



KENT ULAŞIMINDA BİSİKLETİN YERİ

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

TBMM Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve
Turizm Komisyonu sözcüsü



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR

GEBZE, 19 Ocak 2018



BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER



BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

Bisiklet; yakıt kullanmadan, sürücünün mekanik gücü ve pedal yardımı ile hareket eden motorsuz taşıttır.

Bisiklet yolu ise ulaşım, gezinti ve spor yapmak amacı ile yaya ve motorlu araç trafiğini aksatmadan bisikletlilerin emniyetli bir şekilde kullandığı yoldur



Günümüzde birçok kentte, otomobiller trafik tıkanmasının ve hava kirliliğinin en önemli nedeni olarak görülmektedir.

Bisiklet zaman geçtikçe dünyada yaygın olarak kullanılan ulaşım araçları arasındaki yerini almıştır.



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

1) Sağlıklı bir yaşam için...

- Sağlıklı bir yaşam, sağlıklı bir nesil ve sağlıklı bir toplum için
- Her gün egzersiz yapmak için,
- Fiziksel aktivite ile kronik birçok hastalıklardan korunmak için



Amsterdam Üniversitesi'nde yapılan bir çalışma, düzenli olarak haftada 6 km'lik 3 bisiklet yolculuğu yapan bir insanın sağlık durumunun, hiç bisiklete binmeyen kendinden 10 yaş genç biri ile aynı olduğunu göstermektedir

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

2) Kolay ve Ekonomik bir ulaşım için...

- Bir yerden başka yere kolaylıkla gidebilmek için,
- Etkili bir ulaşım aracı olduğu için,
- Trafikte zaman kazanmak için,
- Park sorunu olmadığı için,
- Ulaşımda yakıt maliyeti olmadığı için,

Bisiklet kullanımı ile AB Ülkeleri geçen yıl 513 Milyar Euro ekonomik katkı elde etti

- 15.4 Milyar Euro çevre ve iklim,
- 2.80 Milyar Euro enerji ve doğal kaynaklar,
- 191.27 Milyar Euro sağlık,
- 63.09 Milyar Euro ekonomi
- 20 Milyar Euro teknoloji ve dizayn,
- 131 Milyar Euro vakit ve alan,
- 50 Milyar Euro sosyal,
- 19.6 Milyar Euro hareketlilik
- 10 Milyar Euro kültür çeşitliliği



NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

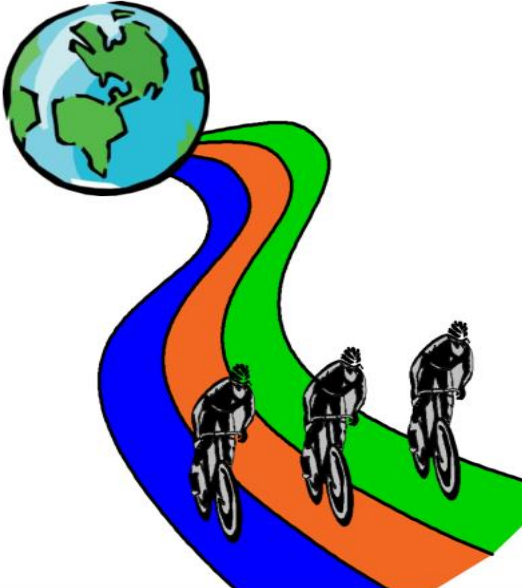
3) Sosyal bir yaşam biçimi için...

- Aynı şeyleri yapmaktan keyif alan başkalarıyla birlikte olabilmek için,
- Sosyal ilişki kurmak, yeni insanlarla tanışmak veya onları gözlemlemek için,
- Okul/iş dışındaki sosyal dünyadan insanlarla birlikte olabilmek için.



4) Doğal bir çevre ve sürdürülebilir enerji kaynakları için

- Çevreyi korumak için
- Enerji kaynaklarını korumak için



NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMANIN FAYDALARI



Trafik
Derdinden
Kurtulursunuz



VÜCUT DİRENCİNİZİ
ARTIRIR



METABOLİZMAYI
HIZLANDIRIR



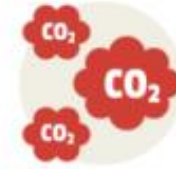
PETROL TÜKETİMİNİ
AZALTIR



BEYİN VE
RUH SAĞLIĞINIZI
DÜZENE SOKAR



KAS DOKUSUNU
KUVVETLENDİRİR



KARBON SALINIMINI
AZALTIR



KALP VE DAMAR
SAĞLIĞI İÇİN
FAYDALIDIR



YOL PARANIZ
CEBİNİZDE KALIR



ÇEVRE
DOSTUDUR



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa İLİCALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

BİSİKLET KULLANIMI TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER ?

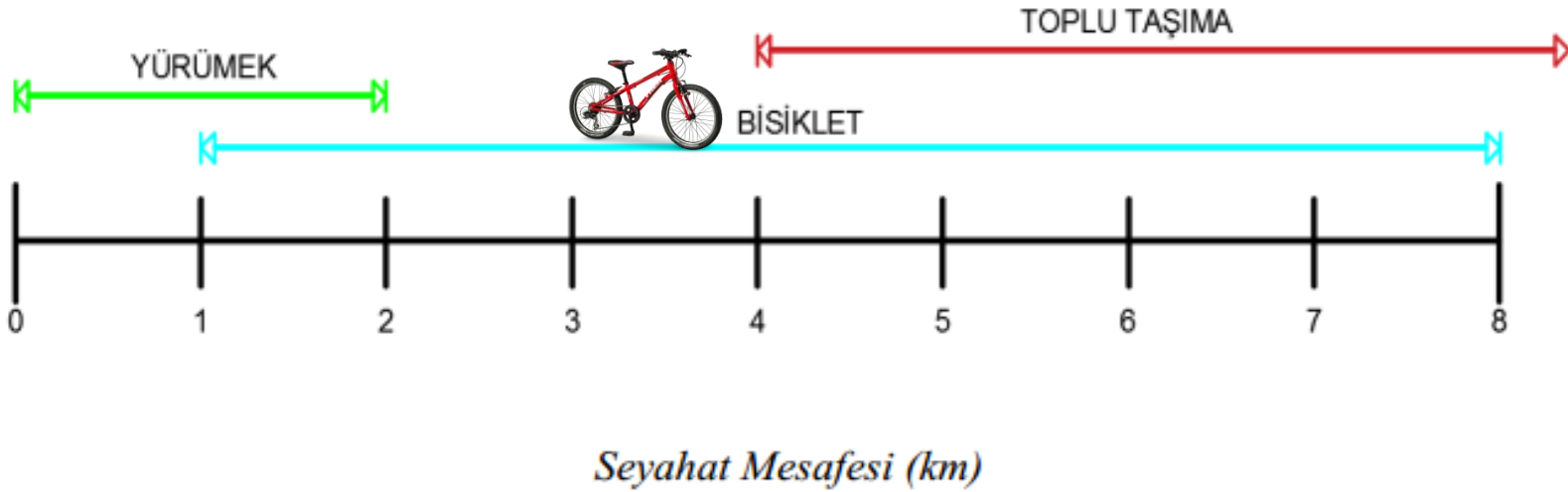
Araştırmalar, insanların işe gitmek amacıyla **en fazla 10 dakika yürümeye istekli** olduklarını ve **2 km'ye kadar yürüdüklerini** gösteriyor. Bisiklet kullanımında işe gitmek amacıyla **8 km'ye kadar yol alınabilirken**, insanlar **1-5 km arasında** bisiklet sürmeyi tercih ediyor.

Toplu taşıma 4 km'nin üzerindeki mesafeler için kullanılmaya başlamaktadır. Toplu taşıma hizmetlerinin 10 dakika veya daha fazla süreli periyotlarda hizmet vermesi, toplu taşıma aracını bekleme süresinin seyahat süresine yakın veya daha fazla olması insanların toplu taşıma sistemleri tercihini zorlaştırmaktadır.



BİSİKLET KULLANIMI TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER ?

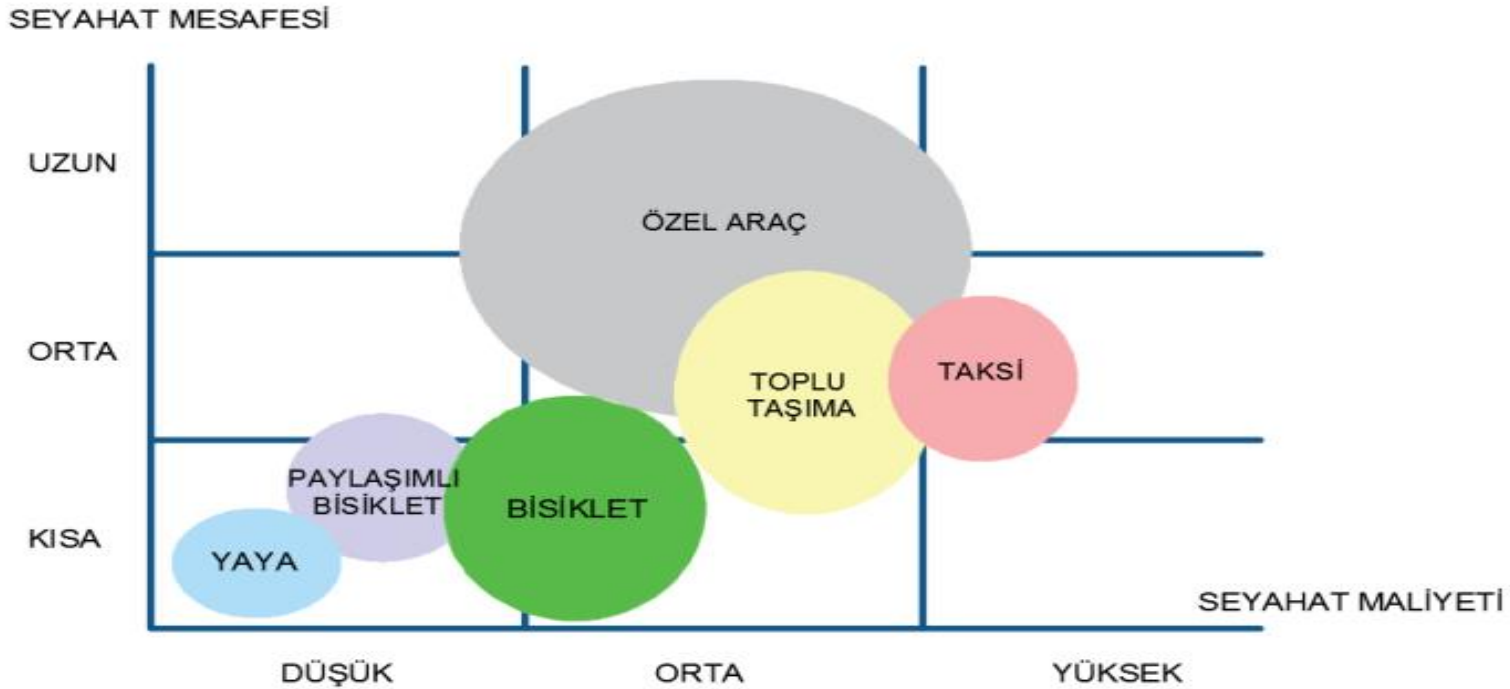
Tipik yürüyüş mesafeleri ile toplu taşıma mesafeleri arasında kalan boşluğu bisiklet kullanımının doldurmaktadır.



Grafik, bisiklet kullanımının kısa mesafelerde sağladığı esnekliği göstermektedir.

BİSİKLET KULLANIMI TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER ?

İnsanların bisiklet kullanımını, kişinin yürümek veya dolaşmak istediği mesafe; yolculuk amacı ile birlikte şehrin yapısı, trafik yoğunluğu, seyahat mesafesi, seyahat masrafı, güvenlik, kişisel kondisyon, araca sahip olma ve yeterince park yeri olması gibi diğer faktörlere bağlıdır.



Seyahatin Mesafe Maliyet İlişkisi



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI HERGEÇEN GÜN YAYGINLAŞIYOR...

Sadece Asya'daki bisikletler, yeryüzündeki tüm otomobillerin taşıdığından daha fazla insan taşımaktadır.

Çin'de yılda 41.000.000 bisiklet üretilmektedir. Bu bisikletler tüm kullanıcılara uygun modellerde üretilmektedir.

Örneğin; kadınların çocuklarını beraberinde taşıyabilecekleri, yük taşınabilen, birden fazla insanın beraber seyahat edebileceği modeller veya sadece spor yapmaya yönelik modeller yapılmaktadır.





TRAFİK KAZALARI BİSİKLET KULLANIMINA YÖNELTİYOR

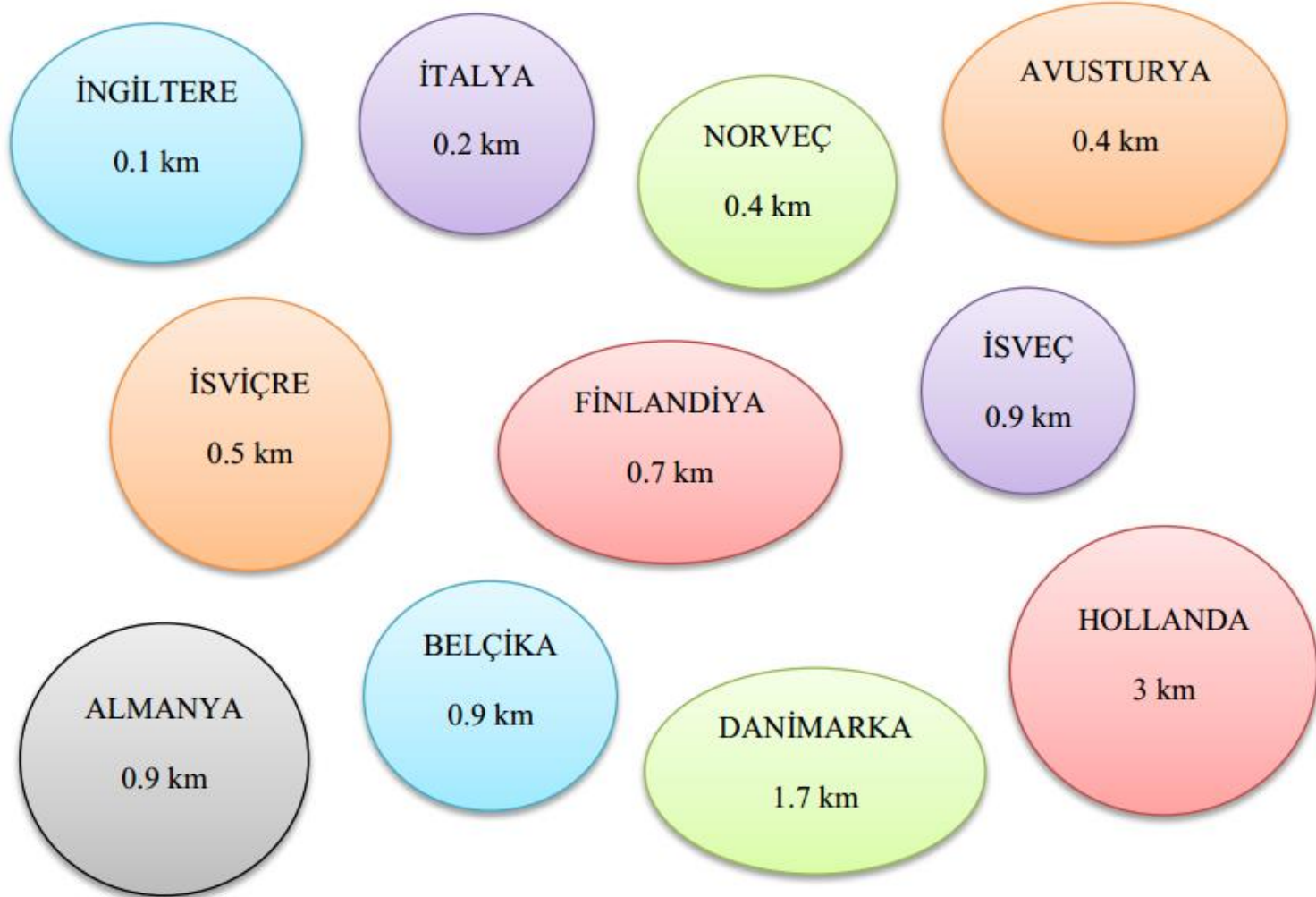
Trafik Kazalarında:

- Dünyada her yıl yaklaşık 1.2 milyon kişi hayatını kaybediyor, 50 milyondan fazla kişi de yaralanıyor.
- Trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyeti yaklaşık 518 Milyar Dolar
- Trafik kazalarında saatte 158 kişi, her 3 dakikada 1 çocuk hayatını kaybediyor.

Trafik kazalarını minimize etmek için birçok ülke bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için planlamalar yapıyor. 200'ün üzerinde şehirde bisiklet, ulaşımın bir parçası olarak kullanılmaktadır. Özellikle Avrupa da bu konuda ciddi adımlar atılmıştır.

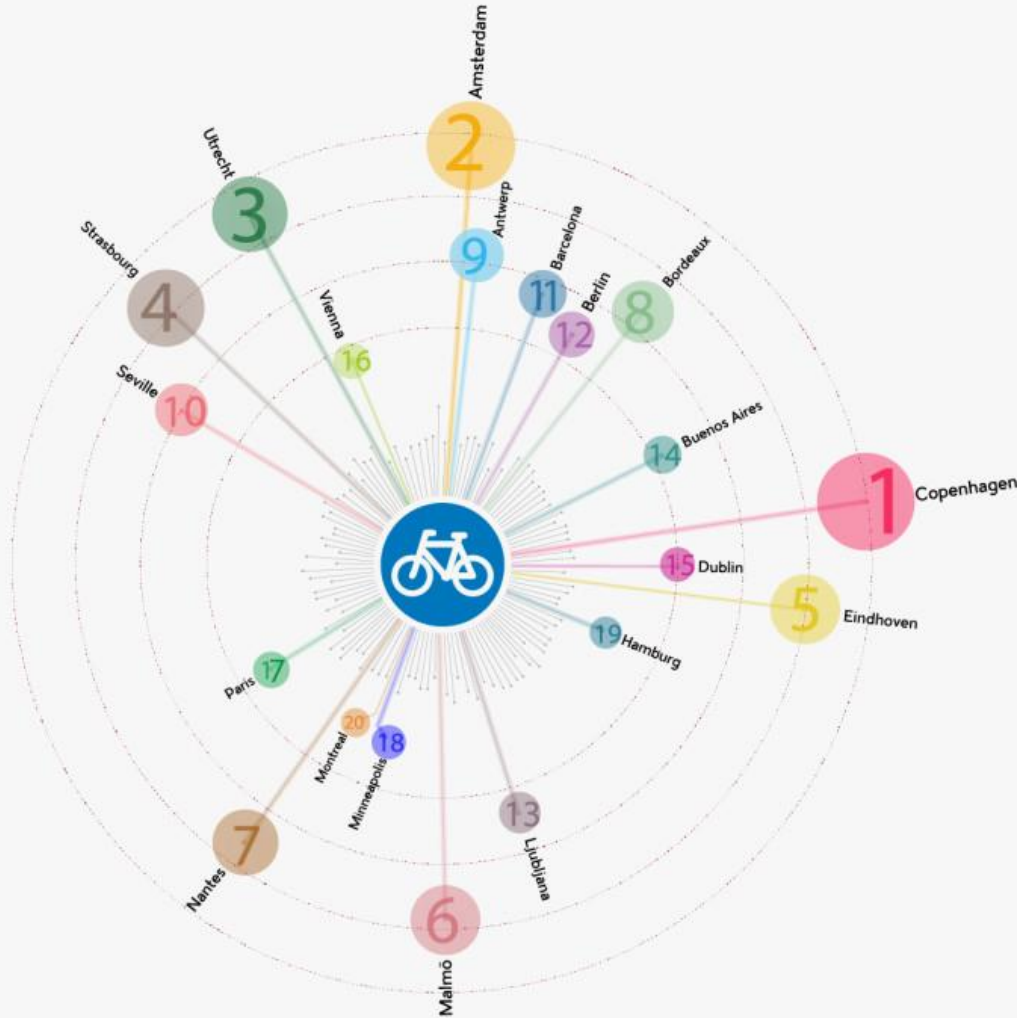
İstatistiki verilere göre **her gün 20 vatandaşımız** trafik kazaları nedeniyle yaşamını kaybederken **2016 yılında meydana gelen trafik kazalarında 7.300** vatandaşımız hayatını kaybetmiştir.

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI



Ülkelerde Kişi Başına Bisikletle Günlük Yapılan Mesafe

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMININ EN YOĞUN OLDUĞU 20 ŞEHİR



- 1-Kopenhag
- 2-Amsterdam
- 3-Utrecht
- 4-Strasbourg
- 5-Eindhoven

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

- Japonya’da insanların %15’i işe bisikletle gidip gelmekte ve yılda 10 milyon adet bisiklet satılmaktadır.
- 11 milyon nüfuslu Belçika’da 5.2 milyon adet bisiklet bulunmaktadır.
- Norveç, ulaşımda bisiklet kullanımını %10’dan %20’e çıkarmak için, yeni bisiklet yolları için yaklaşık 1 Milyar \$ harcayacaktır.
- Almanya’da bisikletli ulaşımı teşvik için; Bisikletlerin mevsimsel ulaşımları için tramvay ve otobüslerin yeniden tasarlanması, halkın bu konuyla ilgili planlamalara katılımının sağlanması, esnek kullanımlı araçlar için değişimler tasarlanması gibi çalışmalar yapılmaktadır.
- İngiltere’de kullanılmayan demir yollarının ve kanal boylarının bisiklet için düzenlenmesi, “yeşil yollar” olarak bilinen stratejik geçitlerin geliştirilmesi yapılmaktadır.

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

- New York'ta her gün 100 binden fazla insanın bisikletle ulaşımı sağladığı ve bu sayının her geçen gün arttığı belirtilmektedir. Kentte bisiklet kullanımının yaygınlaşması amacıyla Mayıs ayı Bisiklet Ayı ilan edilmiştir.
- Bisikleti özendirmek ve yaygınlaştırmak amacıyla Manhattan bölgesinde 50 kilometreden fazla bisiklet yolu oluşturulmuştur



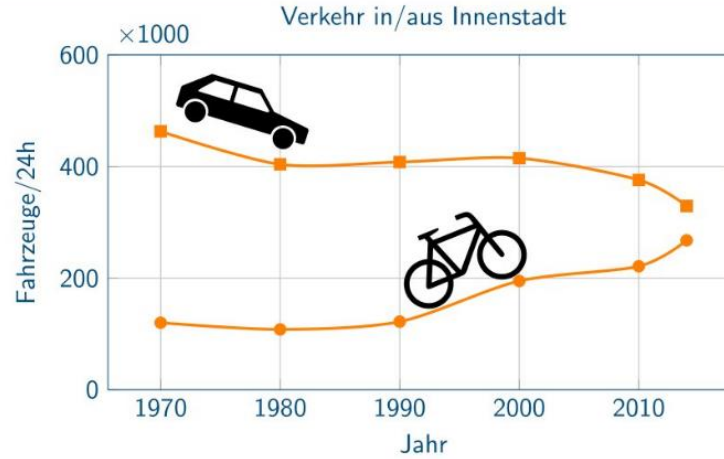
DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

- Hollanda halkının %5'i yürüyerek, %24'ü ise bisikletle işe gidip gelmektedir.
- Hollanda'da yaşayan halkın 84'ünün bir veya birden fazla bisikleti var.
- Toplam 16.5 milyon kişilik nüfusa 18 milyon bisiklet düşmektedir.
- Amsterdam'da yaşayan 800bin kişinin %63'ü her gün bisiklet kullanıyor.



DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

Mythos: Kopenhagen war schon immer Fahrradstadt



- Kopenhag'da bisikletlerin sayısı şehir nüfusundan daha fazla.
- Her gün insanlar 1.2 milyon kilometre bisiklet sürüyor.
- İşe veya okula giden insanların %37'si bisikletlerini kullanıyor. Kopenhag'daki toplam nüfus için ise bu oran %55.
- Bütün taksilerin 2 bisiklet taşıyabilecek bagajları var.
- Bisikletler için toplu taşımada ücret alınmıyor.



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

ÜLKEMİZDE BİSİKLET SEKTÖRÜ

- Sektörde 15 yerli üretici ile 4 bin kişilik istihdam sağlanıyor
- Bisiklet sektörünün Ülkemizdeki ticaret hacmi yaklaşık 500 Milyon TL
- Her yıl ortalama 1,5 Milyon Bisiklet Satışı gerçekleşiyor
- İthal edilen bisiklet sayısı 56 bin (2016)
- İhraç edilen bisiklet sayısı 262 bin (2016)
- İhracat tutarı 48 milyon dolar (2016)



Ülkemizde yaklaşık olarak her yıl 1,5 milyon bisiklet satıldığı dikkate alındığında 80 milyonluk nüfus için bu oran çok düşük.

RAKAMLARLA ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

- Türkiye’de Nüfusun yaklaşık %35-38 ‘inde bisiklet var, yani yaklaşık 30 milyon civarında kullanılabilir bisiklet var
- Bazı şehirlerde bisiklet kullanımı %15 lere kadar ulaşıyor (Adana, Konya, Osmaniye, Sakarya vb)
- Türkiye’de bisiklet kullanımı genç ve bekar nüfus üzerinde yoğunlaşıyor
- Kullanıcılar 18-42 yaş aralığında ve erkelerin oranı yüksek
- Gelir ve eğitim durumu yükseldikçe bisiklet kullanım oranı düşüyor
- Türkiye’de en çok bisiklet kullanılan şehir Konya, Konya’da 800 binden fazla bisiklet var, hane başına düşen bisiklet sayısı 3



RAKAMLARLA ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

Enerji Bakanlığının 26 şehirde ve 2600 kişi üzerinde yaptığı ankete göre;

- Bisiklet bir oyuncak mı yoksa bir ulaşım aracımı? Sorusuna katılımcıların %66,7 sini ulaşım aracı cevabını vermiştir.
- Güvenli yollar olsaydı kısa mesafeli seyahatlerinizde bisiklet kullanır mıydınız? Sorusuna katılımcıların %53 ü evet demiştir.



RAKAMLARLA ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

Ülkemizde Bisiklet Kullanımının Yaygınlaşması Halinde:

- Ülkemizde bisikletin toplu ulaşım sistemlerinde kullanım oranının %25 olması durumunda sadece enerjiden elde diledik tasarruf miktarı yaklaşık 24 Milyar Dolar

- İstanbul'da tüm araçlar içerisinde bisiklet kullanım oranının %10 a ulaşması durumunda enerjiden elde edilecek tasarruf miktarı yaklaşık 18 Milyar Dolar





İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa İLİCALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

SWOT ANALİZİ İLE ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

SWOT ANALİZİ

Zayıf Yönler

- Şehirlerimiz motorlu araçları ön plana çıkartacak biçimde tasarlanmış, inşa edilmiş
- Yapılan yeni planlamalarda da bu eğilim devam etmekte
- Bisikletliler için özel yolların bulunmaması,
- Toplu taşıma araçları ile bisiklet taşınmasına olanak tanınmaması,
- Bisiklet park yerlerinin bulunmaması
- Kişilerin davranış alışkanlıkları, bisiklet kültürünün gelişmemesi
- Bisikletin çoğunlukla çocuklara verilecek bir karne hediyesi olarak görülmesi
- Yasal boşlukların varlığı
- Teşvik sisteminin eksikliği
- İmar planlarında bisiklet güzergahlarının işlenmemesi

Güçlü Yönler

- Genç bir nüfusa sahip olmamız
- Sosyal ve psikolojik olarak insanları rahatlatır
- Bisiklet kullanımının yaygınlaşması yönünde toplumda yeni yeni farkındalık oluşması
- Sağlık açısından sağladığı avantajların ön plana çıkması
- Ekonomik bir ulaşım sistemi olması
- Trafik tıkanıklıklarına sağlayacağı katkılar
- Can kayıplarının ve kaza oranlarının düşük olması
- Çevreyi kirletmeyen bir ulaşım sistemi olması
- Bisiklet ücretlerinin düşük olması nedeniyle erişilebilir olması
- Bisiklet yolu için alan ihtiyacının ve yatırım maliyetlerinin düşük olması
- Otopark sorunlarının olmaması
- Bakım masraflarının düşük olması

SWOT ANALİZİ

Fırsatlar

- Yakıt tasarrufu sağlaması
- Alan tasarrufu sağlaması
- Daha sağlıklı bireyler olma yolunda sağlayacağı katkılar
- Ulaşım maliyetlerinin azaltılması
- Trafik tıkanıklıklarını azaltması
- Doğa dostu bir çevre oluşturulması
- Üretim açısından yoğun teknoloji gerektirmiyor olması
- Yatırım ve bakım maliyetlerinin düşük olması

Tehditler

- Bisiklet kullanımının toplum tarafından benimsenmemesi
- Belirli yaş gurupları için uygun olmayan bir ulaşım sistemi olması
- Uzun mesafeli yolculuklar için uygun olmaması
- Fiziksel güç gerektiren bir ulaşım aracı olması
- Trafik akışında, bisikletlerin benimsenmesi sürecinde yaşanabilecek kazalar
- Şehirlerimizin mevcut altyapısının bisikletli bir ulaşım açısından dönüşüm zorluğu
- Mevcut kara yollarının bisiklet yollarını ilave edilebilecek genişliklerde olmaması



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMININ ÖNÜNDEKİ BAŞLICA ENGELLER

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL



1. İyi bir altyapı planlaması
2. Vatandaşlar üzerinde eğitim ve farkındalık oluşturulması
3. Bisiklet kullanıcılarının güvenliğinin sağlanması
4. Diğer ulaştırma sistemleri ile iyi bir entegrasyonun sağlanması



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMININ ÖNÜNDEKİ BAŞLICA ENGELLER

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ



KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

Fiziksel Durum:

- Kesintisiz ve rahat bir sürüş için %4'e kadar olan eğim, ideal eğimdir.
- Bisiklet yollarının mevcut yollara yapılabilmesi için taşıt yolunun ilgili yönetmeliklerde belirtilen genişliğe sahip olması gerekmektedir.
- Baca ve ızgaraların mümkün olduğunca bisiklet yol ve şeridinde bulunmamasına dikkat edilmelidir.





KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

Çevresel Durum:

- Bisikletliler tarafından yoğun olarak kullanılacağı düşünülen bölgelerde güzergâh tasarlanması gerekmektedir
- Daha çok kişiye hizmet vermek amacıyla metrekareye düşen kişi sayısının güzergâh belirlenirken ele alınması gerekmektedir.
- Bisiklet yolunun geçeceği güzergâh belirlenirken, kamu ve özel mülkiyet durumları da göz önünde bulundurulmalı ve ortaya çıkacak sorunlara çözüm geliştirecek stratejiler belirlenmelidir.

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

Görsel Ölçütler:

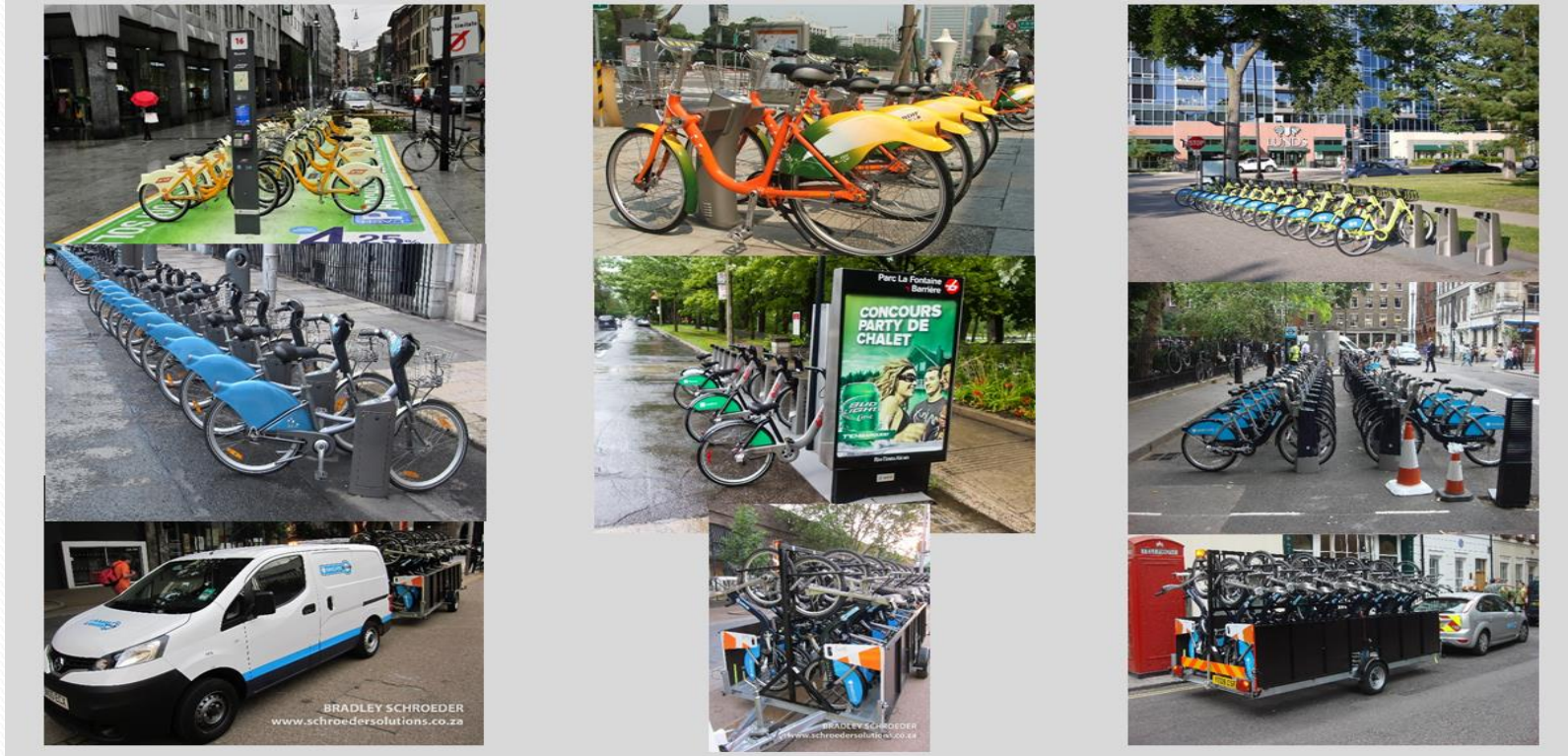
- Bisiklet kullanıcısının etrafındaki bina yükseklikleri hem görsel etki hem de sürüş kalitesi açısından önemli bir faktördür.
- Belirlenecek güzergâhtaki binaların duvar etkisi oluşturması, kullanıcının kendini koridor içinde gidiyormuş hissine kapılmasına ve güzergâhın tercih edilmemesine sebep olabilir.
- Sürüş esnasında beton etkisi yaratan öğeler yerine görüş açısı içerisinde yeşil alanların bulunması koridor etkisinin kırılmasına ve daha huzurlu bir sürüş elde edilmesine neden olacaktır.



DİĞER ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ İLE ENTEGRASYON

BİSİKLETLE GİT VE PARK ET (BİKE&PARK):

Bu çeşit transfer sistemleri; bisikletlilerin toplu ulaşım noktasına gelerek bisikletini park alanına park etmesinden sonra seyahat için toplu taşıma araçlarının kullanılması şeklindedir.



DİĞER ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ İLE ENTEGRASYON

BİSİKLETLE GİT VE BİSİKLETİNLE TOPLU ULAŞIMA BİN (BIKE&RİDE) :

Bisikletle git ve bisikletinle toplu ulaşım bin transfer sistemleri, bisikletlilerin toplu ulaşım noktasına gelerek bisikletini toplu taşıma aracında belirlenen yere sabitleyerek seyahat için toplu taşıma araçlarının kullanılması şeklindedir.



BİSİKLET KULLANIMININ TEŞVİK EDİLMESİ

Bisiklet Kullanımının Desteklenmesi– Barcelona Örneği

6300 bisiklet için yıllık 15 milyon € destek verilmektedir. Reklam ve işletme gelirleri düşüldüğünde bisiklet başına yaklaşık 1000,- € yıllık destek verilmektedir.

Bisiklet Kullanımının Desteklenmesi– Belçika Örneği

Belçika'da işe bisikletle gidenlere üste para veriyorlar ve bisikletin yüzde 30'unu devlet hibe ediyor.

Sponsorluk Üzerinden Finansman Desteği – Londra Örneği

11.600 bisiklet için Santander Bankası ile 7 yıllığına 49 milyon poundluk sponsorluk anlaşması yapılmıştır.





İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMININ ÖNÜNDEKİ BAŞLICA ENGELLER

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

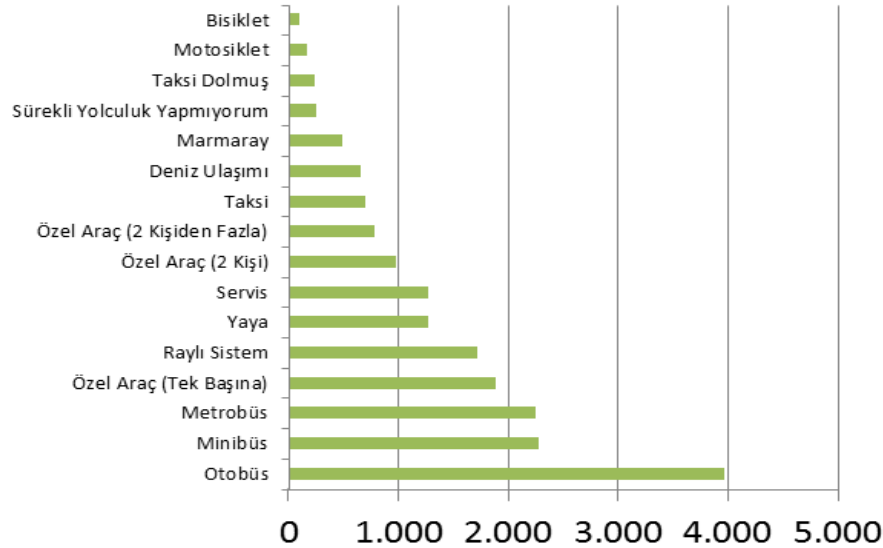
TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

ANKETLERLE İSTANBUL

Bahçeşehir Üniversitesinde 9342 kişi üzerinde yapılan anket ile İstanbul'daki vatandaşların tercih ve görüşleri alınmıştır. Konu ile ilgili cevaplar:

3- Ev-İş veya Ev-Okul Yolculuklarınızda Tek Yön Olarak Aşağıdaki Hangi Ulaştırma Sistemlerini Kullanıyorsunuz? Kullandıklarınızı İşaretleyiniz.

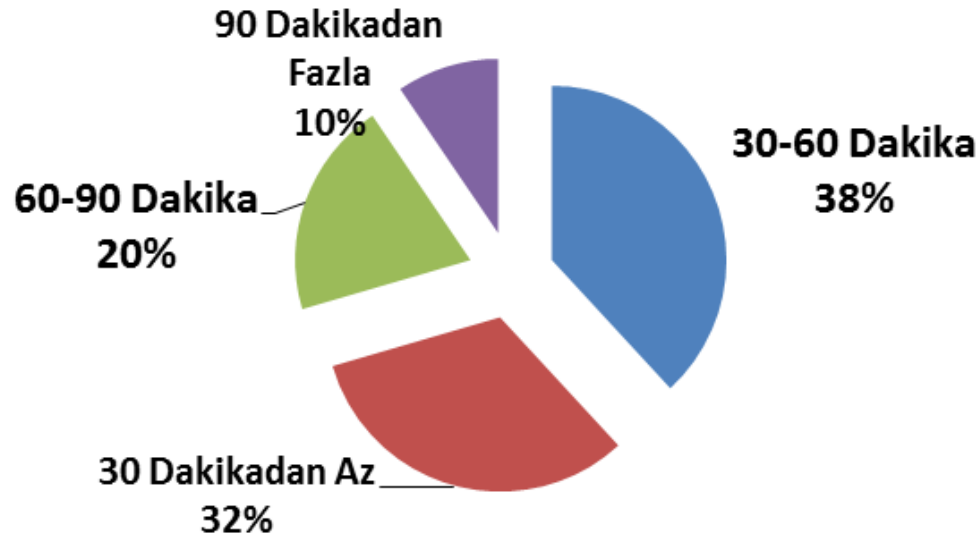
Otobüs	21%
Minibüs	12%
Metrobüs	12%
Özel Araç (Tek Başına)	10%
Raylı Sistem	9%
Yaya	7%
Servis	7%
Özel Araç (2 Kişi)	5%
Özel Araç (2 Kişiden Fazla)	4%
Taksi	4%
Deniz Ulaşımı	3%
Marmaray	3%
Sürekli Yolculuk Yapmıyorum	1%
Taksi Dolmuş	1%
Motosiklet	1%
Bisiklet	0,5%



ANKETLERLE İSTANBUL

4- Ev-İş veya Ev-Okul Yolculuklarınız Tek Yön Ortalama Süresi Kaç Dakikadır?

30-60 Dakika	38%
30 Dakikadan Az	32%
60-90 Dakika	20%
90 Dakikadan Fazla	9%

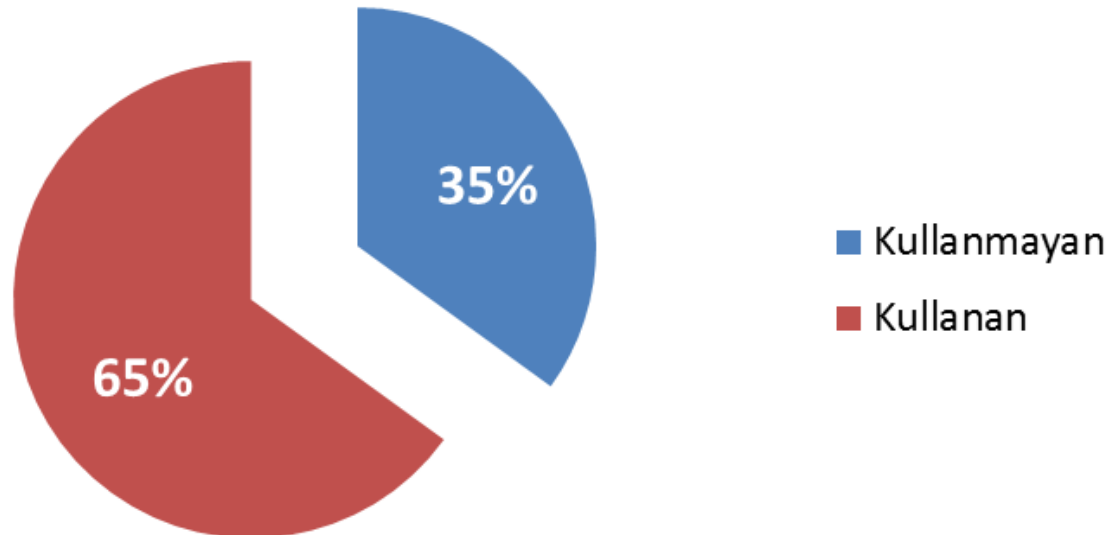


Kişi başına ortalama seyahat süresi **50** dakikadır.

ANKETLERLE İSTANBUL

6- İstanbul Trafiği ile ilgili Mobil Uygulamaları, İnternet, Radyo veya Televizyonu Trafiğe Çıkmadan Önce Kullanıyor Musunuz? Kullandıklarınızı İşaretleyiniz.

Kullanmıyorum	%35
İBB Cep	%29
Yandex Haritalar	%11
Google Haritalar	%9
Trafik Radyosu	%8
Diğer	%5
TV Kanalları	%3

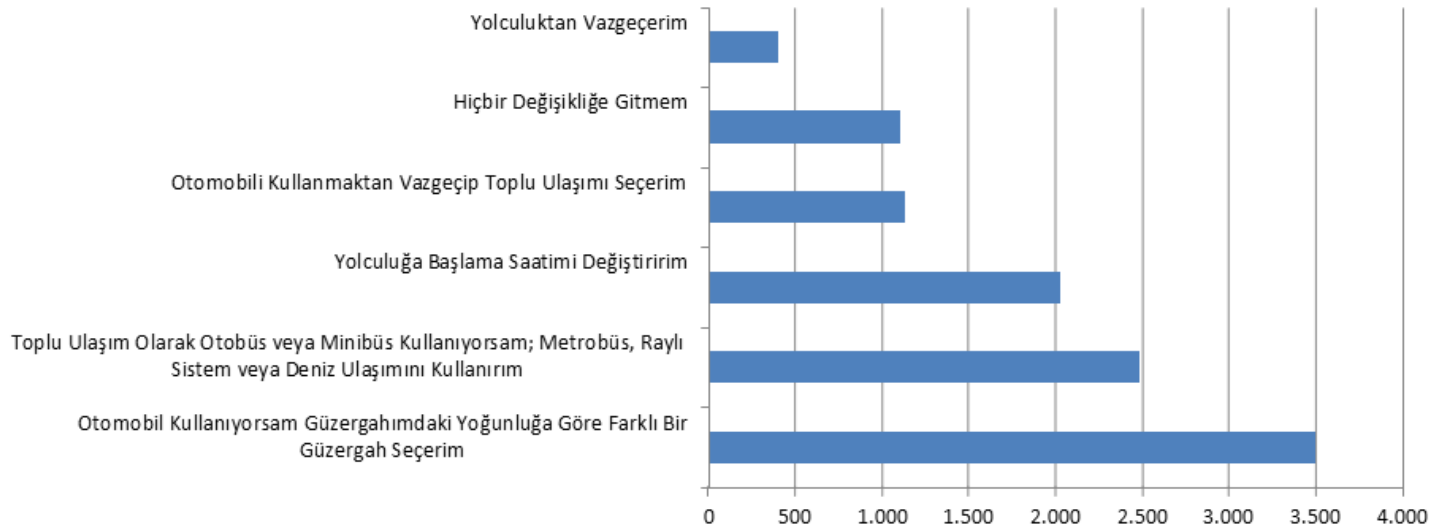




ANKETLERLE İSTANBUL

7- 6. Sorudaki Uygulamalardan Herhangi Birini Kullanıyorsanız Buna Göre Aşağıdakilerden Hangisini Yapıyorsunuz?

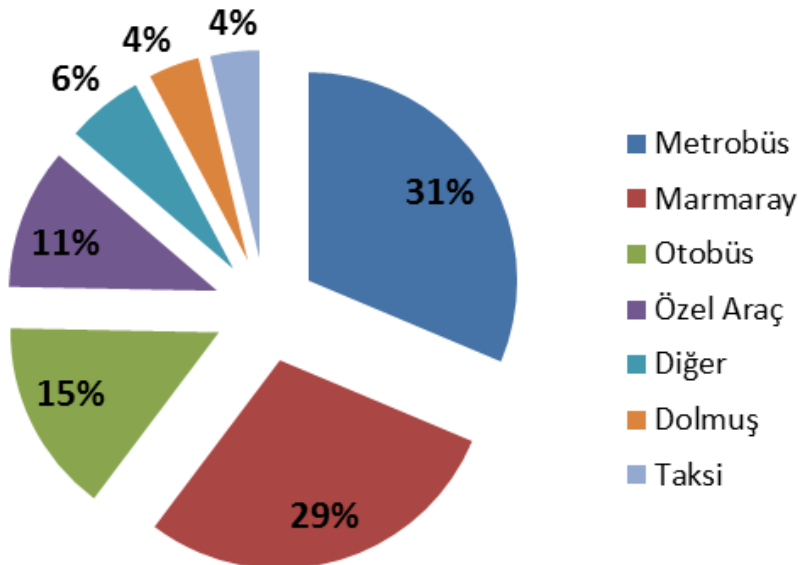
Otomobil Kullanıyorsam Güzergahımdaki Yoğunluğa Göre Farklı Bir Güzergah Seçerim	33%
Toplu Ulaşım Olarak Otobüs veya Minibüs Kullanıyorsam; Metrobüs, Raylı Sistem veya Deniz Ulaşımını Kullanırım	23%
Yolculuğa Başlama Saatimi Değiştiririm	19%
Otomobili Kullanmaktan Vazgeçip Toplu Ulaşımı Seçerim	11%
Hiçbir Değişikliğe Gitmem	10%
Yolculuktan Vazgeçerim	4%



ANKETLERLE İSTANBUL

8- Ulaşım Tercihinizde Deniz Ulaşımını Kullanıyorsanız Olumsuz Hava Şartlarında Seferlerin İptal Edilmesi Durumunda Tercihiniz Ne Olur?

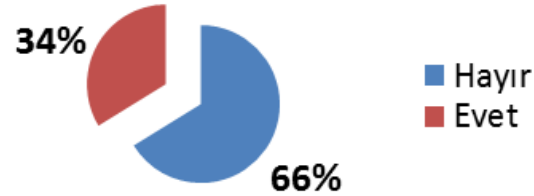
Metrobüs	31%
Marmaray	29%
Otobüs	15%
Özel Araç	11%
Diğer	6%
Dolmuş	4%
Taksi	4%



ANKETLERLE İSTANBUL

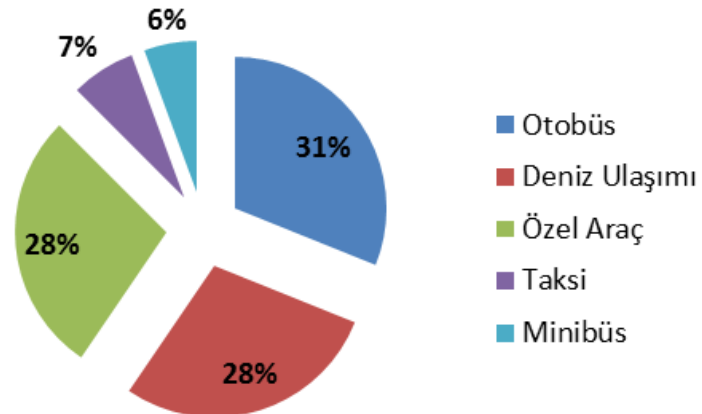
9- Marmaray ve Haliç Metro Köprüsünün Hizmete Açılması Ulaşım Tercihinizde Değişiklik Yaptı Mı?

Hayır	66%
Evet	34%



10- Evet ise Hangi Sistemden Vazgeçtiniz?

Otobüs	31%
Deniz Ulaşımı	28%
Özel Araç	28%
Taksi	7%
Minibüs	6%

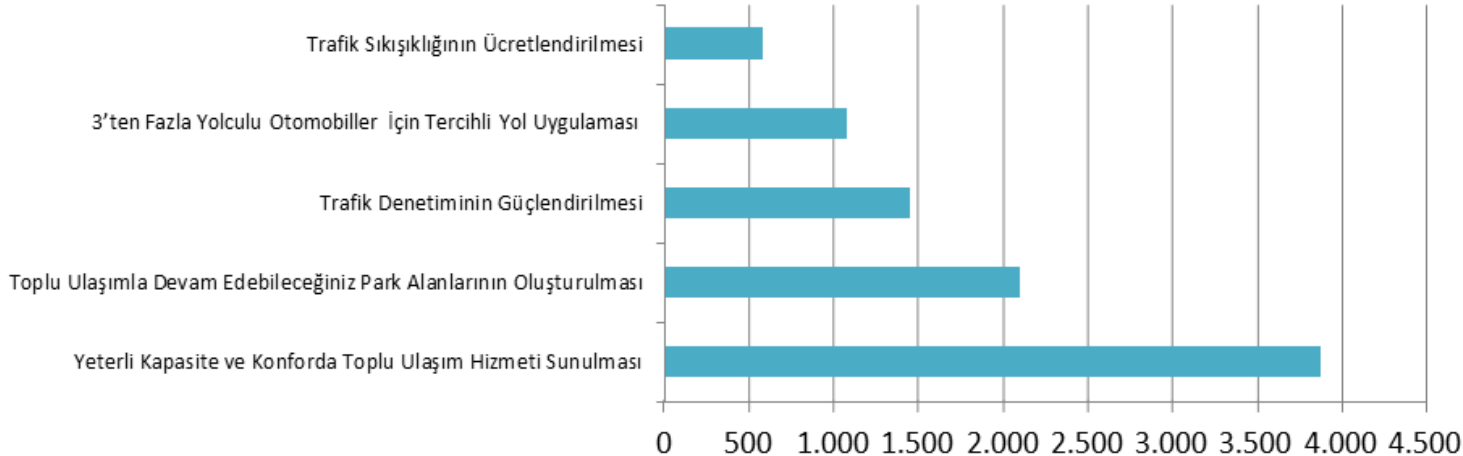




ANKETLERLE İSTANBUL

11- Günlük Yolculuklarınızda Özel Otomobil Kullanıyorsanız Aşağıdaki Hangi Hallerde Toplu Ulaşımı Tercih Edip veya Otomobilinizi Başkalarıyla Paylaşabilirsiniz?

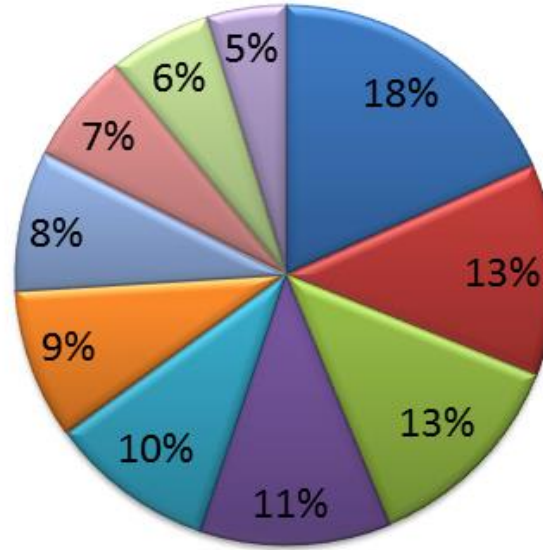
Yeterli Kapasite ve Konforda Toplu Ulaşım Hizmeti Sunulması	3,878	43%
Toplu Ulaşım ile Devam Edebileceğiniz Park Alanlarının Oluşturulması	2,103	23%
Trafik Denetiminin Güçlendirilmesi	1,454	16%
3'ten Fazla Yolculu Otomobiller İçin Tercihli Yol Uygulaması	1,083	12%
Trafik Sıkışıklığının Ücretlendirilmesi	586	6%



ANKETLERLE İSTANBUL

12- Aşağıdaki Sorunlardan İstanbul İçin Önemli Gördüklerinizi İşaretleyiniz.

Ulaşım-Trafik Sorunu	7,746	18%
Yeşil - Park Alanları Eksikliği	5,357	13%
Hayat Pahalılığı	5,342	13%
Planlama Sorunları	4,792	11%
Şehir Güvenliği	4,174	10%
Çevre Sorunları	3,794	9%
İşsizlik	3,532	8%
Kültürel Donatı Eksikliği	2,815	7%
Şehrin Genel Temizliği	2,597	6%
Su Sıkıntısı	1,998	5%



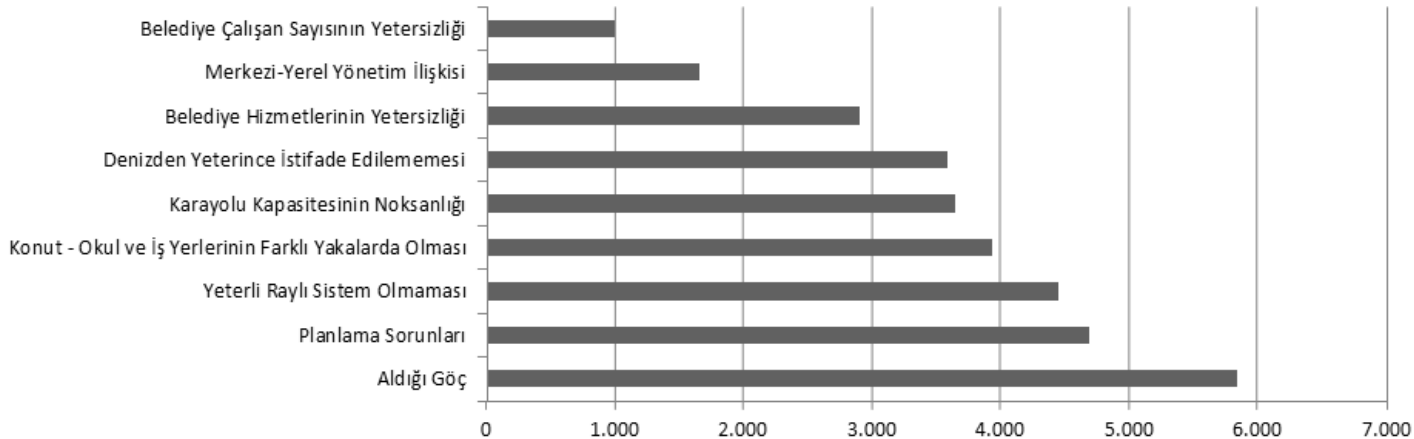
- Ulaşım-Trafik Sorunu
- Yeşil - Park Alanları Eksikliği
- Hayat Pahalılığı
- Planlama Sorunları
- Şehir Güvenliği
- Çevre Sorunları
- İşsizlik
- Kültürel Donatı Eksikliği
- Şehrin Genel Temizliği
- Su Sıkıntısı



ANKETLERLE İSTANBUL

13- Aşağıdaki Ulaşım Sorunlarından İstanbul İçin Önemli Gördüklerinizi İşaretleyiniz.

Aldığı Göç	5,837	18%
Planlama Sorunları	4,690	15%
Yeterli Raylı Sistem Olmaması	4,452	14%
Konut - Okul ve İş Yerlerinin Farklı Yakalarda Olması	3,939	12%
Karayolu Kapasitesinin Noksanlığı	3,650	12%
Denizden Yeterince İstifade Edilememesi	3,582	11%
Belediye Hizmetlerinin Yetersizliği	2,905	9%
Merkezi-Yerel Yönetim İlişkisi	1,661	5%
Belediye Çalışan Sayısının Yetersizliği	993	3%



ANKETLERLE İSTANBUL

14- Aşağıdaki Trafik Sorunlarından İstanbul İçin Önemli Gördüklerinizi İşaretleyiniz.

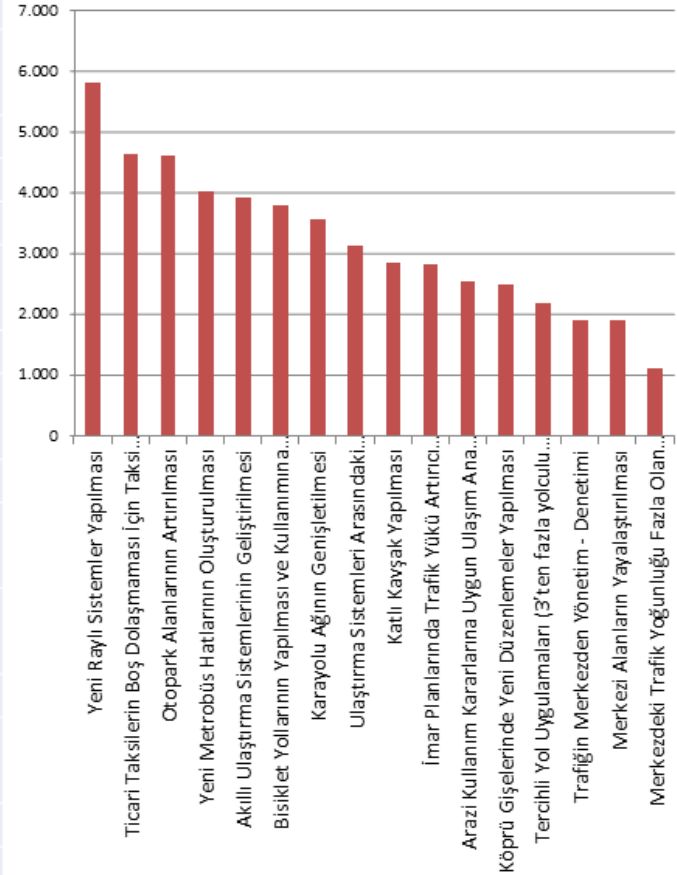
Yollardaki Özel Araç Fazlalığı	5,924	16%
Şerit Disiplininin Sağlanamaması (Yollardaki Ani Daralmalar) ve Park İhlalleri	5,256	14%
Yetersiz Otopark Alanı	5,227	14%
Toplu Taşıma Kapasitesinin Eksikliği	4,811	13%
Karayolu Ağı Yetersizliği	3,452	9%
Denetim Eksikliği	3,413	9%
Ulaştırma Sistemleri Arasındaki Entegrasyon Eksikliği	2,966	8%
Katlı Kavşak Sayısının Yetersizliği	2,166	6%
Sinyalize Kavşak Sürelerinin Ayarsızlığı	1,895	5%
Sinyalize Kavşakların Fazlalığı	1,387	4%
Yol Çizgi ve İşaretlerinin Yetersizliği	1,222	3%



ANKETLERLE İSTANBUL

15- İstanbul Ulaşım-Trafiğine Çözüm Olacağını Düşündüğünüz Seçenekleri İşaretleyiniz.

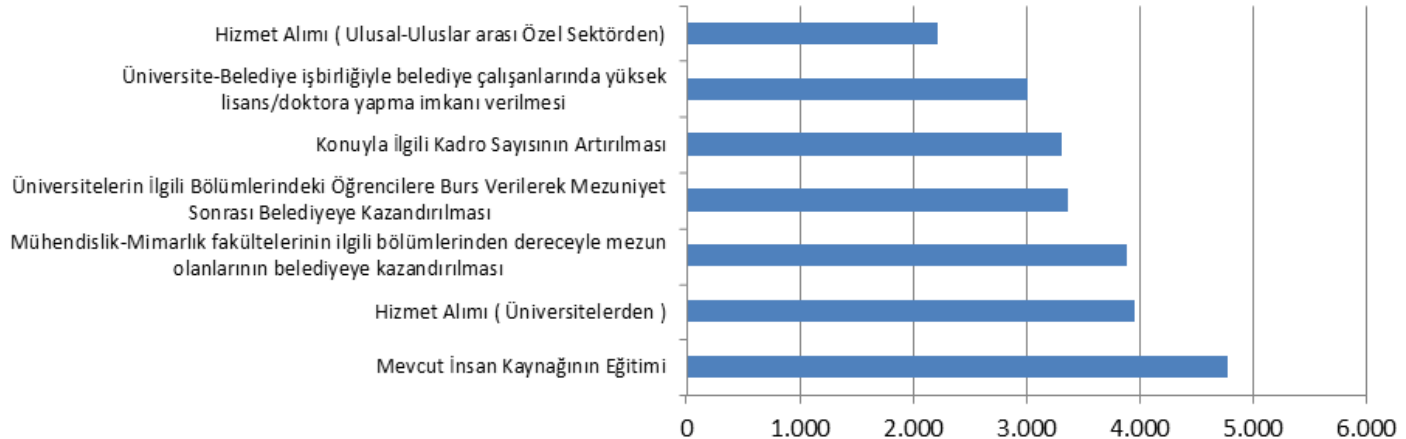
Yeni Raylı Sistemler Yapılması	5,803	11%
Ticari Taksilerin Boş Dolaşmaması İçin Taksi Çağrı Merkezinin Kurulması	4,639	9%
Otopark Alanlarının Artırılması	4,620	9%
Yeni Metrobüs Hatlarının Oluşturulması	4,009	8%
Akıllı Ulaştırma Sistemlerinin Geliştirilmesi	3,923	8%
Bisiklet Yollarının Yapılması ve Kullanımına Teşvik Edilmesi	3,788	7%
Karayolu Ağının Genişletilmesi	3,570	7%
Ulaştırma Sistemleri Arasındaki Entegrasyonun (Aktarmaların) Güçlendirilmesi	3,115	6%
Katlı Kavşak Yapılması	2,833	6%
İmar Planlarında Trafik Yüğü Artırıcı Düzenlemelerin Minimize Edilmesi	2,805	5%
Arazi Kullanım Kararlarına Uygun Ulaşım Ana Planı Hazırlanması	2,540	5%
Köprü Gişelerinde Yeni Düzenlemeler Yapılması	2,490	5%
Tercihli Yol Uygulamaları (3'ten fazla yolculu otomobiller için)	2,173	4%
Trafiğin Merkezden Yönetim - Denetimi	1,893	4%
Merkezi Alanların Yayalaştırılması	1,888	4%
Merkezdeki Trafik Yoğunluğu Fazla Olan Yolların Ücretlendirilmesi	1,099	2%



ANKETLERLE İSTANBUL

17- Büyükşehir Belediyesinin Ulaşım-Trafik Konularında Yeterli Elemanı Elde Etmede Aşağıdakilerden Hangilerini Önerirsiniz?

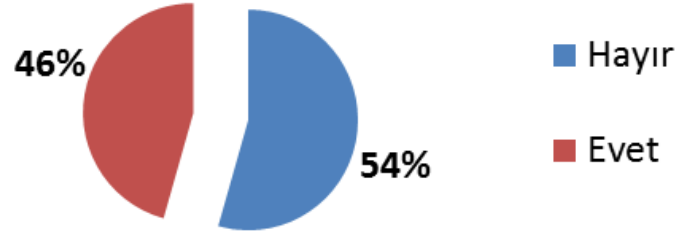
Mevcut İnsan Kaynağının Eğitimi	4,781	20%
Hizmet Alımı (Üniversitelerden)	3,951	16%
Mühendislik-Mimarlık fakültelerinin ilgili bölümlerinden dereceyle mezun olanlarının belediyeye kazandırılması	3,885	16%
Üniversitelerin İlgili Bölümlerindeki Öğrencilere Burs Verilerek Mezuniyet Sonrası Belediyeye Kazandırılması	3,365	14%
Konuyla İlgili Kadro Sayısının Artırılması	3,307	13%
Üniversite-Belediye işbirliğiyle belediye çalışanlarında yüksek lisans/doktora yapma imkanı verilmesi	3,009	12%
Hizmet Alımı (Ulusal-Uluslar arası Özel Sektörden)	2,214	9%



ANKETLERLE İSTANBUL

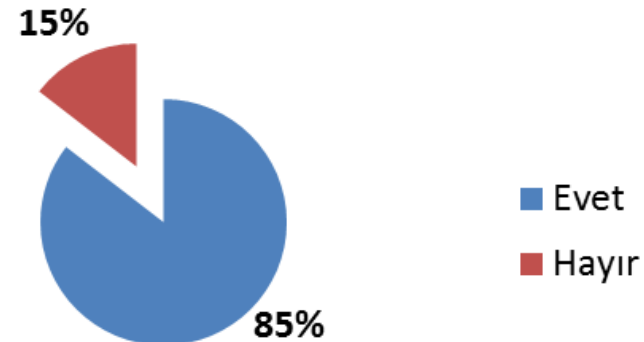
18- 5 Yıl İçerisinde Katlanılabilir Bir İstanbul Ulaşım-Trafiği İçin Gerekli Çözümlerin Belediye İmkanlarıyla Mümkün Olacağını Düşünüyor Musunuz?

Hayır		54%
Evet		46%



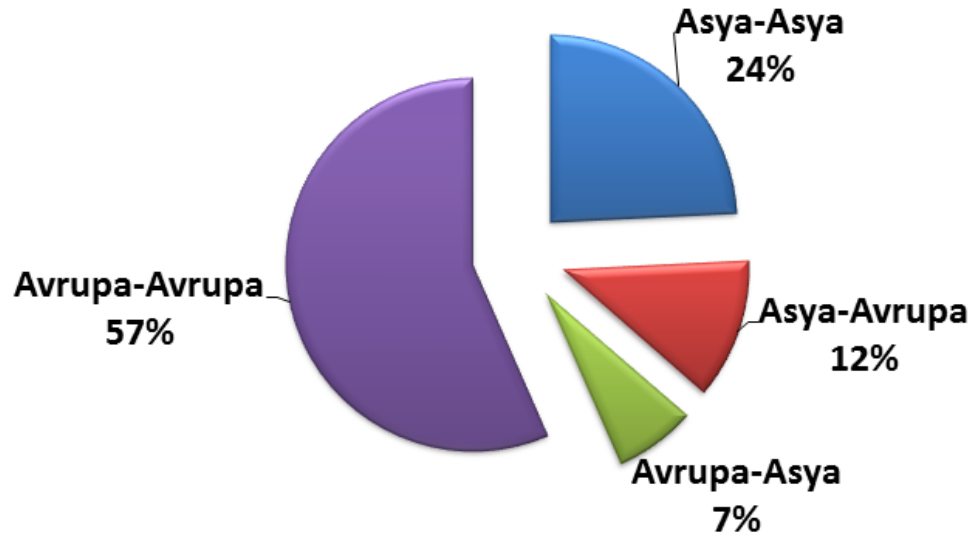
19-18. Sorudaki Cevabınız Hayır ise Bunun İçin İlave İmkanları Sağlayacak Yeni Bir Yasal Düzenleme ve Merkezi İdare Desteği Gerekli Midir?

Evet		85%
Hayır		15%



ANKETLERLE İSTANBUL

Yapılan Yolculukların Dağılımı



Yapılan yolculukların %56'lık en büyük payı Avrupa'dan Avrupa'ya yapılan yolculuklardır. Bu durumda trafiğin en yoğun olduğu yaka Avrupa kıtası olduğu söylenebilir. Zaten daha önceki tablolardan da hatırlanacağı gibi en fazla yolcu çeken ilçeler sırasıyla;

Trafik Üreten
Merkezler

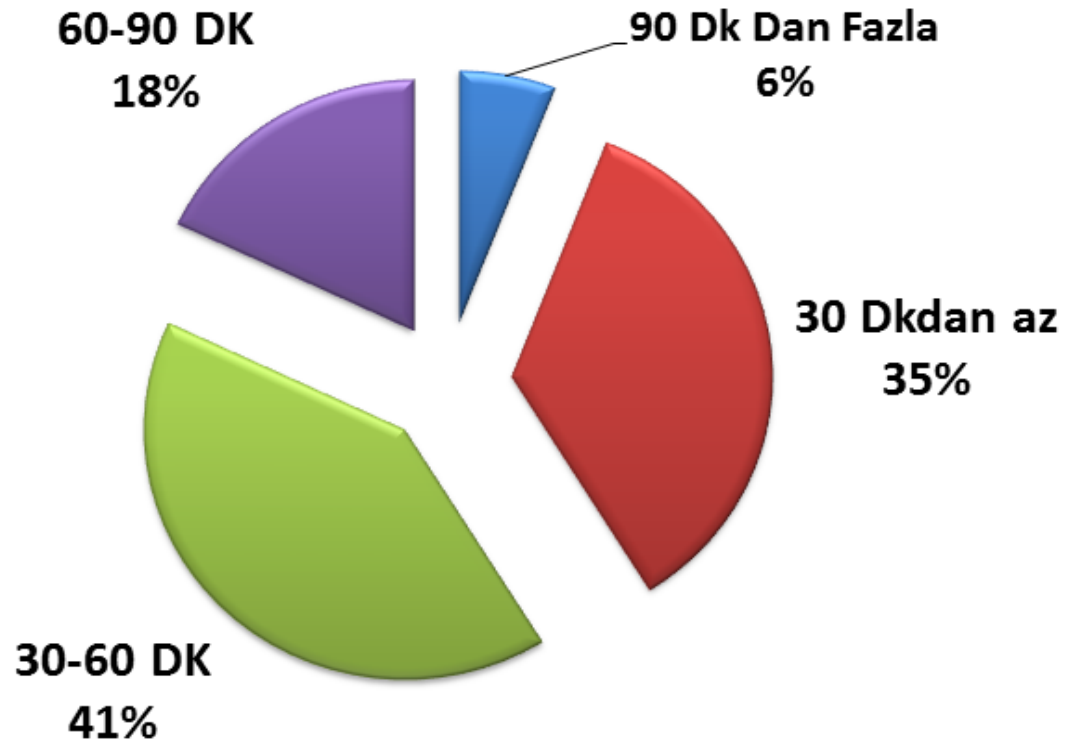
Küçükçekmece
Kadıköy
Üsküdar
Ümraniye
Bahçelievler

Trafik Çeken
Merkezler

Şişli
Beşiktaş
Fatih
Kadıköy
Ümraniye

ANKETLERLE İSTANBUL

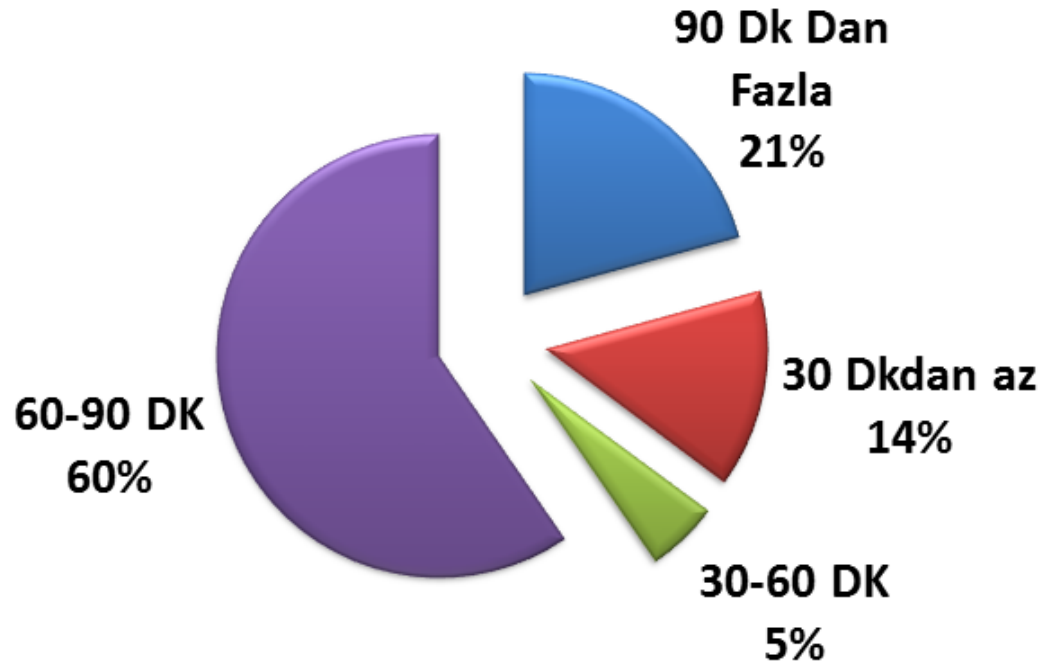
Avrupa Yakasında Seyahat Süresi Dağılımı



Alınan verilere göre, Asya yakasından çekilen trafiğe rağmen Avrupa yakasında yapılan yolculuklar %76 gibi büyük bir oranda 1 saat ve altındadır.

ANKETLERLE İSTANBUL

Avrupa Asya Geçişinde Harcanan Süre



Yakalar arasında trafikte harcanan süre genellikle 1 – 1,5 saat aralığındadır. Bu süre oldukça uzun olmakla beraber, yapılan iyileştirmeler ile, özellikle Marmaray hattında süre oldukça kısaltılmıştır.



ANKETLERLE İSTANBUL

Anket çalışmasının sonuçlarına göre kişi başı ortalama günlük maliyet **13 TL**'dir. İstanbul ili genelinde motorlu taşıtlarla yapılan günlük yolculuğun 13 milyon olduğunu tahmin ediyoruz. Bu durumda;

Günlük Maliyet: İstanbul için günlük yolculuk maliyeti 13 TL x 13 Milyon TL = 169 Milyon TL'dir.

Yıllık Yaklaşık Maliyet: 169 Milyon TL x 365 = 61,7 Milyar TL olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.



İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa İLİCALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMININ ÖNÜNDEKİ BAŞLICA ENGELLER

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

İSTANBUL GENELİ MEVCUT BİSİKLET YOLLARI

İSTANBUL GENELİ TOPLAM MEVCUT BİSİKLET YOLLARI

102 KM

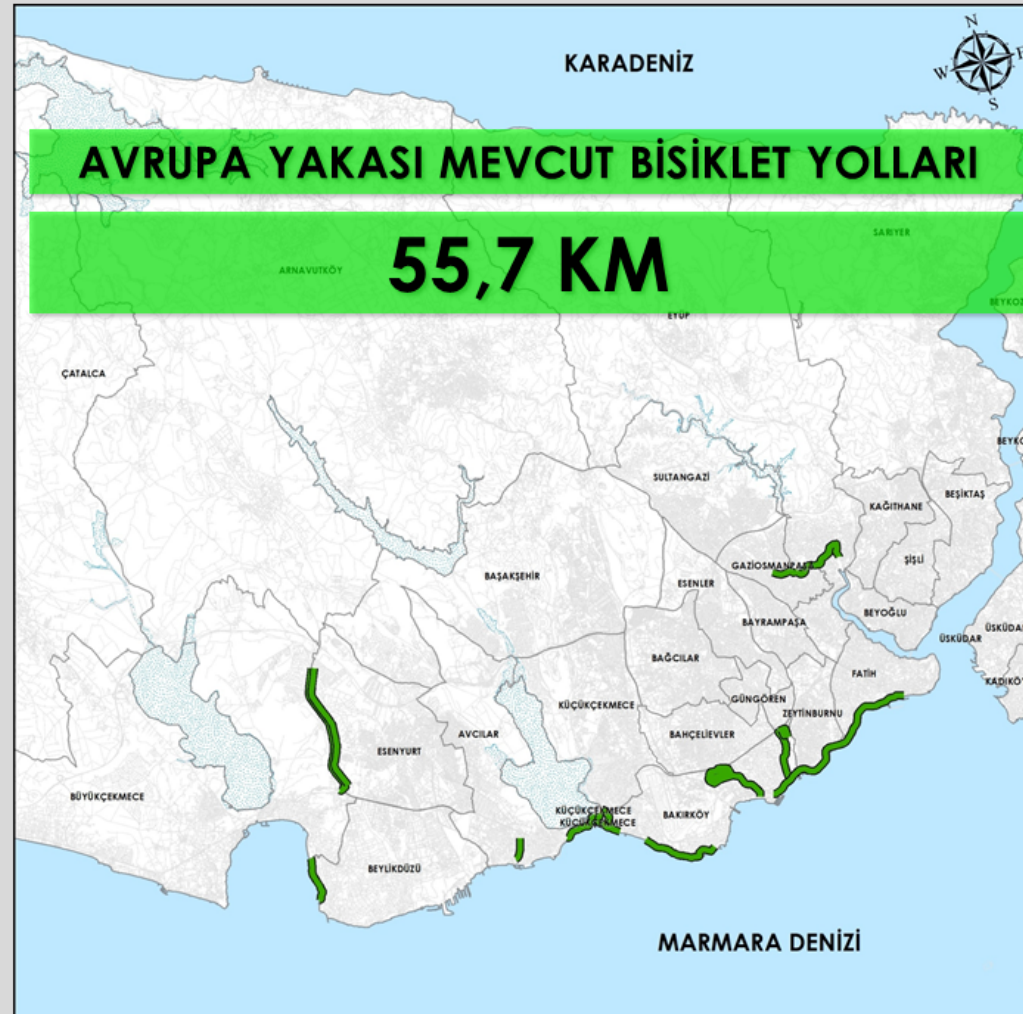
AVRUPA YAKASI MEVCUT BİSİKLET YOLLARI

55,7 KM

ANADOLU YAKASI MEVCUT BİSİKLET YOLLARI

46,3 KM







İSTANBUL GENELİ TOPLAM MEVCUT BİSİKLET PAYLAŞIMLI YOLLAR

48.4 KM

AVRUPA YAKASI MEVCUT BİSİKLET PAYLAŞIMLI YOLLAR

35 KM

ANADOLU YAKASI MEVCUT BİSİKLET PAYLAŞIMLI YOLLAR

13,4 KM



İSTANBUL GENELİ UYGULAMA PROJELERİ TAMAMLANAN BİSİKLET YOLLARI

İSTANBUL GENELİ UYGULAMA PROJELERİ TAMAMLANAN TOPLAM BİSİKLET YOLLARI

150,2 KM

AVRUPA YAKASI

90,8 KM

ANADOLU YAKASI

59,4 KM



İSTANBUL GENELİ 2023 YILINA KADAR TAMAMLANMASI PLANLANAN BİSİKLET YOLLARI

İSTANBUL GENELİ TOPLAM 2023 YILINA KADAR TAMAMLANMASI PLANLANAN BİSİKLET YOLLARI

770,7 KM

AVRUPA YAKASI 2023 YILINA KADAR TAMAMLANMASI
PLANLANAN BİSİKLET YOLLARI

478,9 KM

ANADOLU YAKASI 2023 YILINA KADAR TAMAMLANMASI
PLANLANAN BİSİKLET YOLLARI

291,8 KM





İÇİNDEKİLER

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Erzurum Milletvekili

BİSİKLET VE BİSİKLET YOLU

NEDEN BİSİKLET KULLANMALIYIZ?

BİSİKLET KULLANMA TERCİHLERİNİ NELER ETKİLER?

DÜNYADA BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMI

ÜLKEMİZDE BİSİKLET KULLANIMININ ÖNÜNDEKİ BAŞLICA ENGELLER

KENTLER İÇİN BİSİKLET ÖNERİLİRKEN NELERE DİKKAT EDİLMELİDİR

KENTLERDE BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞMASI İÇİN 4 KURAL

KENTLERDE BİSİKLET YOLU BELİRLEME MODELİ

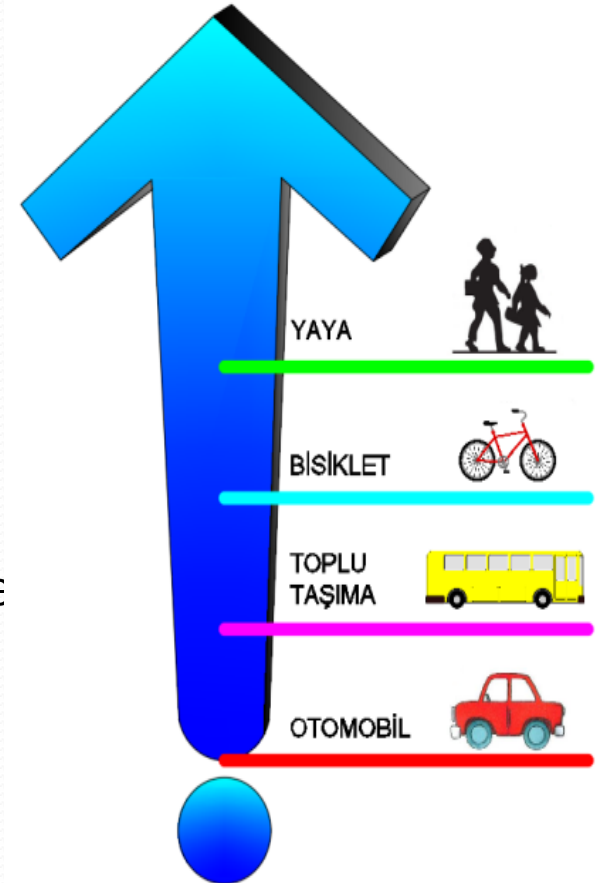
ANKETLERLE İSTANBUL

BİSİKLETLİ İSTANBUL

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

- İnsanlar bisikleti bir ulaşım aracı olarak görebilecek bir kültüre sahip midir?
- Bisikletlerin güvenliği, motorize taşıtların yer aldığı yollarda ne derece sağlanmaktadır?
- Şehir ulaşım sistemi bisiklet ulaşımına uygun nitelikte midir?
- Bisikletlerin güvenlikle park edilebileceği olanaklar sağlanmış mıdır?
- Toplu taşıma araçları bisikletle beraber seyahat etmeye uygun mudur?
- Bisiklet yolu yeterli midir?
- Şehir içi ulaşım sistemi bisiklete entegre midir?



SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Ülkemizde bisiklet kullanımının yaygınlaşması için

1. Merkezi İdareye
 2. Yerel Yönetimlere
- görevler düşmektedir.





SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

1. Merkezi İdare (Enerji Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı vb.)

- Bisiklet kullanımının ve yaygınlaşmasının önündeki engelleri kaldırmak için
Yasal Düzenlemeler
- Enerji, Sağlık gibi avantajları dikkate alındığında bisiklet kullanımının artması için **teşvikler** sağlanmalıdır (KDV Muafiyeti, Bisiklet ücretlerinde paylaşım vb.)
- Vatandaşlarımız üzerinde kalıcı bir bilinç ve farkındalık oluşturmak için kamu spotları
- Bisiklet kullanımının ulaştırma istatistiklerinde yer alması
- Okullarda, bisiklet kullanımının faydalarını ön plana çıkaran eğitimler
- Bisiklet tamir/bakım/yedek parça süreçlerinin güvence altına alınması
- ..

SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

2. Yerel Yönetimler

- Özellikle 1/5000 lik İmar Planlarında bisiklet yollarının yer alması
- Şehir planlamasında ve altyapı projelerinde bisikletli bir şehir profilinin ön plana çıkartılması
- Diğer ulaştırma sistemleri ile bisikletli ulaşım arasında entegrasyonun sağlanması
- Şehir için otobüs/metro ulaşım araçlarının seçimlerinde bisikletlerin yer alabileceği araçların seçilmesi
- Toplu ulaşım araçlarında bisiklet ile seyahatin sağlanması, ücret alınmaması
- Bisikletler için park alanlarının ve güvenliklerinin sağlanması
- Bisiklet tamir/bakım yerlerinin oluşturulması/teşvik edilmesi
- ..



MALİYET KARŞILAŞTIRMASI

- Bir bisiklet yolunun yapım maliyeti normal bir karayolu maliyetinin yüzde 10'una eşit
- Otoyol maliyetinin yüzde 2'sine eşit,
- Bisiklet, otomobilin ulaşımında kapladığı alanın 4'te1'ini kaplıyor
- Otomobilin kapladığı park alanının 8'de 1'ini kaplıyor
- Otomobilin satın alma fiyatının 80'de 1'ine eşit
- Otomobilin bakım masraflarının 100'de 1'ine eşit
- Bisiklet için her yıl vergi ödenmiyor..

«Eğer A noktasından B noktasına ulaşmak için bisiklet kullanımını en hızlı yol hâline getirirseniz, insanlar bisikletlerini kullanıyor. Basit bir ifadeyle, bisiklet bir yerden bir yere gidebilmenin en hızlı yolu...»

Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Erzurum Milletvekili

Dinlediğiniz için teşekkür ederim.

Web : www.mustafailicali.com
Twitter : [@m_ilicali](https://twitter.com/m_ilicali)
Mail : mustafa.ilicali@tbmm.gov.tr