

# BIKELAB KONYA

Bisikletli Yaşam Çalıştayı

Çalıştay Tarihi: 18 Nisan 2013





**EMBARQ®**  
Türkiye

Raporu Hazırlayan:  
**Serdar Öncel**, Ulaştırma Yüksek Mühendisi  
[soncel@embarqturkiye.org](mailto:soncel@embarqturkiye.org)

Tasarım:  
**Nick Price**, Grafik Tasarımcı  
[nprice@wri.org](mailto:nprice@wri.org)

Kapak Fotoğrafi: Pörrö

Fotoğraf: vonderaavisuals

# İÇİNDEKİLER



<b>1 GİRİŞ</b>	<b>2</b>
<b>2 AYRINTILI PROGRAM</b>	<b>4</b>
<b>3 SUNUMLAR</b>	<b>5</b>
3.1 BikeLab Konya ile İlgili	5
3.3 Sunumlar	5
<b>4 ÇALIŞTAY BÖLÜMÜ</b>	<b>6</b>
4.1 Çalıştayın Yapısı	6
4.2 Elde Edilen Sonuçlar	6
4.3 Katılımcıların Kişisel Düşünceleri	7
4.4 Diğer Yorumlar ve Katkılar	9
<b>5 SONRAKİ ADIMLAR</b>	<b>9</b>
5.1 Nasıl İlerleyeceğiz?	9
<b>6 ETKİNLİK FOTOĞRAFLARI</b>	<b>10</b>
<b>7 KATILIMCILARIN LİSTESİ</b>	<b>14</b>
<b>EKLER</b>	<b>16</b>
EK-1: Çalıştay Yuvarlak Masa Soruları	16
EK-2: Ek Bilgiler ve Uluslararası Destekleyici Belgeler	17

## 1 GİRİŞ

# BIKELAB KONYA

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. İstanbul, 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 daha ayrıntılı çalışmalar yapmayı hedeflemekteyiz.

Bir yıl sürecek BikeLab projesi süresince, Türkiye’nin çeşitli şehirlerinde 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, 200 km’ye yakın mevcut bisiklet yollarının bisikletli ulaşım açısından daha güvenli hale gelmesi için neler yapabiliriz, bisikletin toplu taşıma ile bütünleşmesi ne şekilde sağlanabilir, Konya’da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir gibi sorulara paydaşlarımızla birlikte cevap aramayı 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 amacıyla için önceliklendirme yapılabilmesi için Konya’da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir ve mevcut bisiklet yollarının daha etkin kullanılması nasıl sağlanır sorusuna cevap aramak.
- Tasarım aşamasında, karar vericilerin desteklenmesi.

Etkinlik, programa uygun olarak, açılış konuşmalarıyla başladı. Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Tahir Akyürek'in konuşması hedefleri net bir şekilde ortaya koydu:

- Konya, 200 km mevcut bisiklet ağını 2013 hedefi olarak 250 km'ye, 2023 hedefi olarak da 1.000 km'ye çıkaracak;
- Çalışmalarda, özellikle belediye ekibinin eksiklere odaklanması ve sistemi daha iyiye götürebilmek adına kullanıcıları ve teknik danışmanları dinlemesi ana hedeftir;
- Konya, bisiklet kullanımında ve altyapı sahipliğinde Türkiye lideri olup, bu bayrağı uluslararası alanda da taşımayı istemektedir.

## 2 AYRINTILI PROGRAM

### KONYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ EMBARQ TÜRKİYE – SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM DERNEĞİ KONYA BISİKLETLİ YAŞAM ÇALIŞTAYI

Tarih: 18.12.2012  
Saat: 10:00 – 16:30  
Yer: Dedeman Otel

Saat	Konu	Konuşmacılar
10:00 – 10:30	Kayıt	
10:30 – 11:00	Açılış Konuşmaları	Bisiklet Federasyonu Konya Temsilcisi – Tefik ERDOĞDU Emekli (Bisiklet Binicisi) – Nezir SONAKIN EMBARQ Türkiye Program Koordinatörü – Pınar KÖSE Konya Büyükşehir Belediyesi Başkanı – Tahir AKYÜREK Akıllı Bisiklet kullanıcılarından en fazla bisiklet kullanan 3 kişi ödüllerin ve Nezir Sokak'ın kitap hediyesinin takdimi
11:00 – 12:45	Panel - Çalıştay Sunumları	<b>Moderatör:</b> EMBARQ Türkiye Program Koordinatörü – Pınar KÖSE 1) Konya Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı Yol Yapım Şube Müdürü – Mustafa ARSLAN, "Bisiklet Şehri Konya" 2) EMBARQ Türkiye Teknik Müdür – Serdar ÖNCEL, "EMBARQ Türkiye ve Projeleri" 3) Konya Bisikletlileri Kalkındırma Derneği Yönetim Kurul Üyesi – Fatih SERT, "Bisiklet yolları teklifleri ve tesbitleri" 4) EMBARQ Türkiye Yüksek Ulaştırma Mühendisi – A. Doğan ŞALVA, "Bisiklet yolları tasarımında yol güvenliği ve bisikletin diğer ulaşım türleri ile entegrasyonu" 5) Bisikletliler Derneği Başkanı – Murat SUYABATMAZ, "Bisikletlilerin şehir içinde yaşadığı sorunlar ve çözüm önerileri" 6) Bisikletli Yaşam Derneği Genel Sekreteri - Kevser SERİ, "Bisikletlilerin şehir içinde yaşadığı sorunlar ve çözüm önerileri" 7) Wall Koordintör Müdürü – Miran DEĞER, "Konya'da Bisikletlerin kullanımı"
12:45 – 13:15	Kahve Molası	Bisiklet Turu
13:15 – 14:30	Çalıştay	Öğle yemeği arası
14:30 – 14:40	Konuşma	Bisiklet Sporcusu - Erol Küçükbakırcı Türkiye'de Bisiklet Sporunu
14:40 – 16:00	Çalıştay	<b>Moderatör:</b> EMBARQ Türkiye Teknik Müdür – Serdar Öncel Katılımcılar yuvarlak masa çalışması ile gruplara ayrılacak ve aşağıdaki sorulara cevap aranacak; - Konya'da mevcut bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir ve mevcut bisiklet yollarının daha etkin kullanılması nasıl sağlanır?
16:00 – 16:30	Değerlendirme ve Kapanış	EMBARQ Türkiye Teknik Müdür– Serdar Öncel Konya Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili – Fatih Yılmaz

## 3 SUNUMLAR

### 3.1 BIKELAB KONYA ÇALIŞTAYI İLE İLGİLİ

Çalıştay açılışında bir konuşma yapan Bisiklet Federasyonu Konya Temsilcisi Sayın Tefik Erdoğdu, Konya’da şu ana kadar gerçekleştirilenlerin çalışmaların memnuniyet verici olduğunu ama daha iyiye gitmesi gerektiğini, ileriye dönük olarak yapılacak çalışmaların bisiklet sporunda milli takıma pek çok sporcu kazandırmış olan Konya’yı yine hak ettiği konuma getireceğini belirtti.

Açılış konuşmasında Konya’nın bulunduğu yer itibarıyla önemli gelişmelere ön ayak olduğunu ve projenin hedefleri ile önümüzdeki dönemde proje kapsamında yapılacak çalışmaların önemine değinen EMBARQ Türkiye Program Koordinatörü Pinar Köse, “BikeLab Projesi kapsamında, paydaşlarla işbirliğine önem veriyoruz, katkı sağlamak ve destek vermek isteyenlerle işbirliğine açıldık. Bu Çalıştay sonrasında bir rapor hazırlayacağız ve raporu Konya Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyelerindeki uzmanlarla ve karar vericilerle paylaşacağız. Önümüzdeki aylarda hayata geçirilecek güvenli bisiklet koridorları tasarımları konusunda destek vermeye her zaman için hazırız. Bir yıl sürecek projenin sonunda ise Türkiye’de bisikletli yaşamın yaygınlaşmasına katkı sağlamak üzere ‘Güvenli Bisiklet Yolu Tasarımı Kitapçığı’ni hazırlamayı planlıyoruz.” dedi.

Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Tahir Akyürek’in konuşması aslında hedefleri net bir şekilde açıkladı:

- Konya, 200 km.lik mevcut bisiklet ağını 2013 hedefi olarak 250 km’ye, 2023 hedefi olarak da 1.000 km, ye çıkaracak;
- Çalışmalarda, özellikle belediye ekibinin eksiklere odaklanması ve sistemi daha iyiye götürebilmek adına kullanıcıları ve teknik danışmanları dinlemesi ana hedeftir;
- Konya, bisiklet kullanımında ve altyapı sahipliğinde Türkiye lideri olup, bu bayrağı uluslararası alanda da taşımayı istemektedir.

Açılış konuşmalarını takiben, Sayın Tahir Akyürek, Konya’da en çok bisiklet kullanan 3 kişiyi Cumhuriyet altını ile ödüllendirmiştir. Konya’da bisiklet kiralama işlerini yüklenen Wall şirketinden alınan veriler

göstermektedir ki Konya halkı, altyapı sağlandıkça bisikleti daha fazla günlük yaşamına dahil etmektedir.

Başkan Tahir Akyürek ödül töreninin sonunda tüm panelistlere Katılım Sertifikası sunmuştur.

### 3.2 SUNUMLAR

Açılış konuşmalarının ardından EMBARQ Türkiye Program Koordinatörü Pinar Köse’nin moderatörlüğünde 7 sunum katılımcılar ile paylaşıldı. Sunumların konu başlıkları aşağıda listelenmiştir:

- Konya Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı Yol Yapım Şube Müdürü, Mustafa ARSLAN – *Bisiklet Şehri Konya*
- EMBARQ Türkiye Teknik Müdür, Serdar ÖNCEL – *EMBARQ Türkiye ve Projeleri*
- Konya Bisikletlileri Kalkındırma Derneği Yönetim Kurulu Üyesi, Fatih SERT – *Bisiklet yolları teklifleri ve tesbitleri*
- EMBARQ Türkiye Yüksek Ulaştırma Mühendisi, A. Doğan ŞALVA – *Bisiklet yolları tasarımında yol güvenliği ve diğer ulaşım türleri ile entegrasyonu*
- Bisikletliler Derneği, Murat Suyabatmaz – *Bisikletlilerin şehir içinde yaşadığı sorunlar ve çözüm önerileri*
- Bisikletli Yaşam Derneği, Kevser Seri – *Türkiye’de bisikletin anlamı, sorunları ve çözüm önerileri*
- Wall Koordinatör Müdürü, Miran DEĞER – *Konya’da Bisikletlerin kullanımı*

## 4 ÇALIŞTAY BÖLÜMÜ

### 4.1 ÇALIŞTAYIN YAPISI

Çalıştayın ikinci bölümü yuvarlak masa tartışmaları şeklinde düzenlenmiştir; katılımcılar 4 masaya ayrılarak çalıştayın ana amacını oluşturan soruya yanıt aramışlardır. Her masada bir moderatör/yazıcı olup ortaya atılan görüşler ve yorumlar kaydedilmiştir. Aynı ayrı bütün masalarda bu soru üzerinde görüş alışverişi yapılmış, daha önceden hazırlanmış olası adımlar listesi (ayrıntılı liste EK-2’de verilmiştir) tüm katılımcılara dağıtılmıştır. Her bir katılımcı, bu listede sunulan önerileri önceliklendirdikten sonra kendi görüşlerini de ayrıca ifade etmiştir.

Katılımcılara, soru üzerinde 45 dakika görüş bildirebilmeleri için zaman ayrılmıştır. Bu sürenin sonunda, masalardaki moderatör/yazıcı arkadaşlarımız kaydedilen görüşleri ve doldurulan formları ön analiz için işlemişlerdir.

Görüş bildirme çalışması sonunda 20 dakikalık bir özet sunumu yapılmıştır. Özet sunumunun ardından Konya Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Sayın Fatih Yılmaz kapanış konuşması yapmış ve Çalıştayı sonlandırmıştır.

Sorulan soru için verilen yanıtlar aşağıda sunulmuştur:

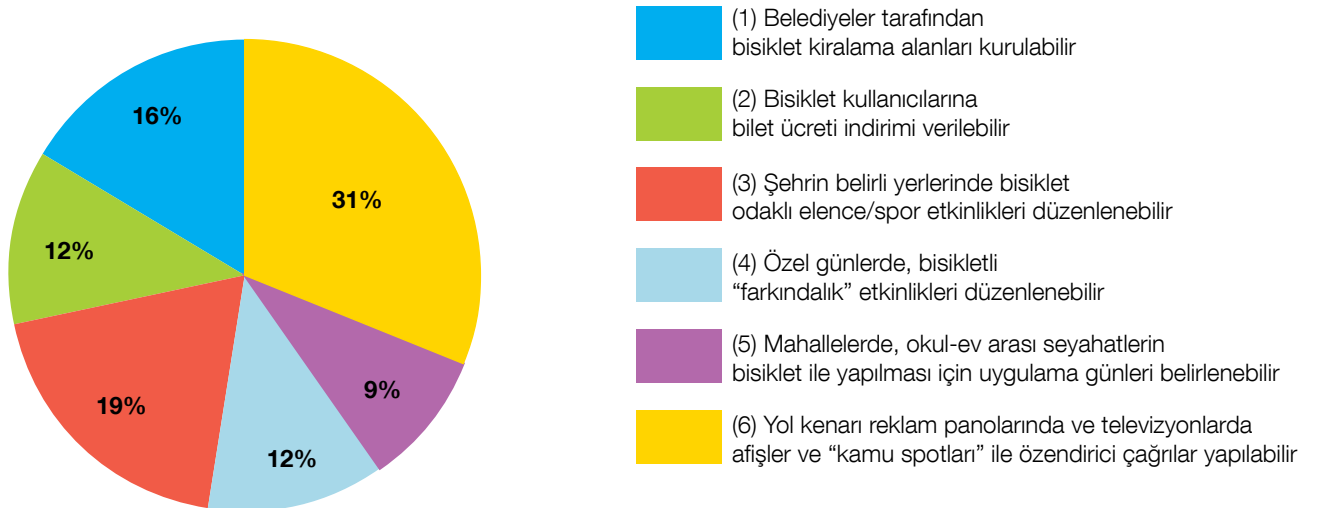
### 4.2 ELDE EDİLEN SONUÇLAR

“Konya’da mevcut bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir ve mevcut bisiklet yollarının daha etkin kullanılması nasıl sağlanır?” sorusu için önceden belirlenen olası seçenekler aşağıdaki gibidir:

- Belediyeler tarafından bisiklet kiralama alanları kurulabilir (1)
- Bisiklet kullanıcılarına bilet ücreti indirimleri 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

Toplanan formlar arasında değerlendirme yapılabilmesi için geçerli olabilecek 32 form üzerinde çalışılmış ve aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

Şekil 1 Önerilerin Öncelikleri





Şekil 1’de de görüleceği gibi, baştan verilen önerilerin önceliklendirilmesi işleminde ilk sırada %31 ile “Yol kenarı reklam panolarında ve televizyonlarda afişler ve “kamu spotları” ile özendirici çağrılar yapılabilir” fikri ön plana çıkmıştır. Bunu sırasıyla;

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

### 4.3 KATILIMCILARIN KİŞİSEL DÜŞÜNCELERİ

Bu çalışmada, ayrıca, önceden hazırlanmış olası hareket adımları listesine ek olarak tüm katılımcılardan, varsa kişisel görüşlerini de belirtmeleri istenmiştir. Aşağıda, bu bölümde üzerinde konuşulan fikirlerin ayrıntılı bir listesini bulabilirsiniz.

- Özellikle günlerin kısa olduğu dönemlerde akşam zirve saatlerinde bisiklet kullanımının güvenliğinin sağlanabilmesi için aydınlatma elemanlarına dikkat edilmeli
- İlköğretim çocuklarının bisiklet kullanmaya özendirilmesi için bisiklet yollarında güvenlik personelinin bulunması faydalı olur. Bu yaş grubuna aileleri bisiklet yolunu kullanma izni vermiyor

(Şehir Plancısı - Dr. Sedef Eryiğit)

- Özellikle şehir merkezindeki ana arterlerde bisiklet yolları yapılması, bu yolların çizgi ve duba ile belirtilmesi/vurgulanması
- Şehrin merkezi ve önemli yerlerine güvenli bisiklet parklarının yapılması
- Nextbike kiralık bisikletlerinin çoğaltılması
- Hafta içleri veya haftasonlarında trafiğe kapalı alanda öğrencilere uzman kişilerce kurallara uygun bisiklete binme eğitimi verilmesi

- Taşıt sürücülerinin bisiklet sürücülerine karşı dikkatli olmalarını sağlamak amacıyla belediye otobüslerinin arkasına “bisikletliye 2 metre yaklaşma” afişlerinin asılması
- Şehrin ana girişlerine “Bisiklet şehrine hoş geldiniz!” veya “Bu şehirde bisikletli var!” afişleri asarak taşıt sürücülerinin dikkatinin çekilmesi

(Bisiklet Federasyonu Konya Temsilcisi - Tevfik Erdoğan)

- Bisiklet yolu işgalleri önlenmeli; özellikle AVM’lerdeki bisiklet parkları ve yollardaki tüpler
- Bürokratlar bisiklet kullanmalı
- Fayton – Pedikap kullanılmalı
- Yarı akıllı bisikletler devreye girmeli, işletmedeki sorunlar giderilmeli
- Akıllı bisiklet istasyonlarında harita bulunmalı; işlevselliği artırmak açısından faydalı olur
- Bisiklet kullanıcı profilindeki düşüşün iyileştirilmesi için çalışmalar yapılmalı
- Bisiklet kullanımına statü kazandırılmalı; fakir aracı olarak görülmesi düzeltilmeli
- Konya’da bir cadde trafiğe kapatılabilir; bisiklet kullanımı teşvik edilebilir
- Farklı öğrenci grupları (lise, üniversite, ortaokul) ile ortak günler düzenlenebilir
- Kadınlara bisikletin faydalarının anlatılması; bir alan kadınlara ayrılabilir
- Kapıdan kapıya yolculuk kişinin özgürlüğü – bisiklet yolları ana arterlerde var, şehiriçinde evlere ulaşmıyor
- Konutlar, çalışma alanları ile tamamlanmalı/desteklenmeli; yer seçimlerinde sıkıntı var.
- Bosna Hersek ile Selçuk Üniversitesi yerleşkesi arası bisiklet yolu yapılmalı (45.000 nüfus var)
- Bisiklet yollarının otopark olarak kullanılması engellenmeli

- Üniversitelerin kiraladığı bisikletleri kullanmayı bilmemeleri, trafiği bozmaları baslıca problemler; bisiklet kullanımı öğreniminin eğitim sistemine dahil edilmesi yararlı olur
- Bisiklet satışlarında KDV oranının düşürülmesi/teşvik edilmesi düşünölmeli
- Bisiklete plaka uygulaması yeniden gündeme gelebilir (1965'de 1 günlük hapis cezası vardı)
- Okullarda çeşitli etkinliklerin düzenlenmesi, okullara görevli olarak gönderilen kişilere okulların gerekli altyapı sağlanması (Gençlik Spor İl Müdürlüğü) bilgilendirmede etkinliği artırabilir
- Bisiklet sporu gelişirse bisiklet kullanımı da artar; Türkiye'de sadece tek bir takım var. Ödöl yönetmeliğinin gözden geçirilmesi iyi olur
- Mücavir alan sınırları olan belediyelerde, il ölçeğinde okulların teşvik edilmesi, desteklenmesi, burs verilmesi, imkan sağlanması (Günde 1 bisiklete 5 çocuk biniyor) yararlı olur
- Konya'da 5 sene önce bisiklet seçmeli bisiklet dersi varmış; tekrar konulabilir
- İstasyonlarda bulunan 500 tane bisiklet yetersiz, bisikletler kullanıma uygun değil. GPS sistemi çalışıyor mu (Çalınan bisikletler bulunamamış)? Bakım periyotlarının sıklaştırılması gerekiyor.
- Artan sayıdaki motorsikletlerin bisiklet yollarını kullanması olumsuz etki yaratıyor
- Kentler gelişirken bisiklet kullanımının yeni nesiller aracılığıyla yaygınlaştırılması gerekir
- Elektrikli bisiklet mevzuatının olması fayda sağlar
- Bisiklet yollarında standartizasyon/sinyalizasyon sağlanması gereği var
- Tretuvar taşı ile yapılan yollarda yanlış uygulamalar kullanımı olumsuz etkiliyor
- Taşıt sürücülerinin bisikletleri taşıt olarak saymaması önemli bir olumsuzluk
- Bayan sporcuların taciz edilmesi engellenmeli
- Bisiklet yollarının çöplerden ve yabancı maddelerden arınması şart
- Şehir ulaşım planında merkezlere bisiklet ile ulaşım üzerine çalışmalar yapılmalı, araçlar şehir dışındaki otoparklara park edilmeli, bisiklet aboneliğinin şehiriçindeki bu noktalarda teşvik edilmeli
- Toplu taşıma ve otoparklara entegrasyon sağlanmalı
- Ceza ve yaptırımların artırılması gerekli
- Fahri müfettiş uygulaması yapılabilir
- Fotoğraf çekip yollanınca bir işleme tabi tutulmuyor
- Belediye Meclisi kararı var: TSE standartlarına uygun olacak şekilde yapılıyor ama 10m/15m/20m tip enkesitlerde uygulamanın nasıl olacağı üzerinde çalışılmalı
- Çocukların erken yaşta bisikletle okula gitmelerini sağlamak önemli (yurtdışında 6 yaş; bizde 8-10 yaş olabilir)
- Güvenli, MOBESEli, kameralı bisiklet park alanları olmalı
- Servisleri bisikletler ile değiştirmek için çalışmalar başlatılmalı
- Federasyonun destek açısından çok başarılı olduğunu söyleyemeyiz
- Eğitim verilmeli; sertifika/katılma belgesi verilebilir
- Hemzemin geçişler fiziksel olarak ayrılrsa iyi olur
- Yayaların durumu iyi değerlendirilmeli
- Kaza zamanlarında otobüslere ücretsiz binilebilmeli
- Otoyol bağlantılarında bisiklet yolları tehlike arz edeceğinden dikkatli tasarlanmalı
- İmar yasasına bisiklet yolları yapımı için madde konmalı (Karayolunun %7.2 oranında bisiklet yolu olması ->AB yasası)
- Çekim alanlarına bağlantı olmalı
- Sadece satış yönü değil, işletme adımları da takip edilmeli

#### 4.4 DİĞER YORUMLAR VE KATKILAR

Katılımcılar ile yapılan bire bir sohbetler/görüşmeler ve eposta yoluyla yapılan geri bildirimler sonucunda, yerel yönetimlerin 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 ve bölgeden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğü birimlerinin varlığının çok etkili olduğu ifade edilmiştir.

EMBARQ Türkiye tarafından, konu ile ilgili bazı ek bilgiler ve yardımcı olacağı düşünülen uluslararası dokümanlar tercüme edilerek EK-3'de sunulmuştur.

## 5 SONRAKİ ADIMLAR

### 5.1 NASIL İLERLEYECEĞİZ?

Bu Çalıştay'ın sonunda hazırlanacak olan taslak raporun tüm katılımcılar ile paylaşarak yorumlarının alınması planlanmaktadır. Taslak rapor Mayıs 2013 başında hazırlanmış olup eposta yoluyla katılımcılara ve paydaşlara dağıtılmıştır. Katılımcıların yorumları 31 Mayıs 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 Haziran 2013 itibariyle yapılması planlanmış ve gerçekleştirilmiştir. Bu adımı takiben, yerel idarenin ilgili birimleriyle 2013 yılı içinde ve sonrasında gerçekleştirilecek olan bisiklet yollarının güvenli, uluslararası standartlara uygun ve tercih edilen yollar olabilmesi için etkileşimli olarak çalışılması düşünülmektedir.

Bu adımlara paralel olarak, birlikte çalışılan yerel yönetimlerin ilgili birimlerinin teknik görüşlerinin de dikkate alınacağı "Güvenli Bisiklet Yolları (ve bisikletli yollar) Tasarım Kılavuzu"nun hazırlıklarına başlanmıştır. Bu kılavuzun basım tarihi 2014 yılının ilk ayları olarak planlanmıştır.

## 6 ETKİNLİK FOTOĞRAFLARI

**Fotoğraf 1** Çalıştay Katılımcıları



**Fotoğraf 2** Konya BŞB Başkanı Tahir Akyürek'in Açılış Konuşması



**Fotoğraf 3** Ödül Töreni: En çok bisiklet kullanan 3 kişiye Konya BŞB Başkanı altın hediye etti



**Fotoğraf 4** Panelistlerin BŞB Başkanı'ndan Sertifika Alışı



**Fotoğraf 5** Panelistler



**Fotoğraf 6** EMBARQ Türkiye Teknik Müdürü Serdar Öncel'in Sunumu



**Fotoğraf 7** EMBARQ Türkiye Ulaştırma Mühendisi/Plancısı Doğan Şalva'nın Sunumu



**Fotoğraf 8** Çalışma ve Organizasyon Ekibi



## 7. KATILIMCILARIN LİSTESİ

İsim	Soyisim	Ünvan
Mecit Demirbağ		Emekli
Erol Üzüm	Konya Büyükşehir Belediyesi	İnşaat Teknisyeni
Yusuf Küçüksakallı	Sakallıoğulları Velesbit	İktisatçı
Necati Günüş	YK Bisiklet	Sporcu
Abdullah Ak		Sporcu-Öğrenci
Hülya Gök		Avukat, Ak Parti İl Başkanı
Ümit Sevi		
Süleyman Okur	Can Durmaz Taş	Tüccar
Sedef Eryiğit	Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü	DR
Fatih Sert	Bisikletlileri Kalkındırma Derneği	Yönetim Kurulu Üyesi
Yılmaz Sarpkaya	B.B. Basın Kameraman	
Mustafa Ekentok		Öğrenci
Abdullah Özkiraz		Öğrenci
Mehmet Ali Helvacılar		Makina Mühendisi
Melike Sarım	Boğaziçi Proje	Yüksek Şehir Plancısı
Seyit Özyurt	Bilgi Teknolojileri	Genel Müdür
Mehmet Uysal	Konya Büyükşehir Belediyesi	Yol Yapım ve Bakım Şube Müdürü Altyapı Koordinatörü
Ali Badak	Eski sporcu	Yol Yarışçısı
Sadık Vardar	Konya İl Özel İdare Spor Kulübü	Genel Sekreter
Seyit Kırmızı	Emekli	Antrenör
Y. Remzi Öztoklu	Konya Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı
Aişe Göğüş	Konya Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı
Mevlüt Keskin	Konya Büyükşehir Belediyesi	H.İ.S.
Davut Benber	Bisiklet Derneği	Emekli
Hasan Sevi		Öğrenci
Serdar Öncel	EMBARQ	Teknik Müdür
Tolga İmamoğlu	EMBARQ	Ulaştırma Yüksek Mühendisi
Sümevra Salkım	Konya Büyükşehir Belediyesi	Halkla İlişkiler Personeli
Merter Ak	Bisiklet Yarenleri	Öğretmen
Mustafa Yaylacı	Konya Büyükşehir Belediyesi	Şube Müdürü
Ahmet Yıldırım	Meram Belediyesi	İşçi
Suzan Kuru	Konya Büyükşehir Belediyesi (Halkla İlişkileri)	İş ve Meslek Danışmanı
Selmon Murat Ahot		Öğrenci
Aykut Küçüktopçu		Öğrenci
Enes Kanlı	AA	Basın
Emrah Yaşar	AA	Basın
Teyfik Sevi		Öğrenci
Ebubekir Kulekaya	İl Özel İdaresi	Büro Görevlisi
Hasan Hüseyin Akırşan	Gençlik Spor İl Müdürlüğü	Antrenör
Fatih Harmancı		Antrenör



İsim	Soyisim	Ünvan
Yasin Şirin	Konya Büyükşehir Belediyesi	İnşaat Mühendisi
Nezir Sonakın	Şeker Fabrikası	Emekli
Süleyman Coşar	Gençlik Spor İl Müdürlüğü	Antrenör
Mehmet Özbahar	Gençlik Spor İl Müdürlüğü	
Ayhan Aytekin	İl Özel İdaresi	Antrenör
Abdülkadir Karadağ		Öğrenci
Selçuk Türkbek		Öğrenci
Hüseyin Eşgin	İl Özel İdaresi	Kulüp Başkanı
Celalettin Sarıççek	Selçuklu T.T. Teknik ve E.M.L.	Öğretmen
Kerim Demirbağ	Gençlik Spor İl Müdürlüğü	Antrenör
Hidayet Döğer	İl Özel İdaresi	Kamu
Salih Uğur Ak	Amatör Bisikletçi	Kamu
Kevser Seri	Bisikletli Yaşam Derneği	Genel Sekreter
Bekir Ceylan	Konya Büyükşehir Belediyesi	İnşaat Mühendisi
Yasemin Yorulmaz	Konya Büyükşehir Belediyesi	Halka İlişkiler
Ali Doğan Şalva	EMBARQ	Ulaştırma Planlamacısı İnşaat Yüksek Mühendisi
Züleyha Kayıkçı	Konya Büyükşehir Belediyesi	Halkla İlişkiler Uzmanı
Nurettin Kipriksiz	Bisiklet Kalkındırma Derneği	Yönetim Kurulu Üyesi
Hasan Kılıç	Bisiklet Kalkındırma Derneği	Dernek Üyesi
Nusret Ergül	Serbest	Milli Sporcu
Ümit Çokmen	Selçuklu Belediyesi Spor	Antrenör
Onur Kanmaz	Konya Büyükşehir Belediyesi	Mühendis
Ali Azınç	Bisiklet Hakemi	Hakem
Tevfik Erdoğan	Bisiklet İl Temsilcisi	
Pınar Köse	EMBARQ	Program Koordinatörü

## ➤ EK-1: ÇALIŞTAY YUVARLAK MASA SORULARI

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

1) Konya’da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir?

- Belediyeler tarafından bisiklet kiralama alanları kurulabilir
- Bisiklet kullanıcılarına bilet ücreti indirimleri 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

## ➤ EK-2: EK BİLGİLER VE ULUSLARARASI DESTEKLEYİCİ BELGELER

### Yol Güvenliği ve Bisiklet Planlaması

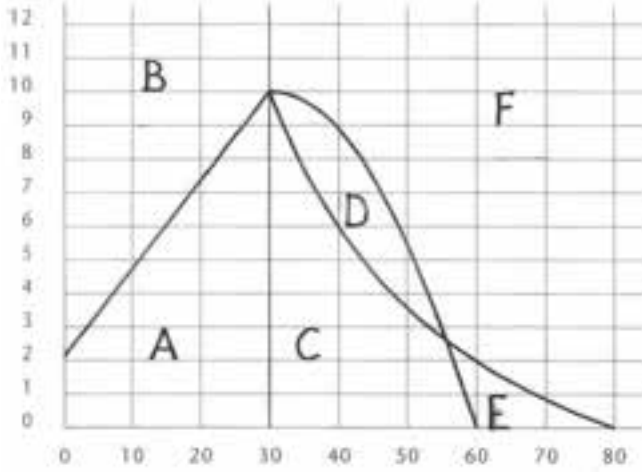
Bisiklet koridorlarının tasarım aşamasında özellikle üzerinde durulması gereken belirli mühendislik prensipleri bulunmaktadır. Bu prensipler aşağıda özetlenmiştir:

- 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 planıcıların 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 kullanıcıları 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 yasa 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, şu ülke ve bölgelerde faaliyet göstermeye başlamıştır: Meksika, Brezilya, Hindistan, Türkiye, And Bölgesi ve Çin. Ağ, mimari, hava kalitesi yönetimi, coğrafya, gazetecilik, sosyoloji, inşaat ve ulaştırma mühendisliği alanlarında 100'den fazla uzman istihdam etmektedir.



[www.embarqturkiye.org](http://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 Dominguez #8, Planta Alta  
Colonia Villa Coyoacán, C.P. 04000  
Delegacion 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](mailto:info@embarqturkiye.org)  
Web: [www.embarqturkiye.org](http://www.embarqturkiye.org)

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