

# İSTANBUL BİSİKLET ÇALIŞTAYI

7 ŞUBAT 2020



**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**NBUL  
NİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTAN  
SEN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**NBUL  
NİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTAN  
SEN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**NBUL  
NİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTANBUL  
SENİN**

**iSTAN  
SEN**

Yayın Yönetimi  
BİMTAŞ Kooperasyon ve İletişim Şefliği

İdari Koordinatörler  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı,  
Ulaşım Planlama Müdürlüğü, Bisiklet Şefliği

Editör  
Müge Yorgancı

Tasarım Konsepti ve Yayın Kimliği  
Tuğçe Tunç

Basım Yeri  
Kültür Sanat Basımevi  
Sertifika No: 44153

Baskı Yeri ve Tarihi  
İstanbul, Eylül 2020

ISBN  
978-605-7864-95-6

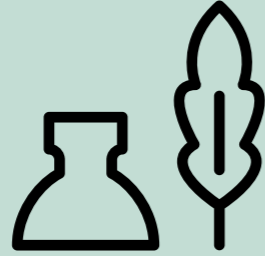
İstanbul Büyükşehir Belediye İştiraki Kültür A.Ş. Yayınıdır.

# iSTANBUL SENİN

# İÇİNDEKİLER

- YÖNETİCİ ÖZETİ / 9
- GİRİŞ / 10
- İSTANBUL BİSİKLET ÇALIŞTAYI HAKKINDA / 19
- AÇILIŞ KONUŞMALARI / 25
- BİSİKLETLİ ULAŞIMIN BOYUTLARI / 31
- İSTANBUL'DA BİSİKLET / 41
- ÇALIŞTAY SUNUMLARI / 51
- İSTANBUL'DA BİSİKLETLİ  
ULAŞIMIN PAYDAŞLARI / 63
- KATILIMCI GÖRÜŞLERİ / 71
- BİSİKLETLİ ULAŞIM ALTYAPISI,  
POLİTİKALAR VE PROGRAMLAR / 85
- DEĞERLENDİRME VE SONUÇ / 94

# YÖNETİCİ ÖZETİ



Kentler her dönemde ekonomik değişimin sosyal etkilerini tasarlarlarken, küreselleşmenin getirdiği geniş ve hızlı ekonomik değişimlere stratejik tepkiler geliştirmek için mücadele etmektedirler. Son yıllarda yerel yönetimler özel araç yolculuğunu azaltarak kentlerin hava kirliliğine katkısının düşürülmesi ve yoğun talebin toplu taşıma ve bisiklet entegrasyonu ile dengelenmesi konusunda çalışmaktadır.

Aynı zamanda son dönemde bulaşıcı hastalıklardan toplumu korumak ve fiziksel aktivite sağlama gibi önemli yararları nedeniyle bisiklet kullanımı sürdürülebilir bir ulaşım seçeneği olarak yerel yönetimlerin dikkatini çekmektedir.

Bisiklete dayalı yenilikçi sürdürülebilir ulaşım, şehir ve doğa için önemlidir. Bisikletli ulaşım sağlıklıdır, sağlık hizmetleri üzerindeki yükü azaltır, bisiklet kullanımı yerel ekonominin gücünü artırır.

Bu rapor İstanbul Büyükşehir Belediyesi Bisiklet Şefliği'nin önümüzdeki dönemde bisikletli ulaşımında önemli bir fark yaratabilecek temel projeleri hayata geçirmek için paydaşlarla bir araya gelmenin önemine inandığının somut bir göstergesi olan İstanbul Senin Bisiklet Çalıştayı'nın sonuçlarını özetlemek için hazırlanmıştır.

Bisikletli ulaşım oranlarını artırmanın ve verimli, çevre dostu ve temiz bir şehir yapma konusunda yerel yönetim, tasarımcılar, kanaat önderleri ve sivil toplumun bir arada yer almasının önemini bir kez daha farkettiğimiz bu çalıştay kapsamında tartışılan konulara ve önemli başlıklara yer verdiğimiz raporda; bisikletli ulaşım konusunda İstanbulluların farkındalığının sağlanması için yerel yönetimlerin bisiklet kullanımını teşvik eden uygulamalarının bir katalizör görevi göreceği yaklaşımı ile çalıştayda sunulan bu önerilerin bir özeti yapılmıştır.

Bisikletli ulaşım konusundaki mevzuat ve standartların kurumlar arası işbirliği ile uygulanabilir ve kolay anlaşılabilir hâle getirilmesi sürecinde bisiklet kullanıcılarının her aşamada bilgilendirilmesi, öneri ve geri bildirimlerinin önemi açısından çalıştaya katılan bisiklet toplulukları, sivil toplum örgütleri, deneyimli yerel yönetimler ve onlarla bir arada çalışan tasarımcı ve plancıların bir arada yürüttüğü bu iletişim süreci oldukça değerlidir.

Yerel yönetimler açısından kent planlaması ve ulaşım kararları ile bağlantılı olarak kent içi yolların tanımlanması, mevzuat kapsamında kurumlar arası ve kurum içi yetki ve yetkinlik konuları ne kadar önemli ise İstanbul'da yaşayan bisikletlilerin beklentileri, kullanıcı profiline ihtiyaçları, yalnızca mevcut değil, potansiyel kullanıcılar ile bir araya gelmek ve geri bildirim alınması o kadar önemlidir. ■

# GİRİŞ

Bisiklete binmek şehirde dolaşmanın en iyi yollarından biridir – bisikletli ulaşım, verimli, uygun fiyatlı, adil, sağlıklı ve çevre dostudur.

Tarih, kültür, topografya ve iklim önemli olmakla birlikte, bisiklet kullanımının kaderinin mutlak belirleyicileri bunlar değildir. Hükümet politikaları kadar yerel yönetimlerin ulaşım ve arazi kullanım politikaları, kentsel kalkınma, konut, çevre politikaları, vergilendirme politikaları ve otopark politikaları da önemli ve tamamlayıcı unsurlardır.

Son otuz yıldır İngiltere ve ABD ekonomik, sosyal ve çevresel maliyetlerini görmezden gelerek, özel otomobile yeşil ışık yakarken; Hollanda, Almanya ve Danimarka ise bisikletli ulaşımı tam anlamıyla desteklemiştir. Bu sayede sözü geçen ülkeler özel araçların sayısını dengede tutmayı başarmıştır. Hollanda, Almanya ve Danimarka şehirleri karayollarını ve otopark alanlarını genişleterek daha fazla motorlu taşıt davet etmek yerine, insanları öncelemeye ve şehirlerini insan/yaya odaklı yapmaya odaklanmış ve dolayısıyla daha yaşanabilir ve daha sürdürülebilir kentler oluşturmuşlardır. Yaşam kalitesinin görece yüksek olduğu bu ülkelerdeki iyi örneklerin olumlu etkileri tüm dünyada bisiklet kullanımını yaygınlaştırmıştır. Türkiye’de bisikletli ulaşım talepleri bu olumlu örneklerin etkisi ile son yıllarda artış göstermiştir.

Bisikletli ulaşımın daha fazla insan tarafından tercih edilmesini teşvik etmek için birçok iyi neden bulunur. Bisikletli ulaşım neredeyse hiç gürültü ve hava kirliliğine neden olmaz ve herhangi bir motorlu ulaşım modundan çok daha az fosil yakıt tüketir. Bisikletli ulaşım için gereken tek enerji doğrudan bisikletin kullanıcısı tarafından sağlanır ve bu enerjinin kullanımı çok değerli kardiyovasküler egzersizler sunar.

Bisiklete binmek, otomobilin kullanımı ve park edilmesi için gereken alanın yalnızca çok küçük bir kısmını gerektirir. Dahası, kamunun otomobiller için harcayacağı altyapı maliyetleri ve özel araç sahibi olmanın bireysel maliyetleri ile kıyaslandığında; bisiklet kullanımını ve altyapısının oluşturulması oldukça düşük maliyetlidir. Bisiklet ağının toplu taşıma ile bütünleşmesi sağlandığında ya da kısa mesafeler için kullanılan minibüs ve dolmuş gibi hizmetlerin yerini alabildiğinde, bisiklet ulaşımına harcanan kaynaklar açısından fark yaratır.

Hemen hemen toplumun tüm ekonomik kesimleri tarafından engelsizce karşılanabilir olduğundan, bisiklete binme tüm ulaşım

modları arasında kentsel adaleti destekleyen bir konumdadır. Kısacası çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik söz konusu olduğunda ‘bisiklet’i yenmek zordur. Pek çok dünya kenti bisikletin pratik bir kentsel ulaşım şekli olarak önemini resmen tanımış ve bisiklet güvenliğini artırırken bisiklet kullanıcı sayılarını yükseltmenin ikili hedeflerini desteklemiştir.

Bisiklet kullanımı ekonomik anlamda: Doğal kaynakların tüketimini azaltmakta, yerel yönetimlerin ulaşım altyapısına yaptıkları harcama maliyetlerini düşürmekte, enerji maliyetlerini azaltmakta, esnek hareketlilik olanakları sağlayarak kent merkezlerinde ekonomik canlılık yaratmaktadır. Çevresel anlamda: Bisikleti yaygın bir şekilde kullanan ve bu doğrultuda planlanan kentler, kent sakinlerine hava kirliliğinin daha az olduğu, trafik kaynaklı gürültüden uzaklaşmış daha temiz, daha yaşanılabilir bir çevre sunabilmektedir. Bisiklet kullanımının belki de en büyük iki faydası fosil yakıt tüketmemek ve buna bağlı olarak hava kirliliğine neden olmamak şeklinde tanımlanabilmektedir. Kısa mesafeli kent içi yolculuklarda motorlu özel araçlar yerine bisikletin tercih edilmesi büyük bir karbon salım tasarrufu da sağlamaktadır. Sosyal anlamda: Bisiklet kullanımı insanların hareketliliğini artırarak sağlık sorunlarını azaltmakta ve dolayısıyla yaşam kalitelerini yükseltmektedir. Yaya olarak ulaşım ve bisiklet ulaşımı, daha esnek ulaşım türleri olmaları ve belli bir hızda hareket etmeleri nedeniyle hem sosyal anlamda teşvik edici özelliklere sahiptir hem de kentsel mekânı algılamaya daha yakındır.

Çalışmaya katılan geniş kitle, rapor boyunca ana temalardan birini yansıtmaktadır. Bisikletli ulaşım herkes için uygulanabilir, rahat ve güvenli hâle getirilmelidir. Bu, bisikletin kadınlar, erkekler ve tüm yaş grupları için, ayrıca çok çeşitli fiziksel yetenekler için erişilebilir olması anlamına gelir. Bisikletli ulaşımı tercih edenlerin yoğun yollarda motorlu taşıtlarla rekabet edecek kadar formda ve cesur bisikletçilerle sınırlı olmaması gerektiği fikri kabul edilmelidir.

Bisiklet Şefliği tarafından yürütülen çalıştay boyunca hem katılımcılar tarafından hem de açıklayıcı bölümlerde ifade edildiği gibi, çocuklara, yaşlılara ve kadınlara bisiklet kullanımının teşvik edilmesi daha güvenli ve daha konforlu bisiklet koşulları sağlamayı gerektirir. Bu rapor Çalıştay katılımcılarının ve Bisiklet Şefliğinin deneyimlerine dayanarak ulaşım amaçlı olarak bisiklete binmenin sosyal kapsayıcılığını artırmak için önerilen birçok özel stratejiyi bir arada sunmayı ve daha sonra yapılacak çalışmalara zemin oluşturmayı hedefler. ■

## 1 Bisiklet kendi başına değerli bir ulaşım aracıdır ve bu şekilde ele alınmalıdır.



Bisiklet, günlük kitle hareketliliği için sürdürülebilir ve yaşanabilir bir ulaşım çözümü olarak muazzam bir potansiyele sahiptir. Bisiklet sadece bir oyun, eğlence ve spor değil bir ulaşım aracıdır. Şehirler, bisikleti kendi başına bir ulaşım şekli olarak tanımalı ve otomobil, toplu taşıma ve yürüyüş ile aynı oranda bisiklete binmeyi planlamaya dâhil etmelidir.

## 2 Bisiklet herkes için hareketlilik anlamına gelir.



Ekonomik olarak erişilebilir ve kullanımı kolay bir araç olan bisiklet, yaş, gelir düzeyi, fiziksel durum, cinsiyet ve kültürel geçmişe bakılmaksızın yaygın kentsel hareketliliğe olanak tanır. Bu nedenle bisiklet hem gelişmiş, hem de gelişmekte olan ülkelerde adil bir ulaşım hakkı sunar, toplum sağlığını destekler ve sosyal kapsayıcılığı artırabilir.

## 3 Güçlü bir bisiklet kültürü uzun süreli kararlılık ve önceliklendirme gerektirir.



Bisikletli ulaşım, ancak politik olarak önceliklendirilirse geniş bir kitle için cazip hâle gelecektir. Yerel, bölgesel ve ulusal düzeydeki karar vericilerin, bisiklete yarar sağlayan fonları, yatırımları ve yasal önlemleri önceliklendirerek bisikletçilerin koşullarını iyileştirmek için stratejik ve sürekli olarak çalışmaları gerekmektedir.

## 4 Sürekliliği olan ve motorlu taşıt trafiğinden ayrılmış bisiklet yolları bisikletliler için korunaklı ve güvenli koşulları sağlar.



Bisikleti geniş bir kitle için erişilebilir hâle getirmek, güvenli ve çekici koşullarda bisiklet sürebilmek için tutarlı ve korumalı bisiklet altyapısı ağı gereklidir. İyi bir bisiklet altyapısı, bisikletlilere kendi güvenli alanlarını sunar. Bu da bisiklet kullanım oranlarını arttıracaktır.

## 5 Güçlü bir bisiklet kültürü bütünsel bir yaklaşım gerektirir.



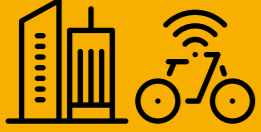
Bisikletin tüm unsurlarının bütünsel olarak anlaşılması, diğer ulaşım modları ile rekabet edebilir hâle getirilmesi için çok önemlidir. Özelleşmiş bisiklet altyapısı, kentsel planlama ve tasarım, hareketlilik yönetimi, eğitim ve davranış kampanyaları, özel bakım alanları, bisiklet park yerleri, bisikletle bütünsel bir toplu taşıma sistemi ile birleştirilmelidir.

## 6 Bisikletli ulaşım CO<sub>2</sub> emisyonlarını, kirliliği ve buna bağlı sağlık sorunlarını azaltır.



Bisiklet altyapısının maliyeti görece düşük olmakla birlikte, bisikletin faydaları hem bireysel hem toplumsal düzeyde yüksektir. Bisikleti kentsel ulaşım sisteminin temel taşı haline getirmek, Hedef 13 - İklim Eylemi, Hedef 11, Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar ve Hedef 3 - Sağlık ve Mutluluk hedefleri de dâhil olmak üzere bir dizi Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi'ne ulaşmanın yolunu açmaya yardımcı olabilir.

## 7 Bisiklet geleceğin akıllı şehirlerinin ve akıllı hareketliliğin bir parçasıdır.



Bisiklet akıllı şehir yaklaşımında önemli bir rol oynar. Yerel yönetimler taşıma sisteminin bir parçası olarak yaygın bisiklet kullanımına olanak tanınmalıdır. Yeni teknolojiler geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Bisiklet kendi başına bir hedef olarak değil, hem toplumlar hem de bireyler için yaşam kalitesini, sürdürülebilirliği ve dayanıklılığı artırmanın bir aracı olarak görülmelidir.

## 8 Bisikletli ulaşım ve bisiklet turizmi uluslararası işbirliklerine açık bir alandır.



Dünyanın dört bir yanından ülkeler, şehirler, araştırma kurumları, sivil toplum kuruluşu, kamu ve özel sektör ortaklarının bisiklete binmeyi nasıl teşvik edecekleri konusunda bilgi ve fikirlerini paylaşmaları gerekmektedir. Bisiklet kullanımının artırılmasında sürdürülebilir kentsel hareketliliğe yönelik bilginin paylaşılması ve işbirlikleri önemli rol oynar.

## 9 Bisiklet daha sürdürülebilir ve yaşanabilir şehirleri destekler.



Bisiklet, şehirlerimizi insan ve çevre odaklı hâle getirmeye, demokratikleştirmeye ve gelecek nesiller için iyi bir yaşam kalitesi sağlamaya katkıda bulunur. Bisiklet dostu şehirler tasarlamak, canlı bir kentsel yaşam ve sosyal etkileşim ile öne çıkan, insan dostu şehirler tasarlamak demektir.

► The Cycling Embassy of Denmark  
/ Danimarka Bisiklet Büyükelçiliği Tavsiyeleri  
çalışmasında yola çıkarak hazırlanmıştır.

## Bisiklet Şefliği Vizyonu

İstanbul'da sürdürülebilir ulaşım hedefi doğrultusunda bisiklet yolu ağının kent içi ulaşım sisteminin görünen bir bileşeni haline getirilmesi; toplu taşıma sistemi ile entegre olacak şekilde, konforlu, güvenli, her kesimden yolcunun faydalanabildiği, kent genelinde aktivite merkezlerine, iş alanlarına, konut alanlarına, okullara ve rekreasyon alanlarına bağlantı sağlayacak şekilde devamlı bir bisikletli ulaşım sistemi oluşturulması.

## Bisiklet Şefliği Misyonu

Kent genelinde bisiklet konusunda farkındalığın artırılması, katılımcı bir yaklaşım ile kullanıcı ihtiyaçlarının belirlenerek bisiklet kullanımının teşvik edilmesi; mevcut bisiklet yollarının standartlara uygun olarak iyileştirilmesi ve yeni bisiklet yollarının planlanması, güvenli bisiklet park alanları planlanması.

## Bisiklet Şefliğinin Amaçları

### İstanbul'da Nitelikli Bisiklet Yollarının Planlanması

- İstanbul'da bisikletli ulaşım ile ilgili veri toplanması ve yayımlanması
- Bisikletli ulaşım planlaması (bisikletin toplu ulaşımına ve kamusal mekânlara bütünsel hâle getirilmesi).
- Planlanan bisiklet yollarının önceliklendirilmesi ve sırasıyla yapılması
- Bisiklet yollarının kullanımının/trafiğinin ve çevresel/ sosyal etkilerinin ölçülmesi
- Güvenli bisiklet park yerlerinin planlanması
- Bisiklet park yeri ihtiyaçlarının ve standartlarının belirlenerek yer seçimi yapılması
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sorumlu olduğu ana arter niteliğindeki imar yollarında yapılması planlanan bisiklet yollarının Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 12.12.2019 tarihli Bisiklet Yolları Yönetmeliğine uygun olarak projelendirilmesi.

## Bisiklet Kültürünün Geliştirilmesi

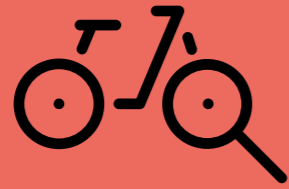
- Bisiklet kültürü ile ilgili farkındalık çalışmalarının yürütülmesi

## Sürdürülebilir Kalkınma Çalışmalarının Desteklenmesi

- Bisiklet paylaşım sisteminin ve hizmetlerinin geliştirilmesi için İsbike ile işbirliği
- Bisiklet turizminin geliştirilmesi için uluslararası işbirlikleri







# İSTANBUL BİSİKLET ÇALIŞTAYI HAKKINDA

Çalıştayın Amacı

Çalıştayın Hedefleri

Çalıştayın Yöntemi



## Çalıştayın Amacı

Bisiklete binen İstanbulluların sayısını artırmak İstanbul'u yaşamak için daha iyi bir yer hâline getirir ve şehri çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğin ön saflarında tutmamıza yardımcı olur. Ancak bisiklet kullanımının artmasının önünde bazı engeller bulunmaktadır. Bunlar özetle şöyle sıralanabilir: Mekânsal planlamada bisiklet yolları altyapısına önem verilmemesi ve yönetmeliklerin uygulanamaması, araç kullanımını teşvik eden arazi kullanımı, bisiklet kültürünün yaygın olmaması, bisiklet kullanıcılarının kamusal mekândaki, trafikteki yasal haklarının tanınmaması ve bunların hepsinde ortak olan; güvenlik sorunu.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğüne bağlı Bisiklet ve Yaya Erişimi Şefliklerinin kurulması yaya ve bisiklet güvenliğini korumayı ve araç bağımlılığını azaltmayı amaçlar. Bisikletliler için sürüş deneyimini geliştirmek uzun vadeli bir şehir vizyonunun içinde hayat bulabilir, ancak bunu acil iyileştirmelerle desteklemek gerekmektedir. Bisiklet Şefliği tarafından düzenlenen bu çalıştay şehir çapındaki diğer paydaşlarla birlikte, bisiklet yolları ile ilgili düzenlemelerin sadece benimsenmesini değil, en doğru şekilde yapılmasını sağlamak için de olanak ve yol haritası sunacaktır. Bisiklet kullanımını daha güvenli hâle getirmek net bir hedeftir, tek bir seferde ve tek bir kurum tarafından gerçekleştirilemeyecek kadar büyük bir hedeftir. Bu hedef; bisiklet altyapısının sürekli iyileştirilmesini, tehlikeli durumların tespitini, etkili vatandaş bilgilendirmesi için eğitimler düzenlenmesini, sokaklarımızı daha güvenli hâle getirecek kanun, yönetmelik ve tasarım rehberlerinin uygulanmasını ve geri bildirim vermek için süregelen çalışmaları da içeren adımları uygulamaya geçirecek bakanlıklar ve yerel yönetimler dışında, mahalle sakinleri, sivil toplum, hak savunucuları ve diğer paydaşların işbirliğini gerektirecektir.

Çalıştay ile Bisiklet Şefliğinin kuruluş amacını ve bisikletli ulaşım konusunda oluşturacağı vizyonun temellerini paydaşlara aktarmak, daha önce farklı birimler tarafından yapılan çalışmaların paydaşlara aktarılması ve şefliğin yapacağı çalışmalarda paydaş görüşlerinin alınması için sistematik bir yaklaşım oluşturulması amaçlanmaktadır.

Bisiklet Şefliği İstanbul'da bisiklet yol ağının genişlemesi, bisiklet kullanıcısı sayısının artması ve bisikletli ulaşımın yaygınlaşması ile İstanbul'un bisiklet dostu bir şehir olmasını amaçlamaktadır. Bisikletli sayısının artırılması, yoldaki herkes için güvenliği artırırken, aynı zamanda artan sayıları korumak ve şehrin bisiklet alt yapısında daha fazla iyileştirme için ivme yaratacaktır. Bu doğrultuda çalıştay, bisiklet yollarından yeni işaretlemelere kadar daha fazla bisikletçiyi davet edebilmek için yapılması gerekenleri kapsamlı bir şekilde ele almak ve paydaşların katkısını almak hedefleri ile düzenlenmiştir.

## Çalıştayın Hedefleri

İstanbul Büyükşehir Belediyesi önümüzdeki dönemde İstanbul'da bisikletli ulaşım ağına dahil olmasına ve toplu taşıma ile bütünleştirilmesine katkı sağlayacak çalışmalar yapmayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda çalıştayın hedefleri:

- Bisikletli ulaşım konusunda farklı kullanıcı gruplarının ortak ve ayrışan sorunlarının ve olası çözüm önerilerinin alınması
- Yerel yönetimler, karar vericiler ve tasarımcıları bisiklet kullanıcıları ile bir araya getirerek bakış açılarının paylaşılması
- Bisiklet Şefliği çalışmaları ve ulaşım planlaması ile ilgili konularda destekleyici uygulamaların neler olabileceği konusunda paydaşlarla fikir alışverişi yapılması
- Ulaşım Daire Başkanlığı ve Bisiklet Şefliğinin İstanbul'da kentsel hareketlilik konusundaki sorunların çözümünde yaya ve bisikletlilerin sorunlarını çözmek, bisiklet kültürünü geliştirmek, yaya ve bisikletli ulaşımı daha güvenli hâle getirmek, bisiklet kullanımını toplu taşıma ile bütünleştirmek hedeflerine ulaşmak için uygulayacağı stratejileri paydaşların önerileri ile güçlendirmek, tasarım ve uygulama aşamasında, karar vericilerin bu fikirlerle desteklenmesi
- Sonraki adımları tespit edebilmek için önceliklendirme yapılması adına aşağıdaki konularda araştırmalar yapmak:
  - ▷ İstanbul'da bisiklet kültürü nasıl geliştirilebilir?
  - ▷ Bisikletli ulaşımın daha güvenli hâle gelmesi için yapılması gerekenler nelerdir?
  - ▷ Toplu taşıma ile bisiklet kullanımını nasıl bütünleştirilebilir?

## Çalıştayın Yöntemi

Çalıştay organizasyonu İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, Bisiklet Şefliği yapılan geniş duyurular ve davetler ile İstanbul'da bisikletli ulaşımın tüm paydaşlarına ulaşmaya çalışılmıştır.

Çalıştay kayıtları <https://bisiklet.ibb.istanbul/> adresinden alınmış ve yalnızca sivil toplum kuruluşları ve kamu yetkilileri değil bireysel olarak ulaşımını bisikletle gerçekleştiren münferit katılımcılara da ulaşılması hedeflenmiştir. Doğrudan davet edilen paydaşların belirlenmesine ve katılım durumlarına ilişkin analizler ilgili bölümde açıklanmaktadır.

Çalıştayın açılışı İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetkilileri tarafından yapılmıştır.

- Utku Cihan / Ulaşım Daire Başkanı
- Renay Onur / Spor A.Ş. Müdürü
- Ali Haydar Kahraman / İBB Başkanlık Koordinatörü

7 Şubat 2020'de gerçekleşen çalıştayın birinci bölümünde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bisikletli ulaşım konusundaki faaliyetlerini katılımcılara aktarmak amacı ile sunumlar yapılmıştır.

Çalıştay kapsamında yapılan anahtar sunumlar:

- Bisiklet Ana Planı / Bisiklet Yolları Tasarım Rehberi
- İSBİKE Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi

Mevcut durum değerlendirmesi kapsamında, katılımcıların gözünden bisikletli ulaşımın yaygınlaşmasının önündeki en önemli sorunları belirleyebilmek için tüm katılımcıların bisikletli ulaşımın geliştirilmesi konusunda yaşadıkları sorunları post-it'lere yazmaları istenmiştir.

Katılımcılar tarafından post-it'lere yazılan bu sorunlar, Bisiklet Şefliğinin incelemelerine ve bilgisine dayanarak aşağıdaki başlıklarda gruplanmıştır.

- Bisiklet Yollarındaki Fiziksel Sorunlar
- Bisiklet Kültürü
- Paylaşımlı Bisiklet Yolları
- Bisiklet Park Elemanları ve Yer Seçimleri
- Paylaşımlı Bisiklet Yolları
- Bisiklet Yolları Yönetmeliğinin Uygulanabilirliği
- E-scooter
- Bisiklet İçin Çok Düzeyli Yönetişim

Çalıştayın ikinci bölümünde çalıştay katılımcıları yukarıdaki konu başlıklarında dörder dakikalık konuşma sürelerinde görüşlerini bildirmiştir. Katılımcı görüşleri bölümünde bu konuşmalardan bölümlere yer verilmektedir. ■

---

Bu rapor İstanbul'da Bisiklet Çalıştayı katılımcılarının katkılarını özetlemek ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü Bisiklet Şefliğinin yapacağı çalışmalarda değerlendirmek üzere bir belge oluşturabilmesi için hazırlanmıştır.

# AÇILIŞ KONUŞMALARI



**Utku Cihan**  
Ulaşım Daire Başkanı

**Renay Onur**  
Spor A.Ş. Genel Müdürü

**Ali Haydar Kahraman**  
İBB Başkanlık Koordinatörü



**Utku Cihan**  
Ulaşım Daire Başkanı

İBB Ulaşım Daire Başkanı Utku Cihan'ın İstanbul'da bisikletli ulaşımın geliştirilmesi ile ilgili vizyon, hedef ve stratejilerin yer aldığı açılış konuşmasında, bundan sonra yapılacak olan projelerde yaya, bisiklet ve toplu taşımının destekleneceği, mevcut projelerin bu hedef doğrultusunda değerlendirilerek sürekliliğinin sağlanacağı belirtilmiş olup uygulama aşamasında denetleyici bir mekanizma oluşturulacağından bahsedilmiştir.

İstanbul'da bisiklet ile ilgili yapılacak olan işlerde katılımcı bir anlayışın benimseneceğinden bahsedilmiş olup bu kapsamda bisiklet ile ilgili daha verimli çalışmak adına Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Müdürlüğü bünyesinde Bisiklet Şefliğinin kurulduğu bilgisine yer verilmiştir.



**Renay Onur**  
Spor A.Ş. Genel Müdürü

Spor A.Ş. Genel Müdürü Renay Onur'un konuşmasında; İstanbul'daki bisiklet grupları ile bir araya geldiklerinden söz ederek, İstanbul'un bisiklet dostu bir şehir olmasında herkesin bir rolünün olduğu bu doğrultuda bisiklet gruplarına da büyük görevler düştüğünden bahsedilmiştir.

İstanbul'da garajlarda ve dolaplarda yatan bisikletlerin yola çıkmasını hedeflemenin öneminden bahseden Onur, bisiklet dostu bir kent hedefine ulaşmada İstanbul'un daha fazla hareket eden, daha fazla spor ve egzersiz yapan bir şehir olması hedefini desteklediğini belirtmiştir.

Yaya ve bisiklet yollarının artmasının bu iki hedefi doğrudan etkileyen konulardan olduğu belirtilmiştir.



**Ali Haydar Kahraman**  
İBB Başkanlık Koordinatörü

Karar alma süreçlerinde ortak akıl yaratma açısından paydaşlarla bir araya gelmenin önemini açıklayan Kahraman, Bisiklet ve Yaya Erişimi Şefliklerinin atacağı adımların paydaşlarla istişare edilmesinin önemini vurguluyarak; oyun değil ulaşım amaçlı bisiklet kullanımının teşvik edilmesini önermiştir. Ayrıca bisiklet yollarının iyileştirilmesi ve uzatılması konusunda İstanbul genelinde yapılacak çalışmalarından ve İBB vizyonundaki yerinden bahsetmiştir. ■



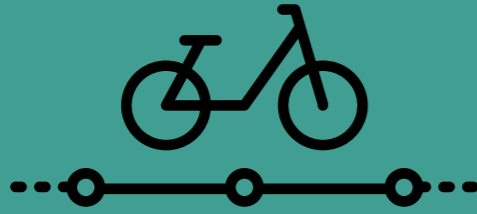
# BİSİKLETLİ ULAŞIMIN BOYUTLARI

İklim Krizi ve Sürdürülebilir  
Kentsel Hareketlilik

Toplumsal Boyut ve Katılım

Hukuki Çerçeve ve Güvenlik

Mekânsal Planlama ve Şehircilik







Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Avustralya kıtalarındaki birçok ülke, bisikletin kullanışlı bir kentsel ulaşım türü olarak önemini resmen tanımıştır ve kullanıcıların güvenliğini artırırken bisiklet kullanım oranlarını yükseltmenin ikili hedeflerini desteklemektedir. Bisikletli ulaşımı teşvik etmek için birçok neden vardır. Bisikletli ulaşım neredeyse hiç gürültü ve hava kirliliğine neden olmaz ve herhangi bir motorlu taşıma modundan çok daha az miktarda yenilenemeyen enerji kaynağı tüketir. Bisikletin hareket için gerektirdiği enerji doğrudan sürücü tarafından sağlanır. Bu hareket obezite, diyabet ve diğer çeşitli hastalıklara karşı korunmaya yardımcı olurken günlük fiziksel aktiviteye, aerobik uygunluğa ve kardiyovasküler sağlığa katkıda bulunur. Bisiklet, kent içi ulaşımında trafik tıkanıklığını azaltma potansiyeline sahiptir, çünkü bisikletler araçların kullanım ve park etme için gerektirdiği alanın yalnızca küçük bir kısmını kaplar. Ayrıca bisiklet kullanımı ekonomiktir, hem doğrudan kullanıcı harcamalarında hem de kamusal altyapı yatırımlarında özel araç ve toplu taşıma araçlarından çok daha az maliyetlidir. Bisiklete binme neredeyse herkes tarafından karşılanabilir ve çoğu insan için fiziksel olarak mümkün olduğundan, sosyal olarak eşitlikçidir ve tüm gruplar için hareketlilik seçeneklerini geliştirme potansiyeline sahiptir. Özetle çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirlik söz konusu olduğunda bisikletin yerini alabilecek başka bir ulaşım modu önermek zordur.

► Fotoğraf  
greenpeace.org.uk

## İklim Krizi ve Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik

Şehirler küresel iklim değişikliğinin en önemli aktörlerinden biridir. Şehirlerin arazi kullanım şekilleri, yerleşme yoğunlukları ve ulaşım ağları açısından şekillenme biçimleri, hareketlilik modellerini etkileyerek ve bununla birlikte ayrıntılı tasarım esaslarıyla, sakinlerinin yaşam kalitesini belirlemektedir.

Kentsel kaynaklı karbon salınımlarının önemli bir bölümü karayolu ulaşımı kaynaklıdır. Sürdürülebilir ulaşım hakkındaki raporlar, akademik çalışmalar, politik dokümanlar ve kitaplar, otomobil ile ulaşım ihtiyacını azaltma, çevreci ulaşım modlarını teşvik etme ve toplu taşıma olanaklarını iyileştirme ihtiyacını sıklıkla tartışmaktadır. Özel araç ile seyahat ihtiyacını azaltmak, gürültü ve emisyon seviyelerini kontrol altında tutmak, enerji tüketimi açısından verimli modların ve araçların verimli kullanımının teşvik edilmesi, ve kentin güvenliği ile çekiciliğinin iyileştirilmesi konularında bisikletli ulaşımın değerlendirmeye alınması ve olanaklarının iyileştirilmesi önem taşır.

Gelecekteki kirliliğin potansiyel sonuçlarını azaltmak için ulaşım kaynaklı karbon emisyonlarında azaltım sağlanması bisikletli ulaşımın teşvik edilmesinin nedenleri arasında yer almaktadır. Kentsel ulaşımında bisiklet kullanımının artırılması ve motorlu araç kullanımının azaltılması stratejileri birbirine eşlik ettiğinde şehirlerin karbon salınımının azaltılması konusunda destekleyici rol oynayacaktır.

Kentsel hareketlilik geniş bir çerçevede içerisinde tanımlanacak olursa, insanların gereksinimlerinden doğan kentsel işlevlerin kullanmak için onları bağlayan kent mekânlarında yer değişimi ve gidış gelişlerin bir bileşimidir.

Kentsel nüfusun hızla büyümesi, ulaşım hizmetlerine olan talebin artması, dünya çapında otomobil sahipliğinin yükselişi ve sektörel dönüşümler ile hizmetlerin hareketlilikteki payını artıran günümüz şehirleri büyük bir sorun ile karşı karşıyadır. Kentsel nüfus, gündelik hareketlerini gerçekleştirmede zorluk yaşamakta ve yerel yönetimler artan ihtiyaçlara sosyal, ekonomik ve çevresel açıdan sürdürülebilir çözümler üretmek için çalışmaktadır.

Sürdürülebilir kentsel hareketliliğin temel prensipleri arasında insan odaklı bir ulaşım prensibi ile düzenlenmiş toplu taşıma anlayışını geliştirmek, yaya ve bisiklet gibi sürdürülebilir ulaşım modları ile bütünleştirmektir.

Kent sakinlerinin hareketlilik alternatiflerine erişip erişemeyeceği de bisikletli ulaşım yaklaşımının sonucunu şekillendirmektedir. 1920'lerden sonra iyi ulaşım hizmeti verilen Avrupa şehirlerindeki insanlar toplu taşıma araçlarına erişebiliyordu, ancak birçok memur ve işçi tramvay ve otobüsleri özellikle ekonomik bunalım, savaş zamanı olan yıkım ve sonrasında yaşanan yeniden yapılanma sırasında pahalı buldu. Bazı şehir yönetimleri insanların yönetimleri şehirler insanların hareketlerini kontrol etmek için tramvay sistemleri geliştirdi. Bisikletlerin belirli sokaklardan geçişinin yasaklanması bu tür politikaların bir parçasıydı. 1950'lerden önce otomobiller nadirdi ve çok pahalıydı. Bu durum bazı şehirlerdeki politika yapıcılarının planlarında araç odaklı kararlar almalarını ve hatta öncelik vermelerini engellemedi. Şehirler otomobillere öncelik verdiğinde, uygun fiyatlı toplu taşıma araçlarına yatırım yapmaya devam ettiğinde veya her ikisini birden yaptığında bisiklet kullanımı azaldı. Motorlu bisikletler ise 1980'li yıllara kadar otuz yıl gibi kısa bir süre için dağlık kentsel alanlarda bisiklete binmeye popüler (motorlu) bir alternatif sundu. Otomobil, bisiklete binmeyi her yerde marjinalleştirdi. Ancak kent yönetimleri 1990'lardan bu yana şehirlerini canlandırmak için trafik azaltıcı ve otomobilleri kısıtlayıcı planlar üzerinde çalışmaktadır. Çevresel hareket ve kentsel aktivistlerin kampanyalarından esinlenerek toplu taşıma, bisiklete binme ve yürümeye yapılan yatırımlar kentlerde yaşanabilirliğin artırılmasında en büyük olumlu etkiyi yaratmaktadır.

Geleneksel planlama yaklaşımlarının aksine, SKHP (Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı) vatandaş ve paydaş katılımına, sektörler arasındaki politikaların (özellikle ulaşım, arazi kullanımı, çevre, ekonomik kalkınma, sosyal politika, sağlık, güvenlik ve enerji) farklı hükümet katmanları arasında ve özel aktörlerle işbirliğinde geniş kapsamlı politikaların koordine edilmesine özel önem vermektedir. Konsept, aynı zamanda, hareketliliğin tüm yönlerini, biçimlerini ve hizmetleri bütünlük bir şekilde kapsama ve idari sınırları içindeki tek bir belediyenin aksine, tüm "işlevsel kentsel alan" için planlama yapma ihtiyacını vurgulamaktadır.

İstanbul'da kapsamlı toplu taşıma sistemleri yer almaktadır, ancak toplu taşıma araçları pek çok metropolde olduğu gibi zirve saatlerde sıkıştırlar, bu da tren ve otobüslere bisiklet almayı zorlaştırır. Bununla birlikte toplu taşıma araçlarının aşırı kalabalıklaşması olumlu bir şekilde değerlendirildiğinde, bisiklet sürmeyi teşvik etmek için bir gerekçeye dönüşebilir. Bisiklete bir ulaşım seçeneği olarak bakılması, birçok yolculuğun bisikletle yapılabilecek kadar kısa olduğu toplu taşıma sistemlerinin en kalabalık, merkezi bölümlerindeki

► Tablo  
Kaynak: Sürdürülebilir bir Kentsel Hareketlilik Planının Geliştirilmesi ve Uygulanması Yönergeleri, 2019, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarına dair Avrupa Platformu

Geleneksel Ulaşım Planlama	Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı
Trafik odaklı	İnsan odaklı
Temel amacı: Trafik akış kapasitesi ve hız	Temel amacı: Erişilebilirlik; sosyal eşitlik, sağlık ve çevresel kalite içeren yaşam kalitesi ve ekonomik uygulanabilirlik
Ulaşım türü odaklı	Ulaşım türlerinin bütünlük gelişimi ve sürdürülebilir hareketliliğe geçiş odaklı
Altyapı odaklı	Altyapının, pazarın, mevzuatın, bilgilerin ve tesislerin kombinasyonu/uyumlaştırılması
Sektörel planlama belgesi	İlgili politika alanlarıyla tutarlı planlama belgesi
Kısa ve orta vadeli plan	Uzun vadeli vizyon ve stratejiye dahil edilmiş kısa ve orta vadeli plan
İdari bir alanı kapsama	İş yolculuğu akışına odaklı işlevsel kentsel bir alanı kapsama
Trafik mühendislerinin etkinlik alanı	Disiplinlerarası planlama ekibinin etkinlik alanı
Uzmanlar tarafından planlama	Şeffaf ve katılımcı bir yaklaşım kullanarak paydaşların ve vatandaşların katılımıyla planlama
Kısıtlı etki analizi	Öğrenme ve gelişme için etkilerin sistematik değerlendirilmesi

► Tablo  
Kaynak: Sürdürülebilir bir Kentsel Hareketlilik Planının Geliştirilmesi ve Uygulanması Yönergeleri, 2019, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarına dair Avrupa Platformu

yolcu sayılarının hafiflemesine yardımcı olabilir. Ayrıca, bisiklet yolu ağının dış kısımlarında bisiklet, metro ve diğer raylı sistem istasyonlarının servis alanını yürüme mesafesinin çok ötesine genişletmek için ucuz ve etkili bir yol sağlayabilir. Bu nedenle İstanbul gibi mega şehirlerde bisiklet kullanımı ve toplu taşıma birlikte etkin bir şekilde çalışma potansiyeline sahiptir. Kısacası mega şehirler zorluklar kadar özel fırsatlar da yaratmaktadır. Ayrıca mega şehirlerin bilinirliği ve izlenirliğinin yüksek olması medyanın dikkatinin bu konuya odaklanmasına sebep olur ve böylelikle farkındalık yaratmak için olanak tanır.

## Toplumsal Boyut ve Katılım

Toplu taşıma ve bisiklet entegrasyonu, her iki moddan da faydalananların sayısını artırmak ve daha fazla bisiklet kullanımının yanı sıra daha fazla toplu taşıma kullanımını teşvik etmek anlamına gelmektedir. Bisiklet, tren istasyonlarının ve otobüs duraklarının erişilebilir olduğu alanları yürüyüş mesafesinin çok ötesine taşıyarak, minibüs ve dolmuş gibi kısa mesafe araçlarından çok daha düşük maliyetle toplu taşımayı destekler. Toplu taşıma araçlarına erişim, bisikletlilerin İstanbul gibi metropollerde bile kent bütününde uzun yolculukları sorunsuz yapmalarına yardımcı olur.

Akıllı şehircilik anlayışı içerisinde sıkça değinilen kavramlardan biri olarak akıllı hareketlilik akıllı şehir oluşturmanın temel direğidir. Bu konu tüm ulaşım altyapısının gerçek zamanlı olarak birbiriyle ve kullanıcı ile sürekli iletişim hâlinde olmasını tarif eder. Akıllı hareketlilik durumu gözlemler, onu nasıl geliştireceğini öğrenir ve hizmetlerini uyum sağlamak için değiştirir.

Verimli, etkili ve ekonomik bir ulaşım türü olan bisiklet, bu yeni ortaya çıkan sisteme en hızlı şekilde adapte olmuş ve pek çok şehir akıllı bisiklet paylaşım sistemlerini devreye sokmuştur.

İstanbul'un bisikletli ulaşım sisteminin uzun vadeli gelişimine yönelik hedefleri ve öncelikleri içeren bir program belirlenmesi sürecinde kent ve sakinleri için önemli kararların alındığı süreçlerin akılcı, şeffaf ve müzakere edilmiş olması gereklidir. Bu süreç, seçilmiş bireyler tarafından değil, söz konusu ulaşım sisteminin merkezinde yer alanlar, yani toplumun bireyleri tarafından yönlendirilmelidir. Başarılı, uygulanabilir stratejilerin bulunabilmesi için, sürdürülebilir hareketliliğe geçişin halk ve paydaşlar tarafından aktif olarak desteklenmesi gereklidir.

Yerel hareketlilik sorunlarının müşterek analizinin yapılması, ortak amaçlar ve hedefler geliştirilmesi, hareketlilik stratejilerinin tanımlanması ve geniş ölçüde kabul gören ve desteklenen önlemlerin seçilmesi için diyaloga dayanan bir katılım süreci çok önemlidir.

Paydaşların ve halkın dâhil edilmesi, bisikletli ulaşımın geliştirilmesinin temel gerekliliklerinden biridir. Halk yerel bilgilere sahip olup ve etkili plan ve önlemlerin geliştirilmesine katkıda bulunabilecek uzmanlık ve görüşler sağlayabilir. Ayrıca sürece dâhil olmak, vatandaşları ve paydaşları sürdürülebilir hareketlilik fikirlerine, ulaşım politikalarına ve projelere sahip çıkmaya teşvik eder.

## Hukuki Çerçeve ve Güvenlik

Bisikletin ulaşım aracı olarak kullanıldığı alanlara ilişkin mekânsal tanımları yapan ilk mevzuat düzenlemesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 03.11.2015 tarihli Resmi Gazete ile yürürlüğe konulan "Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik" tir. Yönetmeliğin amacı, şehir içi yollarda bisikletin ulaşım amacıyla kullanılmasını sağlamak, bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerlerinin planlanması, tasarlanması, yapılması ve işletilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Şehir içi yollardaki bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerlerinin tasarım ve yapım kuralları, bisiklet yollarının şehir içi yollara entegrasyonu, bisiklet istasyon ve park yerlerinin işletilmesi konularını kapsamaktadır.

12 Aralık 2019 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanan "Bisiklet Yolları Yönetmeliği"nin amacı, bisikletin ulaşım, gezinti ve spor gibi amaçlarla kullanılabilmesini sağlamak üzere bisiklet yollarının ve bisiklet park istasyonlarının planlanması, projelendirilmesi ve yapımına ilişkin usul ve esasları belirlemektir. Yönetmelik, yapılacak farklı türlerdeki bisiklet yollarının; birbirleriyle, taşıt yollarıyla, yaya kaldırımlarıyla ve ulaşım sistemleri ile bütünleşme ilkelerini kapsar.

## Mekânsal Planlama ve Şehircilik

İstanbul gibi büyük büyük şehirlerde ulaşım; sürdürülebilir kentsel gelişim ve toplu taşıma planlaması açısından en zorlu konulardan biridir. Bu nedenle kentsel metro, hafif raylı sistem, metrobüs gibi toplu taşıma sistemlerinin ulaşımında öncelikli hâle getirilmesi hedeflenir. Bisiklet toplu taşıma sistemlerine tamamlayıcı bir araç olarak kullanıldığı gibi, bir bisiklet paylaşım sistemi bisikletin kentsel ulaşımına entegre edilmesi için de fırsat sağlar.

Bisiklet hız yapabilen bir araçtır. Rota hizalamasının geometrik özelliklerinin seçilen tasarım hızına göre tasarlanması gerekir ve bunlar dikey ve yatay düzlemlerde eğri yarıçaplarını, durma ve sollama için gerekli görüş mesafelerini ve rota içindeki hareketler için dönüş çaplarını içerir. Bununla birlikte, karayolu ve trafik mühendisliğinin mühendislik esaslarına ek olarak, tasarımcının bisiklet ve kullanıcının özel niteliklerinin de farkında olması gerekir ve bu da bisiklet yollarının tasarım özelliklerini etkiler. Bunlar uygunluk, doğrusallık ve süreklilik, çekicilik, güvenlik ve konfor olarak tanımlanmaktadır.

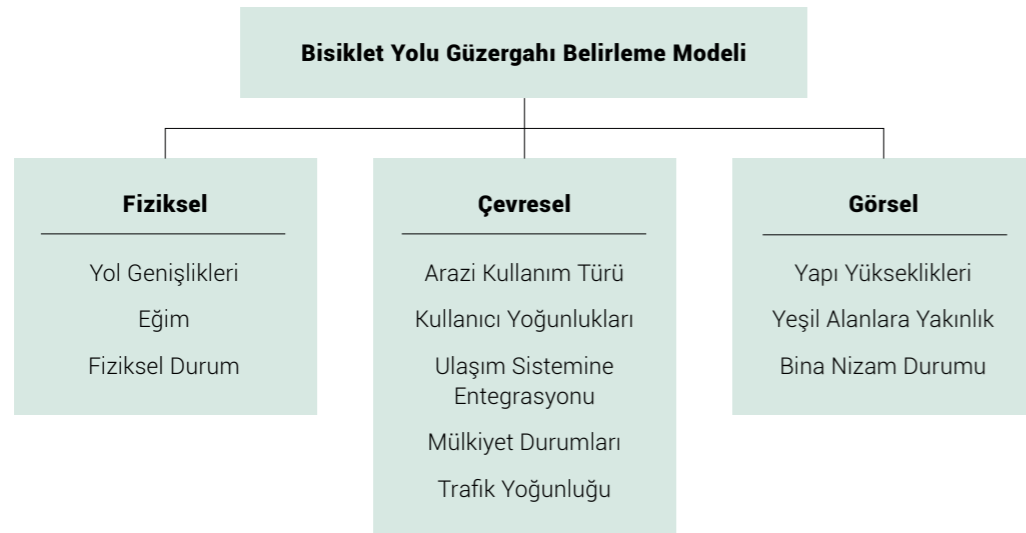
İyi tasarlanmış bir kentsel mekân yaratmakla ilişkili nedenlerle ve trafiği uygun bir şekilde yönetme arzusuyla birçok kentsel alanda araç trafiğine

kapalı tutulan 'yayalaştırılmış' bölgelerde ve bisiklet kullanımının daha özel olarak tasarlandığı yerlerde (sokak-alışveriş merkezleri, meydanlar vb.) bisiklet kullanımını yaya hareketlerini destekleyecek şekilde sınırlamak da dâhil, bisiklet kullanımını yönlendirmek bisikletli ulaşım planlamasının gündemindedir.

Yaya bölgelerinde bisikleti sınırlamak, kullanıcıları daha yoğun trafik rotalarına 'zorlamak' anlamına gelmemelidir. İstanbul'da çok nadir de olsa yaya ve bisikletliler arasında çarpışmalar meydana gelebilmektedir. Bu nedenle tasarım için önemli bir ölçüt de bisiklet yolunun yaya yolu ile ilişkisidir. Aynı zamanda bisiklet yolunun rekreasyon ve başka nedenler tarafından işgali de yaya ve bisiklet yolu tasarımı başlığı altında değerlendirilmelidir.

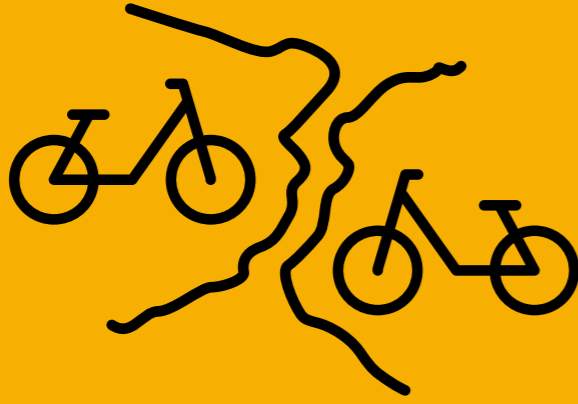
Bu çalıştayda sunulan fikirlerin çoğu, bisiklet ağlarının üretilmesi ihtiyacı ve bunu gerçekleştirmede karşı karşıya kalınan zorluklar üzerinde durmaktadır. Tüm katılımcılar tarafından paylaşılan en önemli görüş, insanların güvenli, rahat, keyifli, hızlı ve doğrudan bisikletle gitmek istedikleri yere ulaşana kadar kullanabilecekleri bir sistemi oluşturmak ve gereken noktalarda bu sistemin deniz yolu ile desteklenmesidir.

Yapılacak çalışmaların İstanbul'un 'bisiklet kültürü' üzerindeki olumlu etkileri ne olursa olsun paydaşlar, bisiklet ağını bütüncül bir şekilde hayata geçirmenin zorluklarının farkındadır. ■





# İSTANBUL'DA BİSİKLET YOLLARI VE PLANLANMASI



Bu çalıştayın hedefleri arasında gelecekteki bisiklet ağı tasarımının özellikleri ve doğası üzerinde yararlı bir etkisi olacak mevcut vizyon, planlama ve tasarım yaklaşımlarını paydaş görüşleri ile ilişkili şekilde gözden geçirmek yer almaktadır.

Yaklaşım olarak, düşük seviyelerde bisiklet kullanımı olan ülkelerde de sıkça karşılaşılan ve ülkemizde benimsenen yaklaşımların mevcut durum değerlendirmesi yapılacaktır.

Bisikletin hız yapabilen bir araç olması nedeniyle trafiğine yönelik güzergâhların tasarlanmasında yol gösterici ilkelere uygun olarak bağlantılar ve kavşakların uygun geometrik tasarım standartlarına göre tasarlanması gerekmektedir. Buna ek olarak, bisiklet ve sürücü etkileşiminin doğası nedeniyle, iyi tasarım; tutarlılık, doğrusalılık, çekicilik, güvenlik ve konfor özelliklerini sağlamalıdır.

Çalışmadan elde edilen sonuçların pratik çıkarımları, talep analizi ile başlayan ve uygun şekilde düzenlenmiş bisikletli ulaşım için uygun ağların oluşturulmasına ve bisiklet kültürünü yaygınlaştırmaya kadar uzanan bir süreçte mevcut ulaşım güzergâhlarında bisikletli ulaşım altyapısının planlanması için bir yaklaşım çıkarılmasında paydaş görüşlerinden yararlanılması için kullanılacaktır.

İstanbul'da bisiklet kullanımı ile ilgili fiziksel ve sosyal çıkarımlar; bisikletli ulaşımın geliştirilmesi için kapsamlı düzenlemelerin yapılması sürecinde geniş bir kullanıcı kitlesi tarafından kabul gören ve bisikletli ulaşımın arttırılmasının faydalarını ve paydaşların üzerinde uzlaştıkları görüşleri özetleyen bir niteliktedir.

Bu bölüm bisiklete binmenin ayrı bir ulaşım modu olarak ele alınması vurgusuna dayanır ve sonuç olarak, planlama ve mühendisliğin böyle bir farklı mod için temel gerekli altyapıyı sağlayacak şekilde yapılması konusunda paydaşların görüşlerini içerir.

## İstanbul'da Bisiklet Yolları

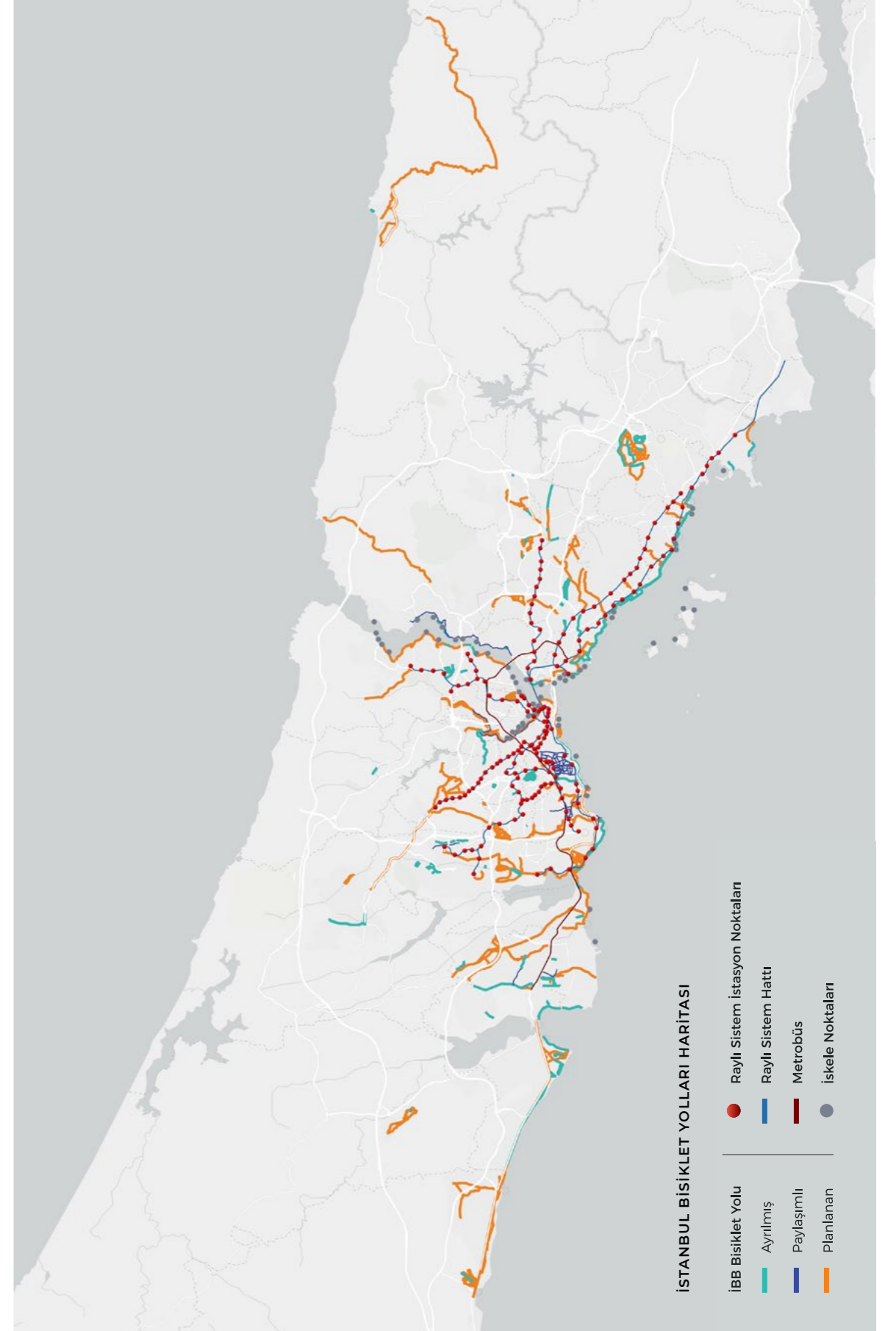
Bisiklet, halk sağlığı, enerji tüketimi, iklim değişikliği, hava kalitesi, trafik sıkışıklığı, hareketlilik, ekonomi ve yaşam kalitesi ile ilgili toplumsal hedeflere önemli katkılar sağlayabilir. Bununla birlikte, bu hedeflerin herhangi birine doğru anlamlı ilerleme ancak kitlesel bisiklet kullanımı ile sağlanabilir. Sadece araç yolları ile kaldırım arasında yer alan bisiklet tesisleri yeterli değildir. Herhangi bir bisiklet programının amacı, trafiğin yarattığı güvenlik endişesini ortadan kaldırmak olmalıdır. Özel bisiklet alanı bulunmayan yerlerde Trafik Kanuna'na göre bisikletliler ve motorlu taşıtlar araç yolunu paylaşır.

### ► Paylaşımlı yollar bisiklet şeritleri:

Bisiklet için ayrılmış yolu şeritler ile ayrılması.

### ► Ayrılmış bisiklet yolları:

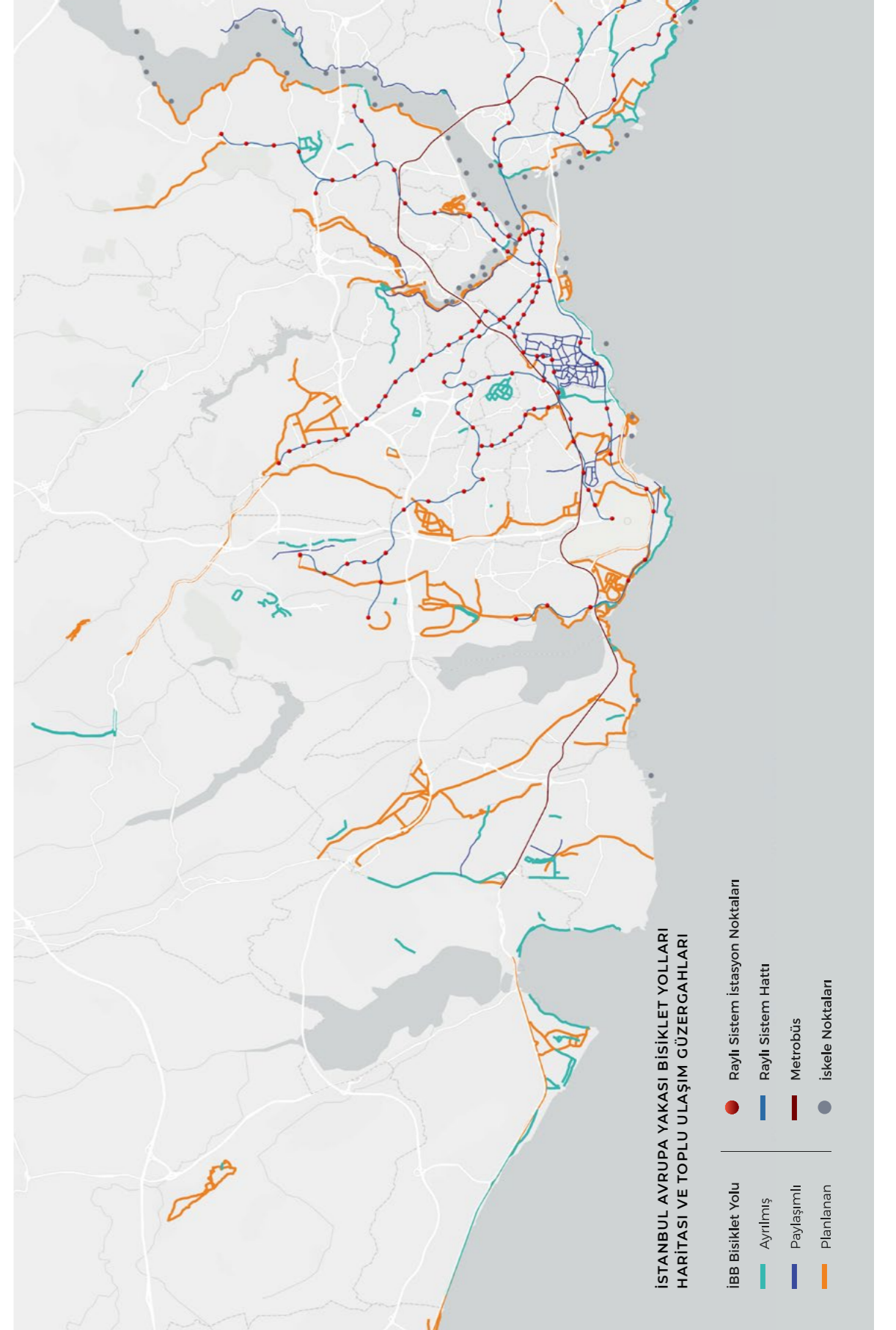
Rota boyunca bisiklet yollarını motor trafiğinden bir kaldırım veya park edilmiş arabalar gibi bir bariyerle fiziksel olarak ayrılmış olarak ayrılması.





► Fotoğraf  
Bahçelievler Herkes için Sıfır  
Emisyonlu Hareketlilik Etkinliği

► Harita Kaynak  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi





## Pop-up Bisiklet Yolları

Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) 2020 Mart ayında Corona virus (Covid - 19) kaynaklı hastalığı bir pandemi olarak ilan etmesi ile pek çok merkezi ve yerel yönetim sosyal mesafenin sağlanmasına ilişkin kurallar ve tavsiyeler yayımlamıştır.

Pandemi, yalnızca kent mekanını ve kamusal mekanları algılama ve deneyimleme biçimimizi değiştirmekle kalmamış aynı zamanda kentsel sistemlerimizde ve ulaşım altyapımızda bulunan birçok güvenlik açığını ortaya çıkarmıştır. Bu durum krizlere dayanıklı ve temel bir ulaşım şekli olarak bisikletin yalnızca toplu taşıma ile entegre edilecek bir ulaşım modu değil tek başına da bir ulaşım çözümü olarak ele alınmasına dair deneysel bir süreci de beraberinde getirmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) tavsiyesine göre, salgın süresince ulaşım mümkün olduğunca, bisikletli ya da yaya olarak sağlanmalıdır.

Pandemi ile birlikte yürüyüş ve bisikleti teşvik etme amaçlı kamusal mekanda geçici (hatta kalıcı) müdahaleler yaparak daha güvenli hale getirmek, yerleşimlerin yapılı çevrelerini nispeten daha düşük maliyetlerle yeniden yapılandırma fırsatı bulan yerel yönetimler tarafından hızla benimsenmiştir. Dünyanın dört bir yanındaki yerleşmelerde daha fazla bisikletliye ve yayaya uyum sağlamak için "pop-up" bisiklet şeritleri, paylaşılan yollar ve yaya caddeleri oluşturulmuştur.

Pop-up kelimesi; "Birden, ansızın ortaya çıkan" anlamını taşır. Pop - up bisiklet yolları, mevcut yol üzerine yapılan işaretlemeler ve ayırıcı dubalar yardımıyla oluşturulan yollardır. Pop-up bisiklet yollarının amacı Covid - 19 salgını ve normalleşme sürecinde işe gitmek ya da temel ihtiyaçlarını karşılamak için hareket etmek zorunda olan kent sakinleri için kısa sürede fiziksel mesafeye olanak tanıyan bisikletli ulaşım olanağı yaratmaktır. Normal bisiklet yolundan farklı olarak pop-up bisiklet yolları, mevcut tasarımın üzerinde teknik çalışma yapılarak en az maliyetle ve en kısa sürede gerçekleştirilir. Geçici olarak yapılmakla birlikte, olumlu etkilerine ve kullanım talebine bağlı olarak kalıcı bisiklet yollarına dönüştürülebilir. Özel araç kullanımını özendiren çok şeritli caddelere, toplu taşıma türlerinin istasyon ve terminal noktalarına erişim yollarına ve toplu taşımanın kısa mesafe yolculuklar için yoğun kullanıldığı güzergâhlara yapılmalıdır. Geçici olarak yapılan pop - up bisiklet yolları üzerinden toplanacak veriler, teknik ekipler tarafından analiz edilecektir. Uygun tasarımlar ve çözümler geliştirilerek bu yolların kalıcı hale getirilmesi planlanmaktadır. Bu yolları kullanmak yolların kalıcı olması için en önemli etkidir.



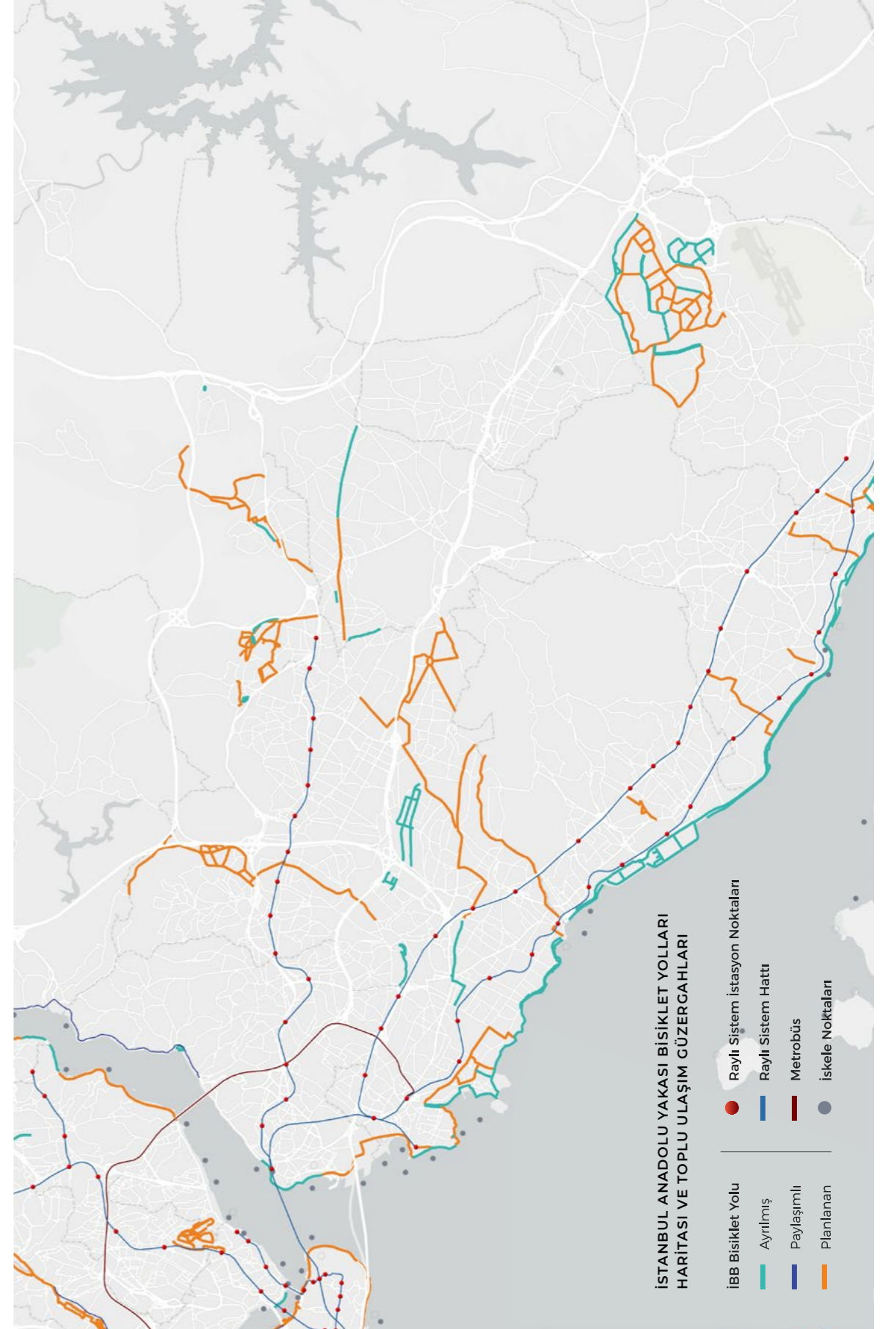
► Fotoğraf  
Paris'teki yeni bisiklet şeritleri, toplu taşıma araçlarındaki kalabalığı azaltmak için alternatif sunmayı amaçlamaktadır. Fotoğrafçı: Adrienne Surprenant / Bloomberg





► Fotoğraflar  
Bağdat Caddesi Pop-up Bisiklet  
Yolu Çalışmaları

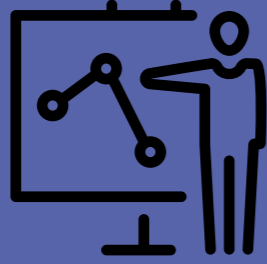
► Harita Kaynak  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi



# ÇALIŞTAY SUNUMLARI

Çalıştay Sunumu I  
**Bisiklet Ana Planı / Bisiklet  
Yolları Tasarım Rehberi**

Çalıştay Sunumu II  
**İsbike Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi**





**Caner Kılıç**  
Şehir Plancısı, Mimar

## Çalıştay Sunumu I Bisiklet Ana Planı / Bisiklet Yolları Tasarım Rehberi

27/03/2017 tarihinde Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü tarafından ihale edilen "İstanbul Geneli Bisiklet Yollarıyla İlgili Araştırma ve Geliştirme Çalışması" kapsamında Mayıs 2017-Mayıs 2019 tarihleri arasında hazırlanmış olan İstanbul Bisiklet Ana Planı ve 500 km Bisiklet Yolu Projeleri, Şehir Plancısı Mimar Caner Kılıç tarafından anlatılmıştır. Caner Kılıç, sunumundan önce, İstanbul şehir içi ulaşımında bisiklet kültürünün geliştirilmesi ve farkındalığın artırılması noktasında bu çalıştayın ciddi bir katkı sağlayacağını ve önemli bir başlangıç olduğunu belirtmiştir.

Bisiklet Ana Planı çalışmasının başlangıcında sürdürülebilir, bütüncül ve katılımcı bir planlama anlayışının benimsendiğinden bahsedilmiştir. İstanbul Bisiklet Ana Planı; Stratejik Yaklaşım, Yurt İçi ve Yurt Dışı Örnekleri, Mevcut Durum Tespiti, Güzergâh Belirleme, Bisiklet Yolları Tasarım Rehberi, Uygulama Projeleri ve Sosyal Destek Programları başlıkları altında değerlendirilmiş olup, bisiklet kullanım kültürünün geliştirildiği, ulaşımında bisiklet kullanımının yaygınlaştığı, sağlıklı bir toplum ve temiz bir çevre için pedal çeviren kent "İstanbul" vizyonu ile sunum başlatılmıştır.

Proje sürecinde yapılan Mevcut Bisiklet Yollarındaki sorunlar; İşaretlemeler, fiziksel altyapı, kavşak geçişleri, fiziki engeller, güvenlik ve bisiklet park alanları başlıkları altında anlatılmış olup, Güzergâh Belirleme Süreci; "Ana Arter niteliğindeki yollar, Acil Ulaşım Yolları, Mevcut Bisiklet Yolları ile Entegre Ana arterler, Ulaşım Odak Noktaları ile Entegre Ana arterler, İlçe Belediyeleri tarafından önerilen güzergâhlar ve 1. Eapta Uygulanması önerilen güzergâhlar" başlıkları altında sunulmuştur.

Bisikletli Ulaşımın sağlayacağı Sosyal, Mekânsal, Çevresel ve Ekonomik faydaların anlatımı ile devam eden sunumda; belirlenen amaçlar doğrultusunda "Marka, Tanıtım, Katılım, Analiz, Proje, İmalat ve İşletme"den oluşan 7 adımlı Eylem Planı'nın süreçleri anlatılmıştır.

Stratejik yaklaşım, mevcut durum tespiti, güzergâh belirleme, bisiklet yolları tasarım rehberi, uygulama projeleri ve sosyal destek programlarından oluşan bu yaklaşım kapsamında İstanbul'da bisikletli ulaşımın geliştirilmesi konusunda yapılması gerekenlere ilişkin mekânsal, toplumsal ve ekonomik önerilerde bulunulmuştur. Bu faydalar ile ilgili hedefler ve stratejiler şu şekilde özetlenmiştir >>>

## 1 Sosyal Faydalar



### Toplumsal farkındalık oluşturulması

- ▶ Tanıtımda kullanılmak üzere marka çalışmalarının yapılması
- ▶ Bisiklet kullanımını teşvik eden, bilgilendirici ve trafikte diğer araç kullanıcılarının bisikletlilere karşı farkındalıklarını artırıcı tanıtımların yapılması
- ▶ Bisiklet kullanıcıları, İdari birimlerin ve STK'ların, mevcut ve projelendirilen yollar hakkında görüşlerinin alındığı katılım çalışmalarının yapılması

### Bisikletli yolculukların günlük toplam yolculuk içindeki payının artırılması

- ▶ Bisiklet kullanıcılarının toplu ulaşım sistemlerine entegre olmasının sağlanması
- ▶ Tüm toplum kesimlerine uygun bisiklet eğitim faaliyetlerinin yapılması
- ▶ Bisiklet kullanımını teşvik eden organizasyonların düzenlenmesi

### Toplum ve birey sağlığının iyileştirilmesine katkı sağlanması

- ▶ Her yaşta bireyin sağlıklı yaşam için asgari fiziksel aktivitesini yerine getirmesinin desteklenmesi
- ▶ Bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına bağlı olarak çevre ve gürültü kirliliği kaynaklı sağlık problemlerinin azaltılması

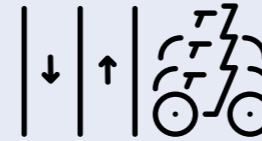
## 2 Çevresel Faydalar



### CO<sub>2</sub> emisyonu değerlerinin azaltılması

- ▶ Trafik sıkışıklığının azaltılması
- ▶ Trafikte fosil yakıt kullanan araç sayısının azaltılması
- ▶ Gürültü kirliliğinin azaltılması
- ▶ Kent içi trafiğinde motorlu araç kullanımı payının azaltılması
- ▶ Gürültü kirliliği değerlerinin ulusal ve uluslararası standartlara indirgenmesi

## 3 Mekânsal Faydalar



### Mevcut bisiklet yollarının standartlara uygun şekilde iyileştirilmesi ve hazırlanacak yeni projeler ile kent içi bisiklet yollarının yaygınlaştırılması

- ▶ Mevcut bisiklet yollarının fiziksel niteliklerinin geliştirilmesi
- ▶ Bisiklet kullanıcıları tarafından tercih edilen güzergâhların tespit edilmesi
- ▶ İstanbul'da bisiklete ilişkin tüm sosyal ve mekânsal kararlara yön verecek ana kararları içeren bir plan hazırlanması.
- ▶ Kentin mekânsal yapısına uygun bisiklet yolu standartları oluşturulması
- ▶ Güvenli bisiklet park yerlerinin oluşturulması
- ▶ Bisiklet paylaşım sisteminin yaygınlaştırılması
- ▶ Farklı kurumlar tarafından yapılacak olan bisiklet yolu ve bisiklet park yeri projeleri arasında koordinasyonunun sağlanması
- ▶ Bisiklet yolu ve bisiklet park yeri uygulamalarının standartlara uygun olarak gerçekleştirilmesinin sağlanması
- ▶ Uygulaması yapılan bisiklet yolları, bisiklet park yerleri, yatay ve düşey işaretlemelerin bakım ve onarımının yapılması
- ▶ Toplu ulaşım araçlarında bisikletliler için gerekli altyapının oluşturulması

## 4 Ekonomik Faydalar



### Ülke ve kent ekonomisine katkı sağlanması

- ▶ Kent içi karayolu odaklı yatırımlardan ve akaryakıt harcamalarından tasarruf edilmesi
- ▶ Toplum ve birey sağlığının iyileşmesine bağlı olarak ülke sağlık harcamalarından tasarruf edilmesi
- ▶ Trafikte geçen sürenin azaltılması ile zaman maliyetinin azaltılması





## Bisiklet Paylaşım Sistemleri

Küresel iklim değişikliği, enerji güvenliği ve istikrarsız yakıt fiyatları ile ilgili endişeler, dünya çapında birçok karar vericinin ve politika uzmanının daha sürdürülebilir ulaşım stratejilerine olan ihtiyacı yakından takip etmesine neden olmuştur. Sürdürülebilir stratejiler arasında temiz yakıtlar, elektrikli araç teknolojileri, ulaşım talep yönetimi, entegre arazi kullanımı ve ulaşım stratejileri ön plandadır.

Bisiklet paylaşımı bir bisiklet filonunun ortak kullanımı bu endişelerin birçoğunu ele almaya yardımcı olabilecek bir hareketlilik stratejisidir. Son yıllarda, bu gelişen konseptte olan ilgi tüm dünyaya yayılmıştır. Şu anda, dört kıtada 236.000'den fazla bisiklet ve 2011'de 16 ülkede 35'in üzerinde planlanan yaklaşık 160 şehirde yaklaşık 135 program bulunmaktadır. Motorlu taşıtların sayısındaki hızlı küresel artışa rağmen, dünya genelinde ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı son otuz yılda artmıştır.

Her ne kadar bisiklet sahipliğinde artış olsa ve eğilimleri dünya çapında farklılık gösterse de, bisiklet paylaşım sistemleri bisiklete binmeyi ulaşım sistemine dahil ederek, kullanıcılar için daha rahat ve çekici hâle getirerek bisiklet kullanımını artırmak için bir ulaşım alternatifi sunuyor. Bisiklet paylaşımı, kullanıcılarına sürdürülebilir ve çevre dostu bir toplu taşıma şekli sağlayan kısa süreli/geçici bisiklet erişimidir. Bu esnek kısa süreli kullanım şeması günlük hareketliliği hedefler ve kullanıcıların gözetimsiz bisiklet istasyonlarındaki halka açık bisikletlere erişmesini sağlar. Bisiklet rezervasyonları, karşılama ve bırakma 'self-service olarak' gerçekleşir. Genellikle şehir ortamlarında yoğunlaşan bisiklet paylaşım programları, kullanıcıların

bisikletleri farklı istasyonlara alıp geri bırakmalarını sağlayan çoklu bisiklet istasyonu konumları sağlar. Bisiklet paylaşım programları genellikle bisiklet satın alma ve bakım maliyetlerinin yanı sıra depolama ve park etme sorumluluklarını da (otomobil paylaşımına veya kısa süreli kiralamalara benzer şekilde) karşılar.

Bisiklet sahipliği programları bisiklet sahipliğinin çeşitli yönlerine hitap ederek, sorunsuz ve bakım gerektirmeyen bisiklet erişimi sağlayarak bisiklet sürmeyi teşvik eder. Normal koşullarda bisiklet kullanamayan kişiler (örneğin turistler veya bisiklet sahibi olmayan veya bisiklet depolama alanına erişimi olan kişiler), mülkiyetin sorumluluğu olmadan bisiklet avantajlarından yararlanabilirler. Birden çok bisiklet paylaşım noktasına erişim, şehirlerde kısa mesafeli seyahatleri daha kolay hâle getirir. Ayrıca, çeşitli yerlerde çok sayıda bisikletin kullanılabilir hâle getirilmesi günlük hareketlilik ihtiyaçlarını karşılamak için bisiklet kullanan kişilerin sayısını artırabilir. Daha güçlü bir bisiklet varlığı, sadece eğlence amaçlı değil aynı zamanda daha pratik (örneğin, işe gidip gelmek, basit işleri yapmak) için bisiklet kullanımının genel olarak tercih edilmesine katkıda bulunabilir. Daha güçlü bir bisiklet varlığı ve yaygın kullanım da daha güvenli bir bisiklet ortamını teşvik edebilir. Bisiklet Çalıştayı kapsamında tartışıldığı gibi daha fazla bisikletli ulaşımın sağlanması için trafikte daha çok bisikletli bulundurmaya sürücünün davranışını geliştirir, çünkü sürücüler bisikletçilerin daha fazla farkına varır ve onlarla çarpışma olasılığı azalır.

Bireysel kullanıcılara sağladığı kolaylıkların yanı sıra, bisiklet paylaşımı çevresel, sosyal ve ulaşım ile ilgili avantajlar da sunar. Örneğin, bisiklet paylaşımı "ilk mil / son mil" sorununa (yani ev ve toplu taşıma ve / veya toplu taşıma istasyonları ile işyeri arasındaki kısa mesafenin bağlanması sorunu) karbon ayak izi neredeyse sıfır olan bir çözüm sağlar. Bu nedenle, bisiklet paylaşımı mevcut ulaşım ağlarındaki boşluğu doldurmada ve bireyleri birden fazla ulaşım modu kullanmaya teşvik etmede önemli bir rol oynama potansiyeline sahiptir. Bisiklet paylaşımının faydaları arasında (1) artan hareketlilik seçenekleri, (2) mod değişikliklerinden maliyet tasarrufu, (3) daha düşük uygulama ve operasyonel maliyetler, (4) azaltılmış trafik sıkışıklığı, (5) azaltılmış yakıt tüketimi (6) toplu taşıma ve alternatif modların artan kullanımı (örn. demiryolu, otobüs, taksiler, araba paylaşımı, sürüş paylaşımı), (7) artan sağlık faydaları ve (8) daha fazla çevre bilinci yer almaktadır.

Bisiklet paylaşımının nihai hedefi, bisikletleri ulaşım sistemlerini genişletmek ve entegre etmek, böylece günlük ulaşım moduna daha kolay bir şekilde dönüşümlüdür.



**Ahmet Savaş**

İSPARK A.Ş. Ulaşım Destek Hizmetleri  
Müdürlüğü Akıllı Bisiklet İşletmeler Şefi

## Çalıştay Sunumu II İsbike Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi

Paylaşım sistemleri İSPARK sunumundan yola çıkarak mevcut ve planlanan bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, bisikletin bir spor ve eğlence aracı olmasının yanı sıra İstanbul'da çevreci ve insan sağlığına faydalı sürdürülebilir bir ulaşım alternatifi oluşturulması amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığının almış olduğu karar neticesinde İstanbul genelinde 300 durak ve 3000 bisiklet kapasiteli bir paylaşım sistemi alınması ve kurulmasına karar verilmiştir 2018 Haziran sonrasında kurulan duraklar ile beraber şu anda mevcut 224 durak ve 1840 bisiklet kapasitesi ile hizmet verilmeye devam edilmektedir 2020 yılı sonuna kadar 300 durak ve 3000 bisiklet hedefine ulaşılması için çalışmalar devam etmektedir 2024 yılına kadar bu sayının kademeli olarak artırılması, sisteme durağa bağımlı olmayan bisikletler Free Float ve elektrik motoru destekli bisikletlerin de dahil edilerek karma bir sistem oluşturulması planlanmaktadır.

İSPARK A.Ş. Ulaşım Destek Hizmetleri Müdürlüğü Akıllı Bisiklet İşletmeler Şefi Ahmet Savaş'ın, İSBİKE Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi sunumu; "Projenin tarihçesi, Sistemin Nasıl çalıştığı, İSBİKE Kullanım Verileri ve Planlanan Projeler" başlıkları altında değerlendirilmiştir. Sunumun başlangıcında; Bisiklet Paylaşım Sistemlerinin ilk olarak Fransa'da ortaya çıktığı daha sonraki dönemlerde Avrupa'nın farklı kentlerinde hızla yayılmaya başladığı belirtilmiştir.

Bisiklet Paylaşım Sistemlerinin kriterleri belirlenirken dünya örneklerinden faydalandığı ve bu doğrultuda Amerika'daki ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) kuruluşunun politikalarının esas alındığı belirtilerek, İSBİKE Akıllı Bisiklet Paylaşım Sisteminin planlanmasında; bisiklet sayısı, istasyon yoğunluğu, sistemin kolay kullanılabilir olması, bisiklet konforu ve bisiklet yol ağının yaygın olması kriterlerinin ele alındığı anlatılmıştır.

İSPARK A.Ş.'nin yürütmekte olduğu Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi faaliyetinin İBB Meclisi'nin 14.12.2012 tarih ve 2649 sayılı Başkanlık Oluru ile İSPARK A.Ş.'ye verildiğinden bahsedilmiş olup, 2011 yılında fikir projesi olarak önerilen Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi projesinin, gerekli fizibilite çalışmaları tamamlandıktan sonra 2012 yılında yapımına başlanmış ve 2013 yılı Mayıs ayı itibarıyla pilot proje olarak hayata geçirildiği belirtilmiştir. Pilot proje safhasından sonraki dönemde 2015-2018 yılları arasında Bostancı-Kartal yoluna ilave olarak Florya-Yeşilköy güzergâhının eklenmiş olduğu, bu bölgede 5 durak ve 60 bisiklet ile işletilmeye başlandığından bahsedilmiştir.



İsbike kullanım verileri; Ortalama Kullanım Süreleri, İstasyonlar Arası Kullanımlar, En Çok Kullanılan İstasyonlar, Bölgelere ve Dönemlere Göre Kiralama Sayıları başlıkları altında verilmiş olup, yeni kurulacak durak yerlerinin; toplu ulaşım entegrasyon, durak kurulumu için yeterli alan, güvenlik, elektrik alt yapısı ve zeminin düzgün olması gibi bir takım kriterlerin sağlandığı alanlar göz önünde bulundurularak yapılacak saha araştırmaları neticesinde belirleneceğinden bahsedilmiştir.

Sunumun son bölümünde ise planlanan projelerden bahsedilmiş olup, bu projelerin amacının klasik istasyon bazlı bisiklet sistemine elektrikli bisiklet ilave ederek hizmet çeşitliliğini artırmak, coğrafi sınırlama teknolojisini kullanarak istasyona bağlı olmayan bisiklet paylaşım modelini şehrin merkezi bölgelerinde uygulamak ve sistemin daha esnek ve pratik kullanılmasını sağlamak amacıyla taşındığı belirtilmiştir.





# İSTANBUL'DA BİSİKLETLİ ULAŞIMIN PAYDAŞLARI

İstanbul'da Mevcut ve Potansiyel  
Bisiklet Kullanıcıları

Çalışmaya Katılım Sağlayan  
Paydaşlar ve Analizi



## İstanbul'da Mevcut ve Potansiyel Bisiklet Kullanıcılar

Yerel yönetimler, politika, plan ve proje çalışmalarının yürütülmesi, strateji ve hizmetlerin geliştirilmesi ve uygulanmasıyla ilgili kararların alınması ve bu kararların hayata geçirilmesiyle yükümlüdürler. Bu durumun bir sonucu olarak yerel yönetimlerin görev tanımları çok geniş bir alanı kapsamaktadır. Bisikletli Şefliğinin görev tanımı gereği İstanbul'un bisikletli ulaşım çalışmalarının en iyi şekilde yapılması ve paydaşlarla etkili bir iletişim büyük önem taşır.

Yerel yönetimlerin görevlerini hayata geçirirken, paydaşlar ile iş birliği yapmalarının ve sürdürülebilir bir ilişkiyi kurmanın sağlayacağı faydalara ve katılım süreçlerinde paydaşların etkin şekilde yer almalarının önemi doğrultusunda İBB Ulaştırma Daire Başkanlığı Bisiklet Şefliği; bisikletli ulaşım konusundaki paydaşlarla bir araya gelmek istemiştir. Bu amaçla kamu, sivil toplum kuruluşları, bisiklet aktivistleri ve özel sektör temsilcileri çalışmaya davet edilmiştir.

Bu çalışmanın öznesi olan bisikletliler, bir diğer deyişle bisikletle ulaşım sağlayanlar farklı gruplara ayrılır. Bu ayrımın temelinde bisiklet kullanırken ya da kullanma kararını alırken karşılaştıkları engeller veya motivasyonları yer alır. İstanbul'daki bisiklet kullanıcıları ile ilgili geniş kapsamlı bir araştırma bulunmaması sebebi ile mevcut ve potansiyel kullanıcılar, çalıştay katılımcılarının katkıları ve yapılan gözlemler doğrultusunda tanımlanacaktır.

Yol güvenliğini artırmak için olası yaklaşımları tanımlamak adına mevcut ve potansiyel bisiklet kullanıcılarını ayrı ayrı tanımlamak faydalı olacaktır. Bisikletin bir ulaşım şekli olarak kullanımı, bilindiği gibi, ülkeler ve şehirler arasında önemli ölçüde değişiklik göstermektedir, ancak demografik gruplar arasında bazı çarpıcı farklılıklar bulunmaktadır. Bisiklet dostu şehirlerde ve ülkelerde bisiklete binme, çok sayıda çocuk, yaşlı ve kadın içeren kapsamlı, nüfus genelinde yaygın bir etkinliktir. Buna karşılık, düşük bisiklet kullanımı seviyesine sahip ve otomobil odaklı şehirlerde, bisikletçilerin çoğu genç ve orta yaşlı erkeklerdir. Bu demografik farklılıklar özellikle bisikletli ulaşım için dikkat çekicidir. Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri'nde kadınlar rekreasyon amaçlı bisiklet kullanımının yaklaşık üçte birini, ulaşım amaçlı bisikletli sayısının ise sadece dörtte birini oluşturmaktadır.



## Mevcut Kullanıcılar

Bisikletli ulaşım söz konusu olduğunda, çoğu bisiklet sporcusu da dâhil olmak üzere, pek çok bisiklet kullanıcısı çekimser davranmaktadır. İzole edilmiş, ayrılmış bisiklet yollarının azlığı ve yolların sürekli olmaması, yoğun motorlu taşıt trafiği, toplu taşıma ile entegrasyonunun sınırlı olması, iklimsel koşullar vb. nedenlerle bisiklet kullanmanın zor olduğu İstanbul'da bu koşullara rağmen ulaşımını çeşitli oranlarda bisikletle sağlayan kentliler bulunmaktadır. İşe gidiş geliş amaçlı kullanıcıların özellikle Covid-19 sürecinde arttığı gözlemlense de bisiklet kullanıcılarının seyahat amaçları arasında işe gidiş geliş sınırlı yer tutmaktadır. İstanbul'da ağırlıklı olarak kısa ve orta mesafe sürüşlerinde tercih edilen bisiklet; aktarma sayısını azaltmak veya deniz ulaşımı ile entegre ederek kullanımda ön plana çıkar.

İstanbul'da geniş kapsamlı sayım yapılmamaktadır ancak gözlemlere göre ve son yıllarda bisikletli sayısındaki genel artışa rağmen kadın bisikletli sayısı hala görece düşüktür. Benzer şekilde çocukların ve orta yaş üstü bireylerin ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı görece düşük olarak gözlenir.

Şehirde belirli bölgelerde servis amaçlı bisiklet kullanımına rastlanmaktadır. Özellikle sahil parklarında seyyar satıcıların bisiklet kullandığı gözlemlenebilir.

İstanbul'da mevcut kullanıcılarla ilgili yapılacak araştırmalarda demografik yapı, bisiklet kullanım alışkanlıkları, bisiklet kullanım amacı, tercih ettikleri, güzergâhlar, trafikte yaşanan veya yaşamaktan çekindikleri sorunlar ve güvenlik, geleceğe yönelik bisiklet yolu talepleri konularının araştırılması gereklidir.

► Fotoğraf  
Bisiklet kullanımı kadınlar için yaygın hale gelmelidir

## Potansiyel Kullanıcılar

Tüm Türkiye'de olduğu gibi İstanbul'da da bisikletlilerin yaş profilinde belirgin bir biçim bulunur. Kadınların, çocukların ve yaşlı bireylerin bisiklet kullanımında zorluklarla zorluklar ve engellemeler ile karşılaşmaktadır. Bu durum kentsel altyapının erişebilirliği açısından eşitsiz bir durum yaratır.

Düşük bisiklet kullanımı olan ülkelerde, ulaşım amaçlı bisiklet kullanımını artırma çabaları bisikletin seyahat sürelerini kısaltma ve toplu taşımaya erişme konusundaki işlevselliğinin teşvik edilmesine odaklanır ve trafik sıkışıklığını azaltma endişelerini yansıtır. Bu yaklaşım işe ulaşım güzergâhları ve mahallelerde genellikle daha kısa yolculuklar için günlük bisiklet kullanımının ihmal edilmesi, mahalle içindeki kısa yolculuklarda ve birden fazla duraklı, kısa, yerel geziler için bisiklet sürmeye teşvik edilebilecek kadınları (çocuklar, ergenler ve yaşlı kadınlar dâhil) dezavantajlı hâle getirebilir.

Özellikle yeterince temsil edilmeyen gruplar arasında yer alan kadınların, bisiklet kullanımına destek ve engelleri anlamak bisiklet kullanımını artırmayı amaçlayan politikalar geliştirmek için çok önemlidir. Risk ve korku dışında, çok az göze çarpan faktör olduğu görülmektedir, ancak birden fazla küçük faktörün birikiminin değişime önemli bir engel oluşturabileceğini kabul etmek önemlidir. Bisiklet dostu bir ortam yaratma çabaları, kadınlar için araba sürmeyi bisiklet sürmekten daha çok tercih edilen bir seçim hâline getiren diğer sebepleri de sistematik olarak ele almayı gerektirecektir.

Otomobil kullanımını azaltarak, bisikletli ulaşımı teşvik etmek; sağlık, çevre, ulaşım verimliliği ve toplumun yaşanabilirliği için birçok faydayı bir arada sağlar. Kadınlar için, işe bisiklet sürmenin fiziksel durumu önemli ölçüde iyileştirdiği ve tüm nedenlere bağlı hastalıkları azalttığı incelenmiştir. Bisiklete binmenin ve diğer fiziksel aktivitelerin fizyolojik sağlık yararlarının birçoğu erkekler ve kadınlar için benzer olsa da, birçok kadın, yapılandırılmış spor ve egzersiz faaliyetlerine katılmak için zaman ya da kaynağa sahip değildir.

İstanbul'da çoğunlukla kıyı bölgelerde ve rekreasyonel işlevlerle ilişkili yapılanmış bisiklet şeritlerine dayanan bir altyapı stratejisi; bisiklete binme konusunda potansiyel kullanıcıların güvenlik kaygılarını giderme ve bisikletli sayısını artırmakta yetersiz kalabilir.

Tanımlanmış kavşaklar, bisiklet yolları ve bisiklet bulvarları, iyi kavşak uygulamaları ile birlikte daha çok kadın, çocuk ve genel anlamda potansiyel kullanıcının bisiklete binmesi teşvik edilebilir.

Ulaşım amaçlı bisiklet kullanımında, hem erkekler hem de kadınlar, doğrudan rotaları tercih etmektedir. Ayrıca düşük hızlı, düşük trafikli mahalle sokaklarıyla tamamlanan, iyi bağlantılı bir bisiklet ağının, kadınların, çocukların ve yaşlıların bisiklete binme oranını artırması muhtemeldir.

Başka bir önemli grup da duyma veya görme zayıflığı olan bireyler ile farklı fiziksel ve/veya zihinsel özellikteki bireylerdir. Bu konuda yapılan sivil toplum çalışmaları dışında yeterli araştırma bulunmamakla birlikte ayrılmış yolların yaygınlaşması ile daha güvenli hâle gelecek bisiklet yolları ile duyma veya görme zayıflığı olan bireyler için özel uygulamalar söz konusu olabilir ve sürüş güvenliği sağlanabilir.

Potansiyel kullanıcılar arasında ulaşım amaçlı bisiklet kullanmak isteyenler kadar, rekreasyon amaçlı kullanımlar, şehri ziyaret eden ve motorlu taşıt kullanmak istemeyen turistler de sayılabilir. İstanbul'da bisiklet sürmek sadece farklı değil, aynı zamanda ikoniktir ve şehir sınırlarının çok ötesinde, pek çok anlamda bisiklet konusundaki görüşleri etkilemektedir.



► Fotoğraf  
Building the Cycling City: The Dutch  
Blueprint for Urban Vitality

# KATILIMCILAR

Çalıştaya sivil toplum örgütleri, meslek odaları, kamu ve özel sektör ile siyasi parti temsilcileri, akademisyenler, öğrenciler, basın mensupları ve görevliler dâhil olmak üzere toplam 318 kişi katılım sağlamıştır.

Çalıştaya bireysel ve topluluklara üye bisikletliler ve bisikletli ulaşım konusunda farkındalık çalışmaları yapan sivil toplum kuruluşlarının yanı sıra; bisiklet federasyonu temsilcileri, planlama ve tasarım alanında faaliyet gösteren uzmanlar, Yıldız Teknik Üniversitesi, Özyeğin Üniversitesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul Gelişim Üniversitesi ve Bahçeşehir Üniversitesi'nden bisiklet üzerine farklı alanlarda çalışan akademisyenler, bisiklet ve bisikletli ulaşım üzerine yayın yapan çevrim içi ve basılı yayınlarda görev alan basın mensupları, kamu ve yerel yönetim temsilcileri katılmıştır.

2   
KAMU

2   
KONSOLOSLUK  
TEMSİLCİSİ

38   
STK

60   
TOPLULUK ÜYESİ

10   
AKADEMİSYEN

16   
BASIN

101   
BİREYSEL KATILIM  
BİSİKLET KULLANICISI

4   
FEDERASYON

28   
ÖZEL SEKTÖR

11   
PLANLAMA VE TASARIM  
OFİSLERİ

35   
YEREL YÖNETİM  
İSTANBUL İÇİ

6   
YEREL YÖNETİM  
DİĞER İLLER

# KATILIMCI GÖRÜŞLERİ

Katılımcılarla Beyin Fırtınası Çalışması

Bisiklet Yollarından Beklentiler







Bisiklet sürmek doğru ortamda özgürleştirici ve koruyucudur ancak çevre uygun değilse ve altyapı yetersiz ise zor ve rahatsız edicidir. Bisiklete binmenin değerlerini ve faydalarını teşvik etmek için faaliyet programları, şu unsurları kapsar: planlama, mühendislik - uygulama, eğitim ve cesaretlendirme. Ancak özellikle bisiklet becerileri eğitime güçlü bir vurgunun bisikletin teşvik edilmesine yardımcı olacağı düşünülürken, uygun bir fiziksel ortam geliştirilmeden bisiklet kullanımında önemli bir artış elde etmek kolay değildir.

Bununla birlikte, bisiklete kullanımı seviyelerini en üst düzeye çıkarmak için tanıtım faaliyetleri ve altyapı sağlanması arasındaki denge çok önemlidir. Herhangi bir rotanın planlanması sonrasında; tasarımı ve inşasının, rotayı amacına uygun hâle getirmeye yönelik çok önemli adımlar olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

Bisiklet altyapısı stratejilerinin bazen yalnızca belirli alanlardaki mühendislik iyileştirmelerin veya mevcut yol ağının varsayılan sorunlu özelliklerinin iyileştirmelerini kapsamaması mümkündür. Ancak başarılı olma olasılığı daha yüksek olan bir strateji, bütün bir yerleşimi veya tüm bisiklet ağını, kullanıcılar ve farkındalık çalışmaları ile bir bütün olarak ele almaktır.

## Katılımcılarla Beyin Fırtınası Çalışması

Çalıştayanın bu bölümünde, katılımcılardan tahtalara yazılan 7 konu başlığı hakkında görüş ve önerilerini belirtmeleri istenmiştir.

- Bisiklet Ulaşımında Karşılaşılan Engeller Nelerdir?
- Toplu Ulaşım Modları ile Bisiklet Entegrasyonu Nasıl Sağlanmalı?
- Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması için Ne Tür Kampanyalar Gerçekleştirilmeli?
- Bisiklet Farkındalığını Nasıl Oluşturabiliriz?
- Bisiklet Yolları Yönetmeliği Hakkındaki Görüş ve Önerileriniz Nelerdir?
- Bisiklet Ana Planı/Bisiklet Yolları Tasarım Rehberi ile İlgili Görüş ve Önerileriniz Nelerdir?
- Paylaşımlı Bisiklet (İsbike) İstasyonlarının Yer Seçimleri Hakkında Görüş ve Önerileriniz Nelerdir?

## Bisiklet ulaşımında karşılaşılan engeller nelerdir?

---

### Fiziksel Engeller

- ▶ Topografik engeller
- ▶ Aydınlatma
- ▶ Altyapı
- ▶ Mavi boyalı kaygan zemin
- ▶ Mazgallar
- ▶ Bisiklet yollarının devamlılığı
- ▶ Kent mobilyaları
- ▶ Kullanışsız bisiklet park elemanları
- ▶ Yol işgalleri

### Sosyo Kültürel Engeller

- ▶ Bisiklet yollarındaki işgaller
- ▶ Araç sürücülerinin bisikleti fark etmemesi
- ▶ Farkındalık
- ▶ Güvenlik
- ▶ Konfor

### Yönetsel Engeller

- ▶ Toplu ulaşım modlarıyla entegrasyon
- ▶ Bakım istasyonlarının eksikliği
- ▶ Yönlendirme levhalarının eksikliği
- ▶ Bisikletlinin hukuki hakları
- ▶ Diğer motorsuz taşıtlara ilişkin planlama

## Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için ne tür kampanyalar gerçekleştirilmeli?

---

- ▶ Okullarda bisiklet dersi verilmeli
- ▶ Ücretsiz güvenli sürüş eğitimleri
- ▶ Her ilçede ya da mahallede ayda bir gün bisiklet günü ilan edilmeli
- ▶ Kamu spotları
- ▶ Çeşitli kurallar ve caydırıcı cezalarla bisiklet kullanıcılarının mağduriyetleri giderilmeli
- ▶ Konser, sinema ve etkinliklerde bisiklet ile ilgili farkındalık oluşturulmalı
- ▶ Güvenli bisiklet park yerleri
- ▶ Kamu kurum ve işyerlerinde bisikletlerin ihtiyaçlarını karşılayabileceği alanlar oluşturulmalı

## Bisiklet farkındalığını nasıl oluşturabiliriz?

---

- ▶ Uluslararası bisiklet festivali düzenlenmeli
- ▶ İstanbul'a gelen uzun yol bisikletçileri için şehir yönlendirme tabelaları koyulmalı
- ▶ Toplu taşıma şoförlerine bisiklet eğitimi verilmeli
- ▶ Her Pazar belli caddeler sadece yaya ve bisikletlilere bırakılmalı
- ▶ Bisikletlilerin buluşması okullarda yapılmalı
- ▶ İşletmelerde ve belediyelerde bisikletle ulaşım sağlayan personeller desteklenmeli
- ▶ Bisiklet yoluna bırakılan araçlar ile ilgili cezai işlemler uygulanmalı
- ▶ Bisiklet ile işe gidenlere vergi indirimini yapılmalı
- ▶ Uzun yol bisikletçileri için konaklama imkanı sağlanmalı
- ▶ TV dizilerinde bisiklet kullanıcılığı özendirilmeli
- ▶ İlçe Belediyeleri ile Büyükşehir Belediyesi koordine olmalı



## Bisiklet yolları yönetmeliği hakkındaki görüş ve önerileriniz nelerdir?

---

- ▶ Bisiklet paylaşım levhası konulan güzergahlarda kurallara uymayanlar için cezai işlem uygulanmalı
- ▶ Ehliyet alacak olan sürücülerin bisiklet ile ilgili bilinçlendirilmesi
- ▶ Bisikletlilerin kullandığı el işaretleri, hem bisiklet sürücülerinin hem de araç sürücülerinin görebileceği ve öğrenebileceği platformlarda paylaşılmalı
- ▶ Bisiklet yollarında park eden araçlar için cezai işlem uygulanmalı
- ▶ Karayolları yönetmeliğinde de bisiklet ile ilgili düzenlemelerin yapılması
- ▶ Paylaşımli bisiklet yollarında hız sınırını aşan araç sürücülerine ilişkin cezai işlem uygulanmalı

## Bisiklet ana planı/bisiklet yolları tasarım rehberi ile ilgili görüş ve önerileriniz nelerdir?

---

- ▶ Dört şeritli yolların bir şeridi bisiklet yolu olarak tahsis edilmeli
- ▶ Belediye tarafından çeşitli noktalara istasyonlar kurulmalı, bakım onarım ve kişisel bakım ihtiyacı karşılanmalı
- ▶ Bisiklet Ana Planı kapsamında İstanbul'u komşu iller ile bağlayacak şekilde bisiklet yolları tasarlanmalı
- ▶ Kaldırımlara bisiklet yolu yapılmamalı
- ▶ Bisiklet yolları üzerinde belirli noktalara su istasyonları konulmalı
- ▶ Bisiklet yolları yaya yollarından ve araç yollarından fiziksel ayırıcı ile ayrılmalı. Fiziksel ayırıcılarda ağaçlandırma ve yeşil alan düzenlemesi yapılmalı
- ▶ Ortak paylaşım alanları tasarlanırken engelli araçlarının da kullanabileceği şekilde tasarlanmalı

## Paylaşımli bisiklet istasyonlarının yer seçimleri hakkında görüş ve önerileriniz nelerdir?

---

- ▶ Elektrik destekli bisikletlere geçilmeli
- ▶ İSBIKE bisikletleri daha ergonomik ve kullanışlı hale getirilmeli
- ▶ İstasyonlar sadece sahilde değil mahallelerde de olmalı
- ▶ İstasyonlarda çocuklara uygun bisikletler de olmalı
- ▶ Bisiklet kiralamak için kullanılan makinelerin menüleri daha basit hale getirilmeli
- ▶ Paylaşımli bisiklet istasyonlarında engelli bireylerin kullanabilmesi için uygun bisikletler olmalı
- ▶ Özellikle metro, metrobüs, vapur istasyonlarında bireysel bisiklet park yerleri ve aynı zamanda paylaşımli bisiklet alanları bulunmalı
- ▶ Bisiklet istasyonlarında İstanbulkart ile kullanılabilen duş ve soyunma odaları olmalı
- ▶ Park yerlerine temel bakım ve tamir kitleri eklenmeli
- ▶ Kamusal alanlarda ve kamu binalarında paylaşımli bisiklet sistemi olmalı

## Toplu ulaşım modları ile bisiklet entegrasyonu nasıl sağlanmalı?

---

- ▶ Trenlerde bir vagon bisikletlilere verilmeli
- ▶ Bisiklet taşıma saat aralığı genişletilmeli
- ▶ Kapalı bisiklet park elemanları sağlanması
- ▶ Toplu ulaşım şoförlerine bisiklet farkındalık eğitimi verilmeli
- ▶ Toplu ulaşım duraklarında bisiklet park elemanı bulunmalı
- ▶ İETT hatlarındaki bisiklet taşıma aparatlarının sayısının artırılması ve aplikasyonda hangi otobüste aparatın yer aldığı bilgisi verilmeli

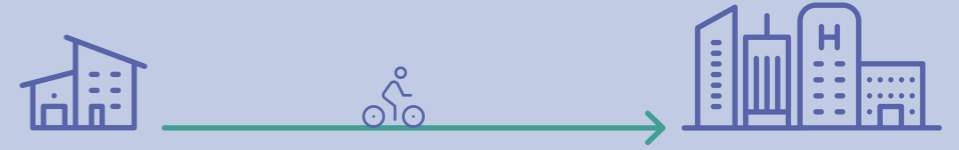
# BİSİKLET YOLLARINDAN BEKLENTİLER

## Bisiklet Yollarından Beklentiler

Bisiklet Çalıştayı kapsamında katılımcılar tarafından sunulan görüşlere göre bisikletli ulaşım paydaşlarının beklentileri aşağıdaki başlıklarda özetlenebilir.

# UYUM

- Kentsel odakları ve varış noktalarını birbirine bağlamak
- Her yerden her yere bisikletli ulaşım
- Toplu taşıma ile entegrasyon



- Üniversite
- İş
- Okul
- Spor Salonu
- Dükkan

## Uyum

Bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasını teşvik etmek istiyorsak, bisikletçilerin A'dan B'ye güvenle ulaşabildiğinden ve toplu ulaşım sistemi ile entegrasyonundan emin olmalıyız.

Uyum, ister bisikletle tek modlu bir gezi, ister toplu ulaşım odaklarına erişmek için bir bisiklet kullanmayı içeren çok modlu bir gezi olsun, bisikletle bir yere varmakla ilgilidir. Bisiklete duyarlı bir altyapı "uyumlu bir bütün oluşturma ve bisikletçilerin sahip olabileceği tüm çıkış ve varış noktalarını birbirine bağlamalıdır.

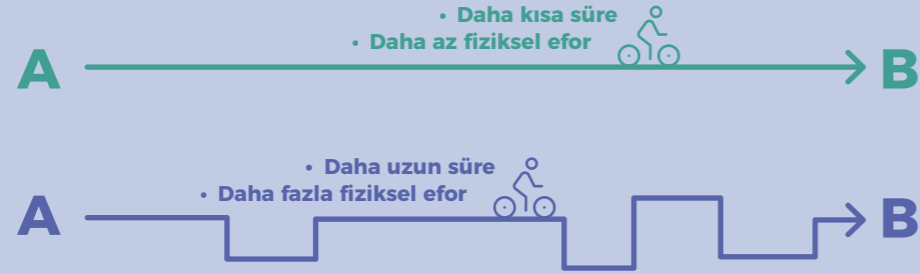
Her yolculuk rotası kullanıcıyı konutun sokağından en yakındaki bisiklet yollarına ve daha yoğun yollara götürecektir. Ayrılmış bisiklet yollarında veya yoğun trafikte bisiklet kullanılması durumunda uyum, tüm kentsel unsurları bağlamak ve bisiklet kullanarak kapıdan kapıya yolculuk yapılabilmesini sağlamakla ilgilidir.

Bütün bisiklet yollarının ayrılmış yollar olması mümkün olmasa da anahtar konu bir bağlantı ile başlayıp, büyük bir ağ planlamaktır. Toplu taşıma entegrasyonu ise anahtar önem taşır.



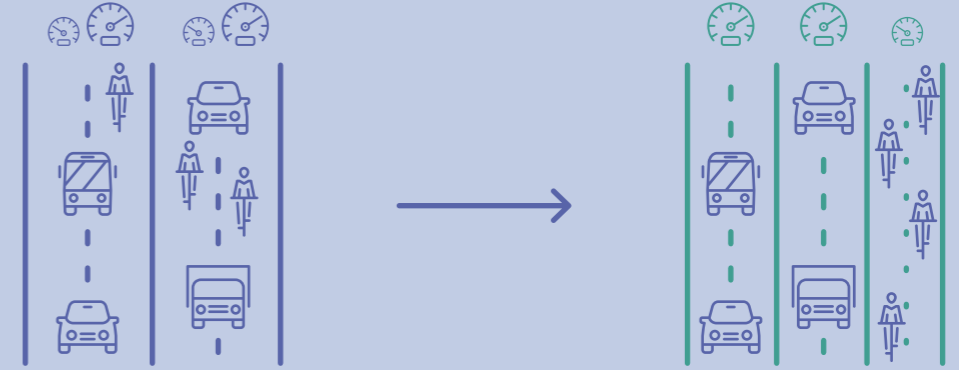
# İŞLEVSEL ROTALAR

- Kısa ve hızlı rotalar
- Dolambaçlı rotaları en aza indirmek



# GÜVENLİK

- Hız farklılaşmalarından kaçınmak
- Homojen trafik akışları yaratmak



## İşlevsel Rotalar

İşlevsellik bisikletlinin mümkün olan en az güzergâhlarla mümkün olduğunca doğrudan bir rota sunması anlamına gelir. Çünkü bisiklet insan gücü ile ilerler ve bisikletliler fazladan zaman ve enerji harcamak istememektedir. Bisikleti çekici bir ulaşım modu hâline getirmek için dolaysız ve doğrusal bağlantılar ile zaman kaybı en aza indirilmelidir.

İşlevsel yani kısa ve hızlı rotalar planlamak mesafe ve zamanla ilgilidir. Bunun nasıl çalıştığına daha yakından bakılırsa bağlantı seviyesi yüksek ve yeterince yoğun bir bisiklet ağı sağlamak için odak noktaları arasında kısa rotalar oluşturularak ilerlenebilir. İşlevsel rotalar oluşturularak yolculuk süresini kısaltmak mümkündür. İstanbul'da sadece bisikletçiler ve yayalar tarafından kullanılması planlanan rotaların sahil kesimlerinden gitmesi bu işlevselliği azaltmaktadır.

İşlevsellik prensibinin uygulanması ile bisikletçilerin ortalama gidiş geliş süresini azaltabilir ve bu sayede bisiklet kullanımını teşvik edebilir. Özellikle, sıkışık kentsel alanlarda, yolculuk süresi açısından otomobil ve toplu taşımaya göre bisikletin rekabetçi bir alternatif olduğu dikkate alınmalıdır.

## Güvenlik

Bisikletli ulaşımda 'güvenlik' hakkında konuştuğumuzda konu yalnızca yol güvenliğini değil, aynı zamanda kişisel sağlığı da kapsamaktadır. Stresi azaltmak, kirleticilere ve gürültüye maruz kalmayı en aza indirmek konuları da bu başlığa dâhildir. Bisiklet altyapısı da dâhil olmak üzere bütünsel olarak kentsel ulaşım altyapısı, diğer yol kullanıcıları gibi bisikletçinin de güvenliğini garanti etmelidir. Bisiklet altyapısının güvenli tasarım ilkesine uyması için, yüzey farklılıklarından mümkün olduğunca kaçınmaya çalışılmalıdır.

Sokak tasarımı düzeyinde, ayrı bisiklet şeritleri sağlayarak veya fiziksel ayırıcılar kullanarak farklı araç tiplerini ayırmak tercih edilmektedir. Özellikle yüksek trafik veya hız sınırlarına veya yüksek hız sınırlarına sahip yollar için kavşaklar, tüneller ve üst geçitler gibi çözümler tercih edilebilir. Anadolu ve Avrupa yakasını boylu boyunca geçen E-5 ve TEM karayolu bağlantılarının geçilmesi amacıyla bu tür bağlantılar kullanılması çalıştay katılımcıları tarafından dile getirilmektedir.

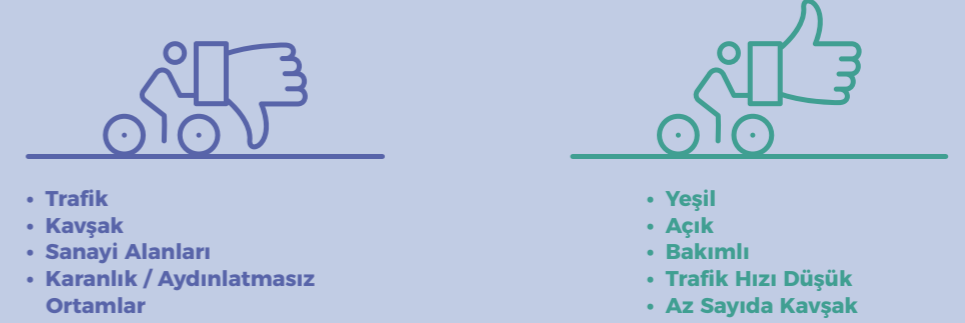
Güvenlik; bisiklet yollarını kaza riskleri, emisyonlar, gürültü ve stresten uzak tutacak şekilde planlamak anlamına gelir. İstanbul'da bisiklet yollarının bir bölümü yoğun arterlerin yanında yer alır. Ancak, güvenlik kriterlerine göre daha düşük trafikli yollar bisiklet kullanmak için çok daha tercih edilmektedir. Bu sokaklarda trafik hacimleri daha düşüktür ve güvenli bir bisiklet altyapı tasarımı gerçekleştirmek için genellikle daha fazla alan ve ek kapasite mevcuttur. Bu bağlamda katılımcılar tarafından bisiklet yollarını yalnızca ana arterlerle ilişkili olarak değil konut alanlarını birbirine bağlayan daha düşük trafik hacmine sahip alanlarda da planlanması önerilmektedir.

## KONFOR

- Minimum duraklama ve rahatsızlık



## ÇEKİCİLİK



### Konfor

Konfor arayışının insanların ortak bir içgüdüü olduğunun farkında olunmalıdır. Buna rağmen bazı durumlarda tasarımcılar, mühendisler ve altyapı imalatını yapan uygulamacılar bu temel tasarım ilkesini her zaman olması gerektiği kadar detaylı düşünmemektedir.

Rahat ve konforlu bisiklet altyapısı, bisikletçilerin minimum durma veya rahatsızlık hissetmesini sağlamalıdır. Titreşimler, tehlike arz eden mazgallar, yükseklik-kot farkı nedeniyle ekstra efor, diğer trafikten kaynaklanan sorunlar ve gecikmeler kadar toplu ulaşım entegrasyonunu büyük önem taşır.

Burada tekrar edilen önemli bir çözüm, gürültü ve egzoz dumanlarından uzak kalmak için daha sessiz sokaklarda bisiklet ağının bazı bağlantılarını planlamak olabilir. Sokak düzeyinde pürüzsüz bir döşeme oluşturmak önemli bir çözümdür. Dahası - bisiklete binme fiziksel çaba gerektirdiğinden - bisikletliler daireler çizmek veya gereksiz duruşlar yapmak zorunda kalmadan ekstra çabadan kaçınmayı tercih eder.

Katılımcılar aynı zamanda toplu ulaşımı bisikletleri ile konforlu bir şekilde kullanabilmek için çözüm önerileri sunmuşlardır.

### Çekicilik

Çekicilik birçok unsurdan etkilenmektedir. Bu unsurlar yalnızca bisikletin bir ulaşım modu olarak tercih edilmesini değil belirli bir güzergâhta yer alan bisiklet yollarının tercih edilmesi anlamını taşır. Bisiklete binmeyi planlarken veya teşvik ederken çekicilik unsurları üzerine yapılan araştırmalar bisikletlilerin genellikle yapıları çevrenin, yeşil, açık alanların estetik kalitesini çekici bulduklarını göstermektedir. Çekici olmadığı düşünülen unsurlar tıkanıklık, egzoz dumanları, kazalara karşı öznel risk ve kişisel güvenlidir. Ancak öncelikli beklentiler rotanın hızı ve doğrultusunda odaklanır.

Çalıştayda yapılan öneriler ve alınan notlar doğrultusunda bisiklet yolları

- Canlı kent mekanlarını veya yeşil alanları bağlantılandırmak için planlanabilir.
- Endüstriyel alanlar, karanlık veya ıssız alanlarda bağlantılar planlamaktan kaçınmak bisikletlinin, altyapının ve bisikletlerin korunmasını sağlar
- Bu mümkün olmadığında, yolları çekici kılmak için sokak tasarımı ile aydınlatma veya kent mobilyaları veya sokak sanatı gibi ek önlemler dikkate alınmalıdır.

# BİSİKLETLİ ULAŞIM ALTYAPISI, POLİTİKALAR VE PROGRAMLAR

Bisiklet için Bütünleşik Bir  
Yaklaşım Oluşturmak

Bisiklet Sürmeyi Kolaylaştıran Bir  
Bisiklet Yolları Ağı Oluşturmak

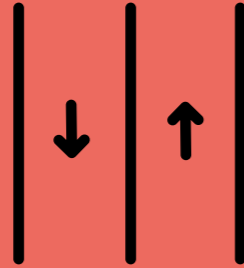
Güvenli Bisiklet Park Yeri

Bisiklet-Toplu Taşıma Entegrasyonu

Bisiklet Paylaşım Programları

Uygun Bilgi ve Tanıtım Etkinlikleri Sağlamak

Bisiklet Kültürünün Yaygınlaştırılması





► Fotoğraf  
Amsterdam'da bisiklet park alanı.  
Kaynak: Amsterdam Turizm ve  
Kongre Bürosu

İstanbul'da bisikletli ulaşımın geliştirilmesi konusunda çalıştay katılımcılarının dile getirdiği sorun alanları ve çözüm öneriler dikkate alındığında bisikletli ulaşım vizyonu oluşturulmasında dikkate alınması gereken konuların başında bütünleşik bir yaklaşım oluşturulması gerekliliği bulunmaktadır. Bu konu bisikletin bir ulaşım aracı olarak tanımlanmasını ve diğer ulaşım modlarının bu durumu desteklemesini gerektirir. Bisiklet sürmeyi kolaylaştıran bir ağ oluşturmak, güvenli park yerleri oluşturmak, bisiklet paylaşım programları oluşturmak ve tanıtım bilgilendirme faaliyetleri bisikletli ulaşım için geliştirilecek vizyonu destekleyen politikalar bütünü oluşturur.

Bu raporda belirtildiği gibi, bisiklete binmeyi artırmanın birçok yolu önerilmektedir. Burada başarılı bir politika paketinin en önemli yedi boyutu listelenmiştir.

## Bisiklet için Bütünleşik Bir Yaklaşım Oluşturmak

Koordine edilmiş altyapı düzenlemeleri, tanıtım programları, ulaşım ve arazi kullanımı politikaları, bisiklet kullanım seviyelerini önemli ölçüde yükseltmeyi ve güvenliği artırmayı başaran her şehrin başlangıç noktasıdır. Bu raporun önceki bölümlerinde değinilen öneriler, iyi örnekler ve onların çalışmaları kapsamlı bir yaklaşımın, koordine edilmemiş noktasal önlemlerden çok daha fazla etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Belirli bir önlemin etkisi ancak tamamlayıcı önlemlerle yarattığı sinerjiler yoluyla artırılabilir.

Bir şehir çeşitli politikaları ve programları ne kadar başarılı ve birbirleriyle tam olarak bütünleştirerek uygulamalıdır. Örneğin, iyileştirilmiş bisiklet park etme altyapıları ve bisiklete binme eğitimi etkileri muhtemelen bisiklet yolu ağının kapsamından ve kalitesinden de etkilenmektedir. Benzer şekilde, yerleşim bölgelerinde trafik yavaşlatıcı tedbirlerle motorlu taşıt hızları ve hacimleri azaltılırsa, okula ve işe bisikletle gitmeyi teşvik eden programların başarılı olma olasılığı yükselir. Özetle bisikleti teşvik etme çabaları interaktif ve sinerjiktir.

## Bisiklet Sürmeyi Kolaylaştıran Bir Bisiklet Yolları Ağı Oluşturmak

Bisikletin güvenli ve konforlu bir ulaşım seçeneği hâline gelmesi için motorlu taşıt trafiğinden ayrılma sağlayan, iyi kurgulanmış bisiklet şeritleri ve ağı olmadan yüksek bir bisiklet kullanımı seviyesine ulaşmak mümkün değildir. Bisiklet yolları ve şeritleri, özel şerit işaretleri, ekstra dönüş düzenlemeleri; bisikletliler için trafik ışıkları gibi kavşak düzenlemeleri ile birleştirilmelidir.

Motorlu taşıt trafiğinden fiziksel olarak ayrılma, riskten kaçınma ve /veya savunmasız grupların bisikletli ulaşımı tercih etmesini sağlamak için çok önemlidir. Neredeyse tüm araştırmalar, özellikle kadın, yaşlılar ve çocukların bisiklet sürmeye teşvik edilmesi için ayrı bisiklet altyapılarına ihtiyaç olduğunu bildirir. Pek çok ülke bisiklet altyapısını güvenli, konforlu ve kullanışlı olduğunu kabul etme konusunda kadınlar arasındaki bisiklet oranlarını dikkate alır ve altyapıların faydalı olup olmadığını kadın kullanıcı sayısının artışı ile ölçer.

## Güvenli Bisiklet Park Yeri

Çalıştayda bisiklet toplulukları ve bireysel kullanıcılar tarafından da belirtildiği gibi önemli varış noktalarında ve toplu taşıma istasyonlarında güvenli bisiklet park yeri, kentsel bisiklete kullanımı ve özellikle bisikletle toplu taşıma araçlarının entegrasyonu için çok önemlidir. Yüksek bisiklet kullanımına sahip ülkeler ve şehirlerin, kilit konumlarda korunaklı ve güvenli otopark da dâhil olmak üzere geniş bisiklet park yerleri sunduğu bilinmektedir. Tren istasyonlarında yer alan bisiklet park yerleri, bisikletin kuzey Avrupa'daki toplu taşıma araçlarına entegre edilmesinde ana prensiptir.



## Bisiklet - Toplu Taşıma Entegrasyonu

Toplu taşıma araçları üzerinde bisiklet taşımak için birçok sistem ve mekanizma mevcuttur.

Araçların içinde bisikletlerin, kancalar veya kayışlar ile yatay veya dikey olarak takılabildiği mekanizmaların yanı sıra, aracın dışına (ön veya arka tarafa) takılan ve bisikletin yerleştirilmesine olanak sağlayan ayrı bir taşıyıcı elemanlar bulunmaktadır. Toplu taşıma ile bisikletin koordinasyonunu sağlayacak uygulamalar dört ana kategoride toplanabilir.

- Tren, tramvay ve metro istasyonları, denizyolu araçları ile otobüs duraklarında ve çevrelerinde yer alan güvenli bisiklet park alanları.
- Tren, tramvay ve metro vagonları, denizyolu araçları ile otobüslerin içerisinde yer alan bisiklet yerleştirilebilecek alanlar.
- Toplu taşıma duraklarına yakın yerlerde bulunan bisiklet kiralama istasyonları.
- Toplu taşıma ile bisiklet yollarının koordinasyonun sağlanması.

## Bisiklet Paylaşım Sistemleri

Son yıllarda tüm dünyada bisiklet paylaşımında bir patlama yaşanmıştır. Bisiklet paylaşımı uygulamasından önce ve sonra bisiklet kullanım seviyeleri karşılaştığında hemen hemen tüm durumlarda toplam bisiklet kullanımının yalnızca paylaşımlı bisiklet kullanımı kaynaklı olarak değil özel kullanımlar yönüyle de arttığı gözlenmiştir. Bisiklet paylaşımının iyileştirilmiş altyapı ve diğer programlarla birleştirilmesi gerekse de, kanıtlar bisiklete olan ilgiyi büyük ölçüde artırabileceğini ve bisiklet seviyelerini artırabileceğini göstermektedir.

Bisiklet paylaşım sistemleri aynı zamanda metro ve tren istasyonlarının yakınında duraklar bulunduğu toplu taşıma araçlarına entegrasyonunu da kolaylaştırabilir. Ancak İstanbul'da yapılan uygulamalarda güzergâhların yoğunlukla kıyıda yer alması ve işyeri konut seyahatlerinde kullanılamaması nedeni ile ağırlıklı olarak rekreasyon amaçlı kullanım izlenmektedir.

## Uygun Bilgi ve Tanıtım Etkinlikleri Sağlamak

Bilgilendirilme olasılığı daha düşük olan ve trafikte yer alan bisiklet dahil tüm araçların kullanıcıları ve yayalar için, bisiklet tesisleri ve programları hakkında çeşitli ve erişilebilir bilgi sağlamak önemlidir.

Birçok şehir ücretsiz basılı bisiklet haritaları dağıtır ve seyahat planlamasına izin veren etkileşimli, çevrimiçi sürümler sunar. Çalıştayda katılımcıların sıklıkla değiştiği üzere; bisiklet yollarındaki sorunlara ilişkin veri toplanmasına yardımcı olabilecek uygulamalar kullanılabilir. Bisikletli ulaşım konusunda öncü yerel yönetimlerin ulaşım departmanları genellikle bisiklet

yolları, bisiklet park yeri, güvenlik, eğitim, özel etkinlikler ve son ve önerilen projeler hakkında geniş bir bilgi yelpazesi sunan kapsamlı web sitelerine sahiptir.

Dünyadaki şehirler, bisiklete ilgi çekmek için çok çeşitli özel etkinlikler gerçekleştirmektedir. Avustralya, Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri gibi düşük bisiklet kullanımı oranlarına sahip ülkelerde, genellikle işe 'güvenli rotalar' programları ile koordine edilen bisikletle işe (bike-to-work) ve bisikletle okula (bike-to-school) olarak tanımlanan günler, haftalar ve aylar bulunmaktadır. Birçok şehir grup bisiklet gezileri ve yarışlar, bisiklet festivalleri ve sanat gösterileri, bisikletle yemek ve turizm turları ve özel nedenlerle bağış toplama gezileri gerçekleştirmektedir. Bazı grup sürüşleri ise, 2019 yılında yirmi ülkede birçok şehirde gerçekleşen "Süslü Kadınlar Bisiklet Turu" gibi özel temalara sahiptir. Dünya genelinde giderek artan sayıda şehir, çok çeşitli eğitim ve eğlence etkinlikleri ile teşvik edilen bisiklet, rekreasyon ve fiziksel aktiviteleri teşvik etmek için sokak ağlarının bir bölümünü motorlu taşıt trafiğine kapatmaktadır. Bazı grup bisiklet sürüşlerinden farklı olarak, tüm yaş gruplarına ve beceri seviyelerine hitap edecek şekilde tasarlanan etkinlikler organize edilmektedir. Organize edilen geziler ve resmi olarak onaylanmış turlara ek olarak, 1992'de San Francisco'da başlayan ve sonunda dünya çapında üç yüzden fazla şehre yayılan Critical Mass etkinliği İstanbul'da da geniş kitlelerin farkındalığının artırılması konusunda etkili olan etkinliklerden biri olarak düzenlenmektedir.

## Bisiklet Kültürünün Yaygınlaştırılması

Coğrafyaya ve sosyal yapıya göre farklı bisiklet kültürlerinin sıradan gerçekliğini hem de bu çeşitliliğin bisikletli ulaşımın yaygınlaşmasındaki etkilerini anlamak önemlidir. 'Bisiklete binme', farklı insan grupları tarafından, farklı yerlerde ve farklı amaçlar için çok çeşitli aktiviteleri kapsar ve bir kültürü kendiliğinden tanımlar. Bisiklet kültürü sosyal bilimlerin mercekleri ile birlikte analiz edildiğinde ne anlama gelebileceği düşünüldüğünde ilk olarak, bisiklet kültürü hakkında düşünmek konusunda tanımlayıcı problemler göz önünde bulundurulur. Bisiklet kültürü olarak tanımlanan çeşitli etkinliklerin daha açık bir şekilde yorumlanmasını ve ayrıştırılması üzerinde durulduğunda, sürdürülebilir bir ulaşım tercihi olarak bisikletli ulaşımı teşvik etmeye çalışan bisiklet aktivizmi uygulamalarını değişimi sağlamadaki önemini anlamak mümkündür.



► Fotoğraf  
İBB Bisiklet Şefliği

## Çalıştay Sonucunda Alınan Kararlar

Yapılan yorumlar doğrultusunda Bisiklet Şefliğinin çalıştaydan çıkardığı işbirliği alanları şu şekildedir:

- Güvenli bisiklet park alanlarının oluşturulması
- Bisiklet paylaşım sistemlerinin geliştirilmesi
- Bisiklet kültürünün ve kentlerde bisikletli ulaşımın payının artırılması için strateji belirlemek ve bu kapsamda çalışmalar gerçekleştirmek
- Mevcut bisiklet yollarının düzenlenmesi, iyileştirilmesi
- kent dokusunun uygun olduğu güzergahlarda yeni yapılacak bisiklet yolu projelerinin ilgili yönetmelik doğrultusunda planlanması ve geliştirilmesi
- Tüm şehir için sürdürülebilir hareketliliği planlanmasında bisiklete özel önem vermek
- Mevcut ve gelecek performansı değerlendirmek amacıyla çalışmalar yapmak (anket, sayım vb), kullanıcıların ölçülmesi
- Uzun erimli bir vizyon ve açıklanabilir bir uygulama planı tanımlamak
- Bisikletli ulaşım konusunda izleme ve değerlendirme süreçlerini tasarlamak
- İstanbul'da otomobile bağımlılığın azaltılması ve motorsuz ulaşımın teşviki ile ilgili çalışmalar yürütmek
- Hızlı ve yüksek kapasiteli toplu taşıma şebekesi ile bisikletli ulaşımı entegre etmek
- Kentsel donatı alanlarına (hastane, okul, park vb) bisikletle erişim konusunun önceliklendirmek
- Bisikletli ulaşımında engelli gözetimi
- Bisikletli ulaşım planının arazi kullanım kararları ile ilişkili düşünmek
- Kamu sağlığı ve güvenliğinin korunması ve çevrenin korunması konularını bir bütün olarak bisikletle ilişkilendirmek





Öncelik "Yaya"nındır...

günestente

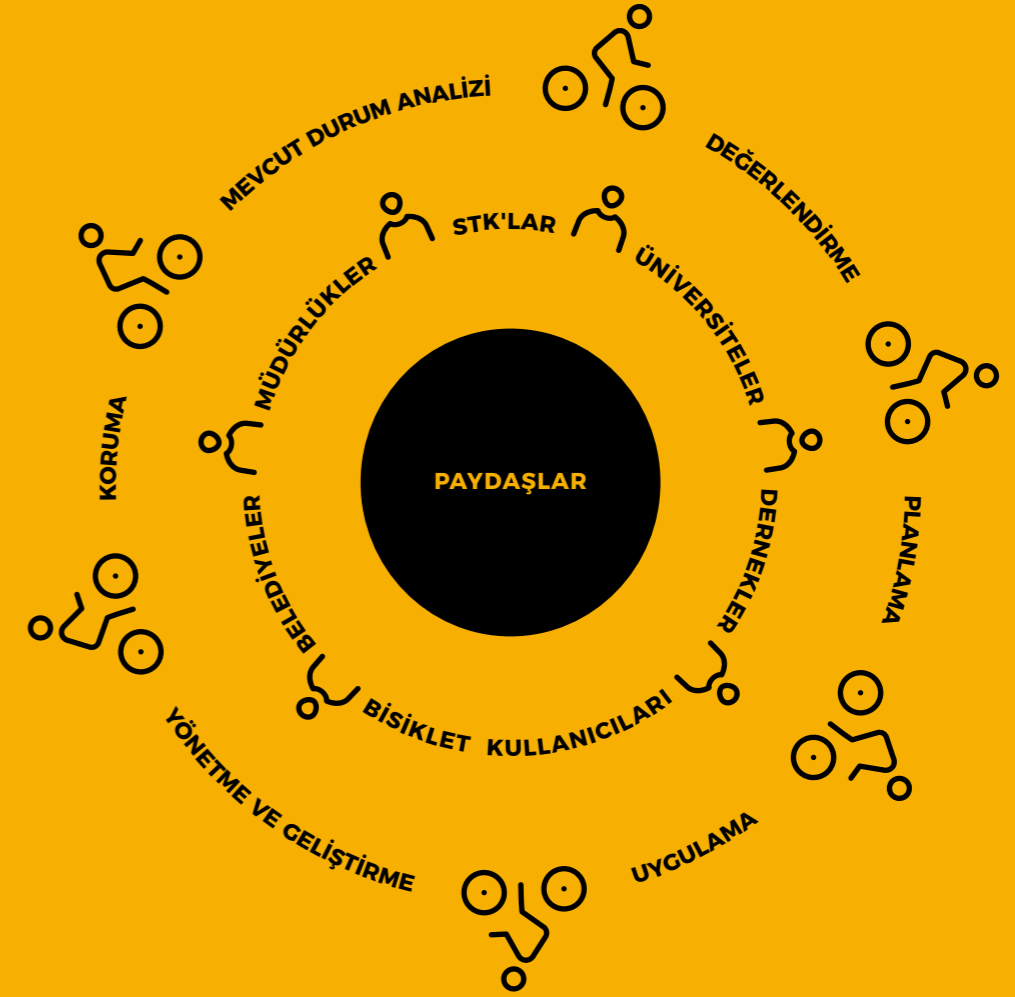
günestente

34 CDC 934



# DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

İstanbul Bisiklet Çalıştayı'nda çıkan sonuçların konularına göre dağılımı yapılmış, mevcut sorunlar ile çözüm önerileri sınıflandırılmıştır. Tüm bu talep ve öneriler dikkate alındığında kurumsal çalışmalara yön verecek stratejiler bu bölümde yer almaktadır.





## Mevcut Bisiklet Yolları ve Yeni Planlanacak Projeler

Mevcut bisiklet yollarının standartlara uygun şekilde iyileştirilmesi ve hazırlanacak yeni projeler ile kent içinde toplu ulaşım sistemine entegre bisiklet yolu ağı oluşturulması.

- ▶ Mevcut bisiklet yollarındaki fiziksel altyapı sorunlarının (aydınlatma, topografya, mavi boyalı kaygan zemin, mazgallar, bisiklet yollarındaki kesintiler) tespit edilerek ilçe belediyeleri ve ilgili müdürlükler ile işbirliği içinde geliştirilmesi.
- ▶ Bisiklet kullanıcıları tarafından tercih edilen rotaların belirlenerek yeni yapılacak projelerin bu doğrultuda değerlendirilmesi.
- ▶ Bisiklet kullanıcılarının güzergâhlarının belirlendiği, mesafe bilgisi sağlayan, rota oluşturabilen, toplu taşıma istasyonlarını, metro duraklarını, turistik ve tarihi yerleri, paylaşımlı bisiklet yollarını, bisiklet park alanlarını, müzeleri, bisiklet için tehlikeli alanları, güvenli park yerlerini, tamir atölyelerini, bisiklet mağazalarını ve bisiklet ile gidilebilecek restoran ve kafeleri görebildiği bir aplikasyon geliştirilmesi.
- ▶ Bisiklet Ana Planı'nın 12.09.2019 tarihli Bisiklet Yolları Yönetmeliği doğrultusunda ve ilçe belediyeleri ile çalışılacak güzergâh çalışmaları neticesinde güncellenmesi ve öncelikli uygulanacak güzergâhların belirlenerek bu doğrultuda çalışmaların başlatılması.
- ▶ Kent dokusunun uygun olduğu güzergâhlarda bisiklet yolunun yaya ve araç yolundan fiziksel ayırıcıyla ayrılması.
- ▶ Bisiklet yolları planlanırken güvenli bisiklet park alanlarının oluşturulması.
  - Kamusal alanlar
  - Toplu ulaşım durakları
  - Kamu binaları
  - Avm'ler
  - Okullar
- ▶ Bisiklet paylaşım sistemlerinin geliştirilmesi.
- ▶ Elektrik destekli sistemlere geçilmesi için çalışmaların başlatılması
- ▶ Yeni kurulacak istasyonların kamusal alanlar, toplu ulaşım istasyonları, kamu binaları ve okullarda planlanması.
- ▶ Engelli ve çocukların kullanımına uygun paylaşımlı bisikletler olması.
- ▶ Bisiklet paylaşım sistemlerinin kullanıcı arayüzlerinin sadeleştirilmesi.
- ▶ Paylaşım sistemlerinde arıza kayıt sistemi geliştirilmesi.
- ▶ Bisiklet istasyonlarına temel bakım ve tamir kitleri eklenmesi.
- ▶ Paylaşımlı bisiklet yollarının geliştirilmesi.
- ▶ Paylaşımlı yollardaki yatay ve düşey işaretlemelerin ilgili yönetmelik doğrultusunda geliştirilmesi.
- ▶ Hız sınırına ilişkin yaptırımlar uygulanması.
- ▶ Paylaşımlı bisiklet yollarının EDS sistemi ile takip edilmesi.

## Bisiklet Kültürünün Yaygınlaştırılması

- ▶ Motorsuz taşıtlara ilişkin düzenlemeler
- ▶ E-scooterların yaya alanlarını işgal etmesine ilişkin düzenlemeler yapılarak, park yerlerinin bu doğrultuda belirlenmesi.
- ▶ Mevcut ve planlanacak bisiklet yollarının aktif olarak kullanılmasının sağlanması.
- ▶ Toplu ulaşım sistemleri ile entegrasyon sağlanması
- ▶ Metrolarda bisiklet ile saat kısıtlı olmaksızın seyahat edilmesi için çalışmalar yapılması.
- ▶ İETT Otobüslerindeki bisiklet aparatlarının artırılması ve aplikasyonun bu doğrultuda güncellenmesi
- ▶ Toplu ulaşım duraklarında, kamusal alanlarda, kapalı ve güvenli park alanları oluşturulması için çalışmaların başlatılması.
- ▶ Yeni belirlenecek olan bisiklet güzergâhlarının toplu ulaşımına entegre olacak şekilde planlanması.
- ▶ Toplu ulaşım şoförlerine bisiklet farkındalık eğitimleri verilmesi.
- ▶ Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için sosyal projeler geliştirilmesi
- ▶ Bisiklet farkındalığının oluşturulması
- ▶ Okullarda bisiklet dersi verilmesi.
- ▶ Her mahallede ayda bir gün bisiklet günü ilan edilerek, belirlenen caddelerin trafiğe kapatılması.
- ▶ Çeşitli kurallar ve caydırıcı cezalarla bisiklet kullanıcılarının mağduriyetlerinin giderilmesi
- ▶ Konser, tiyatro ve sinema gibi etkinliklerde bisikletle ilgili farkındalık oluşturulması
- ▶ İşletmelerde ve belediyelerde bisikletle ulaşım sağlayan personelin desteklenmesi
- ▶ Kamu binalarında ve özel işletmelerde bisiklet kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri alanların tahsis edilmesi.
- ▶ Bisiklet ile işe gelen personele esnek mesai saati uygulanması.
- ▶ Bisiklet ile işe gelen personele İstanbulkart indirimi sağlanması.
- ▶ TV, radyo, internet ve sosyal medya üzerinden bisiklet kullanımını özendirerek yayınlar yapılması.
- ▶ İlan panolarında ve bilgilendirme ekranlarında bisikletli ulaşımın avantajları ile ilgili animasyonlar hazırlanması.
- ▶ 5-6 km'lik mesafelere Bisiklet kullanımının sağladığı faydaların anlatıldığı animasyon filmlerin metro, metrobüslerdeki bilgilendirici ekranlarda oynatılması.
- ▶ Toplu ulaşım şoförleri ile bisiklet etkinlikleri düzenlenmesi
- ▶ Etkinliklerin çocukları motive etmek için okul alanlarında sonlandırılması
- ▶ Sanal gerçeklik gözlüğü takılarak insanlara kentin turistik yerlerini bisiklet ile geziyormuşçasına bir deneyim kazandırılması.
- ▶ İnsanlara bisiklete binmenin ne kadar eğlenceli olduğunu anlatan motive edici ve bilgilendirici mektuplar gönderilmesi.
- ▶ Uluslararası bisiklet festivali düzenlenmesi.
- ▶ İstanbul'a gelen uzun yol bisikletçileri için şehir yönlendirme tabelaları konulması.

Türkiye'nin İstanbul dâhil pek çok şehrinde karşılaşılan tüm zorluklara rağmen, bisikletli ulaşım konusunda farkındalık arttı ve değişim başladı. Küçük savunucu gruplar sessiz bir azınlıktan gittikçe büyük topluluklara evrilmekte, giderek seslerini daha çok duyurmakta ve değişim taleplerini toplumun farklı kesimleri ile paylaşabilir hâle gelmektedir.



