



WRI TÜRKİYE

SÜRDÜRÜLEBİLİR
ŞEHİRLER



Belediyeler için Bisikletli Ulaşımın Geliştirilmesine Yönelik Yol Haritası Çalıştayı

Yaşanabilir Şehirler Sempozyumu

25 Ekim 2018

İstanbul Teknik Üniversitesi

İÇİNDEKİLER

AMAÇ	3
TÜRKİYE'DE BİSİKLETLİ ULAŞIMIN MEVCUT DURUMU	5
YASAL DÜZENLEME.....	6
TEŞVİKLER.....	8
YEREL YÖNETİMLERİN PERSPEKTİFİNDEN TÜRKİYE'DE BİSİKLETLİ ULAŞIM	9
ÇALIŞTAY YÖNTEMİ VE BAŞLIKLARIN ÖNCELİKLENDİRİLMESİ	9
BAŞLIKLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	13
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	18
KAYNAK.....	20
EK 1: ÇALIŞTAY PROGRAMI.....	21
EK 2: KATILIMCI LİSTESİ	22

2015 senesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan ve Türkiye'nin ilk bisiklet yolu yönetmeliği olan “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik”, şehirlerimizde bisikletli ulaşım altyapısının oluşturulmasına dair önemli girişimlerden biridir. Bununla birlikte başta Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olmak üzere konuyla ilgili çeşitli bakanlıklar tarafından sağlanan teşviklerle de bu girişim desteklenmiştir.

Tüm bu girişim ve çabalara rağmen halihazırda şehirlerimizde bütünleşik ağ olarak tasarlanmış ve uygulanmış bisikletli ulaşım altyapısı tam anlamıyla mevcut değildir, ayrıca bisikletin türel dağılımdaki oranı da oldukça düşüktür. Bütün bu durum karşımıza, “Bisiklet nasıl herkes tarafından bir ulaşım taşıtı olarak benimsenebilir?”, “Bu konuda iyi örnek teşkil eden şehirler bunu nasıl başarmış?”, “Günümüzde bisikletli ulaşım altyapısını geliştirmeye çalışan şehirler bu konuda neler yapıyor?” ve “Bizim şehirlerimizde bu konuda neler yapılıyor ve neler yapılabilir?” gibi soruları çıkarmaktadır. Bu sorular çerçevesinde tasarlanan ve gerçekleştirilen “Belediyeler için Bisikletli Ulaşımın Geliştirilmesine Yönelik Yol Haritası Çalıştayı” kapsamında, Türkiye’de konunun asıl uygulayıcıları olan belediye personelinin bu alanda gördüğü fırsat, bariyer ve etkiler tartışılmış, çözüm önerileri geliştirilmiş ve sunulmuştur.

AMAÇ

Bisiklet, uzun yıllardır Türkiye’de gerek yerel, gerek merkezi yönetimlerce teşvik edilmesine rağmen bir ulaşım türü olarak algılanamamış; onun yerine bir rekreasyon ve spor aracı olarak görülmüştür. Bakanlıkların yaptığı hibe çağrılarına rağmen ulaşım amaçlı, güvenli ve bütünleşik bisiklet ağı şehirlerimizde uygulamaya tam olarak geçememiştir.

Ross Philantropies ile Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)’den aldığı desteklerle WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler tarafından geliştirilen bu çalıştay ile aşağıda sıralanan maddeler amaçlanmıştır:

- Belediyelerin, bisikletli ulaşım planlaması sürecinde karşılaştığı sorunları tespit etmek,
- Ulaşım amaçlı bisiklet altyapısının önündeki bariyerleri tespit etmek,
- Uygulayıcı birimlerin uygulama esnasında karşılaştığı sorunları tespit etmek,
- Trafikte farkındalığı arttıracak ve bisiklet kullanımını teşvik edecek unsurları belirlemek,
- Ele alınan konulara ortak bir akıl ile çözüm geliştirebilmek.

Çalıştayda gerçekleştirilen tartışmalara ve tavsiyelere dayanarak hazırlanan bu raporun, hem merkezi hükümeti hem de yerel yönetimleri, bisikletli ulaşım ile ilgili politika ve plan geliştirme çalışmalarında desteklemesi amaçlanmaktadır.

Bu doğrultuda, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler on beş belediyeden konunun uzmanı toplam yirmi altı katılımcı ile çalıştayı gerçekleştirmiştir. Bununla birlikte Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İbank olmak üzere merkezi yönetimden toplam üç temsilci hem sunum yaparak hem de grup çalışmalarında yer alarak destek vermişlerdir. Çalıştay kapsamında Hollanda İstanbul Başkonsolosu Bart Van Bolhuis ve WRI Ross Center for Sustainable Cities'den Sağlık & Yol Güvenliği Yöneticisi Ben Welle dünya örneklerini ele alan sunumlar gerçekleştirerek soru-cevap kısmında katılımcıların teknik sorularını yanıtlamıştır. Son olarak çalıştaya Hollanda İstanbul Başkonsolosluğu, GIZ Türkiye ve Bloomberg Initiative for Global Road Safety'den dört kişi de gözlemci olarak katılım göstermiştir.

TÜRKİYE'DE BİSİKLETLİ ULAŞIMIN MEVCUT DURUMU

Türkiye'de bisikletli ulaşımın mevcut durumu kapsamında mevcut bisiklet yolu kilometresi, bisiklet paylaşım sistemi ile ilgili bilgiler, konu ile ilgili yasal düzenlemeler ile mevcut ve geçmiş teşviklere yer verilmiştir.

Türkiye'de bisikletli ulaşımın mevcut durumunun değerlendirilmesi amacıyla öncelikle literatür taraması ve çeşitli belediyelerle görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler çerçevesinde Türkiye genelinde otuz dört şehirde bisiklet yolu olduğu tespit edilmiştir. Bu şehirlerin bir kısmında bisiklet altyapısı henüz çok kısıtlı seviyededir, ancak bu uygulamalar altyapının geliştirilmesinde bisiklet kullanımının özendirilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.

Bisiklet yoluna sahip olduğu saptanan şehirler çalışmaya davet edilirken mevcut bisiklet yolu kilometreleri; istasyon sayısı, istasyondaki bisiklet sayısı, aylık ve yıllık kullanıcı sayısı gibi bisiklet paylaşım sistemlerine dair veriler istenmiştir. Çalıştay günü de bir takip çizelgesi oluşturularak eksik ve güncel olmayan verilerin bir kısmı da çalıştay katılımcılarının desteğiyle tamamlanmıştır. Bisiklet yolu kilometresi bakımından Konya, paylaşım sistemi bakımından İstanbul en bisikletli ulaşım dostu şehirler olarak ön plana çıkmaktadır.

Şehirlere göre mevcut bisiklet yolu (km)



Adıyaman 5,5 km	Denizli 37 km	İstanbul 160 km	Konya 515 km	Ordu 6,5 km	Tekirdağ 1,4 km
Antalya 20 km	Eskişehir 65 km	İzmir 60 km	Mersin 7 km	Sakarya 57 km	Trabzon 8 km
Çanakkale 16 km	Gaziantep 54 km	Kırşehir 15 km	Osmaniye 1 km	Samsun 20 km	

Gerçekleştirilen çalışma kapsamında bisiklet yolu ile bisiklet paylaşım sistemi varlığının her zaman örtüşmediği tespit edilmiştir. Bisiklet paylaşım sistemi konusunda İstanbul'un en yaygın ağa sahip olduğu tespit edilmiştir. İstanbul'u Konya, Kayseri ve İzmir takip etmektedir.

Şehirlere göre mevcut bisiklet paylaşım sistemi (istasyon)



YASAL DÜZENLEME

Türkiye’de bisiklet altyapısının ve bisiklet paylaşım sisteminin geliştirilmesine yönelik en önemli yasal düzenleme “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik”tir. Bununla birlikte Karayolları Trafik Kanunu, İmar Kanunu ve Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği de bisiklet altyapısının ve bisiklet paylaşım sisteminin uygulanması konusunda en önemli yasal düzenlemelerdir. Bisiklet altyapısı ve bisiklet paylaşım sistemleri ile ilgili projeler; ulaşım ana planlarında, uygulama imar planlarında ve kentsel tasarım projelerinde gösterilmelidir.

1 HAZİRAN 2019'DAN İTİBAREN YENİ İMAR PLANLARINDA BİSİKLET YOLLARI VE BİSİKLET PARK İSTASYONLARI ZORUNLU OLACAK.

Mevcut kanun, standart, yönetmelik ve planlar

Kanun / Standartlar / Yönetmelik / Planlar	Bisiklet ile İlgili Kısımlar
KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU (6047)	Karayolları Trafik Kanunu; bisiklet yolu, bisiklet ve elektrikli bisiklet gibi kavramların tanımlarına yer vermektedir. Ayrıca bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine ilişkin kurallar başlığı bulunmaktadır. Kanunda Madde 3, Madde 37, Madde 66, Madde 103 doğrudan; Madde 53, Madde 68 ise dolaylı bir şekilde konu ile ilgilidir.
TÜRK STANDART ENSTİTÜSÜ – STANDARTLAR	Bisikletli ulaşım konusunda yürürlükte olan standartlar aşağıda sıralanmaktadır: <ul style="list-style-type: none">■ TS 10839: Şehir İçi Yollar-Kavşaklarda Bisiklet Yolu Geçişleri Tasarım Kuralları / Mart 2013■ TS 11782: Şehir İçi Yollar-Bisiklet Park Tesisleri Tasarım Kuralları / Mart 2013■ TS 12576: Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretleme Tasarım Kuralları / Haziran 2012■ TS 7249: Şehir İçi Yollar Boyutlandırma ve Tasarım Esasları / Mart 2013■ TS 9826: Şehir İçi Yollar-Bisiklet Yolları / Mart 2013

	<p>Bununla birlikte “Bisiklet Yönetmeliği” gerekli yerlerde ilgili standartlara yönlendirmektedir:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ “Kaldırım üzerinde bisiklet yolu teşekkül ettirilmesi halinde, kaldırım üzerinde bisiklet yolu haricinde kalan kaldırım genişliği TS 12576’daki asgari koşullar sağlanır.” ■ “Yeni yerleşim yerlerinin planlanmasında, arazinin mülkiyet dokusu ve coğrafi özellikleri dikkate alındığında bisiklet yolu yapılması uygun görülen şehir içi yollarda yol genişlikleri TS 9826 standardında belirtilen minimum bisiklet yolu genişlikleri eklenerek planlanır.” 															
<p>MEKANSAL PLANLAR YAPIM YÖNETMELİĞİ</p>	<p>“Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği”, her tür ve ölçekteki mekansal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektedir. Bu yönetmelik ayrıca ulaşım ana planları gibi özel amaçlı plan ve projelere yönelik usul ve esasları kapsamaktadır.</p> <p>Yönetmelikte mekansal strateji planı, çevre düzeni planı, nazım imar planı, uygulama imar planı, koruma amaçlı imar planı, bütünlük kıyı alanları planı, kentsel tasarım projesi ile ilgili bölümler yer almaktadır. Her bir bölümde planların yapımında esas alınacak ilkelere, elde edilecek verilere ve araştırma konularına yer verilmektedir. Yönetmelikle, mekansal planlar kademelenmesi netleştirilmiş ve diğer özel planlarla (ulaşım ana planı, bütünlük kıyı alanı planı, uzun devreli gelişme planı) ilişkileri kurulmuştur.</p> <p>Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’ne göre, bisiklet ile ilgili gösterimlere, bisiklet yönetmeliğinde de belirtildiği üzere sadece uygulama imar planında ve ulaşım ana planında yer verilmektedir.</p> <p>EK-1d Uygulama İmar Planı Gösterimleri</p> <table border="1" data-bbox="496 981 1337 1167"> <thead> <tr> <th></th> <th>ÇİZGİ TİPİ</th> <th>SEMBOL</th> <th>TARAMA</th> <th>ALAN RENK KODU (RGB)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BİSİKLET YOLU</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>BİSİKLET PARKI</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>255/229/207</td> </tr> </tbody> </table>		ÇİZGİ TİPİ	SEMBOL	TARAMA	ALAN RENK KODU (RGB)	BİSİKLET YOLU					BİSİKLET PARKI				255/229/207
	ÇİZGİ TİPİ	SEMBOL	TARAMA	ALAN RENK KODU (RGB)												
BİSİKLET YOLU																
BİSİKLET PARKI				255/229/207												
<p>ŞEHİR İÇİ YOLLARDA BİSİKLET YOLLARI, BİSİKLET İSTASYONLARI VE BİSİKLET PARK YERLERİ TASARIMINA VE YAPIMINA DAİR YÖNETMELİK</p>	<p>Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik (Bisiklet Yönetmeliği), “şehir içi yollarda bisikletlerin ulaşım amacıyla kullanılmasını sağlamak” amacıyla 2015 senesinde yürürlüğe girmiştir.</p> <p>Bisiklet Yönetmeliği, bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerlerinin planlanması, tasarlanması, yapılması ve işletilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir.</p> <p>Yönetmeliğe göre, bisiklet yolları Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğine uygun olarak yapılan uygulama imar planında ve varsa ulaşım ana planında gösterilir.</p> <p>Mevcut bisiklet yollarının yönetmeliğe uygun hale getirilmesi konusunda da yine Yönetmelik geçici madde ile “mevcut bisiklet yollarının 5 yıl içerisinde bu Yönetmelik hükümlerine uygun hale” getirileceğini belirtmektedir.</p>															
<p>ULAŞIM ANA PLANI</p>	<p>Bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri varsa şehrin ulaşım ana planında gösterilir.</p>															
<p>UYGULAMA İMAR PLANI</p>	<p>Bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğine uygun olarak yapılan uygulama imar planında gösterilir.</p> <p>Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğinde uygulama imar planında bisiklet yolu gösterimiyle ilgili maddeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Araç trafiğine ayrılmış şerit sayısını azaltmamak ve ilgili TSE standartlarına uymak kaydıyla; taşıt yollarının yaya, engelli ve bisiklet kullanımına ayrılmış kısımlarının genişlikleri, nazım imar planında değişikliğe gerek olmaksızın uygulama imar planında artırılabilir. ■ Uygulama imar planlarında yaya ve bisiklet yolları ile bisiklet park yerleri uygulama ilkeleri geliştirilmesi esastır. 															

TEŞVİKLER

2015 senesinde yürürlüğe giren Yönetmelik ile birlikte çeşitli teşvik mekanizmaları da devreye sokulmuştur. Bu konuda aktif olarak teşvik sağlamış olan/sağlayan bakanlıklar Sağlık Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'dır. Aşağıda söz konusu teşvik programlarına yer verilmektedir.

Bakanlıklar tarafından sağlanan teşvikler

İlgili Bakanlık	Teşvik Programı	İçerik
SAĞLIK BAKANLIĞI	FİZİKSEL AKTİVİTEYİ TEŞVİK PROJESİ (2015-2018)	<ul style="list-style-type: none">Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü tarafından sağlanan bu projenin hedef grubu: çocuklar-okullar, üniversiteler ve belediyeler olarak belirlenmiştir (sağlık.gov.tr, 2015).Proje kapsamında 1 milyon adet bisiklet dağıtılması hedeflenmiştir.Proje kapsamında ilk olarak, 19 Mayıs 2015 tarihinde Milli Eğitim Bakanlığına bağlı Ortaokul 5. 6. ve 7. sınıflarda seçmeli spor ve fiziki etkinlik dersini açan ve "bisiklet modülü" dersini uygulayan okullara 10 bin 589 adet bisiklet teslim edilmiştir. Bu kapsamda büyükşehir belediyesi olan 30 şehre bisikletler gönderilmiştir.
	TÜRKİYE SAĞLIKLI BESLENME VE HAREKETLİ HAYAT PROGRAMI (2014 – 2017)	<ul style="list-style-type: none">Projenin amacı toplumdaki bireylerin fiziksel aktivite alışkanlığı kazandırılmasına yönelik fiziksel aktivite imkânları oluşturmak, iyileştirmek ve yaygınlaştırmaktır.Halk Sağlığı Müdürlükleri koordinasyonunda her ayın son Pazar günü belirlenen hedef gruplarla yürüyüşler düzenlenmiştir."Fiziksel Aktivite'nin Teşviki ve Çevresel Faktörlerin İyileştirilmesi" kapsamında "Aktif ulaşımın desteklenmesi için bisiklet yollarının yapılmasına öncelik verilerek yayalar, engelliler için tasarlanmış şehir içi alanların oluşturulması" aktivitesi tanımlanmıştır (Vardar, 2015).
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI	BİSİKLET KULLANIMINI YAYGINLAŞTIRMAK İÇİN BELEDİYELERE BİSİKLET YOLU YAPIMINDA KULLANILMASI AMACIYLA MADDİ DESTEK PROGRAMI	<ul style="list-style-type: none">Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için belediyelere bisiklet yolu yapımında kullanılması amacıyla maddi destek programı başlatmıştır.Bu program ile yapılacak bisiklet yolların toplam uzunluğunun yaklaşık 91 kilometre olması beklenmektedir.Bakanlık, projelerden 11'ini teknik açıdan uygun bulmuştur. Kocaeli, Ordu, Sakarya, Yozgat, Erzurum, Nevşehir, Tokat, Erzincan, Kilis, Malatya ve Kahramanmaraş belediyeleri ile Atatürk Üniversitesi kampüsü ve diğer üniversitelerin bisiklet yolu projelerine toplam 7 milyon 518 bin lira maddi destek sağlanmıştır (Hürriyet Gazetesi, 2018).
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI VE İLBANK	100 GÜNLÜK İCRAAT PROGRAMI (2018 – 2023)	Cumhurbaşkanlığı İcraat Programı kapsamında: <ul style="list-style-type: none">6.000 km bisiklet ve yeşil yürüyüş yolu (3.000 kilometresi bisiklet yolu olacak şekilde),60 km çevre dostu sokak ve60.000 m² gürültü bariyeri yapılacak.

YEREL YÖNETİMLERİN PERSPEKTİFİNDEN TÜRKİYE'DE BİSİKLETLİ ULAŞIM

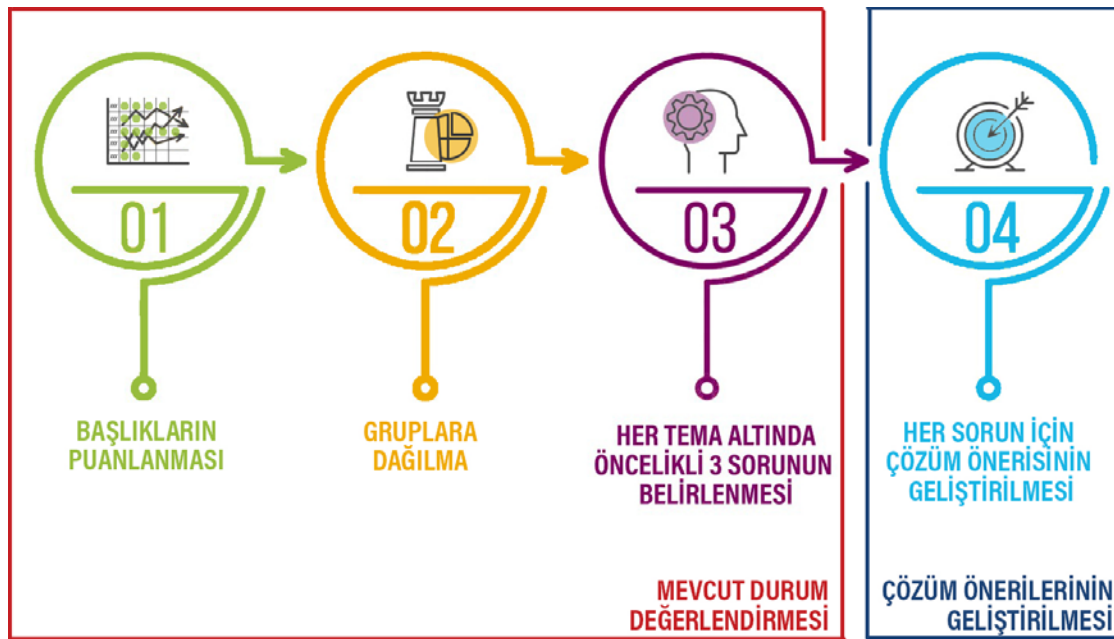
ÇALIŞTAY YÖNTEMİ VE BAŞLIKLARIN ÖNCELİKLENDİRİLMESİ

Türkiye'de bisikletli ulaşım alanındaki sorunları tespit edip çözüm önerisi geliştirmeyi amaçlayan çalıştay esnasında tartışmalara yön verebilmesi için dünyadan iyi uygulama örnekleri ve Türkiye'deki mevcut durum üzerine sunumlar yapılmıştır.



Sunumların ardından, çalıştay “**Mevcut Durumun Değerlendirilmesi**” ve “**Çözüm Önerilerinin Geliştirilmesi**” olmak üzere iki temel etapta gerçekleştirilmiştir.

Çalıştayın uygulama adımları



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, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'in şehirlerdeki deneyimine dayanarak hazırladığı ve bisikletli ulaşım konusunu kapsayacak şekilde oluşturulmuş değerlendirme tablosunda bulunan on başlık ile ilişkilendirilmiştir. Aşağıda bulunan tabloda tüm katılımcılar tarafından belirlenen ve ilgili gördükleri temel başlıklar altında yer verilen sorunlar yer almaktadır.

Değerlendirme tablosundaki temel başlıklar ve tüm katılımcılar tarafından belirtilen sorunlar

Temel Başlıklar	Açıklama	Tüm katılımcılar tarafından belirtilen sorunlar
Planlama & Tasarım Süreci	Yerel-merkezi yönetim arasındaki koordinasyon, bisikletli ulaşımın diğer ulaşım türleriyle bütünleşik ve etkileşimli şekilde belirlenmesi ve bisiklet yolunun plana işlenmesi...	<ul style="list-style-type: none"> Düzenleme Ortaklık Payı oranının yetersiz olması: Düzenleme Ortaklık Payının %40-50'lerde olması olumsuz bir özellik. Kuzey Avrupa ülkelerinde bu oran %60-70'lere kadar çıkabiliyor. Bizde de daha yüksek olmalı. Ulaştırma mühendisleri ile şehir plancılarının bir araya gelerek planlama yapmaması. Planlama bütünlüğünün sağlanamaması: Bu konuda detaylı bir kılavuzun eksikliği. Bisikletli ulaşım konusunda yetkinin kime ait olduğunun net olmaması.
Altyapı & Uygulama	Yol altyapısının devamlılığı, kavşak geçişleri, bütünleşik tasarım, aydınlatma, malzeme seçimi, trafik işaretleri ve bakım-onarım çalışmaları...	<ul style="list-style-type: none"> Boya, renk, levhalama ve işaretleme konusunda eksiklikler. Kamulaştırma bedellerinin özellikle şehir merkezinde çok yüksek olması. Bisiklet park alanlarının iyi planlanmaması. Garaj girişlerine ayırıcı bariyerlerin konumlandırılmaması. Bisiklet yolları mevcut yaya kaldırımı üzerine yapılmak istenildiğinde kaldırım üzerinde bulunan Teiaş, Telekom vb. altyapı sistemlerinin kutuları, aydınlatma direkleri ve ağaçların engel teşkil etmesi. Bu öğelerin yaya kaldırımında düzenli bir şekilde konumlandırılmaması. Bisiklet yolları mevcut taşıt yolu üzerine yapıldığında tek şeritli taşıt yollarının daralması. Bu nedenle bisiklet yolunun tek yön şeklinde uygulanması, ayrıca çift şeritli yollarda ise daralma nedeni ile taşıt platformunun tek şeride düşürülmek zorunda kalınması.
Bisiklet Yönetmeliği & Standartlar	Bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri üzerine geliştirilen yönetmelik ve standartlar...	<ul style="list-style-type: none"> Bisiklet Yönetmeliği'nin internet ortamında yeterince görünür olmaması. Şehir genelinde yönetmeliğe uygun kesitle bisiklet yolu uygulanamaması. 3194 sayılı İmar Kanunu'nda her konut/yerleşme türüne göre yaklaşım olmaması. Bisiklet yolu ile paylaşımlı yolların standartlarının revize edilmesine yönelik ihtiyaç.

		<ul style="list-style-type: none"> ■ Bisiklet-yaya, bisiklet-taşıt düzenlemelerinde hangi ayırıcı elemanın kullanılacağına net olmaması. ■ Bisiklet Yönetmeliği'nde şekillerin birbirini desteklememesi ve yeterince açıklayıcı olmaması. ■ Yol boyutları ile standartların uyuşmaması. ■ Belli durumlarda bisiklet yolu tasarımını yayalaştırma projeleri ile birlikte düşünmenin gerekli olması ancak buna uygun yönlendirici açıklamaların bulunmaması. ■ Yönetmelikte gelişen teknoloji ile değişebilecek maddelerin (Otopark Standartları v.b.) esnek tutulması gerekliliği.
Trafik Kültürü & Farkındalık	Eğitim-öğretim ile entegrasyon, iletişim kampanyaları, halka yönelik geniş çaplı farkındalık etkinlikleri..	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bisiklet yollarının taşıt park alanı gibi kullanılması. ■ Taşıt kullanıcıları başta olmak üzere hemen hemen tüm yol kullanıcılarının bisiklet altyapısına karşı olumsuz düşüncelere sahip olması. ■ Trafikte bisiklet kullanımına yönelik sadece sürücülerin değil, bisikletli ve yayaların da farkındalık eksikliği.
Teşvikler	Bisikletli ulaşım altyapısına yönelik hibeler/teşvikler, teşvikler için tamamlayıcı teknik eğitimler, motorlu taşıtla ulaşım yerine bisiklet/bisiklet paylaşım sistemini tercih edenlere yönelik ödül sistemleri...	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eğitim konusunda teşvik sağlanmaması. ■ Bisiklet kullanıcıları için toplu ulaşımda indirim sağlanmaması. ■ İşe-okula bisikletle gitmeyi amaçlayan bisiklet kullanıcıları için soyunma kabini veya duş yapılmaması. Bu konunun işverenler tarafından dikkate alınmaması. ■ Teşviklerin yeterince kapsayıcı olmaması, örneğin imar sorunu yaşayan yerlerde teşvik için proje hazırlanamaması.
Kamu ve Özel Sektör Yatırımlarının Yönlendirilmesi	Bisiklete yönelik ekonomik modelin geliştirilmesi (bisikletin ilk ve son kilometre bağlantısı rolü ile ana toplu taşıma sistemlerine olan talebin artması ve bunun ekonomik ve yatırımlara etkisinin değerlendirilmesi)...	
Kullanıcı Boyutu	Bisiklet kullanımını teşvik eden unsurlar, iklim ve topoğrafik koşullar, bisiklet kullanımında heves kıran unsurlar ve trafikte denetim...	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vatandaşın arabaya binmesini vazgeçirecek yatırımların geliştirilmemesi. ■ Yollardaki kasis uygulamalarının bisiklet kullanımına engel olması ve bisiklet kullanımı için tehlike teşkil etmesi. ■ Yolların güvensiz olması. ■ Yol kenarlarında taşıtların parklanması ve bunun önüne geçmek için gerekli denetimlerin yapılmaması.
Bisiklet Paylaşım Sistemi	Bisiklet kiralama sistemi, ulaşım kartı ile entegrasyonu ve istasyonların konumu...	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ulaşım sistemi ile entegre düşünülmemesi, entegre edilememesi. ■ Aktarma konusunda ücretlendirmeye kolaylıklarının sağlanmaması. ■ Paylaşım sistemindeki bisikletlere hasar verilmesi ve bu konuda yaptırım eksikliği. ■ Bisiklet istasyonlarının turizm ve rekreasyon odaklı olması.

Teknoloji	Bisikletli ulaşımın gelişmesinde teknolojinin yeri, yeni uygulamalar...	<ul style="list-style-type: none"> Topografyanın eğilimi olduğu durumlarda sürüşü kolaylaştıran hibrit bisiklet gibi bir bisiklet teknolojisinin gelişmemesi.
Teknik Kapasitenin Geliştirilmesi	Yerel yönetimler (karar verici/teknik personel) ve özel sektör (uygulayıcılar) için tamamlayıcı teknik eğitimler, saha çalışmaları ve akran öğrenimiyle deneyim paylaşımı...	<ul style="list-style-type: none"> Yurt içinde ve yurt dışında bu konuda çalışan belediyelerin uygulama birimlerini bir araya getirecek bilgi paylaşım platformlarının olmaması. Yerel yönetimlere teknik proje hazırlanması konusunda destek olunmaması.

Değerlendirme tablosunun amacı, Türkiye’de bisikletli ulaşım konusunda en öncelikli tartışma konularını tespit etmektir. Bu nedenle tüm katılımcıların değerlendirme tablosunda bulunan on başlığı öncelik sırasına göre oylamaları istenmiş ve bu oylama sonucunda aşağıda paylaşılan öncelik sıralaması ortaya çıkmıştır.

Değerlendirme tablosu

Planlama & Tasarım Süreci	24
Altyapı & Uygulama	18
Bisiklet Yönetmeliği & Standartlar	10
Trafik Kültürü & Farkındalık	23
Teşvikler	8
Kamu ve Özel Sektör Yatırımlarının Yönlendirilmesi	2
Kullanıcı Boyutu	7
Bisiklet Paylaşım Sistemi	5
Teknoloji	5
Teknik Kapasitenin Geliştirilmesi	4

Buna göre, katılımcılar tarafından en önemli bulunan ve sonraki bölümde tartışmaya açılan başlıklar oy sırasıyla:

- Planlama&Tasarım Süreci (24 oy),
- Trafik Kültürü&Farkındalık (23 oy),
- Altyapı&Uygulama (18 oy),
- Bisiklet Yönetmeliği&Standartlar (10 oy) ve
- Teşvikler (8 oy) olarak belirlenmiştir.

Daha az puan alan ve öncelik verilmeyen başlıklar ise: Kullanıcı Boyutu (7 oy), Bisiklet Paylaşım Sistemi (5 oy), Teknoloji (5 oy), Teknik Kapasitenin Geliştirilmesi (4 oy) ve Kamu ve Özel Sektör Yatırımlarının Yönlendirilmesi (2 oy)'dir.

BAŞLIKLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalıştayın devamında değerlendirme tablosunda önceliklendirilen beş başlık için 6-7 kişilik gruplar oluşturulmuştur. Her grupta WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'den bir moderatör ve katılımcılardan da bir raportör olmasına dikkat edilmiştir. Bu gruplar öncelikle kendi başlıkları altında tüm katılımcılar tarafından belirlenen sorunları tartışmış ve bu sorunlardan hareketle ilgili başlık için 3 öncelikli sorun ve bu sorunlar için çözüm önerileri tespit etmişlerdir.

PLANLAMA & TASARIM SÜRECİ



SORUNLAR

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Politik kararların planlama üzerindeki etkisi/niyeti/isteği

- Bisikletli ulaşım konusunu önemseyen politik liderler arasında "Şampiyonlar" belirlenebilir. Bu şampiyonlar belediye başkanları arasında ya da ulaşım ile ilgili departmanların başkanlarından seçilebilir.
- Ulaşım ile ilgili yatırımlarda bisikletli ulaşım pay ayrılmalıdır. Bu yatırımlar vatandaşın günlük yolculuklarında özel otomobili tercih etmesini önleyecek yatırımlar olmalıdır.
- Bisikletli ulaşım konusundaki politikaların "zorunluluk" haline getirilmesi gerekmektedir. Örneğin "her yıl 30 km bisiklet yolu altyapısı uygulama zorunluluğu" gibi.
- Üst ölçekte, "yol güvenliği" gibi daha kapsayıcı konularda politikalar üretilmeli, plan ve uygulamalar bu kapsayıcı politikalarla ilişkilendirilmelidir.

Planların birbirleriyle örtüşmemesi. Bununla birlikte yetki karmaşasının yaşanması

- Merkezi ve yerel yönetim arasında koordinasyon sağlanmalıdır. Örneğin karayollarında da bisikletli ulaşım altyapısı uygulanmalıdır.
- Üst ölçek planları ile nazım imar planları, ulaşım ana planları, uygulama imar planları örtüşmeli, planlar birbirleriyle entegre bir şekilde hazırlanmalıdır.
- Bisikletli ulaşım altyapısı bütünlük bir ağ oluşturacak şekilde planlanmalıdır. Bu planlama sürecine konu ile ilgili bakanlık ve belediye birimleri dahil olmalı ve sonrasında oluşturulacak projeler de bu plan ile uyumlu olmalıdır.
- Bisiklet yönetmeliğinin uygulanması sağlanmalıdır. Ayrıca bisiklet projesi hazırlayan ekip için sokak enkesitlerine göre tip projeler oluşturulmalıdır.

Plan ve uygulamanın örtüşmemesi

- Planlama aşamasında çok fazla sorunla karşılaşmakta ve uygulama aşamasında özellikle denetim eksik kalmaktadır. Bu nedenle ulaşım komisyonlarına benzer "denetim birimleri" oluşturulmalıdır. Mümkünse bu denetim biriminin üyeleri farklı paydaşlardan oluşmalı, belediye personeli bu birime dahil edilmemelidir.
- Planlama aşamasında aydınlatmadan drenaj sistemine kadar her şey en ince ayrıntısına kadar planlanmalı ve uygulanmalıdır.

ALTYAPI & UYGULAMA



SORUNLAR

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Uygulamadaki bilgi eksikliği

- Türkiye özelinde bisikletli ulaşım altyapı ve uygulama kılavuzu hazırlanmalıdır.
- Bu konu hakkında çalışan farklı belediyelerden uzmanları bir araya getirecek çalışma grubu oluşturulmalıdır. Türkiye Belediyeler Birliği bu çalışma grubunun finansmanını ve organizasyonunu üstlenebilir.
- Bu yaklaşım için konuyla ilgili çeşitli enstitü ve araştırma kuruluşları aracı kurum olarak kullanılabilir.

Kurum içi ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği

- Büyükşehir belediyeleri ile ilçe belediyelerinin ayrı ayrı çalışması özellikle uygulamada kopukluk yaratmaktadır. Bunun için gerekli ve ilgili birimlerin bir araya gelmesi ve teşkilat yapısı ile ilgili yaklaşım geliştirilmesi gerekmektedir.
- Yaya ve bisikletli ulaşım biriminin oluşturulması gerekmektedir.

Bütünleşik tasarım yaklaşımı eksikliği

- İmar planlarının ve ulaşım ana planlarının eş güdümlü yapılması ve disiplinler arası çalışmanın yürütülmesi gerekmektedir.

TRAFİK KÜLTÜRÜ & FARKINDALIK



SORUNLAR

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Eğitim eksikliği

- Hem araç sürücülerinin hem de bisiklet sürücülerinin bisiklet kullanma kurallarını bilmemeleri.
- Diğer yol kullanıcılarının bisiklet yolunun farkına varmamaları. Özellikle yayaların bisiklet yolunu kullanmaları.

- Sadece trafik eğitim parklarında değil aynı zamanda okullarda da bu konuda eğitimler verilmelidir. İlkokul düzeyinde başlayarak trafik dersi gibi bisiklet dersinin konulması ve bu dersin uygulamasının da olması gerekmektedir.
- Bisiklet kuralları ve kültürü ile ilgili bir eğitim eylem planı hazırlanmalı ve uygulanmalıdır.
- Eğitim, bilgilendirme çalışmaları denetim ve yaptırımlarla desteklenmelidir.
- Ülke çapında 7'den 70'e bisiklet kuralları, kültürü ile ilgili eğitim programları yapılmalıdır.
- Sürücü aday eğitimlerinde (bisiklet dahil olmalı) diğer yol kullanıcılarına trafikte nasıl davranılması gerektiği hakkında modül eklenmelidir.
- Yol kullanıcılarına empati eğitimi verilmelidir.

Bisikletli ulaşımaya yönelik farkındalık etkinliklerinin eksikliği

- Bisikleti tanıtmadan insanlara "bisiklet kullanın" denilmesi.
- Eğitim ve bisiklet parkurları konusunda farkındalığın yeterince gelişmiş olmaması.
- Altyapı eksikliğinin bisiklete dair farkındalığın gelişmesini engellemesi.

- "Bugün işe bisikletle gidiyorum" v.b. kampanyaların düzenli olarak (aylık v.b) kamu kurum ve kuruluşları tarafından desteklenmesi gerekmektedir. Bisiklet paylaşım sistemi ayın 1 günü ücretsiz olmalıdır.
- Trafikte bisiklet kullanıcılarına saygı gösterilmesi için ulusal anlamda kamu spotlarıyla bilgilendirilme yapılmalıdır. Radyo, TV ve internet aracılığıyla bisikletli ulaşımın önemini anlatan çalışmalar yayınlanmalıdır.
- Toplu taşımadaki ekranlarda bisikletli ulaşım ile ilgili bilgilendirme videoları oynatılmalıdır.
- Güvenli bisiklet yolları için kitle kampanyaları geliştirilmelidir.
- Bisiklet yolları ekstra uyarı ve bilgilendirme tabelalarıyla desteklenmelidir (Örnek: bisiklet yolundan yürümeyin, bisiklet yolundan motorla geçmeyin v.b.).

Kamu kuruluşları ve STK'lar arasında koordinasyon eksikliği

- Kamu kurumları arası koordinasyon eksikliği
- Kuruluşlar arasında koordinasyon eksikliği
- Şehir genelinde konunun sahiplenilmemesi

- Şehir genelinde konunun sahiplenilmesi sağlanmalıdır (Belediye, Valilik, Emniyet, Milli Eğitim Bakanlığı).
- Valilik başkanlığında tüm kamu kurum kuruluşlarından ve STK'lardan oluşan bisikletli ulaşım platformu oluşturulmalıdır (koordinasyonun belediyelere verilmesi).
- Platformun düzenli olarak toplanarak bisikletli ulaşım konusunda kamuoyu oluşturması gerekmektedir.

TEŞVİKLER



SORUNLAR

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Teşvik konusunun tek bir çatı (kurum) altında ele alınmaması

- Teşvik konusunun tek bir çatı altında toplanması ve ulusal seviyede tek bir başlık haline gelmesi gerekmektedir.
- Teşvik konusunda bakanlık, diğer kamu kurum ve kuruluşları, STK ve benzeri oluşumların da ortak bir organizasyon şemasına dahil edilmesi gerekmektedir.

Teşvik konusunda bir standart oluşturulmaması: Bu kapsamda farkındalık yaratılmaması ve bilgi-eğitim eksikliği

- Teşvik konusunda bir standart ve kılavuz oluşturulması gerekmektedir.
- Kullanıcı boyutunda teşvik dosyasını hazırlayacak personele ihale, bütçelendirme, inşaat/yapım uygulama süreci, dosya hazırlama/başvuru konularında eğitim verilmelidir.
- Teşvik sonrası son kullanıcının teşvik konusunda bilgilendirilmesi gerekmektedir (farkındalık, eğitim).

Teşvik konusunda mevcut durumdaki yapının teknolojik altyapı ile entegre olmaması

- Teknolojinin teşvik konusunda yer alması ve bu kapsamda bütçelendirilmesi gerekmektedir.
- Teşvik programlarını ve dosyasını oluştururken teknolojik altyapı da bu kapsama alınarak değerlendirilmelidir.

BİSİKLET YÖNETMELİĞİ & STANDARTLAR



SORUNLAR

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Yönetmeliğin revize edilmesi: Teknolojik gelişmelere uyumlu olmaması, boya zorunluluğunun çok net olması gibi sorunları bulunmaktadır.

- Belediyelerin talebi halinde bisiklet yol kenarında sadece ayırıştırıcı çizgiler yapılabilir.
- Spesifik örnek sunulduğunda yönetmelikte değişiklik yapılabilir.
- 25 kw altındaki hızlara sahip elektrikli bisikletlerin bisiklet yollarını kullanıp kullanamayacağını belirlenmesi gerekmektedir.
- Çeşitli bakanlıkların farklı görüşlerinin doğurduğu problemlerin bakanlıklar arası koordinasyonla çözülmesi gerekmektedir.
- Kavşaklardaki kesişim noktalarında bisiklet yolunun görünebilirliğini arttırmak amaçlı farklı renkte boyayla boyanması ve bunun renk kodu ile belirlenmesi gerekmektedir.

Ayırıştırıcılarla ilgili minimum standartların net olmaması.

- Ayırıştırıcıların ebat standartları ve görünebilirliği açısından renkleri belirlenmelidir.

Paylaşımlı yollarda geçiş üstünlüğünün kimde olacağını yönetmelikte net olmaması.

- Yatay ve dikey işaretlemelerle geçiş üstünlüğünün kimde olacağını belirlenmesi gerekmektedir.
- Denetim ekiplerinin gerekli denetimleri yapması sağlanmalıdır.
- Bisiklet yollarında yaya geçitlerinin belirlenerek işaretlemelerinin yapılması gerekmektedir.
- Yönetmeliğin uygulanabilmesi için sahada denetimlerin yapılması ve sonuçlarının paylaşılması gerekmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Belediyeler için Bisikletli Ulaşımın Geliştirilmesine Yönelik Yol Haritası Çalıştayı aracılığıyla:

- Bisikletli ulaşım konusunda mevcut durum, yasal düzenlemeler ve teşvikler görüşülmüş,
- Bisikletli ulaşım konusunda mevcut sorunlar saptanmış,
- Uygulayıcılardan bisiklete ilişkin mevzuatla ilgili görüş ve öneriler toplanmış,
- Öncelikli başlıklarda tespit edilen sorunlar için çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Çalıştay kapsamında tespit edilen ve önceliklendirilmesi gereken beş ana başlık:

- Planlama&Tasarım Süreci,
- Trafik Kültürü&Farkındalık ve
- Altyapı&Uygulama olarak belirlenmiştir.
- Bisiklet Yönetmeliği&Standartlar
- Teşvikler olarak belirlenmiştir.

Çalıştayda tespit edilen sorunlar

Planlama & Tasarım Süreci	Altyapı & Uygulama	Trafik Kültürü & Farkındalık	Teşvikler	Bisiklet Yönetmeliği & Standartlar
<ul style="list-style-type: none">• Politik kararların planlama üzerindeki etkisi/niyeti/isteği• Planların birbirleriyle örtüşmemesi. planlar birbirleriyle entegre bir şekilde hazırlanmalıdır.• Plan ve uygulamanın örtüşmemesi	<ul style="list-style-type: none">• Uygulamadaki bilgi eksikliği• Kurum içi ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği• Bütünleşik tasarım yaklaşımı eksikliği	<ul style="list-style-type: none">• Eğitim eksikliği• Bisikletli ulaşım yönelik farkındalık etkinliklerinin eksikliği• Kamu kuruluşları ve STK'lar arasında koordinasyon eksikliği	<ul style="list-style-type: none">• Teşvik konusunun tek bir çatı altında ele alınmaması• Teşvik konusunda bir standart oluşturulmaması: bilgi-eğitim eksikliği• Teşvik konusunda mevcut durumdaki yapının teknolojik altyapı ile entegre olmaması	<ul style="list-style-type: none">• Yönetmeliğin revize edilmesi: Teknolojik gelişmelere uyumlu olmaması• Ayrıştırıcılarla ilgili minimum standartların net olmaması• Paylaşımlı yollarda geçiş üstünlüğünün kimde olacağını yönetmelikte net olmaması

Çalıştay katılımcılarının önceliklendirdiği bu beş başlıktan “Bisiklet Yönetmeliği & Standartlar” başlığı çok net bir şekilde Yönetmeliğe odaklandığı için sorun ve çözüm önerileri konusunda diğer dört başlıktan ayrılmıştır.

Bununla birlikte çalıştay sonucunda en temel sorun olarak tanımlanabilen “**Koordinasyon eksikliği**” “Bisiklet Yönetmeliği & Standartlar” başlığında da “Paylaşımlı yollarda geçiş üstünlüğünün kimde olacağını yönetmelikte net olmaması” sorunu kapsamında tartışılmıştır. Diğer gruplar ise bu sorunu, “Birbiriyle örtüşmeyen planlar üretilmesi”, “Kurum içi ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği”, “Kamu kuruluşları ve STK'lar arasında koordinasyon eksikliği” ve “Teşvik konusunun tek bir çatı altında ele alınmaması” şeklinde somutlaştırmışlardır. Bu sorunun çözüm yöntemi olarak da “Yaya ve bisikletli ulaşım biriminin oluşturulması” ve “Şehir genelinde, Belediye, Valilik, Emniyet, Milli Eğitim Bakanlığı gibi paydaşların da desteği ile konunun sahiplenilmesi” önerilmiştir. Dolayısıyla temel olarak “**Koordinasyon birimlerinin ya da platformlarının oluşturulması**” tavsiye edilmektedir.

Bunu takip eden ikinci sorun ise: “**Planlama sürecindeki aksaklıklar**” şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Çalışma grupları bunları, “Plan ve uygulamanın örtüşmemesi” ya da “Bütünleşik tasarım yaklaşımı eksikliği” olarak belirtmiştir. Bu sorun için temel çözüm önerisi “**Denetim birimlerinin oluşturulması**”dır.

Çalıştayda önerilen çözümler

Planlama & Tasarım Süreci	Altyapı & Uygulama	Trafik Kültürü & Farkındalık	Teşvikler	Bisiklet Yönetmeliği & Standartlar
<ul style="list-style-type: none">• Üst ölçekte “yol güvenliği” gibi politikalarla ilişkilendirilerek bisiklet altyapısının “zorunluluk” haline getirilmesi gerekmektedir.• Merkezi ve yerel yönetim arasında koordinasyon sağlanmalıdır.• Plan ve uygulama arasındaki tutarsızlıkları önlemek için “denetim birimleri” oluşturulmalıdır.	<ul style="list-style-type: none">• Konuyla ilgili çeşitli enstitü ve araştırma kuruluşları aracı kurum olarak kullanılmalıdır.• Türkiye özelinde bisikletli ulaşım altyapı ve uygulama kılavuzu hazırlanmalıdır. Çalışma grupları oluşturulmalıdır.• Planlar arası koordinasyon sağlanmalıdır.	<ul style="list-style-type: none">• Bisiklet kuralları ve kültürü ile ilgili bir eğitim eylem planı hazırlanmalı ve uygulanmalıdır.• Eğitim, bilgilendirme çalışmaları denetim ve yaptırımlarla desteklenmelidir.• Valilik Başkanlığında tüm kamu kurum kuruluşlarından ve STK’lardan oluşan bisikletli ulaşım platformu oluşturulmalıdır.	<ul style="list-style-type: none">• Bakanlık, diğer kamu kurum ve kuruluşları, STK ve benzeri oluşumlar ortak bir organizasyon şemasına dahil edilmelidir.• Teşvik konusunda bir standart ve kılavuz oluşturulması gerekmektedir.• Teşvik programlarını ve dosyasını oluştururken teknolojik altyapı da dikkate alınmalıdır.	<ul style="list-style-type: none">• Çeşitli bakanlıkların farklı görüşlerinin doğruluğu problemlerin bakanlıklar arası koordinasyonla çözülmesi gerekmektedir.• Yönetmeliğin uygulanabilmesi için sahada denetimlerin yapılması gerekmektedir.• Spesifik örnek sunulduğunda yönetmelikte değişiklik yapılabilir.

“**Bilgi ve eğitim eksikliği**” ise çalıştay kapsamında belirlenen üçüncü temel sorun olmuştur. “Uygulamadaki bilgi eksikliği” ya da “Eğitim eksikliği” şeklinde tanımlanan bu sorun için geliştirilen çözüm önerileri ise, “Bisiklet kuralları ve kültürü ile ilgili bir eğitim eylem planı hazırlanmalı ve uygulanması” ve “Türkiye özelinde bisikletli ulaşım altyapı ve uygulama kılavuzu hazırlanması” şeklinde geliştirilmiştir. Dolayısıyla hemen hemen tüm başlıklar için genel beklenti “**kılavuz oluşturulması**” yönündedir. Kılavuz ve denetim konusunda dikkat çeken bir diğer çözüm önerisi ise **konunun uzmanı STK ve araştırma kurumlarından destek alınmasının gerekliliğidir**.

Çalıştay kapsamında tespit edilen bu üç sorunun çözümlenmesinin, bisikletli ulaşımın yaygınlaşmasının önündeki temel engelleri büyük oranda ortadan kaldıracığı öngörülmüştür.

KAYNAK

Fiziksel Aktiviteyi Teşvik Projesi 2015-2018 (2015). Basın Açıklaması
<https://www.saglik.gov.tr/TR,3459/fiziksel-aktiviteyi-tesvik-projesi-2015-2018-18052015.html>

Vardar, C. (2015) Türkiye Sağlıklı Beslenme ve Hareketli Hayat Programı 2014-2017. Sağlık Bakanlığı, Türkiye Halk Sağlığı Kurumu. İstanbul'da Güvenli Bisiklet Yolları Uygulama Kılavuzu ve Vizyon Geliştirme Çalıştayı, İstanbul- 15 Eylül 2014

6047 Karayolları Trafik Kanunu (1983).
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2918.pdf>

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği (2014).
<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/06/20140614-2.htm>

Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik (2015).
<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/11/20151103-1.htm>

Hürriyet Gazetesi (2018). "Bisiklet yolu yapanlara 7,5 milyon lira destek"
<http://www.hurriyet.com.tr/kampus/bisiklet-yolu-yapanlara-7-5-milyon-lira-destek-40870115>

Yapi.com.tr (2018). "Yeni İmar Planlarında Bisiklet Yolları Zorunlu Olacak."
http://www.yapi.com.tr/haberler/yeni-imar-planlarinda-bisiklet-yollari-zorunlu-olacak_168733.html

EK 1: ÇALIŞTAY PROGRAMI

Saat	İçerik
09.00 – 09.30	KAYIT VE KAHVALTI
09.30 – 12.30	AÇILIŞ KONUŞMASI VE SUNUMLAR 09.30-10.00 – Açılış Konuşması <i>Dr. Güneş Cansız - Direktör, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler</i> 10.00-10.20 – Tasarımla Daha Güvenli Şehirler: Güvenli ve Sağlıklı Bisikletli Ulaşım için Temel İlkeler <i>Ben Welle - Sağlık&Yol Güvenliği Yöneticisi, WRI Ross Center for Sustainable Cities</i> 10.20-10.40 – Hollanda’da Bisikletli Ulaşım: Hollanda Bisikletli Ulaşım Konusunda Nasıl Öncü Oldu <i>Bart Van Bolhuis – Hollanda İstanbul Başkonsolosu, Hollanda İstanbul Başkonsolosluğu</i> 10.40-10.50 – Soru&Cevap 10.50-11.10 – Türkiye’de Bisikletli Ulaşım: Mevcut Durum, Teşvikler, Yasal Çerçeve <i>Merve Akı - Kentsel Hareketlilik Yöneticisi, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler</i> 11.10-11.30 – Türkiye’de Bisikletli Ulaşım Regülasyonu <i>Rukiye Özden - İnşaat Mühendisi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı</i> 11.30-11.50 – Türkiye’de Bisikletli Ulaşım Konusunda Sağlanan Teşvikler <i>Ali Rıza Demirel - Coğrafi Bilgi Sistemleri Müdürü, İlbank</i> 11.50-12.00 – Soru&Cevap
12.00 – 13.00	ÖĞLE YEMEĞİ
13.00 – 14.00	ÇALIŞTAY I: HAZIRLIK 13.00-13.10 – Çalıştay Yönteminin Sunumu I 13.10-13.20 – Başlıkların Puanlanması 13.20-14.00 – Masalara Dağılım ve 3 Temel Sorunun Belirlenmesi
14.00 – 14.20	KAHVE ARASI
14.20 – 15.40	ÇALIŞTAY II: ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİN GELİŞTİRİLMESİ 14.20-14.40 – Çalıştay Yönteminin Sunumu II 14.40-15.00 – İlk Sorun için Çözüm Önerileri 15.00-15.20 – İkinci Sorun için Çözüm Önerileri 15.20-15.40 – Üçüncü Sorun için Çözüm Önerileri
15.40 – 16.15	SUNUMLAR VE KAPANIŞ

EK 2: KATILIMCI LİSTESİ

Şehir	Kurum	Ünvan	İsim
DENİZLİ	Denizli Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Dairesi Başkanı	Niyazi TÜRLÜ
DENİZLİ	Denizli Büyükşehir Belediyesi	Planlama ve Yapım Şube Müdürlüğü Birim Sorumlusu	Hasan ARKUN
EDİRNE	Edirne Belediyesi		Ersin AL
EDİRNE	Edirne Belediyesi		Ersan MEŞHUR
ESKİŞEHİR	Eskişehir Büyükşehir Belediyesi	İnşaat Mühendisi	Fulya PİNİCİ
ESKİŞEHİR	Eskişehir Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Gülden BOZBAY
GAZİANTEP	Gaziantep Büyükşehir Belediyesi	Endüstri Mühendisi	Duygu KARABAY DOĞAN
GAZİANTEP	Gaziantep Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Burcu KOÇ
İSTANBUL	İSPARK / TBB	Ulaşım Yönetim Uzmanı	Sedat BAYTAK
İZMİR	İzmir Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Dr. Özlem TAŞKIN ERTEN
İZMİR	İzmir Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Burak TÜMER
İZMİR	İzmir Seferihisar Belediyesi	Ulaşım Sorumlusu	Doğukan ALKAN
KIRKLARELİ	Lüleburgaz Belediyesi	Başkan Yardımcısı	Gökhan Kaya ATAY
KIRKLARELİ	Lüleburgaz Belediyesi	Fen İşleri Müdürü	Mehmet İBRİKÇİ
KIRKLARELİ	Lüleburgaz Belediyesi	Zabıta Müdürü	Raif BIYIKTAŞ
KIRKLARELİ	Lüleburgaz Belediyesi	Harita Teknikeri	Alper DİNÇER
KONYA	Konya Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Aişe İÇLİ
MARDİN	Mardin Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanı	Erol BEŞE
MERSİN	Mersin Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Pelin Özserin ARUNDAR
SAKARYA	Sakarya Büyükşehir Belediyesi	UKOME Şube Müdürü	Bekir GÜNGÖR
SAKARYA	Sakarya Büyükşehir Belediyesi	İmar ve Şehircilik Müdürü	Murat KARA
SAKARYA	Sakarya Büyükşehir Belediyesi	Şehir Plancısı	Fuat ÖZKAN
ŞANLIURFA	Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi	Mimar	Müslüm BİNGÖL
TEKİRDAĞ	Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi	Toplu Taşıma ve Planlama Şube Müdürü	Fırat AKALTUNTAŞ
YALOVA	Yalova Belediyesi	Ulaşım Hizmetleri Müdürü	Kaan DUMANTEPE
YALOVA	Yalova Belediyesi	Teknik Ekip Sorumlusu	Tunç GÜNGÖR
ANKARA	İlbank	Coğrafi Bilgi Sistemleri Müdürü	Ali Rıza Demirel
ANKARA	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	İnşaat Yüksek Mühendisi	Rukiye Özden
ANKARA	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Jeoloji Mühendisi	Özlem DOĞAN

	Kurum	Ünvan	İsim
KONUŞMACI	WRI Ross Center for Sustainable Cities	Sağlık & Yol Güvenliği Yöneticisi	Ben Welle
KONUŞMACI	Hollanda İstanbul Başkonsolosluğu	Hollanda İstanbul Başkonsolosu	Bart VAN BOLHUIS
KONUŞMACI	İlbank	Coğrafi Bilgi Sistemleri Müdürü	Ali Rıza DEMİREL
KONUŞMACI	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	İnşaat Yüksek Mühendisi	Rukiye ÖZDEN
GÖZLEMCİ	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Jeoloji Mühendisi	Özlem DOĞAN
GÖZLEMCİ	Hollanda İstanbul Başkonsolosluğu	Kıdemli Ticaret Memuru	Sirel Ceren ERTEN
GÖZLEMCİ	Hollanda İstanbul Başkonsolosluğu	İnovasyon, Teknoloji ve Bilim Ateşesi	Rory NUIJENS
GÖZLEMCİ	GIZ Türkiye	Binalarda Enerji Verimliliği Danışmanı	Christian Borchard
GÖZLEMCİ	Bloomberg Initiative for Global Road Safety	Yol Tasarımı ve Ulaştırma Yol Güvenliği Koordinatörü	Samuel Boamah DANQUAH
	Kurum	Ünvan	İsim
ETKİNLİK YÜRÜTÜCÜSÜ	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Direktör	Dr. Güneş Cansız
ETKİNLİK YÜRÜTÜCÜSÜ	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Kentsel Hareketlilik Yöneticisi	Merve Akı
ETKİNLİK YÜRÜTÜCÜSÜ	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Stratejik İletişim Koordinatörü	Hande Dönmez
ETKİNLİK YÜRÜTÜCÜSÜ	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Ulaşım ve Yol Güvenliği Yöneticisi	Celal Tolga İmamoğlu
ETKİNLİK YÜRÜTÜCÜSÜ	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Ulaştırma Mühendisi	Yunus Emre Yılmaz