

BİSİKLET YOLU PLANLAMA VE TASARIM ESASLARI

Doç. Dr. Volkan Emre UZ

01

GİRİŞ

02

BİSİKLET
KULLANIMININ
AVANTAJLARI VE
KULLANIMINA ETKİ
EDEN PARAMETRELER

03

ARAÇ VE KULLANICI
ÖZELLİKLERİ
BİSİKLET ULAŞIMININ
ALTYAPISI

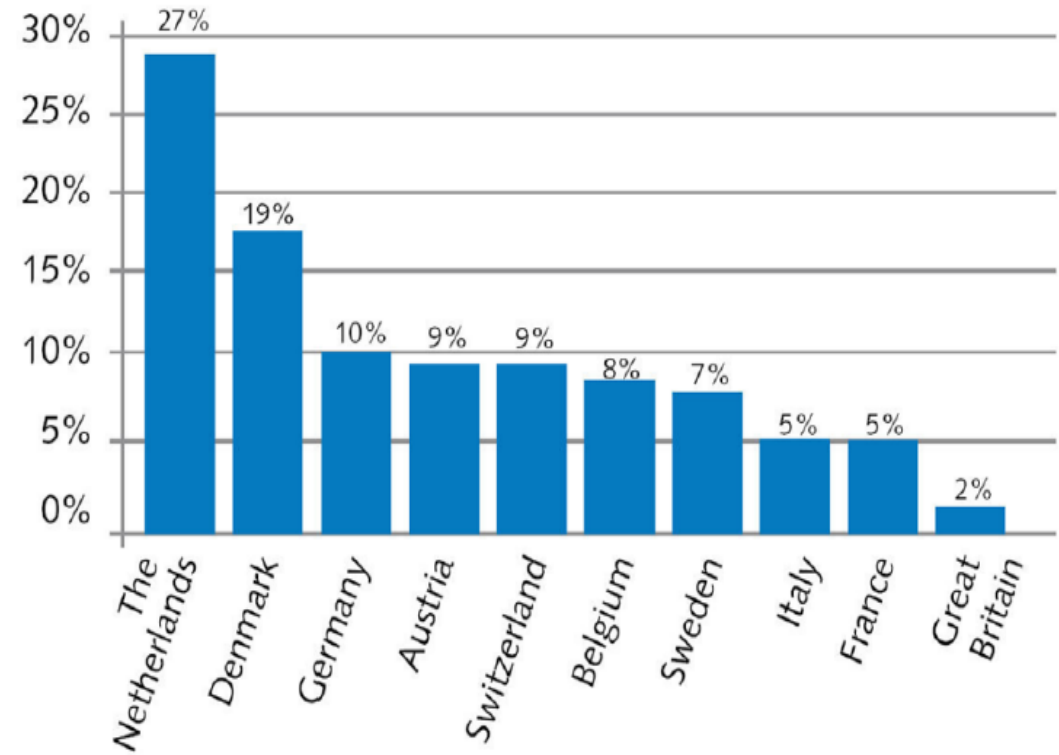
04

BİSİKLET
SÜRÜLEBİLİRLİK
İNDEKSLERİ VE
DEĞERLENDİRME
KRİTERLERİ

SUNUŞ İÇERİĞİ

GİRİŞ - DÜNYA'DA BİSİKLET KULLANIMI

- ▶ Dünyada bisiklet kullanım oranlarının ülkeden ülkeye farklılaştığı, bunun yanında bisikletin tercih edilme sebeplerinin de değiştiği görülmektedir.
- ▶ Hindistan, Endonezya, Bangladeş, Çin gibi ülkelerde ekonomik parametreler öne çıkarken,
- ▶ Hollanda, Almanya, Danimarka gibi Avrupa kentlerinde arazi kullanımı, çevre ve trafik gibi siyasi ve bilinçli bir tercihin öne çıktığı görülmektedir.
- ▶ Amerika ve Avustralya'da ise bisiklet daha çok spor ve sosyal amaçlı seyahatlerde tercih edilmektedir.



Bazı ülkelerde bisiklet ulaşımının toplam ulaşım türleri içerisindeki yüzdesi

Bazı Ülkelerde Ulaşımın Türel Dağılımı

(Mert ve Öcalir, 2010)

GİRİŞ - DÜNYA'DA BİSİKLET KULLANIMI

HOLLANDA-Amsterdam

- ▶ “Ulusal Bisiklet Master Planı”
- ▶ Hedef: 2010'da bisiklet kullanımını %30 artırmak.
- ▶ Yöntem: Otomobillere kısıtlama ve toplu taşıma ve raylı sistemle entegrasyon.
- ▶ Amsterdam'da günlük 150 bin demiryolu yolcusunun yaklaşık yarısı istasyonlara bisikletleri ile geliyor.
- ▶ Ülke genelindeki 351 istasyonda güvenli bisiklet parkları mevcut. (ort. %70 doluluk oranı).
- ▶ Hollanda'daki bisiklet sayısı otomobil sayısının üç katı.
- ▶ Şehir içlerindeki araçlı trafiğin %48'ini oluşturmaktadır.
- ▶ Kişi başına günlük ortalama 3 km yolculuk mesafesi.
- ▶ 100 Mkm de 1,6 ölümlü bisiklet kazası (en düşük oran)
- ▶ Bisiklet toplumun her kesimi tarafından bir ulaşım aracı olarak kabul görmekte.
- ▶ Amsterdam'daki bisiklet yol ağı uzunluğu 500 km'dir.

GİRİŞ - DÜNYA'DA BİSİKLET KULLANIMI

DANİMARKA-Kopenhag

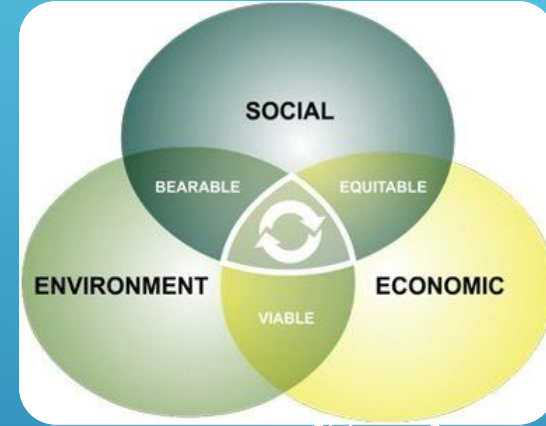
- ▶ İş ve okul seyahatlerinin %50'si bisiklet ile yapılmaktadır.
- ▶ Her 10 kişiden 9'u bisiklet sahibidir (bisiklet sayısı 650000).
- ▶ Kopenhag'da hafta içi bir günde ortalama 1,27 Mkm bisiklet sürülmekte ve bunun %36'sı işe veya okula gitmek için kat edilmektedir.
- ▶ 4,2 Mkm'de (dünyanın çevresinin 100 katı) 1 yaralanmalı veya ölümlü bisiklet kazası meydana geliyor.
- ▶ Kopenhag'da trafikte kendini güvende hisseden bisiklet sürücülerin oranı %76'dır.

GİRİŞ – TÜRKİYE’DE BİSİKLET KULLANIMI

- ▶ Bisikletin oldukça yaygın olarak kullanıldığı Avrupa ve dünya örneklerine göre topoğrafya ve iklim açısından çok daha avantajlı olan şehirlerimiz var.
- ▶ Bisiklet kullanımının halen yaygınlaşmamasının temel nedeni bu ulaşım türünün yerel yönetimler tarafından yeteri kadar desteklenmemesi ve toplumun büyük bir çoğunluğu tarafından bir ulaşım aracı olarak kabul görmemesidir.
- ▶ Ülke genelinde bisiklet kullanım oranı %5’ler civarında olduğu belirtilmektedir (Lorasokkay ve Ağırdır, 2011).
- ▶ Konya’da bisiklet kullanıcılarının %30’u bisikletini işe, %13’ü ise okula gidip gelmek için kullandığı ve bisiklet kullanıcılarının %75’inin motorlu araç sahibi olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca, Konya’daki bisiklet yol ağı uzunluğunun diğer şehirlerle nazaran daha uzun olsa da bisiklet yolu şebeke bütünlüğünün sağlanamadığı belirtilmektedir (İmamoğlu vd., 2014).

GİRİŞ - BİSİKLET KULLANIMININ ÖZELLİKLERİ VE YARARLARI

- ▶ Bisiklet, ulaşım özellikleri açısından otomobile benzeyen bir bireysel ulaşım aracıdır. (Zaman tarifiesi yok, kapıdan kapıya, güzergah serbestliği)
- ▶ Bisiklet yolculukları araçlı yolculuklar içinde en düşük maliyetle gerçekleştirilen yolculuklardır. (ilk yatırım, işletme ve bakım)
- ▶ Bisiklet enerji kullanımı açısından yaya da dahil olmak üzere tüm ulaşım türleri içerisinde enerjiyi en etkin kullanan araç olarak öne çıkmaktadır ve toplu taşıma ile entegre edilebilir.
- ▶ Herhangi bir motor ve yakıt kullanmayan bisikletin çevreye olumsuz etkisi bulunmamakta; gürültü ve hava kirliliği yaratmamaktadır.
- ▶ Bisiklet, gerek hareket halinde gerekse durduğunda fazla bir alan gerektirmediği için hem karayolu platformu üzerinde hem de park edildiğinde diğer taşıtlardan çok daha az düzeyde alan ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.
- ▶ İşe, okula veya alışverişe gitmek gibi günlük hayatta sık yapılan seyahatlerde bisikleti kullanmak, gün içinde yapılması gereken ancak bir türlü fırsat bulunamayan egzersizlerin ek bir masraf ve zaman ayırmadan yapılmasını sağlamaktadır.
- ▶ Eğlencelidir....



GİRİŞ – BİSİKLET KULLANIMINA ETKİ EDEN FAKTÖRLER

- ▶ TOPOGRAFYA
- ▶ İKLİM
- ▶ KULLANIM AMACI
- ▶ GÜVENLİK (Araç ve trafik)
- ▶ BİSİKLETE BAKIŞ
- ▶ ULAŞIM SİSTEMLERİ İLE ENTEGRASYONU
- ▶ KULLANICI PROFİLİ
- ▶ ...



GİRİŞ - BİSİKLET KULLANIMI VE KULLANICI PROFİLİNE DAİR ÇALIŞMALAR

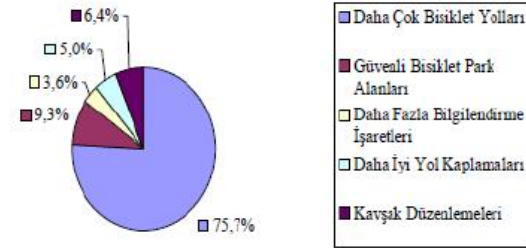
Bisiklet kullanıcılarına uyguladığım anket ile;

- Yaş, meslek, eğitim durumu gibi bisiklet kullanıcılarına ait özellikler ,
- Yolculuk amacı, bisiklet kullanım sıklığı, mevsim koşullarının kullanıma etkisi, yolculuk mesafesi gibi yolculuk özellikleri,
- Kullanıcıların Isparta'da bisiklet kullanımında yaşadıkları sorunlar ve bu sorunlar ile ilgili çözüm önerilerini

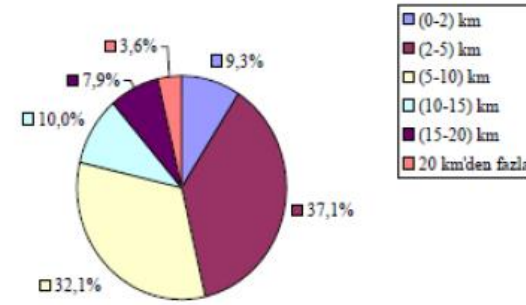
belirlenmeye çalışılmıştım.

Ankette bisiklet kullanıcılarına sorulan 'en sık kullandığınız güzergahı belirtir misiniz?' sorusuyla Isparta için bir gereklilik olduğu düşünülen bisiklet yolu şebekesinin güzergah çalışmalarına ışık tutmak amaçlanmıştır.

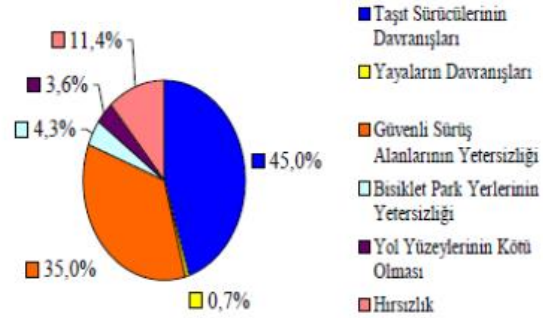
GİRİŞ - BİSİKLET KULLANIMI VE KULLANICI PROFİLİNE DAİR ÇALIŞMALAR



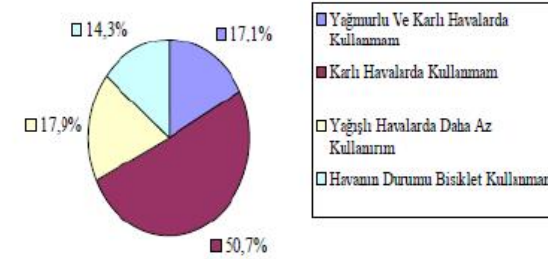
Bisiklet Kullanıcılarının Önerilerinin Dağılımı.



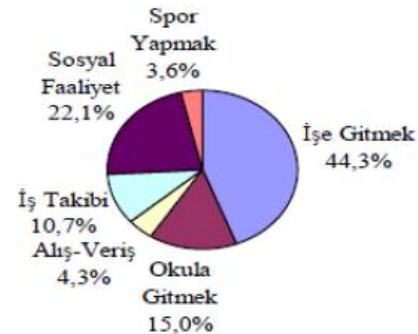
Bisiklet Kullanıcılarının Kat Ettiği Ortalama Mesafeler.



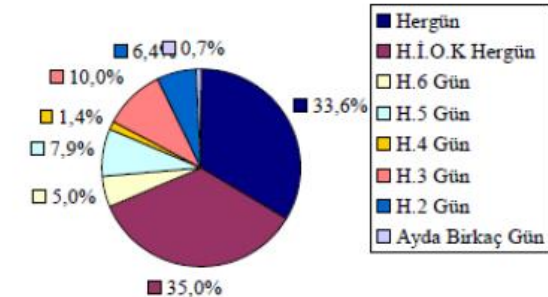
Bisiklet Kullanıcılarının Şikayetlerinin Dağılımı.



Hava Koşullarının Bisiklet Kullanımına Etkisi.



Bisiklet Kullanıcılarının Yolculuk Amaçlarına Göre Dağılımları.



Bisiklet Kullanıcılarının Kullanım Sıklığına Göre Dağılımı.

GİRİŞ - BİSİKLET KULLANIMI VE KULLANICI PROFİLİNE DAİR ÇALIŞMALAR

- ▶ Konya ilinde bisiklet kullanıcılarının %49'unun 16–24, %38'inin ise 25–40 yaş grubunda olduğu görülmüştür.
- ▶ Seyahatler içerisinde işe gidiş (%36) ve okul (%25) yolculuklarının ağırlık kazandığı görülmektedir.
- ▶ Bisiklet kullanıcılarının %44'ü kötü hava koşullarında bisiklet kullanım sıklıklarını azalttıklarını, %15'i hava ve mevsim koşullarından etkilenmediğini ve yolculuk biçimlerini değiştirmediklerini beyan etmiştir.
- ▶ Bisiklet kullanıcılarının %45'i taşıt sürücülerinin davranışlarından, %16'sı kentteki bisiklet park yerlerinin yetersizliğinden şikâyet etmiştir.
- ▶ Kullanıcılardan %43'ü daha fazla bisiklet yolu, %29'u park yeri düzenlemeleri yapılmasını önermişlerdir (Lorasokkay ve Ağır, 2011).
- ▶ Konya ile ilgili yapılan bir başka çalışmada gün içinde yapılan araçlı yolculuklar içinde bisikletin payının % 5,2 düzeyinde olduğu belirtilmiştir.
- ▶ Bisiklet yolculuklarının amaçlarına göre dağılımında en büyük payı %55 ile işe gidiş-dönüş yolculuklarının aldığı ve yolculuk mesafesinin ortalama 3-7 km olduğu saptanmıştır (Mert ve Öcalir, 2010).
- ▶ Sakarya'da 636, Eskişehir'de 706 ve Antalya'da 167 bisiklet kullanıcısıyla anket yapılmış ve bisikletin ağırlıklı olarak işe gitme (%50, %32, %38) amacıyla kullanıldığı görülmüştür. Bisikleti her gün kullananların oranının (%73, %47, %41) hayli yüksek olduğu saptanmıştır.



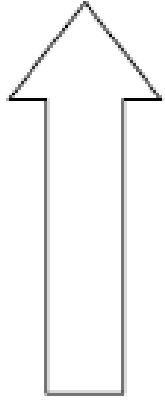
BİSİKLET ULAŞIMININ ALTYAPISI

Bisikletlerin kullandığı ulaşım altyapısı ve tesisleri aşağıdaki unsurlardan oluşmaktadır;

1. Bisikletlerin de kullanabileceği genel taşıt trafiği için düzenlenmiş yollar, kavşaklar, alt ve üst geçitler ve trafik işaretleri,
2. Yayalar için yapılmış kaldırımlar, yaya yolları ve yaya alanları, yaya hemzemin geçitleri, yaya alt ve üst geçitleri,
3. Bisikletlerin kullanımı için diğer trafikten ayrılmış farklı özelliklerdeki bisiklet şeritleri ve yolları,
4. Bisikletler için düzenlenmiş dikey ve yatay işaretler ve ışıklı sinyaller,
5. Uzun ve kısa süreli bisiklet park yerleri,
6. Kavşak ve diğer noktalardaki bisiklet öncelikli düzenlemeler,

İlk iki maddedeki genel taşıt trafiği ve yayalar için düzenlenmiş altyapı dışındaki tüm düzenlemeler bisikletlere belirli öncelik ve ayrıcalıklar sağlamak için yapılan fiziksel değişikliklerdir.





Tam Ayrım

Kısmi Ayrım

Karışık Trafik

Bisiklet Yolları

Bisiklet Bulvarları

Bisiklet Şeritleri

Banket Bisiklet Yolları

Genişletilmiş Trafik Şeritleri

Karışık Trafikte Bisiklet

Karışık Trafikte Bisiklet





Genişletilmiş Trafik Şeritleri





Banket Bisiklet Yolları





Bisiklet Şeritleri





Bisiklet Bulvarları





Bisiklet Yolları

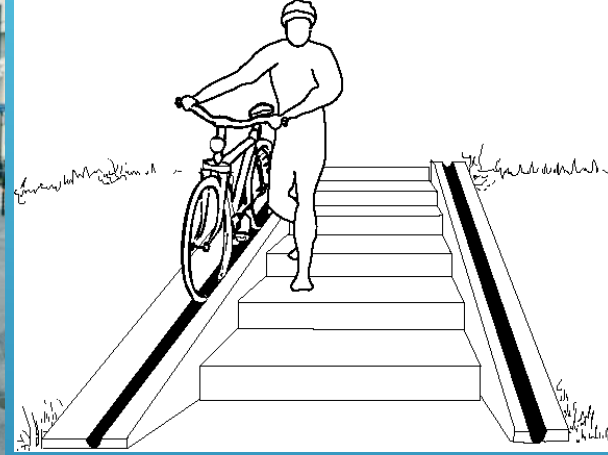




Bisiklet park istasyonları ve entegrasyon



Bisikletliler için yapılan düzenlemeler







BİSİKLET SÜRÜLEBİLİRLİK GÖSTERGELERİ

► Bikeability Indexes

TERİMLER

Bisiklet kullanımına uygunluk :
(*bicycle compatibility*)

Bisiklet sürülebilirlik :
(*bikeability*)

Bisiklet dostu :
(*bicycle friendliness*)

Bisiklet yolunun bir bölümünün sürücü konforu ve güvenliği yönünden uygunluğu yönünden değerlendirilmesi.

Bisiklet ağının sürücü konforu, güvenliği ve önemli varış noktalarına erişim sağlama kabiliyetinin değerlendirilmesi.

Bir bölgedeki (mahalle, şehir vs.) bisiklet yolculuğunun çeşitli yönlerden değerlendirilmesi.

- bisiklet sürülebilirlik
- güvenliği sağlayıcı yasalar ve politikalar
- bisiklete binmeyi teşvik etmeye yönelik çabalar
- bisiklet kullanımının toplum genelinde kabulü

Bisiklet Kullanımına Uygunluk Göstergeleri

Bicycle Compatibility Indexes

Bisiklet kullanımına açık olan doğrusal bir yol parçasının (örneğin iki kavşak arası), **algılanan** güvenlik ve konfor açısından değerlendirir.

En çok kullanılan göstergelerden bazıları:

- Bisiklet Trafik Stress Düzeyi

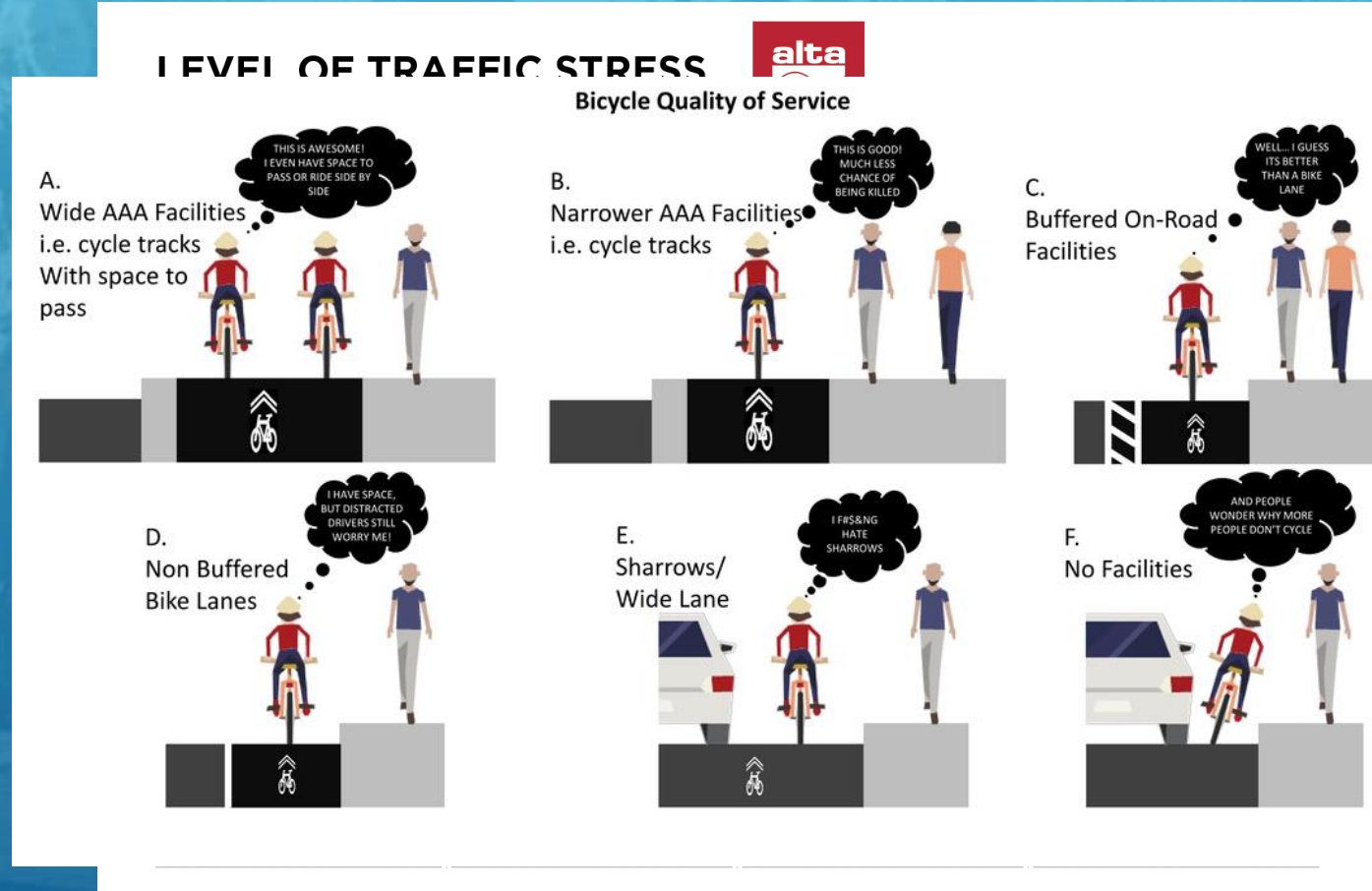
Bicycle Level of Traffic Stress (Sorton and Walsh, 1994)

- Bisiklet Hizmet Düzeyi

Bicycle Level of Service (Landis et al., 1997)

- Bisiklet Uygunluk Derecesi

Bicycle Suitability Rating (Davis et al., 1995)



Bisiklet Kullanımına Uygunluk Göstergeleri

Bicycle Compatibility Indexes

KRİTERLER

Altyapının Fiziksel Özellikleri



Rotanın Karakteristik Özellikleri



Bisiklet Sürülebilirlik Göstergeleri

Bikeability Indexes

Bisiklet kullanımına uygunluk kriterleri daha kapsamlı olarak ele alınır, ek olarak önemli varış noktalarına yakınlık kriteri dikkate alınır ve bisiklet ağı mertebesinde değerlendirme yapar.

Değerlendirmede kullanılan kriterler 4 ana başlık altında toplanabilir:

1. Konfor Kriterleri
2. Erişilebilirlik
3. Güvenlik Kriterleri
4. Cazibe Kriterleri

Bisiklet Sürülebilirlik Göstergeleri

Bikeability Indexes

1. Konfor Kriterleri

- Bisiklet yolu altyapısı
- Yol kalitesi
- Yol eğimi
- Cadde üzeri park

2. Güvenlik Kriterleri (Trafik ve Çevre)

- Bisiklet yolu varlığı
- Trafik hızı/Hız limiti
- Suç işleme oranı
- Ağır taşıt trafiği
- Trafik kazası sayısı
- Kavşak tasarımı

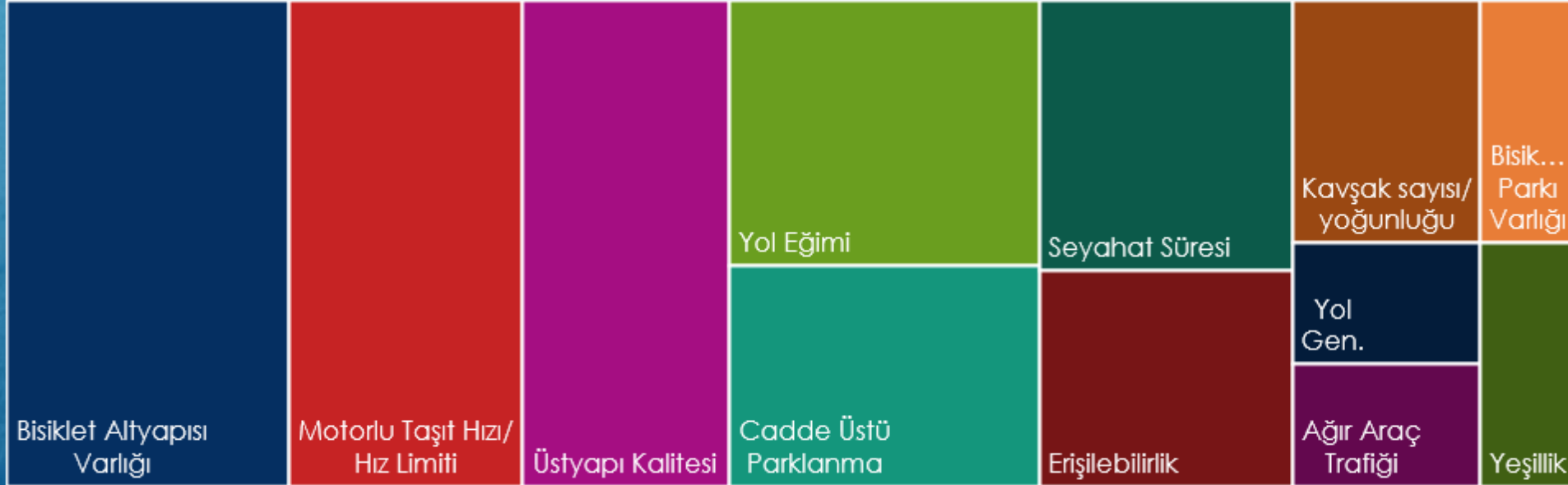
3. Erişilebilirlik

- Seyahat Süresi
- Kesişim noktası sayısı
- Kesişim noktaları arası mesafe

4. Cazibe Kriterleri

- Yeşillik alanlara yakınlığı
- Manzara
- Bina yoğunluğu/estetik

Literatürde Kullanılan Kriterler



Bisiklet Dostu Göstergeleri

Bicycle Friendliness Indexes

Mahalle veya daha **büyük ölçekte değerlendirme** yapar ve şu ana kadar bahsedilen kriterlere ek olarak bisiklet kullanımını teşvik eden **politikaları ve toplumun bisiklet kullanımına olan tutumunu** göz önünde bulundurur.

- ... İzmir Büyükşehir Belediyesi, 1 Eylül 2020'den itibaren bisikletli yolcuların körfez içi vapur seferlerinden 5 kuruş karşılığında faydalanması kararıyla ...
- ... ESHOT Genel Müdürlüğü bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için ilk etapta 60 otobüse özel “bisiklet aparatı” taktı... (03.02.2017)

Bisiklet Dostu Şehirler (COPENHAGENIZE INDEX)

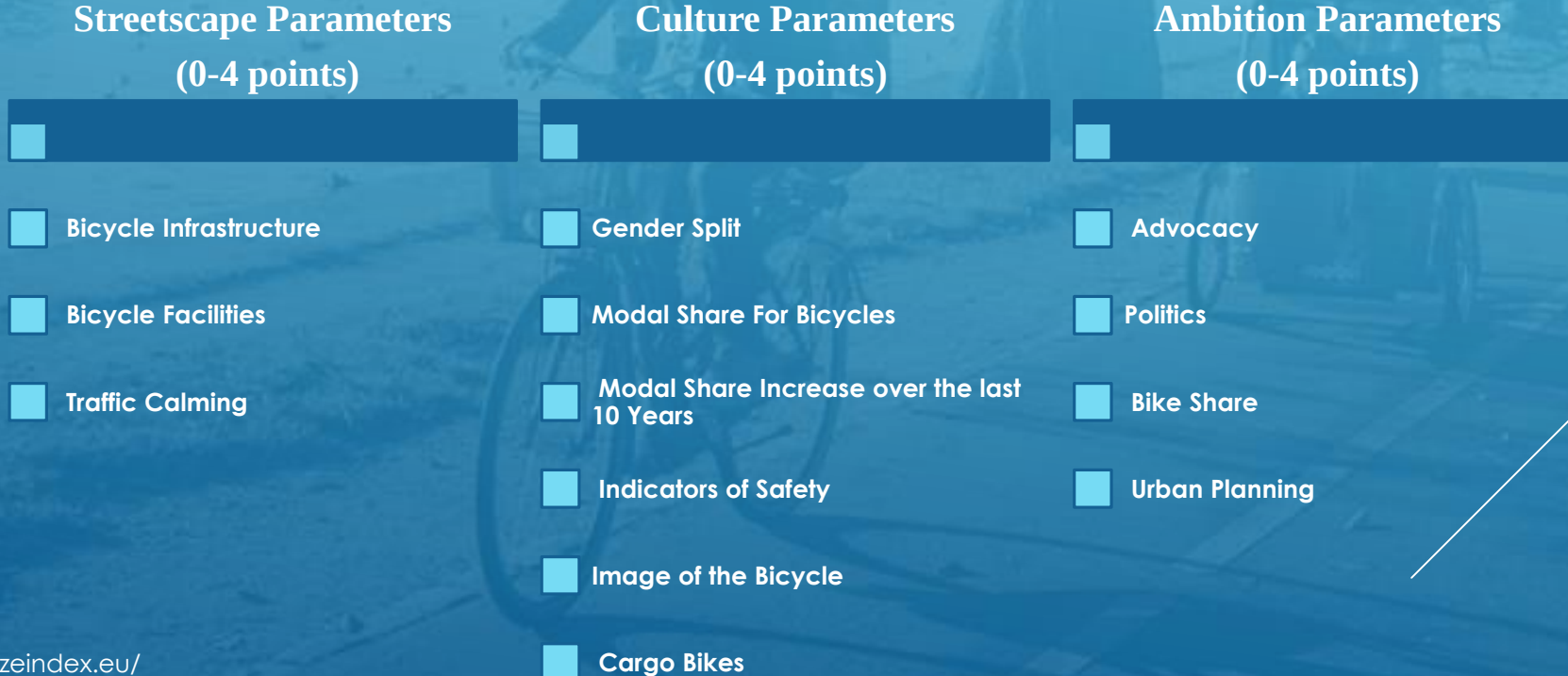
2 yılda bir dünya şehirlerini değerlendirir.

600 şehir içerisinde bisikletin ulaşımında kullanımı 2% den fazla olanlar 2. raunda kalır.

Şehirler 3 başlık altında 13 parametre özelinde değerlendirilir, 0-4 arası puan alır.

14. parametre bonus olarak değerlendirilir, etkileyici performansa verilir.

Kriterler		
Fikir Savunuculuğu (Advocacy)	Bisiklet Paylaşım Programı	Politika
Bisiklet Kültürü	Cinsiyet Dağılımı	Sosyal Statü
Bisikletli Olanakları	Entegrasyon	Şehir Planlama
Bisiklet Ulaşım Altyapısı	Güvenlik Algısı	Trafik Sakinleştirme



1. Sokak Ölçeği Parametler

- I. Bisiklet altyapısı: ayrılmış bisiklet yolu, düşük hızlı yollar, yüksek erişilebilirlikle ağ vs.
- II. Bisiklet tesisleri: bisiklet park alanları vs.
- III. Trafik düzenlemeleri: düşük hız limitleri, yaya ve bisikletli önceliği vs.

2. Kültür Parametreleri

- I. Kullanıcı cinsiyet dağılımı: kadın-erkek eşit kullanım
- II. Ulaşımında bisiklet kullanımı: 2-25% arası ulaşım modu olarak bisiklet kullanımı
- III. Ulaşımında bisiklet kullanımındaki artış (son 10 yıl)
- IV. Güvenlik: yaya ve bisiklet sürücüleri yasalarla korunmuştur, motorlu sürücüler sorumluluk altındadır
- V. Bisikletin imajı
- VI. Kargo bisikletinin yaygınlığı

3. Adanmışlık (Tutku) Parametreleri

- I. Bisiklet kullanımına teşvik: etkinlikler, bilgilendirme, orgaznizasyonlar ile çalışma
- II. Politika: politikacılar işe bisiklet ile gider, politikacıların çoğu bisiklet kullanımını teşvik etme yanlısıdır vs.
- III. Bisiklet paylaşım sistemleri: kapsamlı bisiklet paylaşım sistemi ve yeterli bisiklet istasyonu vardır
- IV. Şehir planlama: planlamacılar bisiklete öncelik verir

1. Sokak Ölçeği Parametreler

- I. Bisiklet altyapısı: ayrılmış bisiklet yolu, düşük hızlı yollar, yüksek erişilebilirlikle ağ vs.
- II. Bisiklet tesisleri: bisiklet park alanları vs.
- III. Trafik düzenlemeleri: düşük hız limitleri, yaya ve bisikletli önceliği vs.

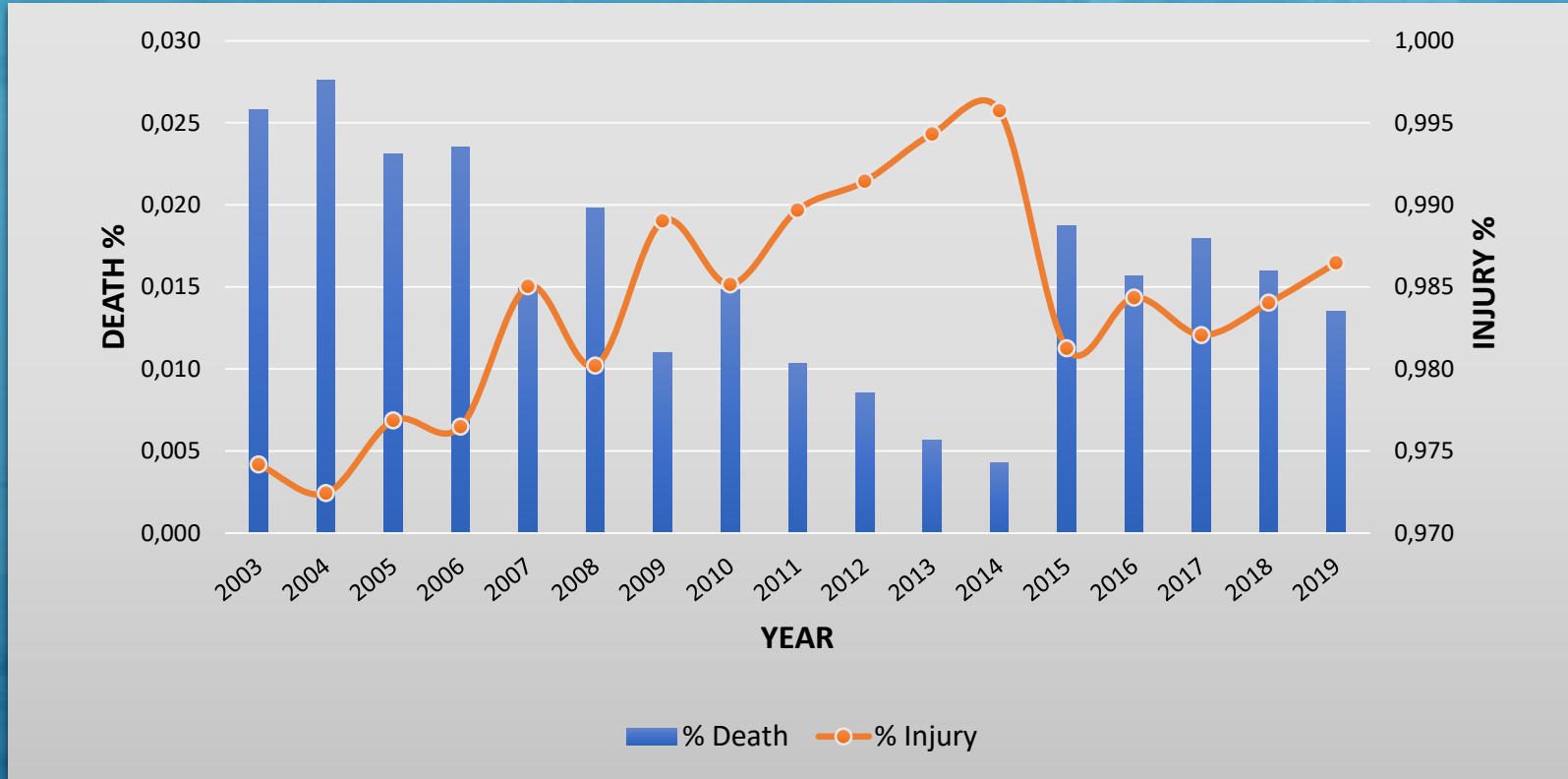


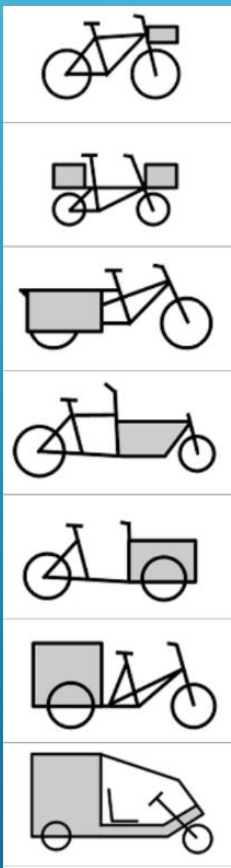
Figure. Number of bicycle accidents involving death and injury, 2003-2019 (TUIK)

2. Kültür Parametreleri

- I. Kullanıcı cinsiyet dağılımı: kadın-erkek eşit kullanım
- II. Ulaşımda bisiklet kullanımı: 2-25% arası ulaşım modu olarak bisiklet kullanımı
- III. Ulaşımda bisiklet kullanımındaki artış (son 10 yıl)
- IV. Güvenlik: yaya ve bisiklet sürücüleri yasalarla korunmuştur, motorlu sürücüler sorumluluk altındadır
- V. Bisikletin imajı
- VI. Kargo bisikletinin yaygınlığı



SÜSLÜ KADINLAR BİSİKLET TURU



Environmentally
Friendly

Affordable and
Convenient

Healthier Cities

Alleviate Urban
Traffic
Congestion

Promote Gender
Equality

Improve Family
Mobility

Frees up Time

Safer Streets

Cost-Savings

Logistics
Efficiency

Why Cargo Bike?

3. Adanmışlık Parametreleri

- I. Bisiklet kullanımına teşvik: etkinlikler, bilgilendirme, organizasyonlar ile çalışma
- II. Politika: politikacılar işe bisiklet ile gider, politikacıların çoğu bisiklet kullanımını teşvik etme yanlısıdır vs.
- III. Bisiklet paylaşım sistemleri: kapsamlı bisiklet paylaşım sistemi ve yeterli bisiklet istasyonu vardır
- IV. Şehir planlama: planlamacılar bisiklete öncelik verir





BİSİKLETLİ ULAŞIM HAKTIR. BİSUDER. (n.d.). <http://www.bisuder.org/>.

WRI Türkiye: Kentlerde yaşayan milyonlarca insana daha iyi yaşam kalitesi sunmak için çalışıyoruz. WRI Türkiye | Kentlerde yaşayan milyonlarca insana daha iyi yaşam kalitesi sunmak için çalışıyoruz. (2021, June 11). <https://wrişehirler.org/>.



Bisiklet Dostu Şehirler (COPENHAGENIZE INDEX)

THE 2019 INDEX				
01 (01)	02 (02) ↑	03 (02) ↓	04 (07) ↑	05 (04) ↓
COPENHAGEN 90.2%	AMSTERDAM 89.3%	UTRECHT 88.4%	ANTWERP 73.2%	STRASBOURG 70.5%
06 (06)	07 (20) ↑	08 (11) ↑	09 (12) ↑	10 (10) ↑
BORDEAUX 68.8%	RISING STAR OSLO 62.5%	PARIS 61.6%	VIENNA 60.7%	HELSINKI 59.8%
11	12	13 (11) ↓	14 (08) ↓	15 (10) ↓
NEWCOMER BREMEN 58.9%	NEWCOMER BOGOTÁ 58.1%	BARCELONA 57.4%	LJUBLJANA 57.1%	BERLIN 56.3%
16 (08) ↓	17	18 (20) ↑	18	20 (17) ↓
TOKYO 55.4%	NEWCOMER TAIPEI 54.5%	MONTREAL 53.6%	NEWCOMER VANCOUVER 53.6%	HAMBURG 52.7%

Bisiklet Dostu Şehirler (COPENHAGENIZE INDEX)

RANK HISTORY

2011

1. Amsterdam
2. Copenhagen
3. Barcelona
4. Berlin
5. Tokyo
6. Munich
7. Paris
8. Montréal
9. Dublin
10. Budapest
11. Hamburg
12. Guadalajara
13. Portland
14. Stockholm
15. Helsinki
16. London
17. San Francisco
18. Rio de Janeiro
19. Vienna
20. New York

2013

1. Amsterdam
2. Copenhagen
3. Utrecht
4. Seville
5. Bordeaux
6. Nantes
7. Antwerp
8. Eindhoven
9. Malmö
10. Berlin
11. Dublin
12. Tokyo
13. Munich
14. Montréal
15. Nagoya
16. Rio de Janeiro
17. Barcelona
18. Budapest
19. Paris
20. Hamburg

2015

1. Copenhagen
2. Amsterdam
3. Utrecht
4. Eindhoven
5. Malmö
6. Nantes
7. Bordeaux
8. Strasbourg
9. Antwerp
10. Seville
11. Barcelona
12. Ljubljana
13. Dublin
14. Buenos Aires
15. Berlin
16. Minneapolis
17. Paris
18. Hamburg
19. Munich
20. Montréal

2017

1. Copenhagen
2. Utrecht
3. Amsterdam
4. Strasbourg
5. Malmö
6. Bordeaux
7. Antwerp
8. Ljubljana
9. Tokyo
10. Berlin
11. Barcelona
12. Vienna
13. Paris
14. Seville
15. Munich
16. Nantes
17. Hamburg
18. Helsinki
19. Oslo
20. Montréal

2019

1. Copenhagen
2. Amsterdam
3. Utrecht
4. Antwerp
5. Strasbourg
6. Bordeaux
7. Oslo
8. Paris
9. Vienna
10. Helsinki
11. Bremen
12. Bogotá
13. Barcelona
14. Ljubljana
15. Berlin
16. Tokyo
17. Taipei
18. Montréal
19. Vancouver
20. Hamburg

Bisiklet Dostu Şehirler

Amsterdam

Amsterdam uzun vadeli bisiklet ana planı (2017-2022)

1. Kolay bisiklet sürüşü

- I. Daha geniş yollar
- II. Daha hızlı yollar
- III. Yüksek erişilebilirlik/toplu taşıma enteg.
- IV. Düzgün yol yüzeyleri vs.

2. Kolay Park

- I. Daha fazla park alanı
- II. Park kapasite verimliliği vs.

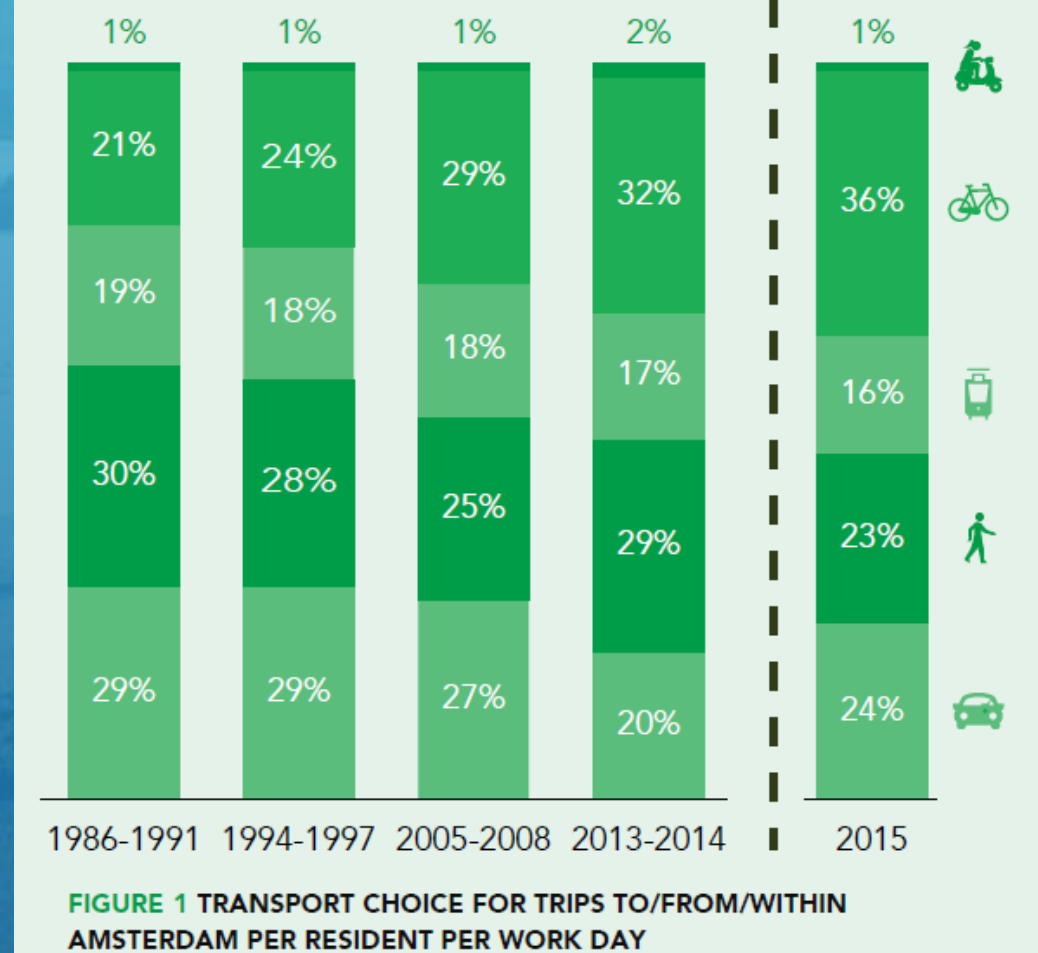
3. Kaliteli bisiklet sürüşü

- I. Trafikten uzaklaştırma
- II. Verimli bisiklet paylaşım sistemleri
- III. Etkinlikler vs.

Bisiklet Dostu Şehirler

Amsterdam

Ulaşımında bisiklet

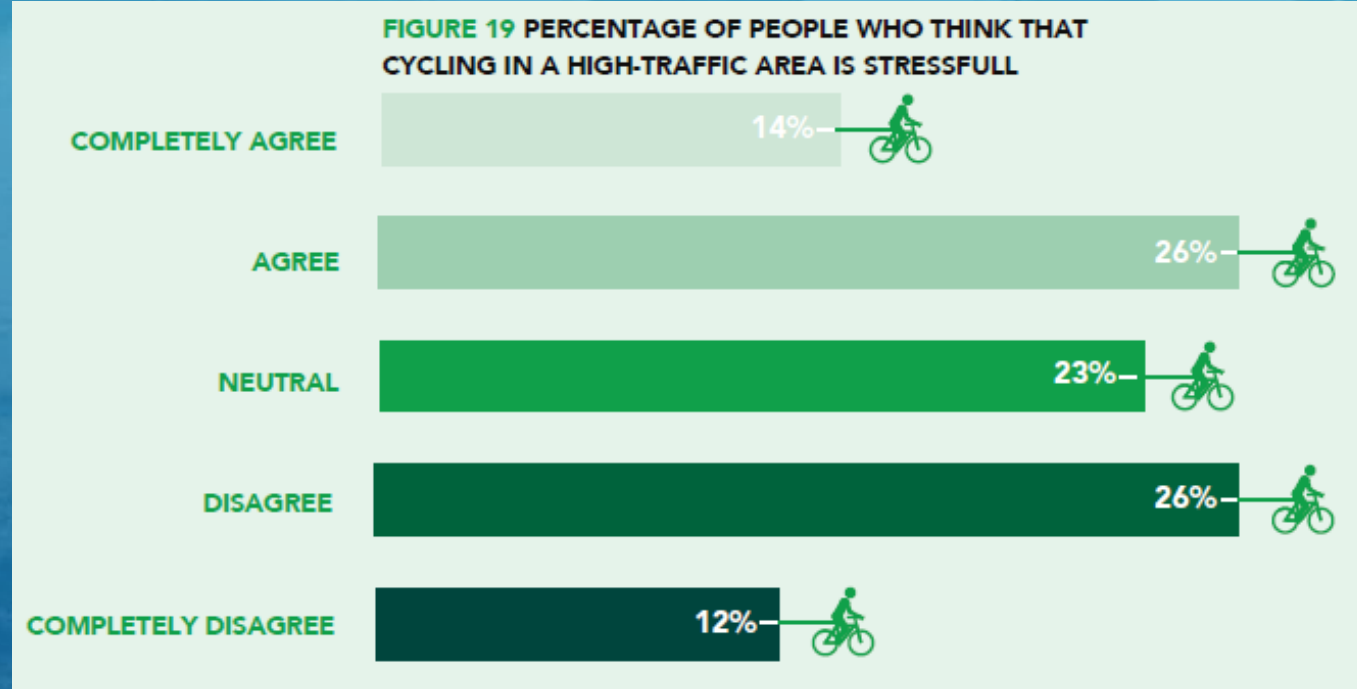


Bisiklet Dostu Şehirler

Amsterdam

Trafikte bisiklet

Bisikletliler trafikte kendilerini en güvensiz tarafta hisseden grup, arkasından yayalar ve motor sürücüleri geliyor.



Sonuçlar ve Öneriler

Şehirlerimizde bisiklet ulaşımının yaygınlaştırılabilmesi için öncelikle mevcut ulaşım yapısı içinde bisiklet kullanımının yeri (özellikleri sayım, anket ve gözlemlerle) belirlenmeli ve veriler ışığında şehir için bütüncül bir bisiklet ulaşım altyapısı oluşturulmalıdır. Daha da önemlisi bir bisiklet ulaşım vizyonu ortaya konmalı ve ulaşılacak istenen hedefler ve bu hedeflere ulaşmada kullanılacak stratejiler belirlenmelidir.

Örnek vizyon; “Bisikletle ulaşımı daha güvenli ve konforlu bir hale getirerek kullanımını artırmak ve şehrimizi -bisiklet dostu bir kente- dönüştürmek” olabilir...

Sonuçlar ve Öneriler

Hedefler ise;

- ✓ Hem motorlu taşıtlar hem de bisikletler için güvenli bir trafik ortamı oluşturmak ve bisikletlerin karıştığı kazaları azaltmak,
- ✓ Bisikletin kent içi ulaşımında kullanımını yaygınlaştırılmak,
- ✓ Bisiklet yolculuklarının konforunun artırılarak taşıt trafiği içinde bisiklet sürüş stresini azaltmak,
- ✓ Bisiklet kullanımını otomobil sahipleri, öğrenciler, yaşlılar gibi toplumun tüm kesimleri arasında yaygınlaştırmak.

Olmalıdır...

Stratejimiz ise;

- Taşıt ve bisiklet trafiğinin yoğun olduğu koridorlarda bisikletler için taşıt trafiğinden ayrılmış şeritler ve yolların yapılması,
- Bisikletliler için şerit veya yol ayrılmasının mümkün olmadığı durumlarda, motorlu taşıt trafik hacminin yüksek olmadığı alternatif koridorların bulunarak bisikletlileri bu alternatif koridorlara yönlendirilmek,
- Genel trafiğin kullandığı ulaşım altyapı tesislerinin yeniden düzenlenerek bisiklet kullanımına uygun hale getirmek,
- Bisiklet şebekesinin sürekliliği sağlanarak, bisiklet yolculuklarının yoğunlaştığı başlangıç ve hedef noktaları arasında kesintisiz bir şebeke oluşturmak,

Olabilir...

😊 THE END 😊

Life Is Like Riding A Bicycle. To Keep Your Balance You Must
Keep Moving

ALBERT EINSTEIN