

BIKELAB ISTANBUL

Proje alıştayı

alıştay Tarihi: 18 Aralık 2012





Raporu Hazırlayan:
Serdar Öncel, Ulaştırma Yüksek Mühendisi
soncel@embarqturkiye.org

Tasarım:
Nick Price, Grafik Tasarımcı
nprice@wri.org

Kapak Fotoğrafi: Pörrö

Fotoğraf: vonderaavisuals

İÇİNDEKİLER



1 GİRİŞ	2
2 AYRINTILI PROGRAM	4
3 SUNUMLAR	5
3.1 BikeLab ile İlgili	5
3.2 Moderatörün Konuşması	5
3.3 Sunumlar	5
4 ÇALIŞTAY BÖLÜMÜ	7
4.1 Çalıştayın Yapısı	7
4.2 Soru 1: Elde Edilden Sonuçlar	7
4.3 Soru 2: Elde Edilden Sonuçlar	9
4.4 Soru 3: Elde Edilden Sonuçlar	9
4.5 Katılımcıların Kişisel Düşünceleri	10
4.6 Diğer Yorumlar ve Katkılar	12
5 SONRAKİ ADIMLAR	13
5.1 Nasıl İlerleyeceğiz?	13
6 ETKİNLİK FOTOĞRAFLARI	14
7 KATILIMCILARIN LİSTESİ	19
EKLER	20
EK-1: Çalıştay Yuvarlak Masa Soruları	20
EK-2: Ek Bilgiler ve Uluslararası Destekleyici Belgeler	21

1 GİRİŞ

BIKELAB İSTANBUL

EMBARQ Türkiye – Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (SUD) şehirlerde yaşam kalitesini iyileştirmek üzere kentiçi ulaşım sorunlarına sürdürülebilir çözümler üreten ve projeler yürüten bir kuruluştur. Derneğimiz, yerel idarelerle birlikte çalışarak kentiçi ulaşım koşullarını iyileştirmek üzere çözüm önerileri geliştirmekte ve bu çözümlerin uygulanma sürecinde gerekli olan yurtiçi ve yurtdışı uzman desteğini sağlamaktadır. Yürüttüğümüz projeler arasında bisikletin şehiriçi ulaşım ağına entegrasyonu ile ilgili çalışmalar da bulunmaktadır. Antalya, Eskişehir ve Sakarya şehirlerinde bisikletin ulaşım planlarına dahil edilmesi, güvenli bisiklet yollarının tasarımı konularındaki projelerimiz devam etmektedir.

Önümüzdeki dönemde İstanbul’da da bisikletin ulaşım ağına girmesi ve bütünleştirilebilmesi için katkı sağlayacak çalışmalar yapmayı hedeflemekteyiz. Bu kapsamda gerçekleştireceğimiz projelerden ilki, “kullanıcı odaklı tasarımları” ile sektörün önde gelen kentsel tasarım firmalarından biri olan Hollandalı YARD 9 ile birlikte yürüttüğümüz “Bikelab İstanbul” Projesi’dir. Proje, Hollanda Kraliyeti Başkonsolosluğu tarafından, Hollanda ve Türkiye arasındaki diplomatik ilişkilerin 400. yılı kutlamaları kapsamında desteklenmektedir.

Bir yıl sürecek projenin ilk etkinliğinde, bisikletin şehir ulaşım ağına nasıl güvenli ve etkin bir şekilde girebileceğini tartışmak ve çözüm önerileri geliştirmek üzere paydaşlarımızla bir araya gelmeyi planladık. Merkezi ve yerel yönetimleri, ulaşım sektöründe söz sahibi kurumları, kalkınma ajanslarını ve sivil toplum kuruluşlarını bir araya getirmeyi hedefledik. Bu Çalıştay’da, bisikletli ulaşımın daha güvenli hale gelmesi için neler yapabiliriz, bisikletin toplu taşıma ile bütünleşmesi nasıl sağlanabilir, İstanbul’da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir gibi sorulara paydaşlarımızla birlikte cevap üretmeyi hedefledik.

Çalıştay sonucunda elde edilen cevaplar ile hazırlanacak olan Çalıştay Raporu, ilgili kurumlar ile paylaşılacak ve kamuoyuna sunulacaktır. Raporun aynı zamanda, önümüzdeki dönemde bisikletin ulaşım aracı olarak kullanımının yaygınlaştırılması amacıyla gerçekleştirilecek çalışmalara katkı sağlamasını hedeflemekteyiz.

Gerçekleştirilen bu laboratuvar çalışması, önce sunumların paylaşılması, daha sonra yuvarlak masa çalıştay görüşmeleri şeklinde olmuştur. Ayrıntılı program Bölüm 2’de sunulmuştur.

Laboratuvar çalışmasının ana hedefleri:

- Problemlerin herkes tarafından paylaşılması ve algılanması, olası çözüm önerilerinin sunulması: Problemler konusunda ortak bir anlayış ve proje hedefleri hakkında ortak bir vizyon oluşmazsa taraflar arasında bu konular üzerinde fikir birliği sağlanması çok zor olacaktır;
- Yerel yönetimler ile bisiklet kullanıcılarını bir araya getirerek her iki tarafın da birbirlerinin bakış açılarını anlayabilmelerini sağlamak;
- Sonraki adımları tesbit edebilmek için önceliklendirme yapılabilmesi için ilgili soruların cevaplandırılması:
 - İstanbul’da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir?
 - Bisikletli ulaşımın daha güvenli hale gelmesi için ne yapabiliriz?
 - İstanbul’da bisiklet kullanımı toplu taşıma ile nasıl bütünleştirilir?
- Tasarım aşamasında, karar vericilerin desteklenmesi.

Programa uygun olarak, etkinlik Hollanda Kraliyeti İstanbul Başkonsolosu Sayın Onno Kervers'in açılış konuşmasıyla başladı. Başkonsolos konuşmasında, iki ülke arasında çok uzun yıllardır devam eden – Türkiye ve Hollanda arasındaki diplomatik ilişkilerin 400. Yılı kutlamaları kapsamında – ilişkilerin önemi ve olası işbirliği imkânları üzerinde durdu. Bu vizyonun bir parçası olarak BikeLab etkinliğinin Konsolosluk olarak sponsorluğunu yapmaktan büyük mutluluk duyduğunu belirtti.

Başkonsolosun konuşmasını Embarq Türkiye Direktörü Sayın Arzu Tekir'in konuşması takip etti. Arzu Tekir konuşmasında Embarq Türkiye hakkında bilgi vererek yapılan çalışmaları anlattı. Kendisi ayrıca, 2013 yılı sonunda hazırlanması planlanan "Bisiklet Yolları Uygulamalarında Tasarım Kılavuzu"nun ortaya çıkarılmasında önemli adımlardan birisi olan bu etkinliğin öneminden de söz etti.

Bu konuşmaları, YARD 9'un İdari Ortağı Sayın Gerbrand Wiepko Bas'ın şirketi hakkındaki tanıtımı izledi. Sayın Bas, konuşmasında, ileride atılacak adımlarda teknik destek sağlamaktan ve görüş paylaşmaktan büyük mutluluk duyacaklarını ve bu konuda çok istekli olduklarını dile getirdi.

2 AYRINTILI PROGRAM

EMBARQ TÜRKİYE – SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM DERNEĞİ BIKELAB İSTANBUL

Tarih: 18.12.2012
Saat: 13:00 – 17:00
Yer: Salt GALATA

Saat	Konu	Konuşmacılar
13:00 – 13:30	Kayıt	
13:30 – 13:45	Açılış Konuşmaları	Sunuş Hollanda Kraliyeti İstanbul Başkonsolosu - Onno Kervers EMBARQ Türkiye Direktörü - Arzu Tekir Yard 9 Yönetici Ortağı - Gerbrand Wiepko Bas
13:45 – 15:00	Panel Sunumlar	Moderatör: Sibel Bülay - EMBARQ Türkiye – Ali Doğan Şalva; Bisiklet yolları ve yol güvenliği - Yard 9 – Gerbrand Wiepko Bas; Yard 9 Tanıtımı ve Uygulama Örnekleri - Dutch Cycling Embassy – Anton Lambertus Bosch; Better Cities: Accessibility, liveability - Bisikletliler Derneği Başkanı – Murat Suyabatmaz; İstanbul'da bisikletli yaşam - Bisikletli Yaşam Derneği Genel Sekreteri – Kevser Seri; Türkiye'de bisikletin anlamı, sorunları ve çözüm önerileri
15:00 – 15:15	Kahve Molası	
15:15 – 16:15	Çalıştay	Moderatör: EMBARQ Türkiye - Serdar Öncel Katılımcılar gruplara ayrılacak ve aşağıdaki sorulara cevap aranacak - Bisikletli ulaşımın daha güvenli hale gelmesi için neler yapabiliriz? - Bisikletin toplu taşıma ile bütünleşmesi nasıl sağlanabilir? - İstanbul'da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir?
16:15 – 16:30	Kahve Molası	
16:30 – 17:00	Değerlendirme	EMBARQ Türkiye ve Yard 9
	Kapanış	

3 SUNUMLAR

3.1 BIKELAB İLE İLGİLİ

Çalıştay açılışında konuşma yapan Hollanda Kraliyeti İstanbul Başkonsolosu Onno Kervers, İstanbul'da bisikletin ulaşım aracı olarak kullanımının yaygınlaşması ve İstanbul'un Hollanda'daki gibi insanların işe bisikletle gidip gelebileceği bir bisikletli şehirne dönüşebilmesi için Konsolosluk olarak desteğe her zaman hazır olduklarını ifade etti. Kendisinin de bisiklet kullanıcısı olduğunu söyleyen Kervers, EMBARQ Türkiye ve YARD 9 işbirliği ile başlatılan projenin bisikleti, İstanbul'daki trafik sorunu için önemli bir çözüm alternatifi olarak sunduğunu belirtti.

Açılış konuşmasında projenin hedefleri ve önümüzdeki dönemde proje kapsamında yapılacak çalışmalara değinen EMBARQ Türkiye Direktörü Arzu Tekir, "BikeLab İstanbul Projesi kapsamında, paydaşlarla işbirliğine önem veriyoruz, katkı sağlamak ve destek vermek isteyenlerle işbirliğine açığız. Bu çalıştay sonrasında bir rapor hazırlayacağız ve raporu İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyelerindeki uzmanlar ve karar vericiler ile paylaşacağız. YARD 9 işbirliği ile önümüzdeki aylarda güvenli bisiklet koridorları tasarımları gerçekleştireceğiz. Yerel yöneticilerin yönlendirmeleri ve veri analizleri sonucunda seçilecek bir bölgede pilot olarak bisiklet koridoru uygulamasını hayata geçirmeyi hedefliyoruz. Bir yıl sürecek projenin sonunda ise İstanbul'da bisikletli yaşamın yaygınlaşmasına katkı sağlamak üzere 'Güvenli Bisiklet Yolu Tasarımı Kılavuzu'nu hazırlamayı planlıyoruz." dedi.

3.2 MODERATÖRÜN KONUŞMASI

Sibel Bulay, çalıştayı kısa bir konuşma ile başlattı. Bisiklet ile ulaşımın dünyanın dört bir tarafında ulaştırma sistemlerinin önemli bir parçası olacak şekilde yerel yönetimler tarafından ulaştırma ana planlarına dahil edildiği görüşünü paylaştı. SUD'un da İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından başlatılan bisiklet yolları projelerinde, altyapının geliştirilmesi için destek verebilecek olmasından dolayı mutlu olduklarını dile getirdi.

3.3 SUNUMLAR

Açılış konuşmalarının ardından 5 sunum katılımcılar ile paylaşıldı. Sunumların konu başlıkları aşağıda listelenmiştir:

- EMBARQ Türkiye – Sayın Ali Doğan Şalva; Bisiklet yolları ve yol güvenliği
- Yard 9 – Sayın Gerbrand Wiepko Bas; Yard 9 Tanıtımı ve Uygulama Örnekleri
- Dutch Cycling Embassy – Sayın Anton Lambertus Bosch; Better Cities: Accessibility, liveability?
- Bisikletliler Derneği – Sayın Murat Suyabatmaz; İstanbul'da bisikletli yaşam
- Bisikletli Yaşam Derneği – Sayın Kevser Seri; Türkiye'de bisikletin anlamı, sorunları ve çözüm önerileri



Fotoğraf: black_wall

4 ÇALIŞTAY BÖLÜMÜ

4.1 ÇALIŞTAYIN YAPISI

Çalıştayın ikinci bölümü yuvarlak masa tartışmaları şeklinde düzenlenmiştir; katılımcılar 3 masaya ayrılarak çalıştayın ana amacını oluşturan 3 soruya yanıt aramışlardır. Her masada bir moderatör ve bir yazıcı olup ortaya atılan görüşler ve yorumlar kaydedilmiştir. Her masada sadece bir soru üzerinde görüş alışverişi yapılmış olup daha önceden hazırlanmış olası adımlar listesi (ayrıntılı liste EK-1’de verilmiştir) tüm katılımcılara dağıtılmıştır. Her katılımcı, bu listede sunulan önerileri önceliklendirdikten sonra kendi görüşlerini de ayrıca ifade etmiştir.

Her soru üzerinde 20 dakika görüş bildirilmesi sağlanmıştır. Bu süre sonunda, her masadaki moderatör ve yazıcı arkadaşlarımız diğer katılımcıların masalarına geçerek aynı sorular hakkında bu masalardaki görüşleri de kaydetmişlerdir.

Tüm görüş bildirme çalışması bir saat sürmüş ve sonunda 20 dakikalık bir özet sunumu yapılmıştır.

Sorulan her soru için verilen yanıtlar aşağıda sunulmuştur:

4.2 SORU 1: ELDE EDİLEN SONUÇLAR

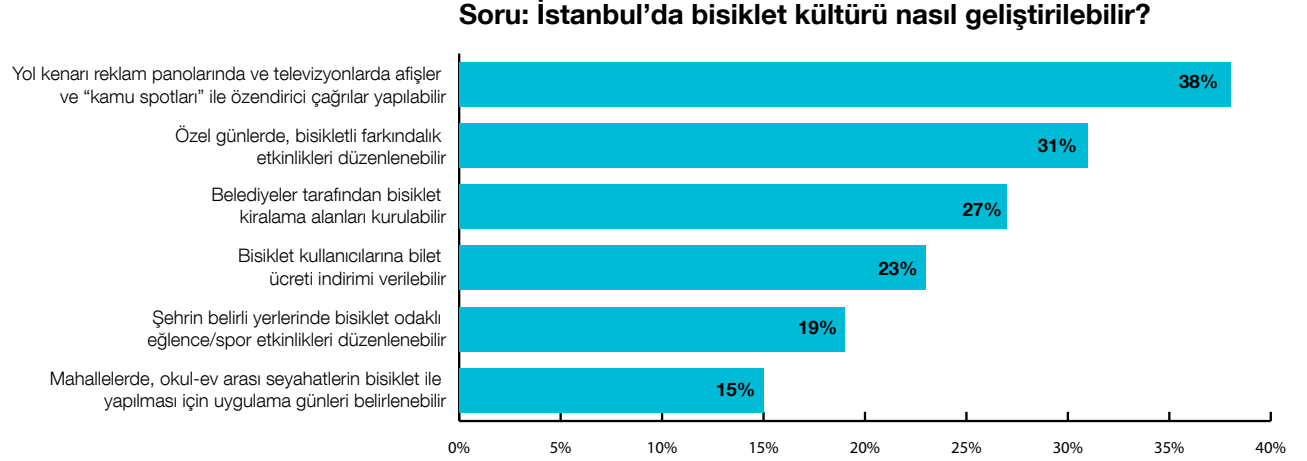
Sorulan ilk soru "İstanbul'da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir?"dir. Bu soru için önceden belirlenen olası adımlar aşağıdaki gibidir:

- Belediyeler tarafından bisiklet kiralama alanları kurulabilir (1)
- Bisiklet kullanıcılarına bilet ücreti indirimi verilebilir (2)
- Şehrin belirli yerlerinde bisiklet odaklı eğlence/spor etkinlikleri düzenlenebilir (3)
- Özel günlerde, bisikletli "farkındalık" etkinlikleri düzenlenebilir (4)
- Mahallelerde, okul-ev arası seyahatlerin bisiklet ile yapılması için uygulama günleri belirlenebilir (5)
- Yol kenarı reklam panolarında ve televizyonlarda afişler ve "kamu spotları" ile özendirici çağrılar yapılabilir (6)
- Kişisel düşünceler

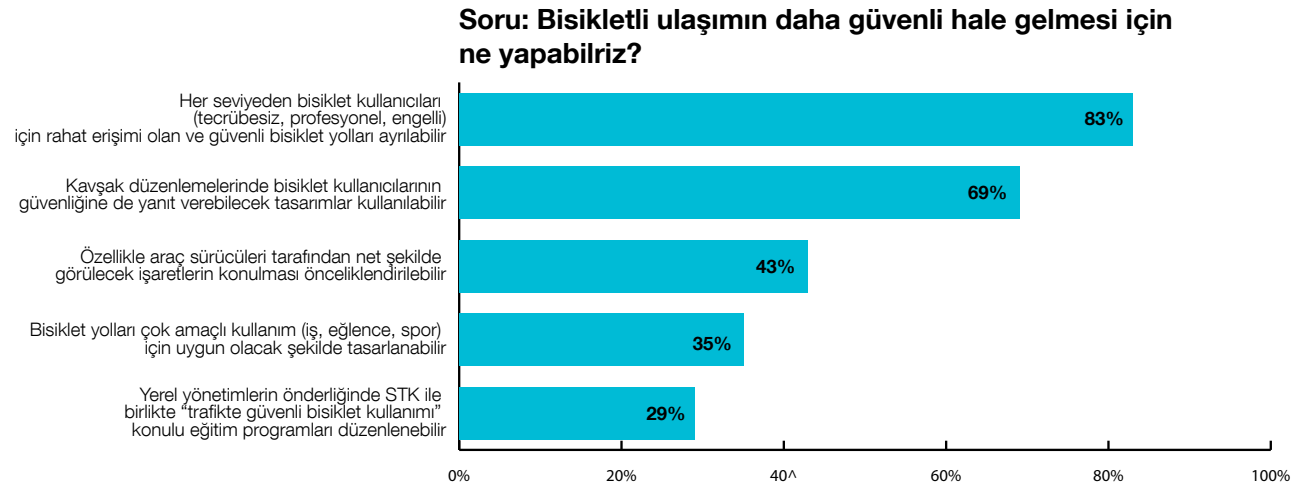
Katılımcılar tarafından önceliklendirilmiş olarak Şekil 1'deki sonuçlar elde edilmiştir. Şekil 1'de de görüleceği gibi, önceden verilen önerilerin önceliklendirilmesi işleminde ilk sırada %38 ile "bisiklet kültürünün geliştirilmesi için yol kenarındaki reklam panoları ile televizyonlarda afiş ve kamu spotu kullanılarak geliştirilebilir" fikri ön plana çıkmıştır. Bunu sırasıyla;

- %31 ile "Özel günlerde, bisikletli "farkındalık" etkinlikleri düzenlenebilir"
- %27 ile "Belediyeler tarafından bisiklet kiralama alanları kurulabilir"
- %23 ile "Bisiklet kullanıcılarına bilet ücreti indirimi verilebilir"
- %19 ile "Şehrin belirli yerlerinde bisiklet odaklı eğlence/spor etkinlikleri düzenlenebilir" ve
- %15 ile "Mahallelerde, okul-ev arası seyahatlerin bisiklet ile yapılması için uygulama günleri belirlenebilir" takip etmektedir.

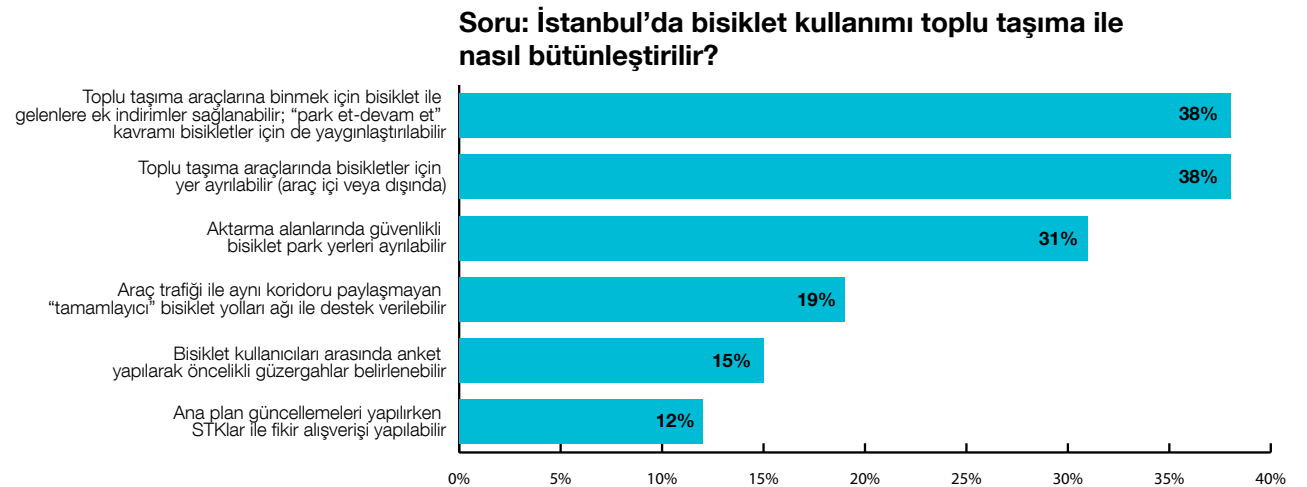
Şekil 1 Önerilerin Öncelikleri (Birinci Soru)



Şekil 2 Önerilerin Öncelikleri (İkinci Soru)



Şekil 3 Önerilerin Öncelikleri (Üçüncü Soru)



4.3 SORU 2: ELDE EDİLEN SONUÇLAR

Sorulan ikinci soru "Bisikletli ulaşımın daha güvenli hale gelmesi için ne yapabiliriz?"dir. Bu soru için önceden belirlenen olası adımlar aşağıdaki gibidir:

- Her seviyeden bisiklet kullanıcıları (tecrübesiz, profesyonel, engelli) için rahat erişimi olan ve güvenli bisiklet yolları ayrılabilir (1)
- Bisiklet yolları çok amaçlı kullanım (iş, eğlence, spor) için uygun olacak şekilde tasarlanabilir (2)
- Kavşak düzenlemelerinde bisiklet kullanıcılarının güvenliğine de yanıt verebilecek tasarımlar kullanılabilir (3)
- Özellikle araç sürücülerinden net şekilde görülecek işaretlerin konulması önceliklendirilebilir (4)
- Yerel yönetimlerin önderliğinde STK ile birlikte "trafikte güvenli bisiklet kullanımı" konulu eğitim programları düzenlenebilir (5)
- Kişisel düşünceler

Şekil 2'de katılımcılar tarafından verilen yanıtlar önceliklendirilerek sunulmuştur. Şekil 2'de de görüleceği gibi, önceden verilen önerilerin önceliklendirilmesi işleminde ilk sırada %83 ile "Her seviyeden bisiklet kullanıcıları (tecrübesiz, profesyonel, engelli) için rahat erişimi olan ve güvenli bisiklet yolları ayrılabilir" fikri ön plana çıkmıştır. Bunu sırasıyla;

- %67 ile "Kavşak düzenlemelerinde bisiklet kullanıcılarının güvenliğine de yanıt verebilecek tasarımlar kullanılabilir"
- %44 ile "Özellikle araç sürücülerinden net şekilde görülecek işaretlerin konulması önceliklendirilebilir"
- %35 ile "Bisiklet yolları çok amaçlı kullanım (iş, eğlence, spor) için uygun olacak şekilde tasarlanabilir"
- %29 ile "Yerel yönetimlerin önderliğinde STK ile birlikte "trafikte güvenli bisiklet kullanımı" konulu eğitim programları düzenlenebilir" takip etmektedir.

4.4 SORU 3: ELDE EDİLEN SONUÇLAR

Sorulan üçüncü soru "İstanbul'da bisiklet kullanımı toplu taşıma ile nasıl bütünleştirilir?"dir. Bu soru için önceden belirlenen olası adımlar aşağıdaki gibidir:

- Ana plan güncellemeleri yapılırken STKlar ile fikir alışverişi yapılabilir (1)
- Araç trafiği ile aynı koridoru paylaşmayan "tamamlayıcı" bisiklet yolları ağı ile destek verilebilir (2)
- Bisiklet kullanıcıları arasında anket yapılarak öncelikli güzergâhlar belirlenebilir (3)
- Toplu taşıma araçlarında bisikletler için yer ayrılabilir (araç içi veya dışında) (4)
- Toplu taşıma araçlarına binmek için bisiklet ile gelenlere ek indirimler sağlanabilir; "park et-devam et" kavramı bisikletler için de yaygınlaştırılabilir (5)
- Aktarma alanlarında güvenli bisiklet park yerleri ayrılabilir (6)
- Kişisel düşünceler

Katılımcılar tarafından önceliklendirilmiş olarak Şekil 3'deki sonuçlar elde edilmiştir. Şekil 3'de de görüleceği gibi, önceden verilen önerilerin önceliklendirilmesi işleminde ilk sırada %38 ile "toplu taşıma araçlarına binmek için bisiklet ile gelenlere ek indirimler sağlanabilir, 'park et - devam et' kavramı bisikletler için de yaygınlaştırılabilir" ve "Toplu taşıma araçlarında bisikletler için yer ayrılabilir (araç içi veya dışında) fikirleri ön plana çıkmıştır. Bunu sırasıyla;

- %31 ile "Aktarma alanlarında güvenli bisiklet park yerleri ayrılabilir"
- %19 ile "Araç trafiği ile aynı koridoru paylaşmayan "tamamlayıcı" bisiklet yolları ağı ile destek verilebilir"
- %15 ile "Bisiklet kullanıcıları arasında anket yapılarak öncelikli güzergâhlar belirlenebilir"
- %12 ile "Ana plan güncellemeleri yapılırken STKlar ile fikir alışverişi yapılabilir" takip etmektedir.

4.5 KATILIMCILARIN KİŞİSEL DÜŞÜNCELERİ

Bu çalışmanın bir parçası olarak, önceden hazırlanmış olası hareket adımları listesine ek oluşturacak şekilde tüm katılımcılardan varsa kişisel görüşlerini de belirtmeleri istenmiştir.

Aşağıda, bu bölümde üzerinde konuşulan fikirlerin ayrıntılı bir listesini bulabilirsiniz.

Birinci soru kapsamındaki öneriler aşağıda üç ana başlık altında özetlenmiştir:

Bisiklet Park Alanları Altyapısı

- Toplu taşıma ağındaki aktarma noktalarına bisiklet park yerlerinin kurulması (Örn: metro çıkışları, metrobüs duraklarının yanı, v.b.),
- Bisiklet park alanlarından toplu taşıma araçlarının ana duraklarına kolay ve güvenli ulaşımın sağlanması (Örn: Tramvay, metrobüs durakları, vapur iskeleleri ile metro/metrobüs durakları arasına, v.b.),
- Tamamen kapalı bisiklet parkları yapılmalı.

Teşvik ve Ödül Uygulamaları

- İngiltere’de işine bisikletle gidip gelenler için devlet yardım yapıyor. Türkiye’de de bu tür teşvik edici uygulamaların geliştirilmesi
- Okullarına bisikletle gidip gelen üniversite öğrencilerine para yardımı yapılması ya da ödül verilmesi (yemekhane bileti, hediye çeki, v.b.)
- İşe bisikletle gidip gelenlere şirketler tarafından imkânların sağlanması (duş, soyunma kabini, v.b.)
- İşe bisikletle gidip gelen çalışanlara şirketler tarafından ödül uygulamalarının geliştirilmesi

Bisikletli Yaşamı Teşvik Edici Kampanyalar ve Kamu Reklamları Örnekleri

- Bisikletin bir ulaşım aracı olarak trafikte değer görmesi ve araç şoförlerinin bisikletlileri dikkate alması için taksicilere, dolmuş ve otobüs şoförlerine yönelik bilgilendirme ve eğitim kampanyalarının yapılması,
- Bisikletin tek başına bir kültür olmadığını, trafik kültürünün içindeki yerini vurgulayan kampanyaların yapılması, bisiklet yolu olarak ifade edilen altyapının

aslında sadece eğlence amaçlı olmadığı aynı zamanda bir ulaşım altyapısı olduğu yönünde farkındalığın artırılması,

- Bisiklet kullanarak hayatında önemli değişiklikler olan ve ilgi çekici hikâyelere sahip kişileri örnek olarak konumlandırılan etkinliklerin yapılması,
- Farklı hedef grupları dikkate alan kampanyaların tasarlanması, kişi profillerinin ayrıştırılıp farklı yaklaşımlarda çağrılarının yapılması,
- Kamu spotlarında bisikletin spor ve sağlık boyutu, eğlence ve sosyalleşme, çevreye katkı, turizm amaçlı kullanım boyutları gibi çeşitli ve değişik özelliklerinin vurgulanması, böylece farklı profildeki kişileri/ sektörleri teşvik edici etkinin yaratılması,
- Türk sürücülerin “merhamet gösterme” duygusuna etki edecek kamu spotlarının hazırlanması, poster ve broşürlerin tasarlanması (Örn: bisikletlilerin çukurlu yollar, geniş aralıklı mazgallar, su sıçratan arabalar, bisikletlileri fark etmeden sürücü kapısını açan şöförler gibi yaygın olarak karşılaştıkları sorunları vurgulayan filmler, posterler, broşürlerin hazırlanması),
- Meslek Odaları işbirliği ile bisiklet tasarım yarışmalarının başlatılmasıyla, bisikletin ulaşım aracı olarak kullanımını konusunda farkındalığın artırılması,
- Bağdat Caddesi’nde bisikletlilerin yaptığı eylem gibi, konuya dikkat çeken toplu ve ses getirici faaliyetlerin yapılması,
- Bisikletli yaşam dostu semtler yaratmak üzere pilot uygulamaların yapılması (Örn: Bahçeşehir,

Fotoğraf 1 Otobüs ve bisiklet için ortak şerit (İsveç)



Ataşehir gibi semtlerde “bisikletle okula”, “bisikletle işe”, “bisikletle alışverişe” gibi kampanyaların düzenlenmesi ve iyi örneklerin çoğaltılması),

- İstanbul’da göz önünde olan üniversitelerde bisikletli yerleşke yaşamı, okula bisikletle gidip-gelme gibi uygulamaların başlatılması ile bisikletli yaşamın yükselen eğilim haline getirilmesi,
- Sağlık Bakanlığı’nın Obeziteyle Mücadele Kampanyası’nda bisiklet kullanımını teşvik edici mesajlar verilmesinin sağlanması, bir sonraki adımda bisiklet kullananlar ile kullanmayanlar arasındaki (sağlıklı yaşam bakış açısıyla) uzun vadeli bireysel ve devlet tarafından yapılan sağlık harcamaları tasarrufunun incelenmesi ve belirtilmesi,
- Konfora düşkün bir toplum haline gelmemiz nedeniyle bisiklet kullanımının da konforlu hale getirilerek çekiciliğinin artırılması,
- Bisikletli hakları bildirisini yayınlayıp gazete ilanları ve reklam panoları yardımıyla duyurulması. Çünkü ne bisikletliler ne araç sürücülerine ne de yayalar bisikletlilerin haklarını biliyor,
- Kamusal alanlarda, sokaklar, meydanlar, göze çarpan her yerde bisikleti hatırlatacak çalışmalar bulundurulması; kamusal sanat öğeleriyle, ilgi çekici bisiklet tasarımına sahip bisiklet parklarıyla kişilerin bilincinde bisiklet olgusunu yerleştirip canlı tutacak çalışmalar yapılması,
- Zaman kazanmanın yaratacağı konforun ön plana çıkarılması.

İkinci soru kapsamındaki öneriler aşağıda üç ana başlık altında özetlenmiştir:

- Ayrılmış bisiklet yollarının olmaması birinci

Fotoğraf 2 Avrupa’da bir uygulama



derecede güvenlik eksiklidir. Ayrılmış yolların inşa edilmesi, bisiklet kullanmaktan zevk alan, işine/ okuluna bisikletle gitmek isteyen, ama hali hazırda güven sorunu yüzünden bunun için kendini hazır hissetmeyen bisiklet severleri aktif hale getirir,

- Bisiklet yolları ana arterlere değil, 2. derece öncelikli yollara yapılmalı,
- Yasa ve yönetmelikler güvenlik ekseninde gözden geçirilmelidir. Denetim sıklaştırılmalıdır. Bisiklet kullanıcılarının güvenliğini artıran kanun ve yönetmeliklerin tekrar düzenlenmesi, yaptırımların ve kontrollerin artırılması ile bisikletlilerin maruz kaldığı olumsuzluklara karşı caydırıcılığın oluşturulması gerekir. Park yasağı uygulamalarının, Emniyet Genel Müdürlüğü birimler tarafından daha ciddi şekilde kontrolü olmalıdır,
- Sadece belli güzergâhlarda yolların olması insanları bisiklet kullanımına yöneltmez, Evlerinden o yollara ulaşmaları güvensiz olabileceği için bisiklete binmeyi tercih etmezler,

Fotoğraf 3 A.B.D.’deki örnek uygulamalar



- Sürücü belgesi kurslarında bisikletlilerle ilgili ders içeriği sunulması ve empati yaratılması da düşünülebilir,
- Motorlu taşıt sürücülerinin “bisiklet sadece eğlence amaçlıdır” algısı düzeltilmelidir,
- Karayolları Trafik Kanunu ve Belediye Kanunu’nda bisiklete yer verilmeli ve ehliyet sistemi getirilmelidir,
- Özel tahsisli yollar bisiklet güvenliğini artıran yöntemlerden bir tanesidir. Toplu taşıma şoförleri eğitilerek bisikletlilere karşı daha duyarlı olmaları sağlanabilir. Bu şekilde bisikletliler diğer motorlu taşıtlardan bir miktar ayrılabilir.

Üçüncü soru kapsamındaki öneriler aşağıda özetlenmiştir:

- Yasal düzenlemeler yapılmalı ve uygulanmalıdır,
- Trafikte yaya-bisiklet-araç arasında önceliklendirme yapılmalıdır,
- Metroda bisikletliler engelli asansörünü kullanıyor. Engelli yolları ve bisiklet yolları ortak düzenlenirse ek bir yatırım gerektirmez,
- Daha etkin sonuçlar elde edebilmek için küçük küçük adımlar yerine daha geniş ve tepeden stratejiler oluşturulmalıdır,
- Ulaştırma ana planlarında bisiklet yolları daha ayrıntılı ele alınmalıdır,
- Toplu taşımada karar verici kurumların bisiklet kültürü ile ilgili bilgilendirilmesi, bilinçlendirilmesi sağlanmalıdır. Bu programın devamı olarak bu sektörde çalışanların da eğitimi önemlidir,
- Toplu taşımada bisiklet taşımak ücretsiz olmalı, bisiklet kullananlar da indirimli seyahat edebilmelidir,
- Topoğrafya engelini aşılabilmesi için aktarma istasyonları kurulmalıdır,
- Bisiklet kiralama noktalarında, gitmek istediğin yere bisikletle gidersen ne kadar sürer bilgisi eklenmelidir,
- Belediye otobüsü olduğu gibi “belediye bisikleti” olmalı,
- Yoğun yaya trafiğinin olduğu yerlerde araç trafiği

Fotoğraf 4 Kopenhag bisiklet yolları ve yeşil dalga uygulaması



yasaklanmalı ve kademeli olarak bisiklet yolları eklenmeli,

- Park alanları kameralar ile izlenmelidir,
- Trafik kültürüne sadece bisiklet açısından değil bir bütün olarak bakmak gerekiyor: Kentin ulaşım ana planında bisiklet ve yaya ulaşımı sistem bütününde ele alınmalı, bir ağ ve altyapı geliştirilmelidir,
- Haritalarda bisiklet yolları ve toplu taşıma duraklarının kesiştiği noktalar belirlenmelidir.

4.6 DİĞER YORUMLAR VE KATKILAR

Katılımcılar ile yapılan bire bir sohbetler/görüşmeler ve eposta yoluyla yapılan geri bildirimler sonucunda, yerel yönetimlerin bu gibi düzenlenen bu gibi etkinliklere daha katılımcı olmalarının etkin sonuçlar elde edebilmek ve karşılıklı beklentilerin karşılanması açısından çok önemli olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle, projelerin bağlantılı olduğu ilçe belediye temsilcileri, bölgeden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğü birimlerinin varlığının çok önemli olduğu ifade edilmiştir.

Embarq Türkiye tarafından, konu ile ilgili bazı ek bilgiler ve yardımcı olacağı düşünülen uluslararası dokümanlar tercüme edilerek EK-2’de sunulmuştur.

➤ 5 SONRAKİ ADIMLAR

5.1 NASIL İLERLEYECEĞİZ?

Bu çalıştayın sonunda hazırlanacak olan taslak raporun tüm katılımcılar ile paylaşarak yorumlarının alınması planlanmaktadır. Taslak rapor Aralık 2012 sonunda hazırlanmış olup yılın ilk günlerinde eposta yoluyla katılımcılara ve paydaşlara dağıtılmıştır. Katılımcıların yorumları 22 Ocak 2013 tarihine kadar Embarq Türkiye bünyesinde toplanmış ve nihai raporu oluşturmak üzere kullanılmıştır. Bu tarihten sonra gelen yorumlar maalesef rapora dahil edilememiştir.

Elde edilen yorumlar ışığında, nihai raporun katılımcılara ve ilgili paydaşlara dağıtımının Şubat 2013 itibarıyla yapılması planlanmış ve gerçekleştirilmiştir.

Bu adımı takiben, yerel idarelerin ilgili birimleriyle – ki bu konuda İSPARK bünyesinde bir birim, Büyükşehir Belediyesi tarafından görevlendirilmiştir - etkileşimli olarak çalışarak onların teknik görüşlerinin de dikkate alınacağı bir bisiklet yolları (ve bisikletli yollar) tasarım kılavuzunun hazırlıklarına başlanmıştır. Bu kılavuzun basım tarihi 2014 yılının ilk ayları olarak planlanmıştır.

6 ETKİNLİK FOTOĞRAFLARI

Fotoğraf 5 Hollanda Kraliyeti İstanbul Başkonsolosu Açılış Konuşması



Fotoğraf 6 Arzu Tekir'in Açılış Konuşması



Fotoğraf 7 EMBARQ Türkiye ve YARD 9 İşbirliği Sözleşmesi



Fotoğraf 8 Ali Doğan Şalva'nın Sunumu



Fotoğraf 9 Gerbrand Wiepko Bas'in Sunumu



Fotoğraf 10 Bisikletliler Derneği Başkanı'nın Sunumu



Fotoğraf 11 Çalışma Grupları (İ.E.T.T. İşletme Planlama Müdürü ve GM Danışmanı'nın Katılımı ile)



Fotoğraf 12 Çalışma Grupları



Fotoğraf 13 Çalışma Grupları



Fotoğraf 14 EMBARQ Türkiye Direktörü Arzu Tekir'in TGRT İle Ropörtajı



7. KATILIMCILARIN LİSTESİ

	İsim	Soyisim	Kurum	Ünvan
1	Ayşe	SABAH		Mimar
2	Ayşe Gökçe	BOR		
3	Çare	OLGUN ÇALIŞKAN	Şehir Plancıları Odası	Şehir Plancısı
4	Demet Burçin	GEZGİN	Yüksel Proje	Şehir Plancısı
5	Duygu	KARAKEÇİLİ		Öğrenci
6	Engin	ERTEKİN	Exporium International	Firma Sahibi
7	Erim	BİKKUL		Sanatçı
8	Hüseyin	GÜLEROĞLU	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Uzman
9	İdil	TUNGA		Ürün tasarımcısı
10	Köksal	ALTUNKAYNAK	IETT	İşletme Planlama Müdürü
11	Lale	BİLDİRİCİ	Anadolu Ajansı	Muhabir
12	Mehmet Emin	ÖKSÜZ	İSPARK	
13	Nur	FINDIK	Userspots	Tasarımcı
14	Ömer	KAYA	İSPARK	
15	Ömer Faruk	AĞCA		
16	Özdek	MEMİK		Endüstri Mühendisi
17	Sedat Sırrı	AKLAN	EMBARQ Türkiye Dernek üyesi	
18	Serkan Korkmaz	ARSLAN	İstanbul Kalkınma Ajansı	
19	Şafak	UZUN	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Uzman
20	Yasemen	GÜRAY	Aktif Yaşam Derneği	
21	Arzu	Erturan	Sokak Bizim Derneği	Şehir Plancısı
22	Erman	Topgul	Sokak Bizim Derneği	Sosyolog
23	Beya	Kural	Bianet	Muhabir
24	Baran Alp	Uncu	Marmara Üniversitesi	Akademisyen
25	Selin	Bilgiç	Effect Hakla İlişkiler	
26	Filiz	Hosken	Effect Hakla İlişkiler	
27	Mesut	Taşkın	UniBusiness	
28	Mert	Torun	Yard9	Urun Tasarımcısı
29	Dan	Smeeth	Superpool	Mimarlık
30	Aslı	Aka	Stratejik Danışmanlık	
31	Beste	Sabır	XXI Mimarlık Tasarım	Editor
32	Esad	Ergün	Bahcesehir Üniversitesi Uygur Merkezi	Şehir Plancısı
33	Sinan	Akdere	IETT	Genel Müdür Danışmanı
34	Azad	Yalçın	Fatih Başkanlık	Kentsel Kor&Yer. Uzmanı
35	Şule	Sarıkoç	Kadıköy Belediyesi	Mimar
36	Burak	Pamukçu	Kadıköy Belediyesi	İnsaat Mühendisi
37	Ayşegül	Alayat	Royal Institute of Technology	Şehir Plancısı
38	Oğuz	Lotuk	Silivri Belediye Başkanlığı	Harita Mühendisi
39	Behlül	Çetinkaya	Yenisafak Gazetesi	Muhabir
40	Serdar	Özuslu	EMBARQ Türkiye	Danışman
41	Bahar	Nama	ITU	Mimar
42	Mecit	Bayramoğlu	Cevahir Holding	
43	Burçin	Çevik	Tosbaa Dükkan	Endüstri Tasarımcı
44	Aydan	Çelik	Tosbaa Dükkan	Cizer-Yazar
45	Rıdvan	Elitez	TGRT Haber	Muhabir
46	Banu	Tuna	Hürriyet Gazetesi	Muhabir
47	Ali Rıza	Danış	EMBARQ Türkiye Dernek üyesi	

➤ EK-1: ÇALIŞTAY YUVARLAK MASA SORULARI

Lütfen her soruda sunulan öneriler için tercih sırasını belirtiniz: 1, ilk tercih olmak üzere numaralandırınız.

- 1) İstanbul'da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir?
 - Belediyeler tarafından bisiklet kiralama alanları kurulabilir
 - Bisiklet kullanıcılarına bilet ücreti indirimi verilebilir
 - Şehrin belirli yerlerinde bisiklet odaklı eğlence/spor etkinlikleri düzenlenebilir
 - Özel günlerde, bisikletli "farkındalık" etkinlikleri düzenlenebilir
 - Mahallelerde, okul-ev arası seyahatlerin bisiklet ile yapılması için uygulama günleri belirlenebilir
 - Yol kenarı reklam panolarında ve televizyonlarda afişler ve "kamu spotları" ile özendirici çağrılar yapılabilir
 - Kişisel düşünceler
- 2) Bisikletli ulaşımın daha güvenli hale gelmesi için ne yapabiliriz?
 - Her seviyeden bisiklet kullanıcıları (tecrübesiz, profesyonel, engelli) için rahat erişimi olan ve güvenli bisiklet yolları ayrılabilir
 - Bisiklet yolları çok amaçlı kullanım (iş, eğlence, spor) için uygun olacak şekilde tasarlanabilir
 - Kavşak düzenlemelerinde bisiklet kullanıcılarının güvenliğine de yanıt verebilecek tasarımlar kullanılabilir
 - Özellikle araç sürücüleri tarafından net şekilde görülecek işaretlerin konulması önceliklendirilebilir
 - Yerel yönetimlerin önderliğinde STK ile birlikte "trafikte güvenli bisiklet kullanımı" konulu eğitim programları düzenlenebilir
 - Kişisel düşünceler
- 3) İstanbul'da bisiklet kullanımı toplu taşıma ile nasıl bütünleştirilir?
 - Ana plan güncellemeleri yapılırken STK'lar ile fikir alışverişi yapılabilir
 - Araç trafiği ile aynı koridoru paylaşmayan "tamamlayıcı" bisiklet yolları ağı ile destek verilebilir
 - Bisiklet kullanıcıları arasında anket yapılarak öncelikli güzergâhlar belirlenebilir
 - Toplu taşıma araçlarında bisikletler için yer ayrılabilir (araç içi veya dışında)
 - Toplu taşıma araçlarına binmek için bisiklet ile gelenlere ek indirimler sağlanabilir; "park et-devam et" kavramı bisikletler için de yaygınlaştırılabilir
 - Aktarma alanlarında güvenli bisiklet park yerleri ayrılabilir
 - Kişisel düşünceler

➤ EK-2: EK BİLGİLER VE ULUSLARARASI DESTEKLEYİCİ BELGELER

Yol Güvenliği ve Bisiklet Planlaması

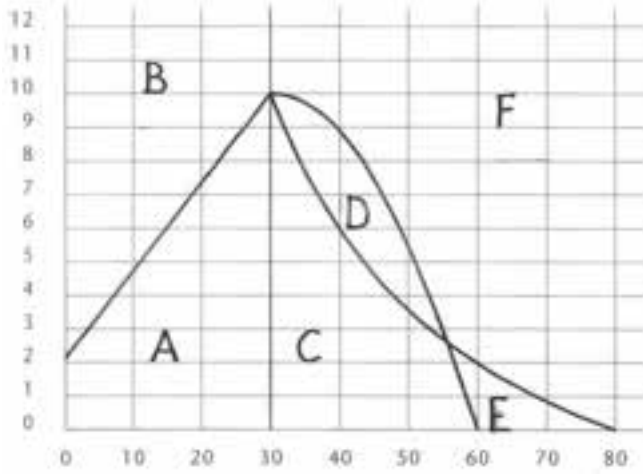
Bisiklet koridorlarının tasarım aşamasında özellikle üzerinde durulması gereken belirli mühendislik prensipleri bulunmaktadır. Bu prensipler aşağıda özetlenmiştir:

- Diğer ulaşım türleriyle etkileşimin mümkün olduğunca aza indirilmesi gerekir. Örneğin yaya kaldırımlarından bisiklet yolu geçirilmesi çok tehlikeli ve kesinlikle önerilmeyen bir uygulamadır. Yapılan geniş kapsamlı anketlerde böyle uygulamaların ayrılmış bisiklet yollarına oranla 5 kat fazla kaza riski içerdiği görülmüştür.
- Bisiklet ve motorlu taşıt yollarının ortak kullanımına açık olan kesitlerde ortalama hız değerlerinin düşürülmesi gerekir. Hangi hız ve trafik yoğunluğu için hangi bisiklet yolu türünün uygun olacağı Şekil 1’de gösterilmiştir.
- Yol kullanıcıları arasındaki görüş kalitesinin korunmasına gayret edilmelidir. Örneğin kullanıcıların birbirlerini mümkün olan her durumda görebilmeleri sağlanmalıdır.
- Tasarım aşamasında “kullanıcıların hata yapma payı”nın da tasarıma dahil edilmesi gerekir. Örneğin mühendis ve plancıların sadece minimum genişlik ile çalışması ileride sorunlar doğurabilir.
- Hem sürücülerin hem de bisikletlilerin tahmin edilebilir ve basit manevralar yapmalarını sağlayabilmek için tasarımda karmaşıklığa yol açacak etkenlerin ortadan kaldırılması gerekir (Şekil 2).
- Yüksek hıza sahip motorlu taşıt yol kesitlerinin bulunduğu bölgelerde bisiklet koridorları mutlak suretle bir fiziki engel ile ayrılmış rotalar üzerinden geçirilmelidir (Şekil 3).

Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (EMBARQ Türkiye) olarak teknik uzmanlarımızın bilgi ve deneyimlerini değerlendirerek aşağıda belirtilen tasarım değişkenlerini denetliyor ve gerekli önerileri ilgili paydaşlara sunuyoruz:

- Bisiklet koridorunun geometrik tasarımı (genişlik, eğim, kurbalar vb.)
- Kavşaklar ve trafik ışıkları
- Yol çizgileri ve işaretlemeler/levhalar
- Işıklandırma (genel olarak gündüz ve gece görüş kalitesi)
- Motorlu taşıt trafiği ile etkileşim
- Yerel bisiklet kullanıcısı davranışları ve alışkanlıkları
- Taşıt parklanma noktaları

Sonuç olarak; yolları nasıl taşıtlara göre planlıyorsak, aynı şekilde bisikletliler için de planlıyorsak daha iyi bir tasarım elde etmiş oluruz. Ancak çoğu mühendis ve mimar, kentteki bisikletlileri yayalar gibi değerlendirir. Gerçek şu ki bisikletli, yayadan çok bir araç sürücüsü gibidir. Teknik olarak doğru planlanmamış bisiklet yolları karmaşaya ve kazaya yol açabilir. Dolayısıyla mevcut yola sadece bisiklet yolu eklemek çözüm değildir; her zaman yolun bütünü ve yol kullanımı göz önünde bulundurularak tasarım yapılmalıdır.

Şekil 1: Bisiklet Yolu Türleri

Şekil 1’de görülen grafikte yatay eksenini temsil eden ve V85 olarak tanımlanan ifade trafik mühendisliğinde sıklıkla kullanılan bir parametredir. Normal kabul edilebilecek hava şartlarında bir noktasal kesitten geçen tüm motorlu taşıtların %85’i veya altının güvenle seyir ettiği hıza V85 yüzde hızı denir. Dikey ekseninde ise Yıllık Ortalama Günlük Trafik (AADT) değişkeni bulunur. AADT; incelenen yol kesitinden geçen yıllık araç değerlerinin 365’e bölünerek günlük ortalama karşılıklarının bulunmasıyla elde edilir.

Grafikteki bölgeler tek tek ele alınırsa;

A bölgesi: V85 30 km/s’den az ise, karma trafik (bisiklet ve motorlu taşıtlar için ortak kullanım) koşulları önerilir.

B bölgesi: Çok düşük hızlarla çok yüksek taşıt yoğunluğuna ulaşılan yok kesitlerine çok nadir rastlanılır, çoğu zaman hiç karşılaşmaz.

C bölgesi: Bisiklet şeridi veya bisiklet yolu olmadan kullanım olabilir. Ama yolun diğer özelliklerine göre bisiklet şeridine veya yoluna ihtiyaç doğabilir.

D bölgesi: Bisiklet şeridi veya bisiklet yolu tavsiye edilir.

E bölgesi: Bisiklet yolu tavsiye edilir. Ama taşıt yoğunluğu o kadar azdır ki karma trafik de önerilebilir. Bisiklet şeritleri tavsiye edilmez.

F bölgesi: Bu tarz yüksek hızlar ve yoğunluklar için tek olasılık bisiklet yollarıdır.

Şekil 2: Karmaşıklığı ortadan kaldıran tasarım örneği (Hollanda)



Şekil 3: Fiziki ayrıma sahip bisiklet yolu tasarımı (Brezilya)



Türkiye’de Bisiklet Kültürünü Geliştirmeye Yönelik Taslak Eylem Haritası (Şili örneğine dayanarak)

Bu eylem haritası, Santiago/Şili’de, Dr Alfredo del Valle liderliğinde gerçekleştirilen bir çalıştayda 2006 yılında ortaya konmuştur. Bu tarihten sonra bisiklet kullanıcıları ve yerel yönetimler ile birlikte gerçekleştirilen diğer çalıştayların temelini oluşturmaktadır. Bu çalışma incelendiğinde, kültürler birbirine oldukça yakın olduğundan bisiklet kültürünün yayılmasında pek çok benzer adım atılabileceği görülmüştür. Aşağıda, Türkiye şartlarına uygun olacağı düşünülen maddeler, değişik başlıklar altında sıralanmıştır.

1 Bisikletin bir ulaşım türü olarak benimsenmesi

- Bisikletin, gerek kültürel gerekse vatandaşlık ve tüketici hakkı gereği bir ulaşım türü olarak teşviki
- Bisiklet kullanımını tetikleyecek ve koruma altına alacak ulusal bir “Bisiklet Kullanım Yönetmeliği”nin geliştirilmesi
- Bisikletin sosyal birlikteliği peçinleyen, özellikle kadın ve gençlerin hareketliliğini artıran, çevreyle dost, toplum sağlığına fayda getiren sürdürülebilir ulaşım kimliğinin resmen tanınması ve devlet desteğinin artırılması
- Bisikletin ulusal ölçekte erişmesi hedeflenen farklı projeksiyon değerleri için istatistiksel metodolojilerle geleceğe dönük çevresel ve ekonomik faydaların hesaplanması
- Bisikletin CO2 salımları ve küresel ısınma gibi konulardaki etkilerinin ön plana çıkarılması ve karbon eksenli çalışmalara dahil edilmesi
- Ticari kurumların gerçekleştirecekleri sosyal sorumluluk projelerine bisiklet odaklı projelerin de dahil edilmesi

2 Ulusal ve bölgesel faaliyetler

- Tüm ulusal bisikletli derneklerinin ve STK’ların etkin koordinasyonunun sağlanması
- İlçe ölçeğinde bisiklet kullanıcı gruplarının oluşturulması ve grup başkanlarının bisiklet kültürünün teşviki konusunda eğitilmesi
- “Bisiklet Kültürü Festivali” benzeri bir etkinliğin organize edilmesi ve her sene kutlanması.
- Bisikletin bir spor olarak tanıtılması ve sporcuların maddi olarak desteklenmesi
- Yıllık olarak bisiklet ülke haritaları yayınlarak bisikletlilerin nerede, hangi koşulda ne tür imkanlara sahip olacaklarının açıklanması
- Kullanılmayan bisikletlerin farklı sosyal kurumlara bağışlanacağı “Bisiklet Dayanışması” programının başlatılması

3 Bisiklet tasarımı ve kullanımı konusunda araştırma, geliştirme ve değerlendirme

- Bir “bisiklet ve bisiklet kültürü” müzesinin kurulması
- Bisiklet kalite ve güvenlik sertifikasyon sisteminin oluşturulması ve yedek parça konusunda standardizasyona gidilmesi
- Bisikletlilerin kullanmaları gerekli olan koruyucu malzemelerin değerlendirilmesi, geliştirilmesi ve yasada net olarak belirtilmesi
- İki tekerlekli ve üç tekerlekli bisiklet tasarım yarışmaları düzenleyerek dereyece giren modellerin ülke çapında lansmanının yapılması
- Yurtdışındaki bisiklet uygulamalarının incelenmesi ve ulusal şartlara uyumlarının sağlanması için yöntemler geliştirilmesi

4 **Bisikletin, toplu taşıma politikalarına öncelikli ulaşım türü olarak etkin katılımı**

- Toplam nüfusu 50.000 kişiyi geçmeyen tüm yerleşim birimlerinde bisikletin öncelikli ulaşım aracı olarak tercihinin sağlanması
- Tüm ülke çapındaki okullarda bisikletin öncelikli ulaşım aracı olarak tanınmasına çalışılması; “Okula bisikletimle gidiyorum” benzeri kampanyaların düzenlenmesi
- Kentiçinde kısa mesafelerde (<10 km) gıda/kargo taşımacılığı yapan tüm kuryelerin bisikleti tercih etmeleri konusunda çalışmaların yürütülmesi
- Kadınların bağımsızlığını, hareketliliğini ve topluma entegre olmalarını güçlendirici bir role sahip olan bisikletin, bu özelliğini vurgulayıcı çalışmaların desteklenmesi
- Yurtdışındaki bisiklet paylaşımı sistemlerinin incelenmesi ve Türkiye’de böyle sistemlerin kurulması
- Bisiklet taksi, bisiklet kurye, bisiklet paylaşımı gibi programların başlatılması ve kararlılıkla uygulanmasının sağlanması

5 **Diğer toplu taşıma türleriyle bütünleşik planlama**

- Metro istasyonlarında ve banliyö trenlerinde bisikletliler için özel kısımların ayrılmasının sağlanması
- Otobüs terminallerinde bisikletlere tahsis edilmiş alanlar bırakılmasının temini
- Kentiçi otobüslerde bisiklet taşınımının mümkün olabilmesi için gerekli sistemlerin araştırılması ve ilgili birimlere önerilmesi
- Deniz hatları vapurlarında bisikletlere tahsis edilmiş alanlar bırakılmasının sağlanması

6 **Bisiklet odaklı altyapı yönetimi**

- Bisikletlilerin kullanımına ayrılmış tüm bisiklet yollarında düzenli bakım ve onarım çalışmaları yapıldığının denetlenmesi ve bu çalışmaların içeriğinin (işaretlemeler, yüzey durumu, kavşak tasarımları vb.)net olarak yasada açıklanması
- Yayalar için ancak yeterli olan yaya kaldırımlarından bisiklet koridorları geçirilmemesi konusunda gerekli kısıtlamaların belirlenmesi ve bu kararın ulusal ölçekte tüm yerel belediyelerle paylaşılması
- Bütün bisiklet koridorlarında teknik uzmanlar tarafından yol güvenliği denetimlerinin ve incelemelerinin tamamlanması ve periyodik olarak incelemelerin devam ettirilmesi
- Kavşaklarda bisikletliler için özel tasarlanmış sinyalizasyon birimlerinin kullanılmasının ve bu birimler sayesinde bisikletlilerin dönüş manevralarının trafikteki diğer araçlardan ayrılmasının temin edilmesi
- Yollardaki mazgalların bisikletlilere tehlike yaratmayacak şekilde, mazgal boşlukları yola paralel olmayacak konumda yerleştirilmesinin sağlanması
- Ulusal bisiklet yolu tasarım kılavuzunun geliştirilmesinin ve güncellenmesinin gerçekleştirilmesi.

7 **Sürdürülebilir kentleşmenin ve özel otomobil kullanımının azaltılmasının teşviki**

- Bisikletlilere ayrılmış yollara giren veya bisiklet yollarına paralel motorlu taşıt yollarında belirlenen hız sınırını aşan diğer araç sürücülerine, yüksek düzeyde caydırıcı maddi cezaların verilmesi konusunda lobi faaliyetlerinin yürütülmesi
- Bisiklet kullanma potansiyelinin yüksek olduğu gözlemlenen yerleşim birimlerinde uygulanan genel motorlu taşıt hız sınırının düşürülmesinin sağlanması
- Hastane, okul, halk pazarı gibi çekim noktalarının etrafında “sakin alan” uygulamalarının başlatılması, motorlu taşıt hız sınırının 30 km/sa’e düşürülmesi ve bisiklet kullanımının önceliklendirilmesi
- Vatandaşın; hız ihlallerini, hava kalitesine zarar veren araçları, park ihlallerini şikayet edebileceği ortak bir telefon hattının kurulmasının sağlanması

- Yoğunluk ücretlendirmesi benzeri projelerle kent merkezlerinde otomobil kullanımının azaltılmasının sağlanması
- Kent merkezlerindeki parklara bisiklet yollarının eklenmesi

8 Bisikletlilerin güvenliği

- Zorunlu bisiklet sigortasının yürürlüğe konulmasının sağlanması.
- Bisiklet kazalarında zarar gören bireyler için bir dayanışma fonu oluşturulması.
- Kask kullanımını teşvik edici programlar geliştirilmesi.
- Motorlu taşıtlar için sürücü belgesi eğitim kurslarında bisikletlilerle ilgili bir empati bölümü eklenmesi.

9 Bisiklet turizminin geliştirilmesi

- Yabancı turistlere yönelik İngilizce bisiklet haritaları ve işaretlemelerinin hazırlanması
- Tematik turist rotalarının belirlenmesi, örneğin Efes (Ephesus) bisiklet turu
- Turistik konaklama tesislerine bisiklet kiralama ve paylaşımı programları başlatmaları konusunda destek sunulması
- Dünyaca ünlü turizm kitapçıklarına (Örn: Lonely Planet) "Turkey on Bike" benzeri ekler konulmasının sağlanması

10 Bisiklet kültürünü geliştirmeye yönelik eğitimler

- İlköğretim öğrencilerine bisiklet kültürü konusunda eğitimler sunulması
- Bisiklet tamir ve bakım atölyelerinin kurulması
- Yetişkinlere yönelik bisiklet eğitim kurslarının açılması
- Ulusal ve uluslararası bisiklet çalıştaylarının düzenlenmesi
- Üniversitelerin mühendislik ve planlama bölümlerine ait müfredatlara bisiklet altyapısı ve kültürü ile ilgili zorunlu derslerin koyulması

11 Bisiklet kültürüne destek konusunda iletişim araçlarının kullanımı

- Bisiklet konulu TV programları ve kamu spotlarının hazırlanması
- Bisiklet konulu belgesellerin hazırlanması ve çeşitli medya organları aracılığıyla kamuoyuna sunulması
- Ulusal kanallarda haftalık yayınlanacak bir TV programı aracılığıyla Türkiye'de bisiklete gönül vermiş, bisikleti hayatının bir parçası haline getirmiş bireyleri bir araya getirerek daha geniş kitlelere ulaşılmaya çalışılması.



EMBARQ'un misyonu, şehirlerdeki yaşamın kalitesini geliştirmek için çevresel ve mali olarak sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin uygulanmasınayardımcı olmaktır. 2002'den beri, EMBARQ ağı, řu ülke ve bölgelerde faaliyet göstermeye başlamıştır: Meksika, Brezilya, Hindistan, Türkiye, And Bölgesi ve Çin. Ağ, mimari, hava kalitesi yönetimi, coğrafya, gazetecilik, sosyoloji, inşaat ve ulaşırma mühendisliği alanlarında 100'den fazla uzman istihdam etmektedir.



www.embarqturkiye.org

EMBARQ GLOBAL

10 G Street NE, Suite 800
Washington, DC 20002
USA
+1 (202) 729-7600

EMBARQ ANDINO

Palacio Viejo 216, Oficina 306
Arequipa, Perú
+51 54959695206

EMBARQ BRAZIL

471 Rua Luciana de Abreu
#801, Porto Alegre/RS
BRASIL, 90570-060
+55 (51) 33126324

EMBARQ CHINA

Unit 0902, Chaowai SOHO Tower A
Yi No. 6
Chaowai Dajie, Chaoyang District
Beijing 100020, China
+86 10 5900 2566

EMBARQ INDIA

Godrej and Boyce Premises
Gaswork Land, Lalbaug
Parel, Mumbai 400012
+91 22 24713565

EMBARQ MEXICO

Calle Belisario Domínguez #8, Planta Alta
Colonia Villa Coyoacán, C.P. 04000
Delegación Coyoacán, México D.F.
+52 (55) 3096-5742

EMBARQ TÜRKİYE

Sürdürülebilir Ulaşım Derneği
Gümüşsuyu Mah. İnönü Cad.
No:29 Saadet Apt. Kat:6 D:7
Taksim, Beyoğlu, İstanbul
Tel: 0 (212) 243 53 05

E-mail: info@embarqturkiye.org
Web: www.embarqturkiye.org

Facebook: <http://www.facebook.com/embarqturkiye>
Twitter: @embarqturkiye