



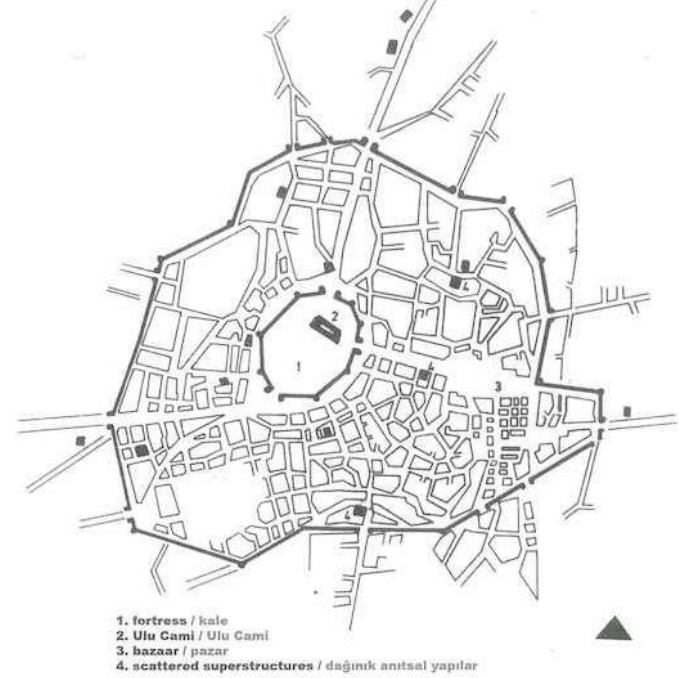
DAHA YAŞANABİLİR ŞEHİRLER İÇİN..

ÇİĞDEM ÇÖREK ÖZTAŞ

KENTSEL GELİŞİM VE ERİŞİLEBİLİRLİK PROJELERİ YÖNETİCİSİ

ULAŞIM VE KENTSEL ARAZİ KULLANIMI İLİŞKİSİ:

- **19. Yüzyıla kadar** kentlerde yürüme mesafesi kentin gelişme alanının temel belirleyicisi olmuş, kentler kompakt ve yüksek yoğunlukta gelişmiştir.
- **19. Yüzyılda**, önce demiryolları ve sonra metrolarla beraber yolculuk hızının artması ve böylece birim zamanda alınabilecek mesafenin büyümesiyle, kentlerin mekânsal büyümesi hızla artmış, **ilk uydu kentler oluşmuş**, demiryolları ve karayollarının buldukları koridorlarda gerçekleşen kentsel gelişme sonucu, **ışınsal ya da doğrusal kent formları** ortaya çıkmıştır.



- **20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren, otomobil teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucu kentlerin büyüme imkanları artmış, kentsel kullanımlar ve konut alanları uzun mesafelere yayılmış, dağınık bir kent formu oluşmaya başlamıştır.**



Otomobilin Kenttsel Ulaşımında Yaygınlaşması İle Birlikte:

- Kentleşme
- Trafik
- Çevre

Sorunları ortaya çıkmıştır ve bu sorunlar özellikle metropollerde katlanarak artmaya devam etmektedir.

Bugün 7.3 milyar olan dünya nüfusunun

- **2030** yılında **8.5** milyar kişi,
- **2050** yılında **9.7** milyar kişi,
- **2100** yılında ise **11** milyar kişi olması beklenmektedir.

1950'de bu nüfusun **%30'u kentlerde** yaşarken, 2010'da bu oran **%50'yi aşmıştır.**

- 2030'da **kentsel nüfusun %60,**
- 2050'de ise **%70'ye** varacağı tahmin edilmektedir.

Türkiye Uydu Görüntüsü

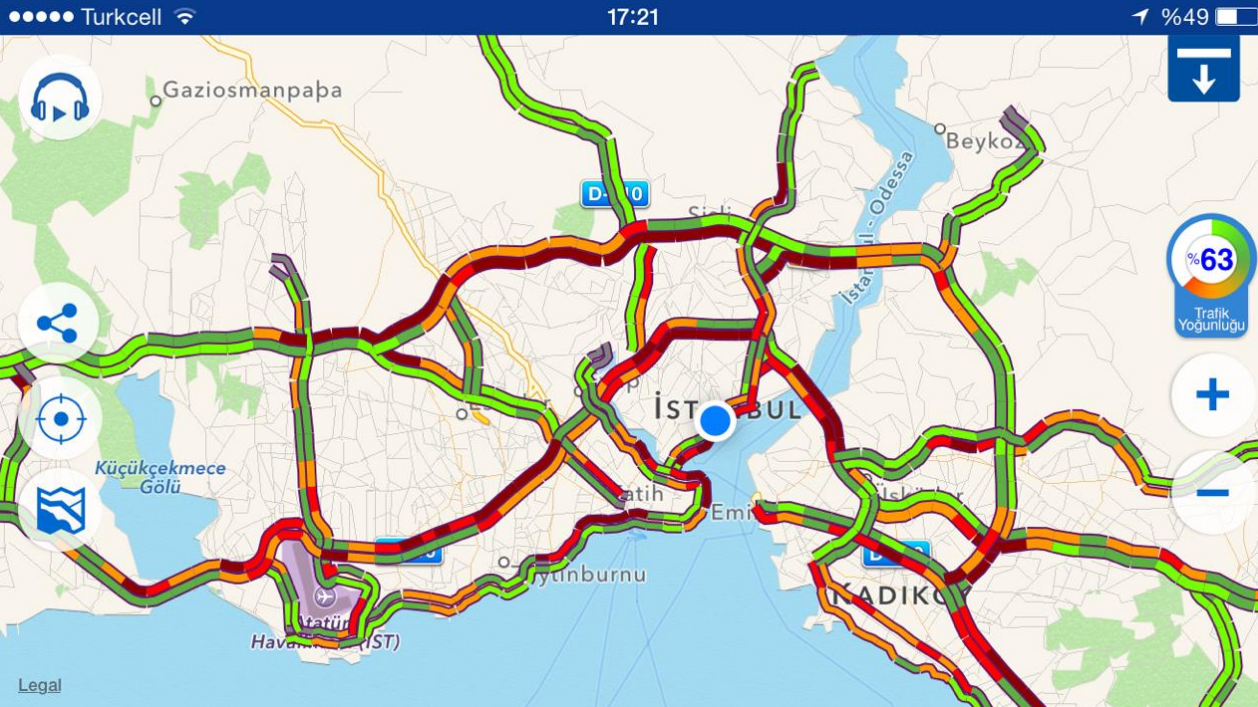
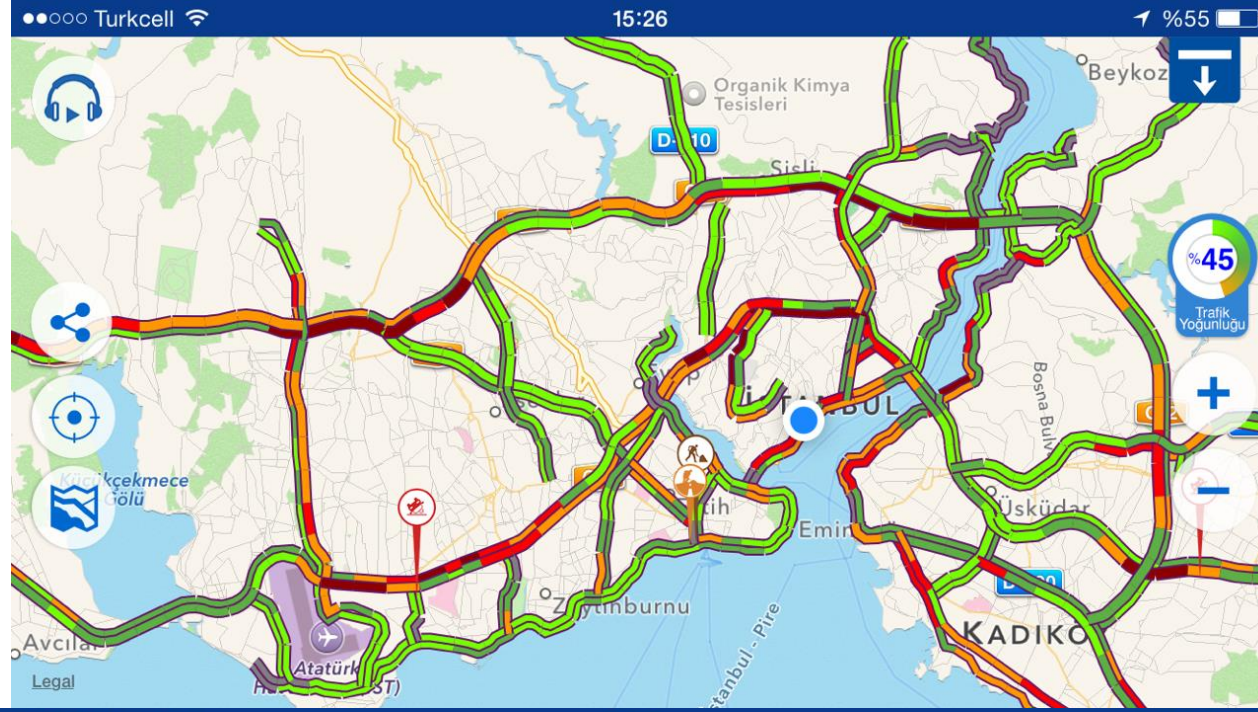


Türkiye Nüfus Dağılımı



- Bugün Türkiye'de kentleşme oranı %77'dir.
- Yoğunluk kent nüfusunu tanımlayan en temel özelliklerden biri

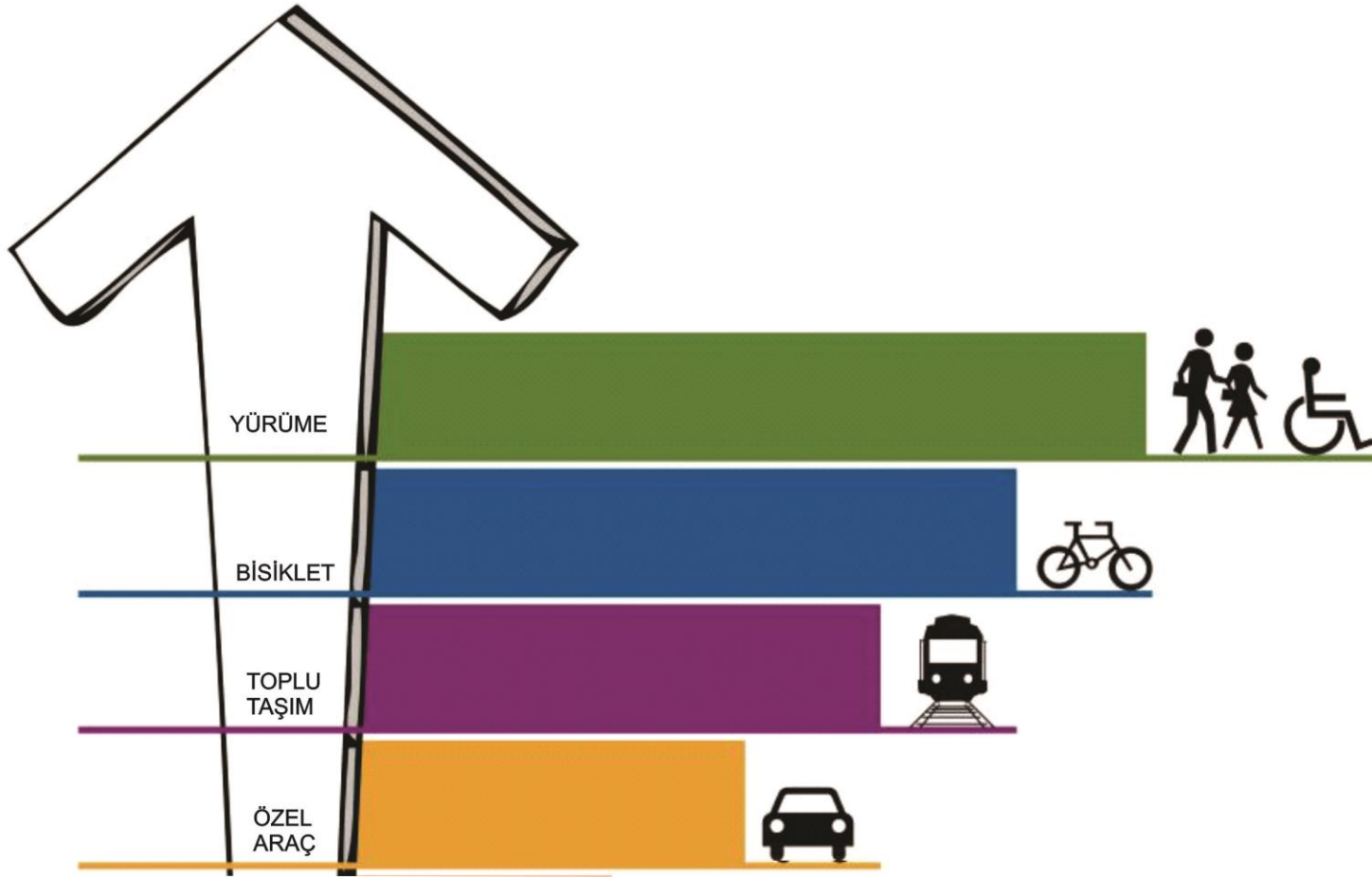






Fotoğraf: Benoit Colin

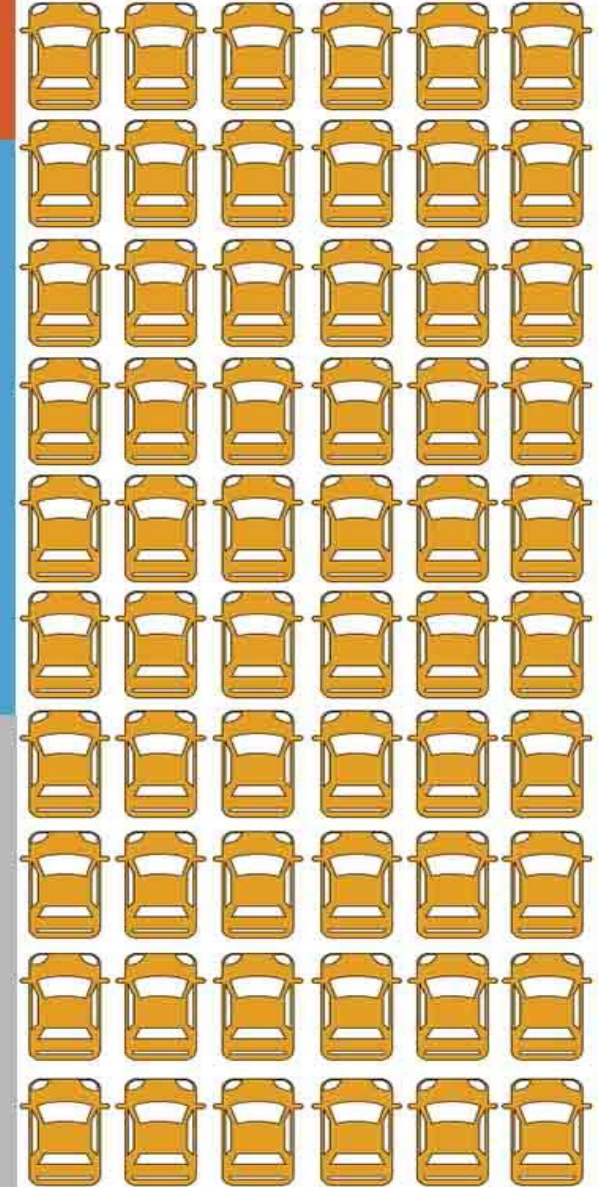
PEKİ NE YAPMAK LAZIM?



- 60 kişinin ulaşımı ne kadar alan kaplar?



Otomobil:



Ülkelerin ekonomik itici gücü olan bir çok metropolün kent içi alanlarının yaşanılmaz hale gelmesi, kentlerde **karar alıcılar tarafından yeni politikaların geliştirilmesini zorunlu hale getirmiştir.**

Karar alıcılar,

- daha yaşanabilir alanlar yaratmak,
- enerji verimliliği sağlamak,
- sürdürülebilir çevre yaklaşımları oluşturmak ve
- kişilerin daha aktif bir yaşama sahip olmasını sağlamak

amacıyla pek çok kentte motorsuz ulaşım türlerinden biri olan **bisikleti**, sürdürülebilir ulaşım planlamasının önemli bir parçası olarak değerlendirmekte, bu anlamda bisiklet bir ulaşım politikası olarak ön plana çıkmaktadır.

GÜNÜMÜZDE..

- Avrupa Birliđi Ülkelerinde toplam yolculukların **%5'i** bisikletle gerçekleşmektedir.
- Bu oran bisiklet kullanımının desteklendiği AB ülkelerinden Danimarka'da **%18'e**, Hollanda'da **%27'ye** ve bazı Uzakdođu ülkelerinde ise **%60'lara** ulaşmaktadır.

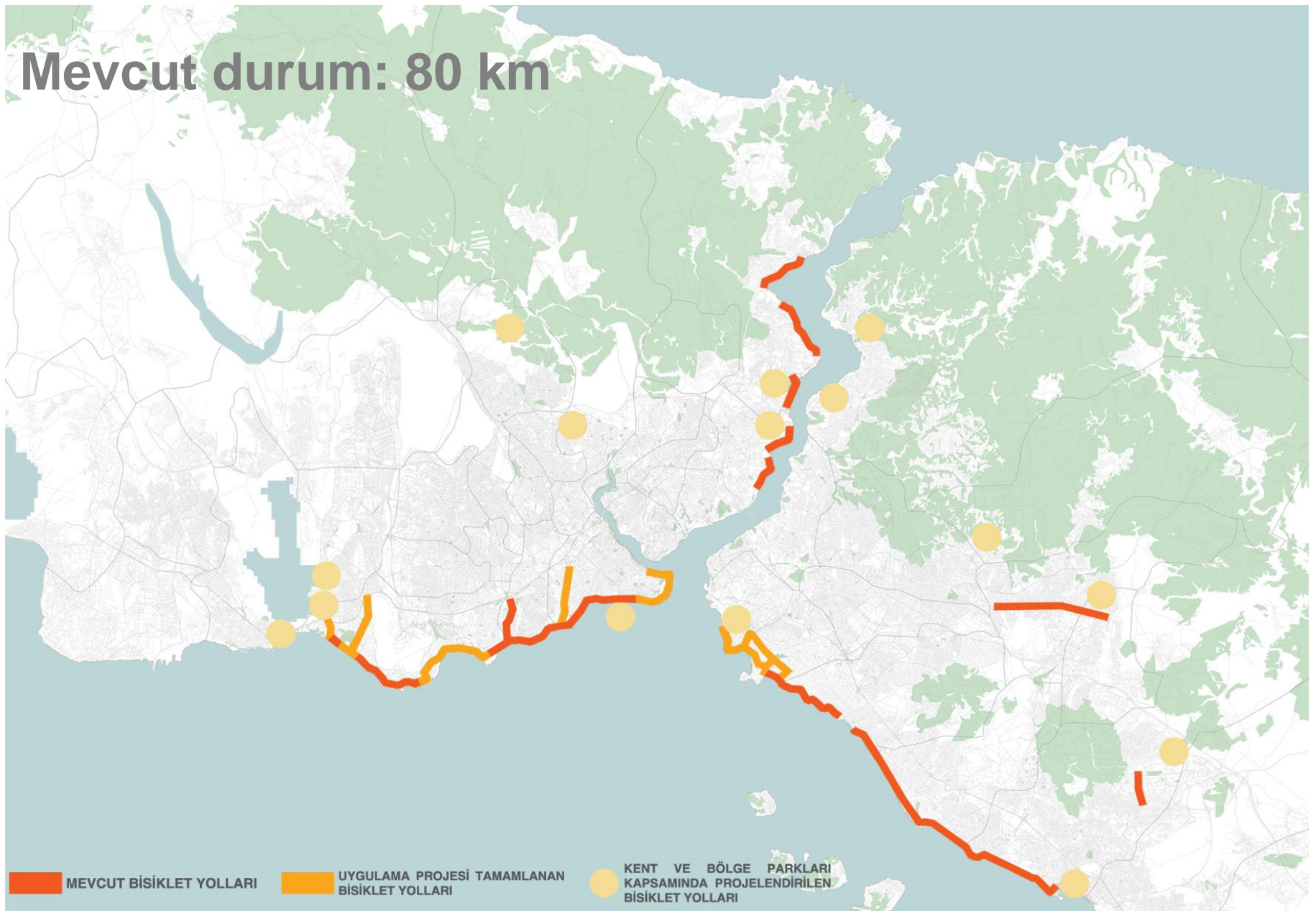


İSTANBUL'DA,

- İstanbul'da da bisiklet projeleri son yıllarda yaygınlaşmaya başlamıştır.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2013 yılında yaptığı açıklamaya göre **2023 yılına kadar** kentin farklı bölgelerinde **1.050 km'lik bisiklet yolu** projeleri uygulamaya geçirilecektir.



Mevcut durum: 80 km



2023: 1050 km



İSTANBUL'DA GÜVENLİ BİSİKLET YOLLARI UYGULAMA KILAVUZU

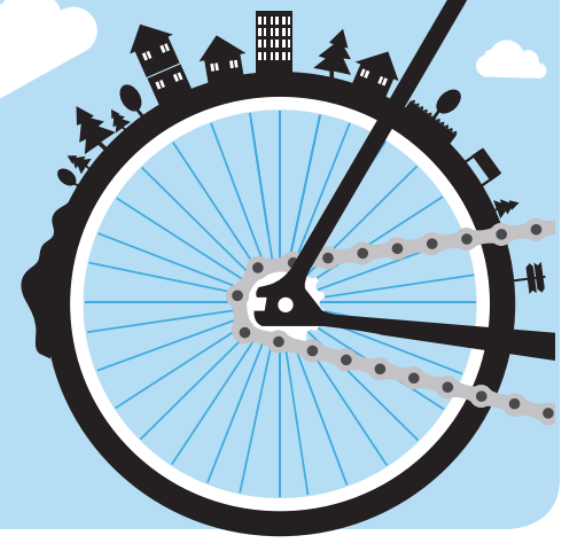
İSTANBUL'DA
GÜVENLİ BİSİKLET
YOLLARI UYGULAMA
KILAVUZU



SAFE CYCLING
DESIGN MANUAL
FOR ISTANBUL

Executive Summary

April 2015



PROJE KAPSAMINDA YAPILAN ÇALIŞMALAR:

- Belediye yetkilileri ile **yüz yüze** görüşmeler
- Bisikletli dernekleri ile **odak grup** görüşmeleri
- Vizyon geliştirme **çalıştayı**

KATILIMCILIK

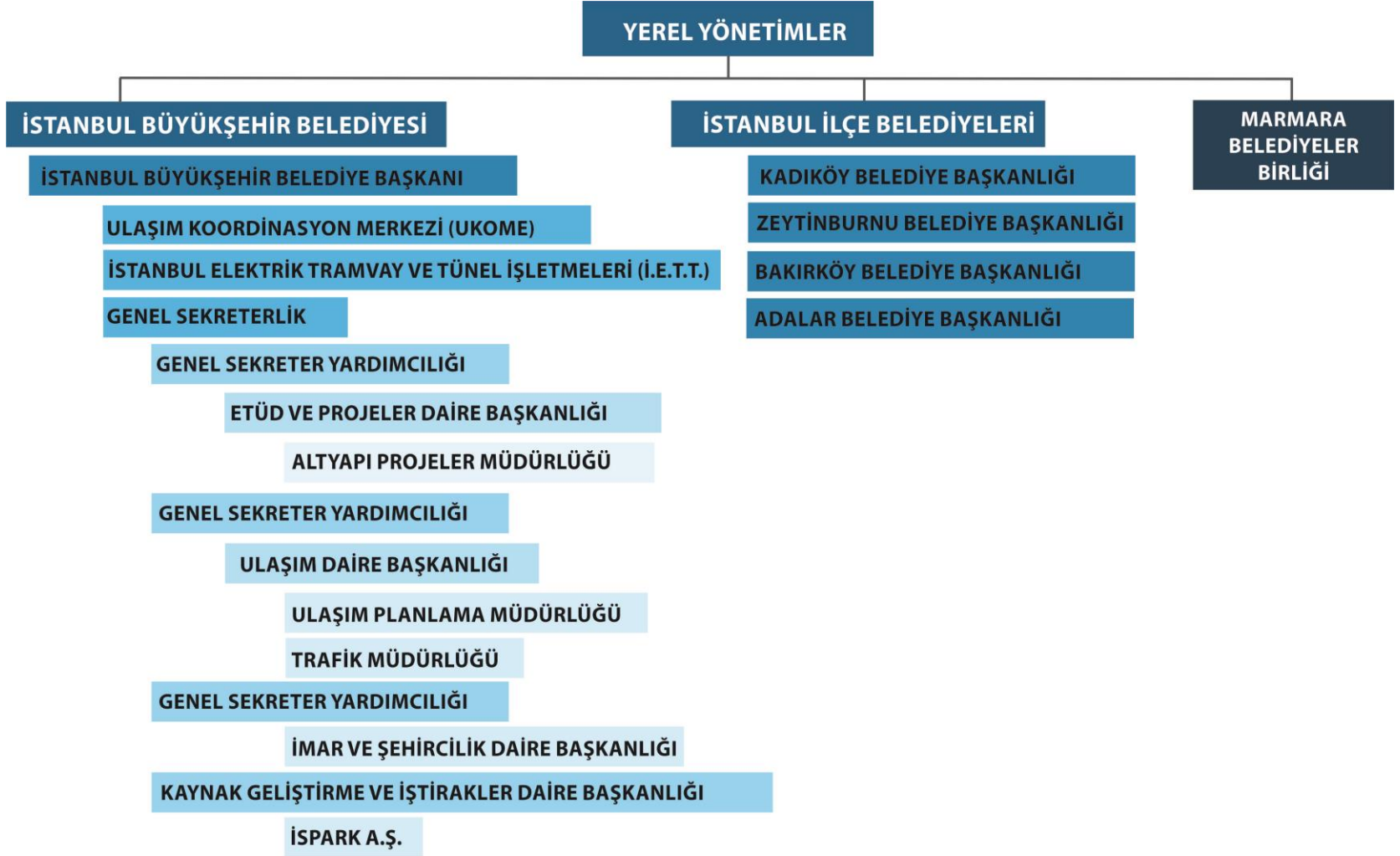
- Bisikletli anketleri
- Uluslar arasi düzlemde bisiklet yolları tasarım kriterleri

ARAŞTIRMA,
ANALİZ

- İstanbul'da mevcut bisiklet yolları inceleme ve denetim çalışması

PLANLAMA

YÜZ YÜZE GÖRÜŞMELER



ODAK GRUP GÖRÜŞMELERİ



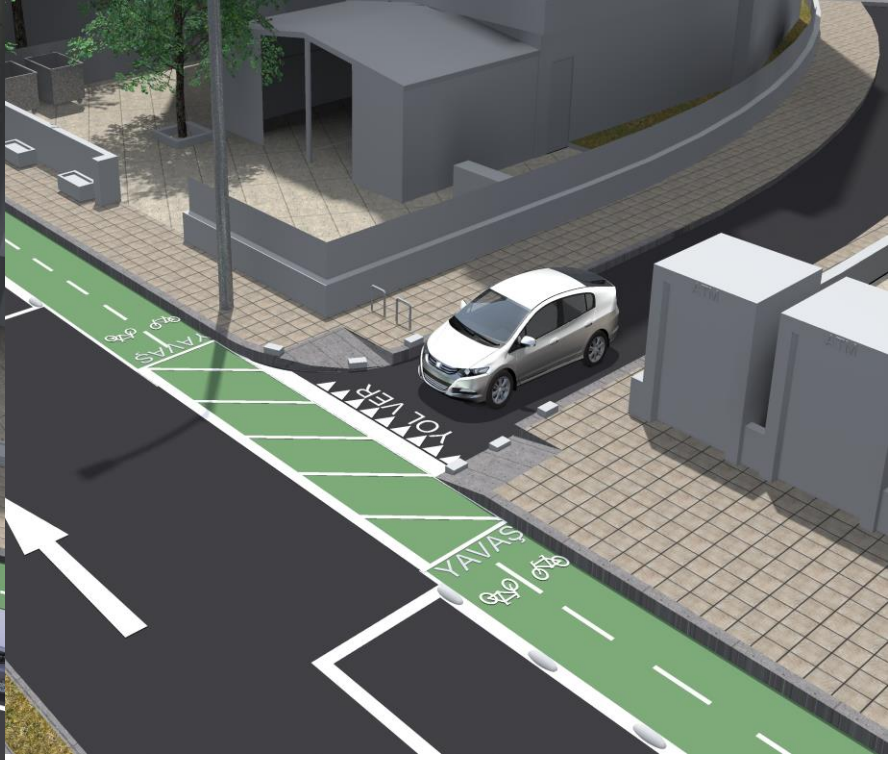
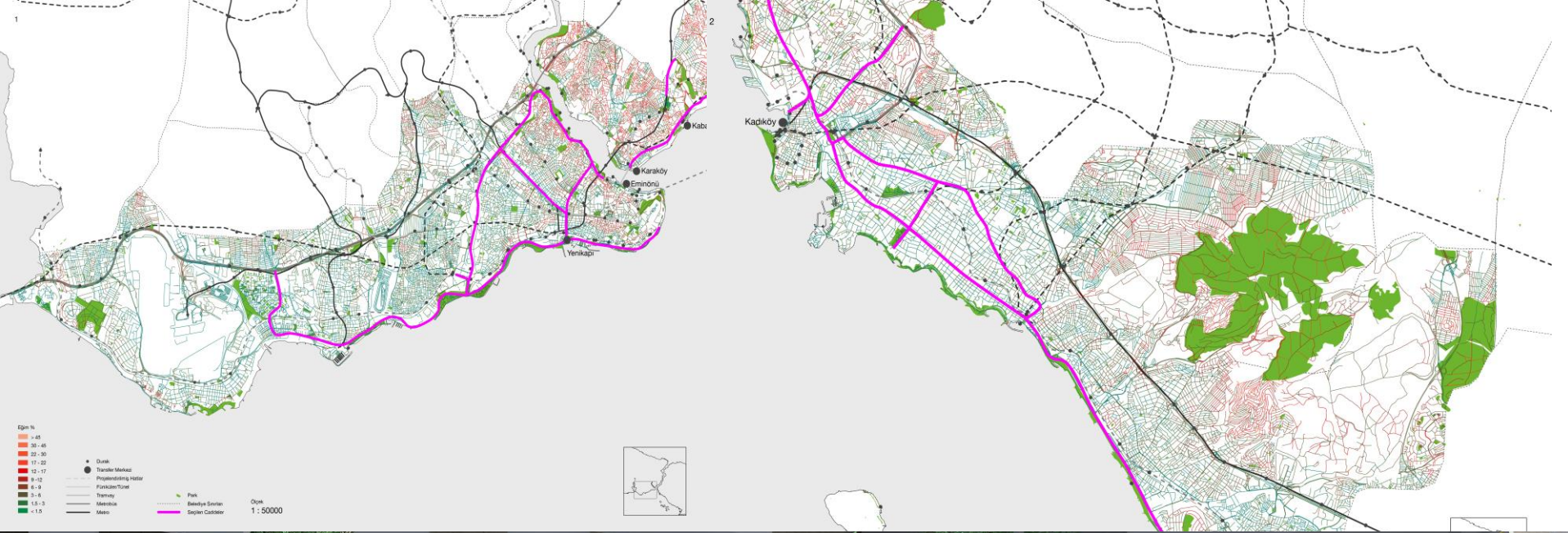
ANKETLER

- Yüzyüze anket katılımcılarının yaşadıkları kaza ve kaza tehlikeleri incelendiğinde bisiklet kullanıcılarının **son 1 yıl içinde %17,5'inin kaza geçirdiği ortaya çıkmıştır**. Bu grubun **42,9'u motorlu araçla çarpışma**, %37,1'i ise yaya ile çarpışma şeklinde kazalar geçirdikleri görülmüştür.





İlçeler bazında bisiklet kullanım değerlerine bakıldığında, **grubunda da Kadıköy'ün en sık kullanılan güzergah olduğu ortaya çıkmıştır.** Özellikle **Sarıyer, Beşiktaş, Kadıköy, Fatih ve Bakırköy** ilçelerinde kendi içinde bir döngüden söz etmek mümkündür. Yine bu ilçelerden seyahate başlayan bisiklet kullanıcıları genel olarak en yakın ilçelerde seyahatlerini bitirme eğilimindedirler.

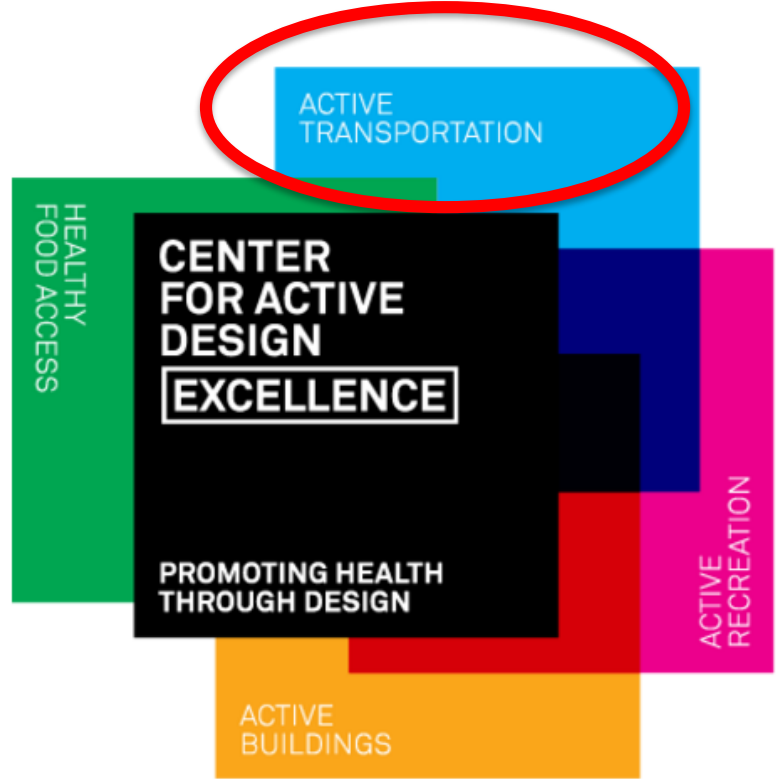


Center for Active Design: Excellence Honorable Mention
SAFE CYCLING DESIGN MANUAL FOR ISTANBUL

MÜKEMMELLİK ÖDÜLÜ

[Celebrate Active Design](#) [2015 Winners](#) [Select Jurors](#) [2014 Pr](#)

Celebrate Active Design



ÇALIŞTIĞIMIZ ŞEHİRLER:



HER ŐEYİN ÖTESİNDE PLANLAMALARIMIZI İNSAN İÇİN YAPMALIYIZ..



TEŞEKKÜRLER

cigdem.corek@wri.org

<http://embarqturkiye.org/>

<http://thecityfixturkiye.com/>

<http://www.wricities.org/>