



GELECEĞE HIZLI YOLCULUK





Yayın Sahibi

Sivas Ticaret ve Sanayi Odası Adına

Mustafa EKEN

Yönetim Kurulu Başkanı

Editör

Dr. Öğr. Üyesi Şebnem Özdemir

Fotoğraf

Dört Eylül Fotoğraf Sanatı

Derneği Başkanı

Vedat ESEN

Tasarım

STSO Bilgi İşlem Birimi

İletişim

☎ 0 346 223 19 58

📠 0 346 221 22 37

🌐 www.sivastso.org.tr

✉ bilgi@sivastso.org.tr

📍 Kaleardı Mah. Zihni Taştan Sok. No:2 **SİVAS**

Yayın Evi

ABM Grafik Reklam Yayınevi

Basım Yeri

Esform Ofset Ltd. Şti.

ISBN

978-605-06100-5-5

Basım Yılı

2021

1.000 adet basılmıştır.



Sivas Ticaret ve Sanayi Odası
Geleceğe Hızlı Yolculuk
Hızlı Tren Çalıştayı
Sonuç Raporu

16 Mart 2021

Geleceğe Hızlı Yolculuk Hızlı Tren alıştayı



Raporu Hazırlayanlar

Babür Şardaş
Alperen Kuzucu
Dr. Öğr. Üyesi Şebnem Özdemir

Raporun Hazırlanmasına Katkı Sağlayanlar

Dr. Öğr. Üyesi Ozan Özpay
Dr. Öğr. Üyesi Dilara Nergishan Koçer
Doç. Dr. Sait Bardakçı
Erol Gencer - Sivas TSO Genel Sekreter
Serhat Ay - Sivas TSO Genel Sekreter Yrd.
Banu Konk - Akreditasyon Sorumlusu

Teşekkür

Prof. Dr. Muharrem Afşar
Dr. Cem Kinay
Ebru Baybara Demir
Fatih Türkmenoğlu

Moderatörler

Öğr. Gör. Abdullah Mısırlıoğlu
Doç. Dr. Bülent Karakuş
Öğr. Gör. Derya Onocak
Dr. Öğr. Üyesi Ebru Yabaş
Öğr. Gör. Emel Berna Tuna
Doç. Dr. Emre Biçer
Dr. Öğretim Üyesi Emre Hastaoęlu
Prof. Dr. Erkan Sağlık
Dr. Öğr. Üyesi Gökhan Güven Batır
Doç. Dr. İlkay Noyan Yalman
Öğr. Gör. İbrahim Keklik
Doç. Dr. İbrahim Tuękan Şeker
Prof. Dr. Kaan Şevki Kavak
Prof. Dr. Mehmet Şimşir

Dr. Öğr. Üyesi Meryem Göksel Saraç
Doç. Dr. Murat Toksanı
Dr. Öğr. Üyesi Özlem Akbulut Dursun
Doç. Dr. Öznur Arslan
Dr. Öğr. Üyesi Selçuk Yasin Yıldız
Dr. Sinan Dündar
Prof. Dr. Tolga Karaköy
Öğr. Gör. Ülkü Tutar
Dr. Öğr. Üyesi Yalçın Yalman
Doç. Dr. Yılmaz Daşlı
Yunus Emre Şeker



“Sayın milletvekilleri,

*Demiryolları bir ülkeyi uygarlık ve refah ışıkları ile aydınlatan
kutsal bir meşaledir.*

*Cumhuriyetin ilk yıllarından başlayarak önemle üzerinde durduğum
demiryolları inşaat politikamız, amaçlarına ulaşmak için durmadan başarı ile
uygulanmaktadır.¹”*

¹ Gazi Mustafa Kemal, 1 Kasım 1937, 3. Yasama Yılıni Açış Konuşması,
Millet Meclisi Tutanak Dergisi D. V, C.20, s.3

Mustafa EKEN

Sivas Ticaret ve Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı



Değerli paydaşlarımız,

Sivas Ticaret ve Sanayi Odası olarak tescil, sicil, belgelendirme gibi rutin görev ve faaliyetlerimizin yanında en önemli amaçlarımız, şehrimizin ve ülkemizin sanayisinin gelişimine katkıda bulunmak, üretim ve ticari faaliyetlerimizi artırmak, öncelikle sanayici ve tüccarlarımızın ardından da tüm paydaşlarımızın ve toplumumuzun refahının gelişmesine katkıda bulunmaktır. Bu amaçla sektörel, yerel ve gerektiğinde de ulusal politikalar oluşturmaya ve var olan politikalara katkı sağlamaya çalışıyor, sanayi ve ticaret hacmini artırıcı projelerin yanı sıra sosyal sorumluluk projeleri de yapıyor ve aktörler arasında bir ortak nokta ve bilgi çoğaltıcı olarak görev yapmaya gayret ediyoruz.

Eylül ayında başlaması planlanan yüksek hızlı tren seferlerinin de şehrimizin gelişimine çok büyük katkısı olacağına inanıyoruz. Bu amaçla, 2020'nin ikinci yarısında odamız bünyesinde yaptığımız istişare toplantılarında yüksek hızlı tren ile ilgili fikir teatilerine başlamış idik. Şehrimizin yüksek hızlı trenden en iyi şekilde faydalanması ve yüksek hızlı trenin getireceği değişimlere hazırlanması amacıyla, Eylül 2020'de, Sultan Şehrimizin öncü sivil toplum kuruluşu olan odamız öncülüğünde bir çalıştay düzenleme kararı aldık.

Sultan Şehrimiz Sivas, asırlar boyu pek çok medeniyete kucak açmış bir Anadolu şehri. tarihi, doğası, mutfağı, kültürü başta olmak üzere Sivas'ı Sivas yapan pek çok özellik var. Tüm bunların yanı sıra bizi bir araya getiren bir amacımız, bir arzumuz daha var ki o da Sivas'ın gerçek anlamda bir demiryolu şehri olmasıdır.

Biz yüksek hızlı treni yıllardır hasretle, özlemle, hevesle bekledik. Biliyoruz ki yüksek hızlı tren Sivas'ımızın geleceği için her anlamda çok değerli. Yüksek hızlı tren çok yakın zamanda hayatımıza hızlı bir giriş yapacak ve şehrimizin çehresini de hızlı bir şekilde değiştirecek. İşte tam da bu yüzden çalıştayımızın ismine “Geleceğe Hızlı Yolculuk” dedik. Çalıştayımız esnasında, şehir dışından gelen değerli konuklarımız, üniversiteden katılım sağlayan saygıdeğer hocalarımız ve kıymetli misafirlerimizin katkıları ile Sivas'ımızın yüksek hızlı trenin getireceği yeniliklerden maksimum oranda faydalanması için bir yol haritası çizecek öneriler, stratejiler ve politika fikirleri çıkarmaya çalıştık.

Bildiğiniz gibi Cumhuriyetimizin temelleri burada, Sivas'ımızda atıldı. Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'e, Sivas'ın demiryolu şehri olması için ilk adımları atan çok değerli hemşehrimiz Nuri Demirağ'a ve ilimiz için emek vermiş tüm devlet adamlarımıza, sanayicilerimize, eğitimcilerimize, üreticilerimize ve “vatanını çok sevdiği için işini en iyi yapmaya çalışan” tüm vatandaşlarımıza minnet borçlu olduğumuzu dile getirmek istiyorum.

Çalıştayımızdan çıkan sonuçların şehrimizin başarılı bir geleceğe bir adım daha yaklaştıracacağına inancım tamdır. Yüksek hızlı trenin şehrimize hayırlı olması arzusu ile...

Mustafa EKEN

Sivas Ticaret ve Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

YÖNETİCİ ÖZETİ

Sivas, yüksek hızlı tren seferlerinin başlamasını çok uzun zamandır beklemektedir. 12 yıldır yapımı devam eden Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren (YHT) projesinde sona gelinmiş ve 2021 Şubat ayı itibarı ile test sürüşlerine başlanmıştır. Ankara ile Kırıkkale arasındaki tünellerin inşaatları devam etmekte olup hattın Haziran ayında devreye alınması beklenmektedir. Bu proje ile Ankara-Sivas arası yolculuğun 2 saate kadar düşmesi hedeflenmektedir.

YHT'nin Sivas ekonomisine büyük etkisi olması beklenmekte olup, Sivas'ın yakında başlayacak olan YHT seferlerine başta sanayi, ticaret ve turizm olmak üzere her açıdan hazır olmasını arzu edilmektedir. Yüksek Hızlı Trenden en azami şekilde faydalanmak amacıyla Sivas Ticaret ve Sanayi Odası yönetim kurulu, Eylül 2020'de aldığı karar ile "Geleceğe Hızlı Yolculuk" Çalıştayı'nın temelini atmıştır. Bu karar doğrultusunda, çalıştay çalışmaları Eylül 2020'de başlamış, ancak salgın önlemleri dolayısıyla çalıştay 16 Mart tarihine ertelenmiştir.

16 Mart 2021 Salı günü gerçekleştirilen Geleceğe Hızlı Yolculuk Çalıştayı iki kısımdan oluşmaktadır;

- Öğleden önce davetli konukların konuşmaları (Turizmci Dr. Cem Kınay, Sosyal Girişimci Ebru Baybara Demir, Fatih Türkmenoğlu ve YHT konusunda Eskişehir'de yapılan çalışmalarla ilgili bilgi vermek üzere Eskişehir Anadolu Üniversitesi'nden Prof. Dr. Muharrem Afşar) ve Fatih Türkmenoğlu moderatörlüğünde bir panel gerçekleştirilmiştir.
- Öğleden sonra ise oluşturulan 22 çalışma masasında moderatör eşliğinde odak grup çalışmaları yapılmış bu çalışmalar esnasında katılımcılara "katılımcı soru formu" ve "katılımcı anketi" verilerek katılımcıların görüşü yazılı olarak da alınmıştır.

YÖNETİCİ ÖZETİ

Çalıştayda katılımcılara temel olarak aşağıdaki 4 soru sorulmuş ve bu 4 soru çerçevesinde katılımcıların görüş üretmesi istenmiştir:

1. Yüksek Hızlı Trenin şehrimize gelişi özelinde, Sivas ili ve kendi sektörünüzün GZFT (SWOT) analizi
2. Yüksek Hızlı Trenin şehrimize gelişi konusunda somut politika önerileriniz
3. Kendi sektörünüz dışında YHT sizce hangi sektörü olumlu / olumsuz etkileyecektir? Neden?
4. Sizce, hâlihazırda YHT altyapısının olduğu diğer illerde (İstanbul, Eskişehir, Konya, Ankara) ve dünyada, YHT ilgili bölgenin kalkınmasına katkı sağlamış mıdır? YHT Sivas üzerinde de aynı etkiyi yaratabilir mi?

Çalıştay kapsamında farklı sektör ve gruplardan oluşan 22 masa oluşturulmuştur (iş dünyası, turizm, hizmet sektörü, girişimciler, STK'lar, kamu kurumları, kültür, el sanatları, sağlık, medikal, ulaştırma, konaklama, yerel yönetimler, restoranlar ve benzeri farklı temalarda). Oluşturulan masalarda Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Sivas Bilim Teknoloji Üniversitesi ve Oran Kalkınma Ajansı'ndan akademisyen ve yetkililer moderatörlük yapmışlardır. Çalıştaya yaklaşık 250'si katılımcı olmak üzere toplam 300 kişi katılmıştır.

Geleceğe Hızlı Yolculuk Çalıştayı, Sivas Ticaret ve Sanayi Odası YouTube kurumsal hesabından ve Sivas Ticaret ve Sanayi Odası sosyal medya hesaplarından canlı olarak yayınlanmıştır. Çalıştaya katılım sağlayamayan ancak katkıda bulunmak isteyen kişi ve kurumlar için odamız web sitesinde fikirlerini iletebilecekleri bir modüle açılmıştır.

Bu rapor temelde 3 bölümden oluşmaktadır:

- Birinci bölümde Sivas'ın demiryolu geçmişi, yüksek hızlı trenin tarihi ve etkileri
- İkinci bölümde nitel ve nicel araştırma sonuçları ve GZFT analizi
- Üçüncü bölümde stratejik eylem planı



Tarihi Kent Meydanı, Çifte Minareli Medrese, Kale Camii

İÇİNDEKİLER

Demiryolu Kenti Sivas.....	1
Yüksek Hızlı Tren Çalışmaları.....	13
Ankara – Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi.....	17
YHT Gar Projeleri	19
Yüksek Hızlı Tren ve Kalkınma	21
Yüksek Hızlı Tren için Uzun Vadeli Beklentiler.....	24
Dünyadan Örneklerle Yüksek Hızlı Tren'in Sosyo-Ekonomik Etkileri.....	28
METODOLOJİ.....	32
Nicel Araştırmaya Ait Bulguların Analizi.....	35
SWOT Analizi.....	49
Güçlü Yanlar.....	51
Zayıf Yanlar.....	52
Fırsatlar.....	53
Tehditler.....	54
Katılımcılar Tarafından Önerilen Somut Politika Önerileri	55
Yüksek Hızlı Tren Hizmetinin Etkileyeceği Sektörler Konusunda	
Katılımcıların Görüşleri	60
STRATEJİK EYLEM PLANI	62



DEMİRYOLU KENTİ |

■ SİVAS

*“Demir ağlarla ördük Anayurdu dört baştan”
10. Yıl Marşı²*



Anadolu coğrafyasında demiryolu yatırımlarını ve bu yatırımların özelinde de Sivas'ın “Demiryolu Kenti” unvanı ile anılmasının gerekçelerini irdelemek için - Osmanlı imparatorluğu döneminden Cumhuriyet dönemine - tarihsel bir akış içerisinde, Türk demiryolu politikasını incelemek gerekir.

Ülkemizde demiryolu politikası Osmanlı İmparatorluğu, özellikle de Tanzimat Dönemi'nde şekillenmeye başlamıştır. “Tanzimat programında ülkenin kaynaklarını işletebilmek için ulaştırma araçları sağlanması ve tarımda bölgelerin birbiriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak demiryolu hatlarının döşenmesi öngörülmüştür.

(Ergün, 1985, s. 69)”

²Söz: Faruk Nafiz ÇAMLİBEL,
Behçet Kemal ÇAĞLAR, Müzik: Cemal Reşit REY





Osmanlı Devleti, o dönemde bu çapta ulaştırma sistemini gerçekleştirecek mali ve ekonomik yapıya sahip olmadığı için demiryolu yapım ve işletilmesi bir imtiyaz olarak yabancı şirketlere verilmiştir (Yıldırım, 2002). Böylelikle Osmanlı Devleti demiryollarını emperyalist devletlerin ekonomik, siyasi, hatta askeri çıkarlarına göre ele almak durumunda kalmış; demiryolu politikasının belirlenmesinde bir etken de dış borçlar olmuş, Osmanlı Hükümeti ya borç karşılığında bir imtiyaz vermiş ya da borç istendiğinde yeni bir imtiyaz isteği ile karşılaşmıştır (Yıldırım, 2002).



1923-1940 Dönemi Demiryolları

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki egemen ekonomik ve politik anlayış, ulusal bütünlüğün sağlanması ve ulaşım ağının yaygınlaştırılması yönünde başlatılan çalışmalarla kendisini gösterir. Bu çerçevede özellikle demiryolu politikası öne çıkar. Ülkenin başlıca yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerinin birbirine bağlanmasının, iç pazarda canlanmaya yol açacağı, bunun da ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratacağı düşünülür.

Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmesidir. Bu ekonomik yönelim, sanayi için gerekli yükün ucuz yollarla taşınması hedefini de beraberinde getirir, dolayısıyla da demiryolu yatırımlarına ağırlık verilir. Sanayi yatırımlarını ülke geneline yaymak hedefi ulaşım ağı seçiminde etkili olur.

1923 yılında yayımlanan bir yasa ile hatların devlet tarafından inşa ve işletmesi kararlaştırılır. İlk ihale 1927'de, ikinci ihale ise 1933'te gerçekleştirilir. İlk ihalede yapımcı yabancı, taşıeron ise Türk'tür. İkinci ihalede ise ilk kez bir Türk firması yapımcılığı üstlenir. Böylelikle demiryollarının inşa ve işletmesi Devlet Demiryolları ve Limanları İdaresi Umumiyesi adlı kuruluşa devredilerek, Devlet Demiryolları dönemi başlatılır. Bütün olanaksızlıklara karşın demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülür, savaş nedeniyle 1940'tan sonra çalışmalar yavaşlar.

1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 kilometrelik demiryolunun 3.208 kilometresi, 1940 yılına kadar tamamlanır. Bu dönemde ayrıca, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilir. Mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısının sağlanması amaçlanır ve ana hatlarla sağlıklı bir yapıya kavuşması sağlanır.

Bu dönemde yapılan ana hatlar şunlardır: Ankara- Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum, Samsun - Kalın (Sivas), Irmak - Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana - Fevzipaşa - Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas - Çetinkaya (Demir hattı).



Cumhuriyet öncesinde demiryollarının yüzde 70'i Ankara - Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet döneminde yolların yüzde 78,6'sı, doğuya kaydırılır ve günümüzdeki batı ve doğu arasındaki (yüzde 46 batı, yüzde 54 doğu) oransal dağılım elde edilir. Ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasını sağlayan hatların yapımına ağırlık verilir ve 1935-45 yılları arasında ise hatların birleştirilmesine çalışılır.

Birleştirilen hatlar ile gerçekleştirilen döngülerle uzaklıkların azaltılması amaçlanır. 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde de, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamaz. 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 kilometre yeni hat yapılabilir.



1928 de Öngörülen Demir Hatları



Türk topraklarının demiryolu ile tanışması 1856 yılında İzmir-Aydın hattına ilk kazmanın vurulması ile olmuştur (TCDD, 2013). Osmanlı Devletinin kendi ihtiyaçları doğrultusunda hazırlattığı ilk demiryolu projesinin ise Sultan Abdülaziz dönemine rastladığı bilinmektedir. Sultan Abdülaziz yönetiminin demiryolu çalışmalarına büyük önem vermiş Haydarpaşa'dan İzmit, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Sivas, Diyarbakır üzerinden geçerek, Bağdat'ta son bulacak hattın ilk kısmı olan Haydarpaşa-İzmit arası 99 km'lik hat, Ağustos 1873'te tamamlanmıştır (Tamçelik, 2000). Fakat Osmanlı maliyesinin iflas etmesi üzerine proje rafa kaldırılmış, proje II. Abdülhamit döneminde tekrar hayata geçirilmiştir. Haziran 1888'de Nâfia Nâzırı Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan lâyiha ile demiryolu inşaatı için yabancı sermayenin gerekliliği dile getirilmiş, ayrıca Anadolu'yu Bağdat'a bağlayacak iki ayrı hat tespit edilmiştir: İzmir, Afyonkarahisar, Eskişehir, Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat ve İzmir, Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya, Adana, Halep, (Anbarlı'dan Fırat nehrinin sağ yakasını takip ederek) Bağdat (Beydilli, 1991). Maliyete yönelik kaygılar ve özellikle Çarlık Rusyasının hattı tehdit olarak algılayacağına yönelik mesajlarından ötürü, ikinci hattın tercih edildiği bilinmektedir. 1920'ye kadar Osmanlı coğrafyasında şirketler eliyle ve öz kaynaklarla yapılan Hicaz Demiryolu'yla birlikte 14.000 kilometre demiryolu yapılmış, Misak-ı Milli Sınırlarının çizilmesi ile birlikte Türk toprakları içerisinde 4.136 kilometre demiryolu kalmıştır (TCDD, 2013), bu hatların yaklaşık yarısı da uzun yıllar yabancı şirketler tarafından yönetilmiştir. 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de Anadolu hattının satın alınmasına karar verilmesiyle birlikte demiryolları millileştirilmiş, 1928 yılında Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla millileştirme çalışmaları başlamış ve kısa bir süre içerisinde yabancıların elindeki tüm demiryolları millileştirilmiştir (TCDD Vakfı, 2018).





Sivas'ın bir demiryolu kenti olmasının temelleri Osmanlı döneminde atılmış olsa da, Sivas'ı gerçek anlamda demiryolu kenti yapan çalışmalar Cumhuriyet döneminde başlayacaktır. Sivas, Cumhuriyet döneminde öncelikle demiryolu ağına dâhil edilmiş, ardından da Sivas'ta demiryolu taşıtları bazlı üretim birimleri hayata geçirilmiştir. Sivas'ın, Cumhuriyet döneminde yapılan demiryolu hatları içerisinde kavşak noktası olarak kurgulanmış olduğu görülmektedir. Sivas, tarihi boyunca bölgeleri birbirine bağlamakla vazife kılınmış kimliğine demiryolu vasıtası ile tekrar ulaşmıştır. Ancak Sivas'ın "Demiryolu Kenti" kimliğine ulaşması için ilde demiryolu temelli iktisadi kuruluşların varlığı şarttır. Bu iktisadi kurumları da Sivas Cer Atölyesi (TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğü), TCDD 4. Bölge Müdürlüğü, Sivas Loko Bakım Atölyesi ve Sivas Beton Travers Fabrikası oluşturmaktadır.



"Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu milletin hakiki ihtiyacına tamamen uygundur."

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1924

Sivas'ın bugünkü "Demiryolu Kenti" kimliğine ulaşmasının ilk mimarı kuşkusuz ki Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'tür. Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde demiryolları ülkenin en önemli konularından biri olarak görülmüş ve "bir karış fazla şimendifer" parolası ile hareket edilmiştir (TCDD Vakfı, 2018). Sivas'ta kurulan demiryolu temelli iktisadi yatırımlardan biri olan Sivas Cer Atölyesi'nin temeli, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün verdiği talimat doğrultusunda 20 Temmuz 1936'da atılmıştır (Mahiroğulları, 2009) ve atölye 22 Ekim 1939'da hizmete açılmıştır. Atölye, geçen 85 yıllık dönemde şehrin sosyal ve ekonomik hayatına etki etmiş, Sivas'ın gelişimine tanıklık etmiştir. Atölyenin kurulmasından itibaren atölye sadece çevresi için değil tüm şehir için önemli bir sosyo-ekonomik etmen olmuş, atölye etrafında yapılan lojmanlar şehre dinamizm kazandırmış, ayrıca atölye sayesinde şehirde yeni yerleşim yerleri oluşmuş, atölyenin yarattığı ekonomik etki ile konaklama tesislerinin sayısı artmıştır. Atölye, sinema salonu, demiryolu müzesi, gar binası, bunlara ek olarak laboratuvar cihazları, tıbbi cihazlar, fotoğraflar, tablolar, müzik aletleri, kupalar ve benzeri pek çok kültürel değere sahiptir ve bugün yarattığı ekonomik etkinin yanında, korunması gereken kültürel bir miras olarak ayrıca hafızalarda yer etmiştir. Türk Sanayisinin mihenk taşlarından BOZKURT Buharlı Lokomotifinin yapımına, Türk mühendis ve işçilerinin özgün eserlerinden olan DEVRİM otomobilinin motor bloklarının dökümüne ev sahipliği yapmıştır.

Demiryolu Kenti unvanını perçinleyecek son gelişme, Cumhuriyet tarihimizin en büyük yatırımlarından biri olan YHT seferlerinin, 2021 yılı itibari ile Sivas'da içerisine alacak şekilde genişleyerek başlayacak olmasıdır. Bu proje ile Sivas, bölgesi için bir göbek (hub) görevi üstlenerek katma değer yaratmaya devam edecektir.

Sivas, demiryolu tarihçesinin 120 yıllık serüveni boyunca, bulunduğu coğrafyanın gereklilikleri doğrultusunda tüm dönem demiryolu projelerinin içerisinde kendine yer bulmuş, demiryolu kültürüne şehrin ekonomik hayatında, sosyal yaşantısında, spor kulüplerinin isminde ve sanat yaşamında yer vermiştir. Bundan sonrası için geçmişte kurgulanmış ve devam eden devlet yatırımları dışında, ihtisaslaşmış özel sektör yatırımları ile DEMİRYOLUKENTİ unvanını pekiştirerek devam edecektir.





Samsun - Sivas hattı — (Çizeözü) tesisatı ; demiryolları kazalarında yaralananların tedavisi intibalarından (Çizeözü) hattın kıymetli doktoru Seyit B. hastasına cerrahî bir ameliye yapıyor

Demiryolları hat yapımları esnasında bir sağlık vagonu bulunur, bu vagon hem çalışanların hem de yerel halkın sağlık sorunları ile ilgilenirdi. Fotoğrafta, Samsun - Sivas hattı (Çizeözü) tesisatında Dr. Seyit Bey cerrahi bir operasyon yaparken görülmekte (TCDD, 2013).



Mühürdarzade Nuri Bey (Demirağ)

Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Osmanlı Devleti tarihe intikal etmiş, Türk milleti İstiklal Savaşı vererek, Türkiye Cumhuriyeti'ni kurma iradesini göstermiştir. Bir devrin hüznü batışına ve yeni bir devrin başlamasına tanık olan vatanperver insanlar Türk milletinin bir daha geçmişte yaşanan talihsizlikleri yaşamaması için gayret etmişlerdir. Bu insanlardan biri de pek çok girişiminin yanında demiryolu yapmakla ün kazanan daha sonra uçak fabrikası ve uçuş okulu açan Nuri Demirağ'dır.

Mühürdarzade Nuri Demirağ, 1886 yılında Sivas Divriği'de doğmuştur. Babasını küçük yaşta kaybetmiştir. Öğrencilik hayatı oldukça başarılı geçen Küçük Nuri ailesinin geçimine katkıda bulunmak için 17 yaşında Ziraat Bankası'nda işe başlamıştır. Memuriyet hayatı dürüstlük ve halkı faiz batağından kurtarmak için kollamakla geçmiştir. Meşrutiyetin ilanı ile Ziraat Bankası'nda çalışanlar ıslahat hareketlerinde görevlendirilmeye başlamıştır. Nuri Bey de bu kapsamda 1911 yılında İstanbul'da görevlendirilir. Burada görevinde hızla yükselir ancak işgal yıllarında memuriyetten ayrılarak ticarete atılır. Sigara kâğıdı satar ve bununla yetinmeyip büyük ticari yatırımlara girer.

Türkiye'de havacılık ve uçak sektörüne de imza atmış bir isim olan Demirağ, Cumhuriyet Döneminde devletin milli kaynaklarla demiryolu yapımı projesinde yer alır ve bu kapsamda 2012 km. uzunlukta demir yolu ağı döşer.

1924 tarihinde çıkarılan 449 sayılı kanunla Samsun-Sivas Demiryolu ihaleye verilmiş, yeni düzende yerli teşebbüsün önünün açılması ve yabancı tekelinde olan büyük ihalelere Türklerin de katılması günün önemli bir gelişmesi olmuştur. Nuri Demirağ ihalenin ilk 7 km'lik kısmını 210.000 TL'ye almıştır. Hatıratında yabancı firmalara göre oldukça uygun şartlarda ihale almasına rağmen buradan çok para kazandığını belirtmektedir. Bu başarılı sonuçtan sonra demiryolu yapımı Demirağ'ın yeni çalışma alanı olmuştur. Yaptığı demiryolu toplamı 1012,5 kilometreyi bulmuştur. Bugün Türkiye'de bulunan her sekiz kilometre demiryolundan yaklaşık bir kilometresini Demirağ inşaa etmiştir. Demirağ soyadı bu sahadaki çalışmaları sebebiyle Atatürk tarafından verilmiştir.





Nuri Demirağ'ın yaptığı demiryolu ve faaliyet alanları arasında en önemli girişimleri:

- Samsun-Sivas Hattı
- Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı,
- Afyon-Antalya Hattı,
- Sivas-Erzurum Hattı,
- Irmak-Filyos Hattı,
- Bursa'da Merinos Fabrikası'nın İnşası,
- Karabük Demir-Çelik Fabrikasının bir kısmı,
- İzmit Selüloz Fabrikası,
- İstanbul Hal Binası,
- Eceabat-Havza Şosesi,
- Birçok hayrat çeşme yapımıdır.

Türkiye'de demiryolları inşaatı, hava harp sanayii, ticaret ve siyaset alanında önemli bir yeri olan Nuri Demirağ, Türkiye'nin en sıkıntılı zamanında yaşamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'ne; ticari, sanayii ve siyasi sahada hizmet etmiştir. Milletten kazandığını milletin en zayıf ama hayati açıdan önemli olan Demiryolu ve Hava Harp Sanayiine yatırım olarak dönüştürmüştür. Nuri Demirağ, bu yolda engellemelerle karşılaşmış ve sıkıntılar çekmiştir. Büyük yatırımlarla kurmuş olduğu fabrikanın batma noktasına gelmesi ile hukuk mücadelesi vermiş, bütün engellemeler rağmen mücadelesini sürdürmüştür.



SİVAS-ERZURUM DEMİRYOLU HATTI



Sivas, Anadolu'nun tam ortasında yer alan, coğrafi konumu, arazi ve iklim koşulları açısından lojistik anlamda önemli bir şehirdir. Sivas'ın, Doğu-Batı, Kuzey-Güney aksında yer alması, YHT'nin gelişi ile birlikte Sivas'ı lojistik anlamda ve ulaşım anlamında daha da farklı ve önemli bir noktaya getirecektir.

YHT ile birlikte Sivas'ın hem bir destinasyon hem de bir geçiş noktası, bir durak olma imkânı olacaktır.

YHT, ulaşımında hız ve konfor sağlayan bir ulaşım aracıdır. Sivas özelinde düşünüldüğünde de YHT'nin şehir sosyo-ekonomisi üzerinde olumlu etki göstermesi beklenmektedir. Bununla birlikte nadiren de olsa YHT'nin ulaştığı hatlar üzerinde olumsuz etkisi de olabilmektedir. Bu anlamda Sivas'ın her yönüyle YHT'nin gelişine;

- YHT'nin şehir kalkınması üzerinde (nadiren de olsa gerçekleşebilecek) olumsuz etkileri azaltmak ya da yok etmek,
- YHT'nin sağlayacağı katma değeri maksimize etmek

amaçlarıyla hazırlıklı olması önem taşımaktadır. Bu anlamda şehir esnafının, tüccar ve sanayicisinin, başta turizm ve yeme-içme sektörü olmak üzere tüm işletme sahiplerinin, yerel mercilerin ve genel olarak tüm Sivas halkının YHT'nin getireceği değişimlere hazırlıklı olması beklenmelidir. Yüksek hızlı tren gibi çok büyük maliyetli bir devlet yatırımının şehrin sosyo-ekonomisine "sadece devlet bu büyüklükte bir yatırım yapılmış olduğu için" olumlu etkisi olmasının beklenmesi çok büyük ve stratejik bir hata olacaktır.





Yüksek Hızlı Tren Çalışmaları

Dünyadaki ilk YHT örneğinin 1964 yılında başlamış olduğu düşünüldüğünde Türkiye'deki Yüksek Hızlı Tren operasyonlarının oldukça yeni olduğu söylenebilir. Türkiye'deki ilk YHT hattı Eskişehir – Ankara hattı olup bu hattın yapımı 2003 yılında başlamış, ilk test sürüşü 23 Nisan 2007 tarihinde yapılmış ve ilk operasyon 13 Mart 2009 tarihinde gerçekleşmiştir. Ankara – Konya seferleri ise 2011 yılında hizmete girmiştir (Karaman, Antalya/Alanya ilinin YHT'ler ile Ankara'ya bağlantısını sağlamak üzere, Konya'dan Otobüs ile YHT bağlantılı seferler yapılmaktadır) (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018). Bu proje ile Eskişehir – Kütahya – Afyon güzergâhı ile 10-11 saate varan ulaşım süresi YHT ile 1 saat 45 dakikaya inmiştir. Benzer şekilde Konya – İstanbul arası 11 saat süren yolculuk (otobüsle) YHT seferlerinin başlaması ile birlikte 4,5 saate inmiştir.

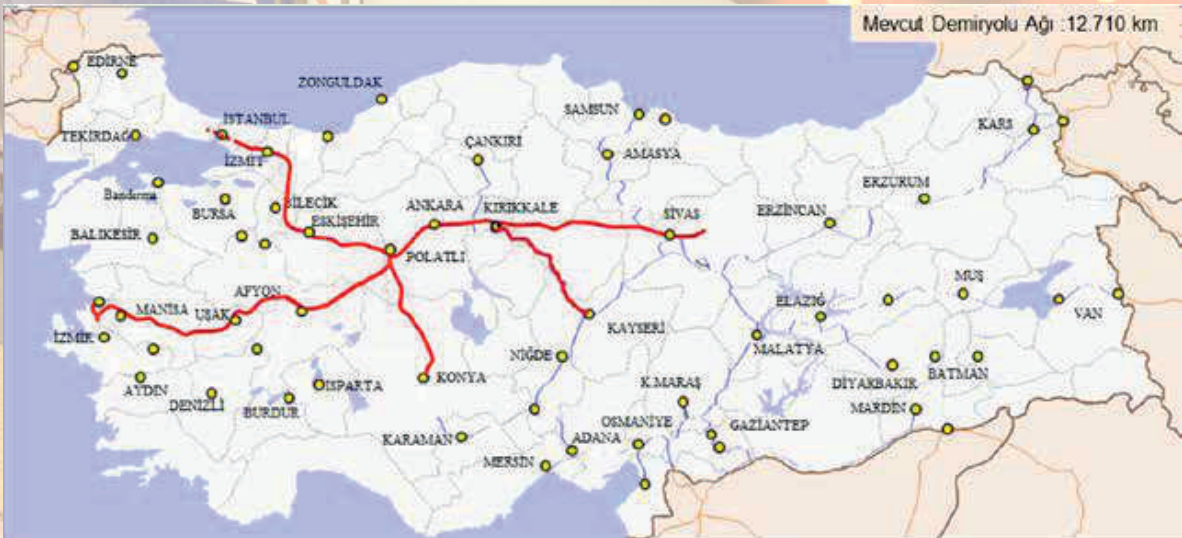
10. Kalkınma Planı'nda yer alan demiryolu sektör hedeflerine göre; ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. 11. Kalkınma Planı'nda da yeni yapılacak yük ve lojistik merkezleri ise yük talebinin yüksek olduğu demiryolu koridorlarında planlanacağı belirtilmektedir. Kars - Erzurum - Erzincan - Sivas - Malatya - Gaziantep güzergâhındaki demiryolu hattındaki lojistik süreçlerin geliştirilmesi kalkınma planında yer alan önemli bir husustur.

Hâlihazırda hızlı tren ağı Ankara merkez olmak üzere;

- İstanbul - Ankara - Sivas,
- Ankara - Afyonkarahisar - İzmir,
- Ankara - Konya,
- İstanbul - Eskişehir - Antalya koridorlarından oluşmaktadır.

Yine 11. Kalkınma Planına göre 2023'te toplam hızlı tren hat uzunluğunun 5.595 km olacağı (2018'de 1.213 km), demiryolu yolcu taşımacılığının toplam yolcu taşımacılığı içindeki payının ise %3,8'e yükseleceği (2018'de %1,3) öngörülmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019).

Yüksek hızlı demiryolu yapımında, Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir ve Ankara-Konya koridorları çekirdek ağ olarak belirlenmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018).



YHT Demiryolu Ağı





Demiryolu Hat Uzunluğu

	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak+İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959	-	10.959
2004	8.697	2.271	10.968	-	10.968
2005	8.697	2.276	10.973	-	10.973
2006	8.697	2.287	10.984	-	10.984
2007	8.697	2.294	10.991	-	10.991
2008	8.699	2.306	11.005	-	11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018 Eylül	9.131	2.395	11.497	1.213	12.710

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018 Raporu





Lojistik ve Ulaştırma Sektörü Hedefleri

	2018	2023
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km, Kümülatif)	1.213	5.595
Demiryolu Yolcu Taşımacılığının Toplam İçerisindeki Payı (Karasal, %)	1,3	3,8
Çift Hatlı Demiryolu Uzunluğunun Toplam Anahat İçerisindeki Payı (%)	12,4	26,3

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018 Raporu

Yıllık Seyahat İstatistikleri Raporu

Ulaşım Şekline Göre Yolcu Dağılımı

ULAŞIM MODU	Ankara Eskişehir (%)		Ankara Konya (%)		Ankara İstanbul (%)		Konya İstanbul (%)	
	Önce	Sonra	Önce	Sonra	Önce	Sonra	Önce	Sonra
Otobüs	55	10	70	17	30	22	50	30
Araç	37	18	29	17	35	33	35	31
Hızlı Tren	8	72	-	66	10	15	5	17
Hava Yolu	-	-	1	-	25	30	10	22

Kaynak: TÜİK 2018

YHT Toplam Yolcu Sayısı

YHT	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Konya-Ankara	0	406.636	1.371.369	1.744.605	1.890.320	1.798.000	1.775.000	2.047.000
Konya-İstanbul	0	0	0	0	30.776	659.000	684.000	905.000
İstanbul-Ankara	0	0	0	0	992.098	1.956.000	2.203.000	2.873.000
Ankara-Eskişehir	1.889.666	2.149.879	1.978.155	2.264.394	1.924.431	1.280.000	1.237.000	1.339.000
Total	1.889.666	2.556.515	3.349.524	4.207.324	5.085.697	5.693.000	5.899.000	7.164.000

Kaynak: TÜİK 2018



Ankara – Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi

Küçük Asya ile İpek Yolu güzergâhındaki Asya Ülkelerini birleştiren demiryolu koridorunun önemli akslarından biri olan Ankara - Sivas YHT hattının 2021 yılında devreye girmesi beklenmektedir. Bu hattın, Sivas - Erzincan, Erzincan - Erzurum - Kars hızlı tren hatlarıyla birlikte Bakü - Tiflis - Kars demiryolu projesiyle entegre edilmesi de amaçlanmaktadır.

Ankara - Sivas demiryolu 603 km olup seyahat süresi 12 saattir. Bu hat üzerinde yer alacak YHT maksimum 250 km/ saat hıza uygun, çift hatlı, elektrikli, sinyalli yeni yüksek hızlı demiryoludur. Bu sayede hat 198 km kısaltarak 405 km olmuş ve seyahat süresi de 2 saate inmiştir.

Mevcut Ankara - İstanbul, Ankara - Konya Yüksek Hızlı Demiryolu hatlarının devamında yapımı devam eden Ankara - İzmir Yüksek Hızlı Demiryolu hattının işletmeye açılması ile birlikte de, ülkemizin doğusu ile batısı arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan Ankara -Sivas güzergâhında YHT'lerin önemi kaçınılmaz bir şekilde artacaktır.





Balışeyh Yerköy Arası Deneme



Kaynak: (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018)

Ankara - Sivas YHT projesini takiben Kayseri-Yerköy arasında 250 km/saate uygun 142 km'lik çift hatlı, elektrikli ve sinyalli yüksek hızlı demiryolu hattı planlanmaktadır. Kayseri -Yerköy YHT projesi Ankara - Sivas YHT hattına Yerköy'den bağlanacaktır.



YHT Gar Projeleri

YHT operasyonlarında seyahat süresi, konfor, fiyat gibi etkenlerin yanı sıra tren garları da yolcu deneyimi açısından önem taşımaktadır. Garların lokasyonu (şehir merkezlerine yakınlığı, şehir içi ulaşım imkânı vb.), peyzajı ve mimarisi, garlarda sunulan yan hizmetler (otopark, tuvalet, alışveriş vb.) de YHT'nin kullanımı ve benimsenmesi açısından önemlidir. Bu anlayış kapsamında verilebilecek en önemli örnek Ankara YHT Garı'dır.

194,000 m²'lik inşaat alanı üzerine kurulmuş 33,500 m²'lik oturma alanına sahip Ankara YHT Garı Yap - İşlet - Devret Modeli ile inşa edilmiş ve 2016 tarihinde hizmete girmiştir. Garın AVM, restoran, otopark, otel vb. pek çok yan hizmet bulundurmaktadır. 400 metrelik 3 adet peron ve 6 adet hat bulunmaktadır.





Yüksek Hızlı Tren ve Kalkınma

Yüksek hızlı trenler, 250 - 1000 kilometrelik yolculuklar için karayolu taşımacılığından çok daha hızlı, daha güvenli ve daha konforlu ulaşım araçlarıdır (Baş & Yüzer, 2020). Yüksek hızlı tren, yüksek inşaat maliyetine sahip bir yatırımdır. YHT aynı zamanda hizmet sürdürülebilirliğini sağlamak için yüksek sayıda yolcu kapasitesi gerektirir.

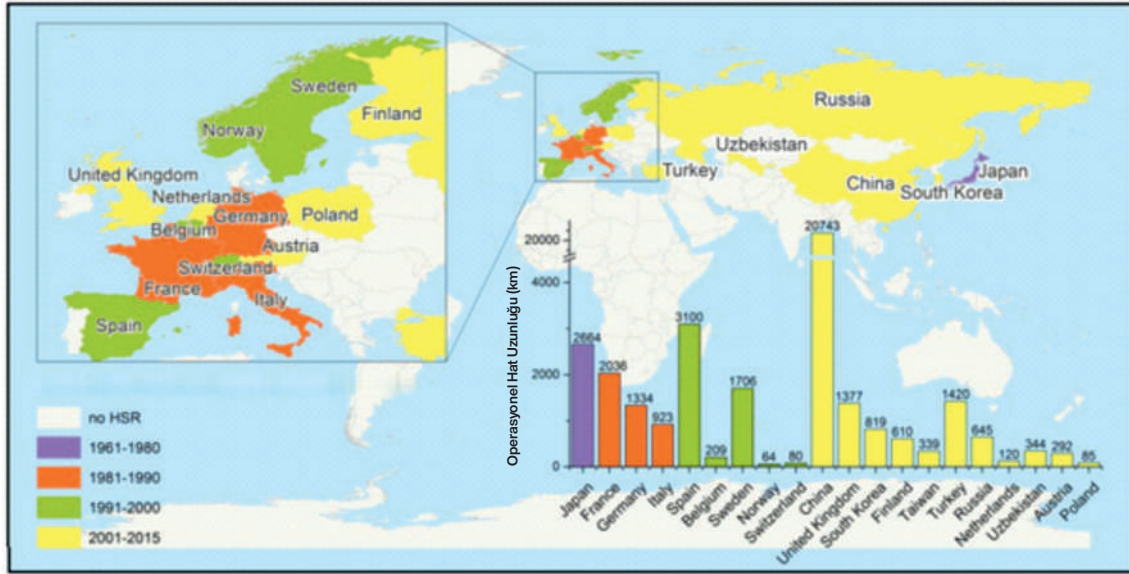
Dünyadaki ilk yüksek hızlı raylı sistemi, 1964'te Japonya'da faaliyete geçmiş olup Şinkansen (Shinkansen) veya "hızlı tren" olarak adlandırılmaktadır. Hızı 320 km/saat'i bulan Şinkansen, dakiklığı (trenler saniyesi saniyesine, zamanında kalkar), konfor (geniş, her zaman öne bakan koltuklara sahip ve sessiz kompartımanlar), güvenlik (tarihinde ölümcül kaza bulunmamaktadır) ve verimliliği ile bilinir (Japan - Guide, 2018). Japonya'da ortalama bir iş gününde 400.000'i aşkın insanın tren ile seyahat ettiği tahmin edilmektedir.

Japonya'nın ardından yüksek hızlı trene öncülük eden ülke ise Fransa'dır. Fransa 1981 yılında yüksek hızlı tren ile tanışmış olup bu hattın adı Lignes à grande vitesse (LGV) olarak bilinmektedir. Almanya, 1991 yılında, Inter-City Express (ICE) ismi ile yüksek hızlı tren seferlerini başlatmıştır. Avrupa Yüksek Hızlı Tren Ağı, farklı ülkelerin yüksek hızlı tren hatlarını birbirine bağlamak ve ülke ilişkilerini geliştirmek için Avrupa Birliği tarafından kurulmuş ve 1990 yılından bu yana bu ağa pek çok yatırım yapılmıştır (Baş & Yüzer, 2020). 2017'ye kadar, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, İspanya, İtalya ve İsviçre, Avrupa YHT ağı ile birbirine bağlanarak ülkeler arasındaki seyahat süreleri kısalmış ve kullanıcı aktivitesi artmış olup uzun vadede Türkiye'nin de bu ağa dâhil olması beklenmektedir (Baş & Yüzer, 2020).





Dünyadaki Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunlukları

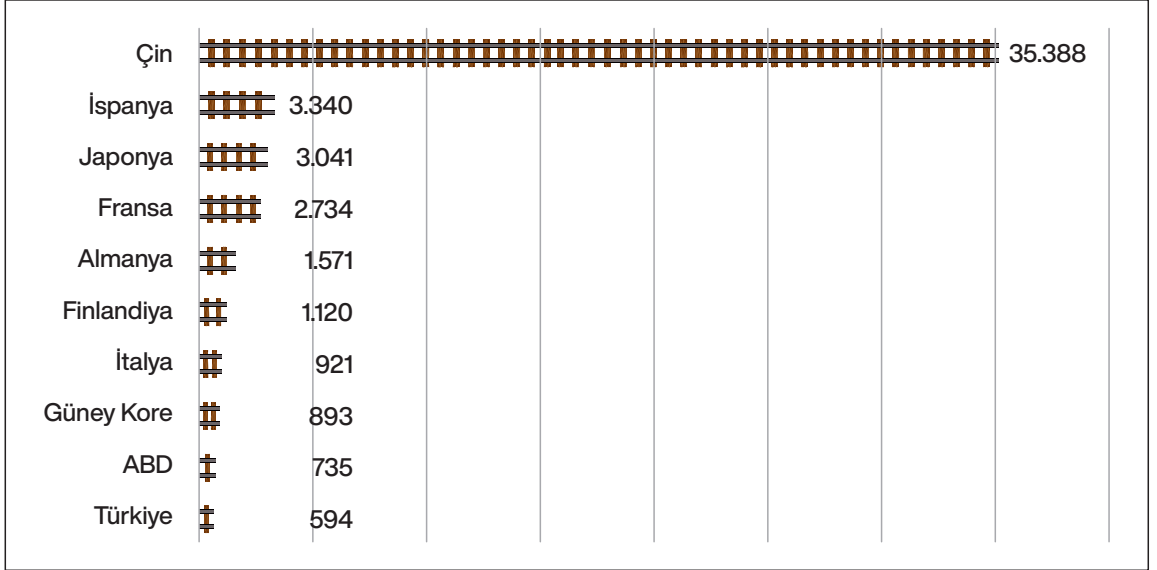


2015 yılı itibariyle küresel yüksek hızlı tren (YHT) gelişimi (Wang, Liu, Mao, & Sun, 2018)

Günümüzde Çin başta olmak üzere pek çok ülke yüksek hızlı tren hatlarını gün geçtikçe genişletmektedir. Çin, 1990'ların başında mevcut yüksek hızlı raylı sistemini planlamaya başlamış, Çin yüksek hızlı demiryolu hizmeti 2008 yılında faaliyete başlamıştır (Environmental and Energy Study Institute, 2018). Yüksek Hızlı tren donanım ve operasyon modellerini yurtdışından ithal ederek YHT operasyonlarına başlayan Çin günümüzde YHT donanım ve hizmetleri ihraç eder konuma gelmiştir. Çin, 2030 yılına kadar tüm eyalet başkentlerini (Lhasa hariç) ve yarım milyondan fazla insanı olan büyük şehirleri birbirine bağlamak için iddialı bir yüksek hızlı tren (HSR) programı uygulamaya almıştır (Wang, Liu, Mao, & Sun, 2018). Wang vd.'ye göre, Çin'de, 2030 yılına kadar YHT ağı, erişilebilirliği önemli derecede artıracak ve bu erişilebilirlik mekânsal eşitsizlikleri değiştirecek; YHT ortalama olarak tüm şehirlerin erişilebilirliğini % 61,7 artıracaktır (2018).



Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunluğu



Kaynak: Statista





Yüksek Hızlı Tren İçin Uzun Vadeli Beklentiler

Ekonomik Uygulanabilirlik: Bazı analistler, YHT gelirlerinin ve kar marjlarının düştüğünü ve ucuz uçuşların ve araba paylaşım hizmetlerinin insanları demiryolu seçeneklerinden uzaklaştırabileceğini iddia ederek, bazı ülkelerin YHT ağlarını aşırı genişletmiş olabileceğini öne sürmektedir. Ancak gerçekler bu uyarıların çok da gerçeği yansıtmadığını ortaya koymaktadır. Çin'de, YHT hatları karlılıklarını kanıtlamıştır ve Asya ve Avrupa'da YHT, birçok kısa rotada hava yolculuğuna alternatif olarak daha düşük maliyetli ve daha kısa seyahat süresi sağlamaktadır. Savunucuları, YHT merkezlerine sahip şehirlerin sayısını artırarak, ağ etkisinin YHT'nin gezginler için faydasını geometrik olarak artıracığını ve dolayısıyla tüm vatandaşlar için uzun vadeli ekonomik ve yaşam tarzı faydaları sağlayacağını savunmaktadır.

Diğer Teknolojilerle Rekabet: Manyetik kaldırma (magnetic levitation - maglev) ve hiper döngü (hyperloop – hız kovani) gibi teknolojiler her zamankinden daha hızlı demiryolu hızları vaat etmektedir. Maglev ve hyperloop sistemlerinin her ikisi de geleneksel YHT teknolojilerine nazaran daha fazla yatırım gerektirmektedir. Bununla birlikte, bu yeni teknolojilerin savunucuları, YHT'nin bu diğer demiryolu taşımacılığı programlarından farklı olarak olgun bir teknoloji olduğuna ve dolayısıyla hükümetler ve şehir planlamacıları için çok daha düşük riskli bir yatırım olduğuna dikkat çekmektedir. Hem maglev hem de hiper döngü çok maliyetlidir ve geleneksel YHT için söz konusu olmayan potansiyel sağlık ve güvenlik riskleri oluşturur.

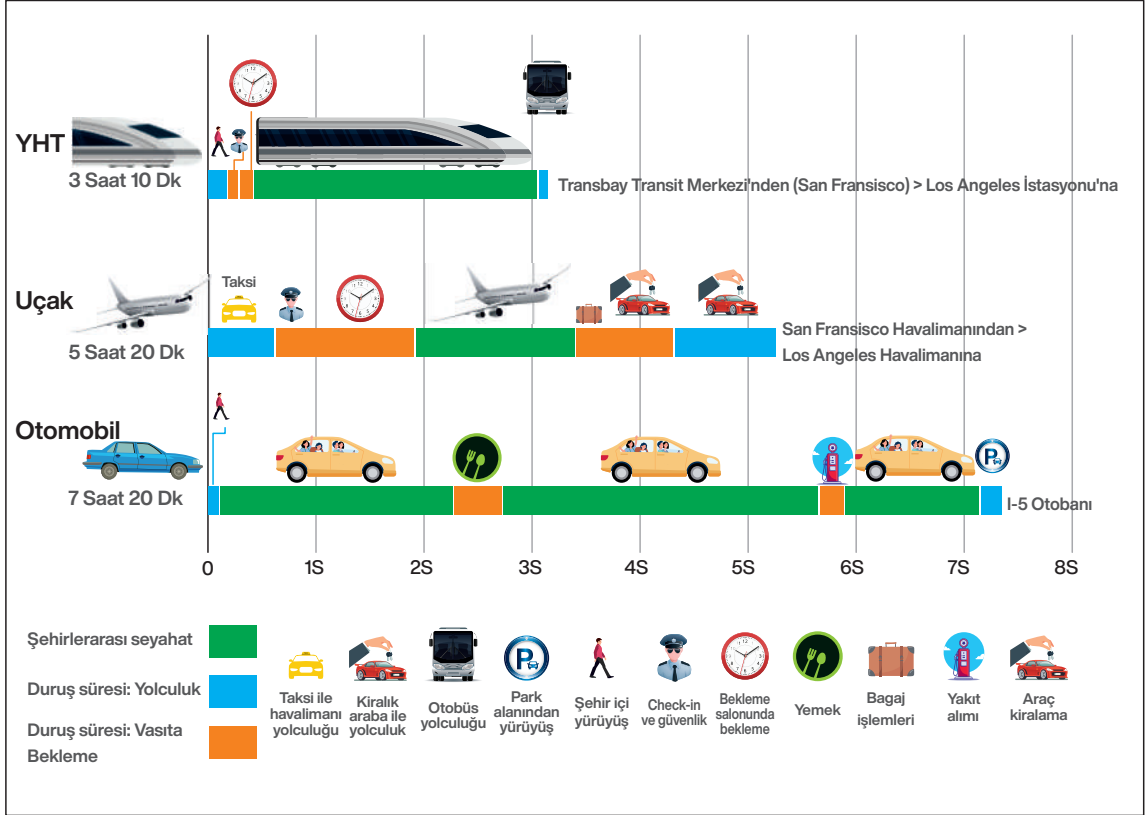
Ulaşım Avantajları: Pek çok kişi ekonomik kalkınmanın bir ulaşım sisteminin ana ölçüsü olmaması gerektiğini savunur, ancak şu da bir gerçektir ki, ulaşım sisteminin insan ve mal taşıma kabiliyeti değerlendirmede birincil önceliktir. Karayolu ve havalimanı projeleri de böyle değerlendirilmektedir. YHT sistemi benimseyen her ülke, bunu, her şeyden önce, ekonomik kalkınma ve faydalı yan etkiler elde etmek amacıyla, yani daha iyi güvenlik, yüksek kapasite ve sürdürülebilir hareketlilik amacıyla yapar.

Enerji Tasarrufu: Yollardaki ve otobanlardaki araç sayısının azaltılması, büyük enerji tasarrufu ve azalan petrol talebi anlamına gelir. Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) verilerine göre, yüksek hızlı tren, arabalarda araç kullanmaktan dört kat daha fazla enerji verimli ve uçmaktan neredeyse dokuz kat daha verimlidir.

Çevresel Hususlar: Yüksek hızlı tren, açıkça diğer ulaşım türlerine göre daha düşük sera gazı emisyonu sağlayan bir seçenektir. Pek çok ülkede, işletmelerin ve tüketicilerin emisyonlarını azaltmalarını gerektiren yasalar ve politikalar hâlihazırda yürürlüktedir ve/veya bu eğilimin zaman içinde artması beklenmektedir.



San Francisco Şehir Merkezi ile Los Angeles Şehir Merkezi Arasındaki Seyahat Süresi



Kaynak: US High Speed Rail Association

Sosyo-ekonomik kalkınma açısından YHT'nin etkileri özelinde dünya örneklerine bakıldığında, YHT hatlarının geçtiği bölgelerde özellikle turizm sektörünün geliştiğı, turizm ile beraber iş dünyasının da YHT'den yüksek oranda faydalandığı görölmektedir. YHT'nin bir ülkenin ulaşım sisteminde radikal etkiler yaratma potansiyeli vardır. YHT sayesinde artan ulaşım hızı seyahat sürelerini kısaltır ve şehirler ile çevredeki anakent (metropol) bölgeler arasındaki mekânsal etkileşimi, birliğı ve rekabeti yeniden düzenler (Kim & Sultana, 2015).



Farklı ülkelerdeki YHT sistemlerinin analizi göstermektedir ki yüksek hızlı tren;

- Gezi sayı ve türlerinde artış sağlamaktadır (Casares & Coto-Millán, 2011)
- Zaman tasarrufu sağlamaktadır (Shaw, Fang, Lu, & Tao, 2014)
- Kaza sayısında ve çevre kirliliğinde azalma sağlamaktadır (Takatsu, 2007)
- Ekonomik maliyetler açısından özellikle orta mesafelerde oldukça rekabetçidir; trafik hacmi arttıkça daha fazla ekonomik fayda sağlar (Albalade & Bel, 2012)
- Potansiyeli yüksek, belli bir koridorda devreye alındığında hava, karayolu ve geleneksel demiryolu hizmetlerini kullananların tercihlerini değiştirebilir ve mobiliteyi belirgin şekilde artırabilir (Albalade & Bel, 2012)
- Doğal rakibi olan havayolu ve karayoluna kıyasla daha çevreci olduğundan, orta mesafeli ulaşımı daha çevre dostu hale getirir (Albalade & Bel, 2012). Örneğin, Madrid-Barcelona YHT hattının açılmasıyla iki şehir arasında havayolu ile yapılan seferlerin oranı % 88'den % 52'ye düşmüştür (Baş & Yüzer, 2020).
- Bağlanan şehirler arasındaki erişilebilirliği geliştirir; bu şehirler arasındaki boşluğu (tünelle etkisi) giderir (Gutiérrez Puebla, 2005)
- Ekonomik büyümeyi tetikleyecek potansiyele sahiptir. Örneğin Çin'de 1980'lerin başında ulusal olarak belirlenmiş üç özel ekonomik bölgeden (Shenzhen, Zhuhai ve Shantou), Hong Kong ve Guangzhou'ya yakın olan Shenzhen'in en güçlü büyümesini yaşaması ve 30 yıl içinde kendisini küçük bir kasabadan birinci sınıf bir şehre dönüştürmesinin üzerinde YHT'nin büyük katkısı vardır. (Dünya Bankası, 2013).



Eskişehir - Ankara Yolcu Tercihleri

Ulaşım Modeli	Hızlı Tren Öncesi %	Hızlı Tren Sonrası %
Otobüs	55	10
Özel Araç	37	18
Tren - Hızlı Tren	8	72

Kaynak: MEVKA 2011

Konya - Ankara Yolcu Tercihleri

Ulaşım Modeli	Hızlı Tren Öncesi %	Hızlı Tren Sonrası %
Otobüs	70	35
Özel Araç	29	11
Tren - Hızlı Tren	-	54

Kaynak: MEVKA 2011

Konya - Ankara Arası Yolcu Piyasa Değişimi (Günlük) Ulaşım Aracı

	Yolcu Sayısı YHT'den Önce	Pay %	Yolcu Sayısı YHT'den Sonra	Pay %
Otobüs	4616	70	2500	35
Özel Araç	1920	29	780	11
Havayolu	40	0.6	0	0
Hızlı Tren	0	0	3800	54
Toplam	6576	100	7080	100

Kaynak: MEVKA 2011





Dünyadan Örneklerle Yüksek Hızlı Tren'in Sosyo-Ekonomik Etkileri

Fransa'da TGV (Train à Grande Vitesse), Paris ve hizmet verdiği diğer şehirlerarasındaki trafiğin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur. Ancak iş trafiğinde meydana getirdiği değişimi analiz etmek oldukça zordur. Paris ve Lyon arasındaki TGV hattı, Lyon'daki otel sahipleri açısından Parislilerin işlerini bir günde tamamlayarak konaklamadan dönmeleri nedeniyle sorun yaratmıştır. Lyon otel sahiplerinin ekonomik anlamda uğradıkları zararlar birlikte, Paris Lyon hattındaki diğer duraklarda turizm sektörü gelişerek yeni kâr fırsatları yaratmıştır. Ayrıca, TGV ile ara durakların çok daha rahat ve hızlı biçimde Paris piyasalarına ulaşımı sağlanmıştır. Yüksek hızlı trenin temel etkisi, büyük şehirler arasında yarattığı net ekonomik etkiden çok, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olmuştur.

Aynı etkiler Nantes bölgesinde de beklenmiş, ancak etkiler daha çok arazi ve mülk fiyatlarında değişim şeklinde ortaya çıkmış, ekonomik faaliyetin gelişimi ise sınırlı olmuştur. Ancak TGV'nin hizmete girmesinden sonra Nantes bölgesindeki turizm sektöründe, otellerin ve diğer turistik hizmetlerin artmasıyla önemli bir gelişme ortaya çıkmıştır.

Londra'dan 1 saat uzaklıktaki kasabalar Londra metropolü için yakın mesafe yerleşimlerini oluşturmuş ve "işe ulaşma amaçlı yolculuk" kavramını üretmiştir. Burada, insanların çalıştıkları ve değer yarattıkları yerlerle, yaşadıkları ve gelirlerini harcadıkları yerler arasında uyumsuzluğun olduğu süreç başlamıştır. Böylece hızlı tren hizmeti olan yerlerde yüksek katma değerli faaliyetlerin Londra'dan bu bölgelere doğru yayılması etkisi ortaya çıkmıştır. Londra'dan bu merkezlere tersine biçimde işe yolculuk da başlamıştır. Bu durum ise, yüksek hızlı tren hizmeti olmayan kasabaların yerel hizmet faaliyetlerini Londra'nın ekonomik katma değerine bir katkı sağlayacak biçimde etkilemiştir. Sonuç olarak Londra'da çalışan insanlar burada katma değer yaratarak kazandıkları gelirleri, hızlı tren hattı olan şehirlerde yaşayarak harcar hale gelmişlerdir. İngiltere örneğinde ekonomik olarak daha güçlü olan 4 güney alt bölge istihdamını bilgi yoğun hizmetlerde artırmıştır. Diğer alt bölgeler ise kendilerini kamu hizmetlerinde göstermiş; ancak Pennine Lancashire şehri ağır sanayiye dayalı yapısıyla istisnai bir durum göstermiştir.

İspanya'da Madrid - Sevilla yüksek hızlı tren hattı üzerinde bulunan "Ciudad Real" şehri yüksek hızlı trenlerin kent gelişimine ve arazi kullanımına etkisine ilişkin çok iyi bir örnek oluşturmaktadır. 1992 yılında Madrid - Sevilla Yüksek Hızlı Tren Hattı faaliyete geçmeden 6 yıl önce, Ciudad Real kentinde eğitime başlayan üniversite kentin yapısını bir ölçüde değiştirmiş ve kentleşmeye katkı sağlamıştır. Yüksek hızlı tren projesinin onaylanması ve inşa faaliyetlerin hayata geçmesinin ardından Ciudad Real'de özellikle üniversite öğrenci sayısında büyük bir artış meydana gelmiştir. Kentin üniversite bölgesinde, yüksek hızlı tren istasyonu çevresinde, kent merkezinde ve kentin dış çeperindeki konut alanlarında, konut talepleri artmıştır. Bu artış göstermektedir ki, yüksek hızlı trenin gelecek olması, şehir dışından daha çok öğrencinin eğitim hayatını sürdürmek için Ciudad Real Üniversitesi'ni tercih etmesine, bu da öğrenci sayısının artmasına ve konaklama ihtiyacının doğmasına sebep olmuştur. Şehrin hızlı trenden önce sahip olduğu birikimler ve hızlı trenin getirdiği fırsatlara verdiği tepkilerle birlikte dönüşümün daha etkin ortaya çıktığı söylenebilir. Bu bağlamda, yüksek hızlı tren, şehrin birikimleri ve fırsatları değerlendirme reaksiyonu ile birlikte, Madrid'e 1 saat uzaklıkta olan Ciudad Real bir alt mega şehir merkezine dönüşmüştür. Bu sürecin temelinde sermaye birikimiyle birlikte bölgesel bir üniversite ve iş merkezi yatmaktadır.

Yapılan çalışmalar Japonya'da YHT duraklarının olduğu şehirlerdeki nüfus artışının, bu hattın olmadığı şehirlerden daha fazla olduğunu tespit etmişlerdir. Ancak bazı çalışmalara göre de bu sonuçtaki neden - sonuç ilişkisinin yönü tartışmalıdır. Japonya'daki Shinkansen hızlı tren hizmeti ile istihdam artışı olduğu muhakkaktır. Ancak hattın bulunduğu değişik yerlerde istihdam artışının sebepleri de farklılıklar göstermektedir.

İşgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörlere bakıldığında bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladıkları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmet sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulgulardan biri de tüm bu gelişmelerin çoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır.





Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır. Özellikle hizmet sektörüne arz eden firmalar için ulaşım imkânlarının artışı daha fazla pazara ulaşmak anlamına geldiği gibi, gelişmiş bölgelerden rekabetçi firmalarla daha fazla rekabete açık hale gelmeleri anlamını da taşır.

İngiltere Taşımacılık İdaresi raporuna (2005) göre, yüksek hızlı tren hizmeti işgücünün çok olduğu bölgelerden işgücü ihtiyacı olan bölgelere transfer sağlayarak işverenler, çalışanlar ve tüm toplum açısından fayda yaratmaktadır. Ulaşım olanaklarındaki artışa bağlı olarak yeni iş kolları açığa çıkabilir. Hatta yeni iş kolu yerine iş yerinin ulaşım ağının lokasyonuna göre yer değiştirmesi bile bir yeni yatırım olarak ele alınabilir. Bu anlamda ilk yatırımların ve ilk istihdam edilenlerin marjinal katkısı daha fazla olacaktır. Yani marjinal verim hem sermaye hem de emek için zamanla azalacaktır. Bu, gelişmesi muhtemel iş alanlarına önce girenlerin kâr potansiyeli olarak avantaja sahip olacakları anlamına gelir. “Her şey bir gelişsin, otursun, sonra ben yatırıma ona göre ayarlarım” mantığının, daha az kâr ve belki de zarar getirmesi, bir nebze olsun bu yüzdendir.

Artan ulaşım imkânları ve ilgili bölgenin gelişen ekonomisi, bölgenin ekonomik yapısında da gözle görülür değişim yaratacaktır. Hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma, ilgi konusu olan bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarılması, madencilik gibi) ikincil üretime yani imalat sanayisinde üretime doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanırsa, ikinci adımda değişim, imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtım ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır. Eskişehir sanayi ve genel ekonomik kalkınmışlık durumuna göre 2. yapıya uygun durmaktadır. Yani, Eskişehir için bu anlamda gelişmiş ve ileri teknoloji kullanan imalat, mal ve hizmetlerin lojistiği ve hizmetler sektörü önem kazanacaktır tespiti yapılabilir.

Kaynak: (Afşar, 2015)



YHT, şehir dışındaki geliri şehre aktarmasında iki şekilde aktarabilir (Afşar, 2015);

- **Katalizör Rolü:** Düşük ekonomik büyümeye sahip olan YHT hattına yakın bölgelerde, tamamiyle yeni tip ekonomik aktiviteleri bölgeye kazandırabilir. Bunun gerçekleştirilebilmesi, YHT sistemi ile ekonomik kâr potansiyeli artacağını bekleyen yerel aktörlerin yeni yatırımları göze alması ile mümkündür.
- **Kolaylaştırıcı Rol:** Göreceli olarak daha yüksek ekonomik ve sosyal refaha sahip olan şehirlerde, YHT sistemi zaten var olan ekonomik gücün devamlılığını besleyebilecek bir rol oynayabilir. Bu bölgelerde her türlü altyapı geliştirilerek YHT sisteminin etkileri tüm bölgeye iletilebilir.

Çoğu etki araştırması göstermektedir ki, gelişmiş ekonomilerdeki ulaşırma yatırımlarının ekonomik performans üzerindeki olumlu etkisi oldukça mütevazıdır. Örneğin, Avrupa Komisyonu 25 yılda, öncelikli Trans Avrupa Ağlarının (TEN) Avrupa Birliği GSYİH'sına % 0.25 ve istihdama % 0.11 katkı sağlayacağını tahmin etmiştir (European Comission, 1997). Bununla beraber 2000 yılından bu yana AB, YHT'nin sağladığı çevresel ve sosyo-ekonomik faydalar nedeniyle, yüksek hızlı demiryolu altyapı yatırımlarını desteklemek için 23,7 milyar Euro eş finansman sağlamıştır (European Court of Auditors, 2018).





METODOLOJİ



Geleceğe Hızlı yolculuk Hızlı Tren Çalıştayı'nın amacı, 2021 yılı ikinci yarısında Ankara – Sivas arası seferlere başlayacak olan hızlı trenin, Sivas ve çevresinde, kültürel, ekonomik, demografik ve sosyal yapı üzerinde yaratması muhtemel etkilere hazırlıklı olmak için paydaşlardan gelecek fikirlerin ve politika önerilerinin ortaya konulmasıdır. Bu amaçla, çalışma kapsamında yüz yüze odak grup görüşmeleri yapılmıştır. Çalıştay sırasında ve sonrasında gerçekleştirilen anket çalışmasının amacı ise YHT'nin nasıl algılandığını ve şehrin sosyo-ekonomisi üzerindeki potansiyel etkilerinin araştırılmasıdır.

Geleceğe Hızlı Yolculuk – Hızlı Tren Çalıştayı kapsamında, Sivas özelinde fikirlerine başvurulmak üzere konusunda yetkin yaklaşık 300 kişinin katılımı ile 22 masada tematik gruplar oluşturulmuş, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Sivas Bilim Teknoloji Üniversitesi ve ORAN Kalkınma ajansından gelen deneyimli moderatörlerimiz eşliğinde odak grup görüşmeleri yapılmıştır. Böylece grupların YHT konusunda görüşleri alınmıştır. Katılımcılara verilen “katılımcı soru formu” ve “katılımcı anketleri” ile katılımcıların fikirleri yazılı olarak da kaydedilmiştir.

Çalıştayda katılımcılara temel olarak aşağıdaki 4 soru sorulmuş ve bu 4 soru çerçevesinde katılımcıların görüş üretmesi istenmiştir:

1. Yüksek Hızlı Trenin şehrimize gelişi özelinde, Sivas ili ve kendi sektörünüzün GZFT (SWOT) analizi
2. Yüksek Hızlı Trenin şehrimize gelişi konusunda somut politika önerileriniz
3. Kendi sektörünüz dışında YHT sizce hangi sektörü olumlu / olumsuz etkileyecektir? Neden?
4. Sizce, hâlihazırda YHT altyapısının olduğu diğer illerde (İstanbul, Eskişehir, Konya, Ankara) ve dünyada, YHT ilgili bölgenin kalkınmasına katkı sağlamış mıdır? YHT Sivas üzerinde de aynı etkiyi yaratabilir mi?

Odak grup görüşmeleri sonrasında katılımcılardan alınan görüşler moderatörler tarafından raporlanmış ardından da çalıştay çalışma grubu tarafından bir araya getirilerek incelenmiş ve uygun şekilde birleştirilmiştir.

Çalıştay kapsamında ayrıca çevrim içi (online) anket uygulanmış, çevrim içi anket sonuçları ile katılımcıların doldurmuş olduğu matbu anket sonuçları birleştirilerek analiz edilmiştir.





Araştırmanın çalışma grubu, kolayda örneklem yolu ile oluşturulan 538 kişiden oluşmaktadır. Örneklemin ana kütleyi mümkün olduğu kadar temsil edebilmesi için farklı demografik özellikte insanlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Çevrim içi ve matbu şekilde gerçekleştirilen anket formu temel olarak iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm katılımcıların demografik özelliklerini belirlemeyi amaçlayan 5 adet demografik sorudan, ikinci bölüm ise Sivas halkının yüksek hızlı trenden sosyal, ekonomik ve kültürel katkı beklentilerini belirlemeye yönelik oluşturulan 19 tane 5'li likert tipinde ifadeden oluşmaktadır.

Bu ifadelerle verilebilecek cevap seçenekleri

1=Hiç Katılmıyorum

2=Katılmıyorum

3=Kararsızım

4=Katılıyorum

5=Tamamen Katılıyorum

şeklinde puanlanmıştır.

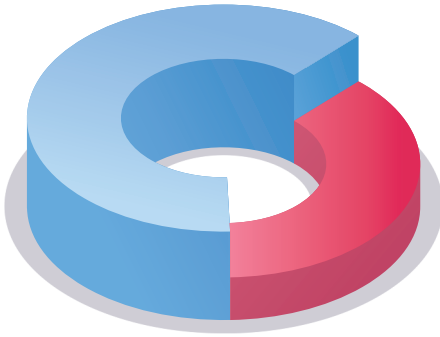
Geleceğe Hızlı Yolculuk – Hızlı Tren Çalıştayı kapsamında elde edilen nitel ve nicel araştırmaya ait çıktılar, bulgular ve analizler stratejik plana baz oluşturmuştur.



Nicel Araştırmaya Ait Bulguların Analizi

Çalışmada kapsamında elde edilen verilerin analizinde IBM SPSS 23.0 paket programı kullanılmıştır. Toplam 538 katılımcıdan elde edilen sonuçlara göre katılımcıların demografisi aşağıdaki gibidir. Ankete katılan katılımcıların %42,8'ini kadın, %57,2'sini erkek katılımcılar oluşturmaktadır.

Katılımcılar Cinsiyeti

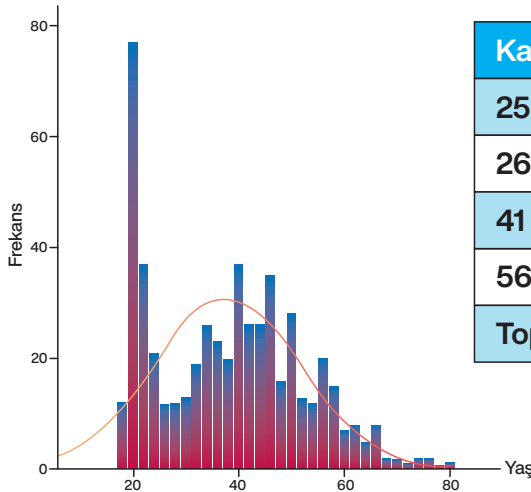


Katılımcı Cinsiyeti	Frekans	Yüzde
Kadın	230	42,8%
Erkek	308	57,2%
Toplam	538	100%

■ Erkek ■ Kadın

Ankete katılan katılımcıların yaşa göre dağılımı aşağıdaki gibidir. Katılımcıların yaş dağılımına bakıldığında ortalama yaşın 38 olduğu görülmektedir.

Anket Katılımcıların Yaşı

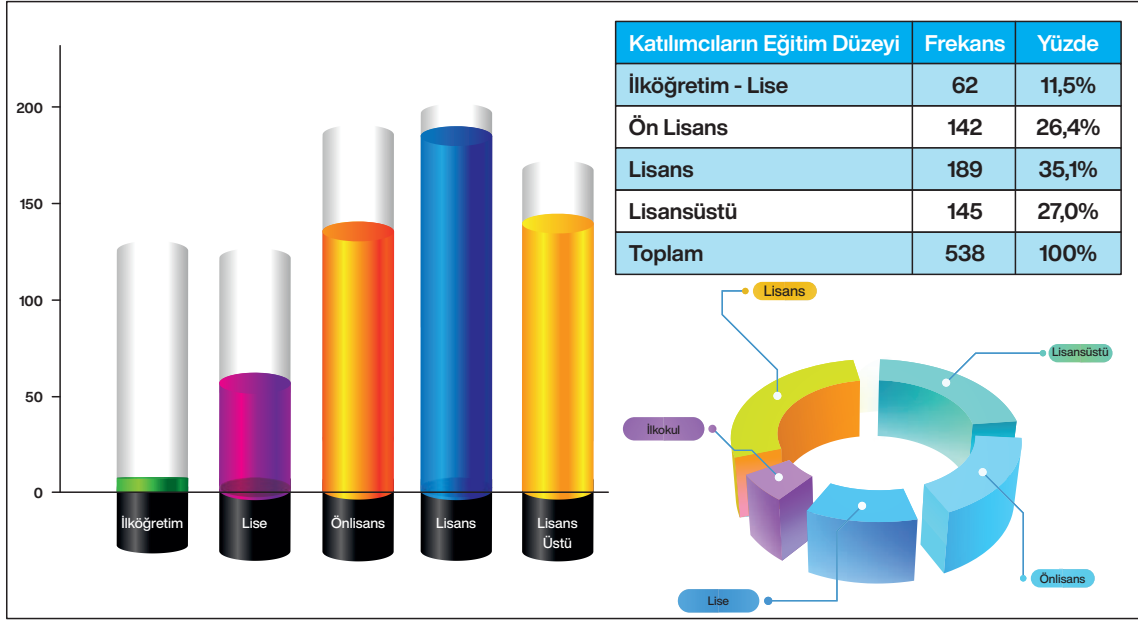


Katılımcı Yaşı	Frekans	Yüzde
25 yaş ve altı	157	29,1%
26 -40	152	28,3%
41 - 55	163	30,3%
56 ve üzeri	66	12,3%
Toplam	538	100%

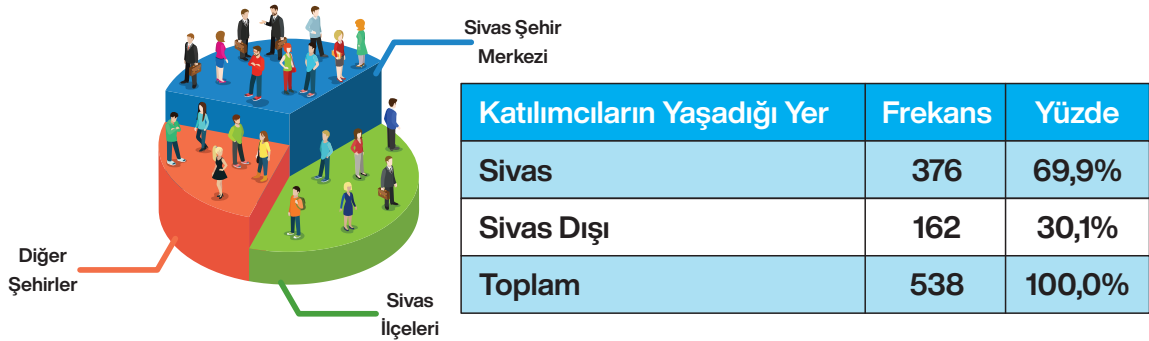




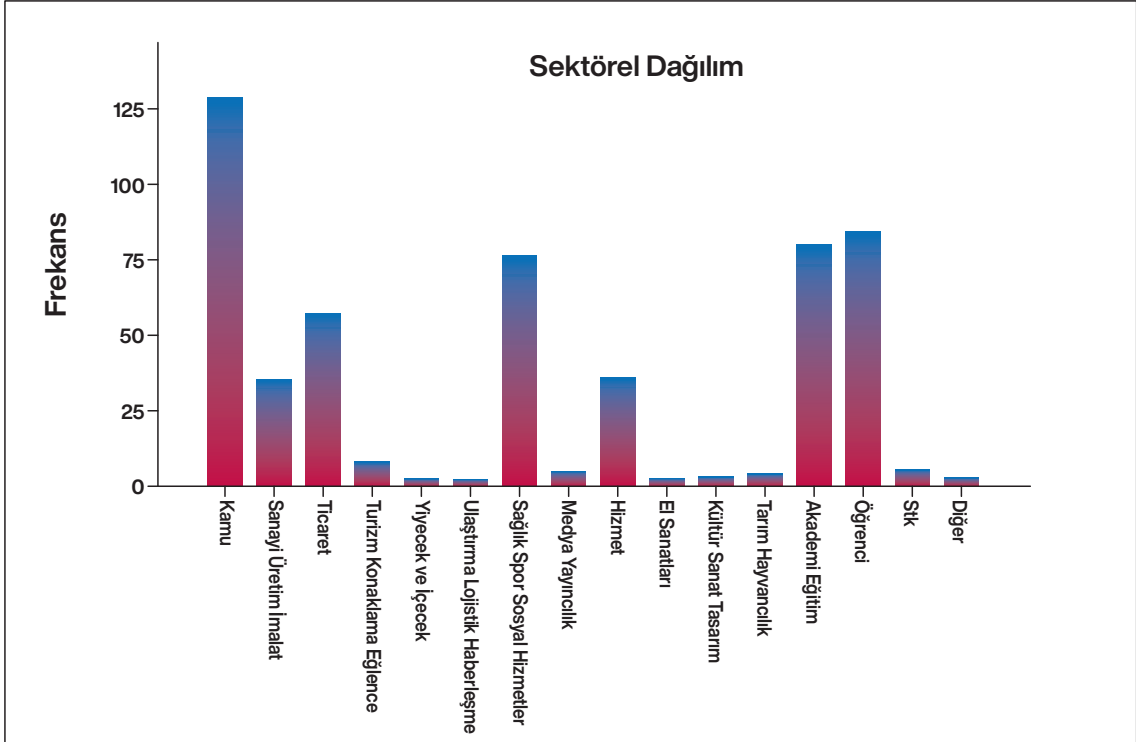
Ankete katılan katılımcıların eğitim durumlarına ait sonuçlar aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Anket katılımcılarının büyük oranda üniversite eğitimi aldığı görülmektedir.



Ankete katılan katılımcıların yüzde 69,9'unun yaşadığı yer Sivas ve ilçeleri iken yüzde 30,1'i Sivas dışında yaşamaktadır.



Ankete katılan katılımcıların sektörleri aşağıdaki tablodaki gibidir. Katılımcılarının büyük çoğunluğunun kamu çalışanı olduğu (%24), sanayi, ticaret ve hizmet sektöründen katılımcıların ise toplam katılımcıların toplam %24'ünü oluşturduğu görülmektedir.



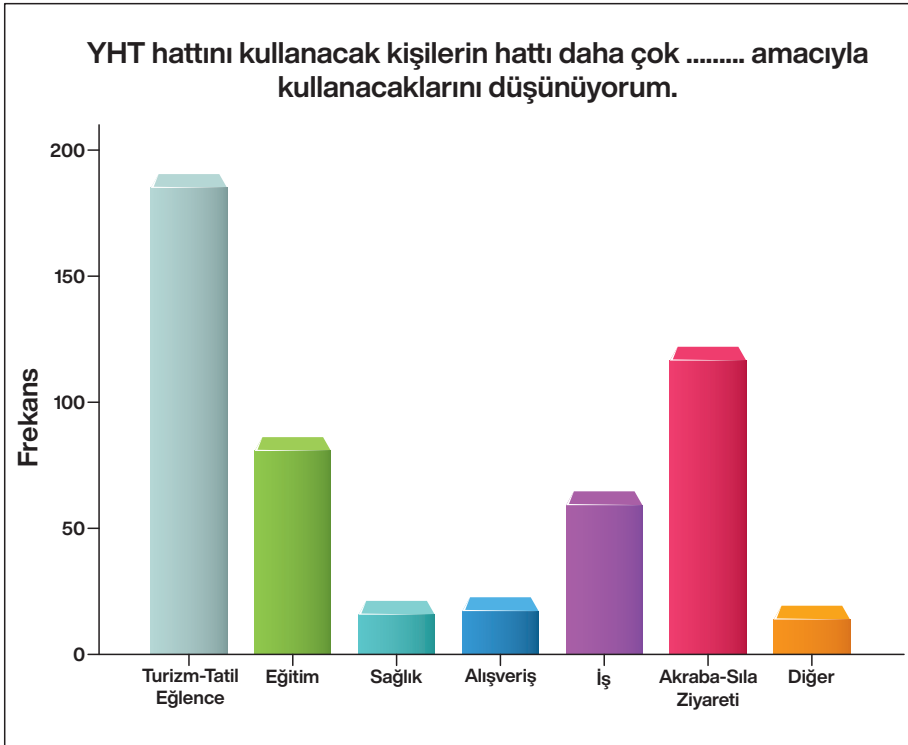
Katılımcıların Sektörü	Frekans	Yüzde
Kamu	129	24,0%
Akademi - Eğitim	80	14,9%
Sağlık - Spor	76	14,0%
Ticaret	57	10,5%
Sanayi	36	6,6%
Hizmet	36	6,6%
Diğer	124	23,6%
Toplam	538	100%





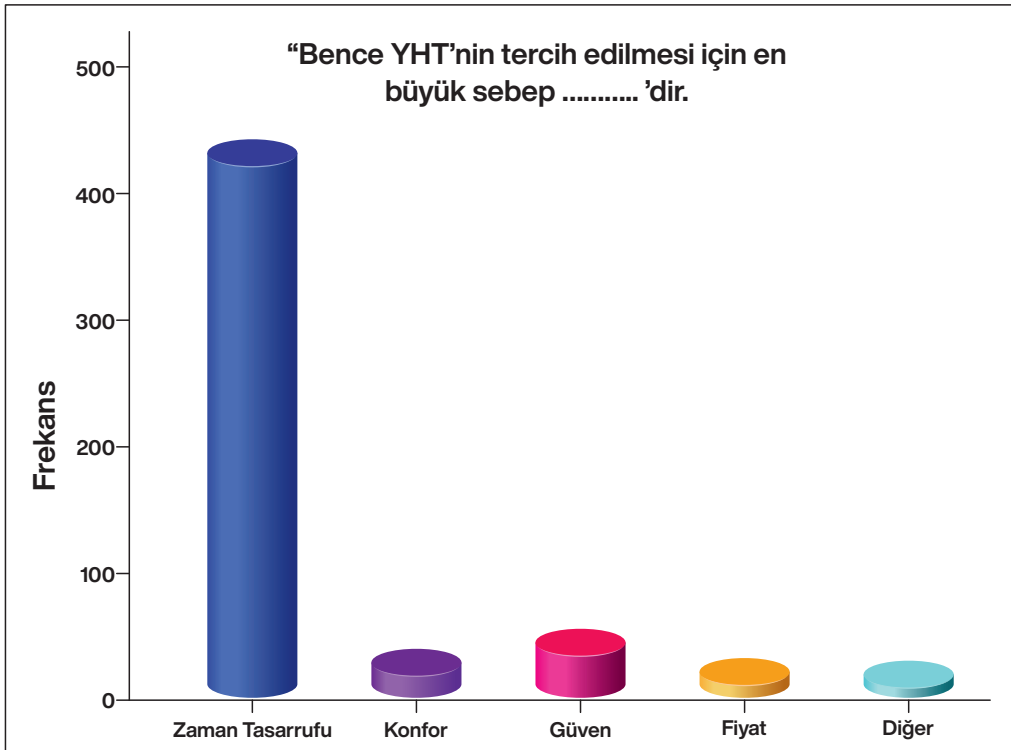
Ankete katılan katılımcıların yüksek hızlı trenin ağırlıklı olarak turizm, tatil ve eğlence amaçlı kullanılacağını düşünmektedir (%35,5). Bu amacı, %22,9 ile akraba ve sıra ziyareti, %16,1 ile eğitim, % 12,1 ile iş temalı seyahatler izlemektedir.

"YHT hattını kullanacak kişilerin hattı daha çok amacıyla kullanacaklarını düşünüyorum."	Frekans	Yüzde
Turizm-Tatil-Eğlence	191	35,5%
Eğitim	87	16,1%
Sağlık	22	4,1%
Alışveriş	23	4,3%
İş	65	12,1%
Akraba-Sıla Ziyareti	123	22,9%
Diğer	27	5,0%
Toplam	538	100,0%



Ankete katılan katılımcıların çok büyük bir çoğunluğu (%82,3) yüksek hızlı trenin zaman tasarrufu sağlayacağını ve bu sebeple tercih edileceğini düşündüklerini belirtmişlerdir.

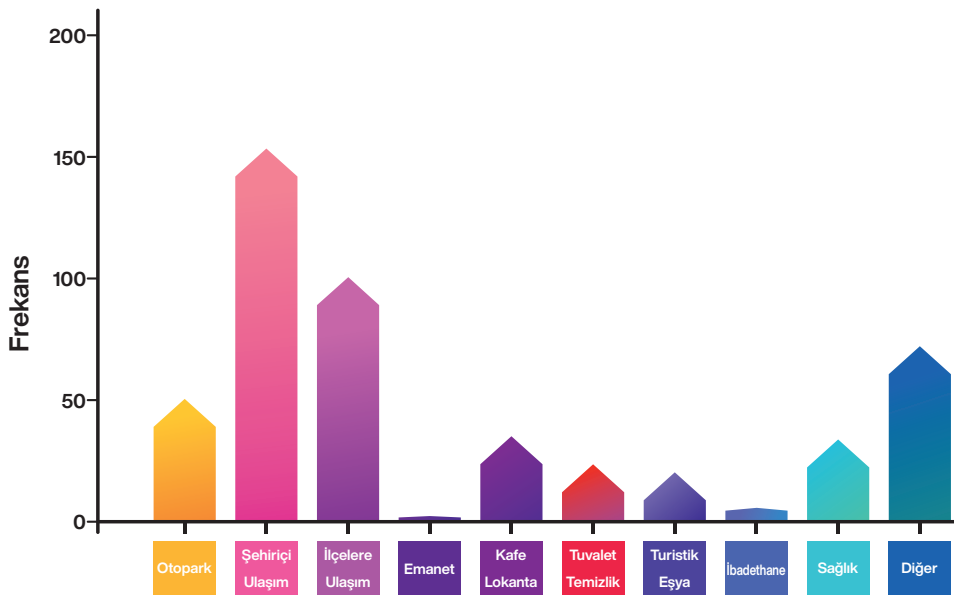
"Bence YHT'nin tercih edilmesi için en büyük sebep 'dir.	Frekans	Yüzde
Zaman Tasarrufu	443	82,3%
Konfor	19	3,5%
Güven	48	8,9%
Fiyat	16	3,0%
Diğer	12	2,3%
Toplam	538	100,0%





Ankete katılan katılımcıların yüksek hızlı tren hizmetinin etkinliği açısından şehir içi ulaşım imkânlarının (%28,6) ve ilçelere ulaşım imkânlarında (%18,8) mutlaka iyileştirme yapılması gerektiğini düşündüklerini belirtmişlerdir.

"YHT Hizmetinin etkinliği açısından yan sektör hizmetlerinin elzem olduğunu düşünüyorum."	Frekans	Yüzde
Otopark	51	9,5%
Şehir İçi Ulaşım	154	28,6%
İlçelere Ulaşım	101	18,8%
Kafe-Lokanta	35	6,5%
Temizlik-Tuvalet	24	4,5%
Turistik Eşya	20	3,7%
Sağlık	34	6,3%
Diğer	119	22,1%
Toplam	538	100,0%





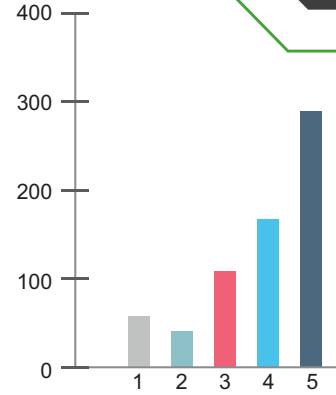
Divriği Ulu Camii



ÖLÇEK SORULARI

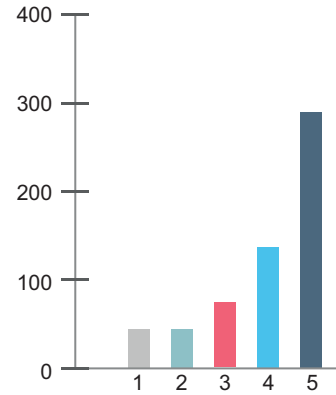
Yüksek Hızlı Trenin yeni iş fırsatları yaratacağını düşünüyorum.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	29	5,4	5,4	5,4
Katılmıyorum	23	4,3	4,3	9,7
Kararsızım	67	12,5	12,5	22,1
Katılıyorum	117	21,7	21,7	43,9
Tamamen Katılıyorum	302	56,1	56,1	100,00
Toplam	538	100,00	100,00	



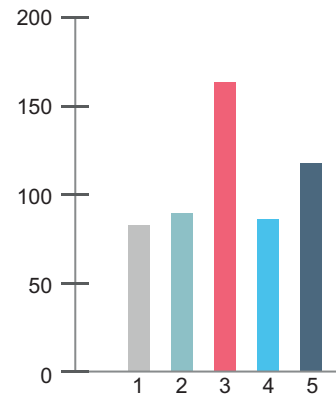
Yüksek Hızlı Trenin iş hacmini arttıracacağını düşünüyorum.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	28	5,2	5,2	5,2
Katılmıyorum	28	5,2	5,2	10,4
Kararsızım	79	14,7	14,7	25,1
Katılıyorum	129	24,00	24,00	49,1
Tamamen Katılıyorum	274	50,9	50,9	100,00
Toplam	538	100,0	100,0	

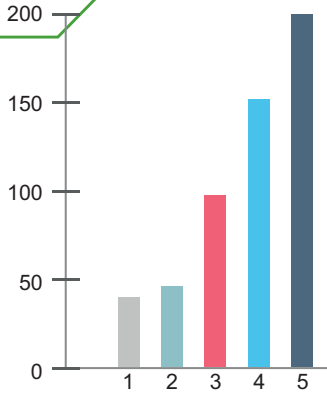


Yüksek Hızlı Trenin işsizliğe çözüm olacağını düşünüyorum.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	87	16,2	16,2	16,2
Katılmıyorum	90	16,7	16,7	32,9
Kararsızım	156	29,0	29,0	61,9
Katılıyorum	88	16,4	16,4	78,3
Tamamen Katılıyorum	117	21,7	21,7	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

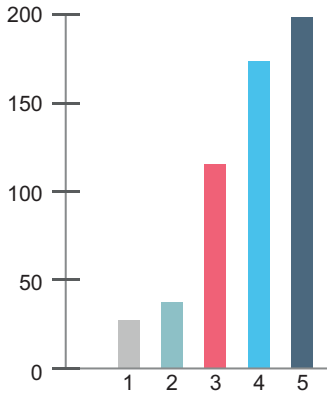


Yüksek Hızlı Trenin yatırımları arttıracacağını düşünüyorum.



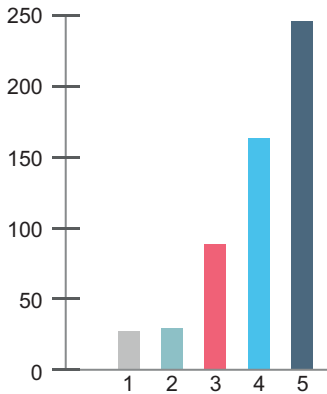
Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	36	6,7	6,7	6,7
Katılmıyorum	46	8,6	8,6	15,2
Kararsızım	99	18,4	18,4	33,6
Katılıyorum	162	30,1	30,1	63,8
Tamamen Katılıyorum	195	36,2	36,2	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

Yüksek Hızlı Trenin iş sürdürülebilirliğini arttıracacağını düşünüyorum.



Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	24	4,5	4,5	4,5
Katılmıyorum	39	7,2	7,2	11,7
Kararsızım	115	21,4	21,4	33,1
Katılıyorum	172	32,0	32,0	65,1
Tamamen Katılıyorum	188	34,9	34,9	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

Yüksek Hızlı Trenin turizme olumlu etkisi olacaktır.

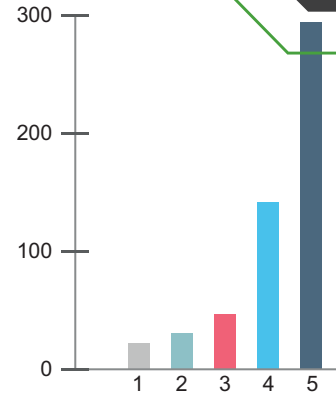


Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	13	2,4	2,4	2,4
Katılmıyorum	10	1,9	1,9	4,3
Kararsızım	53	9,9	9,9	14,1
Katılıyorum	115	21,4	21,4	35,5
Tamamen Katılıyorum	347	64,5	64,5	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	



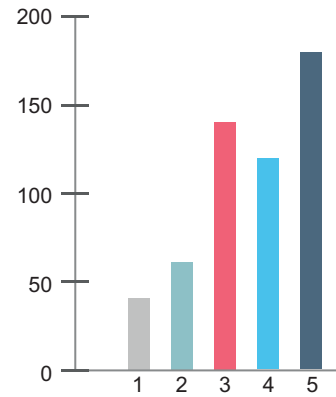
Yüksek Hızlı Trenin sanayiye olumlu etkisi olacaktır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	24	4,5	4,5	4,5
Katılmıyorum	25	4,6	4,6	9,1
Kararsızım	90	16,7	16,7	25,8
Katılıyorum	154	28,6	28,6	54,5
Tamamen Katılıyorum	245	45,5	45,5	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	



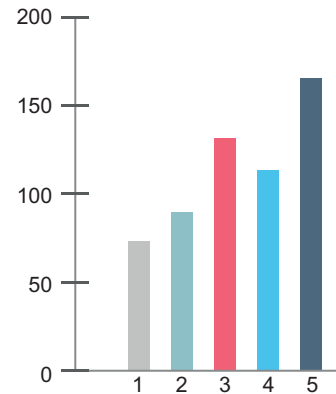
Yüksek Hızlı Trenin ticarete olumlu etkisi olacaktır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	17	3,2	3,2	3,2
Katılmıyorum	27	5,0	5,0	8,2
Kararsızım	59	11,0	11,0	19,1
Katılıyorum	154	28,6	28,6	47,8
Tamamen Katılıyorum	281	52,2	52,2	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

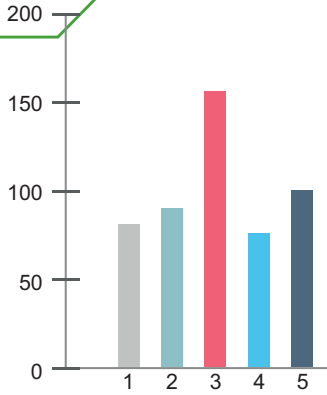


Yüksek Hızlı Trenin hammadde teminine olumlu etkisi olacaktır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	44	8,2	8,2	8,2
Katılmıyorum	64	11,9	11,9	20,1
Kararsızım	142	26,4	26,4	46,5
Katılıyorum	115	21,4	21,4	67,8
Tamamen Katılıyorum	173	32,2	32,2	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

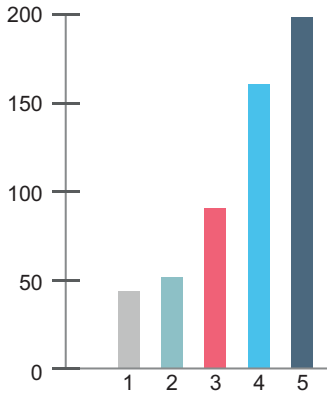


Yüksek Hızlı Trenin göç üzerinde olumlu etkisi olacaktır.



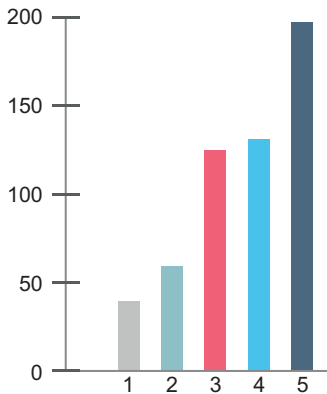
Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	67	12,5	12,5	12,5
Katılmıyorum	93	17,3	17,3	29,7
Kararsızım	117	21,7	21,7	51,5
Katılıyorum	108	20,1	20,1	71,6
Tamamen Katılıyorum	153	28,4	28,4	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

Yüksek Hızlı Trenin tarım / hayvancılık üzerinde olumlu etkisi olacaktır.



Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	89	16,5	16,5	16,5
Katılmıyorum	96	17,8	17,8	34,4
Kararsızım	166	30,9	30,9	65,2
Katılıyorum	86	16,0	16,0	81,2
Tamamen Katılıyorum	101	18,8	18,8	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

Yüksek Hızlı Trenin milli gelir üzerinde olumlu etkisi olacaktır.

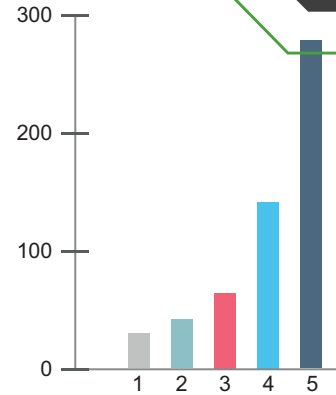


Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	45	8,4	8,4	8,4
Katılmıyorum	51	9,5	9,5	17,8
Kararsızım	91	16,9	16,9	34,8
Katılıyorum	152	28,3	28,3	63,0
Tamamen Katılıyorum	199	37,0	37,0	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	



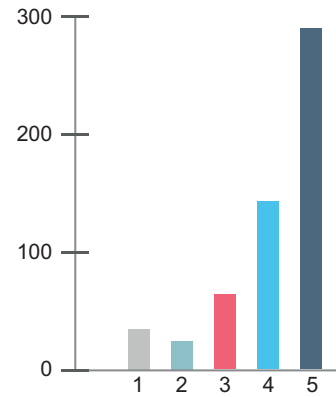
Yüksek Hızlı Trenin sağlık sektörü üzerinde olumlu etkisi olacaktır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	37	6,9	6,9	6,9
Katılmıyorum	58	10,8	10,8	17,7
Kararsızım	119	22,1	22,1	39,8
Katılıyorum	124	23,0	23,0	62,8
Tamamen Katılıyorum	200	37,2	37,2	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	



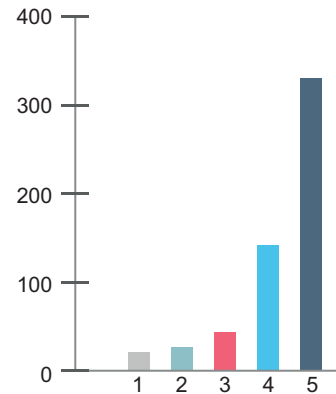
Yüksek Hızlı Trenin eğitim üzerinde olumlu etkisi olacaktır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	26	4,8	4,8	4,8
Katılmıyorum	40	7,4	7,4	12,3
Kararsızım	70	13,0	13,0	25,3
Katılıyorum	143	26,6	26,6	51,9
Tamamen Katılıyorum	259	48,1	48,1	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

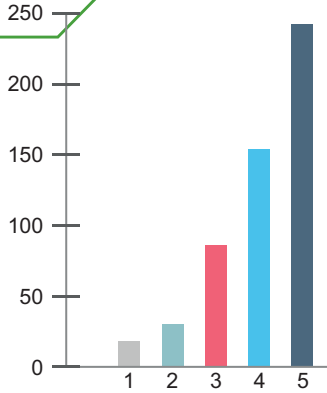


Yüksek Hızlı Trenin Sivas kültür hayatı üzerinde olumlu etkisi olacaktır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	25	4,6	4,6	4,6
Katılmıyorum	19	3,5	3,5	8,2
Kararsızım	56	10,4	10,4	18,6
Katılıyorum	148	27,5	27,5	46,1
Tamamen Katılıyorum	290	53,9	53,9	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

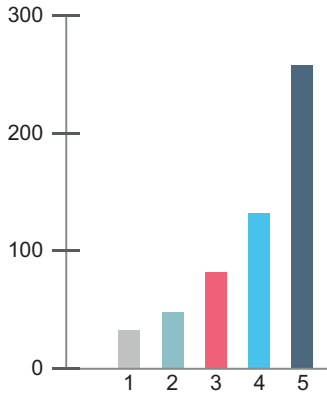


Yüksek Hızlı Trenin ile beraber Sivas'taki öğrenci sayısı ve hareketliliği artacaktır.



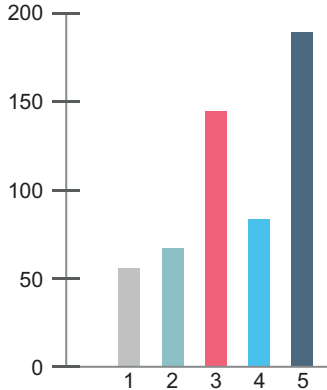
Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	20	3,7	3,7	3,7
Katılmıyorum	21	3,9	3,9	7,6
Kararsızım	38	7,1	7,1	14,7
Katılıyorum	144	26,8	26,8	41,4
Tamamen Katılıyorum	315	58,6	58,6	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

YHT seferlerinin başlaması ile beraber Sivas'ın sosyo-ekonomik yapısında iyileşme olacağını bekliyorum.



Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	20	3,7	3,7	3,7
Katılmıyorum	32	5,9	5,9	9,7
Kararsızım	89	16,5	16,5	26,2
Katılıyorum	150	27,9	27,9	54,1
Tamamen Katılıyorum	247	45,9	45,9	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	

YHT seferlerinin başlaması ile beraber Sivas'ın sosyo-kültürel yapısında iyileşme olacağını bekliyorum.



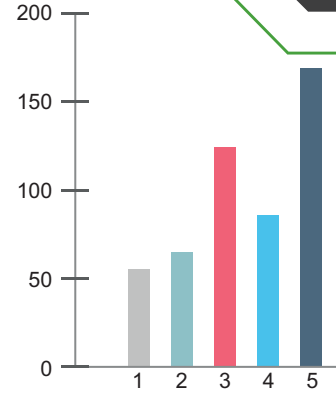
Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	24	4,5	4,5	4,5
Katılmıyorum	42	7,8	7,8	12,3
Kararsızım	80	14,9	14,9	27,1
Katılıyorum	130	24,2	24,2	51,3
Tamamen Katılıyorum	262	48,7	48,7	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	





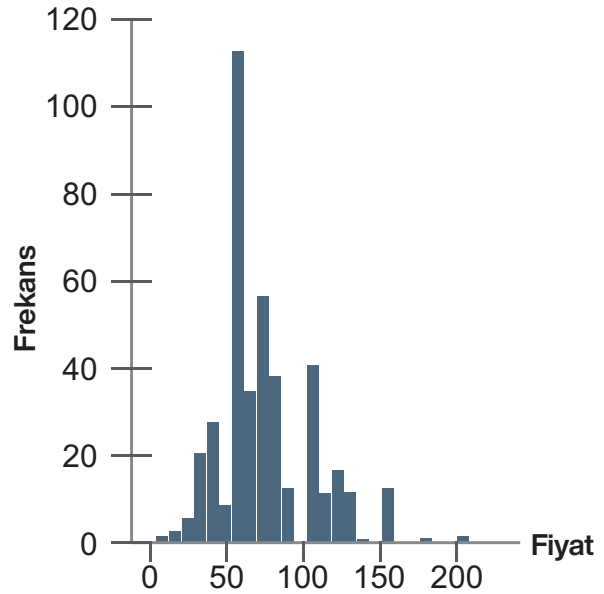
Sivas halkı ve esnafı, YHT'nin şehir ekosistemine getireceği değişime hazırdır.

Geçerli Değer	Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Hiç Katılmıyorum	58	10,8	10,8	10,8
Katılmıyorum	68	12,6	12,6	23,4
Kararsızım	138	25,7	25,7	49,1
Katılıyorum	90	16,7	16,7	65,8
Tamamen Katılıyorum	184	34,2	34,2	100,0
Toplam	538	100,0	100,0	



Sivas - Ankara otobüs bilet fiyatlarının 70 - 90 ₺ arası olduğunu düşünüldüğünde YHT bilet fiyatı sizce ne olmalıdır?

Ortalama : 70,28 ₺
Standart Sapma : 31,694



Güçlü Yanlar

Zayıf Yanlar

Fırsatlar

Tehditler

S W O T

ANALİZİ



GÜÇLÜ YANLAR

1. Coğrafya, doğal güzellikler
2. Tarihi eserler
3. Üç farklı tarihi dönemin mimarisini yansıtan eserlerin kent meydanında bir arada bulunuyor olması
4. Aşık Veysel, Pir Sultan Abdal, Ruhsati gibi aşıklık geleneğinden gelen değerler
5. Kaplıcalar
6. Yıldız Dağı Kayak Merkezi
7. Yöresel Yemekler
8. Kangal Köpeği
9. El sanatları (kemik tarak, bıçak)
10. İnanç turizmi potansiyeli
11. 4 yıldız ve üzeri çok sayıda şehir oteli
12. Genç nüfus
13. Öğrenci potansiyeli
14. İki devlet üniversitesi olması
15. Doğu turu için geçiş yolu olması (ulaşım kolaylığı)
16. Şehir yaşamının konforlu ve kolay olması





ZAYIF YANLAR

1. Coğrafyanın büyüklüğünden dolayı turizm noktalarının birbirinden uzak olması
2. Turizm merkezlerinin dağınıklığı ve birlikte hareket etmemesi
3. Altyapı yetersizliği
4. Çevre düzenlemesi ve peyzaj yetersizliği
5. Ağaç ve yeşil alan yetersizliği
6. Tanıtım yetersizliği
7. Trafik sorunu ve otopark yetersizliği
8. Ticari işletmelerin iletişim becerisinin düşük olması
9. Hizmet sektörünün vasat olması
10. Özel hastanelerin yetersizliği ve yeterli branş sayısının / doktorunun olmaması (örneğin çocuk nöroloji)
11. Sanayinin emek yoğun olması
12. Turizm rehberlik faaliyetlerinin yetersizliği
13. Profesyonel kadroların, yetişmiş elemanın yokluğu / yetersizliği
14. Halkın turizm bilincinin düşük olması, halkın bu konuda tutucu tavır takınması
15. Özgün ürün azlığı, ürün çeşitliliği ve bu konuda inovasyon yetersizliği
16. Termal tesislerin altyapısının kötü olması ve tesislerin estetik olmaması
17. Çevre illere göre sosyal, kültürel ve ekonomik anlamda yavaş gelişim göstermesi
18. Şehir markasının olmaması



FIRSATLAR

1. İmar planlamasının düzgün yapılması durumunda avantaj sağlayacak olması
2. Aziz Vlas kabrinin, Surp Sarkis Kilisesinin, Huykesen Kilisesinin ve 40 Azizler mezarlığının Sivas'ta bulunuyor olması (bu noktalar inanç turizmi açısından oldukça önemlidir ve Sivas'ı önemli bir inanç turizmi merkezi haline getirebilir)
3. YHT'nin istihdam artırıcı potansiyeli olması
4. Turizm platformunun oluşmuş olması
5. Gezi rehberi çalışmalarının başlatılmış olması
6. Türkiye ve dünyada Sivaslı sayısının fazla olması (sıla turizmini artırıcı etki yaratabilmesi açısından)
7. Coğrafi konum (Sivas'ın Türkiye'nin tam ortasında bulunması / lojistik avantajı)
8. Geliştirilebilecek çok sayıda dağ yürüyüşü (trekking) rotası olması
9. Sağlık ve dağ turizminde oluşturulabilecek yeni rotalar
10. Tarih ve kültür turizminde oluşturulabilecek yeni rotalar
11. Günöbirlik seyahatler kapsamında oluşturulabilecek yeni rotalar
12. Sosyal yaşama dair imkânların artırılması potansiyeli
13. Hizmet sektöründe rekabetçiliğin tetiklenmesi
14. Ankara haricinde, batı yönündeki diğer illerimize de ulaşım imkânının kolay hale gelmesi





TEHDİTLER

1. Yüksek hızlı tren istasyonun çevresel düzenlemesinin yapılmasının ve bu alandaki hizmet işletmelerinin açılmasının uzun zaman alması
2. İl dışına göçün çeşitli nedenlerle daha da artma ihtimali
3. Turizm konusunda konseptlerin, altyapının ve inanç turizmine yönelik yapıların restorasyonunun tamamlanmaması gibi nedenlerle gelen turistlerin beklentilerine cevap verememe ihtimali
4. YHT seferleri başladığında özellikle Sivas'a ilk defa gelecek olan turistler nezdinde şehrin olumlu bir ilk izlenim yaratamama ihtimali
5. Yolcuların Sivas'ı sadece bir durak olarak görmesi; Sivas'ı bir turizm ya da iş destinasyonu olarak değil de bir transfer noktası olarak konumlaması. Sivas'ın, Doğu - Batı, Kuzey - Güney aksında bir durak olarak algılanması ve yıllar içinde gittikçe bomboş bir kasabaya dönüşmesi ihtimali



Katılımcılar Tarafından Önerilen Somut Politika Önerileri

1. Konaklama tesisleri nitelik ve nicelik açısından yeterli hale getirilmeli
2. Yeni otopark alanları oluşturulmalı
3. Yeni şehir planları artacak trafiğe göre şekillenmeli
4. YHT istasyon içine veya yakınlarına el sanatları çarşısı açılmalı
5. Sivas'a özel el sanatlarının, ürünlerin ve bitkilerin coğrafi işaret tescilleri alınmalı (örneğin kemik tarak, salep)
6. Gelen turistlere, el sanatlarımıza yönelik kısa uygulamalı eğitimler verilmeli
7. Yöresel yemeklerin sunulacağı sergi alanı oluşturulmalı, yöresel yemekler yapan işletmelere özel bir alan tahsis edilmeli
8. Büyük şehirlerde açık hava reklamları yapılmalı
9. Şehir içi turlar ve ilçe turları oluşturulmalı, paket programlar yapılmalı
10. Savat ve telkâri sanatları, verilecek eğitimlerle tekrar canlandırılmalı
11. İşletmelerin sertifikasyon almaları ve eğitimli eleman çalıştırmaları teşvik edilmeli
12. Lojistik Köy çalışmalarına hız verilmeli
13. İsim yapmış doktorlar ve akademisyenler şehre kazandırılmalı
14. Sivas belgeselleri çekilmeli
15. Kızılırmak ve çevresi cazibe merkezi haline getirilmeli
16. Endemik bitkilere özgü çalışmalar yapılmalı
17. Sivas dışında yaşayan Sivaslılar hedeflenerek Sıla Turizmi canlandırılmalı
18. İnanç turizmine yönelik çalışmalar yapılmalı
19. Sivas Cumhuriyet Kenti konseptine yönelik çalışmalar yapılmalı
20. Samsun, Amasya ve Erzurum'u da içeren ve Milli Mücadele temalı tur programları özellikle ilköğretim ve üniversite öğrencilerine yönelik olarak hayata geçirilmeli
21. Yeni nesil servis teknikleri ile donanımlı personel yetiştirilmeli, usta-çırak ilişkisi değil de akademi destekli eğitimler yapılmalı
22. Yiyecek içecek sektöründe faaliyet gösteren işletme yetkilileri ile yeterli koordinasyon sağlanmalı
23. Hijyen konusunda farkındalık yaratılmalı (çoklu hijyen eğitimleri, sertifikasyon sistemlerinden faydalanılması vs.)





24. Herkesin aynı yemek türünü üretmek yerine işletmelerin - kendi alanlarında daha iyi hizmet sunmayı ve turisti memnun etmeyi amaçlayarak - misafiri birbirlerine yönlendirebilmesi sağlanmalı
25. Sivas'ın en önemli tanıtım materyali olan Sivas Kangal Köpeğinin peluş oyuncak haline getirilmesi (çocuklar için akılda kalıcı Sivas deneyimi olacaktır)
26. Kangal Köpeği ile ilgili uluslararası tanıtım faaliyeti yapılmalı. Hâlihazırdaki Kangal Köpeği yarışmaları uluslararası hale getirilmeli (örneğin Hara bölgesi yarışmalar için çok uygun)
27. Özellikle istasyonlardaki ve gardaki işaretler (TR / EN) çok iyi olmalı. Sinyalizasyona önem gösterilmeli
28. Gar çevresinin peyzajı çok iyi olmalı. İlk izlenim çok önemli
29. Minia-Sivas tarzı, tren Sivas'a yaklaştıkça yolcuların kendilerini Sivas'ta neyin beklediğini görebileceği, tren hattı boyunca dizilmiş bir mini Sivas projesi yapılmalı
30. Çadır festivali tarzında bir açık hava festivali düzenlenmeli
31. Ekolojik – deneyim turizmi (Ithaca, Datça vb. örnekler) benzeri örnekler Sivas'a uyarlanmalı
32. Hayat Ağacı Sivas için önemli bir sembol. Şehir merkezindeki büyük ağaç turizm açısından değer yaratabilecek, üzerine bir hikâye oluşturulabilecek şekilde konumlanmalı
33. Gar çıkışına estetik ve ilginç bir eser (bir havuz, bir heykel, bir saat – yani elle tutulup fotoğraf çekmeye geçecek bir şey, belki de nostaljik bir obje) konulmalı
34. 10.000. yolcu için özel bir tören düzenlenmeli
35. Safkan bir Kangal Köpeği Sivas Gar'ının maskotu olmalı
36. Turizm hedef kitlesi SES (Sosyo-Ekonomik Statü) Gruplarına göre analiz edilmeli ve bu gruplara özgü paket programları oluşturulmalı. Gruplara özgü pazarlama iletişimi yapılmalı
37. Tersine göç konusunda politika üretilmeli



38. Dijital ulaşım ve dijital turizm altyapısı güçlendirilmeli
39. Kültürel etkinlikler çoğaltılmalı, toplantı, konser organizasyonları yapılmalı
40. Kapadokya bölgesi işletmeleri ile birlikte çalışma yapılarak Kapadokya turistin Sivas'ı da ziyaret etmesi sağlanmalı
41. Nitelikli sağlık çalışanlarının şehri tercih etmesi sağlanmalı, hastaneler bünyesinde yeni tıbbi birimler kurulmalı
42. İnanç turizmine yönelik mevcut değerlerimize ilave olarak, farklı inançlara hitap eden değerlere yönelik yeni turistik destinasyonlar oluşturulmalı
43. Yıldız Dağı ve Sıcak Çermik bölgelerinde yer alan tesislerin bir bütün halinde değerlendirilerek, kış sporlarına ve termal turizme bir arada yer veren tatil konseptleri geliştirilmeli
44. Sivas Cumhuriyet Üniversitesi ve Sivas Bilim ve Teknoloji Üniversitesi'ni tercih edecek üniversite adaylarına yönelik tanıtım materyallerinde yüksek hızlı trenin sunduğu ulaşım imkânlarına yer vermeli
45. YHT'nin sunduğu imkânlar, Kalkınma Ajansı ve Ticaret ve Sanayi Odası gibi yatırımcı sorunlarını çözmeye odaklı kurumların yatırım rehberlerinde yer almalı
46. YHT içerisinde yer alan görüntülü medya araçlarında Sivas'ın gerek turizm değerlerini tanıtan gerekse ilin yatırım ortamına dair tanıtıcı materyallere yer verilmeli
47. Valilik, meslek örgütleri, il ve ilçe belediyeleri, dernekler ve ilimizdeki tüm sivil toplum kuruluşlarının da katkılarıyla halk ve ticari işletmeler, karşılama, ikram, tavır, davranış, üslup ve tercihlere saygı konularında bilinçlendirilmeli
48. Büyük tur operatörleriyle ilişkiler ve iletişim güçlendirilmeli
49. Lisanslı rehber sayısının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalı
50. UNESCO'nun dünya miras listesine aldığı Divriği Ulu Camii ve Darüşşifası yakınında turistik tesislerin oluşturulup konaklama ve restoran işletmelerinde iyileştirmeler yapılmalı
51. Özellikle 4 Eylül Barajı bünyesinde peyzaj ve ağaçlandırma çalışmaları yapılmalı (barajın etrafının doğa turizmine kazandırılması ilimize artı değer katacaktır.)





52. Sivas'ta ağaç ve yeşil alan eksikliği çok büyük bir problemdir. Dünyanın en çok turist alan yerlerinden biri olan Amsterdam'da kişi başına 3 ağaç düşmektedir. 219,3 km²'lik alana sahip şehirde 270.000 ağaç bulunmaktadır. Sivas'da acilen yeşil alan seferberliği başlatılmalı
53. İlimize gelecek olan misafirlerimizin tercihlerine göre alkollü-alkolsüz eğlence mekânlarının kalitesi ve sayısı artırılmalı ve halka bunun gerekliliği anlatılmalı

ASİDEF'in Önerileri¹:

54. Öncelikle gündemi ve faaliyet alanı sadece YHT olan bir kurul oluşturulmalıdır. Kurul, İl Valisinin Başkanlığında, Belediye Başkanı, TSO Başkanı, Üniversite Rektörleri, Esnaf Odası Başkanı, TCDD Sivas Bölge Müdürü, Ankara ve İstanbul Sivas Federasyonlarının Başkanları ve gündeme göre davet edilecek ilgililerden oluşturulabilir.
55. Kurul öncelikle bir Eylem Planı hazırlamalı, eylemlerin sorumlu olduğu kuruluşları belirlemeli ve gelişmeleri periyodik olarak takip etmelidir. YHT ile ilgili konulara ilişkin Konya-Eskişehir örnekleri üzerinden sosyolojik ve ekonomik öngörüler oluşturulmalı, muhtemel aksaklıkların tedbirleri zamanında alınmalıdır, YHT yatırımının turistik-ekonomik-sosyolojik getirilerinin zamanında ve maksimum düzeyde Sivas'a dönüşünü sağlayacak tedbirler alınmalıdır.
56. Öncelikle Ankara'dan ve İstanbul'dan hafta sonu için gelecek ziyaretçiler için gezi programları belirlenmeli ve programların kusursuz yürütülüyor olması garanti edilmelidir.
57. Toplu taşıma araçlarının sürücüleri, turistik eşya noktalarındaki satış temsilcileri, konaklama tesislerinde çalışanlar, yeme/içme sektörü çalışanları vb. için eğitim ve bilgilendirme programları oluşturulmalıdır.
58. Sivas'ın tarihi ve kültürel yapısı ön plana çıkarılırken merkez yanında özellikle Divriği gibi dünya kültür mirası listesine giren ilçeler de hedef destinasyonlar içinde yer almalıdır. Bunun için Sivas Divriği arasında nostaljik bir buharlı tren şimdiden planlanmalıdır.
59. Sivas'a özgü ve dikkat çekici etkinlikler, festivaller planlanmalı ve bu etkinliklerin devamlılığı sağlanmalıdır.



60. YHT içindeki medya araçlarında seyahat süresince gösterilecek tanıtım videoları hazırlanmalıdır.
61. Sivas YHT Garında aktif olarak görev yapacak bir “Turizm Ofisi” oluşturulmalı ve burada profesyonel istihdama özen gösterilmelidir.
62. Kent bilgi sistemi, hem basılı olarak hem de mobil uygulamalar ile kullanıma açılmalıdır.
63. Mobil uygulamalar “Akıllı Ulaşım Sistemleri” ile desteklenmeli, toplu taşımada kâğıt bilet veya şehir kartı yerine banka kartı, mobil ödeme gibi alternatif ödeme kanalları oluşturulmalıdır.
64. YHT Garından şehrin gezilebilir noktalarına toplu ulaşım planlanmalıdır.
65. Sivas’ın ilçelerine bağlantılı otobüs seferleri planlanmalı, TCDD entegre bilet satarak yolcuyu direk ilçesine ulaştırmayı sağlamalıdır.
66. Sivas’a yakın olan Tokat, Erzincan gibi iller için de bağlantılı otobüs seferlerini TCDD planlamalıdır. Sivas Doğu/Batı, Kuzey/Güney ulaşım ağlarının kesiştiği bir toplanma ve dağıtım merkezi haline getirilmeli, bölgesel ve ulusal ulaşım yatırımları bu doğrultuda şekillendirilmelidir.
67. Kent içi yön tabelaları gözden geçirilerek daha detaylı yönlendirmeler yapılmalıdır.
68. Gününbirlik konaklamaya uygun farklı gelir gruplarına hitap eden alternatifler oluşturulmalıdır.
69. Gününbirlik gelen ziyaretçiler kısa sürede çok fazla etkinlik yapmak istemektedir. Bunu sağlayacak alternatif gezi programları oluşturulmalıdır.
70. Bütün bu çalışmaların özellikle Ankara ve İstanbul’da karşılık bulması için billboardlar, televizyonlar, sosyal medya mecraları gibi çok farklı tanıtım kanalları kullanılarak halkın ilgisi çekilmelidir.
71. Ancak bu tanıtımda belirtilen her şeyin gerçek olduğu garanti edilmelidir. İnsanlar deneyimlerini sosyal medyada paylaşıp gerçek bir reklam yapmaktadır. Eğer deneyimler olumsuz olursa bu algıyı değiştirmek çok zor olacaktır.
72. Yukarıda sayılan tüm bu tedbirlerin hayata geçirilebilmesi için rüştünü ispatlamış ulusal/uluslararası turizm sektörü önderlerinden, ekonomistlerden, sosyolog ve toplum bilimcilerden, algı yönetimi uzmanlarından profesyonel eğitim / koordinasyon ve uygulama desteği alınmalı ve oluşturulacak öngörüler toplumsal ve bilimsel temellere dayandırılmalıdır.





Yüksek Hızlı Tren Hizmetinin Hangi Sektörleri Etkileyeceğiyle İlgili Katılımcı Görüşleri

1. Turizm, sağlık, eğitim, hediyelik eşya ve ticaret sektörlerinin YHT seferlerinden en çok etkilenecek sektörler olduğu yönünde öngörülerde bulunulmuştur.
2. Yüksek hızlı trenle birlikte ulaşımın daha hızlı ve konforlu hale gelmesiyle, ilimiz eğitim konusunda daha çok tercih edilir bir merkez haline gelecektir.
3. Yine aynı nedenlerle gerek yurt içinden gerek yurt dışından ilimizi ziyarete gelen turist sayısı artacaktır.
4. Sıla ziyaretleri artacaktır.
5. YHT'nin yaratacağı trafik sağlık hizmetine olan talebi artıracığından sağlık sektöründe iyileşme yaşanması muhtemeldir. Diğer hizmet sektörlerinde de (konaklama, yeme-içme) aynı etki beklenebilir (bazı katılımcılar da sağlık sektörünün olumsuz etkileneceğini söylemişlerdir).
6. YHT hizmetinin başlamasıyla birlikte, daha kaliteli sağlık hizmeti almak amacıyla şehir dışına yönelim artabilir. Benzer bir durum, YHT imkânının, alışveriş maksadıyla farklı illerden hizmet alınmasını da kolaylaştıracaktır. Bu da esnafa olumsuz yansıyabilir.
7. Genel olarak ticaret yapan birçok işletmenin olumlu etkileneceği düşünülürken AVM firmaları ve ulaşım sektörü (kara-hava) olumsuz etkilenebilir.
8. YHT, inanç turizmi açısından katkı sağlayacaktır.
9. Yeme-içme sektörünün olumlu etkileneceği düşünülürken, tersine alışveriş trafiğinin artma ihtimali nedeniyle giyim sektöründe dezavantajlı durumlar görülebilir.
10. Farklı turist profillerinin ilimize seyahat etmeye başlamasıyla birlikte, özellikle hizmet sektöründe rekabetçiliğin tetiklenmesi kaçınılmaz olacaktır. Bu durum, ilimizde faaliyet gösteren esnafın daha kaliteli hizmet sunabilmesi açısından olumlu bir fırsat olarak görülmelidir.
11. Ziyaretçilerden gelen farklı talepler doğrultusunda özellikle hizmet sektöründe daha farklı ürün ve hizmet çeşitliliğinin ortaya çıkması beklenmektedir.
12. Ulaşım imkânının kolaylaşması nedeniyle, üniversite adayları açısından Sivas'taki akademik kurumların tercih edilebilirliğinin artması kaçınılmaz olacaktır. Bu durumun çarpan etkisi yaratarak il esnafına da yansması beklenmektedir.
13. YHT, ulaşımı bir yandan hızlı ve konforlu hale getirirken, diğer taraftan otobüs işletmecileri açısından olumsuz bir tablonun ortaya çıkmasına neden olacaktır.



Katılımcıların, “YHT altyapısının olduğu diğer illerde (İstanbul, Eskişehir, Konya, Ankara) ve dünyada YHT ilgili bölgenin kalkınmasına katkı sağlamış mıdır? YHT Sivas üzerinde de aynı etkiyi yaratabilir mi?” Sorusuna Karşılıkları

1. YHT altyapısının olduğu illerin kalkınmasında bu altyapının olumlu etkilerinin olduğu ve YHT'nin Sivas ilinin kalkınmasında da aynı etkiyi yaratacağı düşünülmektedir.
2. YHT ile ilgili daha önce hazırlanan raporlara göre, Eskişehir’de YHT öncesi ve sonrası durumu kıyaslandığında ihracatta, toplam girişim sayısında ve kişi başına toplam elektrik tüketiminde artma görülmekle birlikte işsizlik ve geceleme sayılarında düşüş gözlemlenmiştir. Bunun nedeni olarak da ulaşım imkânının kolaylaşmasına bağlı olarak konaklama ihtiyacının azalması olarak görülmektedir. Konya için durum ise; ihracatta, toplam girişim sayısında ve kişi başına toplam elektrik tüketiminde artış şeklinde gözlemlenmiş olup konaklamanın da artış gösterdiği şeklindedir. Bu durum Konya’nın ara durak değil, son durak olmasına bağlanmaktadır ki Sivas için de benzer bir durumun ortaya çıkması beklenmektedir.
3. YHT’nin sektörlerin neredeyse tamamına yakınına fayda sağlayacağı ancak, hâlihazırda büyükşehir olan ve altyapı yönünden çok daha iyi durumda bulunan Ankara, İstanbul, Eskişehir ve Konya örnekleriyle kıyaslandığında, bu etkilerin daha uzun vadede ortaya çıkacağı beklenmelidir.
4. Hekimlerin ve akademisyenlerin Sivas’ı tercih etme oranları artacaktır.
5. YHT’nin özellikle turizm sektöründe ve dolaylı yoldan istihdam konusunda Sivas için olumlu etkileri olacağı düşünülmektedir.
6. Diğer iller ile kıyaslama yapıldığında Sivas’a ekonomik ve kültürel açıdan YHT’nin daha fazla katkı sağlaması beklenmektedir. Bu şehirlerin büyükşehir olması kalkınma üzerinde etkili olan değişkenlerin sayısını artırmaktadır. Fakat Sivas için bu etkinin tek değişken üzerinden daha fazla olacağı düşünülmektedir.





STRATEJİK EYLEM PLANI



Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Sivas özelinde deneyim pazarlaması ve dijital pazarlama strateji yol haritası oluşturulması.	- Pazarlama Stratejisinin belirlenmesi için sektör oyuncularının ve uzmanların katılımı ile bir çalıştay düzenlenmesi. - Çalıştay sonuçlarının raporlanması ve stratejik yol haritasının ve eylem planının oluşturularak planın eyleme konulması.	Temmuz 2021 Aralık 2021	- Sivas Valiliği - İl Kültür ve Turizm Müd. - STSO - ORAN Kalkınma Ajansı	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	- Sivas özelinde hazırlanmış stratejik yol haritası ve eylem planının oluşturulması - Eylem planında belirlenen çıktıların %80'ine ulaşılması
Sivas'a özel el sanatlarının, bitkilerin ve ürünlerin coğrafi işaret tescilleri alınması.	- Coğrafi işaret alınması muhtemel ürünlerin belirlenmesi. - TPE'ye başvuruların yapılması ve dosyaların takibi.	Temmuz 2021 Aralık 2021	İlgili kurumlar (Esnaf ve Sanatkarlar Odası, Üniversiteler, Tarım İl Müdürlüğü, Ziraat Odası)	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Belirlenen ürünlerde başvuru sayısının %50'ini başarı ile sonuçlandırılması
Çalıştay süresince önerilen politikaların hayata geçirilebilmesi için ruştünü ıspatlamış ulusal/uluslararası turizm sektörü önderlerinden, ekonomistlerden, sosyolog ve toplumbilimcilerden, algi yönetimi uzmanlarından profesyonel eğitim/koordinasyon ve uygulama desteği alınmalı ve oluşturulacak örgütler toplumsal ve bilimsel temellere dayandırılmalıdır.	Sivas turizm politikasının temellerinin yerel otoritelerle birlikte, konusunda uzman ajans ve proje ofislerinden de hizmet alımı yapılarak yönetilmesi.	Temmuz 2021 Aralık 2021	- Sivas Valiliği - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - STSO - ORAN Kalkınma Ajansı - Dış kaynaklı Proje Ofisleri	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	2021 yılı sonuna kadar genel turizm politikası oluşturulması
Bütün bu çalışmaların özellikle metropollerde karşılık bulması için bilboardlar, televizyonlar, sosyal medya mecraları gibi farklı tanıtım kanalları kullanılarak halkın ilgisini çekilmelidir.	Yol haritasında belirlenen hedef kitleye yönelik yapılacak tanıtımların, medya araçları ve sosyal platformlara dağıtılması.	Temmuz 2021	- İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - ORAN Kalkınma Ajansı - Reklam Ajansları	Potansiyel ziyaretçi ve gezginler	Yapılacak reklam ve tanıtım faaliyetleri ile ilgili ulusal medyada görünürlük sağlanması
Sivas'ın değerlerinden biri olan Sivas Kangal Köpeğinin oyuncak olarak kurgulanması.	İlimizi ziyaret edecek küçük ziyaretçilerin, anı olarak edinmek isteyebilecekleri formlarda dizayn edilmiş hediyecek oyuncakların imal edilmesi.	Temmuz 2021	- Sivas Kültür A.Ş - Sivas El Sanatları Eğitim Merkezi	Çocuk turist profili	Ürünün çocuk ziyaretçi sayısının en az %30'lık kesimine ulaşması

Sivas'a özgü ve dikkat çekici etkinliklerin, festivallerin planlanması ve bu etkinliklerin geleneksel hale getirilmesi.	Yapılması muhtemel etkinliklerin belirlenmesi için uzman bir kurulun oluşturulması. - Kurulun (periyodik olarak) toplanarak etkinlik planlamasının yapılması. - Etkinliklerin yapılması ve etkinlik sonuçlarının ölçülmesiyle sonuçlarının paydaşlarla ölçümleme sonuçlarının paylaşılması.	Temmuz 2021	- Sivas Valiliği - Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - STSO	Sivas Halkı ve turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Var olan geleneksel etkinlik takvimi dışında başarılı en az bir etkinliğin gerçekleştirilmesi
Şehir meydanında bulunan büyük ağacın, Gök Medrese ön cephe süslemelerinde betimlenen "Hayat Ağacı" figürüne atfı yapılarak bu şekilde adlandırılması, ağacın bir çekim noktası olabilmesi, ileride anıt ağaç karakterini kazanabilmesi için bakım ve çevre rekreasyonunun yapılması.	Meydanda bulunan büyük ağacın çekim noktası ve ileride anıt ağaç karakterinin kazanması için ağaç ve çevresinde gerekli peyzaj çalışmalarının yapılması. Ağaç ile Gök Medrese'de tasvir edilen figür arasında bağlantı kurmak adına anlatım levhası yerleştirilmesi.	Temmuz 2021 Eylül 2021	Sivas Belediyesi	Sivas Halkı ve turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Sosyal iletişim platformlarında konu ile ilgili etiketlenme sayısı
Sivas Kangal Köpeğinin markalaşmış diğer cins köpek ırkları gibi uluslararası ün kazanması için gerekli çalışmaların belirlenmesi ve yapılması.	Kangal Köpeği ile ilgili Türkçe / İngilizce detaylı bir web sitesi açılması. Uluslararası Kangal Köpeği yarışması-festivali düzenlenmesi.	Temmuz 2021	- Sivas Valiliği - Sivas İl Kült. Tur. Müdürlüğü - Kangal Köpeği Yetiştirme İşlet. - Sivas C.Ü.Vet. Fakültesi	Yerli ve yabancı turistler	- Yarışmaya katılımın ulusal ve uluslararası düzeyde olması - Sosyal medya ve geleneksel medyada görünürlük sağlanması
İnanç turizmine yönelik pazarlama ve tanıtım çalışmalarının yapılması.	İnanç turizmi konusunda uzman kişiler ve Sivas genelindeki dini toplulukların kanaat önderlerinden oluşacak bir kurul kurulması. - Sivas'ta yer alan inanç turizmi noktalarının belirlenerek bu noktalara ilgili inancın gereklerine uygun iç/dış düzenlemelerin yapılması. - İnanç turizmine yönelik tur programlarının oluşturulması.	Temmuz 2021	- Sivas Valiliği - Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Yerli ve yabancı turistler	Ziyaret noktalarının ziyarette açık hale getirilmesi
Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri

Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Sivas Cumhuriyet Kent konseptine yönelik çalışmalar yapılması.	- Özellikle tarihçilerden oluşan bir kurul oluşturularak Sivas'ın Milli Mücadeledeki yerinin gün gün, detay detay belirlenmesi. - Milli Mücadele Caddesi oluşturulması, bu caddenin üzerine Milli Mücadele'ye özgü büyük fotoğrafların, resimlerin, heykellerin yerleştirilmesi. - Sivas Lisesi'nin "1915'de mezun vermeyen lise" olarak konumlandırılması ve lise çevresine Milli Mücadele temalı çevre düzenlemesi yapılması. - Milli Mücadele temalı turistik turların düzenlenmesi.	Temmuz 2021	- Sivas Valiliği - Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Sivas Halkı ve turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Faliyet kısmında önerilen etkinliklerin tamamlanması
Sivas dışında yaşayan Sivaslıların hedeflenerek Sıla Turizminin canlandırılması.	- Özellikle Gerdaşlık Festivali esnasında Sıla Turizmini canlandırarak pazarlama iletişimi kampanyaları yapılması. - Ülke genelinde yaşayan Sivas kökenlilerin, hemşehri dernekleri eliyle belirlenmesi. Hedefli pazarlama stratejisi geliştirilmesi. - Sivaslı bürokratlar toplantısının yeniden gerçekleştirilmesi.	Temmuz 2021	- Sivas Valiliği - Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - STSO	İl ve yurt dışında yaşayan Sivaslılar	Gerdaşlık Festivali esnasında otel doluluk oranının %80 ve üzeri olması
Turizm hedef kitlesinin SES (Sosyo-Ekonomik Statü) Gruplarına göre analiz edilmesi ve bu gruplara özgü paket programları oluşturulması. Gruplara özgü pazarlama iletişimi yapılması.	- Sivas'a gelen turistlerin SES gruplarının belirlenmesi için araştırma yapılması - Belirlenen SES gruplarına göre hedefli pazarlama yapılması, yeni paket programların oluşturulması.	Temmuz 2021	- Sivas Valiliği - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - ORAN Kalkınma Ajansı - STSO	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	- SES Grupları analiz çalışması yapılması - Araştırma sonucunda çıkacak her alt grup için tur paketi düzenlenmesi
Sivas'ın marka değerlerinden biri olan SİVAS BIÇAĞI üzerine çalışmalar yapılması.	- Sivas Bıçağı karakteristik özelliklerini belirlemek üzere bıçak üreticileri ve metalurji mühendislerinden oluşacak bir platform kurulması. - Üretilen her ürün için sertifika verilmesi	Temmuz 2021	- Esnaf ve Sanatkarlar Odası - Sivas C. Ü. Metalurji Müh. Bölümü - ORAN Kalkınma Ajansı - İŞGEM	Bıçak imalatçıları	- Sertifikalandırılmış bıçak üretimi yapılması - Sivas Bıçağının marka değerine sahip bir ürün haline getirilmesi



Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Konaklama tesislerinin nitelik ve nicelik açısından yeterli hale getirilmesi.	- Şehir otelleri için nicelikten ziyade niteliklerin geliştirilmesine yönelik faaliyetlerin artırılmasına öncelik verilmesi. - Kurulması planlanan otel projelerinde şehir oteli deneyim otellerine, üçüncü yaş turizm konsepti gibi modelleri teşvik edilebilir fiyabille çalışmaları yapılması. - Balklı Kapıca gibi çok özel fakat yeterince iyi değerlendirilmeyen merkezlerde, var olan tesislerde iyileştirme yapılması ve ekolojik dengeyi bozmadan yeni tesisler yapılmasının önünün açılması - Atlı özel yurt kapasitesinin gezginler için HOSTEL tarzı konaklama amacıyla kurgulanmasının teşvik edilmesi.	2021 2022 2023	- İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - Otel İşletmecileri - İl Özel İdaresi - Oran Kalkınma Ajansı - KOSGEB	Otel ve yurt işletmecileri	3 yıldız altı işletme kalmaması 3 yıl içerisinde konsept bir otel (deneyim, ekolojik vb.) açılması - Hostel tesis işletmelerinin hayata geçirilmesi
Gelen turistlere, el sanatlarına yönelik kısa, uygulamalı eğitimler verilmesi.	El sanatlarının yaşatılması, gelecek kuşaklara aktarılması kapsamında gezgin ve turist kabilelerine, söz konusu sanatları kişiye özgü deneyimleme şansı verilmesi. Deneyim yaşayan bireylere sertifika verilmesi.	Temmuz 2021	Esnaf Sanatkarlar Odası	El Sanatları Zanaatkarları	Ziyaretçi kitlesinin asgari %10'luk kısmına sertifika verilmesi
Günübirlik gelen ziyaretçiler kısa sürede çok fazla etkinlik yapmak istemektedir, bunu sağlayacak alternatif gezi programları oluşturulması.	Özellikle aynı gün içerisinde geliş gidiş yapmak zorunda kalan ziyaretçiler için YHT gar binasında dağıtılacak klavuzlar dahilinde sırasıyla 1-2-3 saatlik gezi program menüleri planlanması (program içerisinde gastronomi deneyimi, ören yeri ziyaretleri ve alışveriş imkanı sunan merkezler dengelenmelidir).	Temmuz 2021 Haziran 2021	İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Faaliyet kısmında tanımlanan etkinliklerin yapılması
Günübirlik konaklamaya uygun farklı gelir gruplarına hitap eden alternatifler oluşturulmalıdır.	- Otelier bünyesinde pik ziyaret günleri dışında, haftada 1 yada 2 günlük indirim günleri düzenlenmesi - Bu indirimlerin kurgulanması planlanan SIVASPASS platformu üzerinden duyurulması.	2021 yılı ve sonrası	Otel İşletmecileri Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Teknokent	Otel işletmecileri	Kapasite kullanım oranının düşük olduğu günlerde % 80 ve üzeri doluluk yakalanması
Öncelikli gündemi ve faaliyet alanı sadece YHT olan bir kurul oluşturulması. Kurulun, İl Valisinin Başkanlığında, Belediye Başkanı, STSO Başkanı, Üniversite Rektörleri, Esnaf Odası Başkanı, TCDD 4.Bölge Müdürü, Ankara ve İstanbul Sivas Federasyonlarının Başkanları ve gündeme göre davet edilecek ilgililerden oluşturulması.	- YHT seferlerinin başlangıcından sonra ziyaretçi kitlesinin ihtiyaç ve memnuniyet analizinin yapılabilmesi, olası sorunların acil olarak çözümlenebilmesi adına şehir genelindeki aktif STK'lar, il dışındaki hemşehri dernekleri ve kamu kurumlarının katılımı ile işbirliği platformu kurulması. - Her 3 ayda bir değerlendirme toplantıları yapılması. - Düzenlenecek toplantıya farklı illerden geçici üye davet edilmesi.	2021 Temmuz	Sivas Valiliği Sivas Belediyesi Sivas Sivil Toplum Örgütleri Başkanlar Platformu TCDD 4.Bölge Müd. Hemşehri Dernekleri	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Toplantıların periyodik olarak yapılması

Lisanslı rehber sayısının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılması.	• Artan turist sayısına bağlı olarak İl Turizm Müdürlüğü tarafından sertifikalı rehber eğitimine dair kursların açılması. • İnternet üzerinde rehberlere ulaşımın ve randevu almanın, ön bilgi almanın, ödeme yapmanın imkanı verecek mobil uygulamaların geliştirilmesi.	2021 Temmuz	• İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü • Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Turizm Fakültesi	• Rehberler	• Rehber sayısında ilk yıl için % 50'lik artış
Büyük tur operatörleriyle ilişkilerin ve iletişimin güçlendirilmesi.	• Karadeniz Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesinin keşif noktasında yer alan Sivas'ın, her iki bölge için düzenlenecek paket turlarda yer almasını sağlayacak görüşmelerin yapılması. • Düzenlenecek tur paketlerinin kış sezonunu da kapsaması.	2021 Temmuz	• TURSAB Bölge Temsilcileri • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	• Tur paketi satın alan turistler	• En geç 2022 yılı itibarıyla "Karadeniz" ve "Doğu Anadolu" temalı tur paketleri içerisinde yer edinilmesi
Kapadokya bölgesi yetkilileri ile birlikte çalışma yapılarak Kapadokya'ya gelen turistin Sivas'ı da ziyaret etmesinin önünün açılması.	• Özellikle deniz kum güneş tatili tercih etmeyen yurtdışı kaynaklı turistlerin tercih ettiği Kapadokya bölgesi gezginlerinin profil çalışmalarının edinilmesi • Bölge ziyaretçilerinin çoğunluğunu oluşturdğu düşünülen Uzakoğu ülkeleri vatandaşları için, yakınlık duygusu verebilmek adına Sivas ile bölge ülkelerde kardeş şehir anlaşmaları yapılması. • Kaplıcalar açısından zengin olan ilimizin sağlık turizmi etkinlikleriyle Kapadokya turlarına eklenmesi.	Temmuz 2021	• Sivas Belediyesi • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	• Kapadokya Bölgesi Turist Kitlesi	• En geç 2022 yıl itibarıyla Kapadokya bölgesinden ilimize fiziki turist transferlerinin başlaması
Uçurtma festivali tarzında bir açık hava festivali düzenlenmesi.	• Her yıl belirlenecek bir tarihte, özellikle Todürge Gölü bölgesinde uçurtma festivali düzenlenmesi. • Festivalin konserler ve deneyim turları ile desteklenmesi.	2022 ...	• Sivas Valiliği • Sivas Belediyesi • Zara Kaymaklığı • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	• Çadır ve Kamp tutkunları	• Faaliyet kısmında önerilen etkinliklerin 2022 yılında (pandemi şartları elverdiği ölçüde) gerçekleştirilebilmesi
Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri

Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Kültürel etkinlikler çoğaltılmalı, toplantı, konser organizasyonları yapılmalı.	- Kongre turizmi, sportif etkinlikler, teknoloji tabanlı yarışma etkinliklerinin içerisinde bulunmayı sağlayacak girişimlerin yapılması. - Sivas iliyile özdeşleşen 4 Eylül etkinlikleri çerçevesinde düzenlenen konserlerin sayı ve çeşitliliği olarak artırılması.	2021 Temmuz - ...	- Sivas Valiliği - Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü - Sivas C. Ü. - Sivas Bilim ve Teknoloji Üniversitesi	Turist kitlesi	Her yıl en az iki ulusal çapta etkinlik düzenlenmesi.
Ekolojik – deneyim turizmi (İthaca, Datça vb. örnekler) Sivas için iyi bir potansiyel olabilir.	Dünya genelinde etkinliği günden güne artan Ekolojik – deneyim turizmi konsepti dahilinde Kangal Köpeği, arıcılık, Aşık Veyisel Bağlama Kampı gibi farklı temalı etkinliklerin yaşanabileceği destinasyonların oluşturulması.	2021 2022 2023	- Sivas Valiliği - İlçe Kaymakamlıkları - Turizm İl Müdürlüğü - Oran Kalkınma Ajansı	25-60 yaş arası gezgin ve maceraseverler	Faaliyet kısmında önerilen etkinliklerin 2022 yılında (pandemi şartları elverdiği ölçüde) gerçekleştirilebilmesi
Çadır festivali tarzında bir açık hava festivali düzenlenmesi.	- Her yıl Sivas coğrafyasında seçilecek farklı noktalarda ülke genelinde çadır ve kamp kültürünü seven gruplar için uygun kamp alanlarının düzenlenmesi - Festivalin konserler ve deneyim turları ile desteklenmesi.	2022 ...	- Sivas Valiliği - Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müd. - Ulusal Kamp ve Karavan Federasyonu	Çadır ve Kamp tutkunları	Faaliyet kısmında önerilen etkinliklerin 2022 yılında (pandemi şartları elverdiği ölçüde) gerçekleştirilebilmesi

Kent bilgi sisteminin, hem basılı olarak hem de mobil uygulamalar ile kullanıma açılması.	Temmuz 2021 Aralık 2021	Sivas Belediyesi	Sivas Halkı • Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Sistemin kurulması
Sivas YHT Garında aktif olarak görev yapacak bir Turizm Ofisi oluşturulması ve burada profesyonel personelin istihdam edilmesi.	Temmuz 2021 Aralık 2021	Sivas Valiliği • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü • TCDD Bölge Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Ofisin kurulması ve işlevsel hale geçmesi
YHT içindeki medya araçlarında seyahat süresince gösterilecek tanıtım videoları hazırlanması.	Temmuz 2021 Aralık 2021	Sivas Valiliği • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü • TCDD Genel Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Tanıtım videolarının tüm YHT seferleri boyunca döngüsel gösterime sunulması
YHT ile seyahat edip Sivas varış noktalı bilet satın alan 10.000. yolcunun "Fahri Hemşeri" sayılması ve onurlandırılması.		Sivas Valiliği • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü • TCDD Bölge Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Ulusal basında görüntülenme • Twitter ve sosyal medya platformlarında ""#SivasYHTe10000yolcu"" (veya benzeri) hashtag başlığı oluşturulması
YHT Gar kompleksinin, yavru Kagal Köpeği'ne maskot olarak ev sahipliği yapması. Köpek adına sosyal medya hesapları açılarak köpek adına sosyal medya iletişimi sağlanması.	Temmuz 2021 -	Sivas Valiliği • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü • TCDD 4.Bölge Müdürlüğü	Sivas halkı • Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Maskot Köpek adına açılan sosyal medya hesaplarının etkileşim oranı • 10.000 etkileşim / ay • NFT kazancı sağlanması
Amaçlanan Çıktılar	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Faaliyetler				

Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Toplu taşıma araçlarının sürücülere, turistik eşya satılan yerlerin satıcıları, konaklama tesislerinde çalışanlar, yeme/içme sektörü çalışanları vb. için eğitim ve bilgilendirme programları oluşturulması	İŞKUR liderliğinde hizmet sektörü çalışanları başta olmak üzere çalışanlar için mesleki eğitim kursları tasarlanması.	Temmuz 2021 -	- İŞKUR - STSO - Esnaf ve Sanatkarlar Odası	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Katılımcıların %80'inin sertifikalandırılması
Hiyven konusunda farkındalık yaratılması (çoklu hijyen eğitimleri, sertifikasyon sistemlerinden faydalanılması vs.)	İŞKUR liderliğinde hizmet sektörü çalışanları başta olmak üzere çalışanlar için mesleki eğitim kursları tasarlanması.	Temmuz 2021 -	- İŞKUR - STSO - Esnaf ve Sanatkarlar Odası	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Katılımcıların %80'inin sertifikalandırılması
Yeni nesil servis teknikleri ile donanımlı personel yetiştirilmesi, usta-çırak ilişkisinin akademisi destekli eğitimlerle desteklenmesi.	İŞKUR liderliğinde hizmet sektörü çalışanları başta olmak üzere çalışanlar için mesleki eğitim kursları tasarlanması.	Temmuz 2021 -	- İŞKUR - STSO - Esnaf ve Sanatkarlar Odası	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Katılımcıların %80'inin sertifikalandırılması
İl esnafına turizm konusunda eğitim verilerek, "turizm dostu işletme" temalı sertifikaların sağlanması.	İŞKUR liderliğinde hizmet sektörü çalışanları başta olmak üzere çalışanlar için mesleki eğitim kursları tasarlanması.	Temmuz 2021 -	- İŞKUR - STSO - Esnaf ve Sanatkarlar Odası	- Sivas halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Katılımcıların %80'inin sertifikalandırılması
Savat, Halıcılık ve Telkâri sanatlarının verilecek eğitimlerle tekrar canlandırılması.	Halk Eğitim Merkezi ve STK'lar öncülüğünde geleneksel sanatların canlandırılması için eğitim programları tasarlanması.	Temmuz 2021 -	Sivas Halk Eğitim Merkezi	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Geleneksel sanatlarla ilgili en az 3 yeni işletme açılması

Yeni otopark alanları oluşturulması.	YHT seferleri ile artacak ziyaretçi sayısına ve yaratacağı trafik yoğunluğuna paralel olarak şehir merkezi ve gar çevresinde yeni otopark alanları yapımı.	2021 yılı planlama faaliyetleri 2022 sonuna kadar belirlenen alanlarda otopark üretimi	Sivas Belediyesi	YHT sefer kullanıcıları, Rent a car ve tur işletmeleri, Çevre illerden transfer için gelecek yolcu araçları	Gar çevresinde asgari 200 araçlık otopark tahsis edilmesi Şehir merkezinde otopark kapasitesinde asgari % 50'lik artış
Yeni şehir planlarının artacak trafik yoğunluğu göz önüne alınarak şekillendirilmesi.	Ziyaretçi odaklı trafiği rahatlatmak adına trafik yoğunluğunun ölçülerek akış yönlerinin değerlendirilmesi Araç trafiğine dönemsel olarak kapatılacak tali arterlerin tespit edilmesi.	Seferlerin başlangıç tarihi baz alınarak 3 ay süresince trafik ölçüm faaliyetleri Sonraki 30 günlük süreçte aksiyon alınması	İl Trafik Komisyonu	Şehir merkezindeki araç kullanıcıları ve yayalar	Pik saatlerde yaya ve araç trafiğinin optimize edilmesi
Kent içi yönlendirme levhalarının gözden geçirilerek, daha detaylı (kafa karışıklığı yaratmayacak şekilde) yönlendirmeler / levhalar (signage) yapılması.	Kent içi turistik odak noktalarını tarif eden yönlendirme levhalarının kullanıcı dostu ve karışıklığa en az mahal verecek şekilde düzenlenmesi Levha sayılarının yeterli düzeye getirilmesi Yönlendirme levhalarında şehir kimliğine uygun standardizasyon sağlanması.	Mayıs 2021 - Haziran 2021 arası planlama Takip eden 1 aylık süreçte imalat ve montaj faaliyetleri	İl Trafik Komisyonu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Tüm turistik noktaların eksiksiz tanımlanması Kent içi digital bilgilendirme noktalarının tesis edilmesi
Sivas'ın ilçelerine bağlantılı otobüs / minibüs / raybüs seferlerinin planlanması.	Sivas'ın ilçelerine bağlantılı otobüs / minibüs / raybüs seferlerinin planlanması.	Temmuz 2021 Ekim 2021	TCDD Hızlı Tren Müdürlüğü İlçe Seyahat Firmaları	Çevre ilçelerde verleşik potansiyel YHT kullanıcıları Çevre ilçelere seyahat edecek turistler	İlçelere gidecek yolcunun şehir merkezinde bekleme sürecine girmeden seferlere ulaşabilme imkânı sağlanması
Geçmiş dönemlerde medreseler şehir olarak adlandırılan ilimizde, bilim merkezi kurulması.	Özellikle çocuk ve genç kitlesini çekecek Feza Gürsey Bilim Merkezi benzeri deneysel bir bilim merkezi kurulması.	2021 2022 2023	Sivas Valilik Millî Eğitim İl Müd. ORAN Kalkınma Ajansı Sivas Cumhuriyet Üniversitesi	Sivas halkı Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Bilim merkezinin yıllık 15.000 ziyaretçi sayısına ulaşması
Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri

Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Turist çekebilecek kapasitede bir ARBORETUM oluşturulması.	Serpincik Göleti çevresinde yapılıması önerilen parka arboretum yapılması.	2021 2022 2023	- Sivas Belediye - Çevre ve Şehircilik İl Müd.	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Yıllık 20.000 ziyaretçi sayısına ulaşılması
Gürün Gökınar Gölü'nün turizm cazibe merkezi haline getirilmesi.	- Dalış meraklılarını çekecek SCUBA dalış klübü ve kıyafet kiralama tesislerinin oluşturulması. - Sualtı zenginliklerinin, halkla tanıştırılması için sualtı araçlarının hizmete alınması.	2021 2022	- Gürün Kaymakamlığı - Turizm İl Müdürlüğü	- Dalışseverler - Turist grubu	Gökınar Gölü'nün ulusal dalış noktası haline getirilmesi
YHT ile ilgili anı faaliyetlerinin yapılması.	PTT tarafından Sivas YHT Seferleri temalı anı pulu bastırılması.	Temmuz 2021 Ekim 2021	- PTT Genel Müdürlüğü - Filateliler	Filateliler	Koleksiyon değeri taşıyan anı pulu bastırılması
Şehir içerisinde yapay görüntü ve çardak karmaşasından uzak örnek bir tabiat parkı yapılması.	Serpincik Göleti ve çevresinin doğal düzen korunarak dinlenme ve yürüyüş parkuru olarak düzenlenmesi.	2021 2022 2023	- Sivas Belediyesi - Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü	- Sivas Halkı - Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Yıllık 150.000 ziyaretçi sayısına ulaşılması
Sivas'a yakın olan Tokat, Erzurum gibi iller için de bağlantılı otobüs seferlerinin planlanması (Sivas, Doğu/Batı, Kuzey/Güney ulaşım ağlarının kesiştiği bir toplama ve dağıtım merkezi haline getirilmeli, bölgesel ve ulusal ulaşım yatırımları bu doğrultuda şekillendirilmelidir)	Sivas YHT Gar yerleşkesini transfer noktası haline getirecek, çevre illerle YHT seferlerini tamamlayacak tarifeli ulaşım araçlarının tesis edilmesi.	Temmuz 2021 Ekim 2021	- TCDD Hızlı Tren Müdürlüğü - Şehirlerarası Seyahat Firmaları	- Çevre illerde yerleşik potansiyel YHT kullanıcıları - Çevre illere seyahat edecek turistler	Seferlerde tam doluluk oranına ulaşılması
Özellikle 4 Eylül Barajı bünyesinde peyzaj ve ağaçlandırma çalışmalarının yapılması . Barajın çevresinin doğa turizmine kazandırılması.	- Alternatif tabiat parkurları yaratmak adına yapay bir gölet olan 4 Eylül Barajının su sporlarına imkan vermesi. - Bu amaçla alanın rekrasyon alanı olarak düzenlenmesi.	Temmuz 2021 Aralık 2023	- DSİ Bölge Müdürlüğü - Sivas Belediyesi	- Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler - Su sporları işletmeleri	2023 yılı sonuna kadar en az bir su sporu etkinliği düzenlenmesi

Emirhan Kayalıkları'nda turizm etkinlikleri düzenlenmesi.	- Dünyadaki Mars Kayalıkları olarak lanse edilebilecek Emirhan Kayalıklarında, Mars Tatil Köyü konseptinde bir tatil köyü için fizibilite faaliyeti yapılması - Ulusal çapta ödüllü bir proje yarışması düzenlenmesi	2021 2022 2023	- Sivas Valilik - Turizm İl Müdürlüğü - Özel İdare Müdürlüğü - ORAN Kalkınma Ajansı	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Uluslararası Turizmde Yaratıcılık Ödülü adaylığı
Kızılırmak ve çevresinin cazibe merkezi haline getirilmesi.	- Kızılırmak çevresini cazibe merkezi haline getirebilecek imar planlarının hayata geçirilmesi - Kızılırmak şehir içi kısmında yapay kot yükseltileri sağlanarak sandal - kano vs. gibi ilgili etkinlik alanları oluşturulması	2021 2022 2023	- Sivas Belediyesi - Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü - DSİ Bölge Müdürlüğü	- Tarifeli tren ve YHT yolcuları - Sivas Halkı	Yıllık 100.000 ziyaretçi sayısına ulaşılması
Özellikle gar çevresinin peyzajının iyileştirilmesi. Yeşil alan ve ağaç sayısının artırılması.	- Gar çevresinde profesyonel peyzaj çalışması yapılması - Tren hattı boyunca yol boyu ağaçlandırma çalışmaları yapılması - Çimen, ağaç ve süs bitkileri yanı sıra sarmaşıklardan ve dikey bahçelerden faydalanılması	Temmuz 2021 Aralık 2022	- TCDD Bölge Müdürlüğü - Sivas Orman Şube Müdürlüğü - Sivas Belediyesi	- Tarifeli tren ve YHT yolcuları - Sivas Halkı	Tarifeli seferler başlamadan önce peyzaj işinin bitirilmesi
Minia Sivas - YHT Sivas'a yaklaştıkça yolcuların kendilerini Sivas'ta neyin beklediğini görebileceği tren hattı boyunca dizilmiş bir mini Sivas projesi yapılması.	Yeni tren hattının Sivas kent merkezi giriş parkuruna ziyaretçilerin merakını artıracak aynı zamanda ses bariyeri görevi görecektir 3 boyut etkisi verebilen, Sivas'a özgü değerlerin görsellerinin yada maketlerin yerleştirilmesi.	Temmuz 2021 Aralık 2021	- TCDD Bölge Müdürlüğü - Sivas Turizm İl Müdürlüğü	Tarifeli tren ve YHT yolcuları	Tüm şehir kültür envanterinin birer kopyasının ya da görselinin hat boyuna yerleştirilmiş olması
Özellikle hafta sonu için gelecek ziyaretçilere özel gezi programları yapılması.	Sivas kent merkezi ve ilçelerdeki turistik noktalarda 1-3 günlük ziyaretler için, ölçeği standart, yolcu sayısından bağımsız turistik rotaların dizayn edilmesi ve bu noktaların rutin denetimlerinin yapılması.	Temmuz 2021 Aralık 2021	- İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - İlçe Kaymakamlıkları	1-3 günlük ziyaretlerde bulunacak turist grupları	Turistik noktalarda sunulacak hizmet kalitesinin sertifikasyon süreçlerine dahil edilmesi
Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri

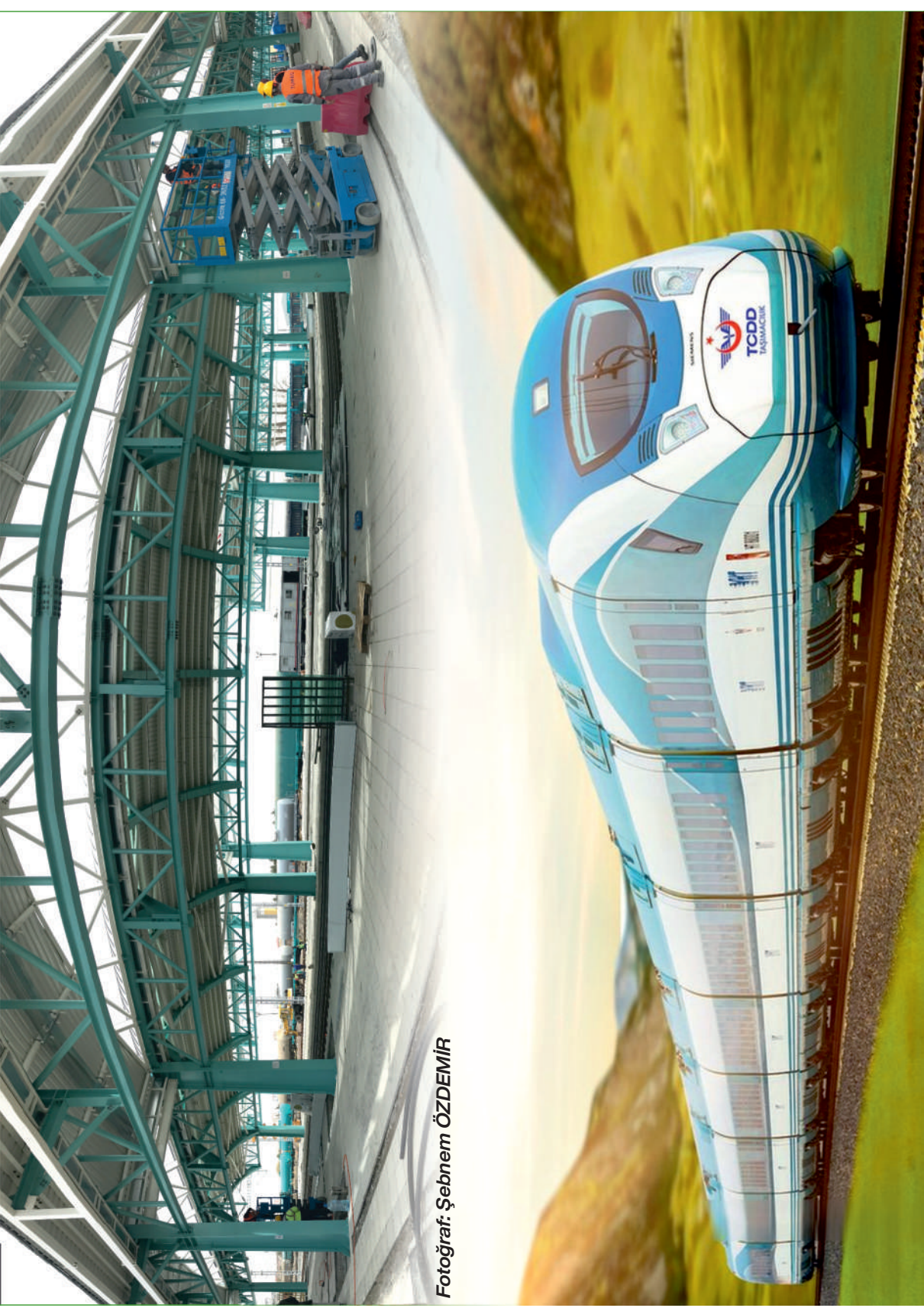
Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
YHT Garından şehrin gezilecek yerlerine toplu ulaşım planlanması.	- Özellikle şehir merkezi ile ters istikamette konumlanan turistik noktalarda kapsayacak şekilde şehir içi turistik hop on - hop off servislerinin devreye alınması, - Günlük toplu taşıma kartları gibi pratik araçların kullanıma alınması.	Haziran 2021 Ekim 2021	- Sivas Belediyesi - Yetkilendirilmiş tur operatörler - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Tüm ören yerlerinin rehberler eşliğinde eksiksiz tanıtılması
Akıllı ulaşım sistemlerinin iyileştirilmesi (toplu taşımada kağıt bilet veya şehir kartı yerine banka kartı, mobil ödeme gibi alternatif ödeme kanalları oluşturulması, mobil uygulamalar, QR kod, akıllı durak uygulamaları iyileştirilmiştir).	Türkiye ve dünyadaki En İyi Uygulamalar (BP's - Best Practices) baz alınarak özellikle mobil ödeme araçları başta olmak üzere ulaşım ve turistik ödeme (ör. ören yerlerine ücretli giriş) teknolojik alt yapısının geliştirilmesi.	Temmuz 2021 Ekim 2021	- Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	Şehir içi ulaşım ve gezi noktalarındaki hizmetlerin alınabilmesi için tüm banka ödeme uygulamalarına uyumlu altyapı kurgulanması
Turist tercihlerine göre alkollü-alkolsüz eğlence mekânlarının sayısının ve kalitesinin artırılması ve yeni açılması planlanan Turizm Bakanlığı sertifikalı tesis taleplerine idari kolaylık sağlanması.	- Ziyaretçilerin ihtiyaçları doğrultusunda sosyal altyapının sadece otellerle sınırlandırılmaması - Halk nezdinde turistik merkez tanımı ve algısı konusunda PR çalışmaları yapılması - Güvenlik ve çevreye rahatsızlık verilmemesi doğrultusunda pilot bölge seçimi.	Temmuz 2021 Aralık 2023	- Sivas Belediyesi - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	- Turist amaçlı gelen ziyaretçiler - Sivas Halkı - Turistik Tesisler	- Eğlence merkezlerinin Turizm Bakanlığı marifetiyle sertifikasyon sürecinden geçmeleri - Donemsel aralıklarla yapılacak anketlerle şehir nüfusunun yeni düzenlemelere bakış açısının ve algısının ölçülmesi - Kent merkezinde turistik eğlence bölgesi oluşumu
Yıldız Dağı ve Sıcak Çermik bölgelerinde yer alan tesislerin bir bütün halinde değerlendirilerek hem kıış sporlarına hem de termal turizme bir arada yer veren tatil konseptleri geliştirilmesi.	- İl Turizm Müdürlüğü önderliğinde kaplıca işletmecileri ve Yıldız Dağı Kayak Merkezi işletmecileri arasında işbirliğini sağlayacak, proaktif bir federasyon kurulması, - Federasyon eliyle, koordine tur paketleri satılmasına yönelik strateji geliştirilmesi - Tesisler bütününde yatak ve oda paylaşımı sağlanması. - Bölgeler arasında tarifeli ring seferleri tahsis edilmesi.	Eylül 2021 Aralık 2021	- İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - Sivas İl Özel İdaresi - Kaplıca İşletmecileri - Sivas Belediyesi	Sağlık turizmi ve kıış sporları temalı turist kitlesi	En geç 2022 yılı kıış sezonuna kadar tur paketleri oluşturulması ve paketlerin acentalar aracılığıyla satışının yapılması



ALTYAPI FAALİYETLERİ

Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Özellikle Gar çıkışına ve şehrin görünür noktalarına göz alıcı eserler (heykel, minyatür, mural, havuz, saat vb.) yerleştirilmesi	• Şehirde somut sanat eserleri yapılacak alanların belirlenmesi (boş alan, duvar, kavşak vb.) • Belirlenecek alanlar için yaratıcı projeler geliştirilmesi. • Alanlara yapılacak eserler için yarışma düzenlenmesi.	Hazırlık aşaması 2021 yılı - Uygulama 2022 yılı içerisinde	• Sivas Valiliği ve İlçe Kaymakamlıkları • Sivas ve İlçe Belediyeleri • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	• Sivas halkı • Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	• Mayıs 2022'ye kadar projelerin uygulanabileceği 3 destinasyonun belirlenmesi
Eski garın müze haline getirilerek her 3-6 ayda bir küratörün öncülüğünde belirlenen bir temada sergi düzenlenmesi.	• Garın müze haline getirilmesi ve bu konuda profesyonellerle çalışılması. • Gar çevresine laser gösteri düzeniği oluşturulması, mevcut temadaki sergilerle ilgili lazer aydınlatmanın yapılması. • Böylelikle Gar Müzesinin yerinin ve müzedeki sergi temasının her noktadan 24 saat görünür olması.	Hazırlık aşaması 2021 yılı - Uygulama 2022 yılı içerisinde	• Sivas Valiliği • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	• Sivas halkı • Turistik amaçlı gelen ziyaretçiler	• 2022 yılı için en az 2 projenin hayata geçirilmesi
İnanç turizminde -mevcut altıyapıya ilave olarak- farklı inançlara hitap eden değerlerin envanterinin çıkarılması ve bu doğrultuda inanç turizmi destinasyonlarının oluşturulması.	• İlimiz coğrafyasında geçmişten bugüne hüküm sürmüş tüm dinlere ait ziyaret noktalarının envanterinin çıkarılması. • Envanterin hedef kitesinin belirlenmesi. • Envanter dahilindeki tüm noktaların restorasyondan / revizyondan geçirilmesi. • Belirlenen inanç turlarının duyurulması.	• Envanter Çalışması 2021 yılı sonuna kadar • Revizyon ve restorasyon çalışmaları 2022 ve sonrası	• Vakıflar Bölge Müdürlüğü • Ermeni Cemaati önderleri • İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü	• Tüm inanç mensubu ziyaretçiler	• Envanter dahilindeki tüm ziyaret sahalarının inanç sahiplerinin ziyaretine açılması
UNESCO'nun dünya miras listesine alınmış Divriği Ulu Cami ve Darüşşifası yakınında ve Divriği ilçesinde turistik tesislerin oluşturulup, bölgedeki konaklama ve restoranlarda iyileştirme yapılması	• Divriği ilçesinin turizm politikasını güncellilik ziyaretten çıkarp çoklu gece konaklamaya imkan verecek, yeni konaklama tesislerinin açılmasını teşvik edecek, ilçeye özgü finansal teşvik paketlerinin hayata geçirilmesi. • Ulu Cami ziyaret deneyiminin yanında yöresel lezzet tadımlarına imkan sağlayacak lokanta - çarşı benzeri dokuların oluşmasına kamu - özel sektör eliyle hız verilmesi.	Haziran 2021 Aralık 2023	• Divriği Kaymakamlığı • İl Özel İdaresi • Finans sektörü	• Divriği merkezli konaklama yeme içme faaliyet belgeli işletmeler	• Mevcut konaklama kapasitesinin en az %50 artırılması • Alternatif tadım noktalarının sayısının artması

Amaçlanan Çıktılar	Faaliyetler	Zaman	Sorumlular	Hedef Kitle	Başarı Ölçütleri
Samsun, Amasya ve Erzurum'u da içeren ve Milli Mücadele temalı tur programlarının hayata geçirilmesi.	"Kurtuluş - Adım Cumhuriyet Rotası" adı altında konsept bir tur paketinin hayata geçirilmesi - Rota boyunca milli mücadeleyle tanıklık etmiş mekanların tespit edilmesi - Oluşturulacak tur rotasının TURSAB yetkilileri ile beraber oluşturulması - Tur programının milli mücadele konulu yazılı metin ve görsellerle desteklenmesi - Tur programının MEB ve YÖK eliyle müfredatı tamamlayıcı bir etkinlik olarak müfredatta yer edinmesine yönelik çalışmalar yapılması	Temmuz 2021 Ocak 2022	- Samsun - Amasya - Erzurum - Sivas - Ankara Valilikleri - MEB - TURSAB	Öğrenciler ve turist grubu	"Kurtuluş - Adım Adım Cumhuriyet Rotası"nın hayata geçirilmesi
Dijital ulaşım ve dijital turizm altyapısının güçlendirilmesi. (Pass, QR gibi elektronik, hatta VR araçlar kullanılması).	- Rehber hizmetine ulaşamayan ya da rehber hizmetini tercih etmeyen tüm gezgin ve turistlere yönelik ziyaret noktalarını tanıtan karekod uygulamaları geliştirilmesi. - Kompleks turistik noktalarda ziyaretçileri yapıldıkları döneme taşıyacak VR uygulamaları mekânın etkisini artıracak uygulamaların tasarlanması (bu konuda dünyadaki en iyi uygulamalardan faydalanılması). - SIVASPASS adı altında adlandırılacak mobil uygulamanın hayata geçirilerek, ziyaret tarihinden önce veya ziyaret sırasında müze biletleri, taşıma biletlerini, otel rezervasyonu yapabilecek bir mobil platform tasarlanması.	Hazırlık aşaması 2021 yılı - Uygulama 2022 yılı içerisinde	- Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Teknokent - İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü - Cumhuriyet Üniversitesi - Sivas Bilim ve Teknoloji Üniversitesi	Akıllı uygulamalara aşina tüm gezgin ve turist grupları	- İlk yıl için SIVASPASS uygulamasının 3.000 kere indirilmesi - Buruciye - Şifaie Medresesi - Kongre müzesi genelinde VR uygulamasına geçilmesi - Tüm turistik noktalara sorunsuz çalışan QR kodları yerleştirilmesi, uygulamaların sorunsuz çalıştığını garanti etmek için periyodik denetimlerin yapılması
Gar içindeki tabela ve dijital göstergelerin (signage) en efektif ve kullanıcı dostu olacak şekilde düzenlenmesi.	- Eski gar binası da dahil edilmek üzere yeni YHT garında yönlendirme ve işaret levhalarının uluslararası standartlara uygun dizayn edilmesi. - Zemin döşemelerine her bir gar faaliyet alanlarını ya da toplu taşıma duraklarını tarif edecek, farklı renklerde yer işaret çizgileri oluşturulması. - Ulaşılabilirlik kapsamında, dezavantajlı ziyaretçiler için gerekli noktalara BRAILLE alfabesi uygulamaları, sesli destek üniteleri ve eğimli rampalar inşa edilmesi - Tüm tabela ve işaretlerin TR / EN yapılması.	Temmuz 2021 Ekim 2021	- TCDD 4. Bölge Müdürlüğü - Sivas Belediyesi	Tüm YHT kullanıcıları	Kullanıcılar düzeyinde yapılacak mobil memnuniyet anketinde 90/100 ve üzeri skor



Fotoğraf: Şebnem ÖZDEMİR

Afşar , M. (2015). Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması. Eskişehir: Eskişehir Ticaret Odası Yayınları.

Albalade, D., & Bel, G. (2012). High-speed rail: Lessons for policy makers from experiences abroad. Public Administration Review, 72(3), 336-349. doi:10.1111/j.1540-6210.2011.02492.x

Baş, A., & Yüzer, M. (2020). Impact of high speed railway systems on inter-regional trips and accessibility in Turkey. ITU A|Z, 17(2), 101-111. doi:10.5505/itujfa.2020.17136

Beydilli, K. (1991). Bağdat Demiryolu. Mart 23, 2021 tarihinde islamansiklopedisi.org.tr/bagdat-demiryolu adresinden alındı

Casares, P., & Coto-Millán, P. (2011). Passenger transport planning. A benefit-cost analysis of the high speed railway: The case of Spain. Atlantic Review of Economics Colegio de Economistas de A Coruña, 2, 1-12.

Dünya Bankası. (2013). Regional Impacts of High Speed Rail in China. Pekin: Dünya Bankası.

Environmental and Energy Study Institute. (2018). Fact Sheet | High Speed Rail Development Worldwide. Mart 25, 2021 tarihinde eesi.org/papers/view/fact-sheet-high-speed-rail-development-worldwide#1 adresinden alındı

Ergün, İ. (1985). Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü. Ankara.

European Commission. (1997). The Likely Macro-economic Benefits and Employment Impacts of Investments in Trans-European Transport Network. Staff Working Paper SEC 97(10). Brüksel: European Commission.

European Court of Auditors. (2018). A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork. Luxembourg: Publication Office of the European Union.

Gutiérrez Puebla, J. (2005). El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales. © Investigaciones Regionales, 199-221.

Japan-Guide. (2018). Shinkansen. Mart 20, 2021 tarihinde japan-guide.com/e/e2018.html adresinden alındı

Kim, H., & Sultana, S. (2015). The impacts of high-speed rail extensions on accessibility and spatial equity changes in South Korea from 2004 to 2018. Journal of Transport Geography, 45, 48-61. doi:doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.04.007





Mahiroğulları, A. (2009). Cumhuriyet'ten günümüze Sivas'ta ekonomik yapı ve istihdam. Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 10(1), 175-194.

Shaw, S.-L., Fang, Z., Lu, S., & Tao, R. (2014). Impacts of high speed rail on railroad network accessibility in China. Journal of Transport Geopgraphy, 40, 112-122. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.03.010

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). On Birinci Kalkınma Planı (2019 - 2023). T.C. Cumhurbaşkanlığı.

Takatsu, T. (2007). The history and future of high-speed railways in Japan. Japan Railway & Transport Review, 48, 6-21.

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasi ve iktisadi sosyal etkileri. Erdem, 483-535.

TCDD. (2013, Haziran). Demiryollarının Dünü, Bugünü, Yarını. Mart 23, 2021 tarihinde sesric.org/imgs/news/Image/908-TCDD.pdf adresinden alındı

TCDD Vakfı. (2018). Atatürk. Mart 24, 2021 tarihinde tcddvakfi.org.tr/index.php/bas-n-ve-yay-n/ataturk-koesesesi adresinden alındı

Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH). (2006). 1923 - 1940 Dönemi Demiryolları.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018). Ulaşan ve Erişen Türkiye - Demiryolu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.

Wang, L., Liu, Y., Mao, L., & Sun, C. (2018). Potential impacts of China 2030 high-speed rail network on ground transportation accessibility. Sustainability, 10, 2-16. doi:10.3390/su10041270

Yalçın, O. (2009). Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) hayatı ve çalışmaları (1886 - 1957). Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi(44), 743-769.

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. Fırat Üniversitesi SBE Dergisi, 311-324.

Japan-Guide. (2018). Shinkansen. Mart 20, 2021 tarihinde japan-guide.com/e/e2018.html adresinden alındı

Kim, H., & Sultana, S. (2015). The impacts of high-speed rail extensions on accessibility and spatial equity changes in South Korea from 2004 to 2018. Journal of Transport Geography, 45, 48-61. doi:doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.04.007



Mahiroğulları, A. (2009). Cumhuriyet'ten günümüze Sivas'ta ekonomik yapı ve istihdam. Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 10(1), 175-194.

Shaw, S.-L., Fang, Z., Lu, S., & Tao, R. (2014). Impacts of high speed rail on railroad network accessibility in China. Journal of Transport Geopgraphy, 40, 112-122. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.03.010

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). On Birinci Kalkınma Planı (2019 - 2023). T.C. Cumhurbaşkanlığı.

Takatsu, T. (2007). The history and future of high-speed railways in Japan. Japan Railway & Transport Review, 48, 6-21.

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasi ve iktisadi sosyal etkileri. Erdem, 483-535.

TCDD. (2013, Haziran). Demiryollarının Dünü, Bugünü, Yarını. Mart 23, 2021 tarihinde sesric.org/imgs/news/Image/908-TCDD.pdf adresinden alındı

TCDD Vakfı. (2018). Atatürk. Mart 24, 2021 tarihinde tcddvakfi.org.tr/index.php/bas-n-ve-yay-n/ataturk-koesesesi adresinden alındı

Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH). (2006). 1923 - 1940 Dönemi Demiryolları.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018). Ulaşan ve Erişen Türkiye - Demiryolu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.

Wang, L., Liu, Y., Mao, L., & Sun, C. (2018). Potential impacts of China 2030 high-speed rail network on ground transportation accessibility. Sustainability, 10, 2-16. doi:10.3390/su10041270

Yalçın, O. (2009). Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) hayatı ve çalışmaları (1886 - 1957). Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi(44), 743-769.

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. Fırat Üniversitesi SBE Dergisi, 311-324.





FOTOĞRAFLAR

















