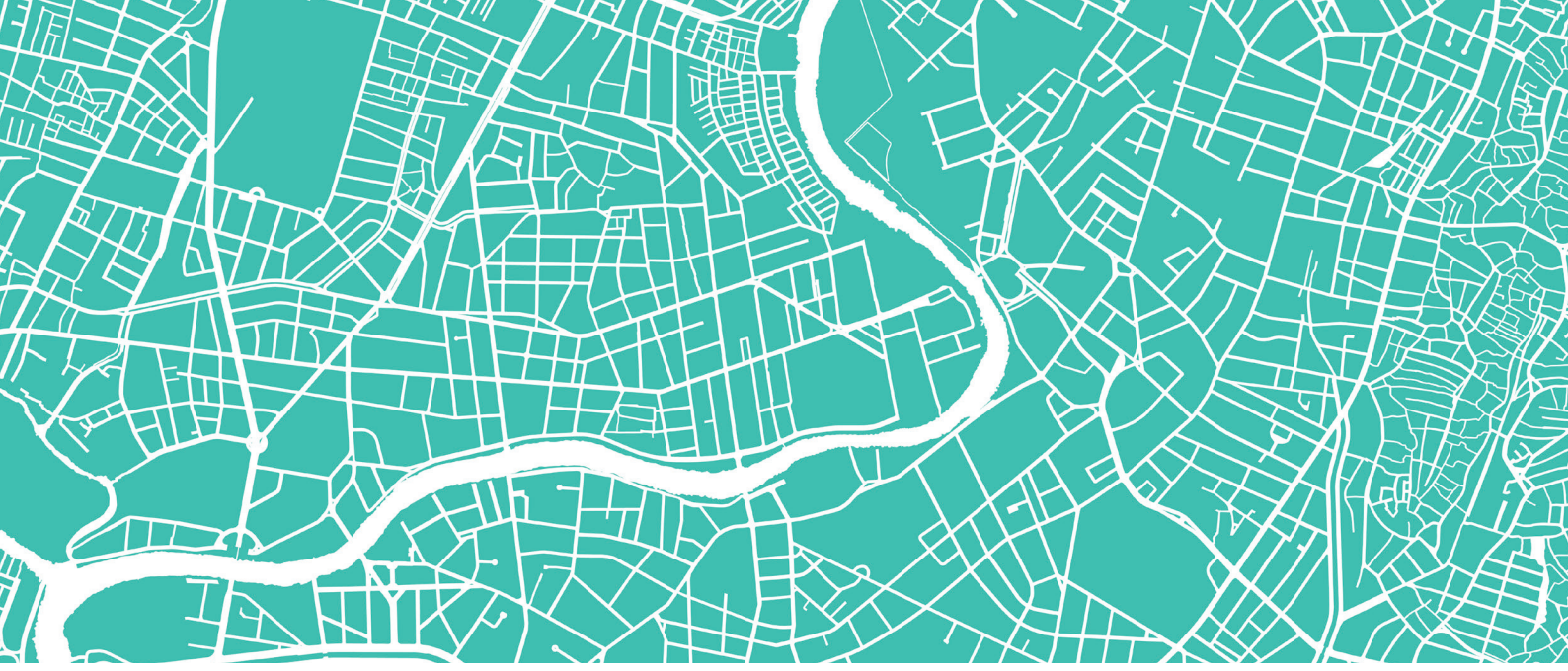




Foreign, Commonwealth
& Development Office



Şehirden Şehire Bilgi Alışverişi

Genel Rapor

1. Oturum: İskandar, Malakka ve Ho Chi Minh Şehri

5 Ağustos 2021

UKBEAG
UK Built Environment Advisory Group

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

İçindekiler

- 3 Giriş
- 5 Katılımcılar
- 5 Konu Uzmanları
- 6 Oturumda Görüşülen Ana Konular
- 9 Önemli Çıkarımlar
- 10 İlave bilgi bağlantıları



Giriş

Şehirden Şehire Bilgi Alışverişi (C2CKE) programı BM Habitat iş birliğiyle ve FCDO Küresel Geleceğin Şehirleri Programı'nın desteğiyle Birleşik Krallık Destekli Çevre Danışma Grubu (UKBEAG) tarafından sunulan Stratejik Kapasite Geliştirme Bileşeninin bir parçasını oluşturur.

C2CKE programı bu yılın ilk aylarında dolaşımda olan Kapasite Gereksinimleri Değerlendirmesi'ne katılanların diğer şehirlerin çalışmalarına gösterdiği ilgiye yanıt olarak geliştirilmiştir. Program, her biri gösterilen ilgi seviyesine göre seçilen dört şehri ön plana çıkaran dört etkinlikten oluşur. Program; şehirlerin, deneyimlerini paylaşmasına ve birbirlerinden bilgi almasına olanak sağlamayı, şehirlerin birbirleriyle ilişkiler kurmasına yardım etmeyi ve daha geniş bir paydaş grubu arasında ilişki kurulmasını teşvik etmeyi hedeflemektedir.

Her oturum bilgi birikimlerini ve uzmanlıklarını "eleştirel arkadaşlar" sıfatıyla sunan bir dizi Konu Uzmanı (KU) tarafından desteklenmektedir. KU'ların rolü, sunumlarla ilgili yapıcı gözlemlerde bulunarak yeteri kadar ifade edilmemiş olabilecek sorunları tespit etmeye yardımcı olmak, tespit edilmiş olası zorluklara çözümler önermek ve şehirlerdeki projeler arasındaki sinerjileri incelemektir. Ayrıca, aşağıda belirtilen ve Tematik Programın bir parçasını oluşturan konu başlıklarıyla olan bağlantıları da incelerler.

- 1 Entegre ve Kapsayıcı Planlama
- 2 Yönetişim ve İş Birliği
- 3 Kanıta Dayalı Tasarım ve Verilerin Etkin Kullanımı
- 4 Proje Finansmanı ve Tedarik
- 5 Uygulama ve Yaptırım, İzleme ve Değerlendirme
- 6 Liderlik ve Değişim Yönetimi

Bu belgenin amacı temel katılımcıları ve görüşülen ana konuları kayıt altına almaktır.



Etkili entegre planlama tüm ölçeklerde işe yarar (örneğin, ulusal, bölgesel, ilçe geneli ve yerel) ve kapsayıcı olmalıdır (başka bir ifadeyle, savunmasız ve dışlanmış grup ve topluluklar dâhil tüm ilgili grupların gereksinimlerine eğilmelidir). Bunu başarmak için genel olarak bir dizi istişari ve/veya katılımcı planlama faaliyeti için hükümler içerir.

Ho Chi Minh Şehri
Vietnam



Katılımcılar

Aşağıdaki şehirler projelerini 5 Ağustos 2021 tarihinde gerçekleşen 1. Oturumda sunmuştur:

İskandar, Malezya

Akıllı Entegre Hareketlilik Yönetim Sistemi (AEHYS) ve Kanıt Tabanlı Şehir ve Ulaşım Planlama için Uygulama Stratejisi.

Puan Maimunah Jaffar tarafından sunulmuştur

Teknoloji ve İnovasyon Müdürü, İskandar Bölgesi Kalkınma İdaresi.

Malakka, Malezya

Malakka Hareketlilik Planı (Yeşil Otobüs Ağı Geliştirme Planı ve Entegre Miras Bölgesi Hareketlilik Planı).

Puan Zuhaila Ahmad Zubei tarafından sunulmuştur

Şehir Planlama Müdürü, Malakka Tarihi Şehir Konseyi

Ho Chi Minh Şehri, Vietnam

Vietnam, Ho Chi Minh Şehri'nde Drenaj Şebekesi için Coğrafi Bilgi Sistemi Geliştirme.

Phan Pham Thanh Trang tarafından sunulmuştur

Ar-Ge ve Kamu Altyapı Başkanı, Ho Chi Minh Şehri Halk Kurulu

Ho Chi Minh Şehri, Vietnam

Vietnam, Ho Chi Minh Şehri'nde Toplu Ulaşım Ağı için Akıllı Bilet Sistemi Geliştirme.

Le Hoan tarafından sunulmuştur

Müdür Yardımcısı, Toplu Ulaşım Yönetim Merkezi, Ho Chi Minh Şehri Halk Kurulu

Konu Uzmanları

Aşağıdaki Konu Uzmanları oturuma katkıda bulunmuştur:

- **Victoria Delbridge**, Çalışan Şehirler Başkanı, Uluslararası Büyüme Merkezi
- **Oliver Harman**, Şehir Ekonomisti, Uluslararası Büyüme Merkezi
- **Ryan Sequeira**, Hareketlilik Uzmanı, BM Habitat
- **Karineh Grigorian**, Ticaret Müdürü, Krallık Hazinesi Altyapı ve Projeler İdaresi
- **Richard Lane**, Uluslararası Teslimat Şefi, Cambridge Üniversitesi'nde bulunan Dijital Destekli Britanya Merkezi



Oturumda Görüşülen Ana Konular

Her şehrin kısa sunumlarından sonra sunum yapanlar, konu uzmanları ve izleyiciler arasında bir görüşme gerçekleşti. Görüşülen ana konular arasında şunlar bulunmaktadır

Oturum esnasında ele alınan Temel Noktalar

İnsanları sürdürülebilir ulaşım şekillerini kullanmaya teşvik etmek için teşviklerden faydalanma.

Geliştirilmiş yol altyapısı ve trafik yönetimi sistemi sağlayarak yoğunluğu azaltmak önemli olsa da toplu ulaşım geçiş için teşvik olmadan özel araç kullanımı sürdürülebilir olmayan seviyelere kadar artacaktır. Özel ulaşım yapılacak daha fazla harcama sorunu çözmez. Değişim sağlamak için insanların neden toplu ulaşımı kullanmak istemediklerini göz önünde bulundurmak önemlidir.

Malezya'da temel engeller kültür ve iklimin bir sonucudur. Vatandaşların hızlı, etkili, temiz ve rahat bir yolculuk dâhil olmak üzere yüksek kaliteli ulaşım hizmetine ihtiyacı vardır. Sakinlerin bir otobüs durağına nasıl yürüyebilecekleri ve yürüyüp yürüyemeyecekleri, kaldırımların kapatılmış olup olmadığı ve bisikletlerin toplu ulaşımına alınıp alınamayacağı dâhil olmak üzere ilk ve son kilometre sorunu da tartışıldı.

Özel ulaşımdan uzaklaşma yönünde değişimi teşvik etmenin bir yolu bir şehrin paylaşılan ve sınırlı alanını nasıl bölüştürdüğüne bakmaktır. Yayaları gözetken sokak tasarımları, bisiklet ve toplu ulaşım sistemleri sağlayın [ve park alanını azaltın. Trafik ödemeleri, park ücretleri veya yakıt vergileri gibi ücretleri dikkate alın. Bu ücret ve ödemeler daha sürdürülebilir ulaşım yöntemlerini **çapraz sübvans** etmek için kullanılabilir. Ancak hiç uygulanabilir alternatif olmadığına özel araçları cezalandırmak yardımcı olmaz. Bu gibi durumlarda şehirler, yakıt ödenekleri veya otomotiv endüstrisine yönelik ödenekler gibi özel araç kullanımı için gizli ödenekleri revize ederek başlamalıdır. Bunlar sürdürülebilir ve kapsayıcı ulaşım biçimleri aleyhine özel araç kullanımını teşvik eder.

Konu toplu ulaşım için kullanıcı ücretine geldiğinde, herkesin erişebilmesi için (veya Malakka örneğinde, turizmi teşvik etmek için) **uygun maliyetli bir sisteme sahip olmak** ile uzun vadeli finansmanın **hizmet kalitesini** geliştirebilmesi için **yüksek ücret uygulama** arasında bir denge bulunmaktadır. Yukarı doğru hareketliliği planlama, hizmetin verimliliğini ve güvenilirliğini önceliklendirerek ve sistemin tamamına destek sağlamak yerine savunmasız gruplara yönelik hedefli desteklerle eşitlik sorunlarını ele alarak genel itibarıyla daha etkili olabilir.

Akıllı ve entegre bilet kesme, özellikle banka kartlarının ve cep telefonlarının kullanılmasına izin veren açık bir sistemin faydaları görüldü. Böyle bir açık sistem düzenli kullanıcılar, ziyaretçiler ve nadir sürücüler için erişilebilirdir. Ancak belli gruplar için özel kartlar da önemlidir. Bu kartlar savunmasız gruplar için sezon biletleri ve hedefli, indirimli tarifeler için düşük fiyatlar sağlamak için kullanılabilir. Ayrıca nakit temelli işlemler için tercih durumu gibi bağlamanın özelliklerinin de göz önünde bulundurulması da gerekir. Ho Chi Minh Şehri esnek olacak ve tüm grupları kapsayacak bir dizi bilet kesme seçeneğini incelemeyi hedefliyor. Veri gizliliği ve vatandaşların verilerinin kullanılmasına nasıl izin vereceği hususlarının da önceden göz önünde bulundurulması gerekiyor.

Kota Iskandar
Malezya



Tüm projelerden ortaya çıkan bir diğer önemli husus **projenin uzun süreli sürdürülmesi**ydi. Üstel faydalar ancak büyüdüğünde ve bir ağ etkisine¹ vardığında gerçekleştiğinden, bu husus, birçok projede olduğu gibi, konuyu daha da karmaşık hale getirmekte ve bu süreç genellikle 10 ila 15 yıl sürmektedir. Tarife geliri (veya "kullanıcı ücretleri") genellikle en doğrudan olanıdır ancak transit odaklı kalkınma için şu an yetersiz kullanılan ancak iyi konumda olan arazi değeri yakalama gibi diğer doğrudan ve dolaylı gelir akışları da kullanılabilir. Park ve trafik ücretleri aynı anda davranış değişikliği ve gelir için teşvik sağlar. Ulaşımı finanse etmek yalnız başına arazi kullanımı yönünden ele alınamaz çünkü toplu ulaşımına binen ve inen kişi sayısı arazi değerini doğrudan etkiler.

Ho Chi Minh Şehri'nde ulusal sel azaltma bütçeleri veya drenaj projesi için kurumsal sosyal sorumluluk gibi ulusal resmi ve özel sektör fonlarını kullanma yöntemlerini düşünmek de önemlidir.

Güçlü bir proje incelemesi oluşturmak için, projelerin, SMART, yani Specific (Belirli), Measurable (Ölçülebilir), Achievable (Ulaşılabilir), Realistic (Güvenilir) ve Time-bound (Süre sınırlı) özelliklerine sahip daha küçük parçalara bölünmesi gerekir. Özellikle, ilgililer faydayı abartma ve maliyetleri küçümseme eğilimindedir. Bir dizi açık sonuç, çıktı ve ürün, finansmanı çekmek için temel önemdedir.

Yönetişim yapısı da herhangi bir girişimin hayata geçirilmesi için kritik önemdedir. Hem federal hem de eyalet hükümetlerine erişimi olan ve farklı kurumlar arasında koordinasyon işlevi gören İskandar Kalkınma İdaresi ile İskandar, yönetim yapısı yönünden benzersiz konumdadır. Hem federal hem de eyalet hükümetinden üyeler için yönetim kurulu da bu bağlamda çok önemlidir. Ho Chi Minh Şehri'nde, bazı işlevler farklı makamlar arasında parçalı görünüm arz etse de tüm ulaşımı yönetecek yeni bir kurum ve su drenaj sistemi için özel bir merkez bulunmaktadır.

Pilot projelerin kullanımı bu girişimleri test etmek ve bir uygulama stratejisi geliştirmek için hayati önemdedir. Bu, projenin tüm vatandaşların ihtiyaçlarını karşıladığının temin edilmesinin yanı sıra İskandar'da yapıldığı gibi koordinasyonun ve yönetim yapısının test edilmesini içerir. Doğru pilot proje aynı zamanda fon sağlayanlar için harcama getirisini de kanıtlar. Örneğin, Malakka'daki trafik yönetimi pilot projesi, trafik eğilimlerine göre trafik sinyallerini otomatik olarak ayarlayan akıllı teknolojiler kullanarak ortalama seyahat süresinin bir yönde %70, diğer yönde %78 azaltıldığını gösteriyor.

¹ Ekonomide, bir ağ etkisi bir kullanıcının, uygun ürünlerin kullanıcı sayısına bağlı olarak, bir mal veya hizmetten değer veya menfaat sağlaması olgusudur.



Stratejik kapasite geliştirme bileşeninin hedefi Küresel Geleceğin Şehirleri Programı'nın diğer unsularına katkıda bulunmak, sürdürülebilir kentleşmeye yönelik engellerin ve kolaylaştırıcıların bazılarını ele almak ve programın uzun vadeli etkisini gerçekleştirmeye yardımcı olmaktır.

Tüm girişimler verilerin daha iyi kullanımına odaklanır ve **verilerin çıktılarının** ve verilerin nasıl kullanılacağına açık bir şekilde belirlenmesinin değer sağlayacağına temin edilmesi hususunda önemli olduğu da kabul edildi. Veriler diğer verilerle entegre şekilde bir veri havuzunda tutulmalı ve farklı departmanlar genelinde uzun vadeli planlamada kullanılmalıdır. Örneğin, Ho Chi Minh Şehri'nde, Mimarlık Departmanı drenaj sistemiyle ilgili verileri arazi kullanım planlaması için kullanabilir ve böylece endüstriyel ve yerleşimle ilgili kalkınma bölgelerinin selden kaçınmasını sağlamaktadır. Sıklıkla zorluklara ve vatandaşların ihtiyaçlarına odaklanmak yerine teknolojiye odaklanılır.

Aynı zamanda **veriyi elinde bulunduranların davranışlarını ve teşviklerini** de düşünmeliyiz. Veri paylaşımına direncin üstesinden gelmede vatandaşların elde edeceği faydalar dâhil olmak üzere paylaşımın nedenlerinin iletilmesine yönelik bir ihtiyaç bulunmaktadır. Bu, İskandar'da, gerekli olduğunda mutabakat anlaşmaları kullanılarak yapılmaktadır. Ayrıca farklı kurum ve ekiplerin rollerinin ve sorumluluklarının planlanması ve personelin teknik kapasitesinin inşa edilmesi de bir ihtiyaçtır. Bir veri sistemi oluşturma süreci pragmatik olmakla birlikte kurum kültüründe değişiklikler olmadığı müddetçe proje, planlamada uzun vadeli değişiklikler olmadan rafa kaldırılacaktır.

Az gelişmiş veri altyapısı ve eski, kâğıt tabanlı kayıtlar sorunu tüm dünyada bir klişedir. Bu sorun iyileştirildiği için verilerin kalitesi ve eksiksizliği hem ilk toplamada hem de sürekli bakım konusunda gereklidir. Sıklıkla unutulmuş husus kullanılan teknolojinin dijital onaylar gibi ilgili yasal ve düzenleyici süreçleri de kapsamı gerekliliğidir.

Başkalarından ve toplumdan ders alma genel olarak kritik önemdedir. Bu konu, başka şehirlerin deneyimlerinden ders alma, genel uluslararası "en iyi uygulamaları" tamamlayacak yerel bilgi birikimi ihtiyacı ve son olarak toplum farkındalığı, girdisi ve kabulü gibi çeşitli bağlamlarda tartışıldı. Projenin, vatandaş esenliği ve ekonomik refah nihai hedeflerini elde etmek için açık yollara sahip olmasını sağlamanın yanı sıra sivil toplum gruplarına danışmak gerekli desteği elde etmek için kritik önemdedir.

Önemli Çıkarımlar

- **Davranış değişikliği için teşvikler finansman ile birleştirilebilir;** örn. yoğunluk ödemeleri ve yakıt vergileri ulaşım yöntemi değişikliğini teşvik etmekle birlikte daha sürdürülebilir ve kapsayıcı toplu taşımayı çapraz sübvans eder.
- **Tüm seviyelerde entegrasyon önemlidir:** Ulaşım sistemlerinde ücretlerin ve bilgilerin entegrasyonu, ulaşım yöntemleri ve arazi kullanımı planlaması arasında entegrasyon ve operasyonel/yönetişimsel entegrasyon.
- Veri ve teknolojinin kendisi yerine **vatandaşlar için veri çıktıları ve kullanım senaryoları** odak noktası olmalıdır.
- Toplumla, hükümet departmanları içinde ve özel sektör ile **bilgi paylaşımı ve iletişim**, uyumluluk ve davranış değişikliği için kritik önemdedir.
- **Açık ve gerçekçi proje incelemesi** projelerin hayata geçirilmesini ve finansmanını sağlamaya yardımcı olmak için hayatidir.
- **Tüm proje eylemlerinin büyük resimde sosyo-ekonomik gelişme**, vatandaşın geçimini, işlerini ve refahını iyileştirme hedefini sürdürmesi gerekir.



İlave Bilgi Bağlantıları

BM-Habitat Şehir Yatırım Tesisleri güvenilir projeleri fon sağlayıcılarla bir araya getirmeyi hedefler:
<https://unhabitat.org/programme/cities-investment-facility-cif>

Krallık Hazinesi IPA, Proje Öneri İncelemesi geliştirme Kılavuzu, 5 İnceleme Modeli:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/749086/Project_Business_Case_2018.pdf

Küresel BIM Ağı:
<https://globalbim.org/>

IGC, Ekonomik büyüme için kentsel arazi kullanımı planlaması:
<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2020/10/Urban-land-use-planning-21-august-low-res.pdf>

IGC, Kentsel hareketlilik – Şehri birbirine bağlama yönünde politika kararları:
<https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2019/11/CtW-urban-mobility-policy-brief-sept-19.pdf>

IGC, Veri odaklı ulaşım reformu:
<https://www.theigc.org/publication/data-oriented-urban-transport-reform-in-middle-income-and-developing-cities/>

IGC, Ulaşım sektöründe etkili satın alım ve kamu-özel ortaklığı için stratejiler:
<https://www.theigc.org/publication/strategies-for-effective-procurement-and-public-private-partnerships-in-the-transport-sector/>

IGC, Entegre çok seçenekli ulaşım planlama için temel faktörler:
<https://www.theigc.org/publication/key-considerations-for-integrated-multi-modal-transport-planning/>

IGC, Daha iyi yönetim, kamu özel ortaklığı ve açık veri ile sel yönetimini iyileştirme:
<https://www.theigc.org/publication/how-can-cities-become-more-resilient-improving-flood-management-through-better-governance-private-sector-partnerships-and-open-data/>

Çevrimiçi Kayıt Bağlantısı

1. Oturumun bir kaydı Küresel Geleceğin Şehirleri internet sitesinin aşağıdaki adresinden bulunabilir:
<https://www.globalfuturecities.org/city-to-city/05-august-session-1>



Program hakkında daha fazla bilgi için, lütfen adrian.malleson@riba.org adresinden Adrian Malleson ile irtibat kurun.

Birleşik Krallık Hükümeti'nin Refah Fonu ile desteklenen Küresel Geleceğin Şehirleri Programı, sürdürülebilir kentsel gelişimi desteklemenin yanı sıra kapsayıcı refah sağlayarak yüksek seviyelere ulaşan kentsel yoksulluk seviyesini azaltır.



Foreign, Commonwealth
& Development Office

UKBEAG

UK Built Environment Advisory Group

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE