



# Bisikletli Ulaşım Planlaması Çalıştayı

Aralık 2015

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, İETT'nin bu sene sekizincisini düzenlediği Transist Uluslararası Ulaşım Teknolojileri Sempozyumu ve Fuarı (Transist) kapsamında “Bisikletli Ulaşım Planlaması Çalıştayı” ile 9 farklı şehirden 22 yerel ve merkezi yönetim temsilcisini ağırladı. Çalıştayda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 3 Kasım 2015'te yürürlüğe konulan “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik” ve güvenli bisiklet yolu planlaması konuları konuşuldu.

## ÇALIŞTAY VE TARTIŞMA KONULARI

Çalıştay Ulaşım Art kurucusu Erhan Öncü'nün açılış konuşması ile başlayıp, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Bilgi Teknolojileri İnsan Kaynakları ve Destek Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nden Mustafa Tekin, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler Projeler Koordinatörü Pınar Köse, Trakya Kalkınma Ajansı Birim Başkanı Mehmet Karaman ve WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler Şehir Plancısı Merve Akı'nın yapmış olduğu sunumlarla devam etmiştir. Bahsi geçen sunumların açtığı konu başlıkları ile gerçekleşen 'Tartışma' ve 'Sonuç' kısmı ile çalıştay sona ermiştir. Çalıştayın tartışma kısmından elde edilen sonuçlara göre tartışılan konular kullanıcı profili, yolların tanımlanması, mevzuat kapsamında kurumlar arası iletişim ve kurum içi çatışmalar olarak 3 ana başlık altında toplanmıştır.

Çalıştayın tartışma bölümü genel olarak Yönetmelik üzerinden gidilerek yerel yönetimler açısından bisikletlilerin kullanıcı profili, kent ve ulaşım planlaması ile bağlantılı olarak kent içi yolların tanımlanması ile mevzuat kapsamında kurumlararası ve kurum içi yetki ve yetkinlik çatışmaları konuları Projeler Koordinatörü Pınar Köse tarafından yürütüldü.

Çalıştay kapsamında tartışılan konuların sonucunda ortaya çıkan önemli iki başlık, (i) bisikletli ulaşım konusunda kentlilerin ve özellikle karar vericilerin farkındalığının sağlanmasının belediyelerin bu uygulamaları çoğaltması için katalizör görevi göreceği ve (ii) bisikletli ulaşım konusundaki mevcut mevzuat ve standartların kurumlar arası iş birliği ile Türkiye şehirlerine uygulanabilir ve kolay anlaşılabilir hale getirilmesi gerektiğidir.

# MEVZUAT KAPSAMINDA KURUMLARARASI ve KURUM İÇİ ÇATIŞMALAR

Tartışma yürütücüsü Pınar Köse, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler olarak 2010 yılından beri sekiz şehir ile bisiklet kullanımının mevcut durumunun tespiti ve artırılması, güvenli ve toplu taşıma ile entegre bisiklet yolu tasarımı konusunda çalıştıklarını bu süreç içerisinde hem yerel yönetimlerde, hem de merkezi yönetimde bisikletli ulaşım konusundaki yetkili bölüm ve yetkin kişilerde karışıklıklar olduğunu belirtti.

Bilgi Teknolojisi İnsan Kaynakları ve Destek Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nden Mustafa Tekin, yönetmelik geliştirilirken öncelikle TSE'den gelen zorunlulukların değiştirilemeden eklendiğini ancak en başından TSE'nin de çalışmaya dahil edilip çalışmanın birlikte yürütülmesi; bakanlıkların (Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik, Çevre ve Şehircilik ile Sağlık Bakanlıkları) bisikletli ulaşım için birlikte çalışmalarını ve bu konuya dikkat çekmeleri gerektiğini belirtti. Yönetmelikte geçen yol genişlikleri için imar dairesinin gerekli birimleri ile görüşüldüğünü, yönetmelik hazırlanırken ilerideki sorunların da çözülebilmesi ve bisiklet yollarının entegre edilebilmesi için çalışmalar yürütüldüğünü söyledi. Şimdiye kadar bisiklet yolları için alınmış herhangi bir zorunluluk olmadığını ve bu konu için geç kalındığını belirtti.

Lüleburgaz Belediye Başkanı Emin Halebak, geleceğe yönelik imar planlarında bisiklete yer verilmesi gerekliliğinden bahsetti. Pınar Köse, 10. Kalkınma Planı Enerji Verimliliği Stratejisi'ne göre böyle bir zorunluluğun bulunduğunu ve bu yükün belediyelerde olduğunu söyledi.

WRI Türkiye-Sürdürülebilir Şehirler, Projeler Koordinatörü Pınar Köse, belediyelerin Sağlık Bakanlığı'ndan bisiklet temin edebilmeleri için bisiklet yollarını yeni yönetmeliğe uygun yapmaları gerektiği ancak yönetmeliğe göre yapılacak bu yolların yönetmelik maddeleri ile TSE ve Karayolları Yönetmeliği'nin çakışması nedeniyle kullanıcı güvenliği açısından yanlış yapılabileceğine değindi. Türkiye'de çıkan yönetmeliklerin deneme yanılma yöntemi ve farklı ülkelerin yönetmeliklerinin Türkçe'ye çevrilmesi ile meydana gelmesinden kaynaklanan sorunlara değindi. Ayrıca ortak bir çalışma ile mevzuatın düzenlenmesi gerektiğini ve yerel yönetimlerin kapasitesinin artırılması gerektiğini belirtti.

WRI Türkiye-Sürdürülebilir Şehirler, Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Projeleri Yöneticisi Çiğdem Çörek Öztaş ise WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ekibinin yerel yönetimlerle çalışıp hazırladıkları güvenli bisiklet yolu tasarımı raporlarında dünyadan iyi uygulama örneklerine de yer verildiğini ancak yönetmeliğe atıfta bulunma zorunluluğundan ötürü artık bu örneklerin raporda verilmeyeceğini belirtti. Öte yandan yönetmelikte yanlış ve eksik kısımlar da bulunduğu için belediyelerin yapımından sorumlu olduğu güvenli bisiklet yollarının tehlike yaratabileceğini vurguladı.

Son olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Bilgi Teknolojileri İnsan Kaynakları ve Destek Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nden Mustafa Tekin tarafından yeni çıkan yönetmelikle birimlere herhangi bir dayatmanın yapılmadığını, yönetmeliğin sadece bir kılavuz görevi gördüğünü ve kılavuz kitap için çalıştay katılımcılarından gelecek olan yorumlara açık olup, iletilen fikirlerin değerlendirileceğini söyledi.

# BİSİKLETLİ KULLANICI PROFİLİ

## *Doğru Kitleye Etki*

Pınar Köse yeni yönetmelikte bulunan engellilerin bisiklet yolunu kullanabilmesi durumu konusunda meydana gelebilecek çarpışmalar nedeniyle yeniden değerlendirilmesi gerektiğini ve özellikle engelli kavramına açıklık getirilmesi gerektiğini ifade etti.

Bu konuyu detaylandıran Erhan Öncü, baston kullanmak zorunda olan engelli ve saatte 40 km hız yapabilen araç kullanan iki engellinin aynı yolu kullanmasının büyük ölçüde tehlike yarattığını; bisiklet yollarının dar gelimli kişiler tarafından, katlı kavşakların ise varlıklı kişiler tarafından kullanıldığı, standart uyumsuzluğu olduğu belirtti.

## *Doğru ihtiyaca etki*

Emin Halebak insanların cazibe merkezlerine gittiklerini ve bu cazibe merkezlerinin genellikle eski yapılar olup bu bölgelerdeki yolların dar olmasıyla birlikte problemin meydana geldiğini belirtti. İnsanların ev ve işyerleri arasındaki mesafenin artmasıyla trafik sıkışıklığının da arttığını, kent çekirdeklerinin boşaltılıp yayalaştırılması gerektiğini söyledi. Ayrıca 400 metre aralıklarla ilkokulların mevcut olduğunu ancak öğrencilerin okullarına erişimi servis ile sağlanıp, bisiklet kullanmaları için yeterli altyapının bulunmadığını belirtti.

Erhan Öncü, açılış konuşmasındaki sunumunda da gösterdiği üzere şehirlerde önceliğin karayollarına ve katlı kavşaklara verilmekte olduğunu ancak katlı kavşakların trafiği hızlandırdığını ve bu durumun bisikletliler için tehlike arz ettiğini ifade etti.

Pınar Köse, Konya'daki mevcut bisiklet yolunun Türkiye'deki en uzun hat olmasına karşın yaptıkları çalışma sonucunda kullanıcıları için üniversite, AVM gibi çekim merkezlerine ulaştırmadığı için kullanıcı sayısının az olduğunu söyledi.

Arzu Tekir, bisiklet yolları planlarına km hedefi konulduğunu, ancak önemli olanın km uzunluğu değil, kullanıcı sayısı, verimi, çevreye olan etkisi, entegrasyonu ve sonuç odaklı olmasına dikkat çekti.

## *Bilinçlendirme*

Emin Halebak, günümüzde otomobile binmenin bir sosyal statü göstergesi olduğuna; siyasilerin, sanatçıların bisiklet kullanımının reklamını yapmaları gerektiğine değindi. Ayrıca halkı bilinçlendirmek adına motosiklet-bisiklet akademisi açılması gerektiğini söyledi.

Mehmet Karaman, Tekirdağ bölgesinde topografyanın zorlu, yolların kazılı durumda olmasının otomobil kullanıcıları için dahi tehlike ve sorun teşkil etmesi nedeniyle bölgede bisikletin tercih edilmediğini belirtti.

Mustafa Tekin, eğimlerin yüksek olduğu bölgelerde vatandaşların bisiklet kullanmak istemediğini, bisiklet kullanımının yaygın olduğu ülkelere kıyasla Türkiye'de bisiklet kültürünün gelişmediğini, bisikletliye saygı gösterilmediğini; bunun önüne ancak ayrıcalıklı yol kullanımı ile geçilebileceğini ifade etti.

# KENT İÇİ BİSİKLET YOLLARININ TANIMLANMASI

## *Ağ Oluşturulması*

Nilüfer Dünya Konya'daki bisiklet yolları örneğinin ve mevcut durumunun aktarılması için bir temsilci olmasının iyi olabileceğini belirtti.

Erhan Öncü, Konya'da yaptığı çalışmayı aktarmak amacıyla, Konya Ulaşım Ana Planı'nın Yüksel Proje ile birlikte 2001 yılında hazırlandığını, bu plan dahilinde 1. ve 2. Derece yolların incelendiğini ve herhangi bir talep gelmemesine rağmen Konya Bisiklet Planı'nın hazırlandığını ifade etti. Entegrasyonun sağlanabilmesi için raylı sistemlerin yakınında park yerlerinin ve bisiklet yollarının mevcut olduğunu; sınıflandırma ve kademeleme yapıldığını açıkladı. Tüm yolların 1/1000 ölçekli projelerinin, sinyalizasyonlarının, şeritlerinin çizildiğini; dünyada örnekleri olan ancak Türkiye'de daha önce bulunmayan bisiklet bulvarlarının (yaya-bisiklet öncelikli ve otomobil ile birlikte gittiği yollar) ve işaretlemelerinin gerçekleştirildiğini ifade etti.

Pınar Köse, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler olarak Konya'da 2013-2014 yıllarında gerçekleştirdikleri çalışma kapsamında mevcut durumda yaklaşık 285 kilometrelik bisiklet yolu olduğunu ancak bunun hepsinin bisiklet yolu ağı olarak değerlendirilemediğini ekledi.

Mustafa Tekin ise ağ olarak bisikletli ulaşım projelerinin beklenmediğini bisiklet paylaşım sistemi ve toplu ulaşım entegrasyonu ile kişilerin belli bir noktadan gidecekleri yere bisikletle ulaşımının sağlanması gerektiğini açıkladı.

## *Bisiklet Yolu Tanımı*

Erhan Öncü, yeni çıkan yönetmelik için yeterli araştırmanın yapılmamış olup tanımların yanlış ifade edildiğini; bisikletin kilitlenmesi ve park edilmesi tanımlarının birbirinden farklı olması gerektiği örneği ile açıkladı. Bisiklet yollarının boya renginin herhangi bir araştırma yapılmadan mavi renk olarak seçildiğini; Avrupa'daki yollarda renk zorunluluğu olmadığı gibi sadece Amerika'da ise renk seçimi için yapılan uzun süreli araştırmalar sonucunda yeşil rengin kullanılmasının tavsiye edildiğini, herhangi bir zorunluluk getirilmediğini söyledi. Bu konulara ek olarak Antalya'da bisiklet yollarının kaldırımların boyanması ile Muğla'da ise 4 metre olan kaldırımların yarısının boyanması ile yanlış tanımlandığı belirtildi.

Mustafa Tekin, renk seçeneğinin taslak yönetmelikte bulunmadığını ancak Bakanlığa gelen görüşler kapsamında değerlendirilerek tekrar yönetmeliğe eklendiğini ifade etti.

Emin Halebak, yönetmeliğe göre iki bina arasında olması gereken uzaklığın en az 7 metre olmasıyla birlikte, bir cadde üzerinde karşılıklı 1'er metre ile kaldırım konulması sonucunda geriye kullanılabilecek 5 metre kaldığını ve yeni yönetmeliğe göre bisiklet yollarının 130 cm olması şartının cadde genişlikleri için uygun olmadığını belirtti.

## *Yol Bakım-Onarım*

Mehmet Karaman, daha önce belirttiği gibi topoğrafik bir yapıya sahip olan Tekirdağ'da bisiklet yollarının yapımının ve bakım-onarım çalışmalarının belediye için zor olacağını ifade etti.

Pınar Köse Konya'daki bisiklet yollarının mavi boyanması örneğinde görüleceği gibi meteorolojik ve kullanım koşulları ile çeşitli tahribat nedenleriyle sürekli yeniden boyanmasının getirdiği bakım-onarım masrafının her belediye tarafından karşılanamayacağı belirtti.

## ÇALIŞTAY PROGRAMI

Bisikletli Ulaşım Planlaması Çalıştayı  
Yıldız 1 Salonu, İstanbul Kongre Merkezi 18 Aralık 2015, Cuma

Başlangıç Saati	Bitiş Saati	Konu
08:30	09:00	Kayıt
09:00	09:20	Erhan Öncü – Kurucu, Ulaşım Art, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Bütünleşik Ulaşım Planlamasında Bisikletin Yeri
09:20	09:40	Pınar Köse – Projeler Koordinatörü, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler Avrupa Birliği Ulaştırma Beyaz Kitabında "Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları" ve Bisikletli Ulaşım
09:40	10:00	Mustafa Tekin –İnşaat Yüksek Mühendisi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Yayınladığı "Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik" Kıstasları
10:00	10:10	Kahve Arası
10:10	10:30	Mehmet Karaman - Planlama, Programlama ve Koordinasyon Birim Başkanı, Trakya Kalkınma Ajansı Kalkınma Ajansları Plan ve Hedeflerinde Kent İçi Ulaşımında Bisikletli Ulaşımın Yeri
10:30	10:50	Merve Akı–Şehir Plancı, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler Güvenli Bisiklet Yolu Tasarımında Göz Önünde Bulundurulması Gereken Kıstaslar – Türkiye'den Örnek Çalışmalar
10:50	11:05	Kahve Arası
11:05	12:15	Yuvarlak Masa Tartışması
12:15	12:30	Değerlendirme ve Kapanış

## ÇALIŞTAY FOTOĞRAFLARI

Fotoğraf 1. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mustafa Tekin sunum yaparken.



Fotoğraf 2. Trakya Kalkınma Ajansından (TRAKYAKA) katılım gösteren Mehmet Karaman sunum yaparken.



Fotoğraf 3. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, Projeler Koordinatörü Pınar Köse çalıştayı yürütürken



Fotoğraf 4. Çalıştay katılımcıları





## KATILIMCI LİSTESİ

İsim Soyisim	Kurum/Kuruluş	Daire/Bölüm
<b>Erhan Kaya</b>	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Toplu Taşıma Dairesi Başkanlığı
<b>Büşra Bektaş</b>	İETT	Hizmet İyileştirme Müdürü
<b>Ahmet Fuat Taşdemir</b>	İETT	Otobüs İşletme Dairesi Başkanlığı
<b>Uğur Cura</b>	İETT	Elektronik Geliştirme Müdürlüğü
<b>Emin Halebak</b>	Lüleburgaz Belediyesi	Belediye Başkanı
<b>Gökhan Kaya Atay</b>	Lüleburgaz Belediyesi	Plan Proje Dairesi
<b>Nalan Koç</b>	Lüleburgaz Belediyesi	İmar Müdürlüğü
<b>Nermin Adak</b>	Lüleburgaz Belediyesi	Fen İşleri Müdürlüğü
<b>Raif Bıyıktaş</b>	Lüleburgaz Belediyesi	Zabıta Müdürü
<b>Süreyya Özyağcı</b>	Çorum Belediyesi	Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
<b>Muharrem Uysal</b>	Çorum Belediyesi	Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
<b>Münin Deniz</b>	Manisa Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
<b>Ersin Al</b>	Edirne Belediyesi	Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
<b>Necdet Arslan</b>	Edirne Belediyesi	Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
<b>Nilüfer Dünya</b>	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Müdürlüğü

<b>Hasan Alıcı</b>	Malatya Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Dairesi
<b>Burak Tümer</b>	İzmir Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
<b>Utku Cihan</b>	İzmir Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
<b>Ahmet Savaş</b>	İspark	Heliport ve Bisiklet Paylaşım Sistemleri İşletme Şefi
<b>Erhan Öncü</b>	Ulaşım Art	Ulaşım Art Kurucusu
<b>Mustafa Tekin</b>	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Bilgi Teknolojisi İnsan Kaynakları ve Destek Hizmetleri Şube Müdürlüğü
<b>Mehmet Karaman</b>	TRAKYAKA	Ajans Birim Başkanı
<b>Çiğdem Çörek Öztaş</b>	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Projeleri Yöneticisi
<b>Pınar Köse</b>	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Projeler Koordinatörü
<b>Merve Akı</b>	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Şehir Plancısı
<b>Arzu Tekir</b>	WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler	Direktör