemlerle yönetimi eksikliği (mobil uygulamalarla destekleme)
- Toplu ulaşım / entegrasyon konusunda eğitim eksikliği (ön lisans – lisans - yüksek lisans)
- Ana hatları besleyen hatların ve beslenen hatların yetersizliği
 - Büyükşehir ölçeğinde paydaşlar ve rollerin belirlenmesi
 - Bölgesel ulaşım sistemleri yönetimi eksikliği
- Konut projeleri ile ulaşım entegrasyonunun beraber planlanması
- Kamu ve özel taşımacıların aynı hatlarda farklı planlar yapması
- Özel taşımacılıkta yönetim planlama zafiyetleri
- Otobüslerle park et – devam et sistemi kurgusunun olmaması
- Kapasite eksikliği (Aşırı yoğun zamanlarda yeni otobüs veya entegre sistemlerle bir çözüm üretilmeli)

Metrobüs

- İniş – çıkışın zor olması
- Engelliler ve yaşlılar için imkansızlık
- Tek hat üzerinde ve yoğunluğu diğer hatlara entegre edilememesi
- Entegrasyon alanında acil ihtiyaç giderme

Taksi

- Potansiyelinin uygun şekilde kullanılamaması
- Taksilerin duraklarda yolcu alımında sorun olması
- Taksi durakları eksikliği

Yaya

- Yayaya dönük bir ulaşım olmaması
- Yürüme imkanının olmaması
- Kaldırımların sorunlu olması

Bisiklet

- Alternatif bir ulaşım aracı olarak değil bir spor aracı gibi görülmesi, entegrasyonda yer almaması

- Kiralık sistem yok

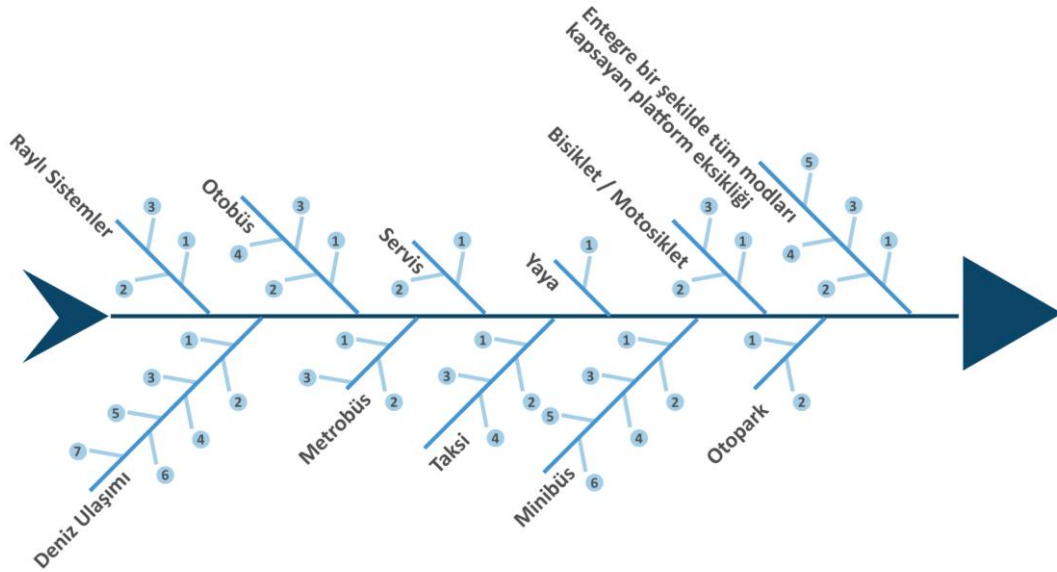
Minibüs

- Müsait bir yerde anlayışı
- Otobüslerle ciddi fikir / planlama alışveriş eksikliği
- Minibüs ara yollarda kullanılmalı
- Otobüslerle minibüs hat paylaşımı

Genel Yorum

- Çözümler sorunlar yaşandıktan sonra yapılıyor. En büyük sorun gelecekle değil geçmiş mevcutla uğraşmak zorunda kalınması

GRUP 3



Raylı Sistemler

- Raylı sisteme paralel hatların olması
- Tür içi entegrasyon
- Kendi durakları arasında fiziksel erişim

Deniz Ulaşımı

- Besleme hat eksikliği

- Fiziki engeller
- Erişilebilirlik
- Diğer modlarla zaman planı uyumsuzluğu
- Hızlı olmaması
- Hava şartlarından etkilenmesi
- Planlama platformu eksikliği

Otobüs

- Ücret entegrasyonunun olmaması
- Altyapı eksikliği
- Mesafe bazlı ücretlendirme
- Mobil uygulamalarda veri paylaşımı (minibüs)

Metrobüs

- Erişilebilirlik
- Talep fazlalığı
- Aktarma noktaları fiziksel iyileştirmesi (uzaklık)

Servis

- Parklanma sorunu
- Servis - Toplu taşıma entegrasyon vizyonu olmaması

Taksi

- Bilet entegrasyon eksikliği
- Bakım entegrasyonu
- Korsan taksiler
- Kontrol merkezi eksikliği

Yaya

- Standart altyapı bulunmaması

Minibüs

- Denetim eksikliği

- Planlama olmaması
- Standartların olmaması
- Zaman planının olmaması
- Bilet entegrasyon eksikliği
- Bakım entegrasyonu

Otopark

- Bilet entegrasyonu eksikliği
- Alan yetersizliği

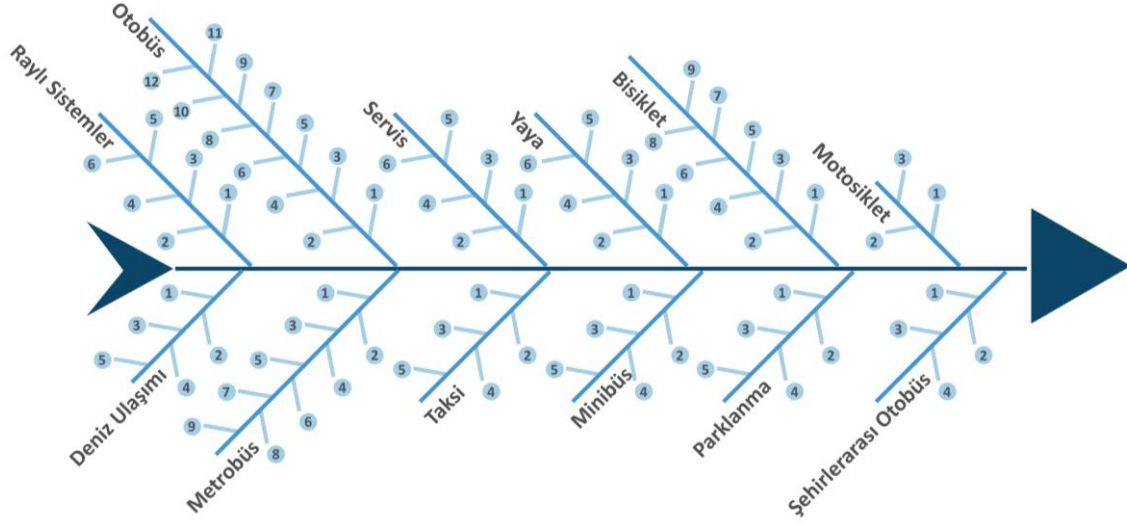
Bisiklet – Motosiklet

- Kiralama sistemi

Entegre bir şekilde tüm modları kapsayan platform eksikliği

- Entegre planlaması eksikliği
- Toplu taşıma kullanıcıları için call center
- Kurumsal çıkarlarda anlaşmazlık
- İletişim
- Performans ölçüleri

GRUP 4



Raylı Sistemler

- Duraklar arası mesafe
- Hat uzunluğu
- Entegrasyon sorunu (Otobüs + Minibüs)
- Erişilebilirlik problemi
- Farklı dillerde bilgilendirme
- İstasyon aktarma mimarisi

Deniz Ulaşımı

- Seyahat uzunluğu
- Diğer modlarla erişim
- Hatların azlığı
- Çevreci olmaması
- Sefer sayısı

Otobüs

- Toplu ulaşım öncelikli fiyatlandırma
- Akıllı sistemler - sinyalizasyon
- Eğitim
- Sefer sayısı ve sefer saatlerinin beklentiyi karşılamaması
- Yolcu bilgilendirme

- Temizlik
- Güvenlik
- Yolcu eğitimi ve psikolojisi
- Talep
- Planlamaya duyarlılık
- Kalitenin diğer otoriteler ile standardının olmaması
- Erişim

Metrobüs

- Erişilebilirlik
- Farklı hatların olmaması
- Erişim
- Konfor
- Kapasite
- Sollama şeridi problemi
- Metrobüs yolu sarsıntılı
- Vatandaşlara kuralların yanlış yansıtılması
- Diğer ulaşım türleri ile entegrasyonu

Servis

- Yol işgali
- İETT kurumsal kültürü gibi olmalı (yok)
- Güvenlik
- Sigorta
- Servis optimizasyonu
- Okul hariç kısıtlamalı (toplu ulaşım ile entegre)

Taksi

- Şoför olma kriterleri
- Taksi kalite denetleme sorunu
- Tarifelerin belirgin olmaması
- Konfor standardı
- Sigorta

Yaya

- Altyapı
- Geçiş öncelikleri kuralları yok
- Yeterli platform yok
- Güvenlik
- Özel trafik eğitimi
- Yaya veya yolcu hakları bilinmiyor

Parklanma

- Yetersiz park alanı
- Dinamik fiyatlama
- Ceplerin oluşturulması
- Gelir kapısı olarak görülüyor
- Yetersiz entegrasyon

Bisiklet

- Yol tasarımı
- Kurallara uymayanlar denetlenmeli
- Park et ve git
- Güvenli olmalı
- İstasyonlarda olmaması
- Entegre değil
- Bisiklet kültürünün azlığı
- Bisiklet yolu azlığı
- Park alanında güvenlik

Minibüs

- Denetim
- Konfor
- Fiyat entegrasyonu
- Eğitim
- Güvenlik

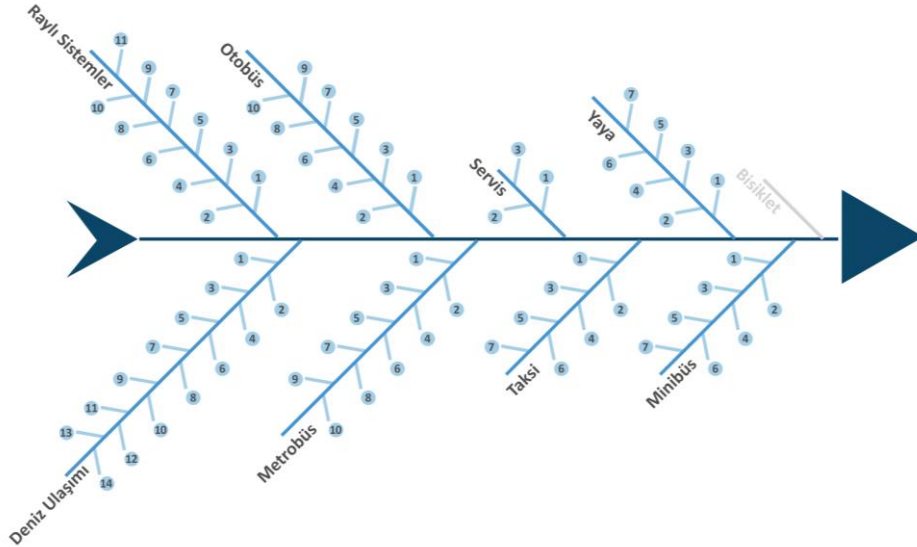
Motosiklet

- Eğitim sıkıntısı (Pizzacı örneği)
- Denetim
- Eğitim

Şehirlerarası Otobüs

- Otobüs firması fazlalığı
- Havuzlaşma yok
- Otogar sıkıntılı
- Denetim

GRUP 5



Raylı Sistemler

- Modlar arası kopukluk (Ray)
- İstasyonlara erişim (Merdiven, turnike zor)
- İstasyonlar çok derin
- Bilet entegrasyonu
- Birden fazla işletme (TCDD İETT ULAŞIM)
- Besleme hat eksikliği
- Otopark
- İstasyonlarda taksi durağı eksikliği

- Lastik teker aktarma için indirme bindirme peron eksikliği
- Yanlış planlama
- Sefer sıklığı arttırılabilmeli

Deniz Ulaşımı

- Servis tarifiesi kara ile uyumlu olmalı
- Planlama eksikliği
- Sahile paralel hatlar
- Beykoz – Üsküdar
- Sahilde aktarma merkezi olmaması
- Bakırköy – Avcılar – Bostancı gibi noktalardan arabalı vapur
- Yavaşlık (Vapurlar) Yavaşma 10 dk. sürüyor
- Deniz taksiler yaygın ve ekonomik olarak devreye alınmalı
- Kapasite
- Toplu taşıma teşvik edilmeli
- Hem araç için hem yolcu için ücret
- Vapur aktarmalı servis
- Otopark

Otobüs

- Konfor
- Engelliler için uyumluluk
- Sıkışıklık
- Trafik
- Kalite standartlarının oturtulması
- Öngörülebilirlik
 - Araç ne zaman gelecek?
 - Ne zaman varacağım?
- Yolcu bilgilendirme
- Yolcu ve şoför güvenliği
- Çok başlılık (ÖHO – İETT – OTOBÜS AŞ.)
- Ücretsiz taşımacılığının oluşturduğu ek maliyet

Metrobüs

- Ana unsur: Diğer araçlardan yolcu aktarımı

- Otopark ücretleri
- Aktarma merkezlerinde otopark yokluğu
- Kapasite (otobüs-yolcu)
- Peron kapasitesi
- Perona erişim (Engelli, yaşlı vb.)
- Ücretlendirme
- Aktarma merkezlerinden diğer unsurlara erişim
- Aktarmalı ulaşımında toplum ücreti arttırılması (Aktarma almalı)
- Depar Servis – Arıza – Ara duraktan servis başlatma

Servis

- Trafiğin en yoğun olduğu saatte trafikte olmaları
- Vapurlarda yolcu için ücret ödenmesi
- Hizmet kalitesi sorunu
- Sektöre yeni giriş fazlalığı

Taksi

- Durak eksikliği
- Hizmet kalitesi
- Ücret toplama entegrasyonu
- Boş dolaşma
- Güvensizlik
- Verisi yok – Araç takip – Yönetim sistemi
- Çağrı merkezi eksikliği

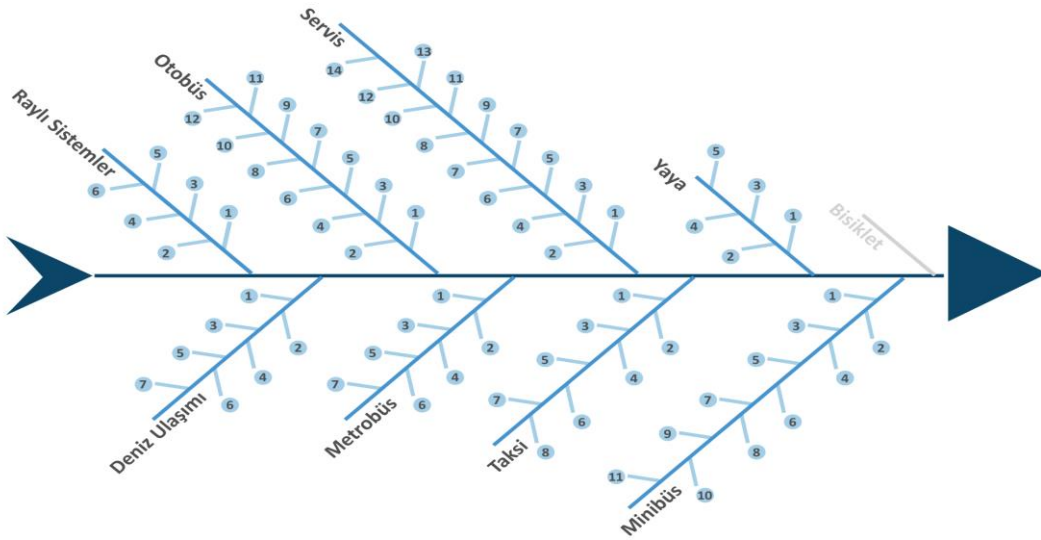
Yaya

- Kültür
- Yaya yolu yetersizliği
- Engelliler düşünülmeden tasarlanmış yollar (Kaldırım vs.)
- Yerde istihdam
- Home Office uygulamalar (Kamu için yasal alt yapı gerekebilir)
- Mesai saatlerini dağıtmak
- Araç – Bisiklet ve kiralama

Minibüs

- Ücret entegrasyonu
- Hizmet kalitesi
- Güvenlik
- Aktarma istasyonu eksikliği
- Durak planlama olmaması
- Hat ve servis planlaması olmaması
- Fiyat belirsizlikleri

GRUP 6



Otobüs

- Aktarma ücretlerini revize ederek toplu taşımaya teşvik edecek yeni ücret politikalarının oluşturulması
- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin az olması (can ve mal güvenliği)
- Toplu taşıma planlaması yapılırken oturan yolcu sayısı (koltuk sayısı), ayaktaki yolcu sayısı esas alınmamalı
- Dijital bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, modlar arası uyumlaştırılması
- Bireysel özel taşımacılığın entegrasyona engel teşkil etmesi
- Karayolundaki ağırlığın diğer modlara kaydırılması
- Zamanlamada meydana gelen sapmalar
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi

- Aktarma noktalarının merkezi yerlerden farklı noktalara dağıtılması
- Gerçek zamanlı kapasite planlaması
- Trafik sıklığının olduğu yerlerde ‘ sıkışıklık yönetim sistemi’ uygulanması, genel araçlar için belirli saatlerde ücret uygulanması

Raylı Sistemler

- Aktarma ücretlerini revize ederek toplu taşımaya teşvik edecek yeni ücret politikalarının oluşturulması
- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Toplu taşıma planlaması yapılırken oturan yolcu sayısı (koltuk sayısı), ayaktaki yolcu sayısı esas alınmamalı
- Dijital bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, modlar arası uyumlaştırılması
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi

Minibüs

- Aktarma ücretlerini revize ederek toplu taşımaya teşvik edecek yeni ücret politikalarının oluşturulması
- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Toplu taşıma planlaması yapılırken oturan yolcu sayısı (koltuk sayısı), ayaktaki yolcu sayısı esas alınmamalı
- Dijital bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, modlar arası uyumlaştırılması
- Karayolundaki ağırlığın diğer modlara kaydırılması
- Zamanlamada meydana gelen sapmalar
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi
- Aktarma noktalarının merkezi yerlerden farklı noktalara dağıtılması
- Gerçek zamanlı kapasite planlaması
- Trafik sıklığının olduğu yerlerde ‘ sıkışıklık yönetim sistemi’ uygulanması, genel araçlar için belirli saatlerde ücret uygulanması

Taksi

- Aktarma ücretlerini revize ederek toplu taşımaya teşvik edecek yeni ücret politikalarının oluşturulması
- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Karayolundaki ağırlığın diğer modlara kaydırılması
- Zamanlamada meydana gelen sapmalar
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi
- Taksilerin sistemsiz olarak trafikte yer alması ve yoğunluk oluşturması
- Trafik sıkışıklığının olduğu yerlerde ' sıkışıklık yönetim sistemi' uygulanması, genel araçlar için belirli saatlerde ücret uygulanması

Deniz Ulaşımı

- Aktarma ücretlerini revize ederek toplu taşımaya teşvik edecek yeni ücret politikalarının oluşturulması
- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Dijital bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, modlar arası uyumlaştırılması
- Deniz ulaşımında iskele işletim modeli problemi
- Duraklara erişim
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi

Metrobüs

- Aktarma ücretlerini revize ederek toplu taşımaya teşvik edecek yeni ücret politikalarının oluşturulması
- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Dijital bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, modlar arası uyumlaştırılması
- Karayolundaki ağırlığın diğer modlara kaydırılması
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi
- Gerçek zamanlı kapasite planlaması

Yaya

- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Duraklara erişim
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi
- Gerçek zamanlı kapasite planlaması

Servis

- Merkezi otoritenin olmaması, yönetimin çok başlı olması
- Güvenliğin artırılması (can ve mal güvenliği)
- Servislerin merkezlerde oluşturduğu yoğunluğun önlenmesi
- Bireyseli özel taşımacılığın entegrasyona engel teşkil etmesi
- Karayolundaki ağırlığın diğer modlara kaydırılması
- Zamanlamada meydana gelen sapmalar
- Tüm modların dijital ortamda entegre olarak izlenmesi ve yönetilmesi
- Aktarma noktalarının merkezi yerlerden farklı noktalara dağıtılması
- Park et – devam et noktalarının yaygınlaştırılması
- Aktarma noktalarındaki fiziki şartların iyileştirilmesi, yürüme mesafelerinin azaltılması
- Konforu arttırarak toplu taşımanın teşvik edilmesi
- Bisiklet park alanlarının artırılması, bisiklet yollarının yapılması
- Aktarma merkezlerinin mimarisinin yatay olarak yapılması
- Trafik sıkışıklığının olduğu yerlerde ‘ sıkışıklık yönetim sistemi’ uygulanması, genel araçlar için belirli saatlerde ücret uygulanması

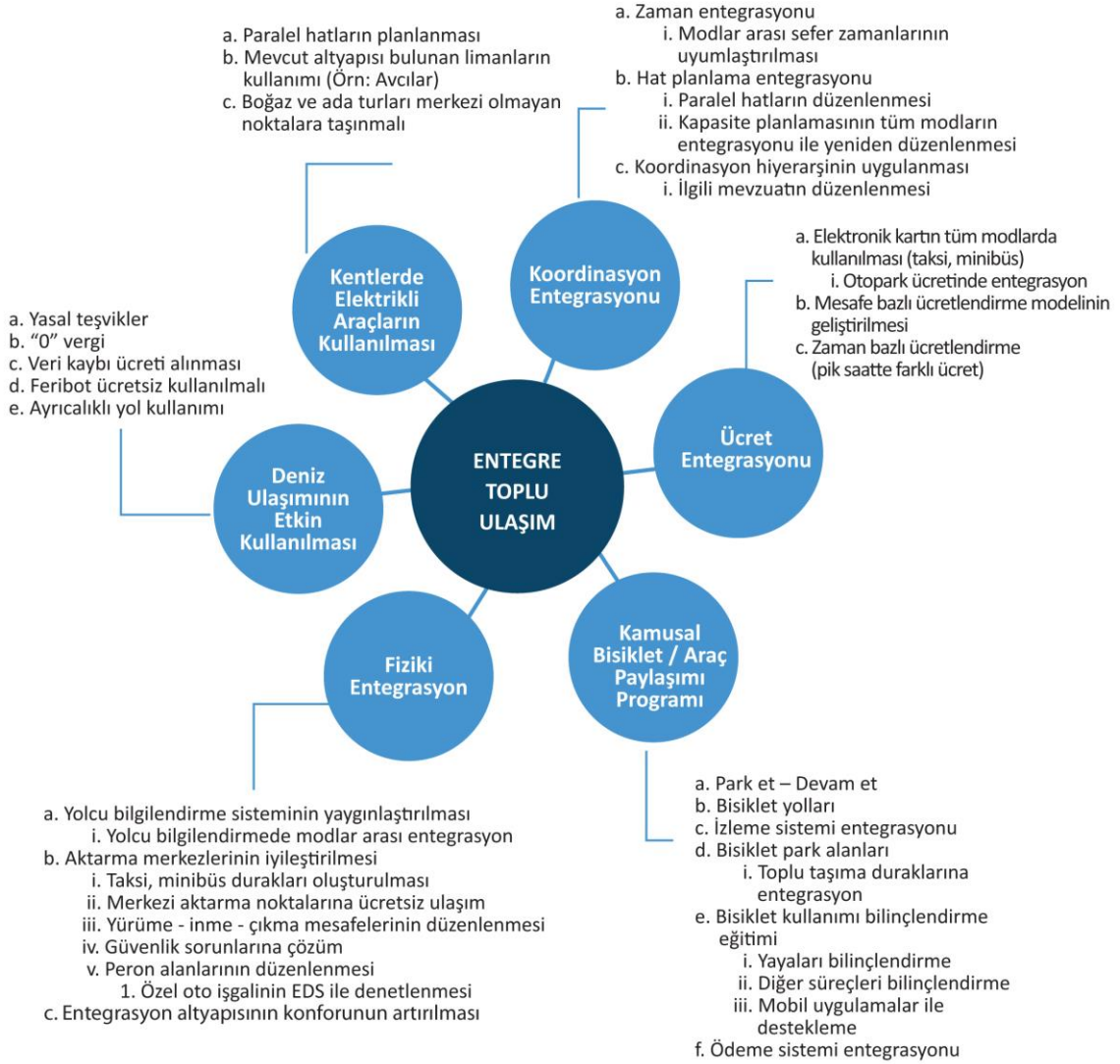
ÜÇÜNCÜ OTURUM – STRATEJİK KURGU

‘Toplu Ulaşımda Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu’ ortak akıl konferansı üçüncü oturumu ikinci oturuma benzer şekilde grup çalışması ile gerçekleştirilmiştir. Bu oturumda “Gelecek Çemberleri” tekniği kullanılarak entegre bir toplu ulaşım sistemine ulaşmak için gerekli değişim alanlarını ve bu değişimleri etkileyen faktörleri belirlemeye yönelik bir çalışma yapılmıştır. Katılımcılar tekrar farklı altı gruba ayrılmışlar ve her bir grup kendi içinde bir sözcü belirleyerek beş ana değişim alanı ve bu değişimleri gerçekleştirmek için yapılması gereken çalışmalar ve bunların sonuçlarını kademeli olarak belirlemişlerdir.

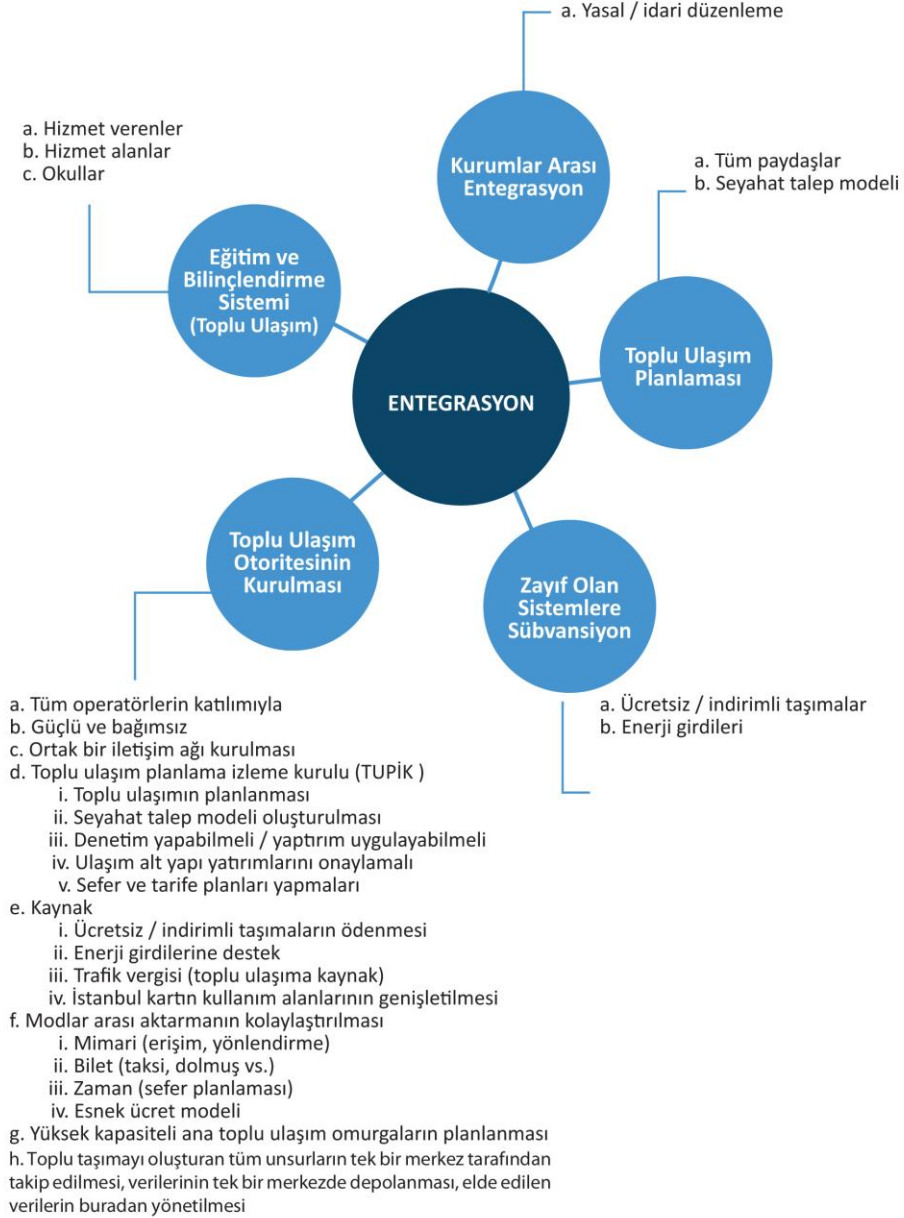
GRUP 1



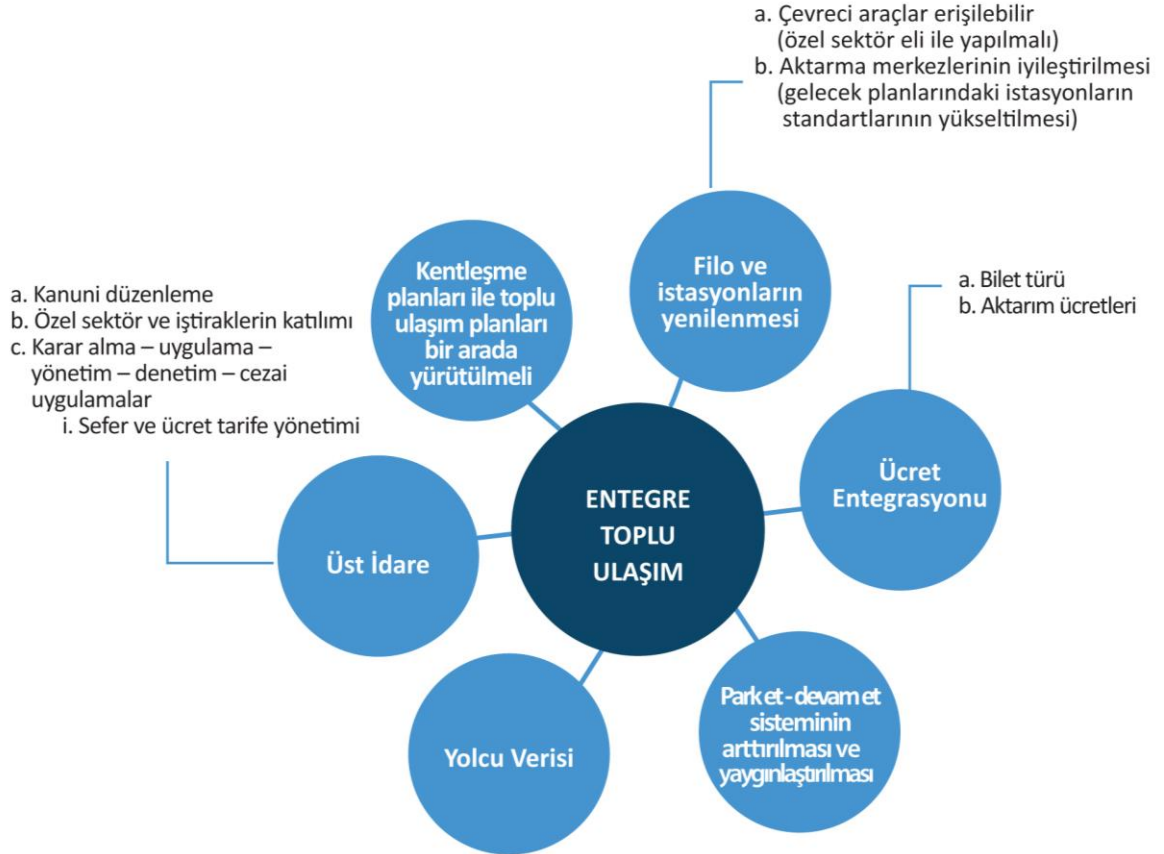
GRUP 2



GRUP 3



GRUP 4



STRATEJİK KURGU KONSOLIDASYONU

‘Toplu Ulaşımda Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu’ Ortak Akıl Konferansı üçüncü oturumunda yapılan **“gelecek çemberleri”** çalışmasında İstanbul’un toplu ulaşım sisteminin mevcut durumunun değiştirilmesi ve entegre bir ulaşım sistemi oluşturulması için değiştirilmesi gerekli alanlar ele alınmıştır. Buna göre katılımcılar beş farklı grup oluşturmuşlar ve her bir grup beş farklı değişim alanı ile bu değişimlerin sonuçlarını değerlendirmişlerdir. Ortaya çıkan ana değişim alanları ve bu değişim alanlarını etkileyen ikincil ve üçüncül alanlar aşağıdaki gibi özetlenmiştir.

Toplu Ulaşımın **‘Tek Bir Merkezden Yönetilmesi’** yaratılması planlanan en önemli değişim olarak ortaya çıkmaktadır. Bütün çalışma grupları toplu ulaşımın tek bir merkezden yönetilmesi konusunda bir değişim planlamaktadır. Bunun değiştireceği alanlar ise mevzuat, organizasyon yapısı ve yönetim yapısı olarak belirlenmektedir. Mevcut yapının değiştirilmek istenen bir başka alanı ise ulaşımın **fiziki ve beşeri entegrasyonudur**. Bu amaçla modlar arasında fiziki olarak aktarma istasyonları, mevcut modları besleyen hat planlaması, **ücret sistemi** ve **kart sisteminin entegrasyonu** gibi değişimler planlanmaktadır. Mevcut **bilgilendirme sistemi** de bir başka değişim alanı olarak belirlenmiştir. Bu değişim için teknolojik değişimin sağlanması **dijital teknolojiler, mobil teknolojiler, yazılım ve donanım** bileşenlerinin değişimi amaçlanmaktadır. Mevcut **sistemin iyileştirilmesi ve optimize edilmesi** bir başka değişim alanıdır. Bu amaçla veri toplama, işleme ve kullanma alanlarının değiştirilmesi amaçlanmaktadır. Elde edilen veriler hizmet kalitesinin gelişimi, müşteri beklentilerinin karşılanması ve genel memnuniyet seviyesinde olumlu değişimler sağlamayı amaçlamaktadır. Stratejik dönüşümü sağlayan bu değişimlerin yanı sıra değiştirilmesi beklenen diğer alanlar da mevzuat değişimi, finansman modellerinde değişim, eğitim yoluyla kültürel değişim, deniz yolunun daha fazla kullanıldığı bir toplu ulaşım sistemi gibi alanlar olarak belirlenmiştir.

GENEL DEĞERLENDİRME

‘Toplu Ulaşımında Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu’ Ortak Akıl Konferansı beş farklı alandan paydaş ile gerçekleştirilen ve toplam **70** katılımcının katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Çalışmalar **‘beyin fırtınası’, ‘çevresel analiz’, ‘balık kılçığı’, ‘gelecek çemberleri’** gibi farklı problem çözme teknikleri kullanılarak tamamlanmıştır. Grup dinamiği çerçevesinde katılımcıların birbirleriyle iletişimi sağlanarak bütün fikirlerin ileri sürülmesi, seslendirilmesi, savunulması ve tartışılması amaçlanmıştır. Katılımcıların ilgi düzeyi ve katkıları üst seviyede gerçekleşmiştir. **İstanbul’un, büyük bir metropol kentinin ulaşım sisteminin entegrasyonu gibi zor ve iddialı bir konuda bugüne kadar çeşitli platformlarda seslendirilen farklı düşünceler bir arada ve bir bütünlük içinde değerlendirilmiştir.** Birbirinden değerli görüşler tartışılmış ve bütün paydaşlar konunun önemi ve büyüklüğü hakkında bir kez daha bilgi sahibi olmuşlardır. İBB ve İETT konuyu sahiplenerek ilk aşamada tarafların bir araya gelmesi ve kapsamlı bir tartışma ortamının yaratılması hususunu koordine etmiştir.

Sonuç olarak ‘Toplu Ulaşımında Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu’ ile ilgili olarak bir ortak akıl oluşmuştur. Buna göre bütün taraflar mevcut durumdan rahatsızdır. Her paydaş çözüm için birlikte hareket etme kararlılığını belirtmiş ve sorumluluk almak gerektiğinde katkı vermeye hazır olduğunu belirtmiştir. **Sorunun etrafıca tartışılması, entegresyon konseptinin oluşturulması, mevzuatla ilgili düzenlemeler yapılarak İBB ve İETT önderliğinde tek yetkili bir otorite oluşturulması suretiyle planlama, koordine etme, yürütme ve denetleme işlevlerinin tek bir yerden yapılarak ulaşım sisteminin entegrasyonu konusunda fikir birliği oluşmuştur.**

TOPLU ULAŞIMDA MODLAR ARASI ENTEGRASYON VİZYONU ORTAK AKIL KONFERANSI MEMNUNİYET ANKETİ SONUÇLARI

Memnuniyet Oranı Hesaplama

Memnuniyet puanı hesaplanırken “Durum”, “Puan”, “Frekans” değerleri göz önünde bulundurularak hesaplamalar yapılır. Hesaplama ile ilgili terimlerin tanımları ve hesaplama matrisi aşağıda belirtilmiştir.

Puan: Duruma göre skor değerinin oluşması

Frekans: Cevap veren kişi sayısı

Hesap: Puan değeri ile frekansın çarpım değeri

Toplam Puan: Hesap skorlarının toplam değeri

Durum	Puan	Frekans	Hesap
Çok İyi	5	x	5x
İyi	4	y	4y
Orta	3	z	3z
Zayıf	2	t	2t
Çok Zayıf	1	y	y

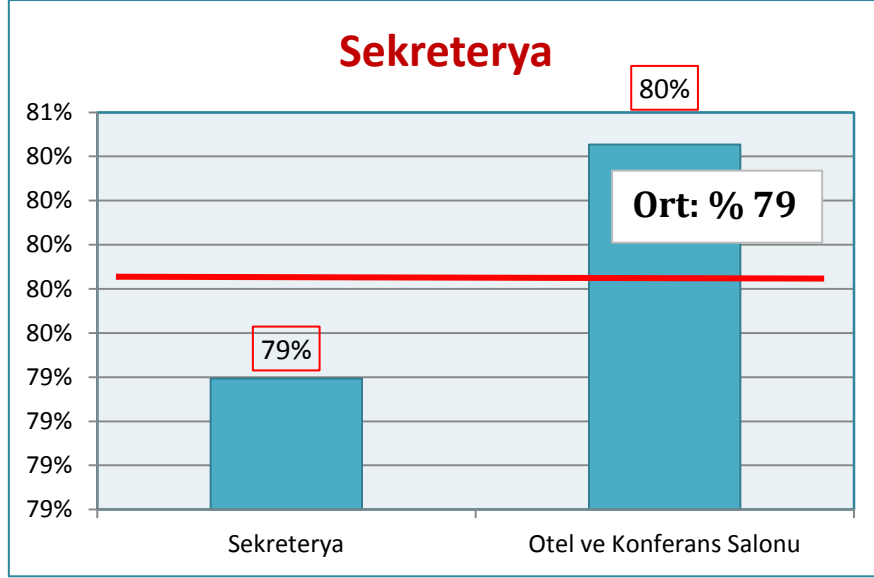
$$(5x + 4y + 3z + 2t + y)$$

$$\text{Memnuniyet Puanı} = \frac{(5x + 4y + 3z + 2t + y)}{5 * (x + y + z + t + y)}$$

Memnuniyet puanına göre durum değerlendirilmesi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Memnuniyet Puanı	Memnuniyet Durumu
%81 - %100	Çok Memnunum
%61 - %80	Memnunum
%41 - %60	Kısmen Memnunum
%21 - %40	Memnun Değilim
%0 - %20	Hiç Memnun Değilim

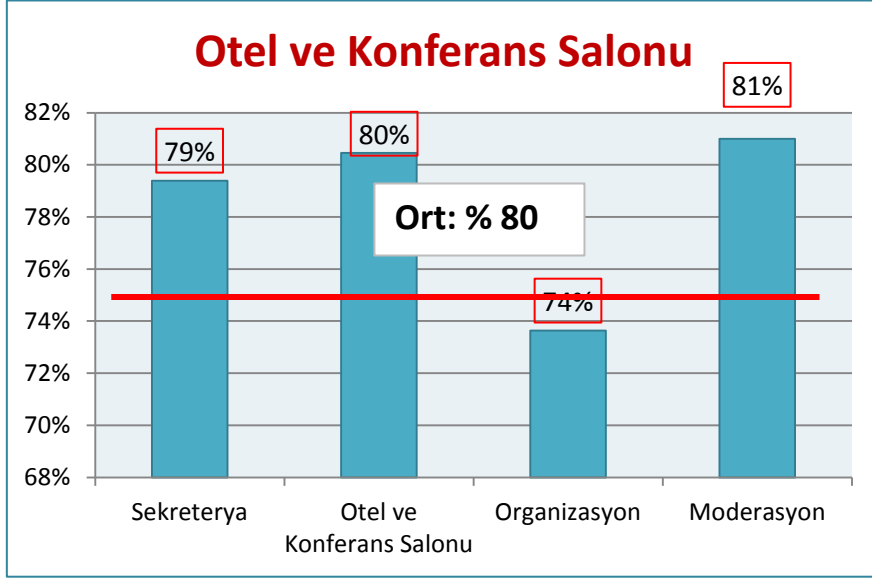
SEKRETERYA



SORULAR

1. Toplu Ulaşım'da Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu Ortak Akıl Konferansı'nın davet sürecinde yeteri kadar bilgilendirildiğinizi düşünüyor musunuz?
2. Yetkili personelin ortak akıl konferansına davet sürecinde sizinle olan iletişimini nasıl değerlendiriyorsunuz?
3. Konferans öncesi yetkili personelin sizlerden gelen soru veya sorunların çözüm sürecini nasıl değerlendiriyorsunuz?

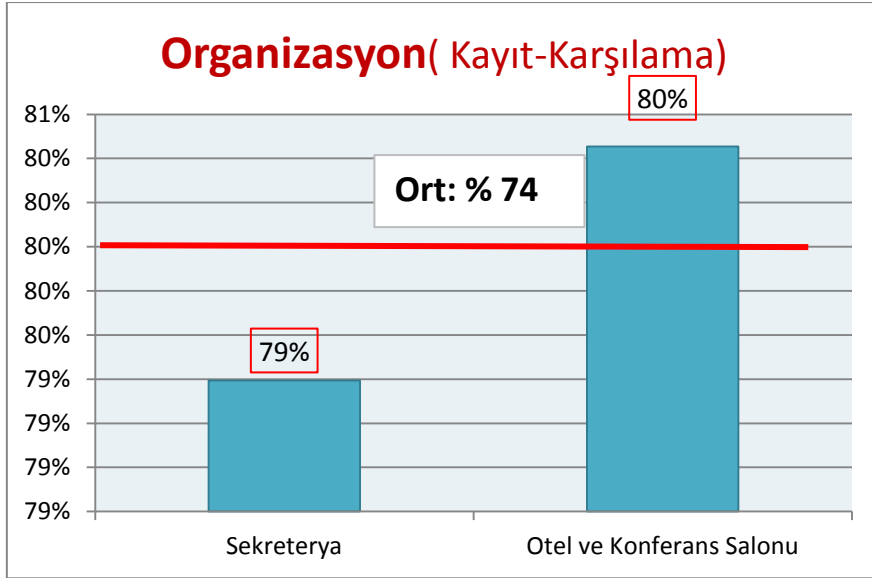
OTEL VE KONFERANS SALONU



SORULAR

1. Otelde sunulan yemeklerin (öğle yemeği, ikramlar) kalitesini nasıl değeriendiriyorsunuz?
2. Ortak Akıl Konferansı'nın gerçekteştiği salon; teknik, salon düzeni, ferahlık ve rahatlık açısından memnun edici miydi?
3. Otel personelinin siz müşterilerine karşı tutum ve davranışını nasıl değeriendiriyorsunuz?
4. Katılmış olduğunuz bu konferans için otelin uygunluğunu nasıl değeriendiriyorsunuz?

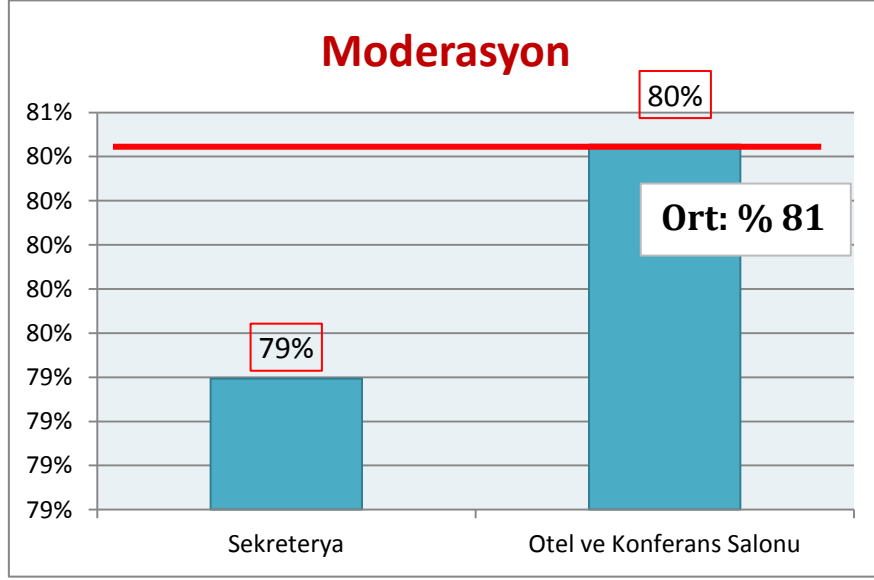
ORGANİZASYON (Kayıt – Karşılama)



SORULAR

4. Otele girişinizde sizi karşılayan yetkili personelin tutumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
5. Verilen promosyon ürünlerinin konferans konseptine uyumunu ve sağladığı katkıyı nasıl değerlendiriyorsunuz?

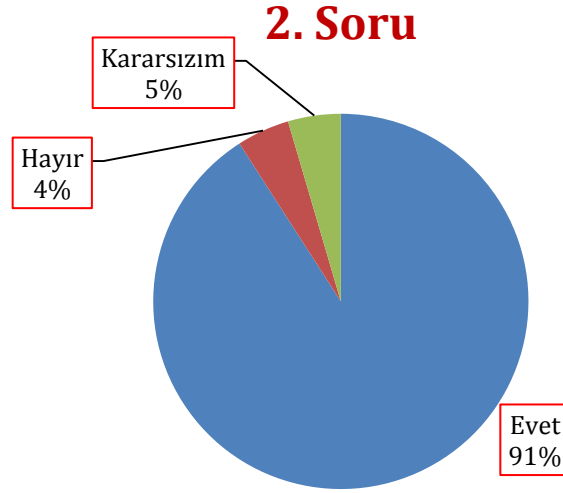
MODERASYON (Puanlandırarak Değerlendirme)



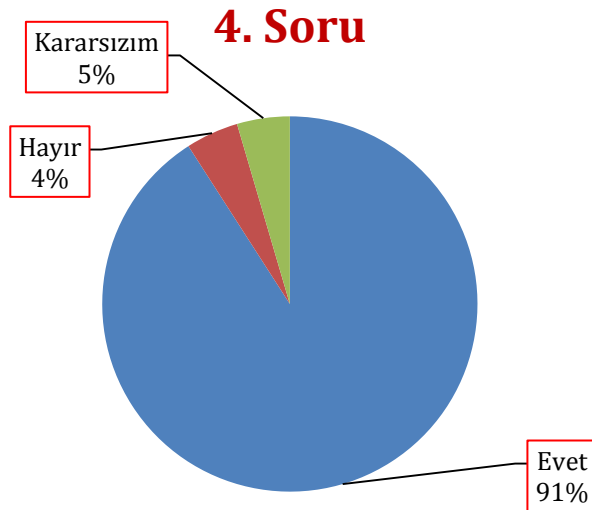
SORULAR

1. Moderatörün konferansta ele alınan konulara hâkimiyetini ve yetkinliğini 1 ile 5 arası puanlandırarak, değerlendiriniz.
3. Moderatörün ve moderasyon ekibinin yapılan çalışmalarda katılımcıları yönlendirme ve bilgilendirmelerini 1 ile 5 arası puanlandırarak, değerlendiriniz.

MODERASYON (Düşünceler – Evet / Hayır / Kararsızım)



2. Konferansta uygulanan yöntemin, ulaşılması istenen noktaya varılması için uygun ve faydalı olduğunu düşünüyor musunuz?



4. Konferansta ortaya çıkan konuların, Toplu Ulaşımında Modlar Arası Entegrasyon hedeflerine katkı sağlayacağını düşünüyor musunuz?

GENEL

1. Toplu ulaşımında modlar arası entegrasyon vizyonu ortak akıl konferansını genel olarak 1 ile 5 arası puanlandırarak, değerlendiriniz.

1. Soru: %79

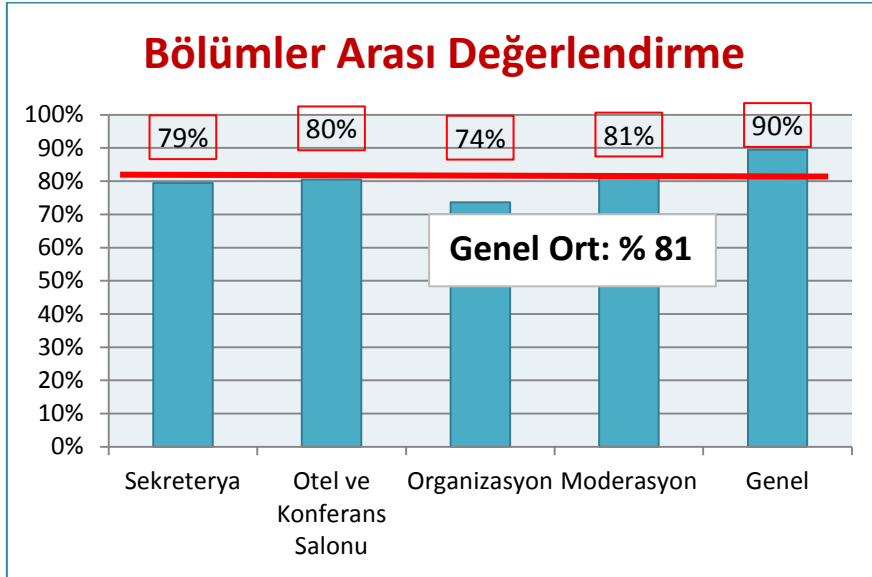
2. İleriki dönemlerde tekrar bir ortak akıl konferansına davet edilseniz katılmayı düşünür müsünüz?

2. Soru: %100 Evet

3. Görüş ve önerileriniz.

- Toplantıda uygulanan yöntemin gözden geçirilmesi, sonuçlarının katılımcılarla paylaşılmasından sonra hayata geçmesi için gerekli gayretin gösterilmesi, gerekirse bunun için bir izleme kurulu oluşturulmasının yararlı olacağını ülke genelinde daha fazla katılımcının gelmesine çalışılmalıdır.
- Gayet yararlı bir etkinlik oldu. katılımcı tarafların sayı ve çeşitliliğinin artması, belki öğleden sonra daha küçük yuvarlak masa toplantıları olması faydalı olabilir.
- Konferans sonuçlarının mutlaka ilgili mercilere ulaştırılması ve ulaşım otoriteleri temsilcilerinin katılımıyla oluşturulacak bir kurul marifetiyle gelişmelerin ve süreçlerin aylık olarak izlenmesinin fayda sağlayacağını düşünüyorum.
- Çalıştayda elde edilen sonuçların paylaşımı ve tekrar geri besleme alınabilirse ve bu interaktif bir şekilde sürdürülebilirse, daha faydalı sonuçları alınacağını düşünüyorum.
- Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama çalışanlarının da bir sonraki toplantılara davet edilmesi gerektiğini düşünüyorum.

BÖLÜMLER ARASI DEĞERLENDİRME ve SONUÇ



5 Kasım 2014 tarihinde Barcelo Eresin Topkapı otelinde tüm gün olarak gerçekleştirilen Toplu Ulaşım Modlar Arası Entegrasyon Vizyonu ortak akıl konferansına **70** kişi katılmıştır. Gün sonunda **22** kişi memnuniyet anketi tamamlamıştır. Tüm sütun ve pasta grafiklerinin frekans değerlerini anket dolduran kişi sayısı oluşturmıştır.

Memnuniyet ölçeğine göre bölümlerin durumları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

BÖLÜM	MEMNUNİYET PUANI	DURUM
Sekreteryaya	% 79	İyi
Genel	% 80	İyi
Organizasyon	% 74	İyi
Moderasyon	% 81	Çok İyi
Otel ve Konferans Salonu	% 90	Çok İyi

5 bölümden oluşan memnuniyet anketinin tüm değerlendirme kriterleri dikkate alındığında genel memnuniyet puanı **%81** olarak hesaplanmıştır. Buna göre “Organizasyon”, “Moderasyon” ve “Otel ve Konferans Salonu” genel memnuniyet ortalamasının üstünde kalmıştır.

KATILIMCI LİSTESİ

AD - SOYAD	KURUM	UNVAN
Abdullah Kazdal	İETT	Ulaşım Daire Başkanı
Abdullah Özcanlı	Ulaşım A.Ş.	İşletme Müdürü
Ahmet Hüsrev Köse	İBB	Zabıta Destek Hizmetleri Müdürü
Ali Fırat	Ulaşım A.Ş.	
Ata Kandiyoti	Big Bus TOURS	Operasyon Müdürü
Aydın Karadağ	İETT	Araç Bakım Onarım Daire Başkanı
Bilal Akbulut	İDO A.Ş.	Operasyon Müdürü
Birol Ergen	Big Bus TOURS	Muhasebe Müdürü
Doç. Dr. Deniz Güney	YTÜ	Öğretim Üyesi
Doç. Dr. Halit ÖZEN	YTÜ	Öğretim Üyesi
Dr. Ahmet BAĞIŞ	İETT	Genel Müdür Y.
Emir Özgüç	Mercedes Benz	Kamu Satışları Uzmanı
Enis Hemedoğlu	Ulaşım A.Ş.	Şef
Esat Tanören	Ulaşım A.Ş.	
Fatih Demircan	Ulaşım A.Ş.	İstasyon Hizmetleri Koordinatörü
Fatih Özcan	İETT	İşletme Yönetim Müdürü
Figen Kılıç	TURKCELL	Lead Product Manager
Gökmen SAVAŞKURT	İstanbul Umumi Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası	Yönetim Kurulu Üyesi
Hakan Erol YARDIM	İETT	Dış İlişkiler Sorumlusu
Hasan Üstündağ	İDO A.Ş.	Genel Müdür Y.

AD - SOYAD	KURUM	UNVAN
Hayati Çetin	Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı / Yenilenebilir Enerji	Genel Müdür Y.
Hüseyin Mete	TURYOL A.Ş.	Yönetim Kurulu Üyesi
Hüseyin Toprak	İETT	Elektronikkart Pazarlama Koordinatörü
Kaan Yıldızgöz	UITP	Türkiye Direktörü
Kamil Seyrek	Ulaşım A.Ş.	Şef
Kasım İnandı	TURYOL A.Ş.	İşletme Müdürü
Kiarash Ghasemlou	EMBARQ	
Koray ÖZTÜRK	İstanbul Minibüsçüler Esnaf Odası	Başkan
Köksal Altunkaynak	İETT	Ulaşım Planlama Daire Başkanı
Kübra Avcı	İETT	Mühendis
Mehmet Akif Levent	İBB	Harita Yüksek Mühendisi
Mehmet Ali Portakaloğlu	İETT	Teftiş Kurulu Başkanı
Mehmet Kürşat Çapar	Mimar Mühendisler Grubu	Bilişim Teknolojileri Komisyon Başkanı
Mehmet Rahmi Gül	TCDD	Marmaray Yolcu Müdürü
Mehmet Yalçın	İETT	Mühendis
Mevlüt Bayrak	TOFED	Genel Müdür
Muhammed Alyürük	İSBAK A.Ş.	Ar_Ge Müdürü
Murat Önemli	İstanbul Liman Başkanlığı	Kıyı Yapıları Uzmanı
Murat Özdemir	Mimar Mühendisler Grubu	Başkan
Hayrettin Dayıoğlu	Dentur A.Ş.	İdari İşler Müdürü
Murat Tokatlı	Otokar	İç Pazar ticari Araçlar Satış Müdürü
Mustafa Metin Yazar	Ulaşım A.Ş.	Proje Md.

AD - SOYAD	KURUM	UNVAN
Mümin KAHVECİ	İETT	Genel Müdür
Neslihan AGAY	İETT	Endüstri Mühendisi
Nimet TANYELİ	İETT	Strateji Planlama Müdürü
Nusret Ertürk	TOF	Genel sekreter
Onur ORHON	TÖHOB	Genel Sekreter
Orhan Aktaş	Ulaşım A.Ş.	Ulaşım Plancısı
Osman Adıgüzel	İETT	İşletme Planlama Müdür
Ömer Yıldız	Ulaşım A.Ş.	Genel Müdür
Özüm Asta Kaynarca	İETT	
Prof. Dr. Mustafa ILICALI	Bahçeşehir Ü.	Öğretim Üyesi
Prof. Dr. Mustafa Karaşahin	İstanbul Ü.	Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı
Ramazan Özcan Yıldırım	İETT	Strateji Geliştirme Daire Başkanı
Recep Kadiroğlu	İETT	Ulaşım Teknolojileri Daire Başkanı
Samet Çelebi	İETT	Mühendis
Selim Çevik	Ulaşım A.Ş.	Şehir Plancısı
Suat Sarı	İTO	Ulaşım komitesi
Süleyman Genç	Şehir Hatları A.Ş.	Genel Müdür
Şefika Demirci	Şehir Hatları A.Ş.	Satış ve Pazarlama Şefi
Şerif Çalışkan	İSBK A.Ş.	Proje Etüt Müh.
Şevket Erturan	Kentiçi toplu taşıma Gazetsi	Genel Yayın Yönetmeni
Nazım Salur	BİTaksi	Kurucu & Genel Müdür
Tolga Odabaşı	Ulaşım A.Ş.	Hat Koordinatörü

AD - SOYAD	KURUM	UNVAN
Y. Yahya Uğur	İstanbul Taksiciler Esnaf Odası	Başkan
Yusuf Bıçak	İstanbul Umumi Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası	Yönetim Kurulu Üyesi
Tolga Odabaşı	Ulaşım A.Ş.	Hat Koordinatörü
Yusuf Öz	İstanbul İl Emniyet Müdürlüğü	Strateji Geliştirme Şube Müdürü
Zehra Özkeçeci	Şehir Hatları A.Ş.	Pazarlama ve İş Geliştirme Uzmanı
Zekai Karagöz	İSBAK A.Ş.	Trafik Sistemleri Uzmanı
Zeyd Gülesin	BELBİM A.Ş.	Genel Müdür Teknoloji Asistanı

