

Litvanya belediyelerindeki SUMP durumuna ilişkin Değerlendirme Raporu SUMP Öz Değerlendirme sonuçları

SUMP Eğitimi Litvanya

22.11.2023

İçindekiler

1	Giriş.....	3
1.1	SUMP Eğitimi Litvanya	3
1.2	SUMP Öz Değerlendirme yanıtlarına genel bakış	3
2	Anket değerlendirme sonuçları	5
2.1	Ülke çapında toplu değerlendirme	7
2.1.1	Planlama bağlamı	10
2.1.2	Mevcut hareketlilik durumunun değerlendirilmesi.....	12
2.1.3	Vizyon ve Hedefler	15
2.1.4	Ölçülebilir Hedefler	17
2.1.5	Entegre Taşımacılık.....	19
2.1.6	Uygulama Planı	21
2.1.7	Kurumsal İşbirliği.....	23
2.1.8	Katılım.....	24
2.1.9	İzleme ve Değerlendirme	25
2.2	Litvanya'daki kentsel düğümlerde SUMP performansının analizi	26
2.2.1	Vilnius	26
2.2.2	Kaunas	27
2.2.3	Klaipėda	28
2.2.4	Šiauliai	30
2.2.5	Panevėžys.....	32
3	Sonuçlar ve gözlemler	34

1 Giriş

Mevcut belge, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının (SUMP) geliştirilmesi ile ilgili Litvanya belediyelerindeki mevcut duruma atıfta bulunan analizin sonucunu sunmaktadır. Bunun için Rupprecht Consult, ana değerlendirme aracı olarak Avrupa SUMP Öz Değerlendirme Aracını¹kullanmıştır. Rupprecht Consult aracın bakımından sorumludur ve bu nedenle girdilere erişebilir ve GDPR yönetmeliğine tam olarak uyarak sonuçları bir araya getirebilir. Ayrıca Rupprecht Consult, Litvanya Cumhuriyeti Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı (bundan sonra Bakanlık olarak anılacaktır) ile yakın işbirliği içinde, aşağıdakilerden oluşan bir değerlendirme çerçevesi hazırlamıştır:

- Litvanya belediyeleri için değerlendirmenin kapsamını, gerekçesini, değerlendirme sürecini ve Öz Değerlendirme Aracı bağlantısını açıklayan bir bilgi formu (İngilizce).
- Litvanya belediyeleri tarafından 24 Temmuz - 8 Eylül 2023 zaman diliminde sağlanan girişlerin düzenli olarak izlenmesi.
- Litvanya'da SUMP ile ilgili mevcut durumdaki ana eğilimleri ve ana boşlukları vurgulayarak, soru ve bölüm başına ayrıntılı olarak toplanmış sonuçları içeren bir ülke raporunu birleştirmek. Rapor, Litvanya'da sürdürülebilir hareketliliğin geliştirilmesinde etkili sonuçlar elde etmek için gerekli ilave adımları vurgulayacak bir dizi tavsiye ve diğer Avrupa şehirleri ve bölgeleri ile kıyaslama bölümünü içermektedir. Rapor, anket kayıtlarına göre bireysel bir değerlendirme alan kentsel düşümlere adanmış ayrı bir bölüm içermektedir.

Belediyelere yönelik iletişimde, değerlendirmenin sadece Bakanlık ile paylaşılacağı ve sadece SUMP çalıştay hazırlığı çerçevesinde kullanılacağı vurgulanmıştır.

Ana değerlendirme çıktısı, sadece Bakanlık ile paylaşılacak olan ve SUMP etkinliğinin kavramsallaştırılması için temel teşkil edecek olan mevcut ülke raporudur. Ana değerlendirme bulgularının bir özeti çalıştayda Rupprecht Consult tarafından sunulacaktır.

1.1 SUMP Eğitimi Litvanya

Bakanlık tarafından 18 Ekim 2023 tarihinde Vilnius'ta Litvanya belediyelerine yönelik ülke çapında bir SUMP eğitimi düzenlendi. Ekim 2023'te Vilnius'ta düzenlenmiştir. Raporun kapsamı, belediyelerde SUMP gelişimiyle ilgili mevcut durumun derinlemesine anlaşılmasını sağlamak ve ilgi alanlarını ve eğitim çerçevesinde daha fazla detaylandırılması gereken konuları belirlemektir.

1.2 SUMP Öz Değerlendirme yanıtlarına genel bakış

SUMP Öz Değerlendirme, bir kentsel veya işlevsel alanda hareketlilik planlamasının değerlendirilmesi ve iyileştirilmesi için değerli bir araç olarak hizmet vermektedir. Bu değerlendirme, bir kentsel alanın planlama çabalarının aşağıdaki ilkelerle ne ölçüde uyumlu olduğuna dair kapsamlı bir genel bakış sağlar

¹ www.sump-assessment.eu

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SUMP). Bunu yaparken, yaklaşımın doğasında var olan güçlü ve zayıf yönlerin belirlenmesini kolaylaştırır. Ayrıca, daha fazla iyileştirme için özel öneriler sunar, en iyi uygulamaları örneklendirir ve kentsel alanın özel koşullarına uygun kaynaklar sağlar.

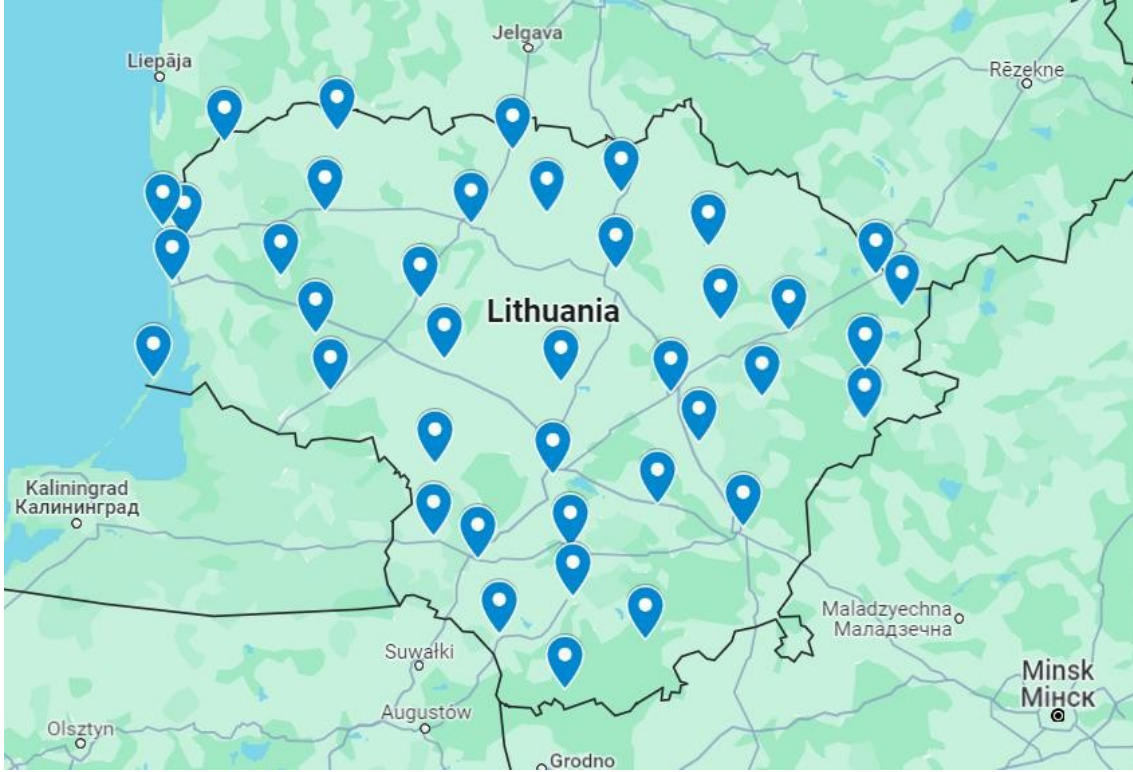
Bu çok yönlü SUMP Öz Değerlendirme, belirli bir stratejik hareketlilik planının kalitesini ölçmek ve planlama faaliyetlerini daha geniş bir bağlamda değerlendirmek için kullanılabilir. Sonuç olarak, planlama sürecinin her aşamasında faydalı olduğu kanıtlanmıştır. Plan kalitesinin değerlendirilmesinin bir hedef olması halinde, SUMP Öz Değerlendirmesinin tamamlanması ideal olarak, SUMP ve gelişim sürecine aşinalık da dahil olmak üzere, kentsel veya işlevsel alanda hareketlilik planlamasının ayrıntıları konusunda bilgili kişilere düşmektedir. Hareketlilik planlama ekibi veya bu rolü üstlenen ekip adına tek bir kişinin yanıt vermesi düşünülebilirse de, birden fazla yanıtlayıcının dahil edilmesi de mümkündür. Bu, çeşitli departmanlardan meslektaşları, diğer belediye kuruluşlarını, bölgesel kuruluşları, karar vericileri ve hareketlilik planlamasına veya plan geliştirmeye aktif olarak katılan kilit paydaşları kapsayabilir. İdeal olarak bir çalıştay ortamında farklı paydaşlardan yanıtların toplanması, bakış açılarındaki ortaklıkları ve farklılıkları ortaya çıkararak son derece ilgili içgörüler sağlayabilir.

SUMP Öz Değerlendirme, SUMP ilkeleriyle yakından uyumlu olan ve genel olarak tipik bir planlama sürecinin sırasını takip eden sekiz bölümden oluşmaktadır. Spesifik planlama bağlamına bağlı olarak 30 ila 45 arasında soru içermektedir. Tek bir bilgili katılımcının bu görevi üstlenmesi halinde, tamamlanması yaklaşık 20 ila 30 dakika gerektirecektir.

Bir sonraki bölümde, değerlendirmenin sonuçları iki kısımda ele alınmaktadır - ülke genelindeki toplu sonuçlar ve kentsel düğümlerdeki analizler.

2 Anket değerlendirme sonuçları

Belediyelerden gelen 60 başvurudan 40'ı mevcut stratejik hareketlilik planlarını analiz etmek veya mevcut hareketlilik faaliyetlerini değerlendirmek için ankete katılmıştır. Bu 40 başvuru, en eksiksiz olanlar olduğu için mevcut raporda değerlendirilmiştir. Geri kalan 20 başvuru, değerlendirme yapmak için yeterli bilgi sağlamamıştır ve birçoğu boştur.

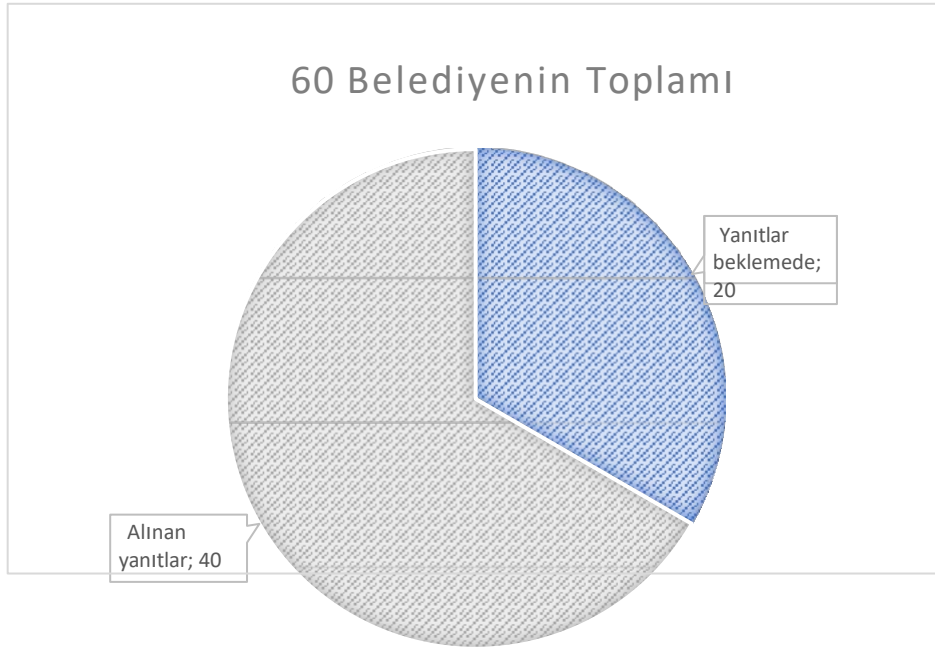


Şekil 1: SUMP Öz Değerlendirme anketini yanıtlayan ve yanıtları değerlendirilen Litvanya belediyelerinin haritası.

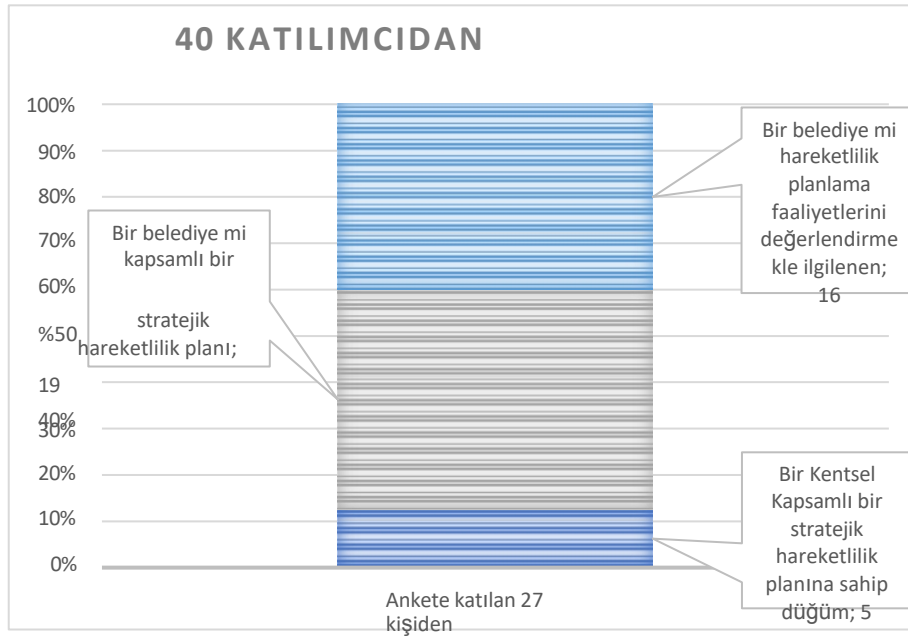
Ankete katılan 40 belediye arasında kapsamlı bir stratejik hareketlilik planına sahip 5 kentsel düğüm ve 19 belediye bulunurken, geri kalan 16 belediye mevcut hareketlilik planlama faaliyetlerini değerlendirmek ve gelecekte stratejik bir hareketlilik planı geliştirmek isteyen belediyelerdir.

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

60 Belediyenin Toplamı



40 KATILIMCIDAN



2.1 Ülke çapında toplu değerlendirme

Litvanya için alınan 40 başvuruya dayalı olarak toplanan ortalama **puan, maksimum 100 üzerinden 39 puan olarak** hesaplanmıştır. Bu ortalama puan, anketin sonunda yansıtılan aşağıdaki yedi kategoriye dayanmaktadır:

- **İşlevsel kentsel alanda sürdürülebilir hareketlilik için plan** (toplam puan: 24)

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlamasının temel hedefi, erişilebilirliği iyileştirmek ve tüm 'işlevsel kentsel alan' için yüksek kaliteli, güvenli ve temiz hareketlilik sağlamaktır. Bu nedenle, planlama faaliyetleri bir belediye idari alanından ziyade, günlük insan ve mal akışının gerçekleştiği bu entegre alanı dikkate almalıdır.

- **Mevcut ve gelecekteki performansı değerlendirin** (toplam puan: 60)

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması, ulaşım sisteminin mevcut ve gelecekteki performansının kapsamlı bir değerlendirmesine dayanır. Gelecekteki eğilimler de dahil olmak üzere sürdürülebilir hareketlilik için temel sorunları ve fırsatları tanımlar ve ilerlemenin ölçülebileceği bir temel ve alternatif senaryolar oluşturur.

- **Uzun vadeli bir vizyon ve net bir uygulama planı tanımlayın** (toplam puan: 48)

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması, kentsel hareketlilik için uzun vadeli bir vizyon izler ve bunu stratejik hedeflere ayırır. Aynı şekilde, zamanlama, bütçe ve sorumlulukları belirleyen önlem paketleri aracılığıyla vizyon ve hedeflerin kısa vadede uygulanmasını planlaması gerekir.

- **Tüm ulaşım modlarının entegre bir şekilde geliştirilmesi** (toplam puan: 39)

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması, sürdürülebilir hareketliliğe doğru bir geçişi desteklerken ilgili tüm ulaşım modlarının entegre gelişimini teşvik eder. Vizyon ve hedeflerine ulaşmak için düzenleyici, teşvik edici, mali, teknik ve altyapı tedbirlerinden oluşan entegre setler kullanır. Bu tedbirler genellikle toplu taşımacılığı (geleneksel toplu taşımacılığın yanı sıra yeni paylaşım hizmetleri), aktif hareketliliği (yürüme ve bisiklete binme), çok modluluğu, karayolu trafiğini ve otoparkı ve kentsel lojistiği kapsamakta ve bunların hepsinde yol güvenliğini, adil erişilebilirliği, kamusal alanların yaşanabilirliğini ve hava ve gürültü kirliliğini iyileştirmeye odaklanmaktadır.

- **Kurumsal sınırlar ötesinde işbirliği** (toplam puan: 54)

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması yüksek düzeyde işbirliği ile karakterize edilir. Bu, hareketlilikle ilgili çok çeşitli departmanlarla işbirliğini, daha yüksek hükümet düzeyleriyle alışverişi ve ulaşım sağlayıcılarla koordinasyonu içerir.

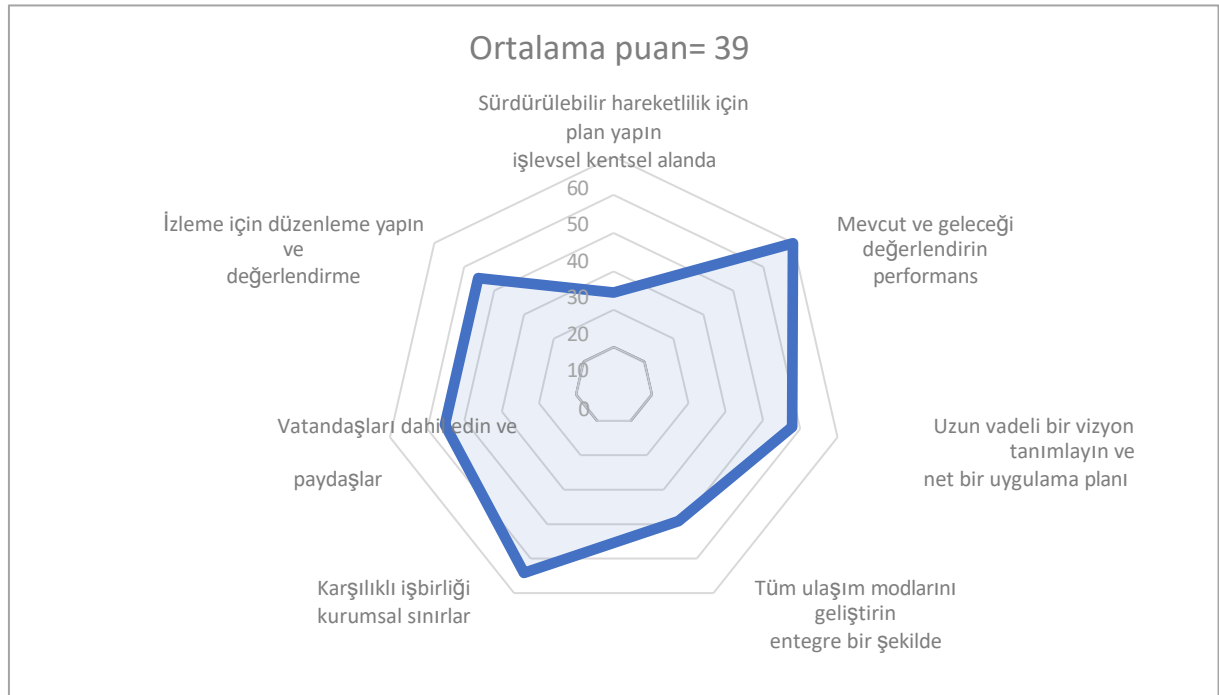
- **Vatandaşları ve paydaşları dahil etmek** (toplam puan: 45)

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması şeffaf ve katılımcı bir yaklaşım izler. Vatandaşlar ve çok çeşitli sivil toplum ve ulaşım paydaşları, yüksek düzeyde kabul ve destek sağlamak için planlama süreci boyunca aktif olarak yer alır.

- **İzleme ve değerlendirme için düzenleme** (toplam puan: 45)

Hareketlilik tedbirlerinin uygulanması yakından izlenmekte ve değerlendirilmektedir. Stratejik amaç ve hedeflere yönelik genel ilerleme, açık göstergeler temelinde düzenli olarak değerlendirilir. Münferit tedbirlerin sistematik olarak izlenmesi, değişen koşullara uyum sağlanmasına ve gelecekteki eylemlerin optimize edilmesine olanak tanır.

Genel ülke puanı:

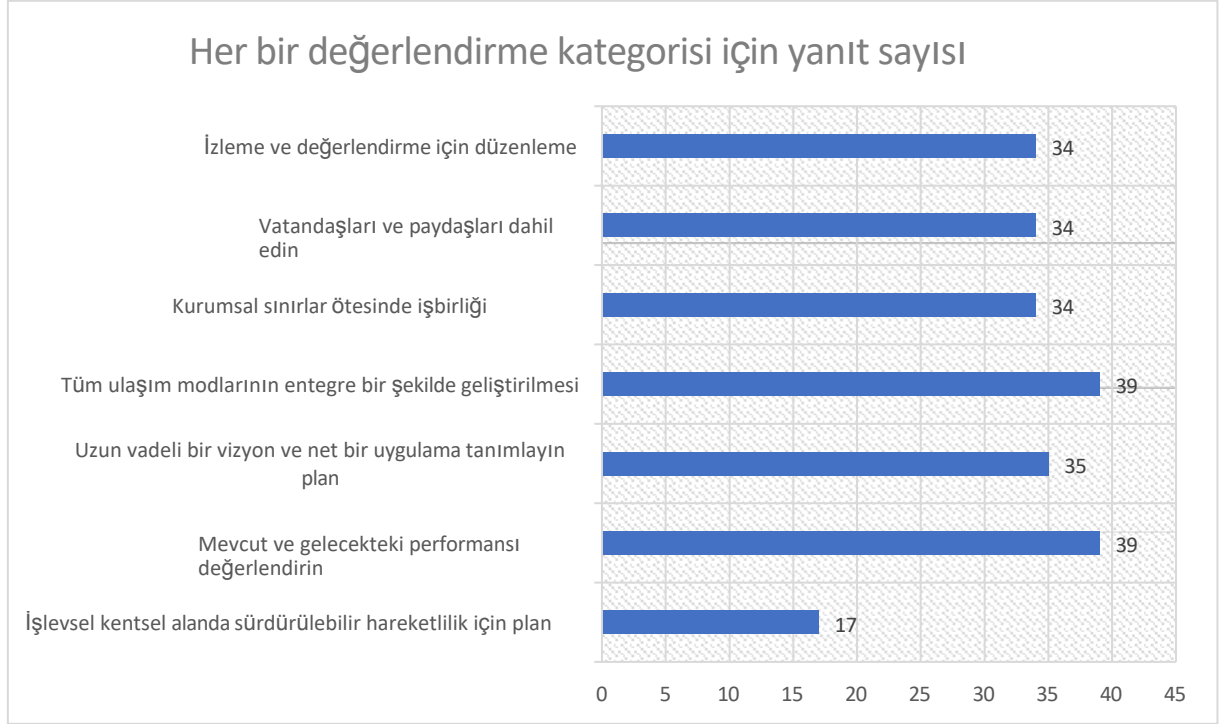


0%-34%: More efforts are needed!

34%-66%: You're on the right path!

67%-100%: Congratulations!

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

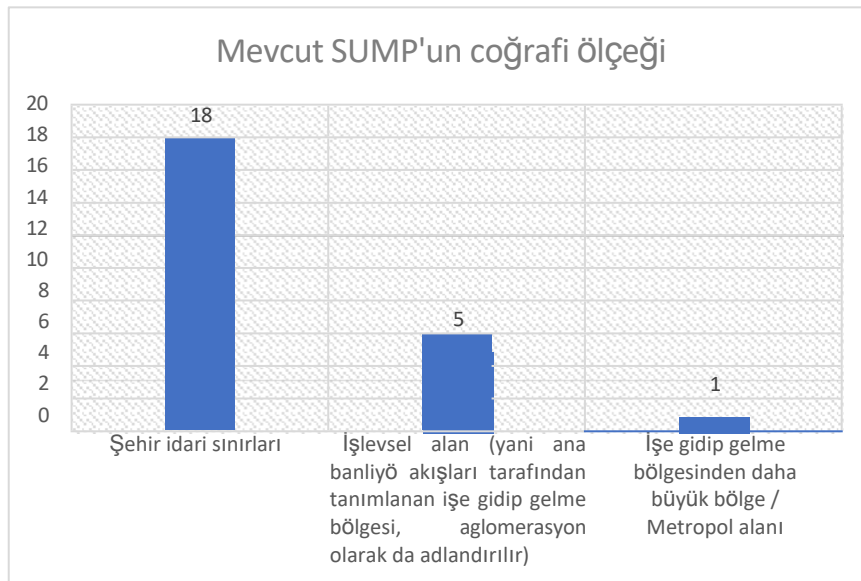
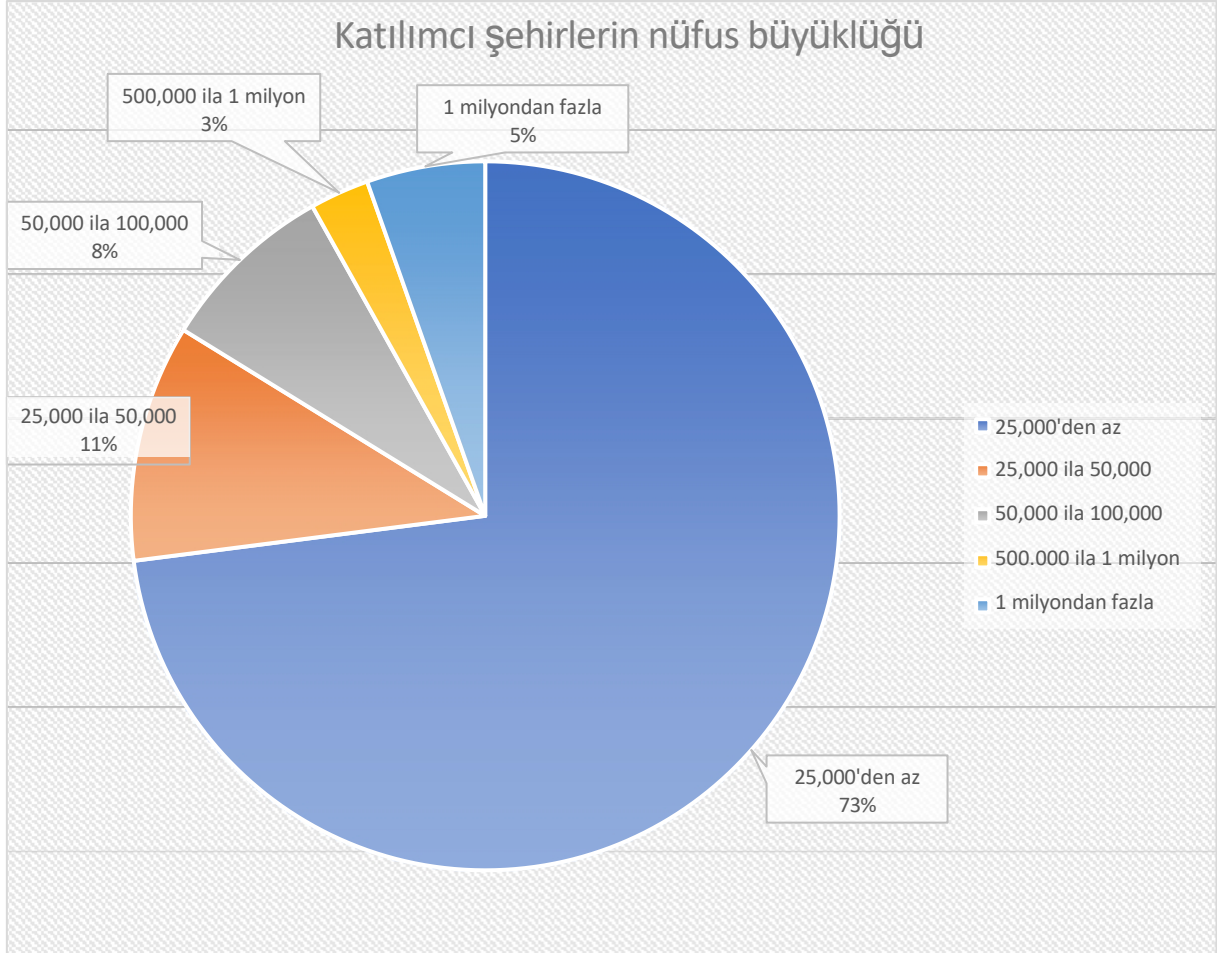


Her bir kategori için alınan yanıt sayısına bakıldığında, en fazla yanıt 40 belediyeden 39'u tarafından 'Mevcut ve gelecekteki performansı değerlendirmek' ve 'Tüm ulaşım modlarını entegre bir şekilde geliştirmek' kategorileri için alınmıştır. Bir sonraki en fazla yanıt ise 'Uzun vadeli bir vizyon ve net bir uygulama planı tanımlama' (35), 'İzleme ve değerlendirme için düzenleme yapma' (34), 'Vatandaşları ve paydaşları dahil etme' (34) ve 'Kurumsal sınırlar ötesinde işbirliği yapma' kategorileri için alınmıştır.

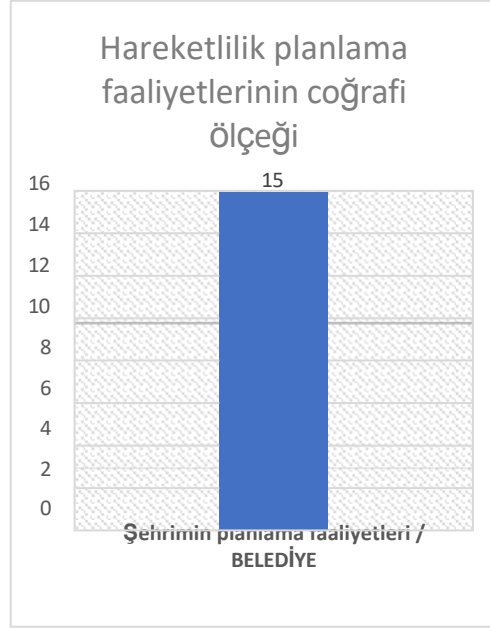
(34). En düşük yanıt sayısı 'İşlevsel kentsel alanda sürdürülebilir hareketlilik için plan' kategorisi için alınmıştır (17).

2.1.1 Planlama bağlamı

Katılımcı 40 belediyenin neredeyse dörtte üçü, yani **%73'ü 25.000'den az nüfusa sahip küçük veya orta ölçekli şehirlerdir**. 11'inin nüfusu 25.000 ila 50.000 arasındayken, %8'inin nüfusu 50.000 ila 100.000 arasındadır. Belediyelerin %3'ünün nüfusu 500.00 ila 1 milyon arasındadır ve %5'inin nüfusu 1 milyondan fazladır.

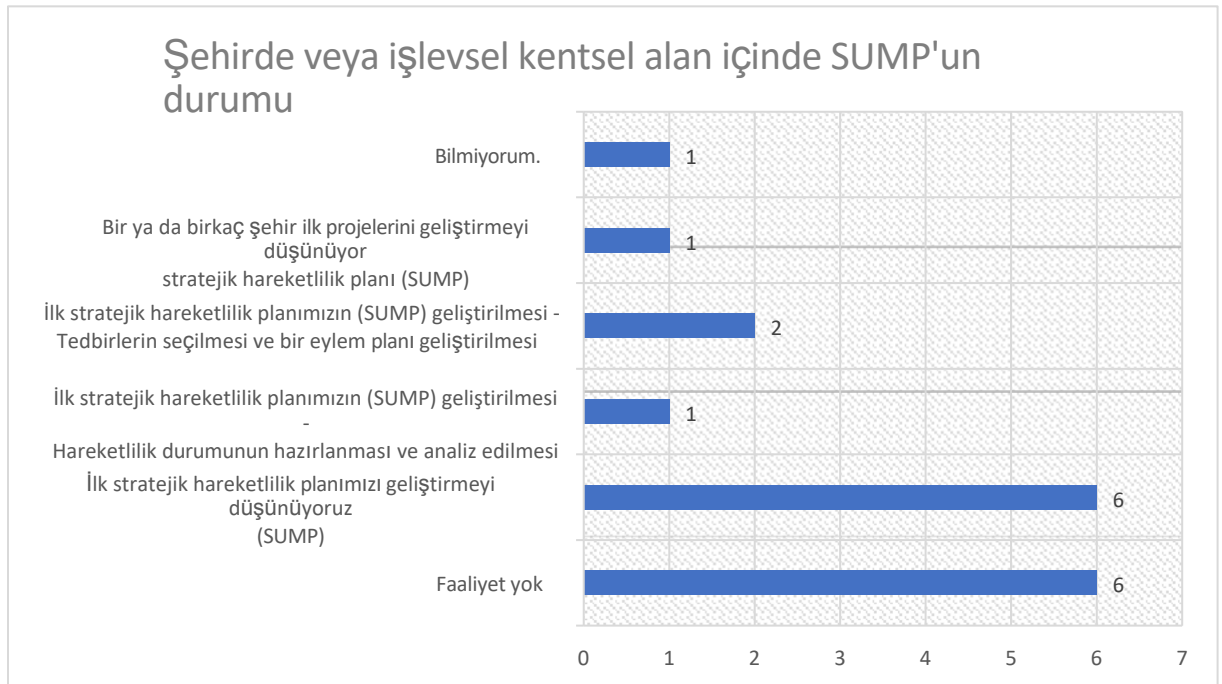


Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri



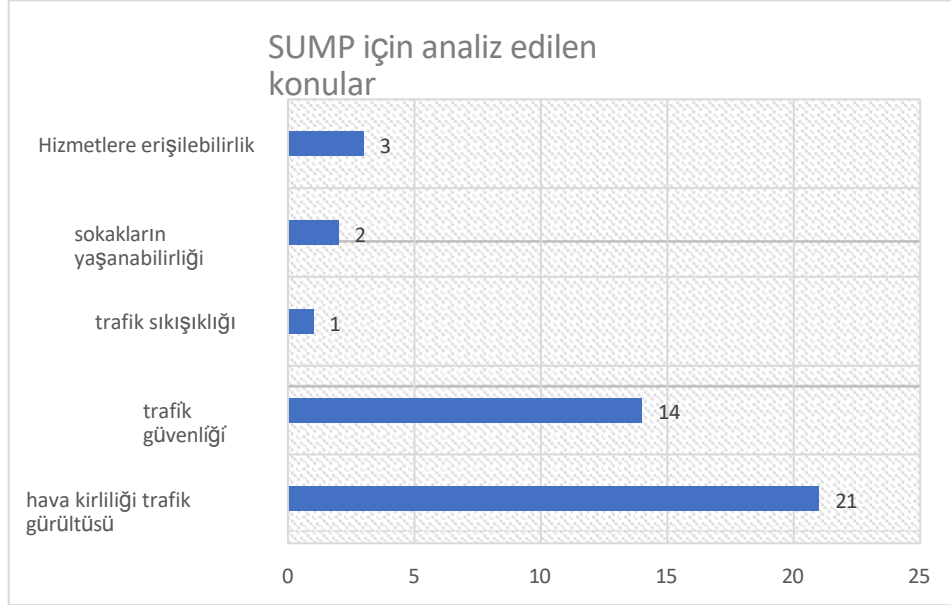
SUMP'un veya hareketlilik planlama faaliyetlerinin coğrafi ölçeğine bakıldığında, **33 belediye şehir düzeyinde** çalışırken, **5 belediye** işlevsel kentsel alanda ve **1 belediye** de bölgesel ölçekte çalışmaktadır. Geri kalan belediyeler hareketlilik planlama faaliyetlerinin veya SUMP'larının idari düzeyini belirtmemiştir.

Bir şehirdeki veya **işlevsel bir kentsel alandaki** SUMP'un durumu sorulduğunda, 3 belediye ilk SUMP'larını geliştirirken, 7 şehir ilk SUMP'larını geliştirmeyi düşünmektedir. 6 belediye SUMP için devam eden bir faaliyet olmadığını belirtmiştir.

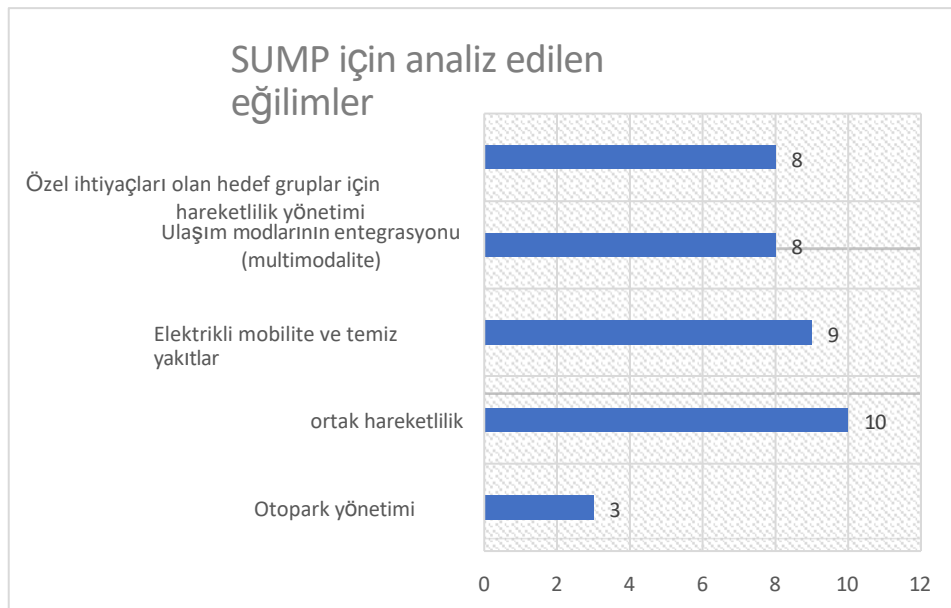


2.1.2 Mevcut hareketlilik durumunun değerlendirilmesi

Anket daha sonra, ilk olarak hareketlilik sorunlarının kabul edildiği hareketlilik değerlendirmesi bölümüne geçmektedir. **Hava kirliliği ve trafik gürültüsü katılımcı belediyelerin yarısından fazlası için bir endişe kaynağı olmuştur. 14 belediye trafik güvenliğini, 3 belediye hizmetlere erişilebilirliği, 2 belediye sokakların yaşanabilirliğini ve sadece 1 belediye trafik sıkışıklığını analiz etmiştir.**

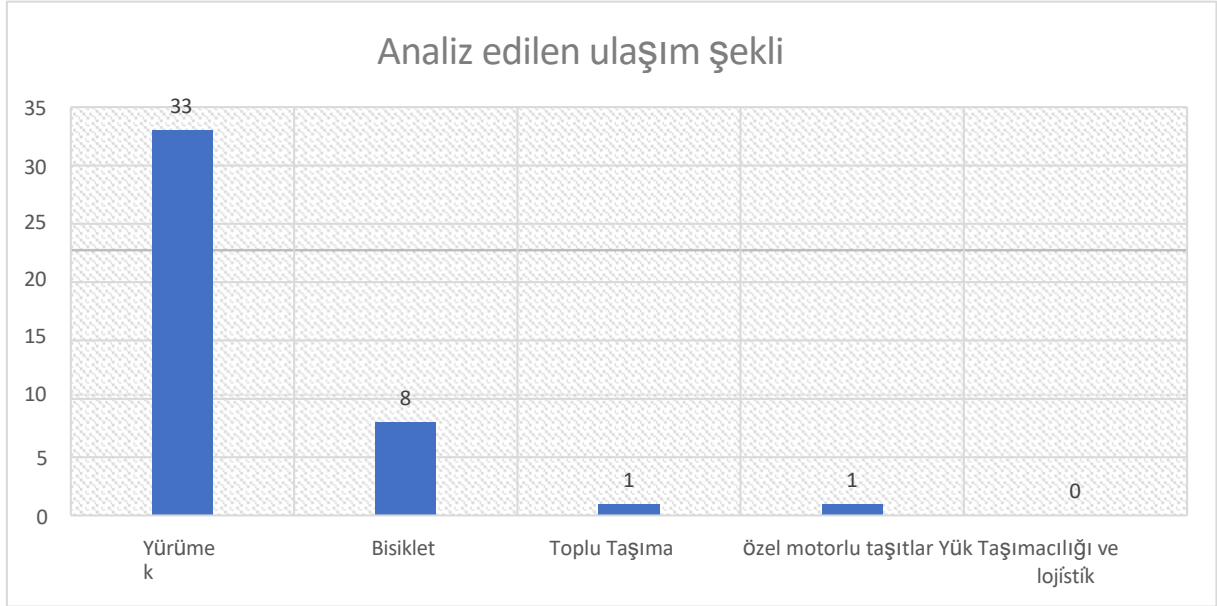


SUMP için analiz edilen eğilimler açısından, **paylaşımlı hareketlilik 10 belediyede popüler** olurken, **elektrikli hareketlilik ve temiz yakıtlar 9 belediyede analiz edilmiştir. Çok modluluk veya ulaşım modlarının entegrasyonu ve özel ihtiyaçları olan hedef gruplar için hareketlilik yönetimi 8 belediyede** ele alınırken, park yönetimi sadece 3 belediye tarafından analiz edilmiştir.

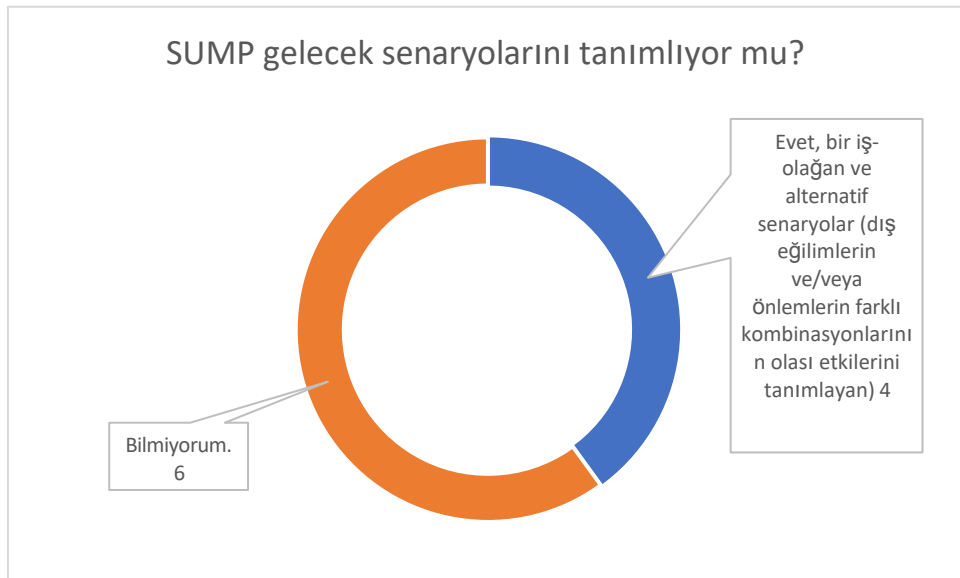


Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Ulaşım modlarının analizi daha çok aktif modlara odaklanmıştır; **33 belediye yürümeyi, 8 belediye ise bisiklete binmeyi incelemiştir.** Toplu taşıma ve özel ulaşım 1'er belediye tarafından analiz edilirken, **yük taşımacılığı ve lojistiğe odaklanılmamıştır.**

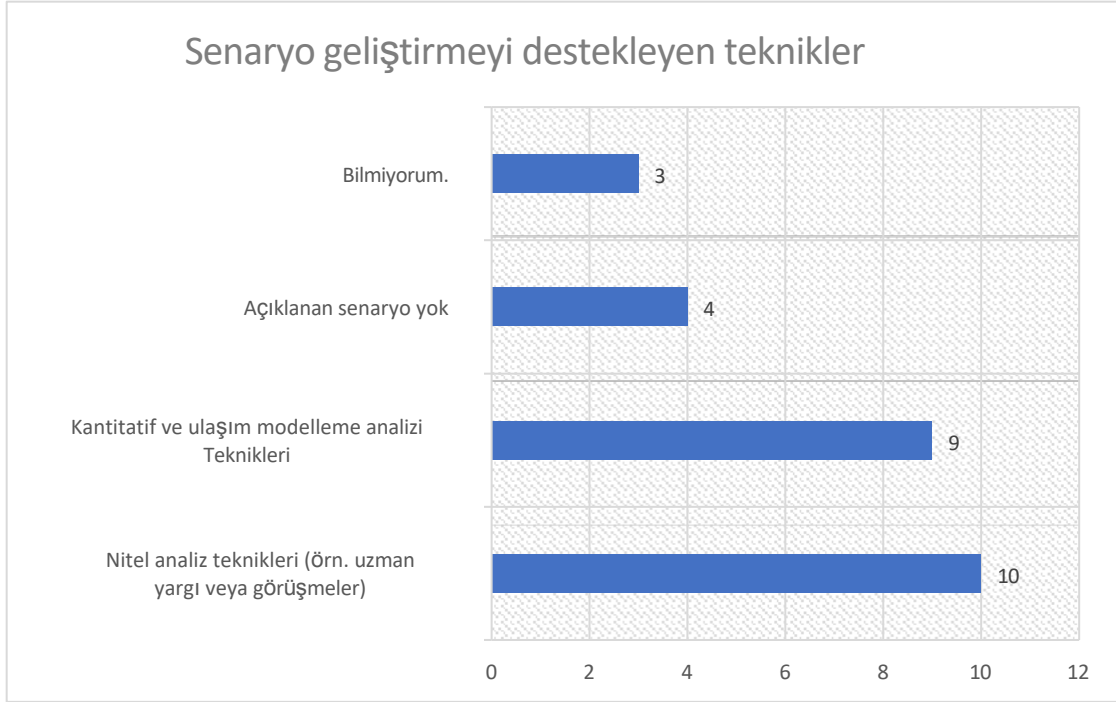


Anket daha sonra SUMP'taki gelecek senaryolarının tanımlarına bakmış, **katılımcıların %10'u olağan durum ve alternatif senaryolardan (dış eğilimlerin ve/veya önlemlerin farklı kombinasyonlarının olası etkilerini tanımlayan) bahsederken, %15'i bilmediğini belirtmiştir.**



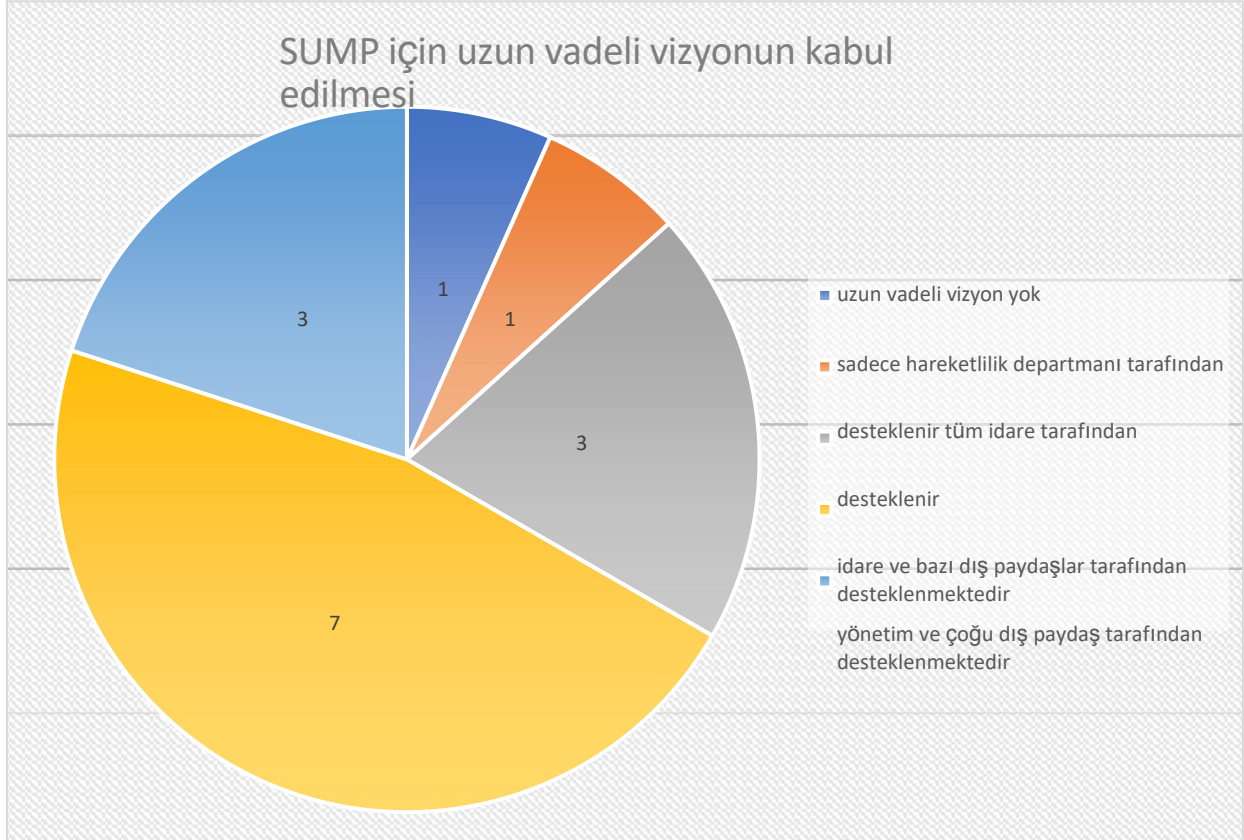
Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Senaryo geliştirmeyi desteklemek için kullanılan teknikler **arasında 10 belediye için nitel analiz teknikleri (örn. uzman görüşü veya mülakatlar) ve 9 belediye için nicel ve ulaşım modelleme analizi** yer almaktadır. Dört belediye için hiçbir senaryo tanımlanmamıştır.

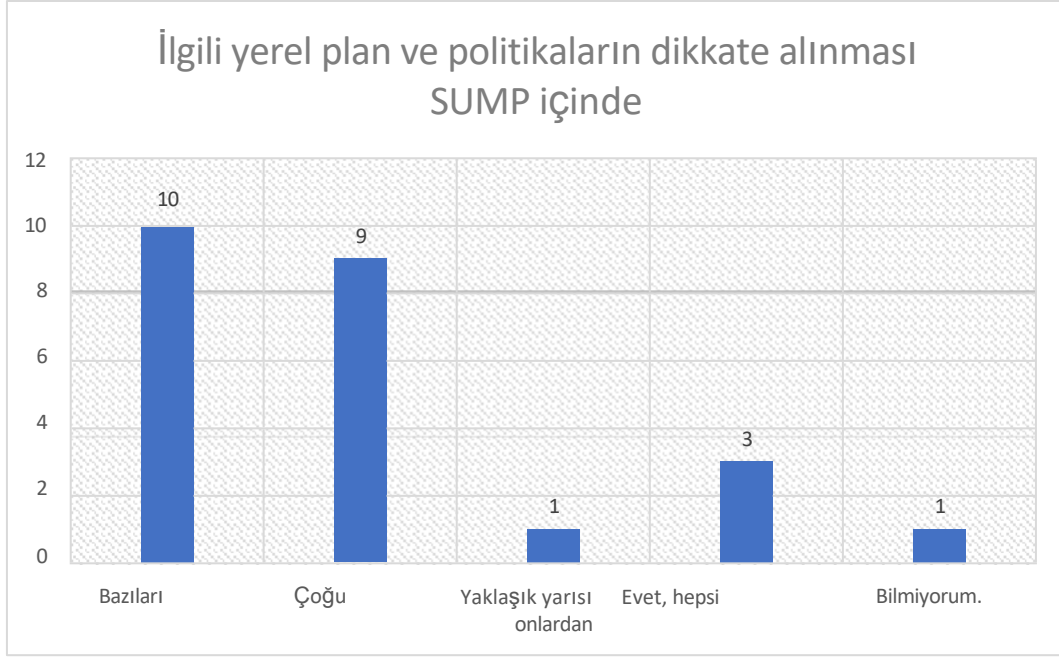


2.1.3 Vizyon ve Hedefler

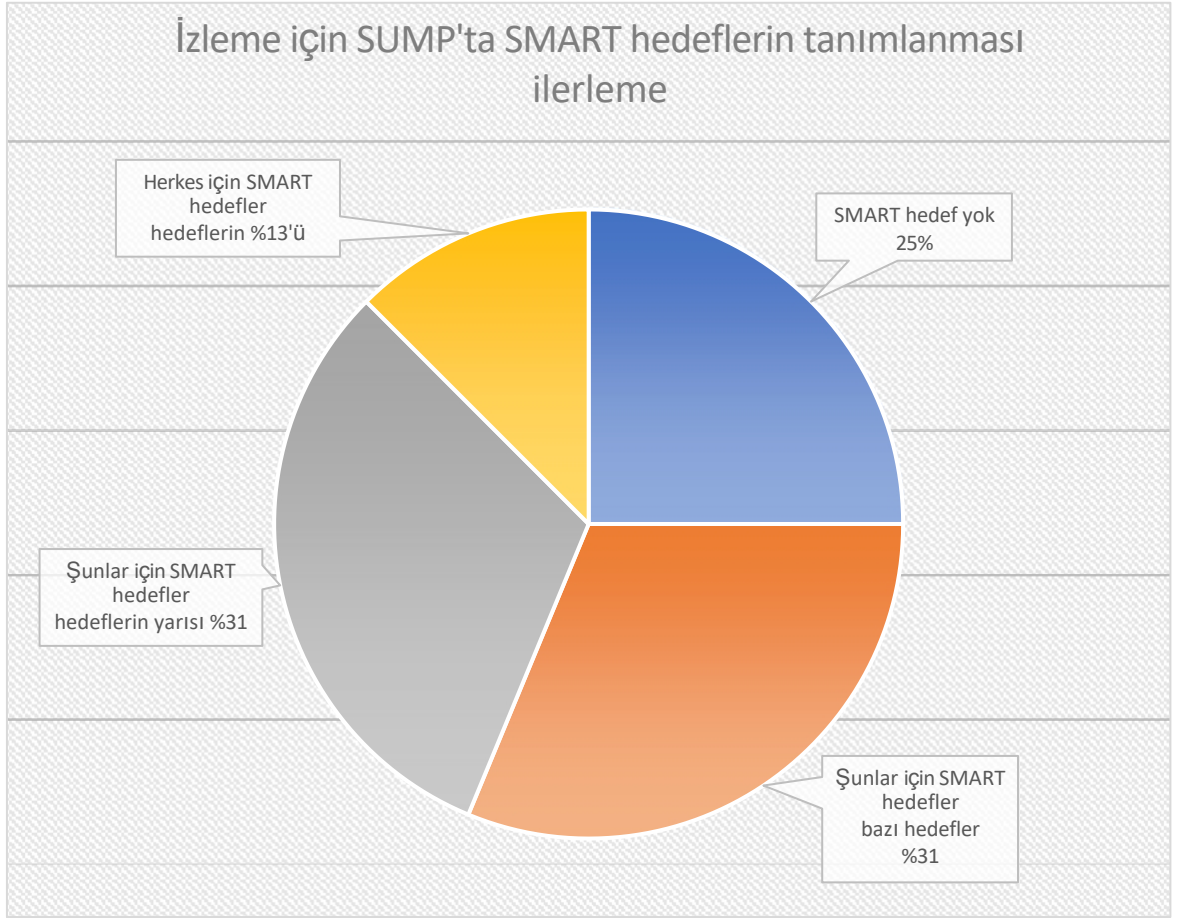
Anketin bir sonraki bölümü SUMP'un Vizyonu ve Hedefleri ve hareketlilik planlama faaliyetleri ile ilgilidir. Ankete katılan 40 kişinin %10'undan azı SUMP için uzun vadeli vizyonun idare ve çoğu dış paydaş tarafından desteklendiğini belirtmiştir. **Yaklaşık %20'si için uzun vadeli vizyon idare ve bazı dış paydaşlar** tarafından desteklenirken, katılımcıların %7,5'i için tüm idare tarafından desteklenmektedir. 1 belediye için sadece hareketlilik departmanı tarafından desteklenirken, 1 belediye uzun vadeli bir vizyonun olmadığını belirtmiştir.



İlgili yerel plan ve politikaların SUMP'a entegrasyonu değerlendirildiğinde, katılımcıların %10'undan azı tümünün entegre edildiğini belirtmiştir. **Katılımcıların %25'i bazı politikaların entegre edildiğini, %22,5'i ise yerel plan ve politikaların çoğunun entegre edildiğini belirtmiştir.**



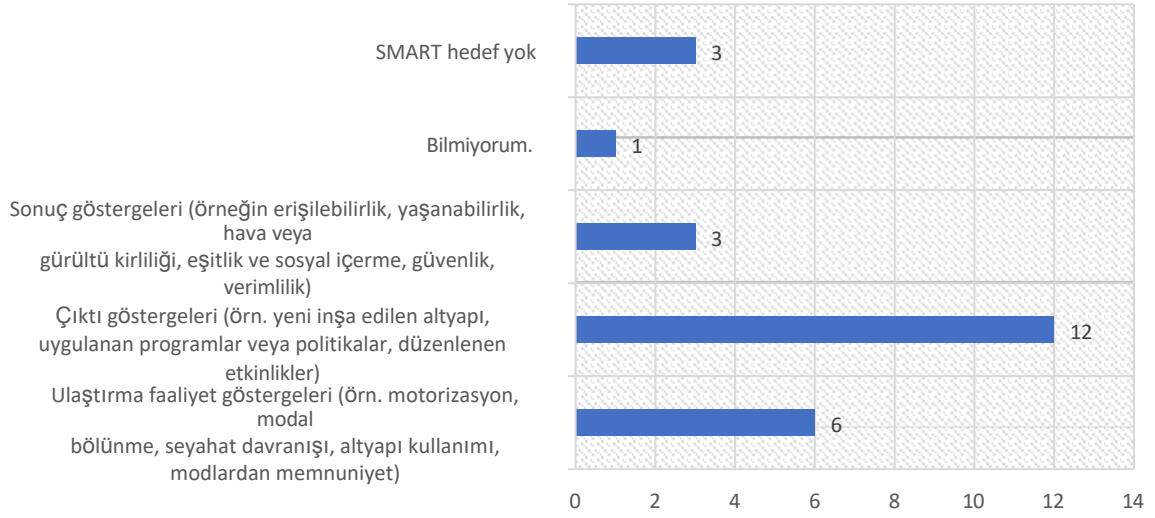
2.1.4 Ölçülebilir Hedefler



Bu bölümde, SUMP içindeki ölçülebilir hedeflere odaklanılmış ve ilerlemenin izlenmesi için SUMP'ta SMART hedeflerin tanımlanmasına odaklanılmıştır. 13'ü tüm hedefler için SMART hedeflerin varlığını belirtirken, **%31'i her biri hedeflerin yarısı ve bir kısmı için SMART hedeflerin tanımlandığını** belirtmiştir. **25'i ise hiçbir SMART hedefin tanımlanmadığını belirtmiştir.**

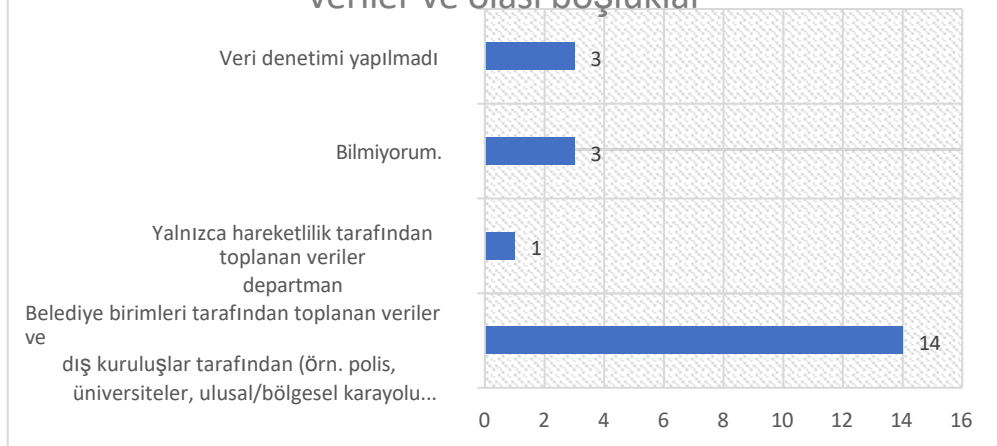
Ayrıca, SMART hedeflerin tanımlandığı göstergelerin türü de şöyledir: **12 belediye için çıktı göstergeleri**, 6 belediye için ulaştırma faaliyeti göstergeleri ve 3 belediye için sonuç göstergelerine odaklanılmıştır.

SMART hedeflerin belirlendiği göstergelerin türü tanımlanmış



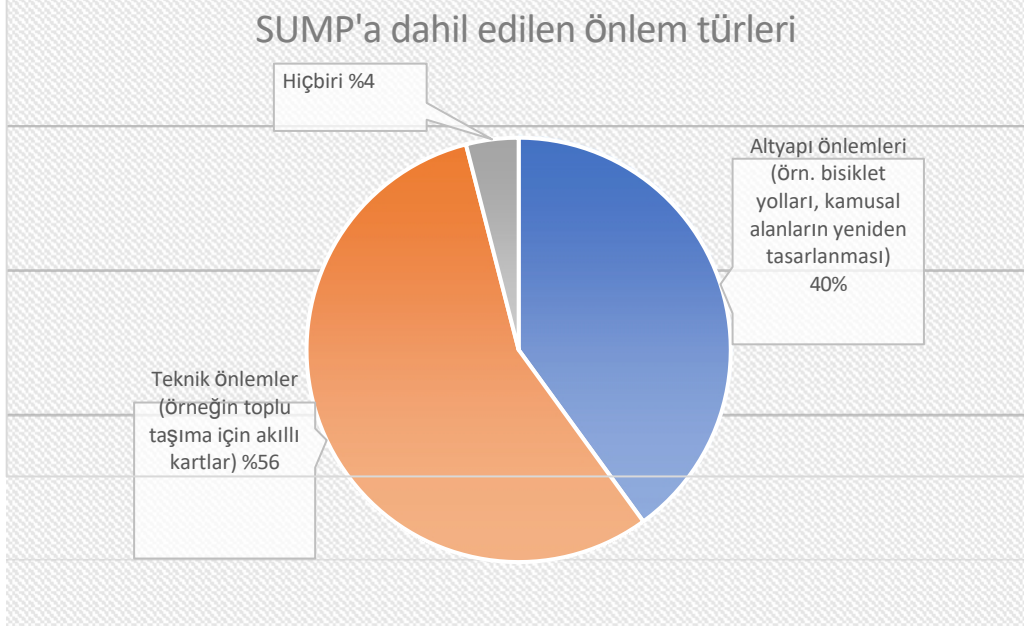
Anket daha sonra mevcut verileri ve olası boşlukları hesaba katmak için veri denetim sürecini ve hangi veri kaynaklarının dikkate alındığını araştırmaktadır. **14 belediye, belediye birimleri ve polis ve akademik sektör gibi dış kuruluşlar tarafından toplanan verilerin dikkate alındığını belirtmiştir.** Bir belediye için sadece hareketlilik departmanı tarafından toplanan veriler dikkate alınırken, diğer belediyeler için herhangi bir veri denetimi yapılmamış ya da herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

Mevcut verilerin denetimi için veri kaynakları veriler ve olası boşluklar

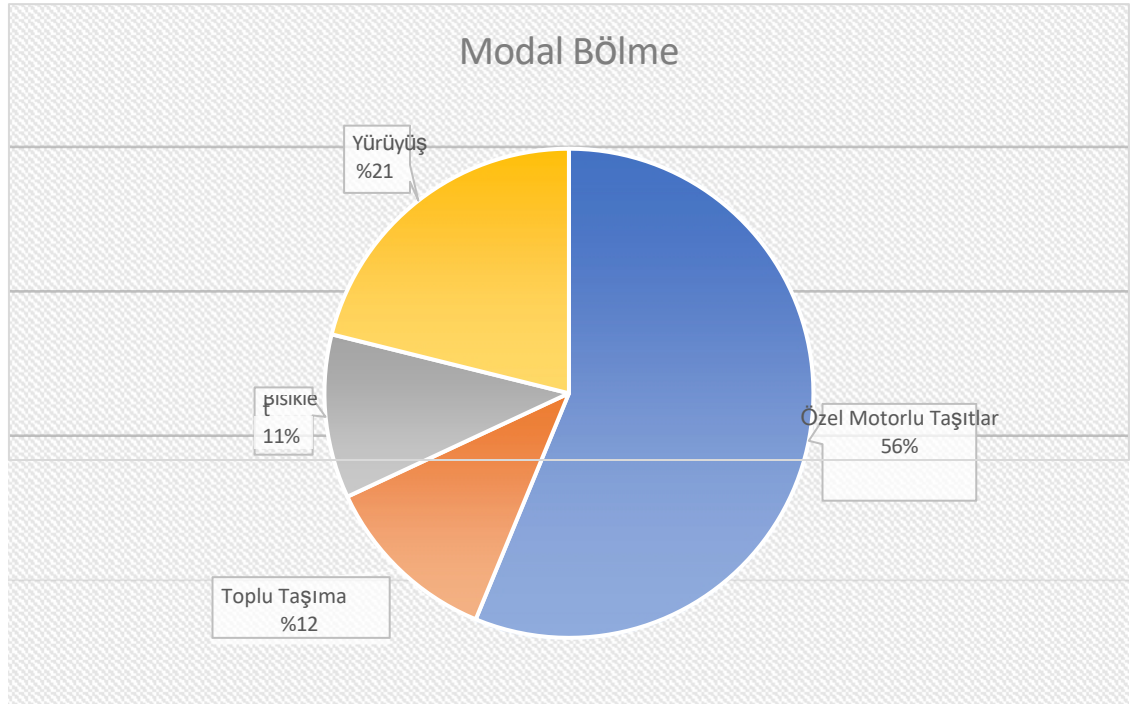


2.1.5 Entegre Taşımacılık

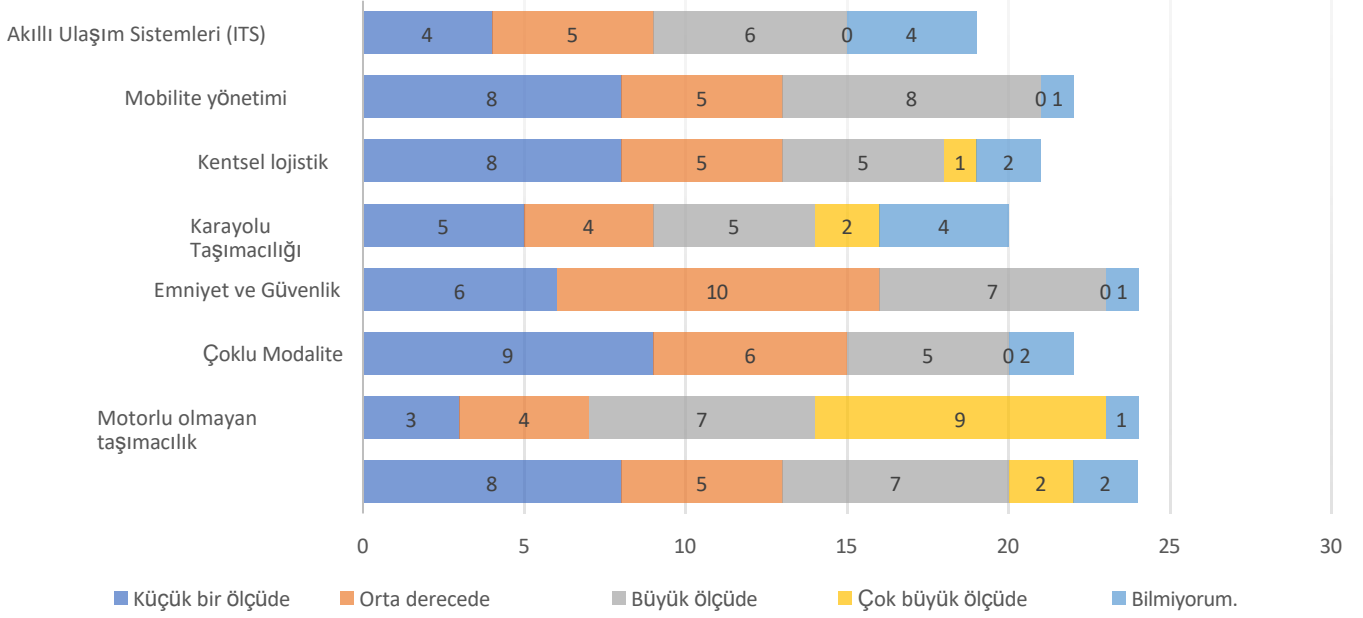
Bu bölümde, anket entegre taşımacılığa odaklanmaktadır. İlk olarak SUMP'ta yer alan tedbir türleri belirlenmiştir. **Katılımcıların %56'sı teknik tedbirlere** odaklanırken, **%40'ı altyapı tedbirlerine** odaklanmış, geri kalanı ise bu kategorilerden herhangi birine odaklanmamıştır.



Ülke için toplam modal dağılım açısından, **özel motorlu taşıtlar %56 ile en popüler tercih** olurken, ikinci sırada **%21 ile yürüme**, üçüncü sırada **%12 ile bisiklet** ve en az **%11 ile toplu taşıma** yer almaktadır.



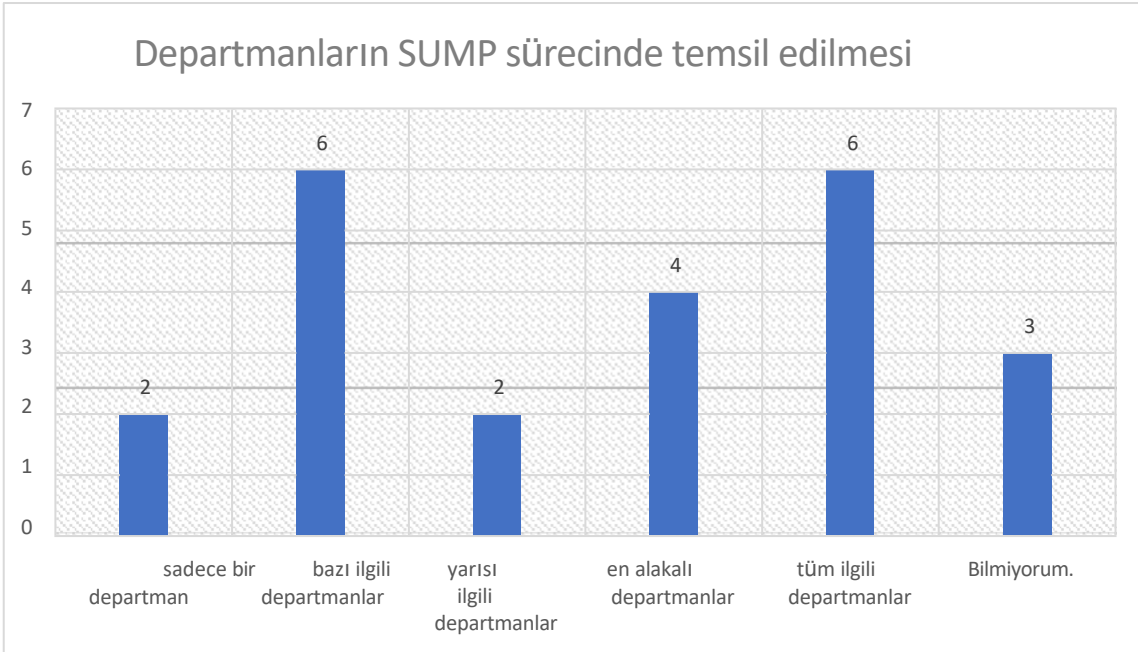
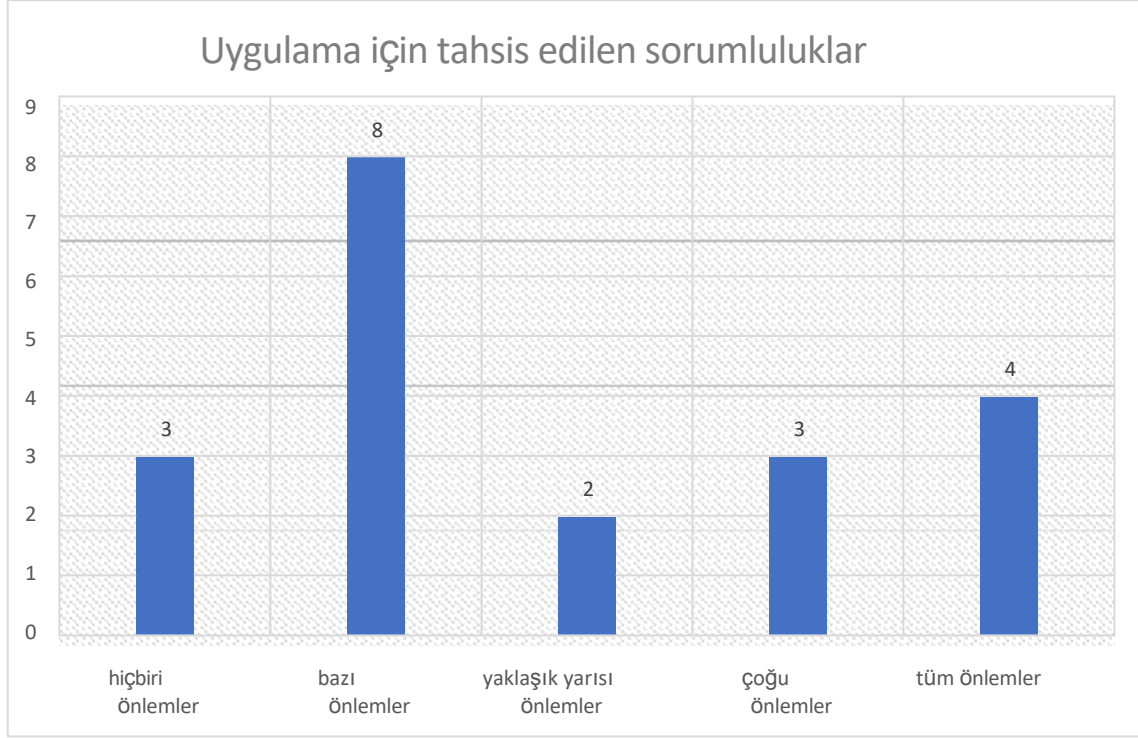
Çeşitli ulaşım sistemlerinin dikkate alınması ve SUMP içindeki hususlar



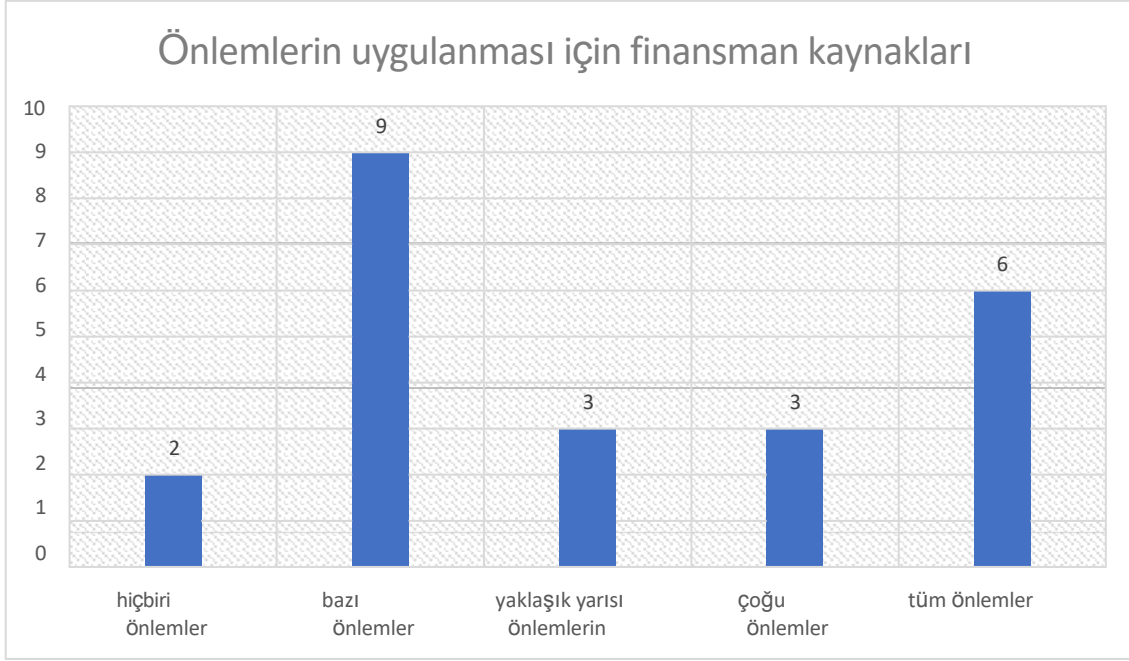
Ayrıca SUMP kapsamında çeşitli ulaşım sistemlerinin ve yönlerinin dikkate alınması araştırılmıştır. Yukarıdaki grafik, bu sistem ve unsurların her birinin **ne ölçüde** dikkate alındığını göstermektedir; **motorsuz taşımacılık en fazla katılımcı (9)** ile **çok büyük ölçüde** dikkate alınırken, **hareketlilik yönetimi ve kentsel lojistik en az**, yani her biri 8 belediye tarafından küçük ölçüde **dikkate alınmıştır**.

2.1.6 Uygulama Planı

Bu bölümde, finansman ve paydaşların uygulama planına katılımı ele alınmaktadır. Uygulama için sorumlulukların dağıtılması açısından, **4 belediye tüm tedbirler** için, **3 belediye tedbirlerin çoğu** için, **2 belediye tedbirlerin yarısı** için, **8 belediye tedbirlerin bir kısmı** için ve **3 belediye hiçbir** tedbir için **sorumluluk dağıtmıştır**.



Departmanların SUMP sürecindeki temsili açısından, **6 belediye ilgili tüm departmanları**, **4 belediye ilgili departmanların çoğunu**, sadece 2 belediye ise sadece bir departmanı sürece **dahil etmiştir**.



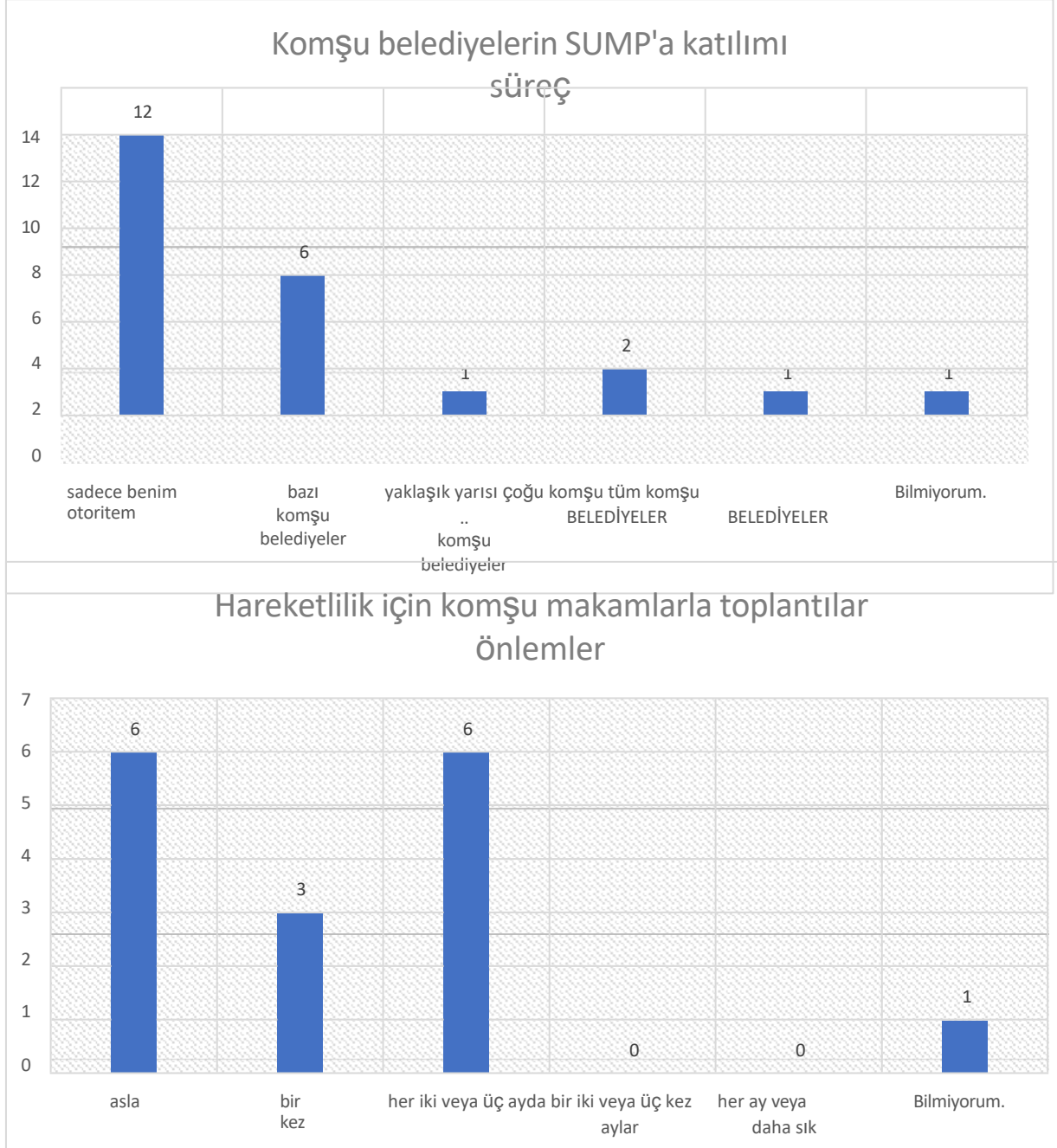
Tedbirlerin uygulanmasına **yönelik** finansman kaynakları açısından, **altı belediye tüm** tedbirler için finansman alırken, **dokuz belediye bazı** tedbirler için finansman almış, iki belediye ise hiçbir tedbir için finansman almamıştır.

2.1.7 Kurumsal İşbirliği

Bu bölümde anket, SUMP'un geliştirilmesi sırasında kurumsal işbirliğine odaklanmaktadır.

Örneğin, **belediyelerin 12'si için sadece kendi belediyeleri**

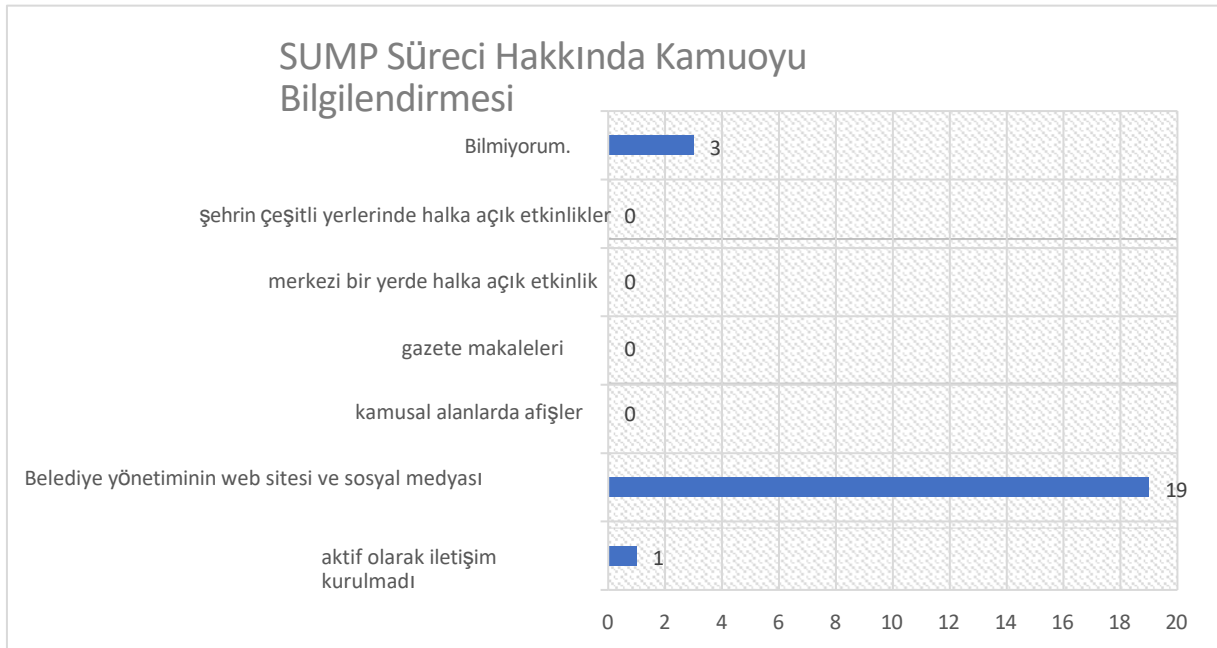
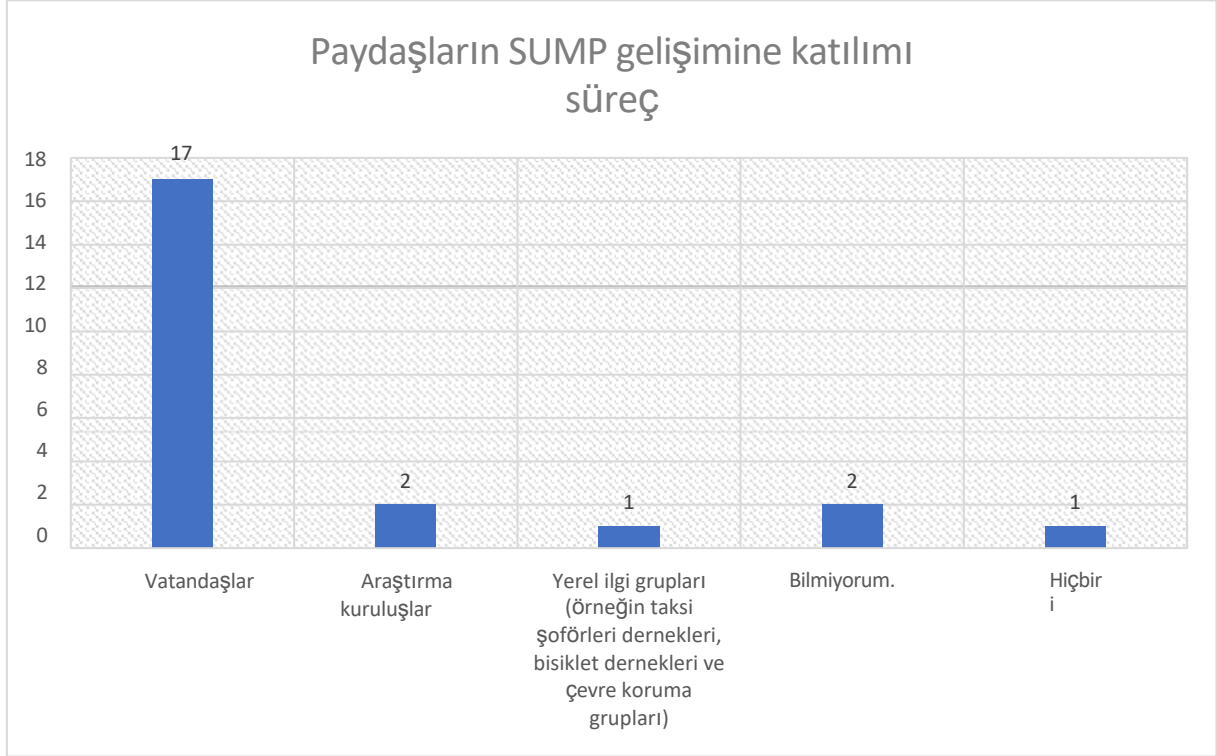
sürece dahil olurken, 6 belediye için bazı komşu belediyeler sürece dahil olmuştur. Sadece bir belediye için tüm komşu belediyeler sürece dahil olmuştur.



6 belediye hareketlilik tedbirleri için komşu belediyelerle hiç toplantı yapmazken, 3 belediye bir toplantı, 6 belediye ise iki ila üç toplantı yapmıştır.

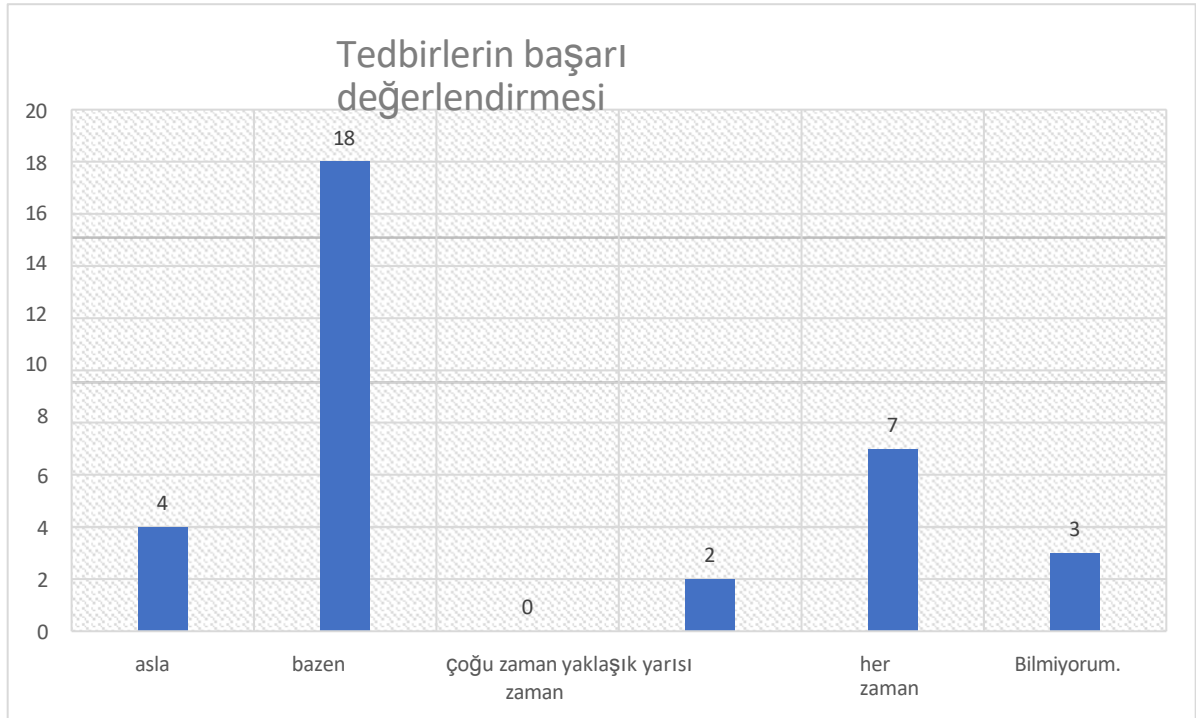
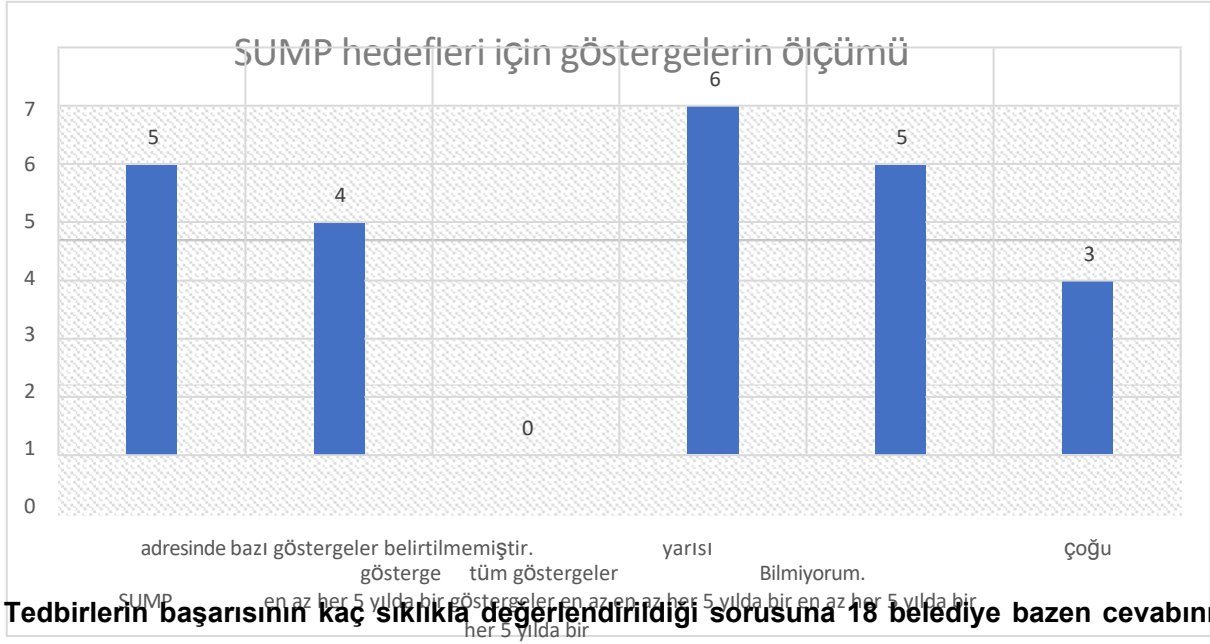
2.1.8 Katılım

Bu bölümde paydaşların SUMP'un geliştirilmesi ve bilgilerin halka yayılması sürecine katılımı incelenmektedir. Paydaş katılımı açısından, **belediyelerin neredeyse %50'si vatandaşları sürece dahil ederken, %5'i araştırma kuruluşlarını sürece dahil etmiştir.** SUMP süreci hakkında kamuoyunun bilgilendirilmesi açısından, **web sitesi ve sosyal medya kamuoyu** ile bilgi paylaşımı için birincil araç olmuştur.



2.1.9 İzleme ve Değerlendirme

Anketin son bölümünde izleme ve değerlendirme süreci incelenmiştir. SUMP hedefleri için göstergelerin ölçümü, 5 şehrin SUMP'unda tüm göstergeler için en az 5 yılda bir tanımlanmıştır. **6 şehir için çoğu gösterge en az 5 yılda bir ölçülmekte, 4 şehir için bazı göstergeler en az 5 yılda bir ölçülmekte ve 5 şehir için ise SUMP'ta belirtilmemektedir.**



2.2 Litvanya'daki kentsel düğümlerde SUMP performansının analizi

Değerlendirmenin ikinci bölümünde, beş kentsel düğümün SUMP öz değerlendirme sonuçları analiz edilmiştir.

2.2.1 Vilnius

Nüfus büyüklüğü: 500.000 ila 1 milyon

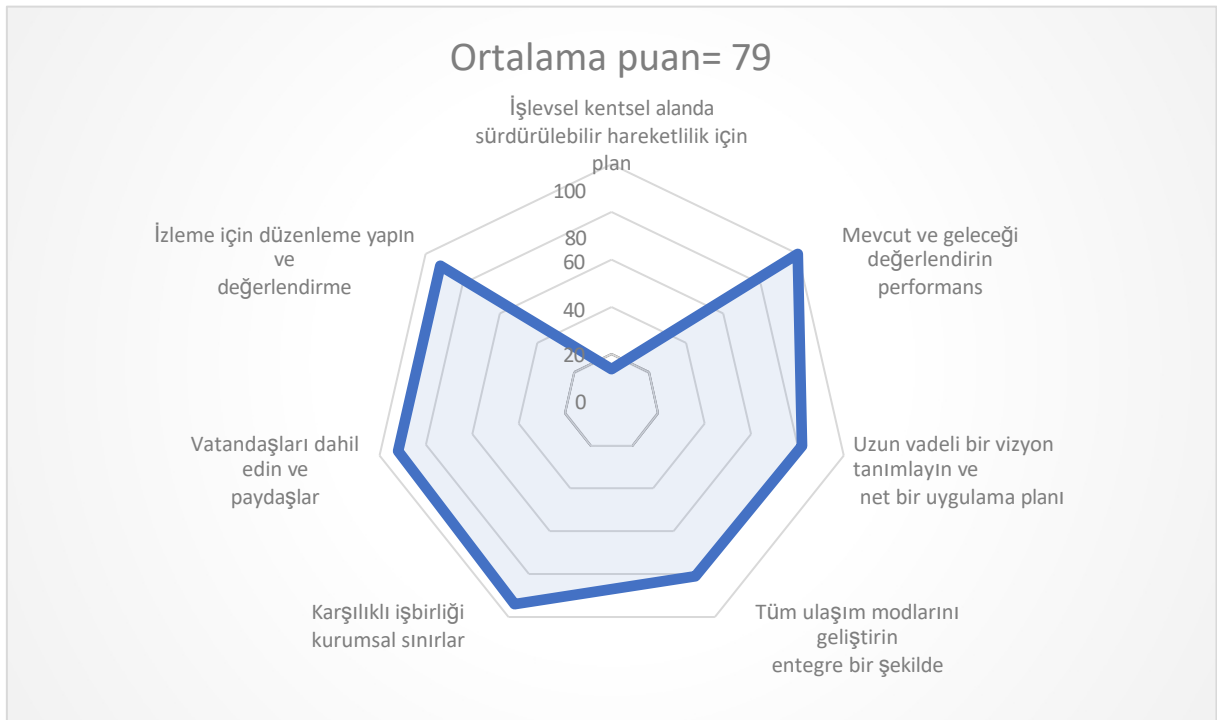
SUMP'un coğrafi ölçeği: Şehir düzeyi

Hareketlilikle ilgili analiz edilen konular: Hava
kirliliği ve trafik gürültüsü

Analiz edilen hareketlilik eğilimleri: Paylaşılan
hareketlilik Analiz edilen ulaşım modları:

Yürüme

Litvanya'nın başkenti Vilnius'un SUMP'u, **SUMP öz değerlendirme anketinde 100 üzerinden 79 puan almıştır**. En yüksek odak noktası mevcut ve gelecekteki performansın değerlendirilmesidir; bunu kurumsal sınırlar ötesinde işbirliği, vatandaşların katılımı ve izleme ve değerlendirme için düzenleme takip etmektedir.



değerlendirme. En düşük puan Sürdürülebilir Hareketlilik Planı için elde edilmiştir. **Yürüme, SUMP kapsamında analiz edilen ulaşım modudur ve paylaşılan hareketlilik de SUMP kapsamında analiz edilen hareketlilik eğilimidir.** Vizyon ve hedefler açısından, uzun vadeli vizyon idare ve çoğu dış paydaş tarafından desteklenmektedir. SUMP, önemli sorunların çoğunu ele alan ve ilgili yerel politikaların çoğuna hitap eden kapsamlı bir dizi hedef tanımlamaktadır. Ölçülebilir hedefler için, hedeflerin yarısı için SMART hedefler tanımlanmıştır ve belirlenen göstergeler çıktı göstergeleri ve ulaştırma faaliyet göstergeleridir. SUMP teknik tedbirlere odaklanmaktadır. Odak noktası açısından

Ulaşım modları ve boyutları **konusunda, toplu taşıma, karayolu taşımacılığı, hareketlilik yönetimi ve motorsuz modların iyileştirilmesi çok büyük ölçüde, çok modluluk ve emniyet ve güvenlik büyük ölçüde, kentsel lojistik ve akıllı hareketlilik sistemleri ise orta ölçüde ele alınmıştır. Tüm tedbirler için finansman kaynakları belirlenmiş ve ilgili tüm birimler SUMP'un geliştirilmesine dahil edilmiştir.**

2.2.2 Kaunas

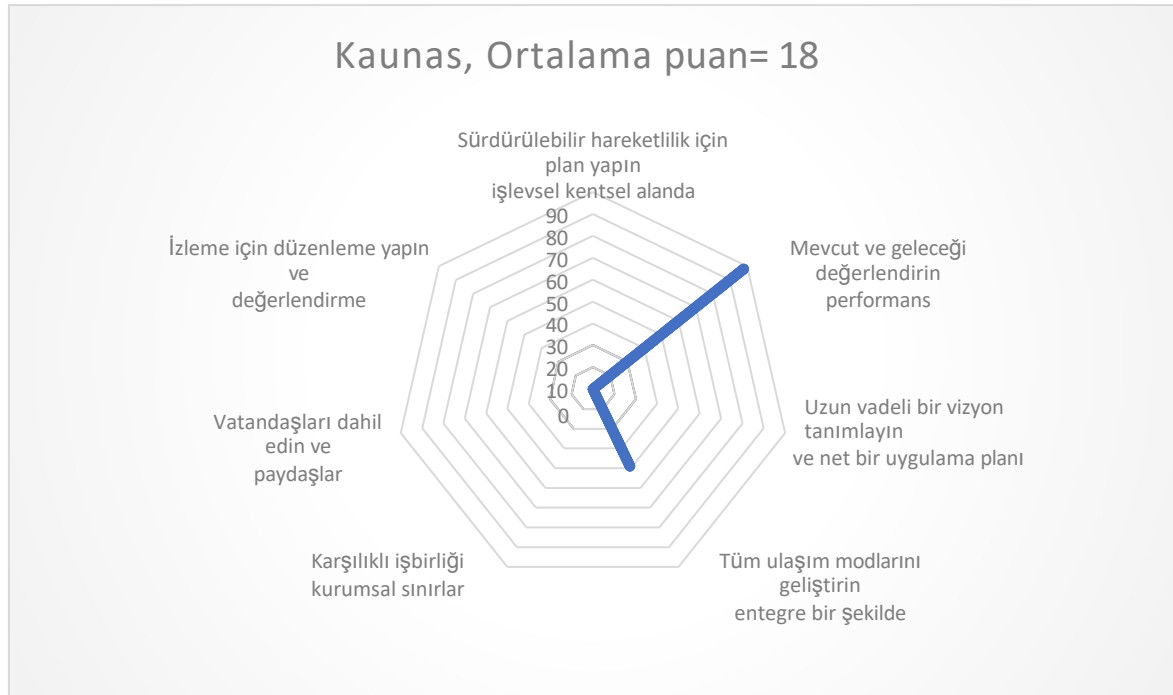
Nüfus büyüklüğü: 250.000 ila 500.000

SUMP'un coğrafi ölçeği: İşlevsel kentsel alan

Analiz edilen hareketlilikle ilgili konular: Hava kirliliği ve trafik gürültüsü

Analiz edilen hareketlilik eğilimleri: Paylaşımlı hareketlilik

Analiz edilen ulaşım modları: Yürüme



Kaunas şehri için SUMP değerlendirmesinin ortalama puanı **100 üzerinden 18** olup, 'Mevcut ve gelecekteki performansı değerlendirme' kategorisi 88, 'Tüm ulaşım modlarını entegre bir şekilde geliştirme' kategorisi ise 39 puan almıştır. Yürüme, SUMP kapsamında analiz edilen ulaşım modudur ve paylaşılan hareketlilik de SUMP kapsamında analiz edilen hareketlilik eğilimidir. Hava kirliliği ve trafik gürültüsü SUMP için hareketlilikle ilgili konular olarak analiz edilmiştir. SUMP kapsamında, her zamanki gibi iş ve alternatif senaryolar nicel ve ulaşım modelleme analiz teknikleri kullanılarak tanımlanmıştır. SUMP, tüm önemli sorunları ele alan kapsamlı bir hedefler dizisi sunmakta ve bazı yerel politikalara da atıfta bulunmaktadır.

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Hareketlilik planı teknik tedbirler içermektedir. Ele alınan ulaşım modları açısından, motorsuz ulaşımın cazibesini artırmaya yönelik tedbirler büyük ölçüde yer alırken, çok modluluk, kentsel lojistik, hareketlilik yönetimi ve emniyet ve güvenlik konuları orta düzeyde yer almaktadır.

2.2.3 Klaipėda

Nüfus büyüklüğü: 100.000 ila 250.000 SUMP'un

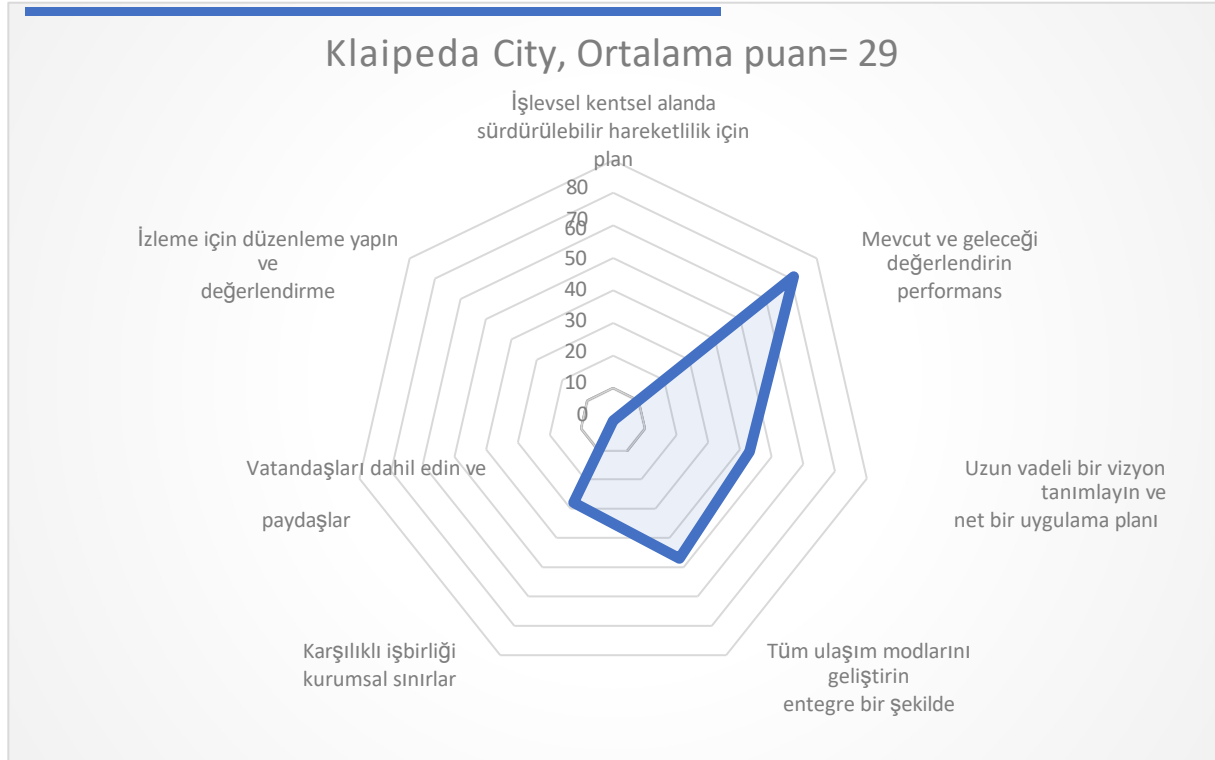
coğrafi ölçeği: Şehir düzeyi

Hareketlilikle ilgili analiz edilen konular: Hava kirliliği ve trafik gürültüsü

Analiz edilen hareketlilik eğilimleri: Paylaşılan

hareketlilik Analiz edilen ulaşım modları: Yürüme

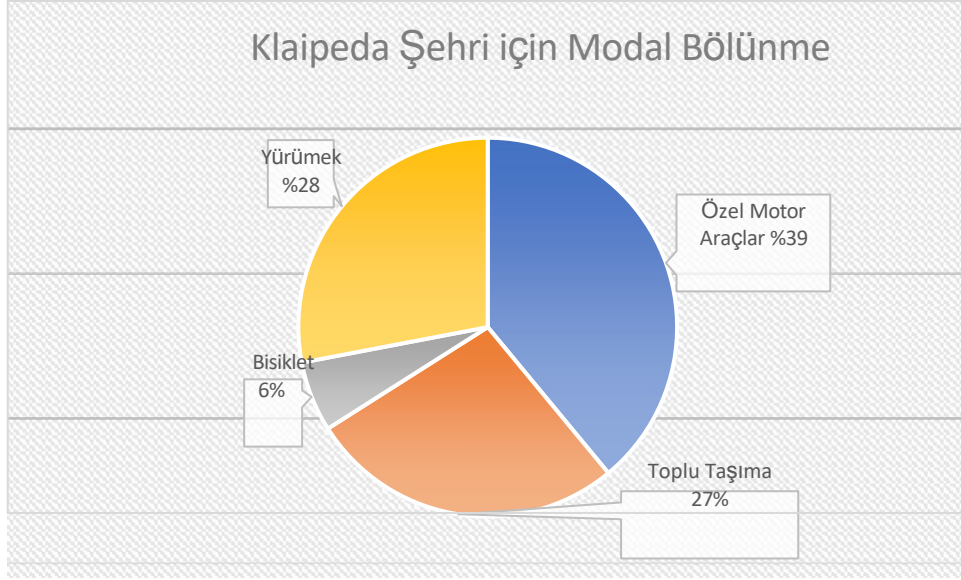
Klaipėda şehrinin SUMP'u için ortalama puan 100 üzerinden 29'dur. 'Mevcut ve gelecekteki performansı değerlendirin' kategorisi 71 puan, 'Uzun vadeli bir vizyon ve net bir uygulama planı geliştirin' kategorisi 43 puan almıştır.



'Tüm ulaşım modlarını entegre bir şekilde geliştirin'. Yürüme, SUMP kapsamında analiz edilen ulaşım modudur ve paylaşılan hareketlilik de SUMP kapsamında analiz edilen hareketlilik eğilimidir. Hava kirliliği ve trafik gürültüsü SUMP için hareketlilikle ilgili konular olarak analiz edilmiştir. SUMP, tüm önemli sorunları ele alan ve bazı yerel politika ve planlara atıfta bulunan kapsamlı bir hedefler dizisi ortaya koymaktadır. Herhangi bir SMART hedef belirlenmemiştir. SUMP teknik tedbirler içermektedir. Teknik tedbirlere bakıldığında

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Mevcut modal dağılımda en yüksek katkısı %39 ile Özel Motorlu Taşıtlar sağlarken, bunu %28 ile yürüme, %27 ile Toplu taşıma ve %6 ile bisiklet takip etmektedir. SUMP kapsamında, toplu taşıma ve motorsuz taşımacılığın geliştirilmesine büyük ölçüde, karayolu taşımacılığına ise orta ölçüde odaklanılmıştır. Çoklu modalite, emniyet ve güvenlik, kentsel lojistik, hareketlilik yönetimi ve akıllı ulaşım sistemlerine odaklanma sınırlı kalmıştır.



Veri kaynağı: Trafik sayımı, seyahat anketi, toplu taşıma operatöründen alınan veriler veya benzeri

Paydaş katılımı açısından, farklı birimlerden meslektaşlar uzun vadeli vizyon ve hedeflerin geliştirilmesinde ve tedbirlerin seçilmesinde yer almıştır. Vatandaşlar da SUMP geliştirme sürecine dahil edilmiştir.

2.2.4 Šiauliai

Nüfus büyüklüğü: 100.000 ila 250.000 SUMP'un

coğrafi ölçeği: Şehir düzeyi

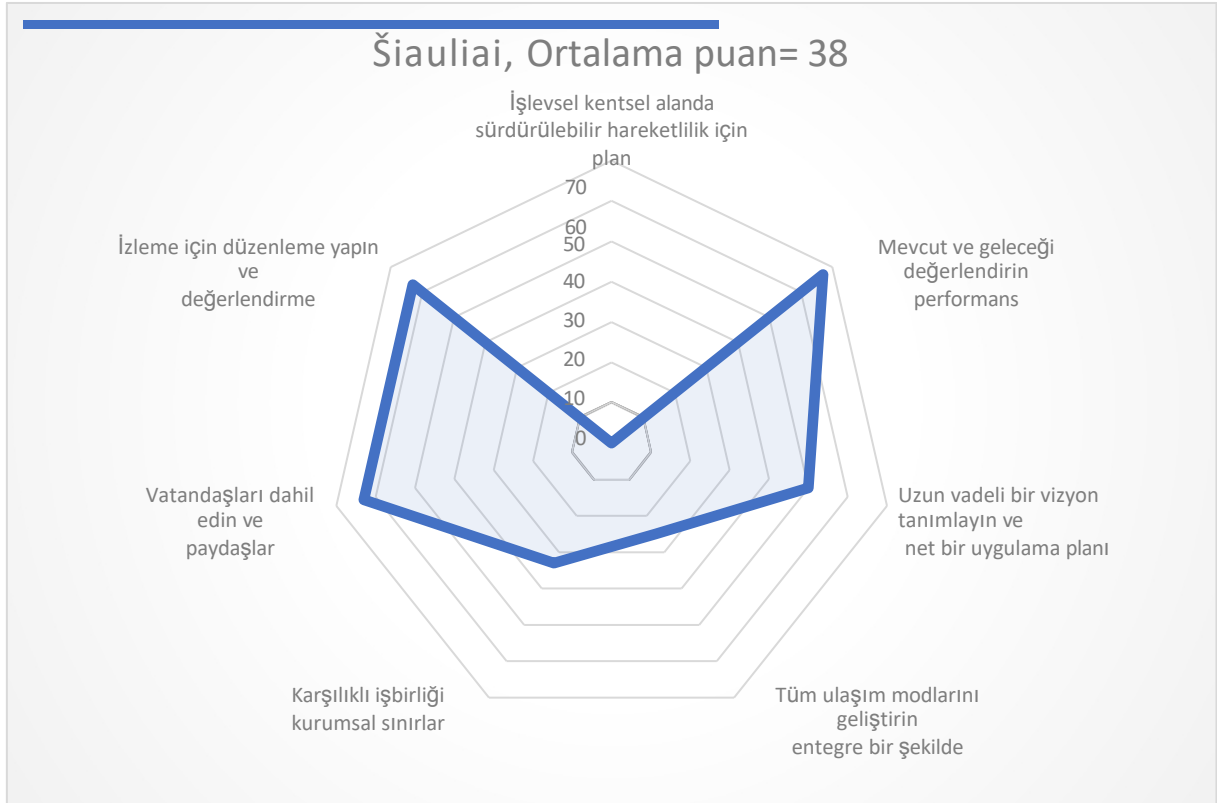
Hareketlilikle ilgili analiz edilen konular: Hava

kirliliği ve trafik gürültüsü

Analiz edilen hareketlilik eğilimleri: Paylaşılan

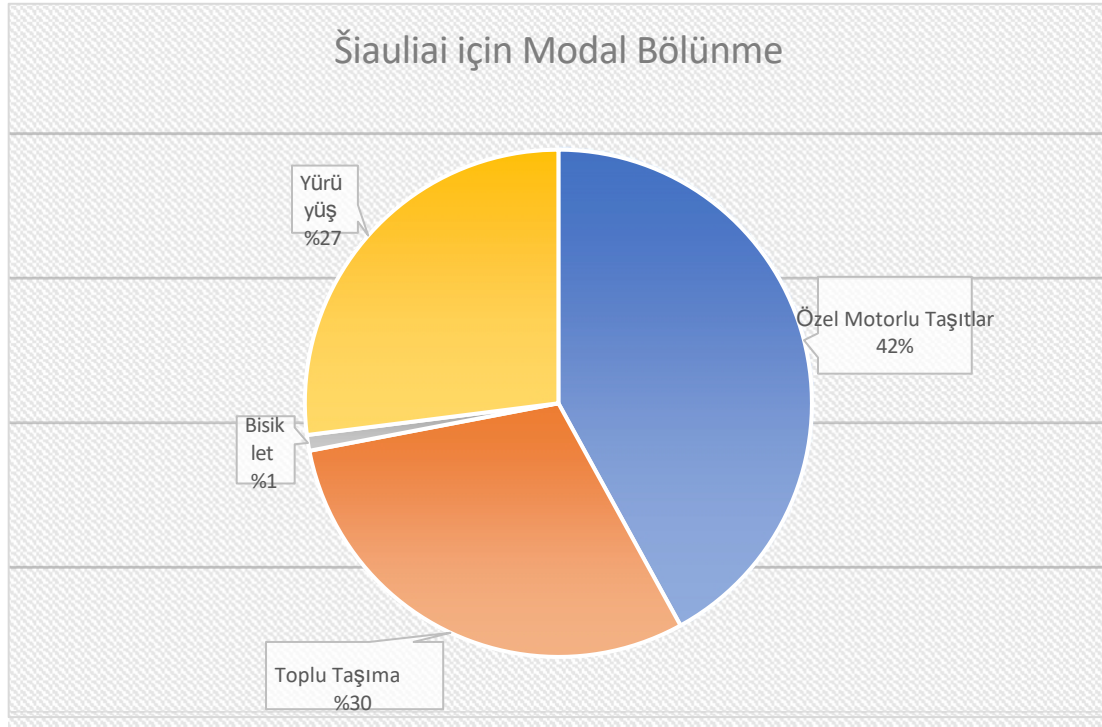
hareketlilik Analiz edilen ulaşım modları: Yürüme

Šiauliai şehri için SUMP ortalama 38 puan almıştır. 'Mevcut ve gelecekteki performansı değerlendirme', 'Vatandaşları ve paydaşları dahil etme' ve 'İzleme ve değerlendirme için düzenleme yapma' kategorileri en yüksek puanları almıştır.



Yürüme, SUMP kapsamında analiz edilen ulaşım modudur ve paylaşılan hareketlilik de SUMP kapsamında analiz edilen hareketlilik eğilimidir. Hava kirliliği ve trafik gürültüsü, SUMP için hareketlilikle ilgili konular olarak analiz edilmiştir. Bazı hedefler için SMART hedefler tanımlanmış ve çıktı göstergeleri belirlenmiştir. Altyapı tedbirleri SUMP'a dahil edilmiştir ve tedbirlerin üzerinde mutabık kalınan vizyon, amaç ve hedeflere ulaşılmasına katkısını değerlendirmek için sistemik kriterlere dayalı bir değerlendirme süreci kullanılmıştır. Tüm göstergeler en az 5 yılda bir izlenmektedir. Modal dağılım açısından, özel araçlar nüfusun %42'sine, toplu taşıma %30'una, yürüme %27'sine ve bisiklet ise sadece %1'ine karşılık gelmektedir. SUMP kapsamında motorsuz ulaşım büyük önem verilmiştir.

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme
Testleri



Veri kaynağı: Kendi tahminimiz (yapılandırılmış veri toplamaya dayalı değil)

2.2.5 Panevėžys

Nüfus büyüklüğü: 50.000 ila 100.000 SUMP'un

coğrafi ölçeği: Şehir düzeyi

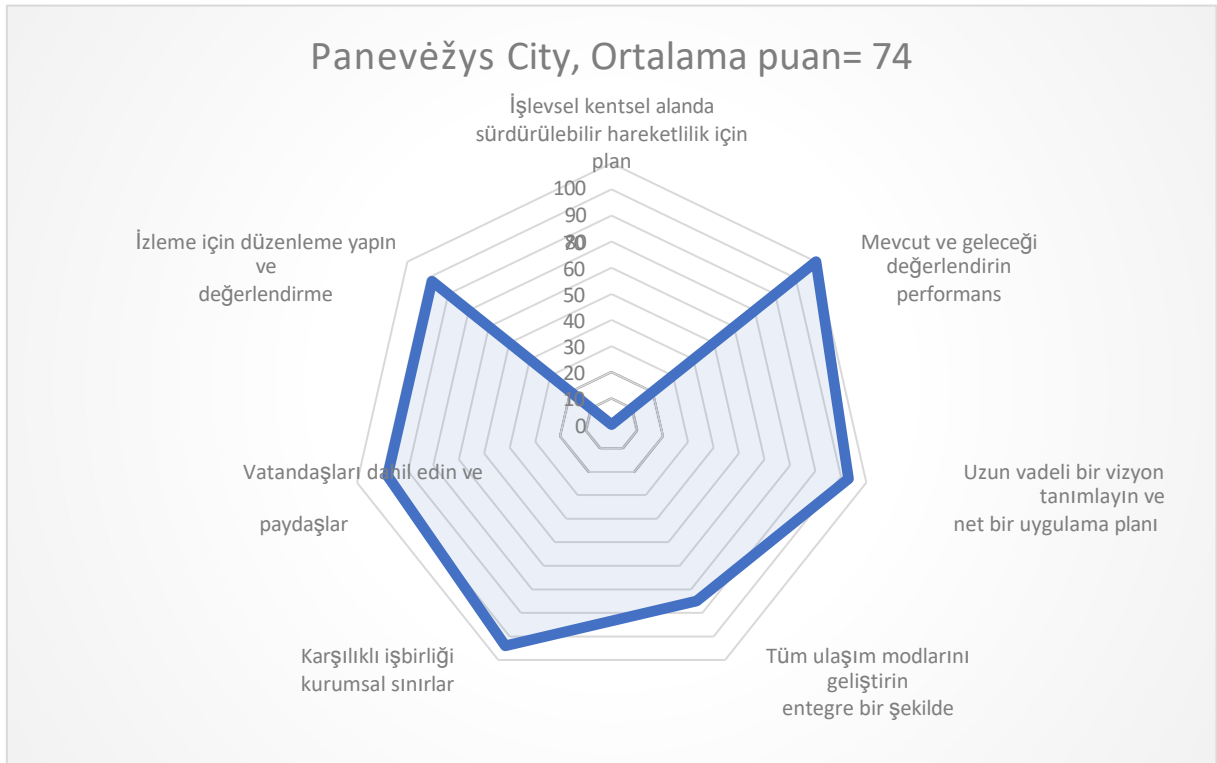
Hareketlilikle ilgili analiz edilen konular: Hava

kirliliği ve trafik gürültüsü

Analiz edilen hareketlilik eğilimleri: Paylaşılan

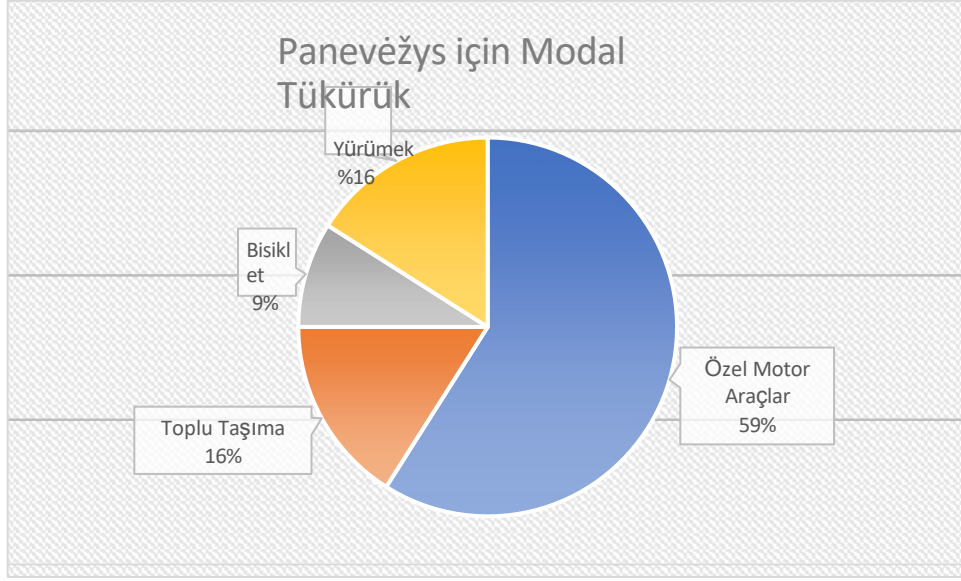
hareketlilik Analiz edilen ulaşım modları: Yürüme

Panevėžys şehri SUMP'unun ortalama puanı 74'tür. 'Mevcut ve gelecekteki performansı değerlendirme', 'Uzun vadeli bir vizyon ve net bir uygulama planı tanımlama' ve 'Kurumsal sınırlar ötesinde işbirliği yapma' kategorilerinde en yüksek sonuçları elde etmiştir.



Yürüme, SUMP kapsamında analiz edilen ulaşım modudur ve paylaşılan hareketlilik de SUMP kapsamında analiz edilen hareketlilik eğilimidir. Hava kirliliği ve trafik gürültüsü SUMP için hareketlilikle ilgili sorunlar olarak analiz edilmiştir. Kapsamlı bir hedefler dizisi tüm önemli sorunları ele almaktadır ve vizyon idare ve çoğu dış paydaş tarafından desteklenmektedir. Hedeflerin çoğu için SMART hedefler tanımlanmıştır. SUMP teknik tedbirler içermektedir ve SMART hedefler için çıktı göstergeleri tanımlanmıştır. Modal dağılım açısından, özel motorlu taşıtlar nüfusun %59'unun kullandığı en popüler mod iken, toplu taşıma ve yürüme nüfusun %16'sına, bisiklet ise %9'una karşılık gelmektedir. SUMP kapsamında, toplu taşıma, motorsuz modlar, çok modluluk, emniyet ve güvenlik, karayolu taşımacılığı, kentsel lojistik ve hareketlilik yönetimine çok fazla odaklanılmıştır. Akıllı Ulaşım sistemleri orta düzeyde ilgi görmüştür.

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri



Veri kaynağı: Trafik sayımı, seyahat anketi, toplu taşıma operatöründen alınan veriler veya benzeri

Kurumsal işbirliği açısından, ilgili tüm birimler SUMP'un geliştirilmesinde yer almış ve bazı komşu belediyelerin yetkilileri de sürece dahil olmuştur. SUMP, idare ve bazı dış paydaşlar tarafından ulaşım planlaması için ana rehber belge olarak kabul edilmektedir.

3 Sonuçlar ve gözlemler

Litvanya 60 belediyeden oluşmaktadır ve bunlardan 40'ı faaliyetimiz çerçevesinde öz değerlendirme anketine katılmıştır. Tüm belediyeler 18 Ekim'de Vilnius'ta düzenlenen SUMP eğitimi için gerekli bir hazırlık olarak ankete katılmaya davet edilmiş, ancak sadece 40 belediye ankete katılmıştır. Genel bir değerlendirme olarak, verilen yanıtların çoğu oldukça eksikti ya da gerekli ayrıntılardan yoksundu; bu da analizi ve yanıtlardan çıkarılabilecek genel sonuçları etkileyen bir unsurdur. Buna ek olarak, sonuçlar bölümü 18 Ekim'de SUMP eğitimi çerçevesinde düzenlenen SUMP çalıştayında elde edilen temel görüşleri içerecek şekilde genişletilmiştir.

Ankete katılan 40 belediyeden 5'i kentsel düğüm noktası ve 19'u kapsamlı bir stratejik hareketlilik planına sahipken, geri kalan 16'sı mevcut hareketlilik planlama faaliyetlerini değerlendirmek ve gelecekte stratejik bir hareketlilik planı geliştirmek isteyen belediyelerdir. Halihazırda bir SUMP'a sahip olan 21 belediye bulunmaktadır; bunlardan 19'u değerlendirme anketine katılmış ve böylece kendi yerel bağlamlarındaki planlama süreçleri hakkında değerli bilgiler sağlamıştır. Büyüklük açısından, ankete katılan Litvanya belediyelerinin çoğu, nüfusu 25.000'den az olan küçük veya orta ölçekli şehirlerdir ve bunlar ülkedeki en büyük belediye grubunu oluşturmaktadır.

Belediye türlerine genel bir bakış:

- Litvanya'nın 2 şehri 100 milyon şehrinin bir parçasıdır: Vilnius ve Tauragė.
- Litvanya'nın 5 şehri TEN-T ağı üzerinde kentsel düğüm noktalarıdır ve halihazırda bir SUMP'a sahiptir: Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai ve Panevėžys.
- 3 belediyede havaalanı bulunmaktadır: Vilnius, Kaunas ve Palanga.
- 1 belediye bir deniz limanıdır: Klaipėda.

"Küçük ve orta ölçekli şehirlerde SUMP" konulu oturumdaki atölye tartışmaları, anketin sunduğu resmi tamamlayan aydınlatıcı bilgiler sağlamıştır. Tartışmalara göre, küçük belediyelerin sürekli küçülmesi gerçek bir tehdittir ve bunun sonucu olarak bu belediyeler yatırımlar açısından daha az ilgi görmektedir. Genel olarak, toplu taşıma sistemi ve PT hizmetlerinin kalitesi bir sorun teşkil ederken, paylaşım hizmetleri uygulanabilir bir seçenek olarak görülmemektedir. Aktif modlar (yürüme ve bisiklete binme) yerel modal dağılımda yüksek bir paya sahiptir.

Değerlendirme Raporu: SUMP Öz Değerlendirme Testleri

Anket, Litvanya belediyelerinde geliştirilen SUMP'ların çoğunun şehir düzeyine odaklandığını ve 40 yanıtta sadece 17'sinin işlevsel kentsel alan veya bölgesel düzeye daha az odaklandığını ortaya koymuştur. Ayrıca, 33 belediye hareketlilik faaliyetlerinin planlanması açısından şehir düzeyinde çalışırken, 5 belediye işlevsel kentsel alan düzeyinde ve sadece 1 belediye bölgesel ölçekte çalışmaktadır. Geri kalan belediyeler hareketlilik planlama faaliyetlerinin veya SUMP'larının idari düzeyini belirtmemiştir. Bu husus, sürdürülebilir hareketlilik için planlama düzeyinin genellikle daha geniş metropoliten veya işlevsel kentsel alandan ziyade kendi idari sınırlarına odaklandığı gerçeğinin anlaşılması açısından önemlidir, ancak anket sınırlamaları, hareketlilik ve kentsel gelişim unsurları açısından farklı planlama belgeleri ve stratejileri arasındaki korelasyonla ilgili hususları ortaya çıkaramamıştır, örneğin kentsel yayılma, işe gidip gelme kalıpları, kentsel işlevlerin ve iş yerlerinin dağılımı, işlevsel bir alanın parçası olan idari birimler arasında. Katılımcılardan 6'sının ilk stratejik hareketlilik planlarını FUA düzeyinde geliştirmeyi düşünüyor olması, eğilimin coğrafi kapsamı genişletmek ve daha geniş bir düzeyde işbirliğini ve politikaların korelasyonunu dikkate almak yönünde olduğunun bir işaretidir.

Ayrıca, ankette yer almasa bile, mahalle düzeyinde planlama çalıştay sırasında kapsamlı bir şekilde tartışılmıştır. Tartışmalar sırasında, 15 dakikalık şehir (kısaca 15mC) kavramı tartışılmış ve planlama hazırlığının yanı sıra bu kavramın belediyelerde uygulanmasının avantaj ve dezavantajları katılımcıların en çok ilgilendiği konular olmuştur. Bazı / birçok şehir 15mC için bir ön koşul olarak zaten yeterli çeşitliliğe sahiptir. Bir 15mC sadece 15 dakika içinde hizmetlerin olması değil, 15 dakika içinde iyi (!) hizmetlerin olması anlamına gelmelidir. Konseptin avantajları arasında, 15mC'nin aktif hareketliliği kolaylaştırması ve dolayısıyla kamu sağlığına katkıda bulunması ve insanlar için zaman ve para tasarrufu sağlaması yer almaktadır. Ayrıca, trafiğin yoğun olduğu saatleri ve özel araca olan bağımlılığı azaltmaya yardımcı olabilir. Şehirler, vizyoner ve yenilikçi fikirleri toplamak ve keşfetmek için özel ekiplerin yanı sıra uzmanlardan destek alarak bu konsepti daha fazla keşfetmeye isteklidir.

15mC'ye ulaşmayı zorlaştıran şey, baskın olan yayılmış yerleşim modelidir. "Ebeveyn taksileri" büyük bir sorundur. 15mC ancak insanların yürümeyi ve bisiklete binmeyi sevdiği yeterli sayıda ve cazip kamusal alan varsa işe yarar. Evrensel tasarım eksikliği 15mC'nin önünde bir engel teşkil edebilir (yani, yürüyüş ve bisiklet yolları engelsiz değilse). Eğer 15mC insanların mahallelerinden daha az çıkmaları anlamına geliyorsa, sosyal "baloncuklar" ve izolasyon riski vardır. Herkes 15mC fikrinden hoşlanmayabilir ve bu durum toplumda kabul görmemeye dönüşebilir.

Belediyelerin çoğu SUMP'u geliştirirken ilgili yerel plan, strateji ve politikalar arasında entegrasyon kavramını takip etmiştir.

SUMP planlaması düzeyinde izleme boyutu, belirlenen hedeflerin çoğunluğu veya bazıları için SUMP uygulama ilerlemesinin izlenmesi için ölçülebilir (SMART²) hedeflerin belirlendiğini ortaya koymuştur. Çoğu belediye, SMART hedeflerin tanımlandığı **çıktı göstergeleri** (örneğin yeni inşa edilen altyapı, uygulanan programlar veya politikalar) veya **ulaşım faaliyet göstergeleri** (örneğin motorizasyon oranı, modal bölünme) belirlemiştir.

Planlama ve izleme / değerlendirme için veri üretimi ve kullanımı ile ilgili olarak, belediyelerle yapılan çalıştay tartışması, daha iyi bir karar alma ve planlama süreci için verilerin önemini vurgulamıştır. Katılımcılar, verilerin akıllı şehir gelişimi için de önemli bir rol oynadığının altını çizmiştir. Genel olarak veriler mevcuttur (özellikle Vilnius için) ancak teknoloji ve finansman kaynaklarının eksikliği nedeniyle toplu ve erişilebilir bir veri tabanı bulunmamaktadır. Açık veri ve veri toplamada daha fazla otomasyon büyük bir potansiyele sahiptir. Siber güvenlik, verileri ve sistemlerini korumak için bir sorun haline gelmektedir. Önerilerden biri, öncelikler, KPI'lar, izleme ve tahmin için ülke çapında veriye dayalı bir stratejinin gerekli olduğudur.

Mevcut hareketlilik durumunun değerlendirilmesiyle ilgili olarak, anket belediyelerin aşağıdaki odak alanlarını ortaya çıkarmıştır:

- **Hava kirliliği, trafik gürültüsü ve trafik güvenliği** katılımcı belediyelerin büyük bir kısmı için endişe kaynağı olmuştur.
- SUMP için analiz edilen eğilimler açısından, **ortak hareketlilik, elektrikli hareketlilik ve temiz yakıtlar** katılımcıların çoğunda ön plana çıkmıştır. Ayrıca, **çok modluluk (ulaşım modlarının entegrasyonu) ve özel ihtiyaçları olan hedef gruplar için hareketlilik yönetimi** de birçok belediyede odak noktası olmuştur. Belediyelerin çoğunda planlamanın odağında yer alan ulaşım modu **yürüme** olarak kabul edilmekte **ve bunu bisiklet** takip etmektedir.
- **Kentsel lojistiğe olan ilginin daha az** olması, küçük ve orta ölçekli belediyelerde lojistikten kaynaklanan sorunların büyük belediyelere kıyasla daha az karmaşık olmasından kaynaklanıyor olabilir.

2 <https://www.eltis.org/it/mobility-plans/activity-62-agree-measurable-targets>

- SUMP'larda çoğunlukla **motorsuz ulaşım modları** dikkate alınmıştır.

Anketin dışında, kentsel araç erişim düzenlemesi (UVAR) ve daha spesifik olarak düşük emisyonlu bölgeler (LEZ) kavramı, belediyelerin kabulünü anlamak için çalıştay sırasında sunulmuş ve tartışılmıştır. Belediyeler, sadece kötü hava kalitesiyle mücadeleyi değil aynı zamanda güvenliği de destekleyen ve faydalı olabilecek bazı olumlu yönleri ve potansiyel UVAR önlemlerini tanımlamıştır. Örneklerden biri, okulların etrafındaki park düzenlemelerinin yanı sıra okul caddelerinin planlanması ve şehir alanındaki yük ve teslimat araçlarının erişimiyle ilgiliydi.

Geliştirilen SUMP'larda yer alan tedbirlerin çoğu (%56'dan fazlası) ya toplu taşıma için akıllı biletleme gibi **teknik tedbirler** ya da bisiklet yolları, kamusal alanların yeniden tasarlanması gibi **altyapı tedbirleridir**.

Yanıtlara göre, **Litvanya belediyelerindeki** toplu modal **dağılımı**, özel motorlu taşıtların nispeten yüksek bir modal paya sahip olduğunu (%56), ikinci sırada yürümenin (%21), ardından bisikletin (%12) ve toplu taşıma için sadece %11'lik bir paya sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Ankette kurumsal işbirliği gibi konulara da değinilmiştir. SUMP geliştirme sürecinin kendisi, ilgili belediyelerin ilgili birimlerinin ya tamamını ya da sadece bir kısmını kapsamıştır.

Katılımcılar tarafından alınan tedbir uygulama finansmanı açısından, anket bazı belediyelerin **tedbirlerin tamamını veya bir kısmını finanse etmeyi başardığı** bilgisini sağlayabilir; bu da bir SUMP eylem planının ve net bir uygulama planının yürürlükte olması ve belediyelerin amaçlarına ve bağlantılı hedeflerine ulaşmak için gerekli yatırımları gerçekleştirmede aktif olmasıyla bağlantılıdır.

Sonuç olarak, Litvanya şehirleri SUMP geliştirme ve şehir ölçeğinde uygulama konusunda deneyim sahibidir. Belediyelerin çoğu SUMP'larının güncellenmesi üzerinde çalışmakta, bazıları ise bir SUMP geliştirmekle ilgilenmekte ve genel olarak kalite seviyesini yükseltme ve SUMP uygulamasının yenilikçi yönlerini araştırma arzusu taşımaktadır.