



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

TR14SR306 - NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

İstanbul SKUp Halk Bilgilendirme Toplantısı 3: Ulaşım Amaçlı Bisiklet Yolları

Tarih: 21.09.2024



RAPOR BİLGİLENDİRME FORMU

Proje Adı: İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

Referans: NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

İletişim Numarası: TR14SR306

Başlangıç Tarih: 23.06.2023

Ülke: Türkiye

	SON YARDIM ALICISI	DANIŞMAN	SÖZLEŞME MAKAMI
KURUM	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH - Uluslararası Hizmetler	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı (MoTI), Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği İşleri ve Dış İlişkiler (DGEUAFR), Avrupa Departmanı Birlik Yatırımları (EUID)
ADRES	Osmaniye Mahallesi Çobançeşme Koşuyolu Bulvarı No:5 34568 Bakırköy/İSTANBUL TÜRKİYE	Aziziye Mah. Pak Sok. No. 1/101 06680 Çankaya / ANKARA TÜRKİYE	Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 B Blok Kat: 5 Emek Çankaya / Ankara / TÜRKİYE
TELEFON	+90 212 449 4000	+90 312 466 70 80	+90 312 203 10 00
FAX	+90 212 449 48 78	+90 312 467 72 75	+90 312 212 11 48
İLETİŞİM KİŞİSİ	Mr. Barış YILDIRIM baris.yildirim@ibb.gov.tr	Ms. Başak İSBİR-KARAMAN Mr. Melih MOL basak.isbir@giz.de melih.mol@giz.de	Dr. Tijen İGÇİ tijen.igci@uab.gov.tr
E-POSTA			
YAZARLAR	Takım Lideri Shaleen SRIVASTAVA Proje Direktörü Başak İSBİR-KARAMAN Kilit Uzman 2 Adayı Haluk CAMCIGİL Proje Yöneticisi Melih MOL Proje Uygulama Yöneticisi Murat ÖLMEZ Proje Asistanı Tuğba ÖZSOY Jr. Uzman Serra OKÇU Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray ÖZKAN		
TASARIM	TAT		
RAPORUN TARİHİ	18.10.2024		



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	2
ŞEKİL LİSTESİ	3
TABLO LİSTESİ	3
1. ARKA PLAN VE KAPSAM	4
2. İSTANBUL SKUP HALK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI – 3 PROGRAMI	5
3. ETKİNLİK OTURUMLARI	6
3.1 Açılış Konuşması ve İstanbul SKUp Aşama II Sunumu	6
3.2 Bisiklet Yolu Projeleri ile İlgili Bilgilendirme Sunumu	7
3.3 Atölye Çalışması	10
3.4 Forum	14
3.5 Kapanış	18
4. EKLER	19
4.1 Katılımcı Listesi	19
4.2 Sunumlar	20

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1:Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu Ulaştırma Sektörü Yöneticisi Akif Türkel tarafından yapılan açılış konuşması	6
Şekil 2: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz'un yaptığı İstanbul SKUp Aşama II Sunumu	7
Şekil 3: Kilit Uzman 2 Adayı Haluk Camcıgil'in "Ulaşım Amaçlı Bisiklet Yolu" sunumu	7
Şekil 4: "Bisikleti bir ulaşım aracı olarak teşvik etmek İstanbul'a nasıl faydalar sağlar?" sorusuna verilen yanıtların gösterimi	8
Şekil 5: "Bisikleti bir ulaşım aracı olarak teşvik etmek İstanbul'a nasıl faydalar sağlar?" sorusuna verilen yanıtların sayısal gösterimi	9
Şekil 6: "Bisiklet kullanımı yaklaşımları açısından hangi karakter tipine sahipsiniz?" sorusuna verilen yanıtlar.....	10
Şekil 7: Atölye çalışması sırasında katılımcıların bir fotoğrafı	11
Şekil 8: Atölye çalışması sırasında katılımcıların bir fotoğrafı	11
Şekil 9: Atölye çalışması sırasında katılımcıların bir fotoğrafı	12
Şekil 10: "Ayrılmış bisiklet yollarının esnafa etkisi sizce nasıl olur?" sorusuna verilen yanıtlar	14
Şekil 11: "Ayrılmış bisiklet yollarının esnafa etkisi sizce nasıl olur?" sorusuna verilen yanıtlar (yüzde dağılımları)	15
Şekil 12: "Ayrılmış bisiklet yollarının mahalle sakinlerine nasıl bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?" sorusuna verilen yanıtlar	15
Şekil 13: "Ayrılmış bisiklet yollarının mahalle sakinlerine nasıl bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?" sorusuna verilen yanıtlar (yüzde dağılımları)	16

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul SKUp Aşama II Halk Bilgilendirme Toplantısı 3 Programı	5
Tablo 2: Katılımcı Listesi	20



1. ARKA PLAN VE KAPSAM

İstanbul SKUp Aşama II, İstanbul SKUp Aşama I'e uygun olarak, mevcut hareketlilik ve ulaşım durumunun analizini yapmayı, aktivite-temelli bir ulaşım modeli geliştirmeyi, uygulanacak politikaları, eylemleri detaylandırmayı ve SKUp için ağırlıklı olarak ulaşım sistemlerine ilişkin bir projeler dizisini hazırlamayı amaçlamaktadır. Bu hazırlık sürecine eşlik edecek temel ilkeler şunlardır:

- Sürdürülebilir hareketlilik- sürdürülebilir ulaşım modlarıyla daha fazla erişilebilirlik sağlanması;
- Tüm ulaşım modlarının entegrasyonu- çok modlu ulaşım çözümlerinden faydalanılması;
- Yürüyüş ve bisiklet gibi motorsuz aktif seyahat modlarının teşvik edilmesi;
- Kurumsal birimler arasında işbirliğinin sağlanması ve gerektiğinde kapasite geliştirme sağlanması;
- Süreçlere vatandaşların, paydaşların ve yeterince temsil edilemeyen grupların dahil edilmesi;
- Pilot projeler aracılığıyla uzun vadeli bir vizyonun ve net bir SKUp uygulama planının tanımlanması;
- Etkin uygulamayı güvence altına alan ve proje uygulamasını güvenli hale getiren izleme ve değerlendirme sisteminin geliştirilmesi.

İstanbul SKUp Aşama II çalışmalarının içeriğine ilişkin halkın bilgilendirilmesi, yurttaşlarla ve paydaşlarla ilk temasın kurulması ve paydaşların sürece dahil edilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Etkinlikte, İstanbul SKUp Aşama II kapsamında yürütülen pilot projelerden "Ulaşım amaçlı bisiklet yolları" projesi ile ilgili bilgilendirme yapılmış, bu projenin amaçları, hedefleri ve içeriği anlatılmıştır. Ayrıca, proje süreçlerine ilişkin bilgilendirme yapılmış ve projeye yönelik ilk geri bildirimler alınmıştır.



2. İSTANBUL SKUp HALK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI – 3 PROGRAMI

Ulaşım Amaçlı Bisiklet Yolları Halk Bilgilendirme Toplantısı 21 Eylül 2024 tarihinde İPA Hangar binasında gerçekleştirilmiştir. Sabah 11:00'de başlayan kayıt işlemlerinin ardından, saat 11:50'de Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray Özkan tarafından toplantı açılmıştır. İlk olarak Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu Ulaştırma Sektörü Yöneticisi Akif Türkel açılış konuşmasını yapmıştır. Ardından İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz tarafından açılış konuşması ve İstanbul SKUp Aşama II sunumu yapılmıştır.

Saat 12:15'te Kilit Uzman 2 Adayı Haluk Camcıgil Bisiklet Yolu Projeleri başlıklı sunumunu gerçekleştirmiştir. Camcıgil'in sunumunun ardından 12:30-13:30 arasında öğle arası verilmiştir. Saat 13:30'da Miray Özkan'ın kolaylaştırıcılığını yaptığı atölye çalışması başlamıştır. Atölye çalışmasında katılımcılar, önerilen bisiklet güzargahlarının olduğu haritalar üzerine post-it kağıtlarına yazdıkları görüşlerini yapıştırarak bireysel değerlendirmelerini yapmıştır. Atölye çalışmasının ardından saat 14:30'da katılımcıların önerilen bisiklet rotalarıyla ilgili görüşlerini paylaştığı forum oturumu başlamıştır. Yaklaşık 1 saat süren forumun ardından, Miray Özkan'ın katılımcılara önümüzdeki süreç hakkında bilgilendirmeler yapması ile İstanbul SKUp Üçüncü Halk Bilgilendirme Toplantısı sona ermiştir.

Etkinlik	Saat
Kayıt	11:00 - 11:30
Açılış Konuşması	11:50 - 12:05
İstanbul SKUp Aşama II Sunumu	12:05 – 12:15
Bisiklet Yolu Projeleri ile İlgili Bilgilendirme Sunumu	12:15 - 12:30
Öğle Arası	12:30 - 13:30
Atölye Çalışması	13:30 - 14:30
Forum	14:30 – 15:20
Kapanış ve Önümüzdeki Süreç	15:20 - 15:25

Tablo 1: İstanbul SKUp Aşama II Halk Bilgilendirme Toplantısı 3 Programı

Halk bilgilendirme toplantısına 49 kişi katılmıştır. Katılımcılar arasında proje ekibi ve İBB'nin ilgili departmanlarının yanı sıra meslek örgütlerinden, sivil toplum kuruluşlarından, kent konseylerinden temsilciler ve akademisyenler bulunmaktadır. Ayrıntılı liste rapor ekinde yer almaktadır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Şekil 2: İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz'un yaptığı İstanbul SKUp Aşama II Sunumu

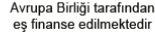
3.2 Bisiklet Yolu Projeleri ile İlgili Bilgilendirme Sunumu



Şekil 3: Kilit Uzman 2 Adayı Haluk Camcıgil'in "Ulaşım Amaçlı Bisiklet Yolu" sunumu

Ulaşım amaçlı bisiklet yolu konulu bilgilendirme sunumunu Kilit Uzman 2 Adayı Haluk Camcıgil gerçekleştirmiştir (EK 2). Sunum kapsamında, katılımcılardan "Bisikleti bir ulaşım aracı olarak teşvik etmek İstanbul'a nasıl faydalar sağlar?" sorusuna yanıt vermeleri istenmiş ve yanıtlar Mentimeter platformu üzerinden toplanmıştır.

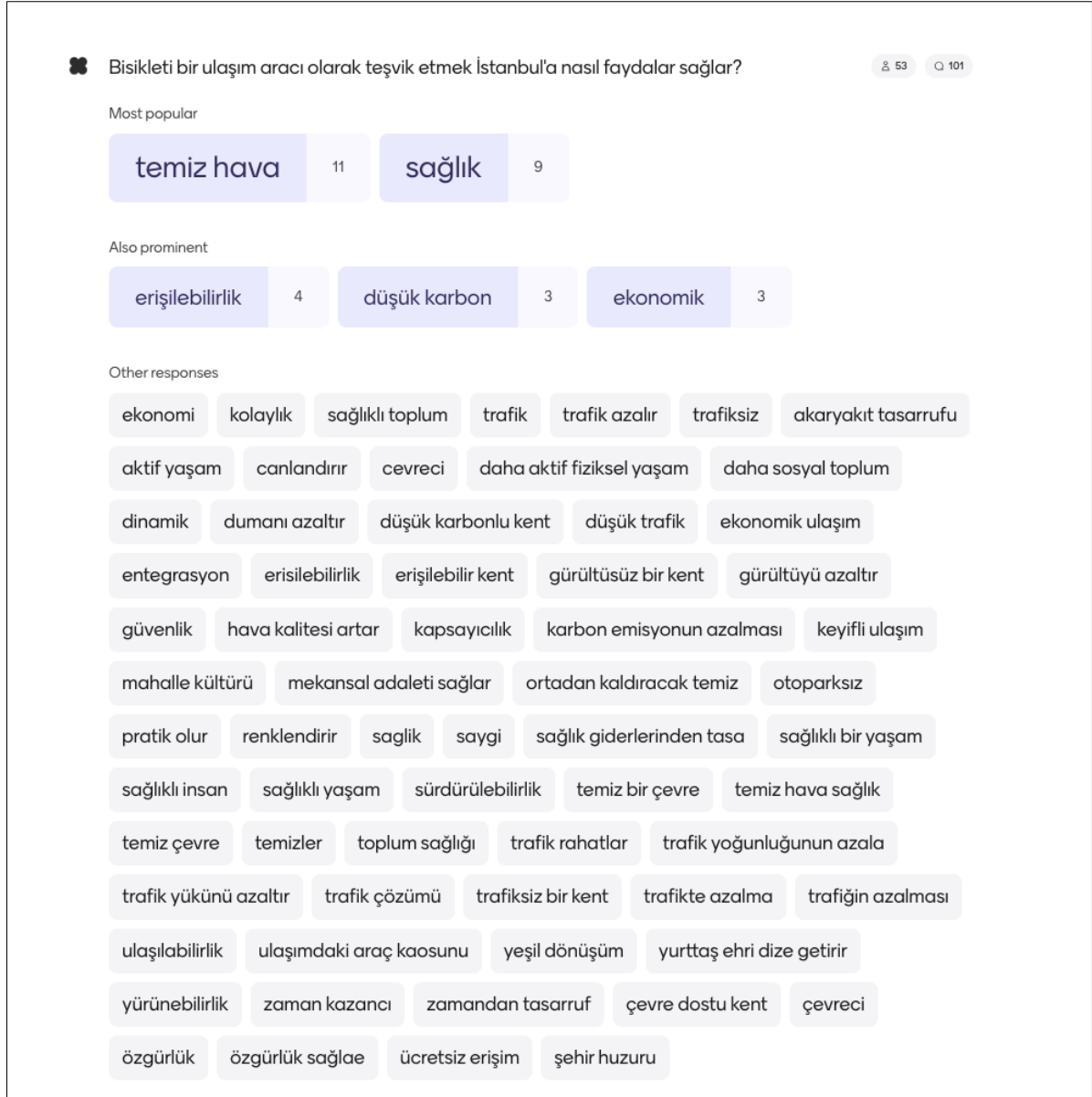
Gerçekleştirilen ankete verilen yanıtlar arasında öne çıkan kelimeler; temiz hava (11), sağlık (9), erişilebilirlik (4), düşük karbon (3) ve ekonomik (3) olmuştur.



101 responses



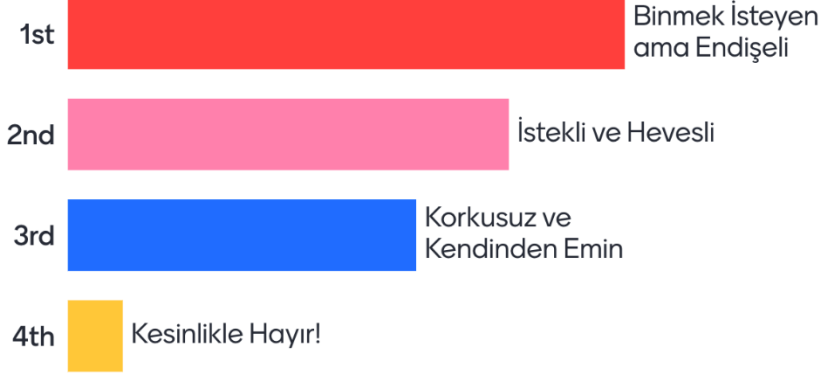
8



Şekil 5: "Bisikleti bir ulaşım aracı olarak teşvik etmek İstanbul'a nasıl faydalar sağlar?" sorusuna verilen yanıtların sayısal gösterimi

Buna ek olarak, Camcıgil sunumunda bisiklet yolu türleri hakkında Türkiye'den ve dünyadan örnek altyapı uygulamalarına dair bilgiler paylaşmıştır. Bu altyapı uygulamalarının kullanıcıların ulaşım amaçlı bisikleti tercih edip etmemesindeki önemine değinmiş ve insanların bisiklet kullanımı yaklaşımları açısından dört çeşit karakter tipine sahip olduğunu aktarmıştır. Ardından katılımcılardan kendilerini hangi karakter tipi özelliğine daha yakın hissettiklerini seçmelerini ve Mentimeter platformu üzerinden yanıtlarını paylaşmalarını talep etmiştir. Karakter tiplerine göre elde edilen yanıtların dağılımı; binmek isteyen ama endişeli (17), istekli ve hevesli (12), korkusuz ve kendinden emin (10) ve kesinlikle hayır (1) olarak gerçekleşmiştir.

Siz hangisiniz?



Şekil 6: "Bisiklet kullanımı yaklaşımları açısından hangi karakter tipine sahipsiniz?" sorusuna verilen yanıtlar

Sn.Camcıgil sunumunda bisiklet kullanıcılarıyla yapılan anket çalışması sonuçlarına da değinerek, bisiklet yolu tasarım aşamasındaki temel ilkeler arasında güvenli, kesintisiz, çekici ve konforlu başlıklarının öne çıktığını aktarmıştır. Güzergahların belirlenmesine ilişkin sorulan temel soruları paylaşarak İstanbul SKUp Aşama II projesi kapsamında yapılmak istenen proje modelleri hakkında bilgi vermiş ve önerilen rotaları katılımcılarla paylaşmıştır. Bu konularda katılımcılardan geri dönüş almak istenildiğini belirtmiş ve proje kapsamında atılacak adımlara değinerek sunumunu tamamlamıştır.

3.3 Atölye Çalışması

Atölye çalışması oturumu saat 13.30'da Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray Özkan'ın atölye yönlendirmesini yapmasıyla başlamıştır. Katılımcılardan, önerilen bisiklet güzergahlarının olduğu dört haritayı inceleyerek, kendilerine dağıtılan post-it kağıtlarına ilgili rotalara ilişkin bireysel değerlendirmelerini yazmaları talep edilmiştir.



Şekil 7: Atölye çalışması sırasında katılımcıların bir fotoğrafı



Şekil 8: Atölye çalışması sırasında katılımcıların bir fotoğrafı



Şekil 9: Atölye çalışması sırasında katılımcıların bir fotoğrafı

Katılımcılara verilen 30 dakikalık görüş bildirme süresinin ardından saat 14.00'te atölyenin değerlendirme süreci başlatılmıştır. Atölye moderatörleri, katılımcıların önerilen bisiklet güzergahlarına yönelik değerlendirmelerini ve yorumlarını tüm katılımcılara aktarmıştır. Buna göre, bölgelere göre yapılan değerlendirmeler aşağıdaki gibidir.

Birinci grup haritalarda İstanbul Anadolu Yakası'nın doğu bölümü yer almaktadır. Anadolu Yakası'ndaki Pendik-Tuzla hattında yer alan yolun dar olmasından dolayı mevcut bisiklet yolu için uygun olmadığı görüşü öne çıkmıştır. Buna alternatif olarak, D-100 karayolu hattının paralelinde yer alacak şekilde bisiklet yolu hattının oluşturulabileceği önerilmiştir. Pendik Teknopark alanındaki bisiklet yolunun, yeni planlanacak bisiklet güzergahlarına entegre edilebileceği belirtilmiştir. TEM Otoyolunun paralelinde yer alan bölgelerin güvenli olmadığı belirtilerek bisiklet yolu için uygun olmadığına altı çizilmiştir. Maltepe sahil bölgesi ve Orhangazi Parkı alanında düşey bisiklet güzergahlarının kurgulanabileceği önerilmiştir. Bununla birlikte, Kadıköy'den Bostancı vapur iskelesine olmak üzere deniz ulaşımına bağlanabilecek bisiklet güzergahlarının tasarlanabileceği üzerinde durulmuştur. Bisiklet güzergahlarının belirlenmesinde söz konusu yollardaki eğimin önemli olduğu, ancak elektrikli bisikletlerin de kullanılabilmesinden dolayı sadece eğim oranının baz alınması ile bu güzergahların belirlenmemesi gerektiğine dikkat çekilmiştir. Fakat bu konuda bir görüş birliği oluşmamıştır. Bazı katılımcılar da yüksek eğim oranına sahip yolların bisiklet güzergahı olarak tercih edilmemesi gerektiğini belirtmiştir. Maltepe'den Bostancı sahiline giden güzergahta bisiklet yolunun kesintiye uğradığı belirtilmiştir. Kesintisiz bir bisiklet yolu oluşturulabilmesi için bu güzergahın önceliklendirilmesi önerilmiştir. Tuzla Tersane Bölgesi ve İMES Dudullu bölgesinde pek çok sanayi tesisi ve iş merkezi olduğu, bu bölgede çalışan kişilerin işe gidiş ve gelişlerinde bisiklet kullanabilmeleri için çevre mahallelerde bisiklet yolu tasarlanabileceği önerilmiştir.

Kadıköy Merkez, Üsküdar ve Beyoğlu ilçelerini kapsayan ikinci grup haritalarda özellikle Kadıköy ilçesi ve Üsküdar ilçesi arasında eğim oranının oldukça yüksek olduğu vurgulanmıştır. Nuh Kuyusu Caddesi, Karacaahmet veya eğim açısından avantajlı olan bir bölge üzerinden Üsküdar Meydan'a bağlanan bir aksta bisiklet yolu güzergahı oluşturulabileceği belirtilmiştir. Çevredeki üniversitelerin yoğunluğu dikkate



alındığında, Marmara Caddesi üzerinde öğrencilerin bisiklet kullanma potansiyelinin yüksek olduğu, bu bölgelerde yeni güzergahların tasarlanabileceği ifade edilmiştir. Söğütlüçeşme bölgesindeki Şükrü Saraçoğlu Stadyumu ve çevresinde bisiklet bağlantı noktaları çalışılırken eğitim ve araç sayısı konularına özellikle dikkat edilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Üsküdar'dan Beylerbeyi ve Çengelköy'e giden hattın boğaz hattıyla birleştirilebileceği önerilmiş ve bu rotanın bisiklet sürücüler tarafından sıklıkla kullanıldığına değinilmiştir. Bu kapsamda, Boğaz Köprüsü yolundaki tünellerin bisiklet güzergahları dahil edilerek yeniden düzenlenebileceği ve bisiklet yollarının vapur hatlarına entegrasyonunun sağlanmasının önemli olduğu belirtilmiştir. Bunların yanında, iki yakayı bağlayacak düzenlemeler yapılabileceğine değinilmiştir. Beyoğlu, Haliç Tersanesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi kampüs konumları düşünülerek öğrencilerin kullanabileceği bisiklet güzergâhlarının değerlendirilmesi önerilmiştir. Buna ek olarak, bu bölgenin eğitim oranının yüksek olduğu, ancak sahil şeridinin kullanılabileceği belirtilmiştir. Mümkün olduğunca sahil şeridinin kullanılabileceği, bunun olmadığı durumlarda ise tünellerde oluşturulacak güzergahlarla güvenlik açısından kullanıcıların teşvik edilebileceği vurgulanmıştır. Dolapdere ve Taksim civarında otellerin bulunduğu bölgeler tasarlanırken bisiklet güzergahlarının da geliştirilebileceği önerisi getirilmiştir. Galataport bölgesi kapsamında yapılan değerlendirmelerde, bu hattın Tarihi Yarımada ve surlar boyunca bisiklet yolu olması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Bu bölgeyi ziyaret eden turistlerin bisiklet aracılığıyla Tarihi Yarımada'da gezebileceği belirtilmiştir.

Üçüncü grup haritalarda Fatih ilçesi ve batıya doğru sahil boyunca devamında yer alan Zeytinburnu, Bakırköy, Bahçelievler ve Küçükçekmece ilçeleri yer almaktadır. Bu bölgede yer alan Yenikapı etkinlik alanının hem yayalar hem de bisiklet kullanıcıları açısından yeterince erişilebilir olmadığı değerlendirilmiştir. Akdeniz Caddesi'nde araç trafiğini olumsuz etkilememek için kaldırım ve bisiklet yolu paylaşımının yapılabileceği önerilmiştir. Vatan Caddesi'ne ilişkin olarak caddenin genişliği sebebiyle bisiklet yolu eklenebileceğine değinilmiştir. Bu bölgeye eklenecek yeni güzergahın Kazlıçeşme mevki ile entegrasyonu sağlayabileceği belirtilmiştir. Bunların yanında, bu bölgede bisiklet satıcılarının çok yaygın olduğu belirtilerek, bisiklet yolu bağlantısının sağlanmasının Vatan Caddesi güzergahını kullanarak sürüş yapmaya imkân sağlayacağı ifade edilmiştir. Prof. Dr. Turan Gümüş Caddesi'nde güncel olarak bisiklet kullanımının yaygın olduğu belirtilmiş, bu bölge için yeni bir güzergâh oluşturulabileceği önerilmiştir. Ahmet Yesevi Caddesi çevresinde yer alan paralel sokak ve caddeler için alternatif güzergahların tasarlanabileceği belirtilmiştir. Bu bölgede pilot alan olarak Ataköy bölgesinin değerlendirilebileceği ve tüm sokak ve caddelerde bisiklet yolu yapılabileceği önerilmiştir. Küçükçekmece bölgesinde yer alan üniversite kampüslerine yönelik bisiklet güzergahlarının oluşturulabileceğine ve bu bölgelerde bisiklet park alanlarının artırılmasına yönelik değerlendirmeler yapılmıştır. Bunun yanında, Haliç Santral İstanbul bölgesinde bisiklet yolunun iki yönlü olarak yapılabileceği belirtilmiştir.

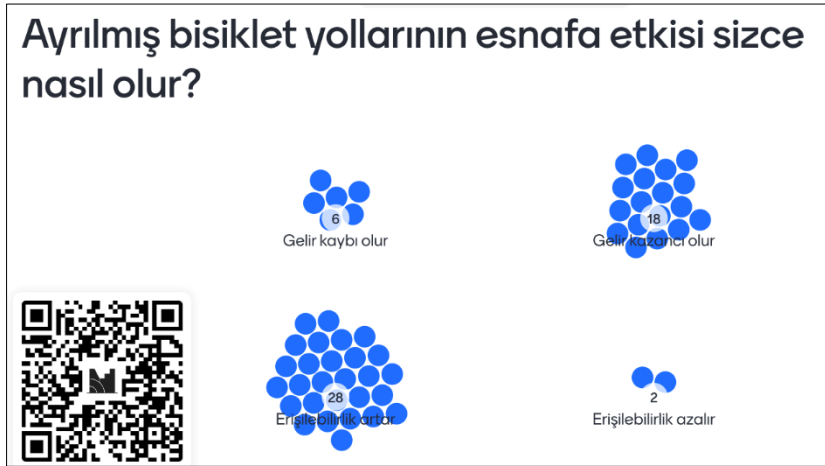
Dördüncü grup haritalarda İstanbul'un Avrupa Yakası'nın kuzeyinde yer alan yerleşim alanları ile Boğaz'ın kuzey bölümünün iki yakasındaki ilçeler yer almaktadır. Bu bölgede yer alan Esenyurt ve Beylikdüzü ilçeleri için bisiklet güzergahlarının toplu taşıma araçlarına entegrasyonunun sağlanması gerektiği belirtilmiştir. Halkalı bölgesinde yer alan toplu konut alanından Marmaray duraklarına entegrasyonun sağlanması gerektiği vurgulanmıştır. Bunlara ek olarak, bu bölgede kaldırımların geniş olduğu belirtilerek güvenli park ve bisiklet yolu yapılabileceği önerilmiştir. Sultangazi, Esenler ve Mahmutbey hattının geniş bir konut bölgesi olduğu belirtilerek, bu alanlarda toplu taşıma araçlarına entegre olacak şekilde bisiklet yollarının planlanabileceği ifade edilmiştir. Esenler Millet Bahçesi bölgesinden konut alanlarına bağlantı sağlayan bisiklet yollarının eklenebileceği önerilmiştir. Boğaz Hattı mevkiinin, eğitim ve topografik yapı açısından dezavantajlı bir konum olduğunu belirtilmiştir. Bu bölgede özel mülklerin yaygın olmasının da bisiklet yolu güzergahları için bir kısıt oluşturduğuna değinilmiştir.

Bisiklete yönelik yerleştirilen yatay işaretlerin genel olarak sürücülerin daha çok dikkatini çektiği belirtilmiş, dikey işaretlemelerin ise ağaçlar vb. etkenler tarafından kapanmasından dolayı daha az dikkat çektiği vurgulanmıştır. Bisiklet yolları için daha az motorlu taşıta ve düşük hız sınırlarına ihtiyaç olduğu ifade edilerek, güzergahlar tasarlanırken bütüncül bir yaklaşımla, yayaların ve trafiğe katılan herkesin düşünülmesi gerektiği belirtilmiştir. Sirkeci, Florya ve Tuzla sahil şeritlerinde yer alan paylaşımlı yol işaretlerinin sıklaştırılması gerektiği vurgulanmıştır.

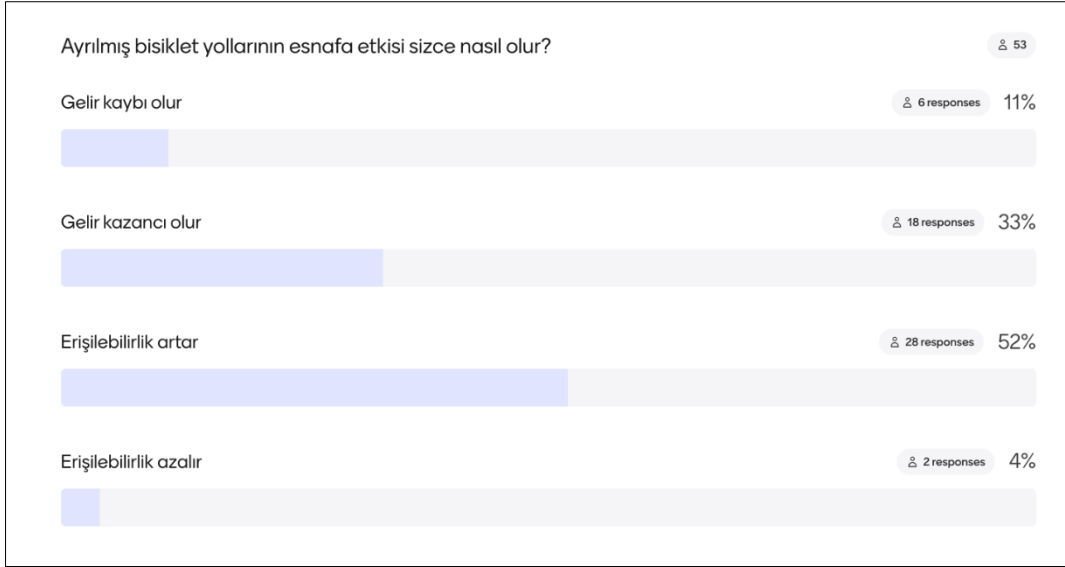
3.4 Forum

Ulaşım Amaçlı Bisiklet Yolları Halk Bilgilendirme Toplantısı'nda, atölyenin tamamlanmasının ardından saat 14:30'da forum oturumu başlamıştır. Oturumun başında katılımcıların Mentimeter platformu üzerinden iki soruya yanıt vermeleri istenmiştir. Bunlar; "Ayrılmış bisiklet yollarının esnafa etkisi sizce nasıl olur?" ve "Ayrılmış bisiklet yollarının mahalle sakinlerine nasıl bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?" soruları olmuştur. İlk soruya verilen cevaplar arasında, erişilebilirliğin artacağı ve esnafın kazancında artış etkisi sağlayacağına yönelik yanıtlar öne çıkmıştır. İkinci soruda ise katılımcılardan alınan yanıtlar arasında, evin önünde otopark bulmaya yönelik sorunun artacağı ve bununla birlikte sokakların güzelleşeceğine dair cevaplar ağırlık kazanmıştır.

"Ayrılmış bisiklet yollarının esnafa etkisi sizce nasıl olur?" sorusuna verilen yanıtların yüzde olarak dağılımları şöyle gerçekleşmiştir. Katılımcıların %52'si erişilebilirlik artar, %33'ü gelir kazancı artar, %11'i gelir kaybı olur ve %4'ü erişilebilirlik azalır şeklinde geri bildirim vermiştir.



Şekil 10: "Ayrılmış bisiklet yollarının esnafa etkisi sizce nasıl olur?" sorusuna verilen yanıtlar

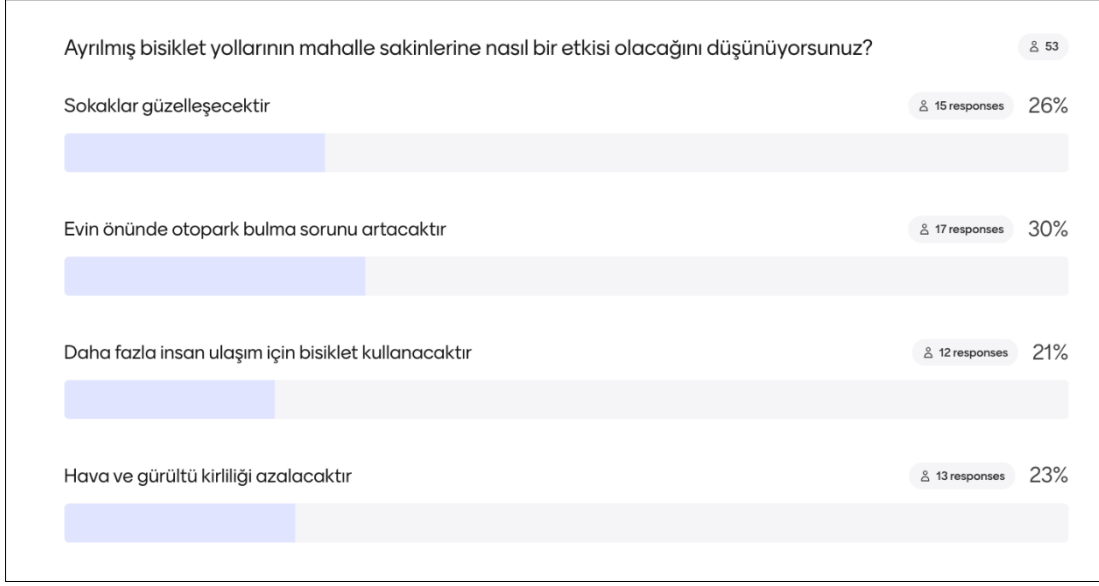


Şekil 11: “Ayrılmış bisiklet yollarının esnafa etkisi sizce nasıl olur?” sorusuna verilen yanıtlar (yüzde dağılımları)

İkinci soru olan “Ayrılmış bisiklet yollarının mahalle sakinlerine nasıl bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna verilen yanıtların yüzde dağılımları ise şöyle gerçekleşmiştir. Katılımcıların %30’u evin önünde otopark bulma sorunu artacaktır, %26’sı sokaklar güzelleşecektir, %23’ü hava ve gürültü kirliliği azalacaktır ve %21’i daha fazla insan ulaşım için bisiklet kullanacaktır şeklinde yanıt vermiştir.



Şekil 12: “Ayrılmış bisiklet yollarının mahalle sakinlerine nasıl bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna verilen yanıtlar



Şekil 13: “Ayrılmış bisiklet yollarının mahalle sakinlerine nasıl bir etkisi olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna verilen yanıtlar (yüzde dağılımları)

Forumun devamında, Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray Özkan, katılımcıların yeni bisiklet yollarıyla ilgili görüşlerini ve endişelerini ve bu endişeler özelinde birlikte neler yapılabileceğine dair görüşlerini paylaşmalarını istemiştir. Katılımcıların verdikleri yanıtlar çerçevesinde elde edilen geri bildirimler aşağıdaki başlıklar altında aktarılmıştır.

Bisiklet Yollarına Yönelik Genel Değerlendirmeler

Egzoz gazları ve motorlu taşıtlardan kaynaklanan sağlıksız yaşam koşullarının insan hayatı üzerindeki olumsuz etkileri vurgulanmıştır. İstanbul'daki araç fazlalığının küresel ısınma üzerindeki etkisine dikkat çekilerek bisiklet yolu güzergahlarına bütüncül bir perspektiften yaklaşılması gerektiği belirtilmiştir, yayaların konforla yürüyebildiği yollar oluşturmanın da bu bütüncül yaklaşımın bir parçası olduğu vurgulanmıştır.

Yeni Bisiklet Yolları Nedeniyle Oluşabilecek Tepkiler

Bisiklet yollarıyla ilgili katılımcılar yol kenarı otopark alanlarının azalması nedeniyle oluşabilecek tepkilerden bahsetmişlerdir. Buna ilişkin, kapalı ve katlı otoparkların uygun fiyatlı olması gerektiği ve sokaklara araç park edildiğinde yüksek ücretlendirme veya yüksek ceza uygulamalarının yapılabileceği önerilmiştir.

Diğer yandan esnafların genel olarak dükkân önüne araç park edilmesi sebebiyle yolların kapanmasını istemediği belirtilmiş ve yeni bisiklet yollarının bu sorunu çözebileceği ifade edilmiştir. Esnafın kazancının olumsuz etkilenmemesi için somut çözüm önerilerinin geliştirilmesi ve bunların paydaşlarla paylaşılarak yanlış algıların önüne geçilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Yük indirme ve bindirme işlemlerinde sorun yaşamamaları için saat düzenlemelerinin yapılabileceği önerilmiştir. Esnaflarla yaşanabilecek problemler için sosyal inovasyon çözümlerinin geliştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Güzergâh Belirleme

Güzergâh belirleme sürecinde saha çalışmaları yapılarak değerlendirmelerin yerinde gerçekleştirilmesi gerektiği önerilmiştir. Güzergâh tasarımlarında bisiklet kullanımı verilerinin değerlendirilebileceği,



bisiklet kullanımının yoğun olduğu ilçelerden başlanarak güzergâh tercihlerinin yapılabileceği önerilmiştir. Bisiklet kullanımının az olduğu bölgelerde önce yaya yoluyla paylaşımlı güzergahlar tasarlanabileceği, bisiklet kullanımı arttıkça ayrı bisiklet yollarının yapılabileceği önerilmiştir.

Üniversite kampüslerinin güzergâh olarak düşünülmesi gerektiği önerilmiştir. Bir ilçenin pilot bölge olarak seçilip, bisiklet yollarının hayata geçirilmesi vurgulanmış ve esnafın bu durumdan olumsuz etkilenmemesi için çözüm önerileri geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Mevcut Güzergahlar ve Bakım Süreçleri

Bir katılımcı Kağıthane Ayazağa güzergahındaki bisiklet yolu taleplerinin karşılanmadığını belirterek, bu yolun düzenlenmesi gerektiğini önermiştir. Bisiklet yollarının düzenli bakım ve denetim gerektirdiği belirtilmiş, bu yolların sürdürülebilirliğinde denetimin önemli bir rolü olduğu aktarılmıştır.

Bisiklet Yolu Tasarımına Yönelik Öneriler

Kentsel tasarımlarda bisikletin merkeze koyulması gerektiği belirtilmiştir. Bisiklet yolu tasarımında mevcut mevzuatın yeniden düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bisiklet kullanıcılarıyla birlikte sahada tespit yapılabileceği önerilmiş ve halkın ilgisini çekme konusunda saha çalışmalarının önemi vurgulanmıştır.

Yeni bisiklet güzergahları tasarlanırken geniş kaldırımlı ve düşük yoğunluklu bölgelerde kaldırımların kullanılabileceği belirtilmiş, yol kenarındaki araç park alanları ve karayolları daraltılarak bisiklet yolları yapılması önerilmiştir. İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz ve Kilit Uzman 2 Adayı Haluk Camcıgil yeni tasarlanacak bisiklet güzergahlarında, mevcut kaldırımların daraltılmayacağını ve karayolu alanlarının bir kısmının bisiklet için ayrılacağını belirtmiştir. Sn. Melda Horoz, şerit daraltılması ve tek yön uygulamaları ile çözüm geliştirileceğini ifade ederek, bu endişelere yönelik klasik yöntemleri kullanmadan yaratıcı çözüm önerileriyle ilerleneceğini aktarmıştır.

Toplu Taşıma ile Bisiklet Entegrasyonu

Bisiklet yollarının alışveriş bölgeleri veya toplu taşımaya entegre olmamasına ilişkin problemlere değinilmiştir. Marmaray ve metro araçlarına bisikletle binebilme saatleri arasındaki farklılıkların sorun yarattığı vurgulanmış ve bu kısıtlamaların kaldırılması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Ayrıca her metroda bisikletliler için bir vagon bulunması önerisi getirilmiştir.

Güvenlik

Çocuklu bireylerin bisiklet kullanımının toplum tarafından desteklenmediği ve güvensiz bulunduğu aktarılmıştır. Çocukların 11 yaşına kadar bisiklet kullanamamasının kanunen değiştirilmesi gerektiğine dikkat çekilmiş, çocukların bisiklet kullanımının güvenli yolların göstergesi olduğu belirtilmiştir. Bunlara ek olarak, yayalar için güvenli alanların bisiklet sürücülerini de güvenli olduğuna değinilmiştir. Güvenli bisiklet rotalarının oluşturulmasıyla potansiyel bisiklet kullanıcılarının artacağı ifade edilmiştir. Bisiklet kullanıcısı arttıkça da bisiklet yollarına daha fazla talep olacağı ifade edilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.5 Kapanış

Forum oturumunun sonlanması ardından, Paydaş ve Katılım Uzmanı Miray Özkan, Kilit Uzman 2 Adayı Haluk Camcıgil ve İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz tarafından kapanış konuşmaları yapılmıştır. Konuşmacılar, toplantının çıktılarını özetlemiş ve sürecin katılımcı perspektifle ilerleyeceğini vurgulamıştır. Ayrıca, Sn. Melda Horoz, İstanbul ulaşım planlamasını insanı odağı olarak sürdüreceklerinin altını çizmiştir. Katılımcılara etkinliğe gösterdikleri ilgi için teşekkür edilmiş, ileride gerçekleştirilecek sürece ilişkin bilgilendirme yapılmasının ardından etkinlik tamamlanmıştır.

4. EKLER

4.1 Katılımcı Listesi

Üçüncü Halk Bilgilendirme Toplantısı'na katılan katılımcıların listesi aşağıda sunulmuştur:

	İsim Soyisim	Unvan	Kurum
1	Mehmet Gün Işıkcı	GM	Beam Mobility
2	Aycan Gökbudak	İstatistikçi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
3	Ahmet Köse	Öğretim Görevlisi	Haliç Üniversitesi
4	Nilgün Tezcan	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
5	Emre Kodaklı	Opr.	Beam Mobility
6	Miray Özkan	Paydaş ve Katılım Uzmanı	GİZ
7	Dilara Öztaşkın	Y. Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
8	Murat Yıldırım	Büro İşçisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
9	Tugay Tatlıdil	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
10	Sevinç Altunkaya	Büro İşçisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
11	Merve Uzun	Mimar	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
12	Yusuf Kırmaz	Emekli	-
13	Samet Aksuoğlu	STÖ	Engelsiz Pedal Derneği
14	İlgin Yalvaç	Koordinatör	İstanbul Kent Konseyi
15	Melda Horoz	Ulaşım Planlama Şube Müdürü	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
16	Özlem Girit	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
17	Melisa Güngör	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
18	Kemal Tahnaz		Scooby
19	İlknur Yücel	Ulaşım Planlama Şube Müdür Yardımcısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
20	Akif Türkel	Ulaştırma Sektörü Yöneticisi	AB Türkiye Delegasyonu
21	Sadık Can İpek	Doktora Öğrencisi	İstanbul Üniversitesi
22	Hülya Karaoğuz	Şef	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
23	Güneş Albayrak	Dr. Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
24	Safa Sancak	Mimar	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
25	Hande Nur İpek	Katılım Uzmanı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü

26	Emre Sak	İnşaat Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
27	Şefik Akar	Başkan	TÜBİDEF
28	Biröl Yalçın		Bin Bin
29	Meltem Karabulut	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
30	Engin Aktürk	Mimar	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
31	Rüstem Kayın	Yol Kullanma Eğitmeni	TÜBİDEF
32	Arzu Erturan	Dr. Öğretim Üyesi	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
33	Erman Topgül	Sosyolog	Sokak Bizim Derneği
34	Melis Koyuncu	Şehir Plancısı	İstanbul Teknik Üniversitesi
35	Rabia Sak	Eczacı	Bezmialem Vakıf Üniversitesi
36	Doğukan Oto	Harita Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
37	Bilge Özdoğan Cumalı	Y. Çevre Mühendisi	Kadıköy Belediyesi İklim Elçileri
38	H. Canan Çerci	Bisiklet Şefi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
39	Figen Atasever	İnşaat Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
40	Hüseyin Korkmaz	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
41	Burak Biricik	Ulaştırma Mühendisi	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
42	Gülüzar Türkmayalı	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
43	Murat Suyabatmaz	Genel Başkan	Bisikletliler Derneği
44	Tülin Hadi	Başkan	İstanbul Kent Konseyi
45	Işık Baştuğ	Koordinatör	Kadıköy Belediyesi İklim Elçileri
46	Yiğit Can Yavuz	Ulaşım Plancısı	GİZ
47	Ali Yılmaz		İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
48	Rabia Yılmaz	Büro Personeli	İBB Lojistik Yönetimi Ve Terminaller Şube Müdürlüğü
49	Erhan Sarı		İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü

Tablo 2: Katılımcı Listesi

4.2 Sunumlar

[EK 1](#)

[EK 2](#)



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUp) Aşama II – Uygulama Planı

Proje Özeti

Sözleşme Makamı: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü AB Yatırımları Dairesi Başkanlığı

Yararlanıcı: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

Proje Süresi: 30 ay – Haziran 2023 Aralık 2025



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Proje Konsorsiyumu

giz

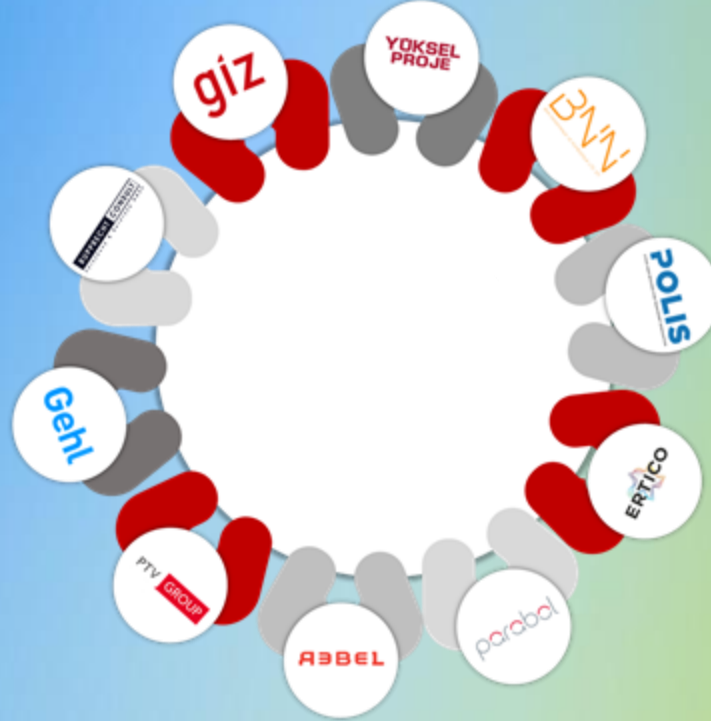
RUPPRECHT CONSULT
Forschung & Beratung GmbH

**YÜKSEL
PROJE**



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Kapasite Sağlayıcılar



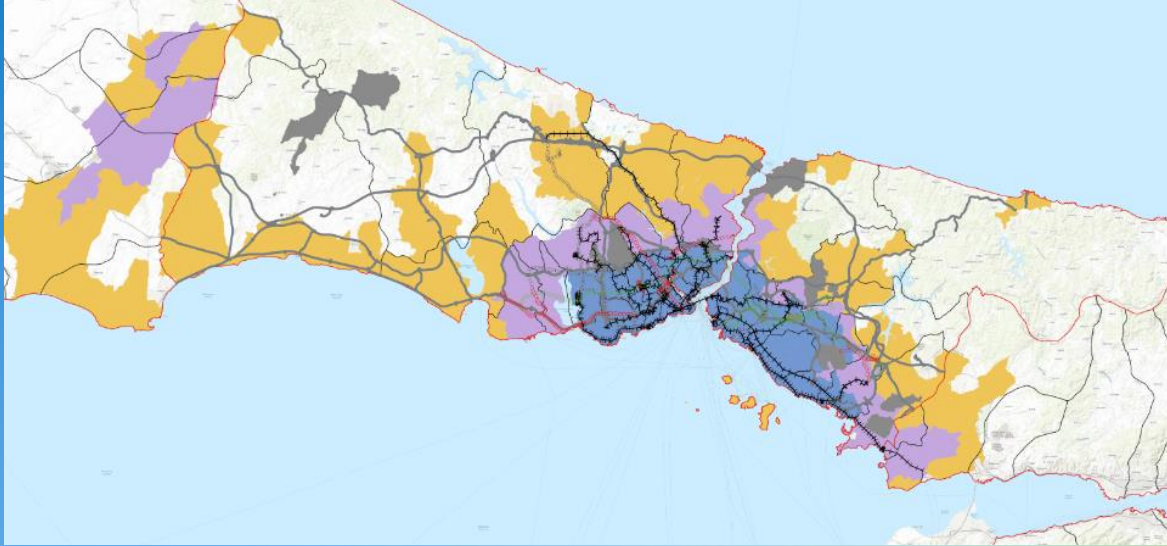
SKUp Yaklaşımı



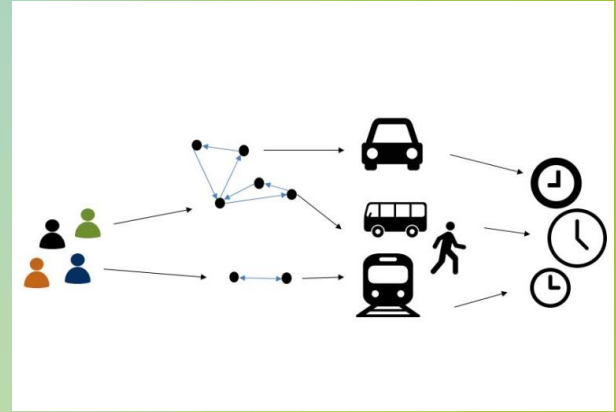
İstanbullular nelerle karşılaşacak?

- ❖ Veri toplama çalışmaları
- ❖ 70.000 yüzyüze hanehalkı ulaşım anketi
- ❖ Yol kenarı anketleri
- ❖ Otopark talep anketleri
- ❖ Katılımcılık odaklı etkinlikler
- ❖ Bilgilendirme toplantıları
- ❖ İşbirliği çalıştayları
- ❖ Odak grup görüşmeleri
- ❖ Farkındalık çalışmaları

Veri Toplama ve Modelleme



Aktivite Temelli Hareketlilik Modeli



SKUp Uygulama Planı

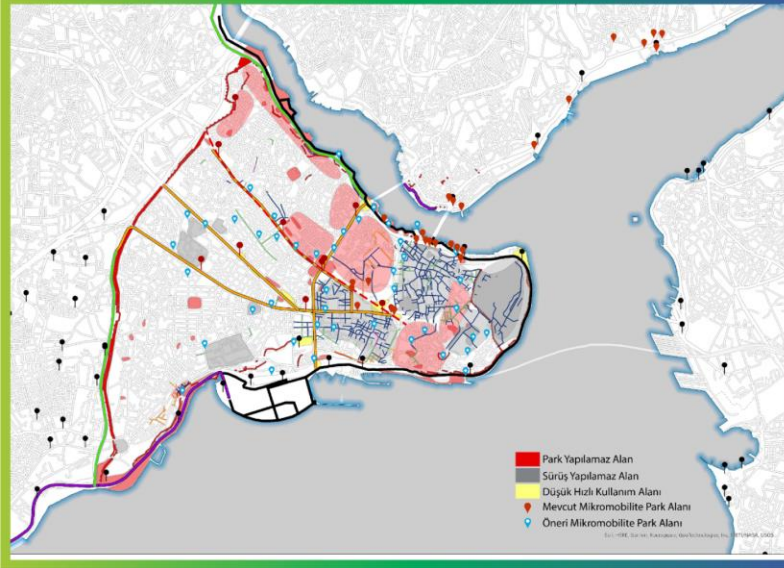
- ❖ SKUp Aşama 1 paketlerinin incelenmesi
- ❖ Önceliklerin belirlenmesi ve maliyet öngörüsü
- ❖ SKUp Finansal Planı'nın geliştirilmesi
- ❖ Detaylı SKUp Uygulama Planı'nın geliştirilmesi
- ❖ İzleme ve Değerlendirme Planı'nın geliştirilmesi

- ❖ Detaylı SKUp Uygulama Planı geliştirilmesi sürecinde katılımı sağlamak üzere 3 çalıştay gerçekleştirilecektir. Çalıştayların 2025 yılında düzenlenmesi planlanmaktadır.



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Düşük Emisyon Bölgeleri



- ❖ İstanbul'da seçilen üç alanda düşük emisyon bölgeleri için fizibilite çalışmaları:
- ❖ Tarihi Yarımada (Eminönü)
- ❖ Kadıköy/Moda
- ❖ Beyoğlu
- ❖ Düşük Emisyon Bölgesi sınırlarının belirlenmesi, demografik analizler ve araç sahipliği analizleri, trafik sıkışıklığı analizi
- ❖ Stratejik arka plan ve mevduata uygunluk değerlendirmesi ve düşük emisyon bölgesi alternatifleri
- ❖ Detaylı tasarımların ve ihale dosyalarının hazırlanması
- ❖ Süreç içinde farkındalık artırmaya yönelik katılım etkinlikleri ve çalıştaylar

Deniz Ulaşımı

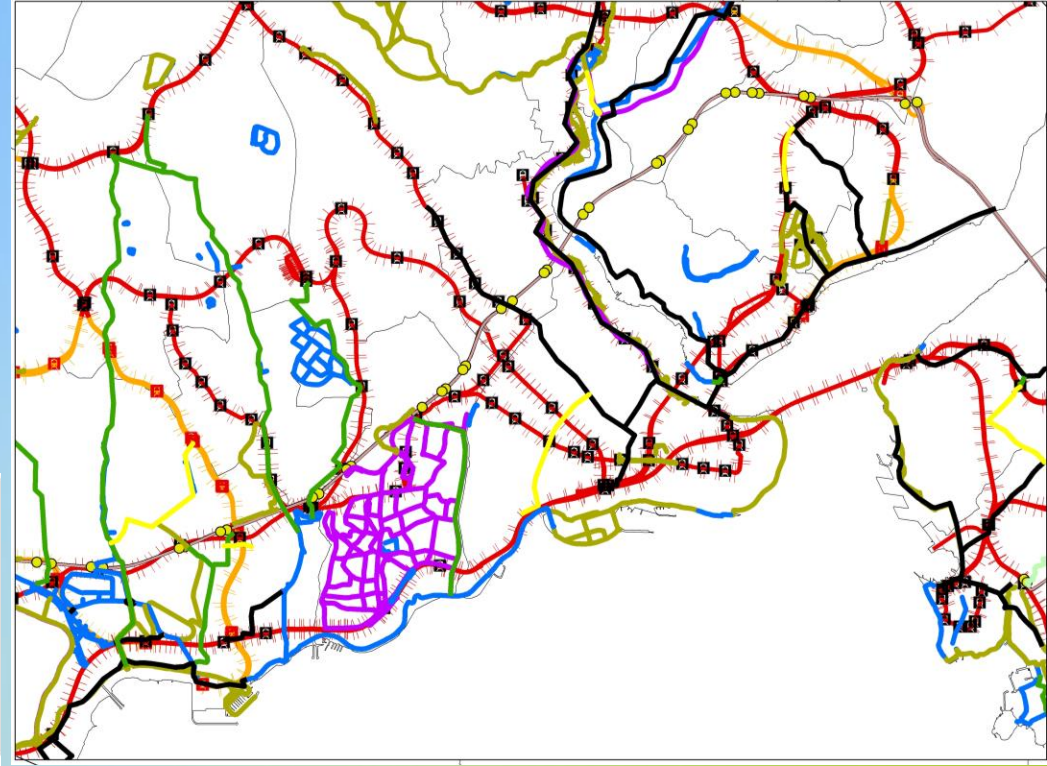
- ❖ Boğaz boyunca kentsel hareketliliğin bir parçası olarak deniz taşımacılığının rolünü ve entegrasyonunu geliştirmek



- ❖ 5 pilot alanda mevcut ve yeni iskelelerin erişilebilirliğini sürdürülebilir, yenilikçi ve kapsayıcı şekilde geliştirmek
- ❖ 3 yeni deniz ulaşımı rotası için fizibilite çalışması
- ❖ Süreç içerisinde düzenlenecek çalıştaylar

Bisiklet

- ❖ Toplu taşıma sistemini besleyen ve toplu taşımaya erişimin görece az olduğu bölgeleri önceleyen bisiklet ağı önerisinin geliştirilmesi
- ❖ Bisiklet otoyollarının geliştirilmesi
- ❖ 250 km'lik detaylı tasarım hazırlanması
- ❖ Süreç boyunca katılım etkinlikleri



Legend

Bisiklet Yolları (Bicycle Network)

- Mevcut Ayrılmış (Existing Separated)
- Mevcut Paylaşımlı (Existing Shared)
- UTK kararı alınan (Planned with UTK decision)
- Proje Aşamasında (Project Stage)

SUMP Önerileri (SUMP Proposal)

- Kabul Edilen (Accepted)
- Değiştirilerek Önerilen (Accepted with Revised Route)
- Yeni Önerilen (Newly Proposed)

Metrobüs Hattı (BRT Line)

- Metrobüs Durağı (BRT Station)
- Metrobüs Hattı (BRT Line)

Railways

- Raylı Sistem İstasyonları (Mevcut) (Existing)
- Raylı Sistem İstasyonları (İnşaat)(Under Construction)
- Raylı Sistemler (Mevcut) (Existing)
- Raylı Sistemler (İnşaat) (Under Construction)

Yürüme

- ❖ 5 pilot alanda yeşil koridorları, meydanları, çocuk dostu sokakları ve hastane-okul gibi önemli alanları besleyecek yayalaştırma çalışmaları

Öneri Bölge	Gerekçeleştirme
Kennedy Caddesi (İDO Yenikapı-Sarayburnu parkı arası)	Avrasya Tüneli sonrası hafifleyen trafik nedeniyle ortaya çıkan mekanların sahil ve yaya bağlantısını güçlendirme potansiyeli
Fevzipaşa Caddesi	Rami Kütüphanesine kadar uzanabilecek bir aktif sehayat koridoru olma potansiyeli
Şehzadebaşı Caddesi	Beyazıt Meydanı ile Vezneciler İstasyonu'nu bağlaması
Sarayburnu Parkı- Sirkeci Garı arası, raylar boyu yeni yaya yolu bağlantısı	Bağlantılardaki kopuklukları giderecek olması
Aksakal sok ve Küçük Ayasofya Caddesi	tamamen yaya olabilecek bir bölgenin girişi niteliğinde olması, Sultanaahmet meydanını güneye (Küçük ayasofya tarafına) bağlama potansiyeli





This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Mikromobilité

- ❖ Beşiktaş-Taksim-Kabataş bölgesinde elektrikli bisiklet ve skuterların güvenli kullanımını sağlayacak fizibilite çalışmaları



Otobüs Öncelikli Rotalar

- ❖ İstanbul genelinde toplam 120 km'lik otobüs öncelikli güzergah için fizibilite çalışması
- ❖ Konsept ve detaylı tasarımların hazırlanması
- ❖ İhale dokümanlarının hazırlanması

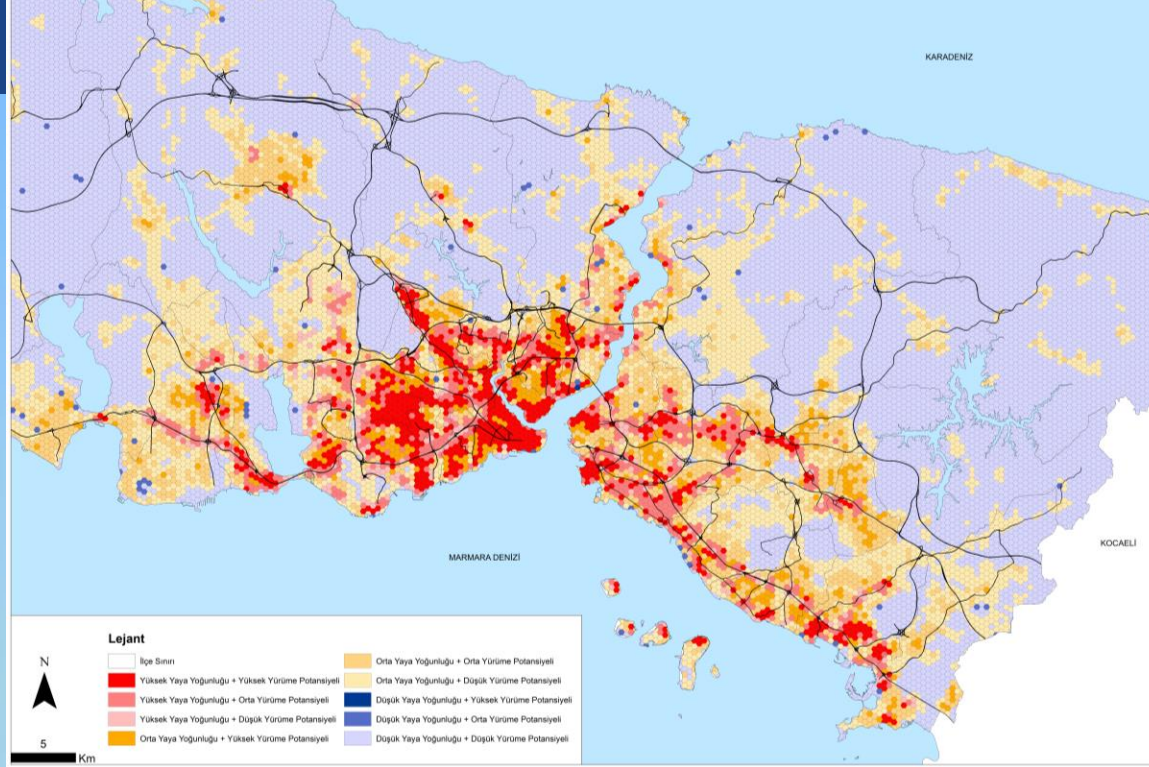




This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

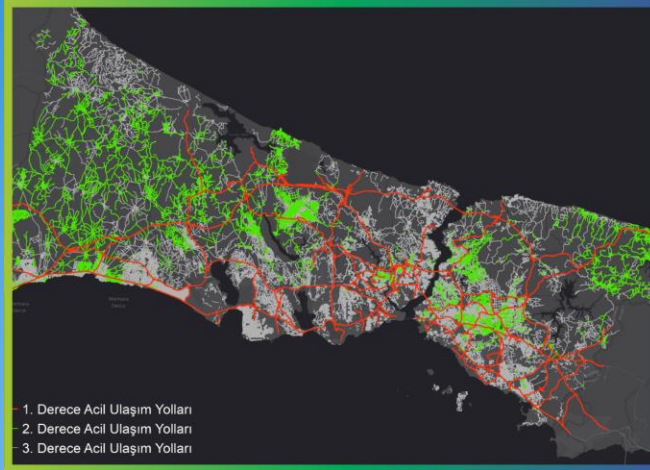
Sağlıklı Sokaklar

- ❖ 15 sokakta sağlıklı sokak tasarımı
- ❖ Yüksek yaya yoğunluğu, hava kalitesi ve sosyo-ekonomik düzeyin öncelendiği alan seçimi
- ❖ Süreç boyunca yapılacak katılım çalışmaları



İstanbul'un dayanıklılığının geliştirilmesi

- ❖ Deprem ve seller gibi doğal afetlere karşı İstanbul'un ulaşım sisteminin güçlendirilmesi ve pandemi gibi acil durumlarda hızlı cevap verebilme kapasitesinin geliştirilmesi

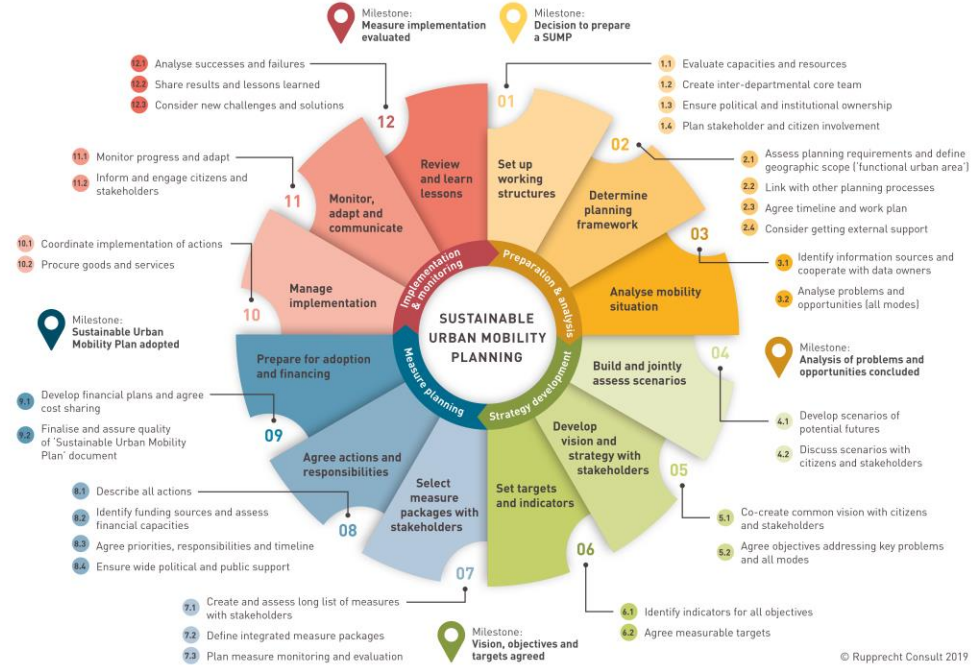


- ❖ İstanbul depremi ve ani sellere ilişkin senaryoların ulaşım sistemine etkisinin analiz edilmesi ve risklere karşı dirençlilik yol haritasının geliştirilmesi
- ❖ COVID-19 Pandemisi sırasında geliştirilen iyi uygulama örneklerinin incelenmesi ve acil durumlara ilişkin etkin önlemlerin önerilmesi

Kapasite Geliştirme Çalıştayları

- ❖ SKUp yaklaşımının temelleri, senaryo ve strateji geliştirme
- ❖ Veri Toplama Yöntemleri
- ❖ Kalitatif ve Kantitatif Metotlar
- ❖ Proje Geliştirme ve Yönetimi Metotları
- ❖ SKUp finansmanı
- ❖ SKUp uygulamasında yönetim

temalarında gerçekleştirilecek kapasite geliştirme etkinlikleri





This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

TEŞEKKÜRLER



Co-funded by
the European Union

Bisiklet Çalıştayı ve Halk Bilgilendirme Toplantısı



REPUBLIC OF TÜRKİYE
MINISTRY OF TRANSPORT
AND INFRASTRUCTURE



İSTANBUL
METROPOLITAN
MUNICIPALITY



SECTORAL
OPERATIONAL
PROGRAMME FOR
TRANSPORT

Vizyon

“Bisiklet kullanım kültürünün geliştirildiği, ulaşımda bisiklet kullanımının yaygınlaştığı, sağlıklı bir toplum ve temiz bir çevre için pedal çeviren kent, İstanbul”

İstanbul Bisiklet Ana Planı, 2020



Projenin Amaclari

1

250 km lik
ulaşım amaçlı
bisiklet yolları

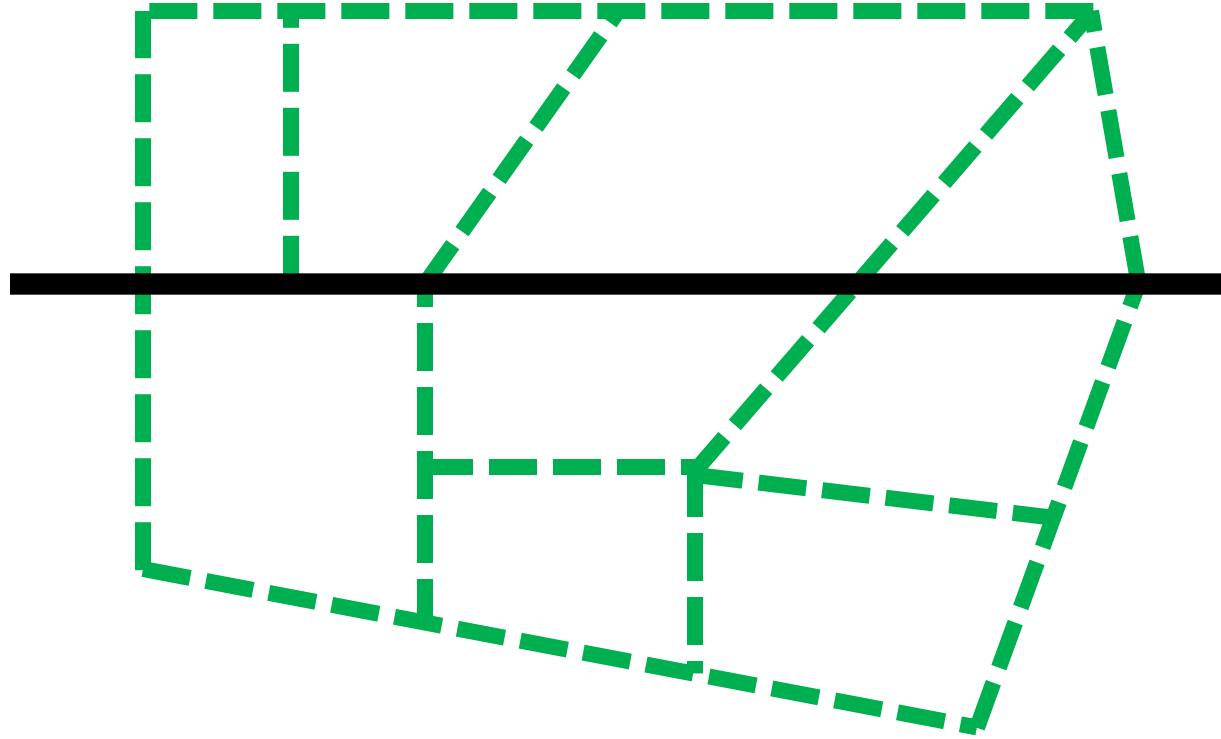
2

Kısa yolculuklar
için bisikletin
ciddi bir tercih
olması

3

Toplu taşıma
istasyonlarına
bisiklet erişimi
geliřtiren bir
bisiklet ağı

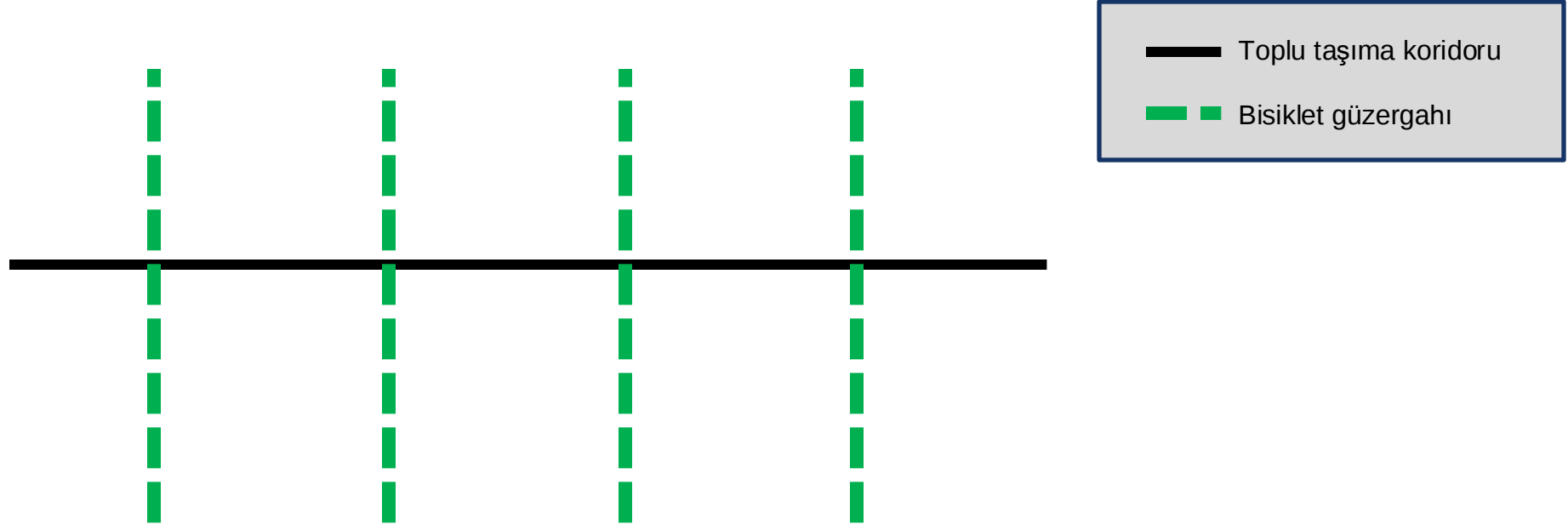
Tam bağlantılı bisiklet ağı



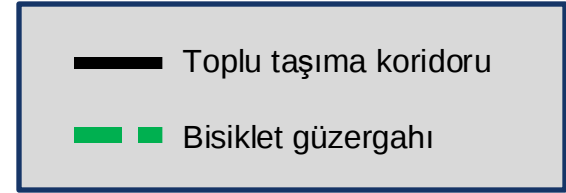
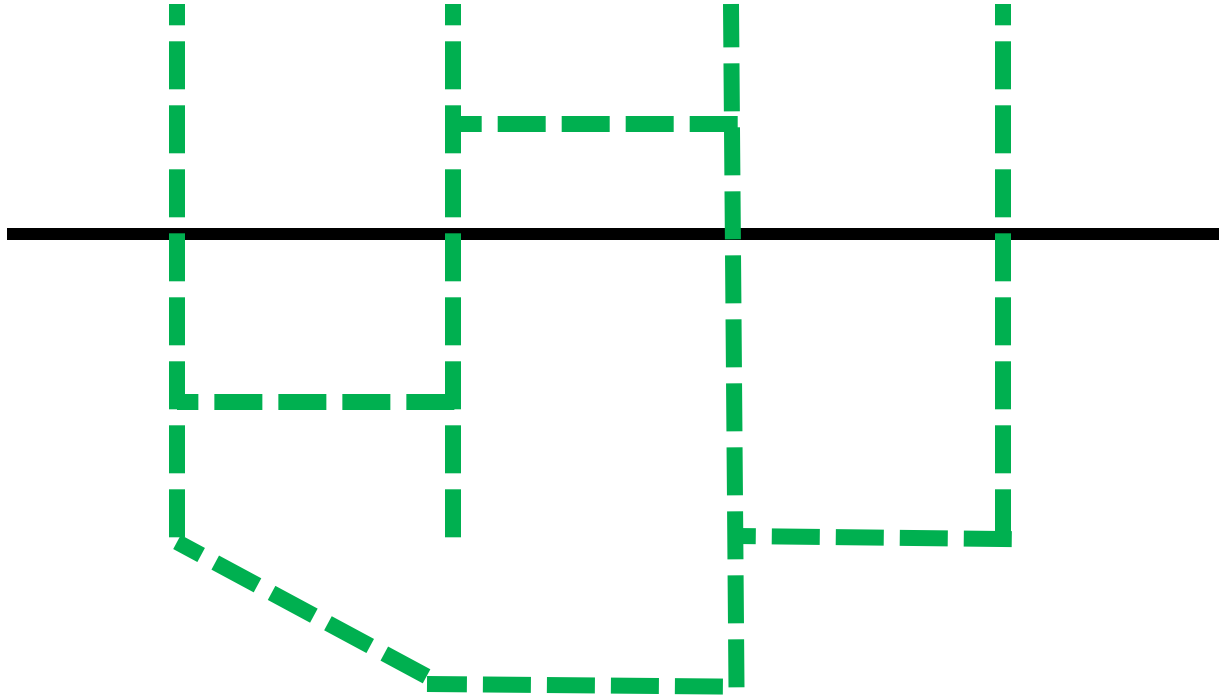
— Toplu taşıma koridoru

— Bisiklet güzergahı

Toplu taşımaya ulaşım sağlamak amaçlı bisiklet yolları



Toplu tasımaya ulaşım sağlamak amaçlı bisiklet yolları
+
yerel bağlantılar



İstanbul'da bisikleti bir ulaşım aracı olarak teşvik ederek hangi faydaları elde edebiliriz?

3 kelimeyle anlatır mısınız?



Neden bunu yapmak istiyoruz?

1

İstanbullulara
ulaşım için daha
fazla seçenek
sağlayabilmek
için

2

Daha temiz ve
güzel bir şehir
için

3

Araç sayısını
azaltmak için

4

Daha sağlıklı bir
yaşam tarzı için

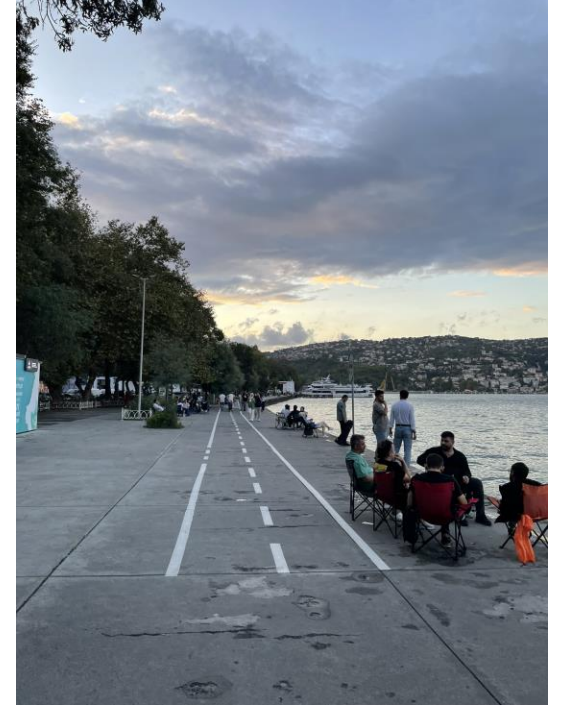
Bisiklet Yolu Türleri : Paylaşımlı



Bisiklet Yolu Türleri: Yol üzerinde bisiklet şeridi



Bisiklet Yolu Türleri : Ayrılmış



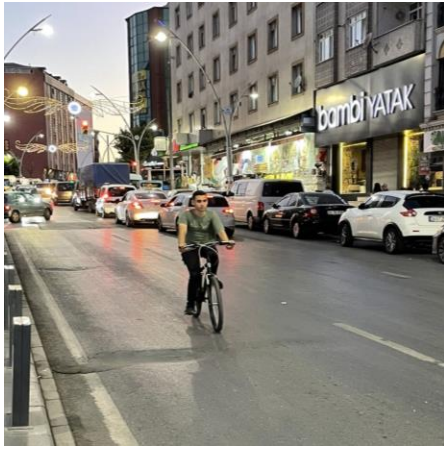
4 Çeşit İnsan!

Korkusuz ve Kendinden Emin



- Neredeyse **her tür** yolda bisiklet sürer.
- Arabalardan korkmuyor.

İstekli ve Hevesli



- **Yol üstü bisiklet** şeridinde bisiklet sürer.
- Bazen **paylaşımlı** yollarda sürer.
- Güvenli bir bisiklet alt yapısını tercih eder.

Binmek İsteyen ama Endişeli



- Bisiklet sürmek ister ama güvenli altyapıya ihtiyacı var.
- **Sadece ayrılmış** bisiklet yollarında bisiklet sürer.

Kesinlikle Hayır!



- Bisiklet sürmek hayat tarzına uymuyor.
- Bisikleti sadece rekreatif amaçlı görüyor.
- Fiziksel bir engeli olabilir.

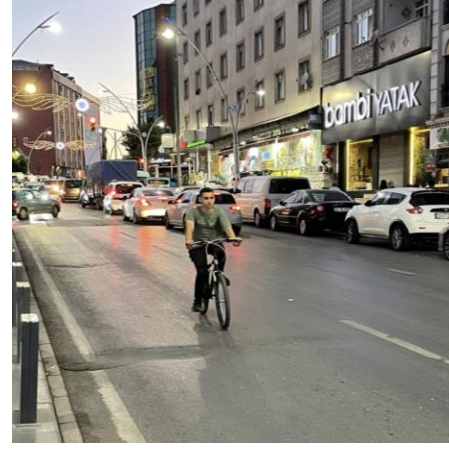
Siz hangisiniz?



Korkusuz ve Kendinden Emin



İstekli ve Hevesli



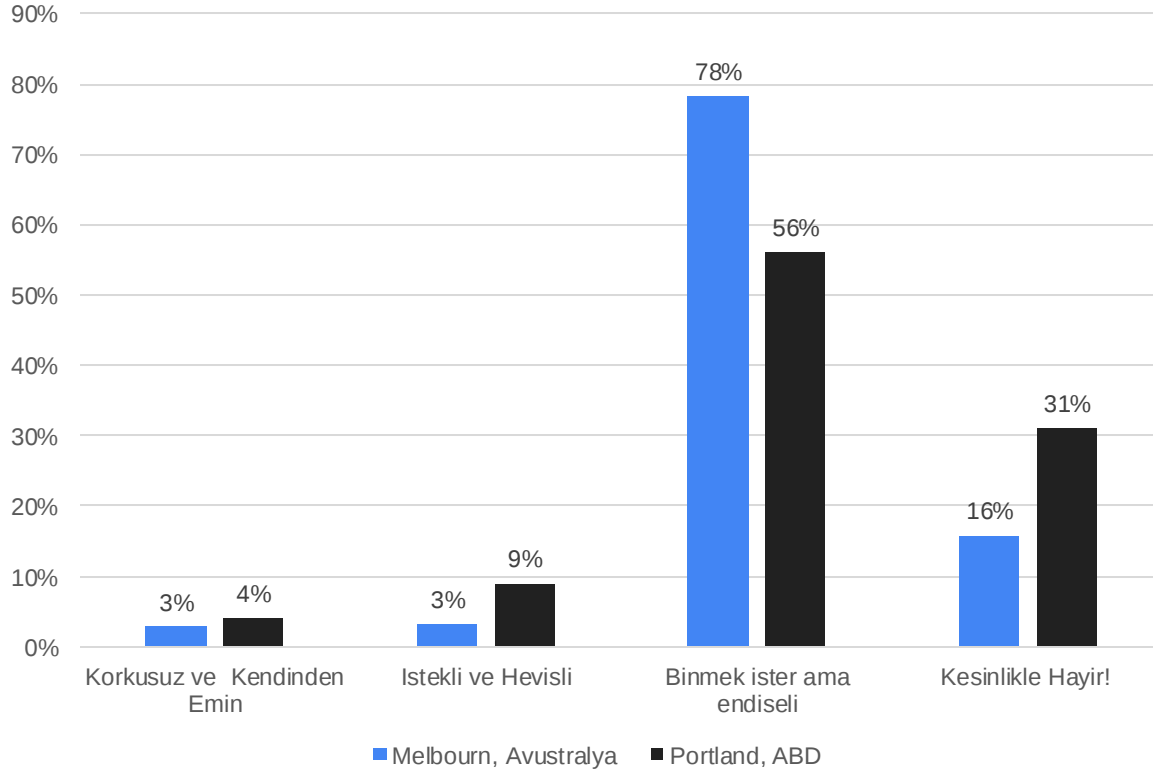
Binmek İsteyen ama Endişeli



Kesinlikle Hayır!



Başka Ülkelerden Sonuçlar



Pearson et Al (2022), The potential for bike riding across entire cities: Quantifying spatial variation in interest in bike riding, Journal of Transport & Health, 24

Bisiklet Kullanıcıları Ne Diyor?

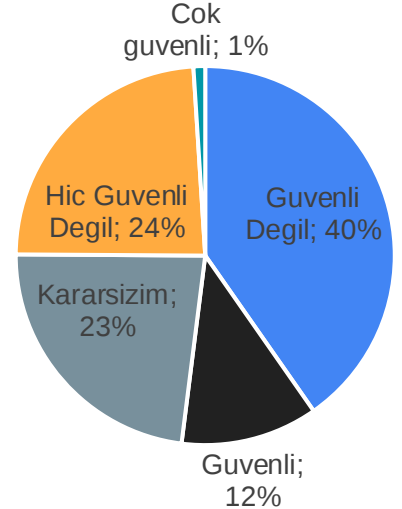
Bisiklet kullanımını ne teşvik ederdi?

1. Güvenli bisiklet yolu ağlarının uygulanması ve düzenli bakımlarının yapılması*
2. “Toplu taşıma ile entegrasyonun sağlanması”

Trafikte yaşadığınız sorunlar nedir?

1. Bisiklet yolunda yasa dışı parklanmalar
2. Bisiklet araç çatışmaları
3. Ayrılmış bisiklet yollarının devamlılık göstermemesi,
4. Bisiklet yollarının güvenli olmaması

Mevcut Bisiklet Yollarının Güvenliğini nasıl buluyorsunuz?



*Her 3 kişiden 2'si bunu diyor

Temel İlkeler

1. **Güvenli** – Önceliğimiz ayrılmış bisiklet yolları
2. **Direkt**- En doğrudan güzergah
3. **Bağlantılı** – Diğer bisiklet yollarına veya toplu taşıma duraklarına bağlantılı
4. **Çekici** - İyi tasarlanmış kamusal alanlar sunmak amacıyla güvenli ve çekici çevreler
5. **Konforlu** - Her yetenekten kullanıcının, kendisini rahat hissettiği hızda bisiklet sürebilmesi



Önce



Sonra



Güzergahlar nasıl belirleniyor?

1

Toplu taşıma istasyonlarına erişim sağlıyor mu?

2

Mevcut veya planlanmış bisiklet yollarına bağlantı sağlanıyor mu?

3

Kaç tane çekim merkezinden geçiyor?

4

Yüksek nüfus veya istihdam bölgelerinden geçiyor mu?

5

Karışık kavşaklardan geçiyor mu?

Legend

-  Mevcut ayrılmış bisiklet yolları
-  Önerilen bisiklet yolları

Google Earth

Image © 2024 Airbus

Image © 2024 TerraMetrics

Image © 2024 Maxar Technologies

Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO



Bir sonraki adımlar

Guzergah ların
kesinlesmesi

Tasarım ların

Payda toplantıları

Detaylı
tasarımların
hazırlanması

Karşıımıza Çıkacak Engeller

Dar yol kesitleri

Otopark şeridi
veya
trafik şeridinin
bisiklet yoluna
dönüştürülmesi

Trafiğin sıkışması
/ Boş otopark
alanının
bulunmaması

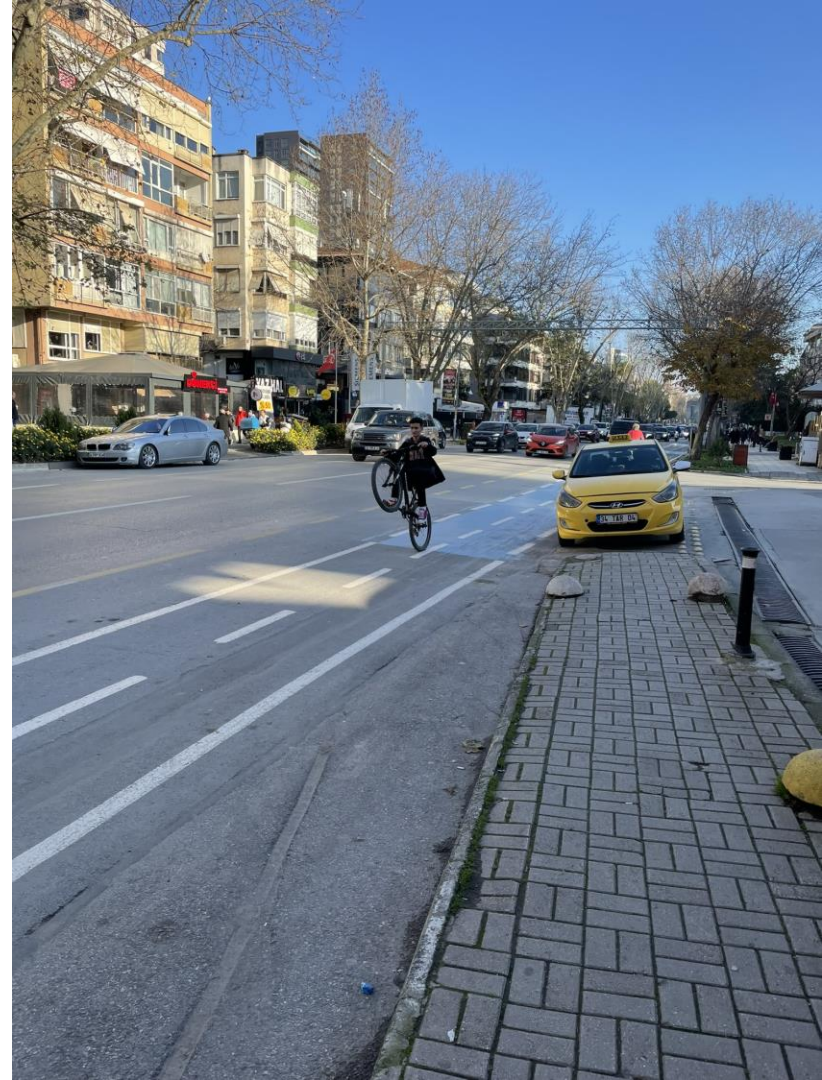
İtirazlar

Atölye

Önerilen bisiklet güzergahları
sizce doğru yerlerden geçiyor
mu?

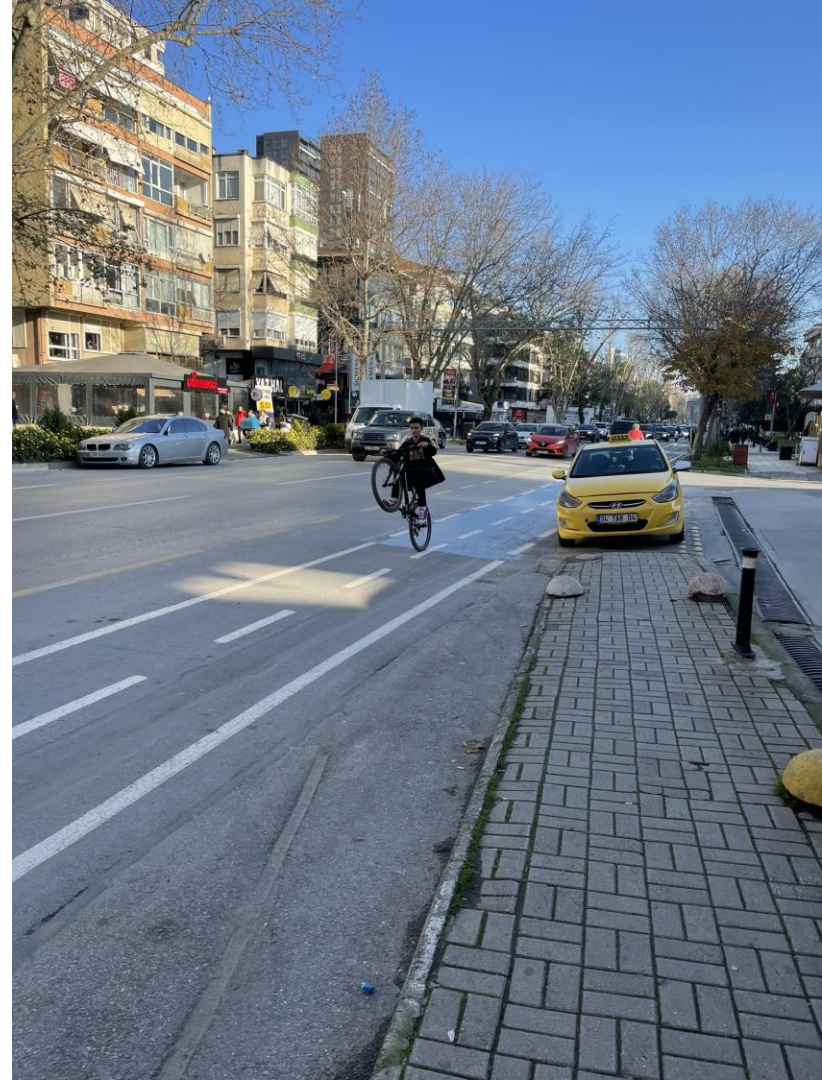
Ek bağlantılar olmalı mı?

Forum



Forum

Yeni bisiklet yollarıyla ilgili en büyük endişeleriniz neler ve sizce bunları birlikte nasıl çözeriz?



Menti Soru 3

Daha fazla bisiklet sürmek için nelere ihtiyacınız var? 3 önerinizi giriniz. Açık soru, sonuçlar kelime bulutu şeklinde sunulabilir)



Options evaluation for Opportunities and Constraints Analysis

Kullanici	Assessment Criteria
Yayalar	Kaldırımları ve yayları etkilemez.
Bisiklet ve Mikromobilite	Provide a separated cycleway. Minimise intersection delays to bike users
Toplu taşıma yolcuları	Toplu taşıma istasyonlarına erişimi koruyor veya iyileştiriyor
Delivery vehicle drivers	Bisiklet yolu sağlanması, cadde üzerindeki park/yükleme alanlarına öncelik verir.
On-street parking for motorists and retailers	Cycleway provision takes priority over on street parking/loading
Arac kullanıcıları	Ayrılmış bir bisiklet yoluna alan sağlamak amacıyla, araç trafiği kapasitesi ve performansı üzerindeki bazı etkiler kabul edilebilir.







For Sale
SOLD
9257 0222

FOR LEASE
PRIME RETAIL SHOP
403m²
Contact Owner
0807 614 188

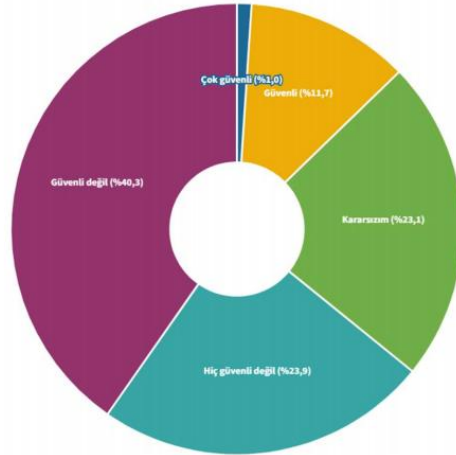
FOR LEASE
PRIME RETAIL SHOP
403m²

SYDNEY
WA



önemli olduğu soruldu. Alınan yanıtlara göre bisiklet yolları üzerindeki araç parklanmalarının önlenmesi gerektiği en öncelikli konu olarak açık ara ile ön plana çıkmıştır. Katılımcıların diğerlerine nazaran en az önem verdiği konu ise bisiklet yollarının etrafında ağaçlandırma (gölge yapıcı eleman) yapılması gerekliliğidir.

Yaklaşık her 3 katılımcıdan 2'si mevcut bisiklet yollarını güvenli bulmamaktadır. Mevcut bisiklet yollarını güvenli bulanların oranı ise %12,7'dir. Yani yaklaşık 8 katılımcıdan 1'i mevcut bisiklet yollarının güvenli olduğunu düşünmektedir. Geri kalan %23,1'lik dilim ise bu konuda kararsızdır.



önemli ikinci sebep iyi hissettirmesi olarak gösterilirken hızlı olması da en iyi üçüncü sebep

Katılımcılara en sık kullandıkları güzergâhları kullanmalarındaki en önemli sebepler sorulduğunda en fazla tercih edilen seçenek %27,1 ile “güvenli yol olması” seçeneği idi. “Konforlu yol olması” ve “başka alternatif güzergâh bulunmaması” seçeneği de takip eden iki seçenektir.

culukların
culukların

BİSKİLET YOLLARI

Katılımcılara bisiklet yollarının daha yaygın olmasının bisiklet kullanım miktarlarını etkileyip etkilemeyeceği sorulduğunda büyük bir çoğunluk (%85,2) bu durumun bisiklet kullanımlarını etkileyeceğini belirtmiştir.

