



Bu proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilmektedir.
This project is funded by the European Union.

CYCLING FOR ALL
HERKES İÇİN BİSİKLET

TÜRKİYE

KENT İÇİ BİSİKLETLİ
ULAŞIM STRATEJİ
PLANI - 2030

CYCLING FOR ALL

HERKES İÇİN BİSİKLET

Proje Ekibi

Dr. Çiğdem Çörek Öztaş – WRI Türkiye
Murat Ölmez – WRI Türkiye
Jaap Kamminga – Fietsersbond
Wim Bot – Fietsersbond

Bu doküman Avrupa Birliği'nin maddi desteği ile hazırlanmıştır. İçerik tamamıyla WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler sorumluluğu altındadır ve Avrupa Birliği'nin görüşlerini yansıtmak zorunda değildir.

İçindekiler

İçindekiler	ii
Tablo Listesi	iii
Şekil Listesi.....	iv
GİRİŞ	1
KATILIMCI PLANLAMA	2
KENT İÇİ BİSİKLETLİ ULAŞIM KONUSUNDA NEREDEYİZ?	4
Avrupa Birliği Ülkelerinde Bisikletli Ulaşım	4
Türkiye’de Strateji ve Eylem Planlarında Bisikletli Ulaşım.....	5
Bisikletli Ulaşımın Mevzuattaki Yeri	6
Ulusal Ölçekte Bisikletli Ulaşımı Geliştirmek İçin Sağlanan Teşvikler	8
Büyükşehirlerde Bisikletli Ulaşımın Mevcut Durumu	8
BİSİKLETLİ ULAŞIMIN POTANSİYELLERİ VE SINIRLILIKLARI: GZFT ANALİZİ.....	14
TÜRKİYE KENT İÇİ BİSİKLETLİ ULAŞIM VİZYONU	17
EYLEM ALANLARI	19
Bisiklet & Politika	20
Bisiklet & Altyapı	23
Bisiklet & Toplum	25
Bisiklet & Ekonomi.....	27
Bisiklet & İklim.....	29
EKLER	32
EK-1: Büyükşehir Belediyeleri – Paydaş Haritası	32
EK 2: Masa Başı Çalışma Soru Formu	33
EK 3: Herkes İçin Bisiklet Projesi’nin Pilot Şehir Paydaşları	34
KAYNAKÇA	35

Tablo Listesi

Tablo 1: Büyükşehirlerde 5 Yıllık Bisikletli Ulaşım Altyapı Planları	12
Tablo 2: Büyükşehirlerde Bisikleti Yaygınlaştırmak İçin Geliştirilen Destekleyici Politikaları.....	13
Tablo 3: GZFT Analizi	14

Şekil Listesi

Şekil 1 Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı'nın Eylem Alanları	1
Şekil 2 Herkes İçin Bisiklet Projesi - 8 Pilot Şehir Paydaş Şeması.....	2
Şekil 3: Bisikletli Ulaşımın Mevzuattaki Yeri	7
Şekil 4: Büyükşehirlerde Mevcut Durum Tespiti Çalışmasında Büyükşehirlere Yönetilen Sorular	9
Şekil 5: Büyükşehirlerde Bisikletli Ulaşım Altyapısı - Bisikletli Ulaşım Altyapısı Uzunluğu	10
Şekil 6: Büyükşehirlerde Bisikletli Ulaşım Altyapısı - Bisiklet Paylaşım Sistemi	10
Şekil 7 Kavram Haritası	17
Şekil 8 Çalıştay Sırasında Oylamaya Sunulan Vizyon Önerileri ve Oylama Sonuçları	18
Şekil 9: Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı Eylem Alanları	19
Şekil 10: Bisiklet & Politika Hedefleri.....	20
Şekil 11: Bisiklet & Altyapı Hedefleri	23
Şekil 12: Bisiklet & Toplum Hedefleri	25
Şekil 13: Bisiklet & Ekonomi Hedefleri	27
Şekil 14: Bisiklet & İklim Hedefleri.....	29

GİRİŞ

Bisiklet hem bireysel ölçekte hem de kent ölçeğinde birçok farklı alanda faydaları olan ancak ülkemizde ulaşım amaçlı kullanımı yeterli düzeyde olmayan bir araçtır. Fiziksel ve zihinsel faydalarıyla daha sağlıklı bir yaşam için etkin bir araç olan bisikletin günlük hayatımıza dahil olabilmesi için kentlerde bisikletin bir ulaşım türü olmasını sağlamamız gerekmektedir. Bisikletin trafikte daha görünür olması için bisikletli ulaşım altyapısı kentlerde, ulaşım ana planları kapsamında bir ağ olarak kurgulanmalıdır. Aynı zamanda farkındalık ve teşvik mekanizmalarıyla da bisikletli ulaşım desteklenmelidir.

Türkiye’de özellikle son 10 yıl içerisinde bisikletli ulaşım mevzuatında önemli gelişmeler yaşanmış ve merkezi ve yerel yönetimler bisikletin teşvik edilmesi için politikalar geliştirmiştir. Buna paralel olarak kentlerde bisiklet daha görünür hale gelmiş ve bisikletli ulaşım altyapısı birçok kentte farklı düzeylerde de olsa geliştirilmeye başlanmış ve sosyal politikalarla desteklenmiştir.

Buradan yola çıkarak, T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı tarafından Avrupa Birliği mali desteğiyle uygulanan Sivil Toplum Destek Programının üçüncü dönemi kapsamında hibe desteği alan “Herkes İçin Bisiklet” (Cycling for All) Projesi’nin yerel ve merkezi paydaşlarıyla birlikte Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı – 2030 hazırlanmıştır. Strateji planı *Bisiklet & Politika*, *Bisiklet & Altyapı*, *Bisiklet & Toplum*, *Bisiklet & Ekonomi* ve *Bisiklet & İklim* olmak üzere 5 ana eylem alanı altında geliştirilen hedef ve stratejilerle;

- Bisikletli ulaşımın desteklenmesine ilişkin politika stratejilerini,
- Güvenle bisiklet kullanılabilecek kentler kurabilmek için gerekli altyapı stratejilerini,
- Bisikletin herkes tarafından benimsenebilmesi için gerekli toplumsal stratejileri,
- Yerli bisikletlerin üretilebilmesi ve bisikletin her sosyo-ekonomik sınıfa uygun bir seçenek olabilmesi için gerekli ekonomi stratejilerini ve
- Bisikletin küresel iklim krizi ile mücadele hedeflerinde etkin bir araç olarak kullanılabilmesi için gerekli iklim hedeflerini

ortaya koymaktadır.



Şekil 1 Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı'nın Eylem Alanları

KATILIMCI PLANLAMA

Bu strateji planı, T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı tarafından Avrupa Birliği mali desteğiyle uygulanan Sivil Toplum Destek Programının üçüncü dönemi kapsamında hibe desteği alan “Herkes İçin Bisiklet” (Cycling for All) projesinin bir çıktısıdır.

Strateji planı,

- Katılımcı planlama
- Kent içi bisikletli ulaşım konusunda neredeyiz?
- Bisikletli ulaşımın potansiyelleri ve sınırlılıkları: GZFT analizi
- Türkiye kent içi bisikletli ulaşım vizyonu
- Eylem alanları, hedef ve stratejiler

başlıkları altında şekillendirilmiştir.

Projede, Türkiye’de bisikletli ulaşımın kent içi ulaşımındaki yerini ve rolünü anlamak amacıyla 30 büyükşehri kapsayan bir analiz çalışması yürütülmüştür. Analiz çalışmasını gerçekleştirebilmek amacıyla 30 büyükşehir belediyesinde bulunan ulaşım daire başkanlıkları ya da ilgili birimlerin iletişim bilgilerine ulaşılmış ve bir paydaş haritası çıkarılmıştır (Bkz.Ek.1.). Belirlenen paydaş grubu sorulmak üzere hazırlanan soru formu online olarak ilgili kişilerle paylaşılmıştır (Bkz. Ek.2). Sorulara alınan yanıt ve analizlere, strateji planının “Kent içi bisikletli ulaşım konusunda neredeyiz?” başlığında yer verilmektedir.

Projede, kent içi bisikletli ulaşım konusunda plan, proje ve altyapı geliştirmiş; halihazırda bisiklet yolları bulunan ve bu yolları geliştirme niyetinde olan 8 büyükşehir, Adana, Antalya, Eskişehir, Konya, Kayseri, Kocaeli, İzmir, Gaziantep pilot şehirler olarak seçilmiştir. Seçilen şehirlerin büyükşehir ulaşım dairesi başkanlıkları ile yine her şehirden bisikletli ulaşım konusunda doğrudan ya da dolaylı olarak çalışmakta olan ikişer adet STK paydaş olarak belirlenmiştir (Bkz. Ek.3).



Şekil 2 Herkes İçin Bisiklet Projesi - 8 Pilot Şehir Paydaş Şeması

8 şehirden belirlenen paydaşların yanında, bisikletli ulaşımın plan, projelendirme, farkındalık çalışmaları, aktif yaşam gibi alanlarda çalışmalar yürütmekte olan merkezi yönetim kanallarıyla da irtibata geçilerek, ilgili bakanlıklar projeye dahil edilmiştir. Bu kapsamda, projenin paydaşları arasında yer alan merkezi kurumlar Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

(ÇŞB), Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Türkiye Belediyeler Birliği ve İLBANK'dır.

Tüm paydaşlar, 29-30 Kasım 2021 tarihinde taslak "Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı" nı hazırlamak üzere İstanbul'da gerçekleştirilen çalışmaya davet edilmiştir.

Çalıştay kapsamında, strateji planı için ilgili belediyeler, STK'lar ve merkezi yönetim temsilcilerini içeren paydaşların katılımıyla Türkiye'de kent içi bisikletli ulaşımın güçlü ve zayıf yönlerin; fırsatlar ve tehditlerin belirlendiği GZFT analizi hazırlanmıştır.

GZFT analizinin ışığında ve eylem alanları, hedef ve stratejilerin belirlenmesine yön vermek amacıyla öncelikle strateji planının vizyonu belirlenmiştir. Vizyon belirlenme aşamasında da yine tüm paydaşların fikirlerini almak üzere çevrim içi bir uygulamadan da faydalanılarak kurgulanan katılımcı bir yöntem kullanılmıştır.

Vizyonun belirlenmesinin ardından; *Bisiklet & Politika*, *Bisiklet & Ekonomi*, *Bisiklet & Toplum*, *Bisiklet & Altyapı* ve *Bisiklet & İklim* olmak üzere beş eylem alanına yönelik hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için izlenecek stratejiler, 30 kişilik katılımcı grubun beş tartışma grubuna ayrılması ve konular üzerinde çalışmasıyla şekillenmiştir. Her bir eylem alanının hedef ve stratejilerinin belirlenmesinin ardından yapılan sunumlarla çalışmaya katılan tüm paydaşların görüş ve önerileri değerlendirilerek ilgili bölümlere eklenmiştir.

Son olarak, bu aşamalar sonucunda hazırlanan taslak plan, Türkiye'de bisikletli ulaşım, özellikle de kent içi bisikletli ulaşım konusunda çalışan, karar verici ve uygulayıcı konumda bulunan paydaş grubuyla paylaşılmış ve geri bildirimler değerlendirilerek plana eklenmiştir.

Bu çalışma yerel yönetim, merkezi yönetim ve sivil toplum kuruluşlarını (STK) bir araya getiren ortak aklın ürünüdür.

KENT İÇİ BİSİKLETLİ ULAŞIM KONUSUNDA NEREDEYİZ?

Türkiye kentlerinde bisikletli ulaşım görece yeni bir kavram ve uygulama alanı olsa da mevzuatta ve altyapı yatırımlarıyla gelişmektedir. Özellikle son 10 yılda bisikletli ulaşım mevzuatı, kentlerde aktif ulaşımı teşvik eder biçimde genişlemiştir. Mevzuat çalışmalarındaki ve teşviklerdeki artışın etkileri pek çok kentte görülmeye başlamıştır. Bu bölümde öncelikle Avrupa Birliği (AB) ülkelerinin bisikletli ulaşım konusundaki görünümüne, sonrasında da Türkiye'nin bisikletli ulaşımı geliştirmek amacıyla kullandığı araç ve politikalara değinilmektedir.

Avrupa Birliği Ülkelerinde Bisikletli Ulaşım

Danimarka, Hollanda, Almanya gibi AB ülkelerinde bisiklet günlük ulaşımın bir parçasıdır. Birçok Avrupa kenti bisikletli ulaşım altyapısı yatırımlarına 1900'lü yıllarda başlamıştır. Bu nedenle de bisikletli ulaşım özelinde planları ve hedefleri bulunmaktadır. Ayrıca bisikleti yaygınlaştırmak, çevre dostu aktif ulaşım türlerini teşvik etmek için destekleyici politikaları da istikrarlı şekilde uygulamaktadırlar.

Danimarka'nın başkenti Kopenhag'da bisikletin tüm ulaşım türleri içerisinde tercih edilme oranı 2018 yılında %49¹ olarak hesaplanmıştır. Günlük hayatın önemli bir parçası olan bisikletli ulaşımın bu denli yaygın olmasında 1912 yılında yapımına başlanan bisikletli ulaşım altyapısı ve 2017 yılında yürürlüğe giren özel araç kısıtlayıcı politikaların önemli etkileri bulunmaktadır.

Bir başka bisiklet dostu Avrupa kenti olan Hollanda'nın başkenti Amsterdam'da bisikletli ulaşımın tüm ulaşım türleri içindeki kullanım oranı 2017 yılında %36² olarak hesaplanmıştır. Kent merkezinde ise bu oran %48'e ulaşmaktadır. Hollanda'nın Merkezi İstatistik Kurumu (Dutch Central Bureau of Statistics) verilerine göre 2015 yılında yapılan çalışmada Amsterdam'da kişi başına düşen bisiklet sayısı 1.91'dir. Kentin makroformunun da bisikletli ulaşım altyapısına oldukça elverişli olduğu kentte, 1970 yılında başlayan altyapı çalışmaları sonucunda 750 km'yi aşkın bisiklet yolu bulunmaktadır.

Almanya'nın Bremen kentinde 2019 yılında bisikletli ulaşımın tüm ulaşım türleri içerisindeki kullanım oranı %25³ olarak hesaplanmıştır. Bu oranla ve 674 km'lik ayrılmış bisiklet yolu altyapısıyla Bremen, Almanya'nın en önde gelen bisiklet dostu kenti olarak ön plana çıkmaktadır. Bisiklet sokağı konseptinin Almanya'da yaygınlaşmasını sağlayan uygulamalar sonrasında, bisiklet bölgesi programını uygulamaya başlamış ve bu programla birlikte Weser Bisiklet Bölgesi'nde toplam 2.4 milyon € bütçe ile bisiklet öncelikli yollar ve ağlar, bisiklet dostu yol döşemesi ve bisiklet park yerleri planlanıp uygulanmaktadır.

İtalya'nın Milano kentinde 2020 yılında toplam 220 km'lik bisiklet yolu ağıyla ve 2035 hedefleriyle öne çıkmaktadır. 2017 yılında bisiklet kullanım oranı %6⁴ olarak ölçülmüştür. Paris

¹ <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

² <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

³ <https://copenhagenizeindex.eu/cities/bremen>

⁴ <https://empowertoolkit.eu/cities/milan/>

Anlaşması'nın 2050 yılına kadar net-sıfır emisyon hedefiyle yola çıkan Cambio Bisiklet Koridoru Programı⁵ ile 2035 yılına kadar kentin %80'ini birbirine bağlayan 750 km'lik bisiklet yolu ağının kurulması hedeflenmektedir.

Avrupa'nın bisiklet dostu iyi uygulama örnek kentleri, herkes için daha yaşanabilir çevreler ve karbon salımı düşük ulaşım sistemleri için uzun vadeli bisikletli ulaşım planlarının, altyapı yatırımlarının ve kararlı teşvik politikalarının önemini ortaya koymaktadır. Bisiklet dostu Avrupa kentlerinden alınan dersle, birçok Türkiye kentinin bisiklet kullanımını yaygınlaştırabilmek için kararlı ve uzun vadeli politikalara, altyapı yatırımlarına ve eylem planlarına ihtiyaç duyduğu görülmektedir. Aynı zamanda güvenli bisiklet yolu ağlarının oluşturulması ve genişletilmesi önemli bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye'de Strateji ve Eylem Planlarında Bisikletli Ulaşım

Bisikletin bireysel ölçekte fiziksel ve zihinsel sağlığa faydaları, kent ölçeğinde ise trafiğin azaltılması için etkin bir ulaşım aracı ve karbon-nötr bir ulaşım türü olduğu bilinmektedir. Bu özellikleriyle bisiklet yalnızca ulaşım ile ilgili belgelerde değil iklim, enerji verimliliği, teknoloji gibi farklı alanlarda geliştirilen uluslararası ve ulusal stratejiler için de etkin bir araç olarak öne çıkmaktadır.

2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planı'nın kentsel altyapı hedefleri arasında bisiklet kullanımını teşvik etmek için yasal ve finansal destek verilmesi, yeni bisiklet paylaşım sistemlerinin kurulması, bisiklet planları yapılarak daha fazla bisiklet yolu inşa edilmesi bulunmaktadır. Türkiye genelinde toplam bisiklet altyapısının 2018 yılında 1048 km olduğunu tespit eden planda 2023 yılı hedefi 4048 olarak belirlenmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı'nın Yaşanabilir Çevre ve Bilinçli Toplum Oluşturulması başlıklı stratejik amacı altında bisiklet kullanımının bir ulaşım türü olarak yaygınlaştırılması eylemine yer verilmiştir.

Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi ve Eylem Planı'nda sürdürülebilir kentsel ulaşım sistemini oluşturmak hedefi altında, yaya ve bisiklet yollarının yaygınlaşması için rehberler ve tasarım kriterleri ile ilgili yasal düzenleme yapılması ve yaya ve bisiklet yollarının yaygınlaşması için plan kararlarının geliştirilmesi ve etkin bir şekilde uygulanması eylemlerine yer verilmiştir.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından 2017-2023 yıllarını kapsayacak şekilde düzenlenen Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı'nda bisikletli ulaşım da yer verilmiş ve "Bisikletli ve Yaya Ulaşımının Geliştirilmesi ve İyileştirilmesi" eylemi altında sıfır emisyonlu ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması için mevzuatın geliştirilmesi, kentlerde bisikletli ulaşım altyapısı kurulması, STK ve merkezi yönetimlerin bir arada sıfır emisyonlu ulaşım için çalışacakları bir platform kurulması, bisikletli ulaşım ile ilgili farkındalık artırıcı etkinlikler düzenlenmesi faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

⁵ <https://www.cittametropolitana.mi.it/portale/news/Cambio-il-Progetto-Biciplan/>

2030 yılında sera gazı emisyonlarını %55 azaltmayı ve 2050 yılında karbon nötr olmayı hedefleyen Paris Anlaşması'na taraf olan Türkiye'nin AB Yeşil Mutabakat hedeflerine ulaşabilmesi için Ticaret Bakanlığı tarafından Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021 belgesini hazırlanmıştır. Yeşil Mutabakat'ın yalnızca bir iklim politikası değil aynı zamanda bir ekonomi politikası olduğunu benimseyen planın sürdürülebilir akıllı ulaşım hedefleri arasında egzoz emisyonlarının azaltılması için bisiklet de dahil olmak üzere tüm mikro hareketlilik araçlarının yaygınlaştırılması yer almaktadır. Ayrıca eylem planında bisiklet yolları başta olmak üzere sürdürülebilir kentsel ulaşım projelerinde AB Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı fonlarının kullanılacağı belirtilmektedir.

Bisikletli Ulaşımın Mevzuattaki Yeri

Bisikletli ulaşım mevzuatı özellikle son 10 yılda önemli ölçüde geliştirilmiştir. Bisiklet yollarının tasarımı, bisiklet park yerlerinin tasarımı, bisikletli ulaşımın kentlerde bir ağ olarak kurgulanması ve ulaşım sistemine entegrasyonuna ilişkin ilkeler mevzuatla tanımlanmıştır.

Bu bölümde bisikletli ulaşım mevzuatındaki gelişmeler kronolojik olarak verilmiş ve sonrasında bisikletli ulaşımın önemli dönüm noktaları (Şekil 3) özetlenmiştir.

Bisikletli ulaşım elemanlarının teknik tasarım ve uygulama detaylarının düzenlendiği 5 farklı Türk Standartları Enstitüsü (TSE) standardı bulunmaktadır;

- TS 12576: Şehir İçi Yollar - Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları (Haziran 2012),
- 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 7249: Şehir İçi Yollar Boyutlandırma ve Tasarım Esasları (Mart 2013)
- TS 9826: Şehir İçi Yollar-Bisiklet Yolları (Mart 2013)

Bu standartlar ile hem bisiklet yollarına ilişkin detaylar hem de bisiklet park alanları ve bisikletin diğer ulaşım türleriyle karşılaştığı alanlar düzenlenmektedir. Bu düzenlemelere güncel mevzuatlarda da gerekli hallerde referans verilmektedir.

2014 yılında yürürlüğe giren Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği⁶ ile bisiklet yolları ile bisiklet park yerlerinin uygulama imar planlarına ve ulaşım ana planlarına nasıl işleneceği tanımlanmıştır. Ayrıca aynı yönetmelik ile taşıt şeridinin değiştirilmemesi ve ilgili TSE standartlarına uyulması şartıyla bisiklet yollarında nazım imar plan değişikliği gerçekleştirmeye gerek olmadan uygulama imar planı ile düzenleme yapılabileceği ortaya konmuş ve uygulama imar planı çalışmaları kapsamında yaya yolları ve bisiklet yollarına ilişkin ilkelerin geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

2015 yılında Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ardından 2019

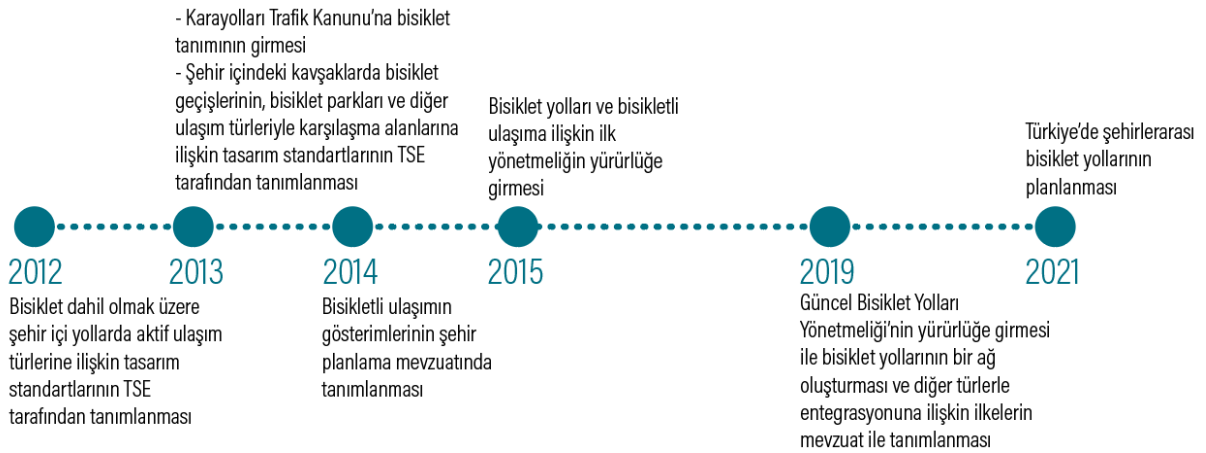
⁶ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=19788&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>

yılında Bisiklet Yolları Yönetmeliği⁷ yürürlüğe girmiştir ve 2015 yılında yayımlanan yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

“Bisikletin ulaşım, gezinti ve spor gibi amaçlarla kullanılabilmesini sağlamak üzere bisiklet yollarının ve bisiklet park istasyonlarının planlanması, projelendirilmesi ve yapımına ilişkin usul ve esasları belirlemek” amacıyla düzenlenen Bisiklet Yolları Yönetmeliği, bisiklet yollarının bir ağ olarak kurgulanmasına ilişkin ilkeleri ve bisikletin ulaşım sistemine dahil edilmesine ilişkin ilkeleri düzenlemektedir. Bu doğrultuda yönetmelik tarafından paylaşımlı bisiklet yolları, bisiklet şeritleri, ayrılmış bisiklet yolları, bisiklet parkurları, bisiklet patikaları, kırsal bisiklet bantları, bisiklet otobanları ve bisiklet köprü ve tünelleri olmak üzere 8 farklı bisiklet yol türü tanımlanmış ve her bir bisiklet yol türüne ilişkin tasarım ve uygulama detayları belirlenmiştir.

2019 yılında ÇŞB tarafından yayımlanan Bisiklet Yolları Kılavuzu⁸ ile kent içi ulaşımında bisiklet yollarına olan ihtiyacın belirlenmesine, bisiklet yollarının planlanmasına, bisikletin diğer ulaşım türleriyle nasıl entegre edileceğine dair detaylı bir rehber hazırlanmış ve tüm yerel yönetimlerin kullanımına sunulmuştur.

2021 yılında ise ÇŞB tarafından Bilkent Üniversitesi iş birliği ile hazırlanan Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı⁹ çalışması yayımlanmıştır. Bu çalışmayla birlikte Türkiye’de ulusal ölçekte ve yerleşimler arası yolculukları hedefleyen bisiklet rotaları belirlenmiş; kentsel ve kırsal alanlarda bisiklet stratejilerine ve kurumsal yapılanma önerilerine yer verilmiştir.



Şekil 3: Bisikletli Ulaşımın Mevzuattaki Yeri

⁷ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=34025&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>

⁸ <https://webdosya.csb.gov.tr/db/meslekihizmetler/haberler/b-s-klet-yollari-kilavuzu-23.12.2019-20191223102511.pdf>

⁹ <https://cygm.csb.gov.tr/turkiye-bisiklet-agi-master-plani-i-103852>

Ulusal Ölçekte Bisikletli Ulaşımı Geliştirmek İçin Sağlanan Teşvikler

Bisikletli ulaşım ile ilgili yasal mevzuatın geliştirilmesine paralel olarak hibe desteği, farkındalık ve eğitim çalışmaları, altyapı destekleri gibi konunun farklı yönlerini ele alan destek uygulamaları ve çalışmalar geliştirilmiştir.

Sağlık Bakanlığı Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü tarafından Fiziksel Aktiviteyi Teşvik Projesi 2015-2018 yılları arasında yürütülmüş ve projenin hedef grupları çocuklar ve okullar, üniversiteler ve belediyeler olarak belirlenmiştir. Proje süresi boyunca toplam 1 milyon bisiklet dağıtımı yapılmış ve Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) ile ortaklık sağlayarak ortaokullarda seçmeli spor ve fiziki etkinlik dersi açan ve/veya bisiklet modülü dersini uygulayan okullarda toplam 10.589 bisiklet dağıtılmıştır. ÇŞB tarafından yürütülen Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırmak İçin Belediyelere Bisiklet Yolu Yapımında Kullanılması Amacıyla Maddi Destek Programı kapsamında 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 TL destek sağlanmıştır. Sağlanan desteklerle toplamda 91 km'lik bisiklet yolu yapılması öngörülmüştür.

İLBANK tarafından yürütülen Sürdürülebilir Şehirler Projesi kapsamında Avrupa Birliği tarafından sağlanan 500.000 Euro'luk hibe desteği ile Konya'da Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı hazırlanacaktır. Bu finansal destek, bisikletli ulaşım da dahil olmak üzere tüm aktif ulaşım türlerini ulaşım sisteminin bir parçası olarak kabul eden ve tüm türleri mevcut ulaşım sistemine entegre eden Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları'nın hazırlanması için Türkiye'de ilk olma niteliği de taşımaktadır.

Büyükşehirlerde Bisikletli Ulaşımın Mevcut Durumu

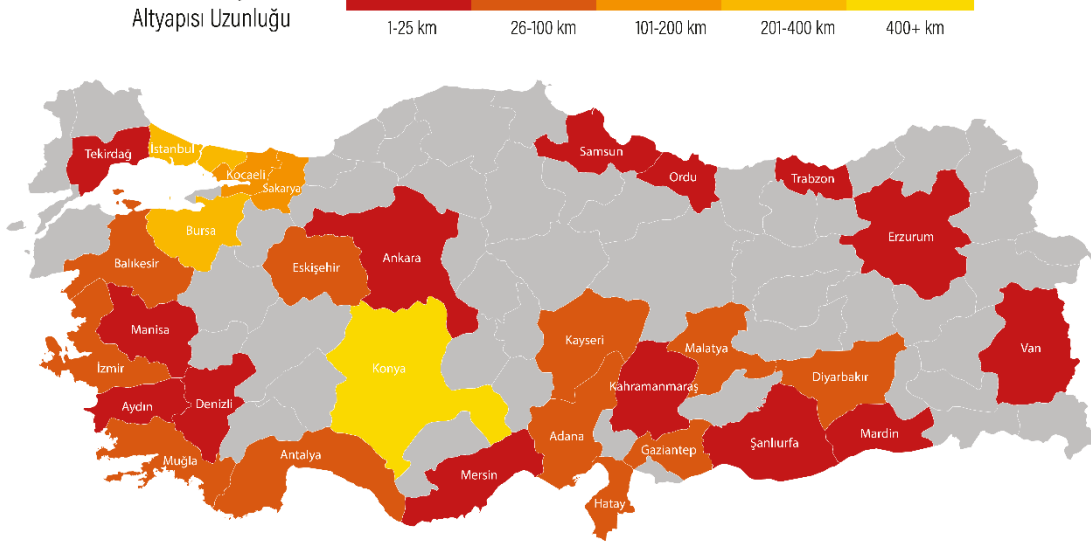
Herkes İçin Bisiklet Projesi kapsamında Türkiye'deki 30 büyükşehirin bisikletli ulaşım ile ilgili mevcut durum tespiti araştırması gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında büyükşehir belediyeleriyle iletişime geçilerek aşağıda yer alan sorular yönetilmiş ve 30 büyükşehirden edinilen bilgiler analiz edilmiştir.

Kurum/kişi bilgileri	<ul style="list-style-type: none"> - Kurumunuzun Adı - Çalıştığınız Daire/Müdürlük Adı - Unvanınız
Bisikletli Ulaşım Altyapısının Mevcut Durumu	<ul style="list-style-type: none"> - Kentinizde bisikletli ulaşım altyapısı var mı? Varsa kaç km? - Kentinizde bisiklet paylaşım sistemi var mı? Varsa: <ul style="list-style-type: none"> -Kim tarafından işletiliyor (belediye ya da özel)? -Kaç km'lik bir alana hizmet ediyor? -Kaç istasyon bulunuyor? -Kiralamaya açık toplam kaç bisiklet bulunuyor? Yoksa: <ul style="list-style-type: none"> -Bisiklet paylaşım sistemi geliştirmeyi düşünüyor musunuz? Planlarınızı aktarır mısınız?
Bisikletli Ulaşım Planlaması	<ul style="list-style-type: none"> - Önümüzdeki 5 yıl içinde, kentinizde bisikletli ulaşım altyapısını geliştirmeyi planlıyor musunuz? Planlıyorsanız kaç km'lik bir altyapı geliştirmeyi düşünüyorsunuz? - Bisikletli ulaşım altyapısı konusunda herhangi bir teşvik/destek/hibe aldınız mı? Aldıysanız açıklar mısınız? - Kentinizin bisiklet master planı bulunuyor mu? Varsa hangi yıllar için hazırlandı? Yoksa, bisiklet master planı hazırlamayı düşünüyor musunuz? - Daha önce bisikletli ulaşım için yerel eylem planı/strateji planı hazırlandı mı? Hazırlandıysa hangi yılları kapsıyordu?
Bisikletli Ulaşım Dair Sosyal Politikalar	<ul style="list-style-type: none"> - Kentinizde bisikletli ulaşımı arttırmaya/teşvik etmeye yönelik ne gibi çalışmalar/kampanyalar yürütüyorsunuz? - Kentinizde bisikletli ulaşım konusunda çalışmalar yürütmekte olan bildiğiniz STK, platform, birlik, federasyon, vakıf, kamu kurumu isimleri nelerdir? - Bisikletli ulaşımın geliştirilmesi konusunda herhangi bir sivil toplum kuruluşuyla çalıştınız mı? Çalıştıysanız isimleri nelerdir? Ne gibi işbirlikleri geliştirdiniz?

Şekil 4: Büyükşehirlerde Mevcut Durum Tespiti Çalışmasında Büyükşehirlere Yönetilen Sorular

Çalışma kapsamında 30 büyükşehirin 16'sında 25 km'den daha uzun bisiklet yolu olduğu ve 13 büyükşehirde bisiklet paylaşım sistemi olduğu tespit edilmiştir. Şekil 5'te görüldüğü üzere, Türkiye'de en uzun bisiklet yolu altyapısı 550 km'lik bisiklet yolu ile Konya'da bulunmaktadır. Konya'nın ardından sırasıyla Bursa (368 km), İstanbul (314 km) ve Sakarya (169 m) şehirleri gelmektedir. Büyükşehirlerin %36'sında bisiklet yolu uzunluğu 26-100 km arasında ve %46'sında bisiklet yolu uzunluğu 1-25 km arasındadır.

Bisikletli Ulaşım
Altyapısı Uzunluğu



Şekil 5: Büyükşehirlerde Bisikletli Ulaşım Altyapısı - Bisikletli Ulaşım Altyapısı Uzunluğu (Kaynak: WRI Türkiye, Herkes İçin Bisiklet Projesi, 2022)

Şekil 6'da görüldüğü üzere, Türkiye'deki büyükşehirlerin %43'ünde bisiklet paylaşım sistemi bulunmaktadır. Paylaşım sistemlerinin kapasiteleri incelendiğinde istasyon ve kiralanabilir bisiklet sayısı bakımından İstanbul, 262 istasyon ve 2600 bisiklet sayısı ile en kapsamlı bisiklet paylaşım sistemine sahip olan büyükşehirdir. İstanbul'u takiben kapsamlı bisiklet paylaşım sistemine sahip olan şehirler Kocaeli, Konya, İzmir ve Kayseri'dir. Bu şehirlerde istasyon sayıları 55 ile 87 arasında, bisiklet sayıları ise 520 ile 890 arasında değişmektedir. Diğer 7 büyükşehirde ise istasyon sayıları 1 ile 15 arasında, bisiklet sayıları ise 20 ile 120 arasında değişmektedir. Bu veriler büyükşehirlerin %23'ünde bisiklet paylaşım sisteminin henüz gelişmekte olduğunu göstermektedir.



Şekil 6: Büyükşehirlerde Bisikletli Ulaşım Altyapısı - Bisiklet Paylaşım Sistemi (Kaynak: WRI Türkiye, Herkes İçin Bisiklet Projesi, 2022)

Büyükşehirlerin “Önümüzdeki 5 yıl içinde, kentinizde bisikletli ulaşım altyapısını geliştirmeyi planlıyor musunuz? Planlıyorsanız kaç km’lik bir altyapı geliştirmeyi düşünüyorsunuz?” sorusuna ilişkin cevapları aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tablo 1’de görüldüğü üzere Türkiye’deki büyükşehirlerin %80’inde bisiklet yollarının artırılmasına ilişkin planlama çalışmaları yapılmaktadır ve %63’ünde yapılması planlanan bisiklet yolu uzunluğu hedefleri net bir şekilde verilmiştir. İstanbul, Sakarya, Konya gibi bisikletli ulaşım altyapısı uzunluğu konusunda öne çıkan şehirlerde 100 km ve üstü bisiklet yolu inşa hedefi bulunmakta, büyükşehirlerin %26’sında ise 50 km ile 5 km arasında bisiklet yolu yapma hedefi bulunmaktadır.

Tablo 1: Büyükşehirlere 5 Yıllık Bisikletli Ulaşım Altyapı Planları

Büyükşehirler	Altyapı geliştirme planı varlığı	Planlanan Bisiklet Yolu Uzunluğu (km)
1 Adana	Evet	108
2 Ankara	Evet	44
3 Antalya	Evet	79
4 Aydın	Evet	Belirli Değil
5 Balıkesir	Evet	24
6 Bursa	Evet	Belirli Değil
7 Denizli	Hayır	-
8 Diyarbakır	Evet	87
9 Erzurum	Hayır	-
10 Eskişehir	Evet	72
11 Gaziantep	Evet	97
12 Hatay	Evet	80
13 İstanbul	Evet	736
14 İzmir	Evet	103
15 Kahramanmaraş	Evet	11
16 Kayseri	Evet	32
17 Kocaeli	Evet	33
18 Konya	Evet	100
19 Malatya	Evet	10
20 Manisa	Evet	Belirli Değil
21 Mardin	Evet	6
22 Mersin	Evet	82
23 Muğla	Evet	77,6 (kentsel alanda) ve 377 (kırsal alanda)
24 Ordu	Hayır	-
25 Sakarya	Evet	331
26 Samsun	Evet	82
27 Şanlıurfa	Hayır	-
28 Tekirdağ	Evet	Belirli Değil
29 Trabzon	Hayır	-
30 Van	Hayır	-

Kaynak: WRI Türkiye, Herkes İçin Bisiklet Projesi, 2022

Yapılan çalışma sonucunda yalnızca İstanbul, İzmir ve Konya’da bisiklet ana planı bulunduğu tespit edilmiştir. Muğla, Gaziantep, Kocaeli, Sakarya ve Samsun’da bisiklet ana planı hazırlıkları devam etmektedir. Bisikletli ulaşım ile ilgili yerel eylem planı ise sadece İstanbul’da bulunmaktadır.

Bisikletli ulaşım altyapısını kurmak için büyükşehirlerin %23’ü teşvik, destek ya da hibe almıştır. İstanbul ve Ankara uluslararası fon kaynaklarından yararlanmış; Konya hem uluslararası hem de yerel kamu fonlarından yararlanmış; Antalya, Sakarya ve Hatay yalnızca yerel kamu fonlarından yararlanmış; Manisa ise yerel bir özel firmanın sağladığı fondan yararlanmıştır.

Büyükşehirlerin %36’sında altyapı yatırımları ve planlama çalışmalarının yanı sıra, bisikletin yaygınlaştırılması için destekleyici politikalar uygulanmaktadır. Bu politikalar incelendiğinde (Tablo 2), bisikletli ulaşımı teşvik için kullanılan en yaygın yöntemin farkındalık çalışmaları ve bisiklet sürüşü etkinlikleri olduğu görülmektedir.

Tablo 2: Büyükşehirlerde Bisikleti Yaygınlaştırmak İçin Geliştirilen Destekleyici Politikaları

	Eğitim	Farkındalık Çalışmaları	Bisiklet Sürüşü Etkinlikleri	Toplu Taşıma ile Entegrasyon	Kamu Personeli için Bisikletli Ulaşım Teşviği	Yarışma ve Çekilişler
Adana	-	✓	✓	-	-	-
Ankara	-	✓	✓	-	-	-
Antalya	-	-	-	✓	✓	-
Eskişehir	-	✓	-	-	-	-
Gaziantep	✓	✓	✓	✓	✓	✓
İstanbul	✓	✓	-	✓	-	-
İzmir	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kayseri	-	-	✓	-	-	-
Kocaeli	-	✓	✓	-	-	✓
Konya	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Muğla	-	✓	-	-	-	-
Sakarya	-	✓	✓	-	-	✓

Kaynak: WRI Türkiye, Herkes İçin Bisiklet Projesi, 2022

Büyükşehirlerin %40’ında STK’ların belediye çalışmalarına dahil edildiği tespit edilmiştir. Ankara, Antalya, Adana, Kocaeli ve Samsun’da yapılan sivil toplum iş birlikleri ortak toplantılar düzenlenmesi ve belediye tarafından düzenlenen çalıştay ve etkinliklere STK’ların da dahil edilmesi düzeyindedir. İstanbul, İzmir, Konya, Muğla, Gaziantep, Eskişehir ve Sakarya’da ise STK’larla ortak farkındalık çalışmaları ve teknik çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

BİSİKLETLİ ULAŞIMIN POTANSİYELLERİ VE SINIRLILIKLARI: GZFT ANALİZİ

Bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılması bölgeler, kentler, kasabalar, mahalleler için büyük potansiyeller barındırmaktadır. Öncelikle bisiklet, diğer ulaşım türleriyle kıyaslandığında, aktif bir ulaşım türü olduğu için sağlıklıdır. Bunun yanında esnektir, hızlıdır ve bu nedenle de zamandan tasarruf sağlar. Bir diğer önemli husus ise bisikletin diğer özel araçlara oranla ucuz olması ve toplumun önemli bir kısmının maddi olarak erişebileceği bir konumda bulunmasıdır.

Bisiklet endüstrisi; bisiklet üretim, perakendeciler, bisiklet kiralama sistemleri ve tamir servisleri gibi pek çok oyuncudan oluşmaktadır. Sektör, ülke için önemli bir büyüme potansiyeline sahiptir. Bisikletli ulaşım, kentlerin sürdürülebilir hareketlilik çözümleri için en temel öğelerden birisidir. Bisiklete binmek sıfır emisyon salımına sebep olduğundan ulusal ve uluslararası çevre ve iklim koruma hedeflerine ve özellikle Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'na ulaşılmasına yardımcı olur.

Bu potansiyeller ve potansiyelleri gerçekleştirme konusundaki engeller göz önüne alındığında aşağıda yer alan, Türkiye'de kent içi bisikletli ulaşım konusundaki güçlü yönler, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler ortaya çıkmıştır.

Tablo 3: GZFT Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
<ul style="list-style-type: none">ÇŞB tarafından hazırlanmış olan Bisiklet Yolları Yönetmeliği'nin varlığıÇeşitli kamu kurumlarının bisikletli ulaşım ve bisikletli ulaşım altyapısı için vermekte oldukları hibe destekleri5216 sayılı Kanunun 9'uncu maddesine "hazırlanacak ulaşım ana planlarında bisikletli ulaşımına yer verilmesi ya da bisikletli ulaşım ana planının hazırlanması" bilgisinin eklenmesi7261 sayılı Türkiye Çevre Ajansı kurulmasına yönelik kanunun yürürlüğe girmesi ve sıfır atık yaklaşımı, kaynak verimliliği, döngüsel ekonomi gibi konuların önceliklendirilmesiGüncel Ulusal Kalkınma Planında "Kentlerimizde motorsuz ulaşım türlerinin (yaya ve bisiklet) kullanımının özendirilmesi" hedefinin yer almasıKentlerde aktif bisikletli STK'larının hızla artıyor olması	<ul style="list-style-type: none">Merkezi yönetim, yerel yönetim ve sivil toplum arasındaki koordinasyon problemleri; kurumlar arası bürokrasinin yavaş olmasıBisiklet Yolları Yönetmeliğinde belirlenen standartların yerelin farklı koşullarına adapte edilememesiUlaşım altyapısının motorlu araçlar önceliklendirilerek inşa edilmiş olmasıKentlerde yeterli ve güvenli bisiklet altyapısının bulunmamasıArazi kullanım planları ile ulaşım planlarının bütünleşik olmamasıNoktasal arazi kullanım kararları, karar değişiklikleri, kentsel dönüşüm uygulamalarının yaygın olması ve bu kararlar verilirken ulaşım etkilerinin göz ardı edilmesiBisikletli ulaşımın toplum tarafından yeterli düzeyde benimsenmemesiBisikletin toplumda çocuklar ve gençler için bir oyun aracı olarak algılanmasıÇocuklara bisiklet ve trafik eğitiminin verilmemesi

- Küçük yerleşim alanları ile görece uygun iklim ve topografyaya sahip İç Anadolu kentlerinde var olan bisiklet kültürü
- Bisiklet altyapısı, toplu taşıma ile entegrasyon, paylaşım sistemi gibi alanlarda yerel iyi örneklerin varlığı
- Bisikletli Ulaşım Ana Planı hazırlayan kent sayısının yıllar içerisinde artıyor olması
- Ulaşım Ana Planlarının düzenli olarak revize edilmesinin zorunlu olması
- Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarına (SUMP) yönelik Türkçe bir rehberin hazırlanmış olması ve bu planların kentlerde giderek yaygınlaşıyor olması
- Avrupa Yeşil Mutabakatı'nda bisikletli ulaşım konusuna önemli bir yer verilmesi
- Eurovelo ve Akdeniz Bisiklet Rotası gibi uluslararası rotalara çeşitli kentlerin dahil olması
- Bisiklet kullanımı hakkında farkındalığın artıyor olması
- Elektrikli Bisiklet gibi yeni bisiklet türlerinin ülkemizde yaygınlaşması

- Bisiklete binmenin bir rekreasyon faaliyeti olarak algılanması
- Trafikte bisikletlilerin haklarının bilinmiyor olması
- Diğer taşıt kullanıcılarının bisikletli ulaşım konusunda farkındalıklarının ve bilgilerinin eksik olması
- Bisiklet kullanımına ilişkin rol model eksikliği (bakan, milletvekili, vali vb.)
- Kentlerde toplu taşıma araçlarıyla yeterli entegrasyonun sağlanmamış olması
- Park halinde bulunan bisikletler ve bisiklet paylaşım sistemlerine yönelik vandalizm hareketleri
- Vandalizme ve bisiklet hırsızlıklarına yönelik caydırıcı cezaların olmaması
- Kentsel kullanım alanlarının, ofislerin, kamu kurumlarının bisikletli ulaşım için gerekli donanıma sahip olmaması
- Mevcut bisiklet yollarının birbirinden kopuk olması, bir ağ oluşturulmaması
- Yerel ve merkezi yönetim kurumlarında zaman, yetişmiş personel ve bütçe kısıtları
- Eğitim müfredatında bisikletin yer almaması
- Sürücü belgesi sınavlarında ve müfredatında bisikletli ulaşım ile ilişkin eksiklik
- Özellikle taşıt trafiğinin yoğun olduğu kent merkezlerinde, bisikletli ulaşımın artması için güvenli bisiklet park alanlarının olmaması
- Trafik denetimlerinin yetersizliği
- Bisiklet ve yayanın toplum tarafından ulaşım türü olarak algılanmaması
- Bisiklet ve parçalarının pahalı olması
- Bisiklet satışlarında devlet tarafından alınan verginin yüksek olması

FIRSATLAR

- İklim krizinin tüm dünyanın gündeminde olması ve bisikletli ulaşımın iklim krizinin etkilerini azaltmada bir araç olarak değerlendiriliyor olması
- Türkiye'nin Paris İklim Anlaşması'nı imzalamış olması
- Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarında adil, sürdürülebilir ulaşımın desteklenmesi
- Sıfır karbon kentler, 15 dakikalık şehir gibi yaya ve bisikletli ulaşımı önceliklendiren kentsel gelişim yaklaşımlarının tüm dünyada hızla yayılıyor olması
- Büyük kentlerde giderek artan taşıt trafiğine alternatif çözümlerin aranıyor olması
- Ulaşım harcamalarının giderek artması ve buna bağlı olarak daha ekonomik ulaşım biçimlerinin tercih edilme potansiyeli
- Sağlıklı ve aktif yaşam konusunda pek çok farklı sektörde yapılmakta olan farkındalık çalışmaları
- SUMP yaklaşımını destekleyen uluslararası fonlar
- İLBANK tarafından SUMP için ilk kez finansal destek verilmesi

TEHDİTLER

- Kentlerde e-scooter gibi farklı mikro hareketlilik araçlarının popüler olması ve hızla yaygınlaşması
- Özel araç sahipliğinin hızlı bir şekilde artış gösteriyor olması
- Sürdürülebilir ulaşım türlerine toplumun adapte olamaması
- Bisikletin düşük gelir grubuna yönelik bir ulaşım aracı olduğuna dair algı
- Hava şartlarına karşı hassasiyet
- İthal hammaddeye bağımlı bisiklet üretimi
- Motorsikletli kuryelerin çoğalması ve bisiklet yollarını kullanmaları

Kaynak: WRI Türkiye, Herkes İçin Bisiklet Projesi, 2022

TÜRKİYE KENT İÇİ BİSİKLETLİ ULAŞIM VİZYONU

Eylemler gerçekleştirilirken ve stratejik kararlar alınırken ihtiyaç duyulacak, odaklanması gereken yönü unutmamak amacıyla “Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı”nın vizyonu belirlenmiştir.

29-30 Kasım 2021 tarihinde İstanbul’da düzenlenen çalıştayda 8 şehirden gelen belediye ve STK temsilcileri ile merkezi yönetim temsilcilerine, strateji planının vizyonunu belirlemek üzere ‘Türkiye’nin bisikletli ulaşım vizyonunda hangi kavramlar yer almalıdır?’ diye sorulmuştur.

Yapılan çalışmada, aşağıdaki kavram haritası elde edilmiştir.



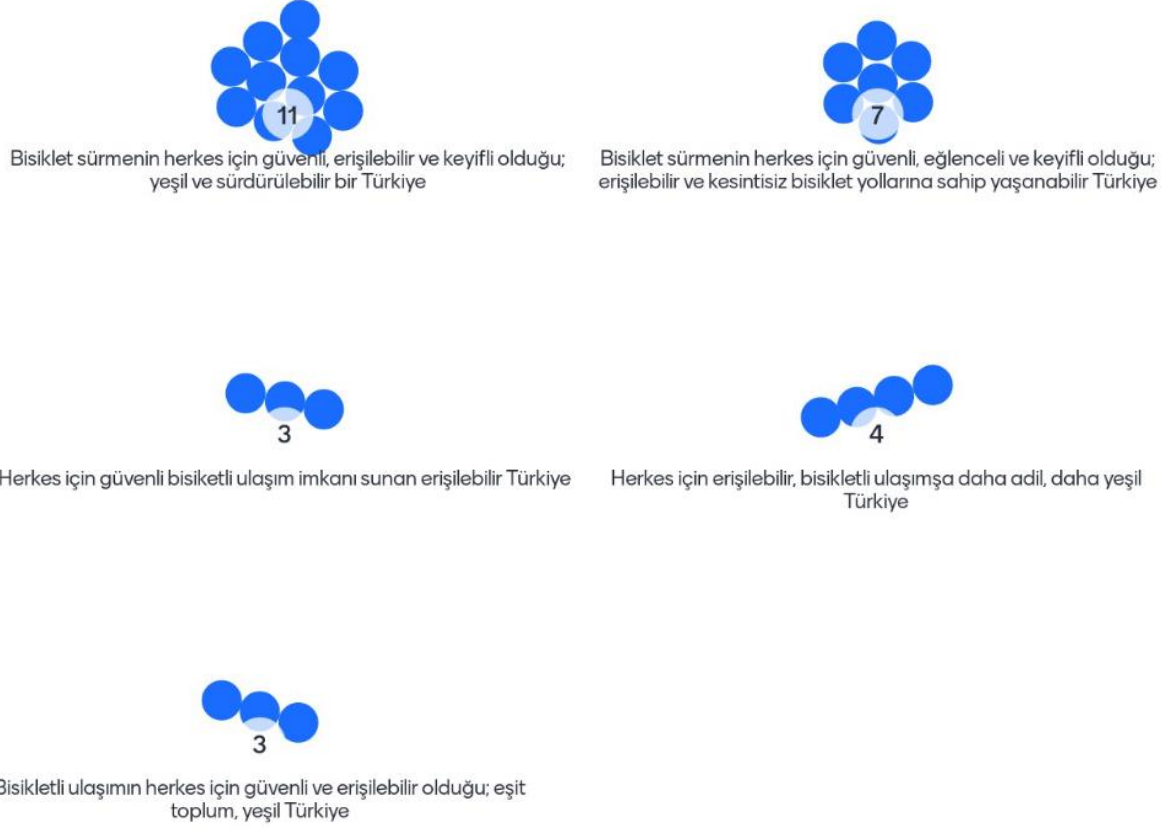
Şekil 7 Kavram Haritası

Kavram haritasından da görülebileceği gibi, katılım sağlayan 28 kişinin vizyonda yer almasını en gerekli gördükleri iki kavram “güvenli” ve “erişilebilir” olmuştur. Bunun yanında yeşil, sağlık, eşitlik, sürdürülebilirlik, kesintisiz kavramları da vizyonda kullanılması beklenen diğer kavramlardır.

İlgili kavramlar kullanılarak aşağıda sıralanan 5 vizyon cümlesi oluşturulmuştur.

- ✓ Bisiklet sürmenin herkes için güvenli, erişilebilir ve keyifli olduğu; yeşil ve sürdürülebilir bir Türkiye
- ✓ Bisiklet sürmenin herkes için güvenli, eğlenceli ve keyifli olduğu; erişilebilir ve kesintisiz bisiklet yollarına sahip yaşanabilir Türkiye
- ✓ Bisikletli ulaşımın herkes için güvenli ve erişilebilir olduğu; eşit toplum, yeşil Türkiye
- ✓ Herkes için güvenli bisikletli ulaşım imkanı sunan erişilebilir Türkiye
- ✓ Herkes için erişilebilir, bisikletli ulaşım ile daha adil, daha yeşil Türkiye

Yapılan oylama sonucunda ise ilk seçenek en fazla oyu almış ve planın vizyonu olarak seçilmiştir.



Şekil 8 Çalıştay Sırasında Oylamaya Sunulan Vizyon Önerileri ve Oylama Sonuçları

Buna göre, Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı (2030)'nın vizyonu,

“Bisiklet sürmenin herkes için güvenli, erişilebilir ve keyifli olduğu; yeşil ve sürdürülebilir bir Türkiye”

olarak belirlenmiştir.

EYLEM ALANLARI

Kent içi bisikletli ulaşım; kentsel gelişme, toplumsal yapı, ekonomik gelişme ve kalkınma gibi pek çok alana ilişkilendirilebilecek ve bu alanlarla birlikte ele alınması gereken çok katmanlı bir konudur.

Bisiklete binme, sürdürülebilir geleceğe yönelik hareketliliğin önemli bir bileşenidir. Kentlerde, bisikletli ulaşımı arttırmak için yasal ve yönetsel bir paradigma değişikliğine ihtiyaç bulunmaktadır. Temel ön koşul, bisikletin aktif olarak teşvik edilmesine ve yeterli finansmana izin veren modern bir yasal çerçevedir.

Bisiklet, hem kısa hem de uzun mesafelerde, tek ulaşım şekli veya toplu taşıma ile birlikte birçok çalışan ve öğrenci için tercih edilen ulaşım şekli özelliğindedir. Bu nedenle de herkes tarafından anlaşılabilir, kesintisiz, güvenli ve çekici bisiklet altyapısının ülkedeki tüm kentlerde geliştirilmesi, bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasında çok önemlidir. Güvenli ve davetkar altyapının yanında, özel ve çok yönlü bisiklet türleri, paylaşım sistemleri, hedef gruba özel iletişim stratejileri, bisiklete binmenin sağlık yararları üzerine eğitim, hareketlilik eğitimi, bisiklet kullanımı için temel yapı taşlarıdır. Çocukları ve gençleri bisiklete binmeye motive etmek özellikle önemlidir. Bu, yetişkinlikte daha sürdürülebilir hareketliliğin temelini oluşturur ve bisiklet, yaşamın tüm evrelerinde günlük hayatın bir parçası haline gelir. Bunların yanında, bisikletli ulaşım son yılların en önemli konusu olan iklim krizlerine karşı da kentsel ulaşımın negatif etkisini azaltacak niteliktedir.

Bu kapsamdan yola çıkarak bisikletli ulaşımı tüm ana katmanlarıyla ele almak amacıyla beş eylem alanı belirlenmiştir.

Bu eylem alanları:



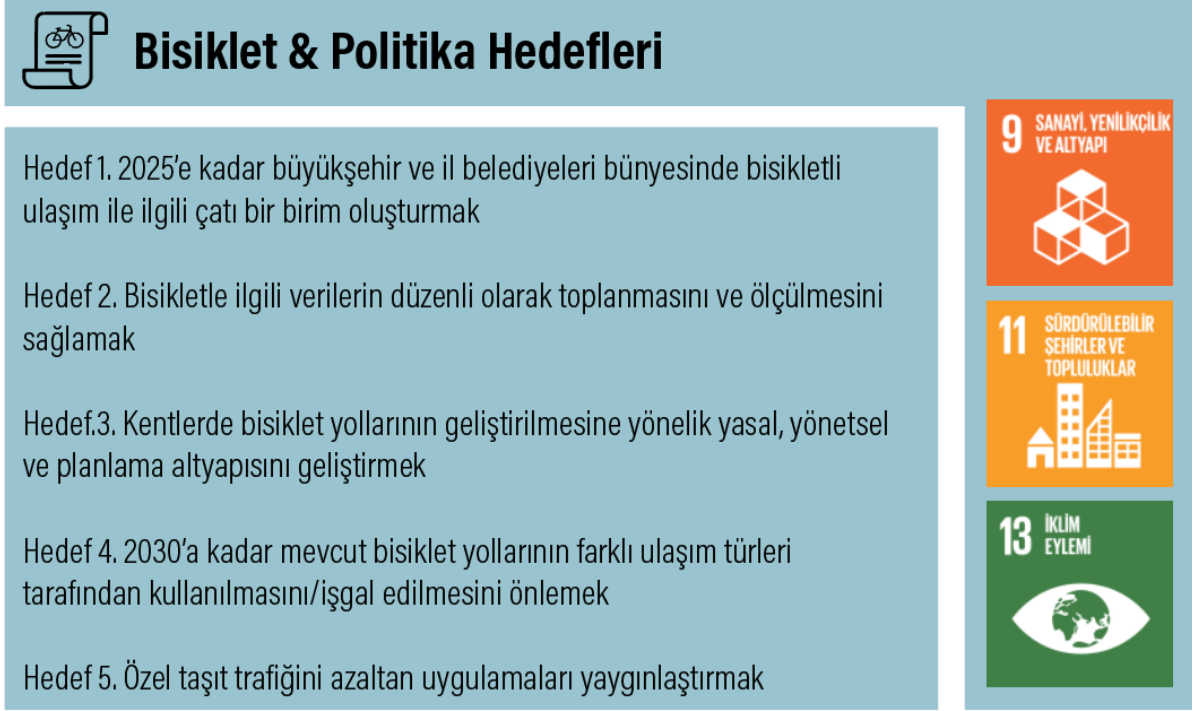
Şekil 9: Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı Eylem Alanları

Sıralanan eylem alanlarına yönelik geliştirilen hedef ve stratejiler takip eden bölümde sunulmaktadır.

Bisiklet & Politika

Bisiklet & Politika eylem alanının yön gösterici ilkesi “Bisikletli ulaşım için güçlü yönetim” olarak belirlenmiştir. Bu ilke doğrultusunda da dört hedef ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler ortaya konmuştur.

Bisiklet & Politika eylem alanı altında özellikle Türkiye’de bisikletli ulaşım mevzuatında yer alan; yer alıyorsa da düşünülmesi gereken yasalara, yönetmeliklere, ortak çalışılan platformlara, veri yönetimine, uygulamalara referans verilerek hedefler belirlenmiştir.



Şekil 10: Bisiklet & Politika Hedefleri

Hedef 1. 2025'e kadar büyükşehir ve il belediyeleri bünyesinde bisikletli ulaşım ile ilgili çatı birim oluşturmak

Gerekçe: Türkiye’de büyükşehirlerde ve il belediyelerinde ulaşım ile ilgili konular farklı müdürlükler ve birimler altında ele alınmaktadır. Bisikletli ulaşım konusu ise genellikle ulaşım daire başkanlıkları dahilindedir. Son yıllarda, İzmir, İstanbul gibi bazı şehirler, ulaşım daire başkanlıklarına bağlı “bisiklet şefliği” birimleri ile kent içi bisikletli ulaşım ile ilgili yoğunlaştırılmış çalışmalar yürütmektedir. Buna benzer bir yapının Türkiye’nin tüm şehirlerine yaygınlaştırılması ve kurulacak birimin belediye bünyesindeki diğer ilgili birimlerle ve merkezi yönetimle iletişim ve koordinasyonu sağlanmalıdır.

Stratejiler:

- S1.1. Oluşturulacak çatı birimde bisikletli ulaşım altyapısı, iletişimi, farkındalık çalışmaları, sosyal ve ekonomik etkileri ve veri değerlendirmelerini yapacak yeterli sayıda uzmanın istihdam edilmesi

- S1.2. Oluşturulacak çatı birimden ilgili bir temsilcinin UKOME'ye dahil edilmesi; belediyede UKOME biriminin olmaması halinde ise, ulaşım kararlarının alındığı ilgili birime dahil edilmesi
- S1.3. Merkezi yönetimin bisikletle ilgili kurulacak birim ile iletişimin kuvvetlendirilmesi amacıyla ülke genelinde en az yılda iki kez koordinasyon toplantılarının düzenlenmesi
- S1.4. Belediyelerin faaliyet planlarında bisikletli ulaşım biriminin faaliyetlerine ayrıca yer verilerek görünürlüğünün sağlanması

Hedef 2. Bisikletle ilgili verilerin düzenli olarak toplanmasını ve ölçülmesini sağlamak

Gerekçe: Geçmiş deneyimlerden ders çıkarmak ve geleceğe dönük planlama yapabilmek ancak veri kullanılarak yapılabilir. Bu nedenle bisikletle ilgili olarak bisikletli kullanıcı sayıları, hangi hatların yoğun olarak kullanıldığı, çarpışma verileri gibi kayıtların elde edilmesi ve güncel tutulması son derece önemlidir.

Stratejiler:

- S2.1. GIS tabanlı sistemlerin kullanılarak verinin sürekli güncel tutulması
- S2.2. Merkezi ve yerel yönetimlerde veri toplama ve değerlendirmeye yönelik yeterli alansal uzmanlığı olan personelin bulundurulması
- S2.3. Merkezi bir takip sistemiyle her kentin bisikletli ulaşım yatırımlarının takip edilmesi

Hedef 3. Kentlerde bisiklet yollarının geliştirilmesine yönelik yasal, yönetsel ve planlama altyapısını geliştirmek

Gerekçe: Türkiye'de son 10 yılda bisikletli ulaşım mevzuatta yer bulmaya başlamış ve bisiklet yollarının tasarımı, bisiklet park yerlerinin kriterleri belirlenmiştir. Aynı zamanda bisikletli ulaşım ve bisikletin ulaşım sistemine entegrasyonuna ilişkin ilkeler de mevzuat aracılığıyla tanımlanmıştır. Ulusal ölçekte hazırlanan bu politikaların farklılaşan yerel koşullarda uygulanabilir olması için daha detaylı çalışmalar gerekmektedir ve güncel kentsel hareketlilik planlaması yöntemleri kullanılmalıdır.

Stratejiler:

- S3.1. 2023 yılına kadar mevcut bisiklet yollarının belediyeler tarafından imar planlarına işlenmesi
- S3.2. Yeni geliştirilecek bisiklet yollarının planlı bir biçimde yapılması amacıyla "Bisiklet Ana Planlarının" 81 il geneline yaygınlaştırılması / 2029'da tüm illerde bunların yapılmasının zorunlu hale getirilmesi, toplu taşıma entegrasyon stratejilerini içermesi
- S3.3. Şehirlerde SUMP'ların yaygınlaşmasının sağlanması
- S3.4. Ulusal mevzuatı yerelin ihtiyaçlarına göre uyumlaştırmak için her şehirde bisikletli ulaşım kılavuzlarının hazırlanmasının sağlanması
- S3.5. Merkezi ve yerel yönetim bütçelerinde ve strateji planlarında bisikletli ulaşımın ayrı bir yatırım kalemi olarak tanımlanması
- S3.6. Altyapı yatırımlarının planlanmasına ilişkin bürokratik engellerin aşılması

Hedef 4. 2030'a kadar mevcut bisiklet yollarının farklı ulaşım türleri tarafından kullanılmasını / işgal edilmesini önlemek

Gerekçe: Mevcut bisiklet yollarıyla ilgili neredeyse tüm kentlerdeki ortak sorunlardan birisi özel araçlarla yaşanan çatışmalardır. Her kentin ortak sorunu olan bisiklet yolu işgallerine ilişkin uzun vadeli ve kararlı yaptırımlar uygulanmalı ve politikalar geliştirilmelidir.

Stratejiler:

- S4.1. Bisiklet yolu ayırıcılarının yönetmeliklere uygun standartlara göre uygulanması
- S4.2. Elektronik Denetim Sistemleri ile yaptırımlar uygulanması
- S4.3. Emniyet Genel Müdürlüğü ile iş birliği yapılarak bisiklet yollarına ilişkin denetimlerin sağlanması
- S4.4. Bisiklet kullanıcısı olan fahri müfettişlerin sayısının artırılması

Hedef 5. Özel taşıt trafiğini azaltan uygulamaları yaygınlaştırmak

Gerekçe: Bisiklet kullanım oranı yüksek ve bisiklet dostu olarak bilinen kentlerdeki iyi uygulama örnekleri göstermektedir ki, bisiklet kullanımını artırmak için çevre dostu ve katılımcı bir vizyon benimsenerek kentlerde özel taşıt trafiği baskınlığını azaltacak yaptırımlar verimli sonuçlanmaktadır.

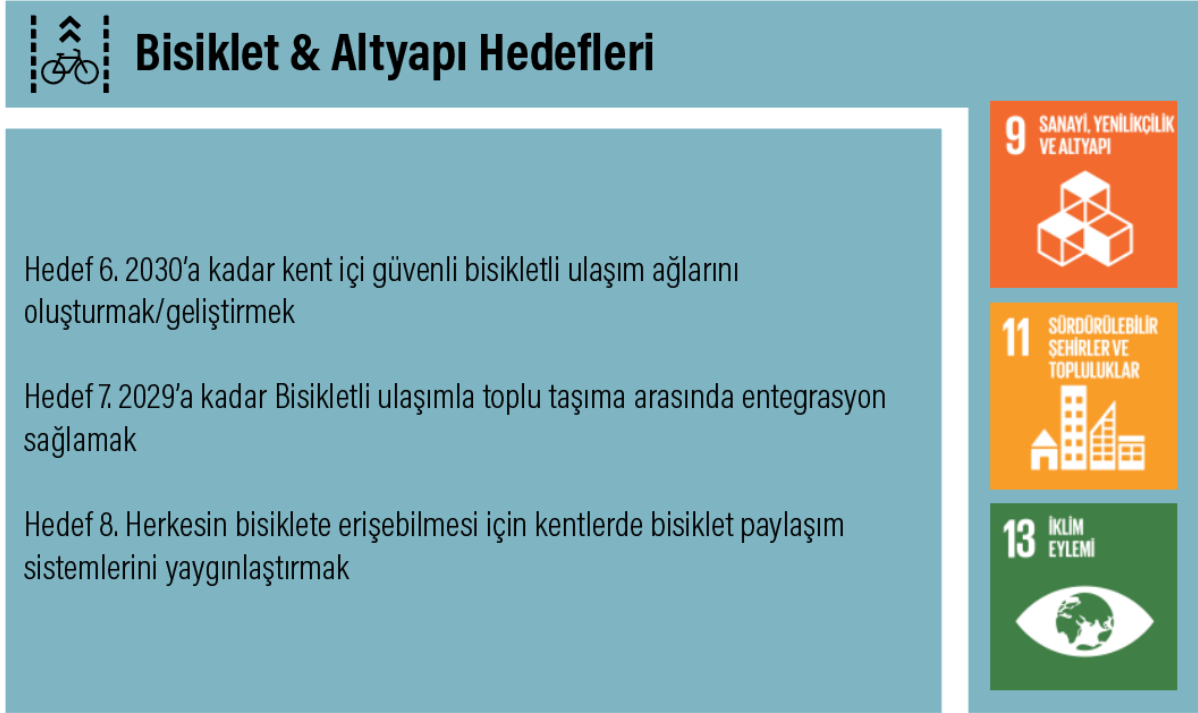
Stratejiler:

- S5.1. Kent merkezlerinde, okul ve hastane çevrelerinde 30 km/s bölgelerinin planlanması
- S5.2. Yaya bölgeleri ve güzergahlarının belirlenmesi
- S5.3. Özel araç vergilerinin artırılması

Bisiklet & Altyapı

Bisiklet & Altyapı eylem alanının yön gösterici ilkesi “kesintisiz ve güvenli bisiklete binmek” olarak belirlenmiştir. Bu ilke doğrultusunda hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler ortaya konmuştur.

Bisiklet & Altyapı eylem alanı altında özellikle yol güvenliği, entegrasyon, erişim, bisiklet ağları, paylaşım sistemleri gibi altyapıyı destekleyen konulara referanslar verilerek hedefler belirlenmiştir.



Şekil 11: Bisiklet & Altyapı Hedefleri

Hedef 6. 2030'a kadar kent içi güvenli bisikletli ulaşım ağlarını oluşturmak/geliştirmek

Gerekçe: Bisikletin verimli ve sağlıklı bir biçimde kentlerde tercih edilebilir olması için bisikletli ulaşım altyapısının, kentin ulaşım altyapısını izleyecek biçimde bir ağ olarak kurgulanması ve uygulanması gerekmektedir.

Stratejiler:

- S6.1. Bisiklet ana planı ya da yoksa ulaşım ana planları temel alınarak bisikletli ulaşım ağlarının oluşturulması
- S6.2. Farklı bisiklet yolu türleri birlikte kullanılarak kesintisiz bisiklet ağ tasarımlarının oluşturulması
- S6.3. Kentlerde sık kullanılan iş-ev, okul-ev, alışveriş-ev güzergahlarının bisiklet ağlarının ana aksları olarak belirlenmesi
- S6.4. Kavşaklarda bisikletli ulaşımı öncelikleyen geometrik düzenlemelerin yapılması
- S6.5. Yatay-düşey işaretlemeler ve bisiklet sinyalizasyonu uygulamalarının yapılması

- S6.6. Kamu kurumları başta olmak üzere, okullarda, iş yerlerinde güvenli park alanları oluşturularak kullanıcıların güvenle bisikletlerini kullanmalarının sağlanması
- S6.7. Ana taşıt güzergahlarının paralelinde devam eden tali güzergahların ana bisiklet yolu güzergahları olarak değerlendirilmesi

Hedef 7. 2030'a kadar bisikletli ulaşım ile toplu taşıma arasında entegrasyon sağlamak

Gerekçe: Bisikletin tercih edilen bir ulaşım aracı olması için kentlilerin bisikletlerini güvenli bir şekilde muhafaza edebileceklerine ve toplu taşıma kullanırken konforlu bir şekilde yolculuk edebileceklerine ilişkin çözümlerin uygulanması/yaygınlaşması gerekmektedir.

Stratejiler:

- S7.1. İstasyon ve duraklarda güvenli bisiklet park alanları/duraklarının oluşturulması
- S7.2. Aktarma alanlarında bisiklet paylaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması
- S7.3. Toplu taşıma araçlarında bisikletlilere tanımlı alanlar ayrılması
- S7.4. Ev-iş arası ve ev-okul arası yolculukların gerçekleştiği zirve saatlerde toplu taşıma araçlarında bisikletlilere daha fazla alan ayrılması

Hedef 8. Herkesin bisiklete erişebilmesi için kentlerde bisiklet paylaşım sistemlerini yaygınlaştırmak

Gerekçe: Bisiklet sahibi olmadan da güvenli, konforlu ve ucuz biçimde bisiklet kullanarak ulaşımın sağlanabilmesi adına kentlerde bisiklet paylaşım sistemleri kurulmalı/yaygınlaştırılmalıdır.

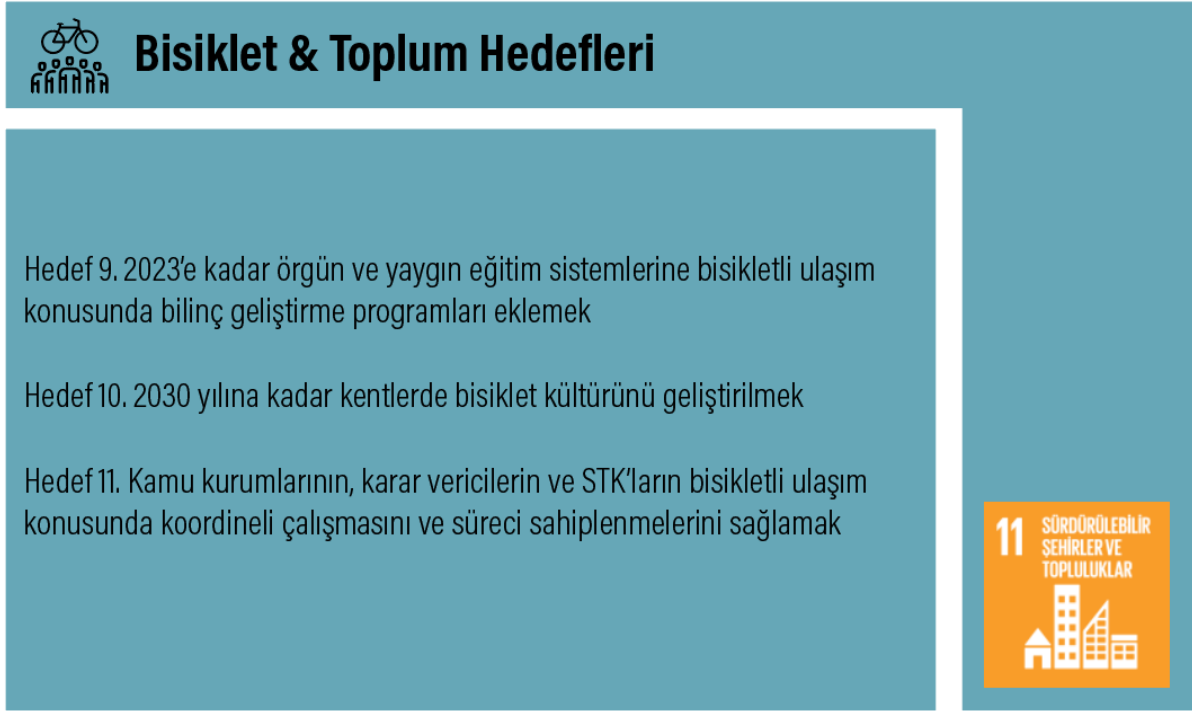
Stratejiler:

- S8.1. Paylaşım sistemi bulunan kentlerde istasyon sayılarının çoğaltılması ve çeşitlendirilmesi (tandem bisiklet, çocuk bisiklet vb.)
- S8.2. Bisiklet paylaşım sistemlerinde kullanılmak üzere yazılım geliştirilmesi ve sayısal veri toplanması için yazılım firmalarının teşvik edilmesi (sektör olarak ele alınması)
- S8.3. Belediyelerin bisiklet paylaşım sistemlerine e-bisikletlerin entegre edilmesi
- S8.4. Paylaşımlı e-bisiklet sistemlerinin maliyeti göz önünde tutularak ve bir iş modeli olarak düşünülerek özel girişimcilere açılması

Bisiklet & Toplum

Bisiklet & Toplum eylem alanının yön gösterici ilkesi “doğru iletişim ve eğitim bir bisiklet kültürü yaratır” olarak belirlenmiştir. Bu ilke doğrultusunda hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler ortaya konmuştur.

Bisiklet & Toplum eylem alanı altında özellikle farkındalık çalışmaları, savunuculuk çalışmaları, kampanyalar vb. konular ele alınarak hedefler belirlenmiştir.



The image shows a graphic titled "Bisiklet & Toplum Hedefleri" (Bicycle & Society Goals). It features a blue background with a white border. On the left, there is a small icon of a bicycle and a group of people. The main text lists three goals: Goal 9 (2023), Goal 10 (2030), and Goal 11. On the right, there is a small orange box with the number 11 and the text "SÜRDÜRÜLEBİLİR ŞEHİRLER VE TOPLULUKLAR" (Sustainable Cities and Communities) along with an icon of buildings.

Bisiklet & Toplum Hedefleri

Hedef 9. 2023'e kadar örgün ve yaygın eğitim sistemlerine bisikletli ulaşım konusunda bilinç geliştirme programları eklemek

Hedef 10. 2030 yılına kadar kentlerde bisiklet kültürünü geliştirilmek

Hedef 11. Kamu kurumlarının, karar vericilerin ve STK'ların bisikletli ulaşım konusunda koordineli çalışmasını ve süreci sahiplenmelerini sağlamak

11 SÜRDÜRÜLEBİLİR ŞEHİRLER VE TOPLULUKLAR

Şekil 12: Bisiklet & Toplum Hedefleri

Hedef 9. 2023'e kadar örgün ve yaygın eğitim sistemlerine bisikletli ulaşım konusunda bilinç geliştirme programları eklemek

Gerekçe: Bisikletin bir ulaşım aracı olarak görülmesi ve tercih edilmesi toplumsal bilincin artırılmasıyla mümkün olabilir. Çocukları ve gençleri erken yaşta bisikletle tanıştırmak ve bisikletin bir ulaşım seçeneği olduğuna dair farkındalık oluşturmak uzun vadeli olan bisikletli ulaşım vizyonu için önem arz etmektedir.

Stratejiler:

- S9.1. MEB'in ilgili eğitim programının müfredata eklenmesi
- S9.2. Genç ve çalışan nüfusa bisikletli ulaşımı ve yararlarını anlatan online bir eğitim programının oluşturulması
- S9.3. Hizmet içi eğitim programlarına ilgili eğitimin eklenmesi
- S9.4. MEB'in, çocukları hedef alan oyun ve görsellerde iklim & bisiklet temasına yer vermesi ya da verilmesini teşvik etmesi
- S9.5. Ulusal ve yerel görsel ve yazılı basın yayın organlarında bisikletli ulaşım temasına sahip kamu spotlarına yer verilmesi

Hedef 10. 2030 yılına kadar kentlerde bisiklet kültürünü geliştirilmek

Gerekçe: Bisikleti güvenli bir ulaşım aracı olarak sunabilmek için tüm kentlilerin farkındalığının artırılması gerekmektedir. Farkındalık çalışmaları ise farklı kitleler için hazırlanmış özel iletişim kampanyalarıyla başarıya ulaşabilmektedir. Dolayısıyla sürücülerden yayalara kadar her yolcu türü için özel çalışmalar üretilmelidir.

Stratejiler:

- S10.1. Bisikletli ulaşım farkındalığı ve eğitimleri çalışmalarında fen işleri, yol işleri birimlerinin teknik personelinin önceliklendirilmesi
- S10.2. Mahalle ölçeğinde kısa yolculuklar için (ör: okul, pazar, market, gezme vs) bisikletli kullanımına dair farkındalık kampanyalarının düzenlenmesi
- S10.3. Ehliyet verilirken bisikletli eğitim müfredatlarına eklenmesi, simülasyonlarla empati ve farkındalık eğitimlerinin düzenlenmesi
- S10.4. Şehirlerde bisikletli polis, bisikletli zabıta, bisikletli temizlik araçlarının yaygınlaştırılması

Hedef 11. Kamu kurumlarının, karar vericilerin ve STK'ların bisikletli ulaşım konusunda koordineli çalışmasını ve süreci sahiplenmelerini sağlamak

Gerekçe: Bisikletli ulaşımın yaygınlaştırılması ancak kararlı ve uzun vadeli politikalarla mümkün olmaktadır. Bu politikaların toplumun her kesimi tarafından benimsenmesi için katılım süreçleri etkin bir biçimde işletilmeli ve merkezi ve yerel yönetimler bu süreci işleyişlerinin bir parçası haline getirmelidir.

Stratejiler:

- S11.1. Merkezi ve yerel düzeyde karar mekanizmasında bulunan yetkililerle ve ilgili STK'lar ile her yıl ortak akıl toplantısı düzenlenmesi
- S11.2. Şehirlerde bulunan yerel bisikletli STK'lar ile yerel yönetim birimlerinin yılda en az iki kez ortak etkinlikler düzenlemesinin sağlanması
- S11.3. Kamu kurumlarının, karar vericilerin süreci sahiplenmesi amacıyla bisikletli ulaşım destek veren kamu kurumları için "bisiklet dostu kamu kurumu" sertifikasının verilmesi

Bisiklet & Ekonomi

Bisiklet & Ekonomi eylem alanının yön gösterici ilkesi “toplumun her kesiminin bisiklete bindiği ülke” olarak belirlenmiştir. Bu ilke doğrultusunda hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler ortaya konmuştur.

Bisiklet & Ekonomi eylem alanı altında bisikletin ve bisikletli ulaşımın ekonomiye katkısı, bisiklet ekonomisi, çarpan etkileri vb. konular ele alınarak hedefler belirlenmiştir.



Şekil 13: Bisiklet & Ekonomi Hedefleri

Hedef 12. İthalatçı, üretici, tedarikçi ve kullanıcı için bisiklet ve ekipmanlarının daha erişilebilir olmasını sağlamak

Gereke: Bisikletin her kesim için ulaşılabilir bir araç olabilmesi için yerli üreticilere teşvikler sağlanmalıdır. Daha konforlu ve güvenli bisikletler üretilebilmesi için de gerekli malzemelerin temin edilmesi gereklidir.

Stratejiler:

- S12.1. %18 olan verginin %1'e indirilmesi
- S12.2. Bisiklet satın alırken devlet bankalarının düşük faizli kredi kullandırması
- S12.3. Bisiklet üreticilerinin girdi maliyetlerinin azaltılması için elektrik, sigorta gibi kalemlerde teşvik verilmesi
- S12.4. Bisiklet üretiminde kullanılan alüminyum, karbon fiber vb. malzemelerin üretimi için AR-GE merkezlerinin kurulması ve teşviklerin artırılması

Hedef 13. Bisikletin ekonomik etkisini tespit etmek

Gerekçe: Bisiklet daha sürdürülebilir bir ulaşım sistemi için gerekli olduğu kadar çevreye, insan sağlığına, ekonomik faydaları ile de öne çıkmaktadır. Bu getirilerin bilimsel yöntemlerle tespit edilerek bisikletli ulaşımın önemi ortaya konmalıdır.

- S13.1. Ölçümlenebilir saha verilerinin veri havuzunda toplanarak model tabanlı programlar aracılığıyla emisyon, partikül vb. parametrelerdeki iyileşmelerin merkezi ve yerel yönetimlerce takip edilmesi
- S13.2. Bisiklet kullanımı ile sağlık açısından elde edilen kazanımların model tabanlı programlar ile ölçümlendirilmesi

Hedef 14. Bisikletli ulaşımı yerel ekonomik kalkınmanın bir aracı haline getirmek

Gerekçe: Bisikletin yaygın olarak kullanıldığı ve bisiklet dostu olarak bilinen kent örneklerinde de görüldüğü üzere bisikletin yerel koşullara ve sektörlere entegre edilerek teşvik edilmesi verimli sonuçlanmaktadır.

- S14.1. Kentlerde bisikletli turizm rotalarının oluşturulması
- S14.2. Konaklama tesislerine konaklama bedelinde indirim sağlanmasına yönelik merkezi yönetim teşvikinin sağlanması
- S14.3. Bisiklet dostu işletmelerin (park istasyonu, soyunma kabini, güvenlik vb) teşvik edilmesi
- S14.4. Bisiklet dostu işverenlerin bağlı olduğu merkezi yönetim tarafından vergi indirimi ve finansal olarak desteklenerek, işverenlerin bu destekleri bisiklet kullanımının arttırılmasına yönelik prim olarak kullandırmasının sağlanması
- S14.5. Kentin yerel niteliklerine bağlı olarak spor, kültür, turizm gibi temalı bisiklet festivalleri, farkındalık çalışmaları ve kampanyalar düzenlenmesi

Hedef 15. Tüm ulaşım türleri arasında bisikletli ulaşımı ekonomik olarak tercih edilebilir hale getirmek

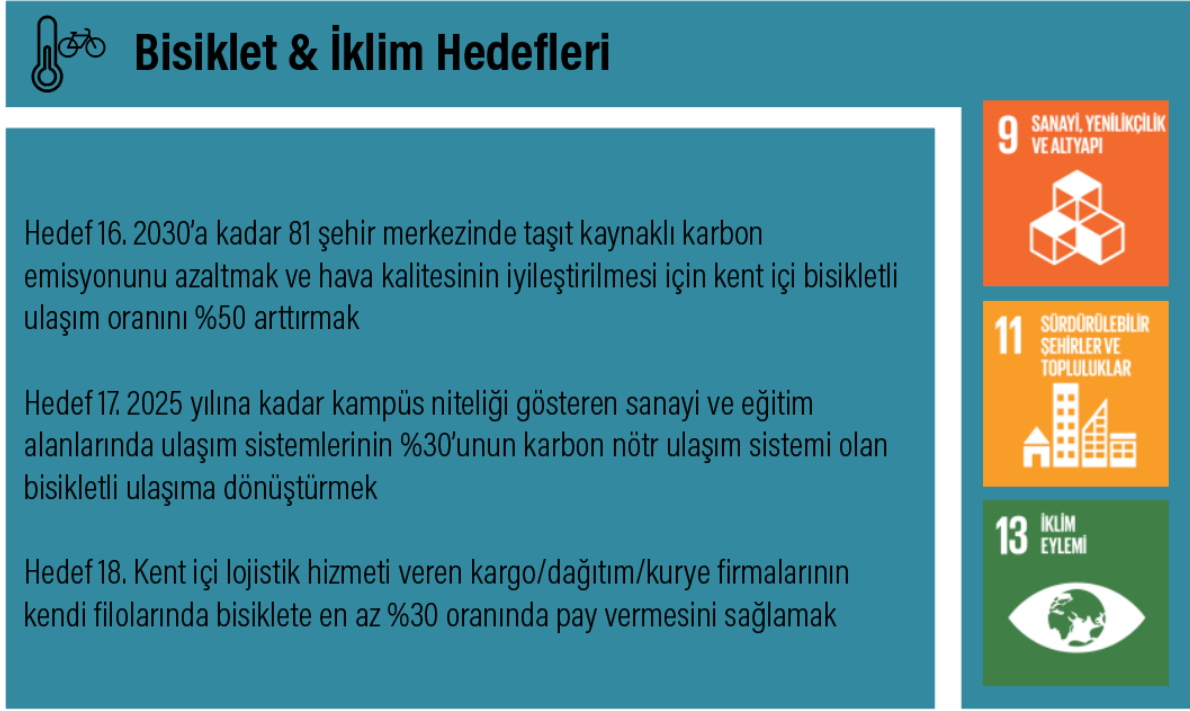
Gerekçe: Bisikletin yaygınlaştırılması ve toplu taşıma ile entegrasyonunun sağlanması için teşvik politikaları geliştirilmelidir.

- S15.1. Bisikletlinin farklı ulaşım türüne aktarma yapması durumunda temsili düzeyde ücret alınması
- S15.2. Ulaşımında paylaşımlı bisiklet kullanıcıları için yerel yönetimler tarafından ödül mekanizmalarının geliştirilmesi

Bisiklet & İklim

Bisiklet & İklim eylem alanının yön gösterici ilkesi “karbon nötr bir topluma doğru” olarak belirlenmiştir. Bu ilke doğrultusunda hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için stratejiler ortaya konmuştur.

Bisiklet & İklim eylem alanı altında bisikletin ve bisikletli ulaşımın enerji, verimlilik, sürdürülebilirlik gibi konuları ele alınarak hedefler belirlenmiştir.



Şekil 14: Bisiklet & İklim Hedefleri

Hedef 16. 2030'a kadar 81 şehir merkezinde taşıt kaynaklı karbon emisyonunu azaltmak ve hava kalitesinin iyileştirilmesi için kent içi bisikletli ulaşım oranını %50 arttırmak

Gerekçe: 2020 yılında yapılan hava kirliliği ölçümleri, Türkiye'de sadece 2 şehirde hava kirliliği değerlerinin Dünya Sağlık Örgütü'nün belirlediği sınır değerinin altında olduğunu göstermektedir¹⁰. Sağlıklı kentlerde yaşayabilmek için bisikletli ulaşım yaygınlaştırılmalıdır.

Stratejiler:

- S16.1. Bisikletli ulaşımı teşvik etmek için güvenli bisikletli ulaşım altyapısının tüm elemanlarıyla sağlanması (bisiklet yolu, park alanı, işaretleme/levhalar, aydınlatma, bakım onarım, bisiklet paylaşım sistemi, toplu taşıma ile entegre)
- S16.2. Fosil yakıt kullanan araçların kent merkezlerine girişlerinin kısıtlanması

¹⁰ *<https://www.temizhavahakki.com/wp-content/uploads/2021/09/KaraRapor2021.pdf>

- S16.3 Kent merkezlerinde bisikletli ulaşımın teşvik edilmesine yönelik ulusal mevzuat hazırlanması
- S16.4. Bisikletli ulaşımı yaygınlaştırmak için bir teşvik mekanizması olarak bisiklete uygulanan vergilerin kaldırılması

Hedef 17. 2025 yılına kadar kampüs niteliği gösteren sanayi ve eğitim alanlarında ulaşım sistemlerinin %30'unu karbon nötr ulaşım sistemi olan bisikletli ulaşımına dönüştürmek

Gerekçe: Ev-iş ve ev-okul arası yolculuklar, kentlerde tüm yolculuklar arasında en büyük paya sahip yolculuk amaçlarıdır. Trafik kaynaklı karbon emisyonlarını azaltmak için çalışanların ve öğrencilerin günlük yolculuklarını bisikletle yapabileceklerine ilişkin farkındalık yaratılmalı ve teşvikler sağlanmalıdır.

Stratejiler:

- S17.1. İlgili sektörlerin alanlarında/kampüslerinde/yakınlarında güvenli bisiklet altyapısının tüm elemanlarıyla geliştirilmesi (bisiklet yolu, bisiklet park alanı, bisiklet paylaşım sistemi ile birlikte)
- S17.2. İlgili sektörlerde dönüşümün sağlanması için yerel ve merkezi yönetimin işverene yönelik teşvik sistemi geliştirmesi
- S17.3. İlgili sektörlerde dönüşümün sağlanması için işveren/işletme tarafından çalışan/öğrencilere yönelik teşvik sisteminin geliştirilmesi
- S17.4. Yeni kurulacak sanayi ve eğitim alanlarında/kampüslerinde bisiklet paylaşım sistemi altyapısının hayata geçirilmesi

Hedef 18. Kent içi lojistik hizmeti veren kargo/dağıtım/kurye firmalarının kendi filolarında bisiklete en az %30 oranında pay vermesini sağlamak

Gerekçe: Kent içi lojistik araçlarının trafikteki payı, teknolojik gelişmelerin günlük hayatta yaygınlaşmasıyla birlikte artmaktadır. Bu araçların sebep olduğu hava kirliliğini ve karbon emisyonlarını azaltmak için kent içi lojistik sektörüne bisikletin entegrasyonu için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalı, hem lojistik firmaları hem de müşteriler için teşvikler uygulanmalıdır.

Stratejiler:

- S18.1. Trafik Yasası ile bisikletle yük taşımacılığını yasaklayan düzenlemenin değiştirilerek bisikletle yük taşımacılığına izin verilmesi
- S18.2. İlgili bakanlıkların (ör: ÇŞB, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı) ve yerel yönetimlerin ortak bir çalışma ile envanter oluşturarak açık veri oluşturması
- S18.3. İlgili bakanlıkların bu konu özelinde bir yönetmelik çıkartarak uygulamayı zorunlu hale getirmesi
- S18.4. Söz konusu firmaların her siparişin sonunda tüketicinin siparişinden dolayı sebep olacağı emisyon değerini tüketiciyle paylaşması ve tüketicide bir farkındalık yaratması
- S18.5. Söz konusu firmaların müşteriye bisikletli teslimat seçeneğini diğer seçeneklerin arasında bir alternatif olarak sunması ve bunu indirim kuponu gibi yöntemlerle teşvik etmesi

Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı – 2030

Eylem Alanları	Hedefler
Bisiklet & Politika	1 - 2025'e kadar büyükşehir ve il belediyeleri bünyesinde bisikletli ulaşım ile ilgili çatı bir birim oluşturmak
	2 - Bisikletle ilgili verilerin düzenli olarak toplanmasını ve ölçülmesini sağlamak
	3 - Kentlerde bisiklet yollarının geliştirilmesine yönelik yasal, yönetsel ve planlama altyapısını geliştirmek
	4 - 2030'a kadar mevcut bisiklet yollarının farklı ulaşım türleri tarafından kullanılmasını/işgal edilmesini önlemek
	5 - Özel taşıt trafiğini azaltan uygulamaları yaygınlaştırma
Bisiklet & Altyapı	6 - 2030'a kadar kent içi güvenli bisikletli ulaşım ağlarını oluşturmak/geliştirmek
	7 - 2029'a kadar bisikletli ulaşım ile toplu taşıma arasında entegrasyon sağlamak
	8 - Herkesin bisiklete erişebilmesi için kentlerde bisiklet paylaşım sistemlerini yaygınlaştırmak
Bisiklet & Toplum	9 - 2023'e kadar örgün ve yaygın eğitim sistemlerine bisikletli ulaşım konusunda bilinç geliştirme programları eklemek
	10 - 2030 yılına kadar kentlerde bisiklet kültürünü geliştirilmek
	11 - Merkezi ve yerel düzeydeki kamu kurumlarını kent içi bisikletli ulaşımın teşvik edilmesi sürecine dahil etmek
Bisiklet & Ekonomi	12 - İthalatçı, üretici, tedarikçi ve kullanıcı için bisiklet ve ekipmanlarının daha erişilebilir olmasını sağlamak
	13 - Bisikletin ekonomik etkisini tespit etmek
	14 - Bisikletli ulaşımı yerel ekonomik kalkınmanın bir aracı haline getirmek
	15 - Tüm ulaşım türleri arasında bisikletli ulaşımı ekonomik olarak tercih edilebilir hale getirmek
Bisiklet & İklim	16 - 2030'a kadar 81 şehir merkezinde taşıt kaynaklı karbon emisyonunu azaltmak ve hava kalitesinin iyileştirilmesi için kent içi bisikletli ulaşım oranını %50 arttırmak
	17 - 2025 yılına kadar kampüs niteliği gösteren sanayi ve eğitim alanlarında ulaşım sistemlerinin %30'unu karbon nötr ulaşım sistemi olan bisikletli ulaşımına dönüştürmek
	18 - Kent içi lojistik hizmeti veren kargo/dağıtım/kurye firmalarının kendi filolarında bisiklete en az %30 oranında pay vermesini sağlamak

EKLER

EK-1: Büyükşehir Belediyeleri – Paydaş Haritası

Belediye	Birim
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı - Bisiklet Şefliği
Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Müdürlüğü
Kocaeli Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama Müdürlüğü
Sakarya Büyükşehir Belediyesi	UKOME
Bursa Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
Balıkesir Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama
Ankara Büyükşehir Belediyesi	Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü
Eskişehir Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Konya Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Kayseri Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı
İzmir Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Manisa Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Aydın Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Muğla Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım planlama şube müdürlüğü
Denizli Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Antalya Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Mersin Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Adana Büyükşehir Belediyesi	Başkan Danışmanı
Hatay Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Samsun Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Ordu Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Trabzon Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Gaziantep Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Mardin Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Malatya Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Erzurum Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı
Van Büyükşehir Belediyesi	Ulaşım Daire Başkanlığı

EK 2: Masa Başı Çalışma Soru Formu

Herkes İçin Bisiklet! Projesi- Kentinizdeki Bisikletli Ulaşım Çalışmaları Hakkında Bilgiler

Avrupa Birliği tarafından finanse edilen Sivil Toplum Programı III kapsamındaki Herkes İçin Bisiklet! Projesi'ne dahil olmak ve kentinizdeki bisikletli ulaşımaya yönelik çalışmaların mevcut durumunu daha iyi anlayabilmemiz için formu eksiksiz şekilde doldurmanızı rica ederiz. Formun tamamlanması yaklaşık 7 dakika sürmektedir.

1. Kurumunuzun Adı
2. Çalıştığınız Daire/Müdürlük Adı
3. Unvanınız
4. Kentinizde Bisikletli Ulaşım altyapısı var mı? Varsa kaç km?
5. Önümüzdeki 5 yıl içinde kentinizde bisikletli ulaşım altyapısını geliştirmeyi planlıyor musunuz? Planlıyorsanız kaç km'lik bir altyapı geliştirmeyi düşünüyorsunuz?
6. Bisikletli ulaşım altyapısı konusunda herhangi bir teşvik/hibe/destek aldınız mı? Aldıysanız açıklar mısınız?
7. Kentinizin bisikletli ulaşım master planı bulunuyor mu? Varsa hangi yıllar için hazırlandı? Yoksa master plan hazırlamayı düşünüyor musunuz?
8. Daha önce bisikletli ulaşımaya dair yerel eylem planı/strateji planı hazırlandı mı? Hazırlandıysa hangi yılları kapsıyordu?
9. Kentinizde bisiklet paylaşım sistemi var mı?

Varsa:

-Kim tarafından işletiliyor (Belediye ya da özel)?

-Kaç km'lik bir alana hizmet ediyor?

-Kaç istasyon bulunuyor?

-Kiralamaya açık toplam kaç bisiklet bulunuyor?

Yoksa:

-Bisiklet paylaşım sistemi geliştirmeyi düşünüyor musunuz? Planlarınızı aktarır mısınız?

10. Kentinizde bisikletli ulaşımı teşvik etmeye yönelik ne gibi çalışmalar/kampanyalar yürütüyorsunuz?
11. Kentinizde bisikletli ulaşım konusunda çalışmalar yürütmekte olan bildiğiniz STK, platform, birlik, federasyon, vakıf, kamu kurumu isimleri nelerdir?
12. Bisikletli ulaşımın geliştirilmesi konusunda herhangi bir sivil toplum kuruluşuyla çalıştınız mı? Çalıştıysanız isimleri nelerdir? Ne gibi iş birlikleri geliştirdiniz?

EK 3: Herkes İçin Bisiklet Projesi'nin Pilot Şehir Paydaşları

Şehir	Kurum
Adana	Adana Büyükşehir Belediyesi Adana Bisiklet Topluluğu (ABİT) Adana Bisiklet ve Doğa Sporları Derneği (ABDOSD)
Antalya	Antalya Büyükşehir Belediyesi Antalya Bisiklet Derneği (ANTBİSDER) Antalya Kent Konseyi
Eskişehir	Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Velespid Eskişehir Kent Konseyi
Gaziantep	Gaziantep Büyükşehir Belediyesi Bisikletliler Derneği Gaziantep Temsilciliği TEMA Vakfı Şehitkamil Temsilciği
İzmir	İzmir Büyükşehir Belediyesi Bisikletli Ulaşımı Geliştirme Platformu Bisikletli Ulaşım Derneği
Kayseri	Kayseri Büyükşehir Belediyesi Develi Bisiklet ve Doğa Sporları Kulübü Derneği Bisikletliler Derneği Kayseri Temsilciliği
Kocaeli	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kocaeli Bisiklet ve Doğa Sporları Kulübü Derneği Performans 41 Bisiklet ve Doğa Sporları Kulübü
Konya	Konya Büyükşehir Belediyesi Konya Bisiklet Spor Kulübü Derneği Selçuklu Seyyahları Bisiklet Derneği

KAYNAKÇA

- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2010). *Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (2010–2023)*. Ankara: Yüksek Planlama Kurulu.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2019). *Bisiklet Yolları Kılavuzu*. Ankara: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2021). *Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı*. Ankara: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.
- Copenhagenize Index. (2022, Şubat). *Bremen*. Copenhagenize Index Web Site: <https://copenhagenizeindex.eu/cities/bremen> adresinden alındı
- Dutch Central Bureau of Statistics. (2022, Şubat). *Traffic and transport*. Dutch Central Bureau of Statistics Web Site: <https://www.cbs.nl/en-gb/society/traffic-and-transport> adresinden alındı
- EMPOWER. (2022, Şubat). *Milan*. EMPOWER Web Site: <https://empowertoolkit.eu/cities/milan/> adresinden alındı
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2018). *Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı*. Ankara: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı.
- European Cyclists' Federation. (2022, Şubat). *Cycling facts and figures*. European Cyclists' Federation Website: <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures> adresinden alındı
- Metropolitan City of Milan. (2021, Kasım 29). *Change: the Biciplan Project*. Metropolitan City of Milan Web Site: <https://www.cittametropolitana.mi.it/portale/news/Cambio-il-Progetto-Biciplan/> adresinden alındı
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)*. Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı.
- TBMM. (2014). *Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, Resmî Gazete Tarihi: 14.06.2014 Resmî Gazete Sayısı: 29030*.
- TBMM. (2019). *Bisiklet Yolları Yönetmeliği, Resmî Gazete Tarihi: 12.12.2019 Resmî Gazete Sayısı: 30976*.
- Ticaret Bakanlığı. (2021). *Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021*. Ankara: Ticaret Bakanlığı.
- Türk Standartları Enstitüsü. (2012). *TS 12576: Şehir İçi Yollar - Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları*. Türk Standartları Enstitüsü.
- Türk Standartları Enstitüsü. (2013). *TS 10839: Şehir İçi Yollar -Kavşaklarda Bisiklet Yolu Geçişleri Tasarım Kuralları* . Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.
- Türk Standartları Enstitüsü. (2013). *TS 11782: Şehir İçi Yollar - Bisiklet Park Tesisleri Tasarım Kuralları* . Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.
- Türk Standartları Enstitüsü. (2013). *TS 7249: Şehir İçi Yollar Boyutlandırma ve Tasarım Esasları* . Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.

- Türk Standartları Enstitüsü. (2013). *TS 9826: Şehir İçi Yollar-Bisiklet Yolları* . Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (tarih yok). *Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve 2020-2023 Eylem Planı*. Ankara: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- WRI Türkiye. (2022). *Herkes İçin Bisiklet Projesi*.