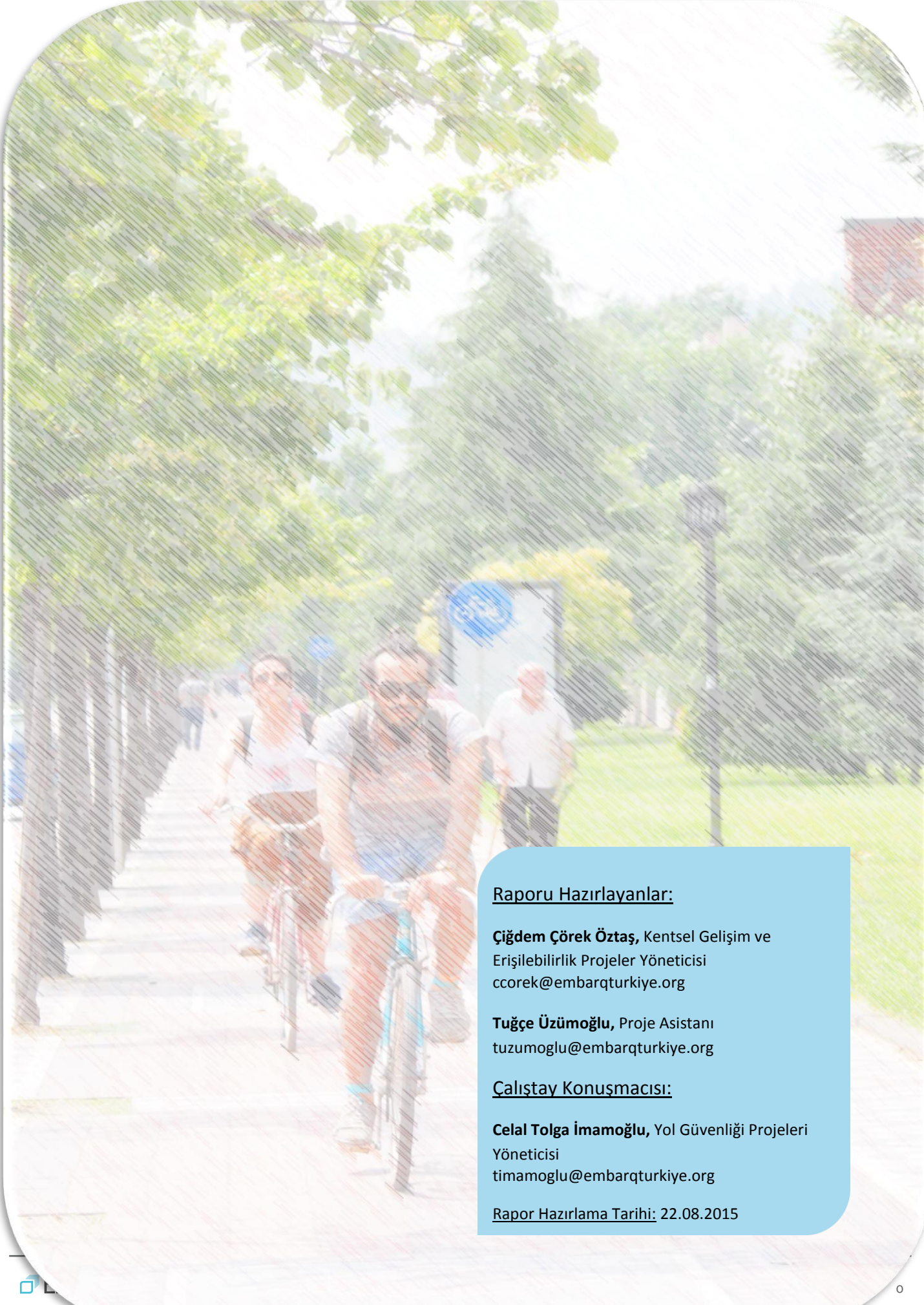


# BİSİKLET PAYLAŞIM SİSTEMİ VE KENT İÇİ BİSİKLETLİ ULAŞIM TECRÜBE PAYLAŞIMI

Çalıştay Tarihi  
11.08.2015



**Raporu Hazırlayanlar:**

**Çiğdem Çörek Öztaş**, Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Projeler Yöneticisi  
ccorek@embarqturkiye.org

**Tuğçe Üzümoğlu**, Proje Asistanı  
tuzumoglu@embarqturkiye.org

**Çalıştay Konuşmacısı:**

**Celal Tolga İmamoğlu**, Yol Güvenliği Projeleri Yöneticisi  
timamoglu@embarqturkiye.org

**Rapor Hazırlama Tarihi:** 22.08.2015

# 1. GİRİŞ

EMBARQ Türkiye - Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (EMBARQ Türkiye) parçası olduğu Dünya Kaynakları Enstitüsü Şehirler Programı ile şehirlerimizde motorlu taşıt odaklı gelişiminin önüne geçilip, insan odaklı, yeşil ve sürdürülebilir ulaşım şekillerine geçmelerine yardım etmektedir.

EMBARQ Türkiye şehirler için daha bütüncül bir altyapı sisteminin oluşturulması için entegre ulaşımın ve arazi kullanım planlamasının önemini vurgular. Şehirlerin kendilerine özel sürdürülebilir şehirleşme süreçlerini iyi analiz edebilmeleri için EMBARQ Türkiye yenilikçi araştırma ve uygulaması arazi kullanımı, ulaşım planlaması ve kentsel tasarımı yöneten süreçlerin ve politikaların entegre olması gerektiğinin altını çizer. Aynı zamanda şehirlere tüm vatandaşların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde eşitlikçi ve erişilebilir bir çevre yaratmalarını destekler. Bu ilkelere dayalı tasarlanan şehirler, tüm şehir sakinlerine daha güvenli ve sağlıklı bir yaşam sürme olanağı tanır.

EMBARQ Türkiye bu amaç ile 2010 yılından itibaren Türkiye’de şehirlerinde trafik güvenliği ve erişilebilirlik yaklaşımı kapsamında bisiklet ve yürüme odaklı kent içi ulaşım projelerinin yüksek kaliteli toplu taşıma sistemleri ile desteklenmesi üzerine çalışmalar yürütmektedir. Çalışmalar kapsamında dört ana kavrama önem verilmektedir.

- Kentsel ulaşım sistemlerinin planlanması ve uygulanmasına yön vermekle birlikte; uzmanlık alanımızda yer alan araştırmalarımızı yayınlayarak şehirlerin entegre ulaşım sistemlerini kurmalarına ve işletmelerine destek olunması.
- Araştırma, teknik rehber ve politika önerileri ile ulusal yönetimlerin politika ve fonlarını

sürdürülebilir kentsel ulaşım için kapasite oluşturmaya yönelik.

- Uluslararası sivil toplum kuruluşlarının ve kalkınma bankalarının yerel kentsel ulaşım gereksinimleri konusunda bilgilendirilmesi.
- Sürdürülebilir ulaşım için potansiyel pazarların belirlenmesi ve yatırımların etkisini azamiye yükseltmek için özel sektör yatırımının yönlendirilmesi.

Bu kapsamda yürütülen projelerden biri EMBARQ Türkiye ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ile birlikte CİVITAS Civitas Eylem Fonu’ndan aldığı destek kapsamında Kocaeli’nde bisiklet kullanımını artırmaya yönelik bisiklet paylaşım sistemi karşılaştırmasıdır. Proje kapsamında, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi yetkilileri ile yüz yüz görüşmeler, ihtiyaç analizi ve ön saha çalışması düzenlendi. Bu çalışmalardan sonra karşılaştırma çalışmalarının yürütüldüğü şehir olan Budapeşte Ulaşım Merkezi-BKK yetkilileri ile görüşme yapıldı ve Budapeşte Bisiklet Paylaşım Sistemi – MOL-BUBI ile hem trafikte hem de operasyonel, bakım/onarım süreçlerinin deneyimlendiği teknik ziyaret gerçekleştirildi.

Bisiklet paylaşım sistemi ve kent içi bisikletli ulaşım çalışmayı bahsi geçen proje çıktılarının sunulması ve Türkiye’de bisikletli ulaşım planlaması, bisiklet paylaşım sistemi uygulaması ve bisiklet yolu bulunan şehirlerimiz ile tecrübe aktarımı için gerçekleştirilmiştir.



## 2. ÇALIŞTAY KAPSAMI

EMBARQ Türkiye ile İstanbul Otopark İşletmeleri Tic. A.Ş. (İSPARK) 11 Ağustos 2015 Salı günü 'Bisiklet Paylaşım Sistemlerinde Tecrübe Paylaşım Çalıştayı' düzenlemiştir. İSPARK'ın ev sahipliğinde gerçekleşen çalıştaya İstanbul haricinde, Eskişehir, İskenderun, Kocaeli, Konya, Muğla, Trabzon ve Rize olmak üzere 8 farklı

kentten yerel yönetim temsilcilerinin katılım gösterdiği odak grup toplantısında, bisikletin kent içi ulaşımın bir parçası olarak yaygınlaştırılmasına yönelik politika ve uygulamalar ele alınmış, bisiklet paylaşım sistemlerinde sorun ve beklentilere odaklanılmıştır.

### 2.1 Etkinlik Programı

#### **EMBARQ Türkiye ve İSPARK**

**Tarih 11.08.2015**

**Saat: 09.30-14.30**

Saat	Konu	Konuşmacı
09.30-10.30	Karşılama ve Kahvaltı Açılış Konuşması	Çiğdem Çörek Öztaş – Bisikletli Ulaşım Planlaması
10.30-10.45	Çalıştay Sunumları	Celal Tolga İmamoğlu – Bisikletli Ulaşım ve Bisiklet Paylaşım Sistemi
10.45-11.00		Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Otobüs İşletmesi Şube Müdürü Övünç Yılmaz– KOBIS mevcut durum
11.00-11.15		Konya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Dairesi Aişe İçli– Konya Bisiklet Paylaşım Sistemi ve Bisiklet Yolları
11.15-11.30	Kahve Arası	
11.30-14.30	Tartışma ve Değerlendirme	

## 3. ÇALIŞTAY ÇIKTILARI

Çalıştay, EMBARQ Türkiye'nin bisikletli ulaşım ve bisiklet paylaşım sistemleri üzerine yaptığı sunumlarla başlamış ardından Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ile Konya Büyükşehir Belediyesi'nden yerel yönetim temsilcilerinin kentlerindeki bisiklet yolu uygulamaları ve bisiklet paylaşım sistemi hakkında bilgi vermesiyle devam etmiştir.

### 3.1 Kocaeli Paylaşımları

Örnek alanlar kapsamında öncelikle **Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin** yürütmüş olduğu **KOBİS (Kocaeli Bisiklet ile Ulaşım Sistemi)** hakkında bilgi verilmiştir. Buna göre: KOBİS ile mevcut durumda şehirde 18 istasyon ve 136 bisiklet ile hizmet verilmektedir. Kiralama sürecinde günde bir kez olmak koşuluyla ilk 30 dakika ücretsiz olmakla birlikte, her saat 1 ₺ olarak ücretlendirilmektedir. Kentte, bisiklet paylaşım noktalarından bisiklet kiralama için gereken kartlar Üye Kartı (Toplu Taşıma Dairesi Başkanlığına şahsen başvuru yapılarak alınan kart) ve Kentkart (toplu taşıma araçlarında kullanılan kişiselleştirilmiş seyahat kart) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kiralayan kişilerin 34%'ü Üye Kart, 66%'sı ise Kentkart kullanmaktadır. Kartlar büfelerden de alınabilirken, belli noktalarda abonmanın kişisel bilgileri ve fotoğrafıyla bu kart kişiselleştirilebilmektedir.

Mevcut sistemde bisiklet kullanıcılarının kartlarındaki bakiyenin kullandıkları süreyi karşılayamadığı durumda bakiye eksiye düşmektedir ve kullanıcı bunu karşılayamadığı durumlarda icra işlemleri başlatılması gerekmektedir. Bu durumun, kiralamanın ancak kullanıcı kart bakiyelerinin 24 saatlik sürüş için yeterli olması şartı ile gerçekleşmesi durumunda engellenebileceği düşünülmektedir.

Projenin İstasyon noktalarının seçimine Büyükşehir Belediyesi'nin emniyet, zabıta birimleriyle birlikte çalıştay düzenlenerek nüfus yoğunluğu, merkezi bölgeler ve çekim alanlarına göre karar verilmiştir. Projenin ihale sürecinde

montaj-sistem, bisiklet yolu altyapısı yatırımı olmak üzere iki etap değerlendirilmiştir.

Sürücülerin bisikletleri kiralamadan önce imzaladıkları sözleşmede sadece bisiklet yollarını kullanmaları gerektiği hakkında madde yer almaktadır. Bu konunun takibi için başlangıçta bisikletlere GPS yerleştirilmiştir ancak bu sistem vandalizme maruz kaldığı ve yüksek maliyet gerektirdiği için GPS'ler bisikletlerden çıkartılmıştır.

### 3.2 Konya Paylaşımları

Çalıştay kapsamında sunum gerçekleştiren bir diğer belediye ise **Konya Büyükşehir Belediyesi'dir**. Konya Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı Yol Yapım Şube Müdürlüğü tarafından 2001 yılında yapımına başlanan bisiklet yolları, 2015 yılı itibariyle Konya il merkezinde 60 cadde üzerinde çift yönlü ve tek yönlü olmak üzere toplam 285 km'ye ulaşmıştır. Konya il merkezinde yapımına 2010 yılında başlanan ve tamamlanması yaklaşık 18 ay süren akıllı bisiklet ulaşım sisteminde büyükşehir geneline yayılmış 40 ayrı istasyon yer almaktadır. Akıllı bisiklet sisteminden yararlanabilmek için gerekli üye kart olarak Elkart kullanılmaktadır. Konya Büyükşehir Belediyesi bisiklet paylaşım sistemlerinde vandalizm önlemi için şöyle bir kural belirlemiştir; bisiklet kiralanan kişi tarafından teslim edildiğinde, bir sonraki kişi kiralayana kadar son kiralayan kişinin sorumluluğundadır ve bisikletin çalınması durumunda son kiralayan kişiden 300 TL'lik bir bedel alınması gerekmektedir.

### 3.3 Tartışma ve Değerlendirme

Sunumların ardından gerçekleşen çalıştayın ikinci bölümünde **kapsama alanı, sistemin temel prensipleri, yeniden dağıtım ve ücretlendirme sistemi** kapsamında bisiklet paylaşım sistemleri ve bisikletli ulaşım konuları ele alınmıştır. Bu

kapsamda öne çıkan üç temel sorun aşağıda sıralanmaktadır:

- Toplu taşıma kartlarının ve/veya kredi kartlarının bisiklet paylaşım sistemi ile entegre edilememesi
- İstasyonlara ve istasyonlarda duran bisikletlere kasten zarar verilmesi ve/veya bisikletlerin çalınması
- Fiziksel engeller ile taşıt ve yaya trafiğinden ayrılmış bisiklet yollarının aralıklı olarak kesintiye uğraması, ulaşım odaklı sistem tasarımı yapılmadığı için diğer ulaşım türleri ile entegrasyonunun zayıf olması

Tartışılan ve değerlendirilen diğer konularsa aşağıda yer almaktadır:

- Çalıştayda çeşitli şehirlerde paylaşım noktalarından kiralanmış bisikletlere karşı bir vandalizm hareketi olduğu, bu gibi hareketlerin önlenmesi için yıllık üyelik bedeline teminat bedeli eklenebileceğini belirtti. Belediyelerin bu projeyi halka hizmet amaçlı yürüttükleri belirtildi. Kiralanan bisikletin geri getirilmemesi durumunda şahsa kişisel bilgilerindeki telefon numarasıyla ulaşarak, kişinin bisikleti başka bir istasyona bıraktığı öğrenildiğinde ise diğer istasyondan teyit alınabileceği ifade edildi.
- Bisiklet paylaşım sistemlerinin enformasyon teknolojileri (IT) maliyetleri küçük belediyelere ve üniversitelere yüksek geldiği, bu mali problemin oluşmaması için firmalar tarafından 50-100 adet arasında bisiklet alınabileceği ve IT gerekmemesi için bisiklet kiralayan kişilerin bisikleti aldığı noktaya geri getirmesi şartı ile şahsi işletmeler kurulabileceği belirtildi.
- Bisiklet paylaşım sistemlerinin yatırım ve işletme kaynakları için yeterli sponsor ve destek bulunmayıp, sadece reklam bedeli olarak sponsor sağlanabilmektedir. Belediyelerin, bu sistemleri kamu yatırımı olarak görmeleri ve gerekli desteği sağlamaları gerektiği konuşuldu.
- Bisiklet yolu güzergâhlarının ve bisiklet paylaşım sistemi kapsamının belirlenmesi

için doğru lokasyon ve analizin, bölgedeki günlük yolculukların başlangıç-bitiş noktalarının ve bisiklet yolu olarak kullanılmayacak olan yolların tespitinin büyük önem taşıdığı ve bisiklet yollarının ulaşımın bir parçası olarak planlanması gerektiği belirtildi.

- Bisiklet yolu ağlarının birbirleri ile bütünleşik olması, karar vericilerin bisiklet yollarını ölü yatırım olarak görmemeleri için bisiklet kullanımının ve bisiklet yolları ihtiyacının halk tarafından benimsenmesi gerektiği ve bu bilincin siyasiler ya da ünlüler tarafından daha etkili şekilde arttırılabileceği konuşuldu.
- İskenderun Belediyesi, şehirden ilçeleri birbirine bağlayan E91 karayolunun geçtiği ve bisiklet yolu projesi için Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından destek verilmesi hakkındaki endişelerini dile getirdi. Desteğin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı ile birlikte sağlanabileceği görüşü üzerinde duruldu.
- Bisiklet projelerinde yerel yönetim-merkezi yönetim yetki çatışmasından bahsedilerek, belediye sınırları içerisinde kalan ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda yer alan yollarda bisiklet projeleri yapılmasına dair belediyenin inisiyatif alması için taraflar arasında protokol imzalanması gerektiği tartışıldı.
- Özellikle İstanbul gibi topografyanın eğimlerden oluştuğu kentlerde, ulaşım modlarının birbiriyle entegre olması için elektrikli bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması gerektiği tartışıldı.
- Okul servislerinin yolcularına ulaşmak için ring çizerek uzun süre trafikte kaldıkları, bu durumun öğrenciler için zaman kaybına neden olurken trafik yoğunluğunun artmasına da sebep olduğu söylendi. Ortaokul ve lise öğrencilerine bisiklet kullanım bilinci oluşturulması, erişimin güvenli şekilde sağlanması ve okullara bisiklet park alanları yapılmasıyla bu problemin en aza indirgenebileceği, böylelikle bisiklet bilincinin erken yaşta

başlayarak toplumun bisiklete uyumunun hızlandırılabileceği ifade edildi. Almanya’da öğrencilerin okullarına 10 kişilik bisiklet grupları halinde ve gözetmen eşliğinde gittikleri örneği verildi.

- Muğla Belediyesi temsilcisi, kişi başına en fazla araç düşen kentlerden biri olduklarını ve halkın toplu taşıma kullanım bilincinin yeterli seviyede olmadığını, bisikleti genellikle üniversite öğrencilerinin kullandığını belirtti.
- Rize Belediyesi temsilcisi, bisiklet yolları için Plan Proje Müdürlüğü olarak çalıştıklarını ancak yakın zamanda Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü olarak görev alınacağı ve bu kapsamda çalışmaların sürdürüleceğini belirtti.
- Bisiklet paylaşım sistemlerinde Nazım İmar Planı’nda bölgeye atıfta bulunarak 1/1000 ölçek kullanılacağı belirtilmesi gerektiği ifade edildi.
- İSPARK Marina ve Heliport İşletmeleri Müdürü Selman Cebeci, son 3 yılda bisiklet kullanımı bilincinde büyük artış gözlemlendiğini ve bu kapsamda 2023 yılına kadar İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin toplam uzunluğu 1.050 km olan bisiklet yolları yapımını planladığını söyledi. İstanbul’da 364 noktada bisiklet park alanı olduğunu, bisiklet paylaşım sistemi kullanımı için gerekli olan kartı İstanbul Kart’la entegre edeceklerini ve personel takibini gerçekleştireceklerini belirtti. Ayrıca ilçe belediyelerin İSPARK’ tan bisiklet paylaşım sistemi talep etmesi durumunda, bisiklet yolunun altyapısının tamamlanması halinde talep gelen bölgelerde de paylaşım sistemi geliştirilebileceğini ifade etti.
- İSPARK’ın aynı zamanda Yıldız Teknik Üniversitesi’nde bisiklet paylaşım sistemi geliştirmek amacıyla bir çalışma yürüttüğü ifade edildi. Böyle bir çalışmanın İstanbul Üniversitesi Avcılar Kampüsü için de oluşturulduğu ancak işletme sorunları sebebiyle projenin iptalinin söz konusu olduğu ifade edildi. Marmara

Üniversitesi’nde ise öğrencilerin “bisiklet arkadaşlığı” başlığı altında part-time çalışarak, engellileri kargo bisikletler aracılığıyla taşımakta oldukları ve bir nevi bir bisiklet paylaşım sistemine adım attıkları ifade edildi.

- İSPARK Marina ve Heliport İşletmeleri Müdürü Selman Cebeci, tüm Türkiye genelinde bir çözüm için bisikletli ulaşım alanında yerel yönetim düzeyinde bir platformun gerekliliğini vurguladı ve bu toplantını yılda birkaç kez düzenlenmesi, yerinde saha ziyaretleri ile de tecrübe paylaşımının artırılması gerektiğini belirtti.

Çalıştay kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan 'Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Daire Yönetmelik'in taslak metni de tartışılmıştır. Bu konuda dile getirilen değerlendirmelerse aşağıdaki gibidir:

- Bisiklet yolları için belirli standartların geliştirilmesi gerektiği hususu çok önemli olsa da Türkiye kentlerinin topografya, iklim, kültürel yapı vb. unsurları göz önüne alındığında birbirlerinden pek çok noktada ayrıştığı ve bisiklet projeleri gerçekleştirilirken de yere özgü unsurların göz ardı edilmemesi gerektiği konuşuldu. Bu sebeple, standartların yanında her yol için yol güvenliğini dikkate alan ve yere özgü tasarım kriterlerini de içeren bir metot geliştirilmesi gerektiği belirtildi.
- Çalıştayda önem teşkil eden bir diğer konu ise bisiklet/ bisiklet kullanıcıları ve donanımları (reflektör, kask, vb.) konusuna da yönetmelikte yer verilmesi gerektiği belirtildi.
- Yönetmelikte gece bisiklet sürüşü için gerekli altyapı önerilerinin yer almadığı ve bu konunun da ayırım, işaretleme, bisiklet aparatları bazında değerlendirilmesi gerektiği vurgulandı.

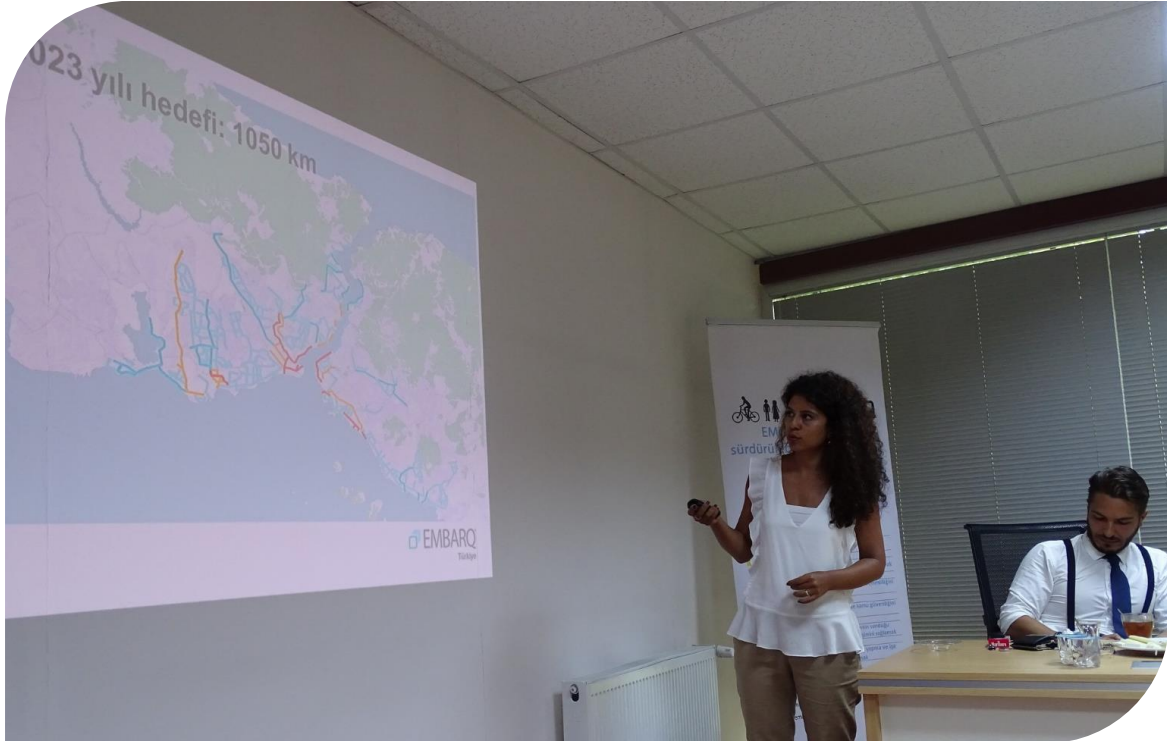


## 4. ETKİNLİK FOTOĞRAFLARI

Fotoğraf 1 Çalıştay'dan genel bir görüntü



Fotoğraf 2 EMBARQ Türkiye Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Projeleri Yöneticisi Çiğdem Çörek Öztaş Türkiye'de bisiklet yolu projelerinden bahsetti.

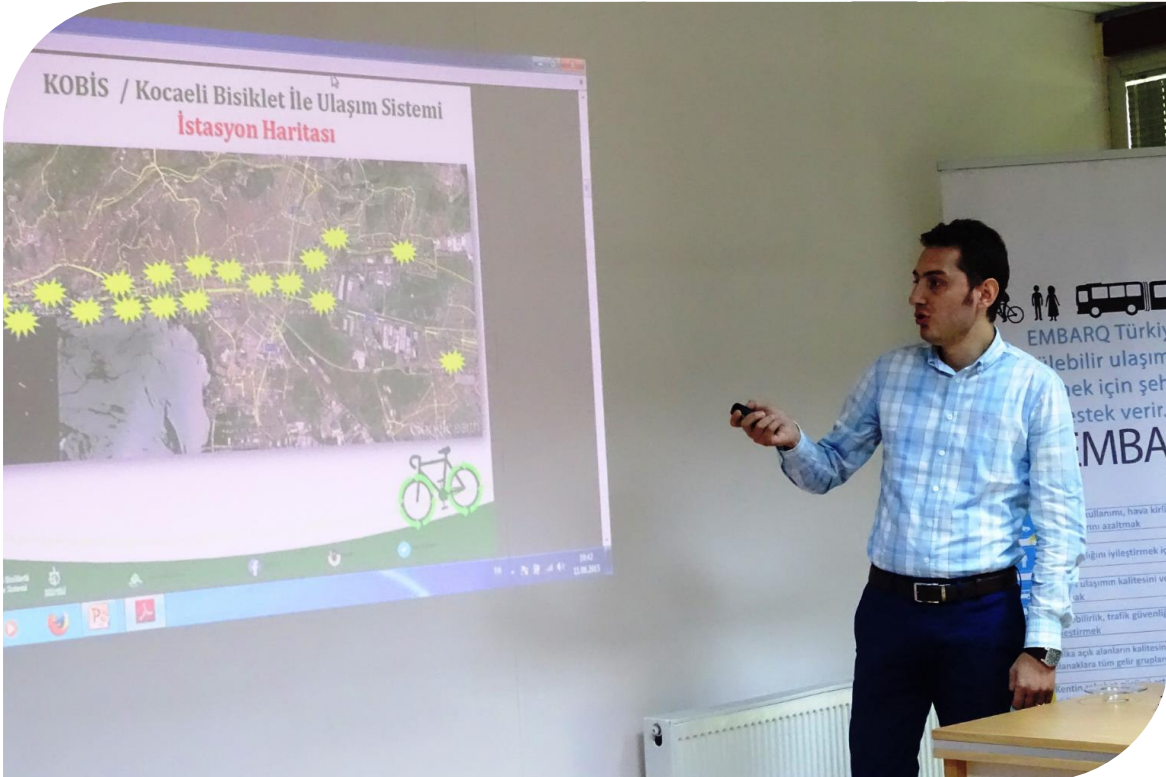




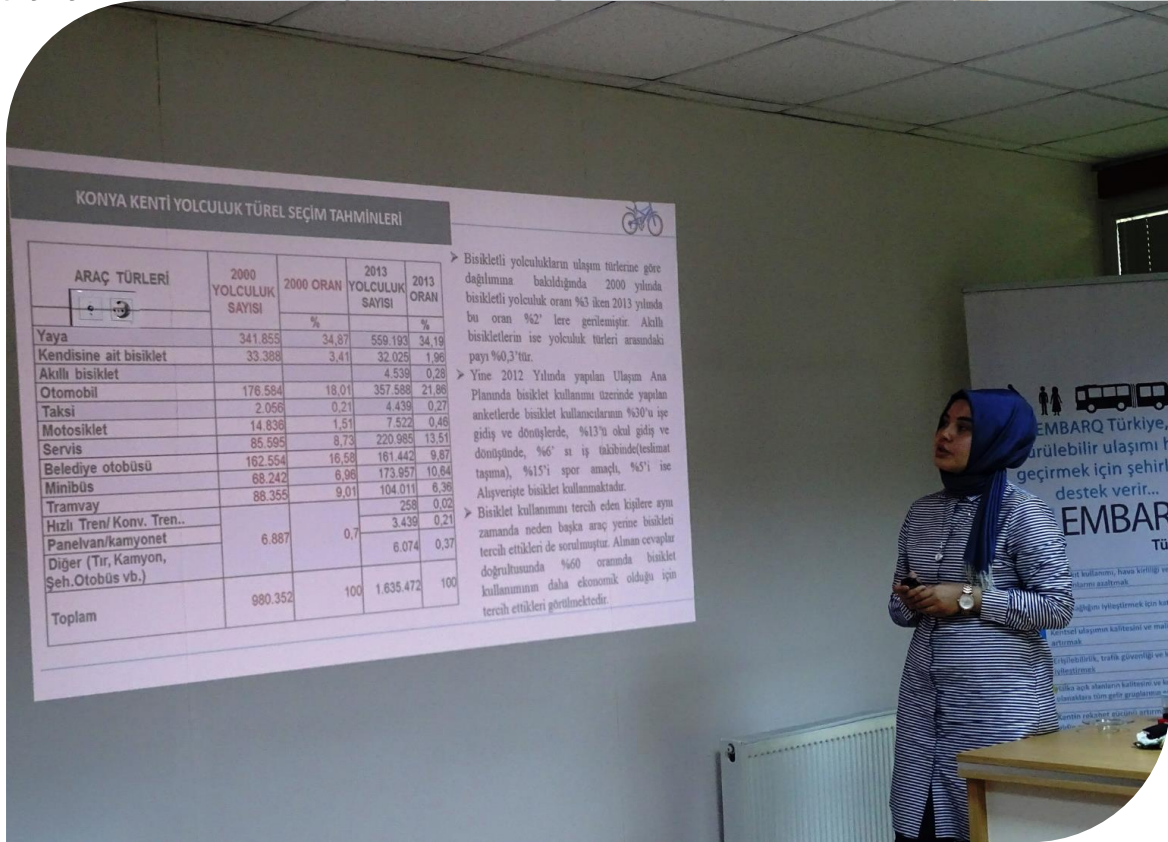
**Fotoğraf 3** EMBARQ Türkiye Yol Güvenliği Projeleri Yöneticisi Celal Tolga İmamoğlu dünyada ve Türkiye'de bisiklet paylaşım sistemleri ve bisiklet yolu güvenliği üzerine sunum yaptı.



**Fotoğraf 4** Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Otobüs İşletmesi Şube Müdürü Övünç Yılmaz, Kocaeli Bisiklet Paylaşım Sistemi KOBİS hakkında bilgi verdi



**Fotoğraf 5** Konya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Dairesi'nden Aişe İçli, Konya bisiklet paylaşım sistemi ve bisiklet altyapısı hakkında bilgi verdi.



**Fotoğraf 6** İSPARK Marina ve Heliport İşletmeleri Şefi Selman Cebeci görüşlerini paylaştı.





## 5. KATILIMCI LİSTESİ

### **EMBARQ Türkiye ve İSPARK**

**Tarih 11.08.2015**

**Saat: 09.30-14.30**

<b>İsim Soyisim</b>	<b>Kurum/Kuruluş</b>	<b>Daire/Bölüm</b>
Meltem Merve Biçer	İskenderun Belediyesi	Park ve Bahçeler Müdürlüğü
Abdülbasit Doğru	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	İmar ve Şehircilik Dairesi
Selam Cebeci	İSPARK	Marina ve Heliport İşletmeleri
Ahmet Savaş	İSPARK	Marina ve Heliport İşletmeleri
Övünç Yılmaz	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Otobüs İşletmesi Şube Müdürlüğü
Tacettin Tezer	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Aişe İçli	Konya Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Dairesi
Berfu Hatice Çalık	Konya Büyükşehir Belediyesi	İmar ve Kent Estetiği Şube Müdürlüğü
Mehmet Güneş Seçer	Muğla Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Taşıma Şube Müdürlüğü
Abdulkerim Yıldırım	Trabzon Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Dairesi
Yasemin Aktürk	Trabzon Büyükşehir Belediyesi	Yatırım ve İnşaat Dairesi
Onur Öztürk	Rize Belediyesi	Plan ve Proje Müdürlüğü

**EMBARQ GLOBAL**

10 G Street NE, Suite 800  
Washington, DC 20002  
USA

+1 (202) 729-7600

**EMBARQ BRAZIL**

471 Rua Luciana de Abreu  
#801, Porto Alegre/RS  
BRASIL, 90570-060

+55 (51) 33126324

**EMBARQ CHINA**

Unit 0902, Chaowai SOHO Tower A  
Yi No. 6

Chaowai Daije, Chaoyang District

Beijing 100020, China

+86 10 5900 2566

**EMBARQ INDIA**

Godrej and Boyce Premises

Gaswork Land, Lalbaug

Parel, Mumbai 400012

+91 22 24713565

**EMBARQ MEXICO**

Calle Belisario Dominguez #8, Planta Alta

Colonia Villa Coyoacan, C.P. 04000

Delegacion Coyoacan, Mexico D.F.

+52 (55) 3096-5742

**EMBARQ TURKEY**

Ömer Avni Mahallesi, Hacı İzzet Pasa Sok.

Çınar Apt. No:15 / 2 Kabataş

Beyoğlu, İstanbul TÜRKİYE

+90 212 243 53 05