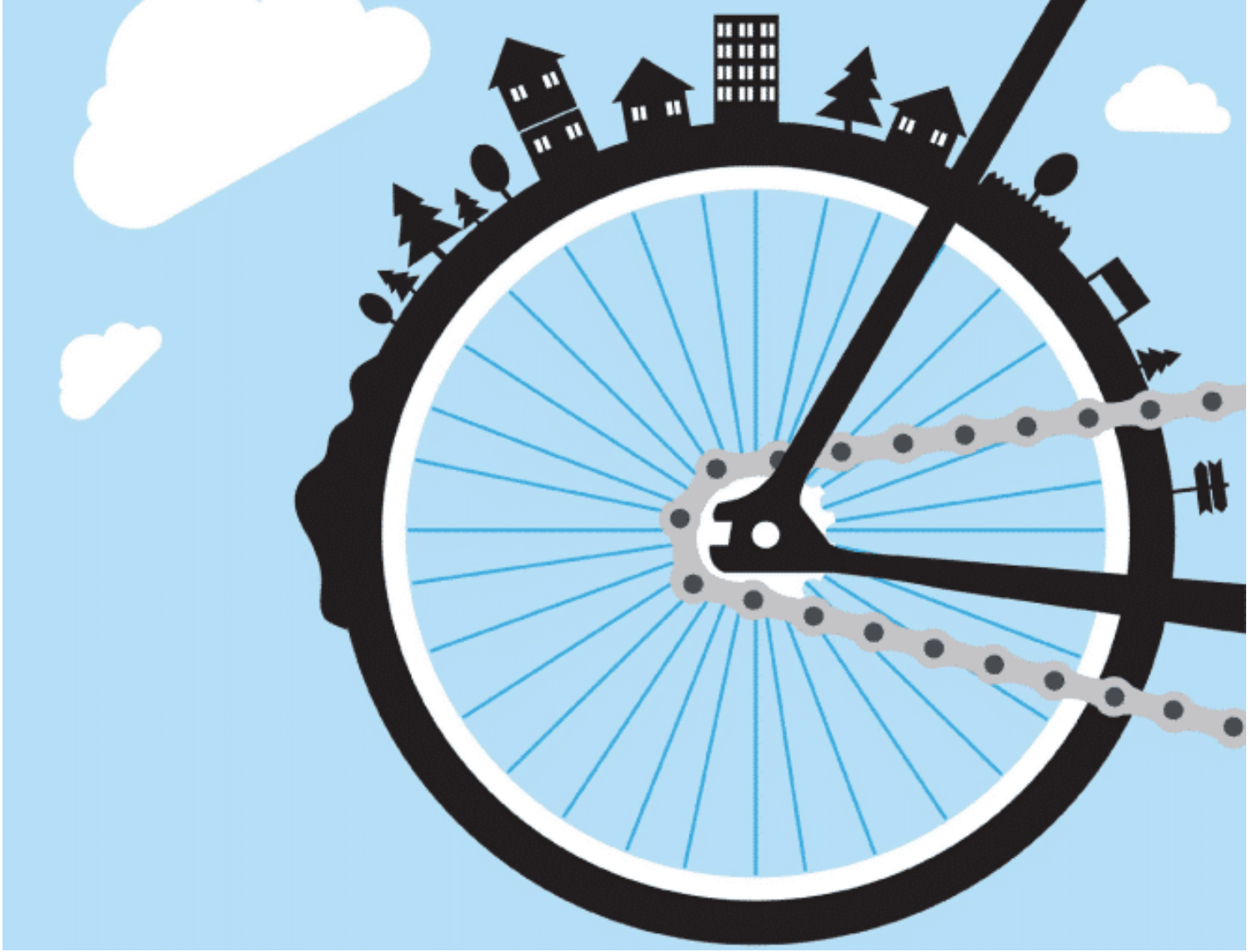




Bisiklet Kullanımının Faydaları [Taslak]

Bu rehber, bisiklet kullanımının faydaları hakkında bilgi sağlamayı ve kent içi ulaşımında bisiklet kullanımını artırmak için gerçekleştirilebilecek eylemleri tanıtmayı hedefliyor.

Bu Bilgi Kılavuzu için çalışmalarımız devam etmektedir. [Geri bildirim](#) vererek daha da iyileştirmemize yardımcı olabilirsiniz.

Explore the Collection

Bu içerik aşağıdaki WRI yayınları ile bağlantılı eğitim materyallerinin bir parçasıdır.



YAYINLAR

[İstanbul İçin Güvenli Bisiklet Yolları Uygulama Kılavuzu](#)

Bu kılavuz üç konuyu ele alır: (1) kent içinde bisiklet kullanımının faydaları; (2) bisiklet altyapısı ile kullanıcı tercihlerinin yönetişimi; ve (3) güvenli ve sürdürülebilir bisiklet altyapısını hayata geçirmeye yönelik çözüm önerileri. Bu kılavuzdaki bilgiler saha araştırması ile İstanbul'da anket yapılan 3 bin kişiden elde edilen deneyime dayanmaktadır.

Course Content

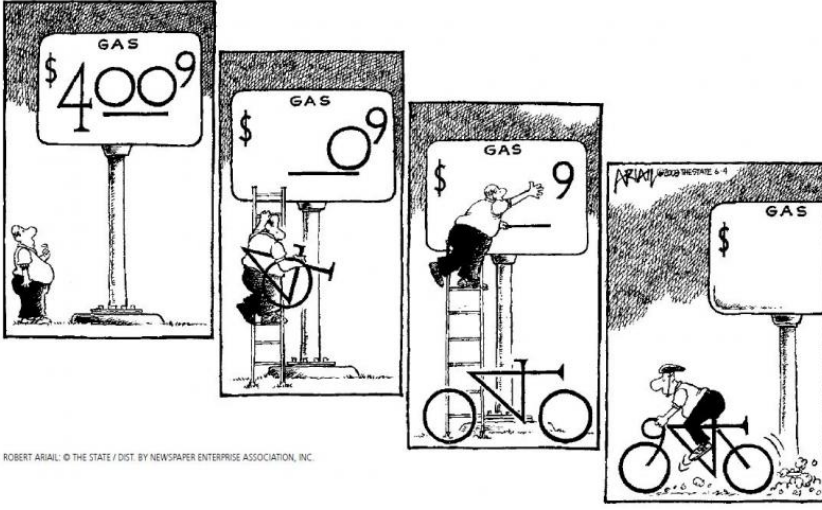
Bisiklet kullanımı kentime nasıl fayda sağlar?

Bisiklet kullanımı:

- Enerji maliyetini azaltır
- Yerel yönetimlerin ulaşım altyapısı için harcadığı maliyetleri düşürür
- Doğal kaynakların tüketimini azaltır
- Kent merkezlerinde esnek bir hareketliliği teşvik ederek ekonomiye dayalı dinamizm kazandırır

Uygun fiyatlıdır

Dünya nüfusunun sadece yüzde 10'u araba satın alma gücüne sahipken, yüzde 80'inin bisiklet satın alma gücüne sahip olduğu görülmektedir.

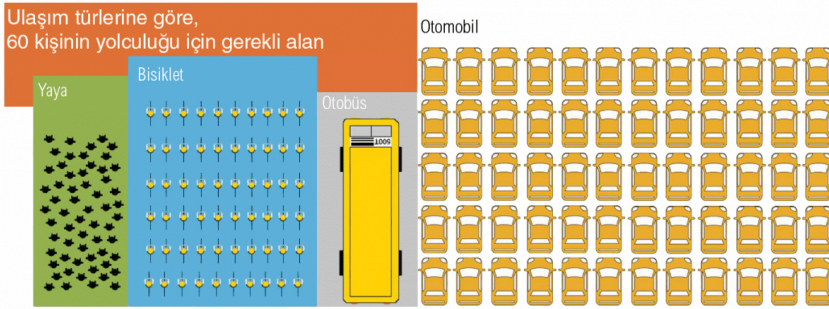


Ekonomik canlılık

Bisikletli ulaşım, **esnek bir hareketlilik ve daha kısa yolculuk** imkanı tanır. Ayrıca insanların **kent merkezinde daha fazla vakit geçirmesini** sağlar. Ekonomik açıdan gerçekçi bir ulaşım ve rekreasyon imkanı sunar.

Maliyet Etkin

Bisiklet altyapısı yerel yönetimler için maliyet etkin bir özelliğe sahiptir. Kentsel alandaki bir karayolunda her bir metre yol şeridinde otomobile kıyasla bisiklet, 7 ila 12 kat daha fazla insan taşıyabilmektedir.



References

[Queensland Government Department of Transport and Main Roads](#)

[Safe Cycling Design Manual for Istanbul](#)

BCRPA, 2011, Bicycle Facilities Design Course Manual

Image 1 sourced from Active Transportation for America

Bisiklet yaşadığımız çevreyi nasıl iyileştirir?

Bisiklet kullanımının yaygın ve ulaşım ağı ile entegre olduğu kentler:

- **Temiz ve daha yaşanabilir bir çevre sunar**

Bisiklet odaklı ulaşımın yaygın olduğu kent merkezlerinin, tasarımına bağlı olarak ulaşım sistemlerinde büyük tasarruflar yapmak mümkündür. **7 arabanın kapladığı alana yerleştirilecek bir bisiklet parkına, sonradan genişletilmek üzere 80 adet bisiklet sığdırılabilir.**

- **Daha iyi bir hava kalitesi sunar**

Bisiklet fosil yakıt tüketmediği için hava kirliliği ve iklim değişikliğine neden olmaz. Kısa mesafeli kent içi yolculuklarda otomobil yerine bisikletlerin tercih edilmesi emisyonları da azaltır.

References

[Safe Cycling Design Manual for Istanbul](#)

[Projects and Programs Manual to Encourage Cycling in Communities](#)

Bisiklet kullanımı sağlık açısından kentimize ne fayda sağlar?

2010 dünya nüfus tahminlerine göre, 18 yaş ve üzerindeki yetişkinlerin yaklaşık yüzde 23'ü fiziksel anlamda yeterince aktif değil (erkeklerde yüzde 20 ve kadınlarda yüzde 27). Gelişmiş ülkelerde fiziksel hareketsizlik oranı erkekler için yüzde 26, kadınlar için yüzde 35 iken; gelişmemiş ülkelerde bu oran erkeklerde yüzde 12, kadınlarda yüzde 24'tü. Fiziksel hareketsizlik, çalışma hayatındaki koşullardan boş vakitlerin değerlendirilme biçimine ya da tercih edilen ulaşım türüne bağlı olarak artmaktadır.

Bisiklet kullanımı, fiziksel aktiviteyi artırdığı için kalp hastalığı, kanser ve erken ölümlerle sonuçlanan diğer sağlık sorunlarına yönelik riski azaltır. Bu nedenle bazı kurum ve kuruluşlar fiziksel aktivitenin özendirilmesi için stratejiler geliştirir ve bisiklet kullanımını teşvik etmek için politikalar önerir.

Türkiye'de her dört kişiden üçünün fiziksel aktivite seviyesi yetersizdir.

Mexico City'de yetişkinlerin yüzde 13.9'unun Tip 2 diyabete sahip olduğu, yüzde 74'ünün ise aşırı kilolu ya da obez olduğu raporlanmıştır.



Text is from Philippe Crist's presentation OECD: [Cycling Economy and Impact](#). Graphic prepared by Merve Aki & Hande Donmez

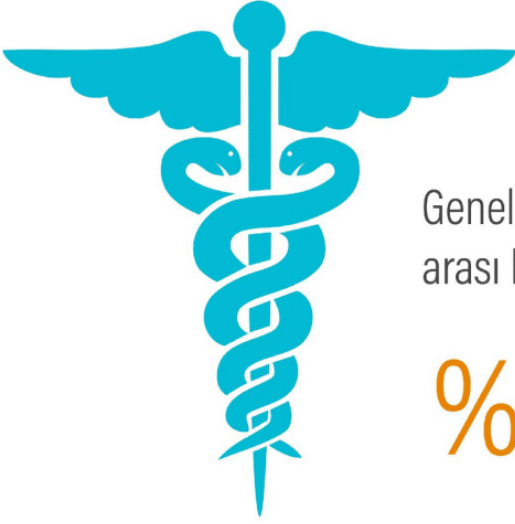


- Kalp hastalıkları,
- Kanser,
- Erken ölüme yol açan diğer hastalıklar

- Fiziksel Egzersiz



Source: [Safe Cycling Design Manual](#). Graphic prepared by Merve Aki & Hande Donmez



Genel nüfusa kıyasla 26-60 yaş grubunun ev-iş arası bisiklet yolculuklarında

%28 daha az kullanıcı ölümü

Source: [Cities Safer by Design](#)



Bisiklet kullanmayanlara kıyasla

bisikletliler **%50** daha az hastalık izni kullanıyor.

Source: [Cities Safer by Design](#)

References

[WHO](#)

[Safe Cycling Design Manual](#)

[C40 Cities, Benefits of Climate Action: Piloting a Global Approach to Measurement](#)

[Philippe Crist, "OECD: Cycling Economy and Impact"](#)

Bisiklet kentlilerin yaşam kalitesini nasıl iyileştirir?

Sosyal açıdan bisiklet, esnek bir ulaşım türü olması ve belli bir hızda hareket etmesi nedeniyle hem sosyal anlamda teşvik edici özelliklere sahiptir, hem de kentsel mekanı algılamaya daha yatkın bir ulaşım türüdür.

Bu nedenle, bisiklet kullanıcıları ve yayalar, insanlarla tanışmaya, konuşmaya, topluluk içerisinde güçlü bir duyarlılık yaratmaya çalışırlar. Bu insanlar yaşadıkları bölgelerde sokaklarda neler olup bittiği hakkında bilgi sahibidirler. Bu da halkın güvenliğini artması, suç oranını düşürmesi ve güven hissinin artması gibi faydalar sağlar (BCRPA, 2011).



Photo by Benoit Colin

References

[Safe Cycling Design Manual](#)

Yaşam kalitenizi artırmak için bisiklete binin! | REBICYCLE

Rebicycle, Rio de Janeiro eyalet yönetiminin hayata geçirdiği, kullanılmış bisikletlerin ve hurda bisiklet parçalarının geri dönüştürüldüğü bir programdır. Programın amacı, yaşam kalitesinin bisiklet kullanımı aracılığıyla iyileştirilmesidir. Programın hedef kitlesi öncelikle dar gelirli çocuk ve gençlerdir. Rebicycle, bisikletin bir ulaşım türü olarak benimsenmesini ve sosyal içerme için bir araç olarak kullanılmasını teşvik etmektedir.

Rebicycle programı aynı zamanda cezaevindeki iş atölyelerinde bisiklet tamiri konusunda eğitim imkanı sunmaktadır. Mahkumlar hurda parçaları kullanarak tamir tekniklerini öğrenir ve öğretir ve yenilenen

bisikletler kamuya başışlanır. Bu programın bir diğerk faydası, mahkumlara sosyal bütunleşme için bir istihdam seçeneğı ile topluma geri dönme fırsatı vermesidir.



Bicycle workshop in the Complexo do Alemão favela. Photo by Silvia Ballan.



Bicycle workshop in the Complexo do Alemão favela. Photo by Silvia Ballan.

References

[Projects and Programs Manual to Encourage Cycling in Communities](#)

Yaşam kalitenizi artırmak için biskilete binin! | SARI BİSİKLET

Sarı Bisiklet Projesi, sağlıklı bir yaşam için hareket etmenin gerekliliği konusunda farkındalık yaratmayı ve bisiklet kullanımını teşvik etmeyi amaçlar. ETİ ve Aktif Yaşam Derneği iş birliğiyle hayata geçirilen proje, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda başarılı bir özel sektör ve STK işbirliği örneğidir.

2014 yılında Eskişehir’de başlayan ve 2015 yılında İstanbul’da devam eden Sarı Bisiklet Projesi, “hareketlilik” kavramını bisiklet aracılığıyla toplumun her kesimine yaymayı amaçlar. Proje 2015 yılında İstanbul’da “kadınlara” odaklanarak kadınların öncülüğünde toplumda bisiklet kullanımına yönelik farkındalığı arttırmayı hedeflemişti. Proje, “Bisikletli Kadın İnisiyatifi” ile işbirliği yaparak yaşamın her alanında bisiklete binmenin “mümkün” olduğunu altını çiziyor.



References

[ETİ, Yellow Bicycle Project](#)

STREETS FOR ALL PROGRAMI & RAAHGIRI GÜNÜ

“Streets For All” girişimi daha erişilebilir ve güvenli bir yaya ve bisiklet altyapısı sunmaya yönelik sürdürülen bir toplum hareketidir. Sokaklarda yol güvenliği ve hareketlilikle ilgili koşulların iyileştirilmesine yönelik ortak çözümler geliştirmek için merkezi ve yerel yönetimlerin, medyanın, STK’ların ve toplumun katılım sağlayabileceği bir platform sunar. “Streets For All” haftada bir, iki haftada ya da ayda bir olacak şekilde seçilmiş bir sokağın taşıt trafiğine kapatılması ve sadece yayaların, bisikletlilerin ve motorsuz araçların kullanımına açıldığı bir etkinliktir.

1976 yılında Bogotá’da başlayan “Colombia’s Ciclovía” uygulamasını takiben sokakların taşıt trafiğine kapatıldığı benzer uygulama örnekleri dünyanın 110 şehrinde yaygınlaştırılmıştır. 2013 yılında Gurgaon’da Raahgiri Günü olarak başlatılan uygulama Hindistan’daki ilk başarılı uygulamalardan biridir. Bu uygulama her hafta organize edilen yeni etkinliklerle Hindistan’daki bazı şehirlerde farklı isimler altında tekrarlanmış ve benimsenmiştir.

Bu gibi uygulamalar, bisiklet kullanımının öneminin anlaşılmasında ve dolayısıyla güvenli bisiklet yollarının ve bisiklet paylaşımı gibi projelerin hayata geçirmesinde kentlere başarılı bir şekilde yardımcı olur.



Bisiklet yolu & Bisiklet paylaşım sistemi, Bhopal/Hindistan



Raahgiri Günü



Raahgiri Günü

References

[Streets For All Toolkit](#)

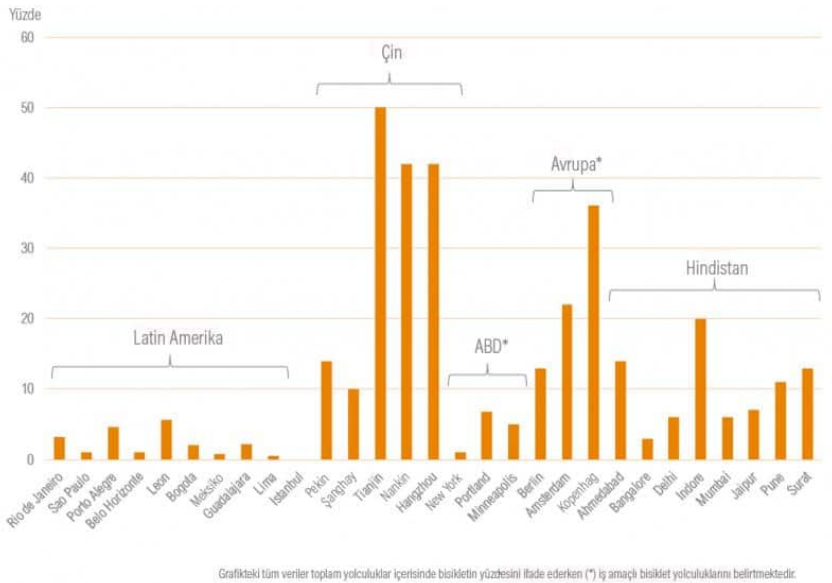
Dünyada bisiklet kullanım oranı nasıl bir değişiklik gösteriyor?

Bisiklet kullanımı birçok kentte ana ulaşım türüdür.

Çoğu ülkede, bisiklet sahibi olan insanların oranı yüksektir.

Asya şehirleri bir zamanlar büyük bir bisiklet mirasına sahipti ama günümüzde bu durum Çin’de düşmekte ve Amerika ile diğer gelişmiş Avrupa ülkelerinde artmaktadır.

Yapılan bir araştırmaya göre, bisiklet kullanımının yaygın olduğu Amerika ve Avrupa şehirlerinde trafikteki çarpışma sayıları daha azdır. Bu şehirler ayrıca gelişmiş bisiklet ağına, yeşil sistem içerisindeki bisiklet yolları, bisiklet yollarına, geniş bisiklet parklarına ve bisiklet paylaşım sistemlerine ev sahipliği yapıyor.



Graph compiled based on most available data: Latin America, the Urban Mobility Observatory, CAF; China, Pucher et. Al 2007; India, EMBARQ India, Europe: EC Urban Audit, LTA Academy

References

[European Commission, Walking and Cycling as Transport Modes](#)

[Cities Safer by Design](#)

Kentimizde bisiklet kullanımını nasıl artırabiliriz? | POLİTİKA GELİŞTİRİN

- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmaya yönelik politika ve program geliştirip uygulayın,
- Bisikleti bir ulaşım modu olarak kabul ederek hareketlilik planları/kentsel planlarının içine dahil edin,
- Hibe programları ile bisiklet kullanımını teşvik edin,
- Teknik eğitimler ile yerel kurumlarda karar vericilerin ve uygulayıcıların kapasitesini geliştirin,
- Toplumun istek ve ihtiyaçlarını tespit ederek politika ve eylemlerinizi geliştirin.



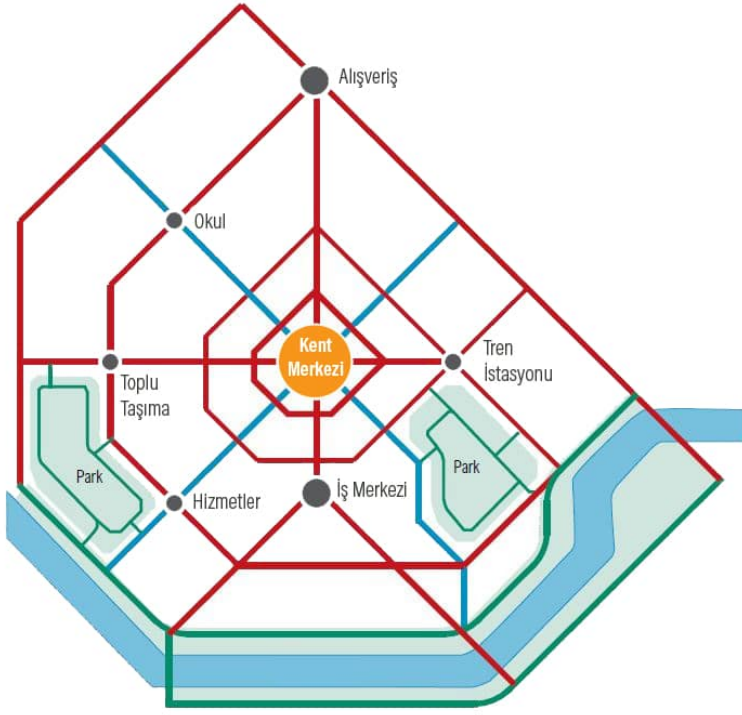
References

[Safe Cycling Design Manual](#)

Kentimizde bisiklet kullanımını nasıl artırabiliriz? | TASARLAYIN VE UYGULAYIN

- Devamlılığı olan bir bisiklet yolu ağı tasarlayın,
- Güvenli bisiklet yolu altyapısını teşvik edin,
- Bisiklet ve toplu taşıma arasındaki entegrasyonları göz önünde bulundurun,
- Bisiklet yollarında düzenli olarak bakım çalışmasının yapıldığından emin olun,
- Bisiklet kullanımını teşvik etmek için bisiklet paylaşım sistemini hayata geçirin.

Bisiklet kullanımı, bisiklet altyapısına, yol güvenliği önlemlerine ve destekleyici politikalara yapılan yatırımlara bağlı olarak artış göstermektedir.



Source: [Cities Safer by Design](#)

References

[Safe Cycling Design Manual](#)

[ITDP \(2014\) A Global High Shift Scenario: Impacts And Potential For More Public Transport, Walking, And Cycling With Lower Car Use](#)

[Cities Safer by Design](#)

Meksika örneği: “Muévete en bici”

Son on yıldır (2007 yılından beri) düzenli olarak her Pazar günü şehir merkezindeki en büyük cadde olan Paseo de la Reforma’nın bir kısmı “Muévete en bici” (*Bisiklet Hareketi*) kapsamında yayalara ve bisikletlilere alan tanımak için araç trafiğine kapatılır. Bu etkinlik büyüyerek Güney Amerika’nın beşinci en büyük taşıtsız yol uygulaması haline gelmiştir. Sokakların 48 km’lik bölümü motorlu trafiğe kapatılmaktadır.

2008 yılında Meksika Çevre Bakanlığı, bisiklet altyapısını iyileştirmek, bisiklet kullanımını daha geniş bir ulaşım sisteminin parçası haline getirmek, bisiklet kültürünü yaygınlaştırmak ve kentin tüm sakinlerinin bisiklete erişimini artırmak amacıyla bir Motorsuz Hareketlilik Strateji Ofisi kurmuştur. Kentin tarihi merkezlerinin ve mahallelerinin yayalaştırılması 2010 yılında başlamıştır. Bisiklet altyapısına eklenen 31km’lik bisiklet yolu da “Programa de Corredores de Movilidad No Motorizada” (*Motorsuz Şeritler Programı*)’nın bir parçası olarak tanıtıldı.



Photo by karmacamilleon via Flickr.

References

[UN Environment \(2016\) Global Outlook on Walking and Cycling Policies & realities from around the world](#)

[Fernando Paez & Gisela Mendez, TheCityFix, "Mexico City's new mobility law shifts focus towards people, not cars."](#)

Kentimizde bisiklet kullanımını nasıl artırabiliriz? | FARKINDALIĞI ARTIRIN

- Toplumsal farkındalığını artırın ve kent içi bisiklet kullanımını teşvik edin,
- İlköğretim çağında okullarda bisiklet kullanımı ve güvenliği hakkında eğitim verilmesini sağlayın,
- Bisikletli ulaşım projelerini, kentlilerin, STK'ların ve bisikletli ulaşım konusunda faaliyet gösteren diğer paydaşların katılımıyla hayata geçirin,
- Açık hava, toplu taşıma içi reklam ve bilgilendirme panoları ile yayın yapan ekranları gibi kitle iletişim araçlarından faydalanarak kamu spotları yayınlayın, bilgilendirme kampanyaları organize edin,
- Halka hitap eden büyük bilinçlendirme etkinlikleri yapılmalı. Haftanın bir günü yolların trafiğe kapatılıp yaya ve bisikletlilere açılması ile bisiklet kullanma kültürü geliştirilmeli ve bisiklet kullanımına olan güven artırılmalıdır.

References

[Safe Cycling Design Manual](#)

Visit other websites in our broader digital ecosystem:



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

ROSS
CENTER

TheCityFix

<https://thecityfixlearn.org/courses/bisiklet-kullaniminin-faydalari-taslak>