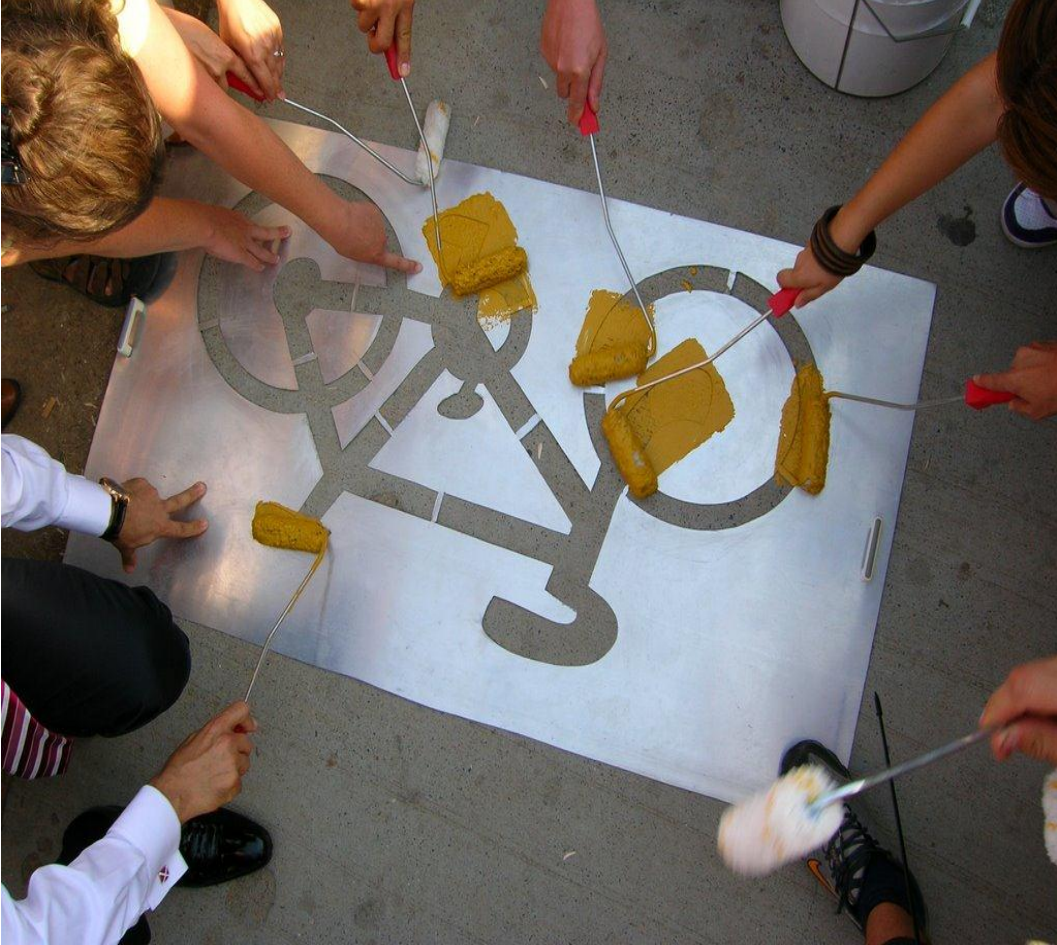


# İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım ile Entegrasyonu Çalıştayı

2 Aralık 2016 – İstanbul Kongre Merkezi, Yıldız 1 Salonu



## TRANSIST / 2 Aralık 2016 – İstanbul Kongre Merkezi

### İstanbul’da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve

### Toplu Ulaşım ile Entegrasyonu Çalıştayı

**Çalıştay Organizasyonu:** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı - Bekir Çelen ve Murat Baştor

**Moderatörler:** Doç. Dr. Kevser Üstündağ (Şehir Plancısı), Arş. Gör. Arzu Erturan, (Şehir Plancısı), Erman Topgül (Sosyolog)

**Katılımcı Sayısı:** 50 kişi – 5 Grup

#### ÇALIŞTAYIN AMACI

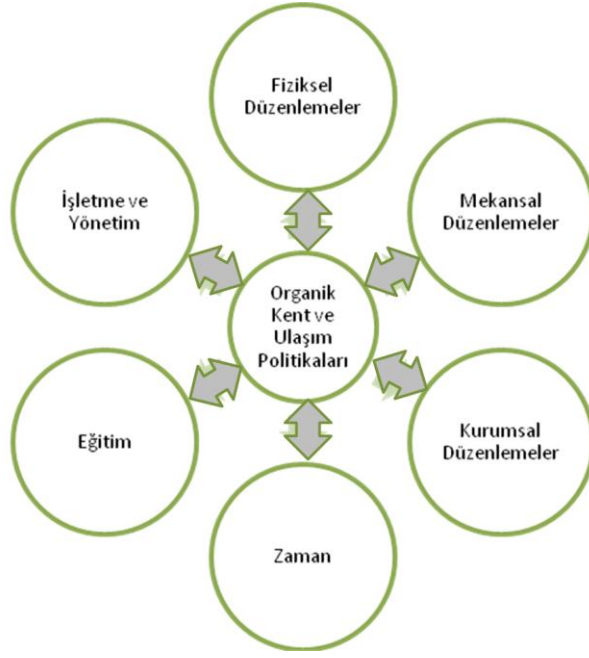
2016 Transist Uluslararası Ulaşım Konferansı’nın ikinci gününde gerçekleştirilen ‘İstanbul’da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım ile Entegrasyonu Çalıştayı’ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı himayesinde Bekir Çelen ve Murat Baştor tarafından organize edilmiş, Doç. Dr. Kevser Üstündağ, Arş. Gör. Arzu Erturan ve Erman Topgül moderatörlüğünde gerçekleşmiştir.

Bu çalıştay İstanbul’da bisiklet ulaşımının geliştirilmesi amacıyla kentteki farklı aktörleri bir araya getirmeyi ve farklı boyutlar üzerinden bisiklet ulaşımının kentte yaygınlaştırılması için sorunları ve potansiyelleri ortaya koymayı amaçlamıştır. Sorunlar karşısında geliştirilebilecek çözüm önerilerini geliştirmeyi ve bunu yaparken farklı aktörleri de sürece dahil ederek çözümün parçası olduklarını vurgulamayı hedeflemiştir. Farklı aktörlerin katılımı ile beyin fırtınası yapılarak çalıştayda üretilen sonuçlar bu raporda derlenmiştir.

#### ÇALIŞTAYIN YAKLAŞIMI: ORGANİK ULAŞIM

Çalıştayda temel alınan yaklaşım ‘Organik Ulaşım’ teorisine dayanmaktadır. Kentlerdeki ulaşım problemlerine alternatif bir yaklaşım olarak geliştirilen Organik Ulaşım; insan hareketliliğini merkeze alan, bedene dayalı yürüme, bisiklete binme gibi ulaşım türlerine öncelik veren, bunlarla birlikte toplu taşıma ve otomobil kullanımını birlikte ve uyum içinde düşünen bir ulaşım sistemidir. Sürdürülebilir toplum yaratmada bir araç olan organik ulaşım, trafikte sadece fiziksel değil toplumsal değişimi de sağlayarak sürdürülebilirliği hedeflemektedir. (Üstündağ, 2012)

Organik ulaşım, sadece fiziksel düzenlemeleri ve teknik altyapının çözümlenmesini kapsamamakta, şekil 2’de görüldüğü gibi sosyo-kültürel boyutu, işletme ve yönetim boyutunu, kurumsal düzenlemeleri, takip ve eğitim programlarının gerçekleşmesini de içeren çok boyutlu ve disiplinli bir süreci kapsamaktadır. (Üstündağ, 2012)



**Şekil 1: Organik Kent ve Ulaşım Politikalarının Bileşenleri**

Bisikletin bir ulaşım türü olarak yaygınlaştırılması için fiziksel altyapı düzenlemelerinin yanı sıra kurumsal düzenlemeler, işletme ve yönetim, eğitim gibi farklı konularda ne yapılması gerektiği de ele alınmalıdır. Bu kapsamda geliştirilen bu çalıştay, farklı aktörleri bir araya getirerek yukarıdaki başlıklar üzerinden bir kurgu oluşturmayı hedeflemiştir.

## **ÇALIŞTAYIN YÖNTEMİ**

Çalıştay ‘İstanbul’da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım ile Entegrasyonu Nasıl Sağlanabilir?’ temel sorusu üzerinden kurgulanmış, **Fiziksel Altyapı, Teknoloji, Entegrasyon, Sosyal Altyapı, İşletme ve Yönetim** alt başlıkları oluşturulmuştur. Her bir alt başlığın kent içi bisiklet ulaşımı ile ilgili ihtiyaçları ve aktörler tarafından atılabilecek adımları ortaya koyması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda her alt grubun ‘Boşluk Doldurmaca’ adı verilen formları doldurarak ‘Neye ihtiyacımız var?’ ve ‘Ben ne yapabilirim?’ soruları üstünde birlikte kafa yormaları ve çözüm üretmeleri istenmiştir. Böylece İstanbul’da bisiklet ulaşımının gelişmesi için izlenecek sürecin bir parçası olabilecekleri vurgulanmıştır.

Çalıştay Doç. Dr. Kevser Üstündağ’ın sunuşu ile başlamış, Organik Ulaşım yaklaşımına dair paylaşımda bulunmuştur. Daha sonra Arş. Gör. Arzu Erturan ve Erman Topgül çalıştayın içeriği ve süreci ile ilgili bilgilendirmede bulunmuştur. Bunu takiben katılımcılar geldikleri mesafe ve süre kriterleri üzerinden gruplara ayrılmıştır.

Çalışmaya İBB tarafından 30 kişi davet edilmiştir. Davetliler konu ile ilgili devlet kurumu personelleri, sivil toplum kuruluşu temsilcileri ve özel sektör çalışanlarından oluşturulmuştur. Daha sonra konuya ilgili duyan konferans ziyaretçilerinden 20 kişi daha çalışmaya dahil olmuştur.



## SONUÇLAR:

### 1- Fiziksel Altyapı Grubu:

Katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için fiziksel altyapı açısından nelere ihtiyaç olduğunu düşünerek dağıtılan 'Neye ihtiyaç Var?' Başlıklı formda yer alan cümlelerdeki boşlukları doldurmaları istenmiştir. Grubun yaptığı tartışma neticesinde aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Bisiklet yollarının;

1. Güvenli – mazgalların doğru yerleştirilmiş - yol kalitesinin uygun olması
2. Kesintisiz yol ağına sahip - bütünlüklü yapıda - entegrasyon altyapısına sahip olması
3. Yasal altyapıya sahip olması - karayolları trafik kanununda yer almış olması
4. Ulaşımında hiyerarşinin Yaya - Bisiklet - Toplu ulaşım olarak belirlenmiş olması

durumlarında bisiklete bineceklerini belirtmişlerdir.

Bisiklet yol ağının yaygınlaşması için;

1. İmar planında gösterilmesine
2. STK tarafından bilinçlendirme çalışmaları yapılmasına
3. Paylaşımlı trafik içinde yolun sağ şeridinin kullanılmasına
4. Bisiklet paylaşım sistemi getirilmesi, otopark sorunu çözümüne

ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir.

Bisiklet park yerlerinin;

1. Güvenli - sık yerleştirilmiş ve doğru bağlama demiri modeli seçilmiş olması
2. Kentsel işlev alanlarının birbirine bağlanmış olması
3. Konforlu ve yeterli kapasiteye sahip olması

durumunda kullanacaklarını belirtmişlerdir.

Bisiklet sinyalizasyon sisteminin;

1. Bisiklet öncelikli yapılmış olması
2. Sinyalizasyonların yanında bisiklet yanaşma cebinin yapılmış olması

olması durumunda güvenle bisiklete bineceklerini belirtmişlerdir.

Neye ihtiyaç Var? formunu doldurduktan sonra katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için fiziksel altyapı açısından nelere ihtiyaç olduğunu ve bunun gerçekleşmesi için neler yapabileceklerini düşünmeleri istenmiştir.

Katılımcılar;

- Bisiklet yollarının güvenli olması için etkinlikler ve eğitimler (sürücü kursları, İETT ve ilkokullarda) yapabileceklerini
- Yasal altyapı oluşması adına kanun çıkarttırabileceklerini
- Bisiklet yol ağının yaygınlaşması için Bisiklet Ulaşımı Master Planı yapabileceklerini,
- İlçeler arası koordinasyonu sağlayabileceklerini
- Paylaşımlı bisiklet sisteminin toplu ulaşımına entegre edilmesi için çalışabileceklerini belirtmişlerdir.

Bisiklet park yerlerinin güvenli, konforlu ve yeterli kapasiteye sahip olabilmesi için dolap, kafes sistemi gibi özelliklere sahip olması gerektiğini söylemiş, park yerlerinin metro girişlerinde konumlanması gerektiğini belirtmiştir. Katılımcılar bisiklet sinyalizasyon sistemi için bisiklet kullanımı olan tüm akslar üzerinde sinyalizasyon geçişlerin ve bisiklet yanaşma cep/şeritlerin oluşturulması, İETT otobüslerine sağa dönüşlerde yaya ve bisikleti gösteren kamera sisteminin konulması gibi öneriler sunmuştur.

## **2- Teknoloji Grubu:**

Katılımcılardan ilk aşamada *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için teknoloji açısından nelere ihtiyaç olduğunu düşünerek dağıtılan formda yer alan cümlelerdeki boşlukları doldurmaları istenmiştir. Grubun yaptığı tartışma neticesinde aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Bisiklet paylaşım sistemlerinin;

1. Her türlü yaş grubuna uygun boyutta bisiklete sahip olması
2. İstanbul kart ile entegre olması
3. Paylaşım noktalarının daha yaygın yerleştirilmiş olması

durumunda bisiklete bineceklerini belirtmişlerdir.

Bisiklet mobil uygulamalarının;

1. Bisiklet yollarının ağını göstermesi, rota belirleyici olması
2. Topografik veriyi (yol eğimi), güzergah bilgisi vermesi
3. Bisiklet yollarının verisinin tamamın içermesi
4. Mevcut bisiklet park ünitelerinin veri tabanında bulunması
5. Aksaklıkları ilgili birime anlık aktarımını sağlayabilir olması

durumunda kullanacaklarını belirtmişlerdir.

Bisiklet yollarında sinyalizasyon sisteminin;

1. Bisiklet yolları ya da bisiklet kullanıcıları için tanımlı olması
2. Sinyalizasyon noktalarında bisikletliler için özel oluşturulmuş alanlar olması
3. Sinyalizasyonlara bisikletliler için düğmeler eklenmesi
4. Gece bisiklet kullanımında yol aydınlatmalarının dikkati çekecek şekilde tasarlanmış olması

durumunda güvenle bisiklete bineceklerini belirtmişlerdir.

Katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için teknoloji açısından nelere ihtiyaç olduğunu düşündükten sonra, bunun gerçekleşmesi için neler yapabileceklerini formdaki boşluklara yazmaları istenmiştir.

Katılımcılar;

- Bisiklet paylaşım sistemlerinin yaygın olması için insanları teşvik edebileceklerini, bilgilendirmede destek verebileceklerini,

- Gözlemler ile ilgili geri dönüşler yapabileceklerini,
  - Taleplerini toplu olarak iletmek için organizasyonlar yapabileceklerini,
  - Bisiklet mobil uygulamalarının verimli olması için ise yazılım firmalarına geri bildirimler ile eksikleri bildirebileceklerini,
  - Bisiklet yollarında bisiklet öncelikli sinyalizasyon olması için kullanıcıları dikkat edecekleri hususlar hakkında bilgilendirebileceklerini ?
  - Aksaklıklar ve eksiklikler hakkında yetkililere geri bildirimde bulunabileceklerini,
  - Veri sağlanması için katkı sunabileceklerini,
  - Arge çalışması yapabileceklerini,
- belirtmişlerdir.

### 3- Entegrasyon Grubu:

Katılımcılardan ilk aşamada *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için nelere ihtiyaç olduğunu düşünerek dağıtılan formda yer alan cümlelerdeki boşlukları doldurmaları istenmiştir. Grubun yaptığı tartışma neticesinde aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Bisikletin deniz yolu (vapur, motor, feribot vb.) ile entegre olabilmesi için;

1. İskelede ve araç üzerinde yeterli ve güvenli park imkanı bulunmasına
2. Ücret politikasının düzenlenmesine (bisikletin ücretsiz taşınabilmesi)
3. Araçlara biniş-inişte yönlendirmelerin yapılmasına

ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir.

Bisikletin kara yolu (otobüs, metrobüs, minibüs-dolmuş) ile entegre olabilmesi için;

1. Belirli aralıklarla güvenli bisiklet park alanlarının bulunmasına
2. Bisiklet kullanıcılarına aktarmalı yolculuklarda bilet ücretinde indirim sağlanmasına
3. Toplu taşıma araçlarına (ÖHO, minibüs, dolmuş vb.) bisiklet askılarının takılmasına (ve hatta zorunlu tutulmasına)

ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir.

Bisikletin demir yolu (metro, tramvay vb.) ile entegre olabilmesi için;

1. Bir vagona bisikletliler için yer tahsis edilmesine
2. İstasyonlara ve istasyon içi erişimde bisiklet taşınması için aparatlar sağlanmasına
3. İstasyonlara yakın konumda güvenli park alanlarının düzenlenmesine

ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir.

Bisikletin yaya ulaşımı ile entegre olabilmesi için;

1. Kent genelinde merdivenli yapılarda bisiklete uygun oluklu aparatların kullanılmasına
2. Bisiklet yollarının ve yaya yollarının yapımının doğru tariflenmesine
3. Yerleşim yerleriyle bisiklet alanlarını entegre şekilde planlanmasına

ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* açısından nelere ihtiyaç olduğunu düşündükten sonra, bunun gerçekleşmesi için neler yapabileceklerini formdaki boşluklara yazmaları istenmiştir.

Katılımcılar;

- Bisikletin deniz yolu(vapur, motor, feribot vb.) ile entegre olabilmesi adına park alanlarının sağlanması için ilgili kurumlarla iletişime geçilebileceğini
- Söz konusu düzenlemelerin yeni yönetmeliklerde yer alması ve mevcut yönetmeliklerin düzenlenmesi için çalışılabileceğini
- Farkındalığı arttırabileceklerini ve çevrelerine bilgi verebileceklerini
- Bisikletin demir yolu (metro, tramvay vb.) ile entegre olabilmesi için, İBB ulaşım planlama müdürlüğü olarak belirlenen maddelerin gerçekleşmesi üzerine çalışabileceklerini
- Bisikletin kara yolu (otobüs, metrobüs, minibüs-dolmuş) ile entegre olabilmesi için, bisiklet kullanıcılarının ve işletme görevlilerinin bilinçlendirilmesi,
- Topografyanın uygun olmadığı yerlerde gerekli düzenlemelerin yapılması, entegrasyon için bisiklete özel düzenlemelerin (imalat-yapım vs.) yapılabileceğini
- Uygun malzemelerin kullanılması (kaymaz zemin vb.) gerektiğini belirtmişlerdir.

#### **4- Sosyal Altyapı Grubu:**

Katılımcılardan ilk aşamada *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için sosyal altyapı açısından nelere ihtiyaç olduğunu düşünerek dağıtılan formda yer alan cümlelerdeki boşlukları doldurmaları istenmiştir. Grubun yaptığı tartışma neticesinde aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Bisikletin bir ulaşım aracı olması için;

1. Yazılı ve görsel basın
2. TV programları, dizi ve diğer araçlar
3. Medyatik isimlerle bisiklet kullanımının ön plana çıkarılması

yoluyla farkındalık yaratılabileceğini belirtmişlerdir.

Bisikletin yaygınlaşması için;

1. Sivil toplum kuruluşlarının (Bisikletle ilgili olanlar öncelikli)
2. Kamu kurum ve kuruluşlarının
3. İlköğretim çağındaki çocukların (bisiklet kullanımının teşvik edilmesi için başarılı çocuklara bisiklet hediye edilmesi gibi)

sürece katılım sağlamalıdır.

1. Bisiklet Günü ( haftanın bir günü bisiklet günü ilan edilsin)



2. Çocuklar için bisiklet kullanımı organizasyonu. (Tarihi bir dokuda çocukların yoğun katılımıyla bisiklet kullanımı organizasyonu)
3. Belediye ve STK'ların kampanyalar düzenlemesi.

gibi etkinlik ve kampanyaların düzenlenmesinin bisiklet ulaşımını teşvik edeceğini ve farkındalığını artıracığını belirtmişlerdir.

1. İSMEK (Hobi olarak)
2. İlköğretim kurumları
3. Belediyeler (Trafik eğitim parkı)

tarafından eğitimler düzenlenmesinin bisiklet ulaşımının güvenli olmasını sağlayacağı ifade edilmiştir.

Katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için sosyal altyapı açısından nelere ihtiyaç olduğunu düşündükten sonra, bunun gerçekleşmesi için neler yapabileceklerini formdaki boşluklara yazmaları istenmiştir.

Katılımcılar;

- Bisikletin bir ulaşım aracı olması için, Spor A.Ş. tesislerine ilçe merkezlerinden bisiklet yolu yapılması için Spor A.Ş. olacak proje üretebileceklerini ve Spor A.Ş. tesislerine bisikletle ulaşım için park alanı oluşturulabileceklerini ve personel ve abonelerine bisiklet verilmesi şeklinde proje yapabileceklerini belirtmiştir.
- Bisiklet günü etkinlik ve kampanyaları düzenlenerek bisiklet ulaşımını teşvik etmek ve tanınırlığını artırmak için ise şirket çalışanlarına yönelik bisiklet organizasyonları yapabileceklerini,
- Bisiklet kültürünü oluşturmak için çocuklara etkinlik düzenleyebileceklerini söylemiştir.

##### **5- İşletme ve Yönetim Grubu:**

Katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için işletme ve yönetim açılarından nelere ihtiyaç olduğunu düşünerek dağıtılan formda yer alan cümlelerdeki boşlukları doldurmaları istenmiştir. Grubun yaptığı tartışma neticesinde aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Bisikletin bir ulaşım aracı olarak yaygınlaşabilmesi için;

1. Yerel yönetimler bazında
2. Altyapı ve üstyapıları dikkate alarak güvenli şekilde bisiklet kullanımını artıracak
3. Bisiklet kullanımı ve bisiklet ile ilgili farkındalığı artırmaya yönelik çalışmaları koordineli bir şekilde yapacak ve verileri toplayacak şekilde

kurumsal düzenlemeler yapılmasına ihtiyaç olduğunu belirtmiştir.

Bisiklet ulaşımının gelişmesi için denetimlerin;

1. Sivil toplum kuruluşlarının, bakanlıkların ve yerel yönetimlerin koordinesinde
2. Düzenli periyotlarla ve sürekli

yapılması gerektiğini söylemişlerdir.

Bisiklet ulaşımının işletim finansmanı için;

1. Yerel yönetimlere bisiklet yollarını yapmaları için ek bütçe ayrılabilceğini
2. Dünya Bankası vb. kuruluşların fonları kullanılabilceğini
3. Bisiklet kullanımını artırmak için insanlara ve özel şirketlere vergi indirimi yapılarak teşvik edilebilceğini

belirtmişlerdir.

Bisiklet ulaşımının yaygınlaşması için yönetimlerin;

1. Tüm eğitim kurumlarında her yaş düzeyine uygun eğitimler verilmesi
2. Tüm bisiklet kullanıcılarını kayıt altına alması
3. Bisiklet ile ilgili çalışma yapan STK'ların desteklenmesi

gerektiğini belirtmişlerdir.

Katılımcılardan *İstanbul'da Bisiklet Yol Ağının Geliştirilmesi ve Toplu Ulaşım İle Entegrasyonu* için işletme ve yönetim açılarından nelere ihtiyaç olduğunu düşündükten sonra, bunun gerçekleşmesi için neler yapabileceklerini formdaki boşluklara yazmaları istenmiştir.

Bisikletin bir ulaşım aracı olarak yaygınlaşabilmesi için, bisiklet yollarını Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın kriterlerine uygun şekilde yapılması gerektiği,

- İmar planları ve ulaşım planlarında bisiklet yollarının dikkate alınması gerektiğini
- Buna ek olarak katılımcılar bisiklet kullanımını artırmak ve özendirmek için çalışma yapan kamu kurumlarına bisiklet dağıtımını artırabileceklerini
- Bisiklet ulaşımının gelişmesi için denetimlerin Mobil EDS'ler ve TEDES aracılığıyla yapılabileceğini ve bunların sayısının artırılabilceğini
- Bisiklet ulaşımının işletim finansmanı için katılımcılar çalıştıkları birimlerden bisiklet ile ilgili çalışmaların yapılmasına yönelik bütçe talep edebileceklerini,
- Uluslararası hibelere yönelik projeler hazırlayabileceklerini
- Bisiklet ulaşımının yaygınlaşması için ise basılı ve görsel eğitim materyal hazırlanmasını sağlayabileceklerini,
- Bisiklet kullanıcılarını kayıt altına alacak bir platform kurulabilceğini,
- Bisiklet ile ilgili çalışan STK'larla ilgili kamu kurumlarını bir araya getirebileceklerini belirtmişlerdir.

**EKLER:****KATILIMCI LİSTESİ:**

	<b>Ad-Soyad</b>	<b>Kurum</b>	<b>Grup</b>
1	Mert Yaman	Kadıköy Belediyesi	Fiziksel Altyapı
2	Ahmet Savaş	İspark A.Ş.	Fiziksel Altyapı
3	Sina Şen	Mavi Marmara	Fiziksel Altyapı
4	Kerim Ak	Mavi Marmara	Fiziksel Altyapı
5	Afacan Dilekçi	Kalbin İçin Pedalla Grubu	Fiziksel Altyapı
6	Erhan Sarıkaya	Kalbin İçin Pedalla Grubu	Fiziksel Altyapı
7	Osman Güran	İspark A.Ş.	Fiziksel Altyapı
8	Cem Oflas	İspark A.Ş.	Fiziksel Altyapı
9	Evren Müftüler	Plan 24	Teknoloji
10	Halil İbrahim Atalay	İBB	Teknoloji
11	Esin Yılmaz	Hora Yapı	Teknoloji
12	Özgür Yağcı	Hora Yapı	Teknoloji
13	Sis Alkan	İTÜ	Teknoloji
14	Cemile Aygündüz		Teknoloji
15	Muhammet Polat	Esenler Belediyesi	Teknoloji
16	Deniz Çavuş	Esenler Belediyesi	Teknoloji
17	Mustafa Kaya	Pendik Belediyesi	Teknoloji
18	Murat Baştor	İBB	Entegrasyon
19	Nihat Yıldırım	Ford Otosan Bisiklet Grubu	Entegrasyon
20	Semih Uzuner	Ford Otosan Bisiklet Grubu	Entegrasyon
21	Uğur Zafer Türkmen	İBB	Entegrasyon
22	Fatih Demircan	Metro İstanbul	Entegrasyon
23	Murat Yoldaş	Spor A.Ş.	Entegrasyon
24	Dilek Çöl Yılmaz	İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü	Entegrasyon
25	Enes Emin Bahadır	Bimtaş Ulaşım Planlama	Entegrasyon
26	Yunus Aydın	Şehir Hatları A.Ş.	Entegrasyon
27	Mustafa Arslan	Konya Büyükşehir Bel. Yol Yapım Şube Müdürlüğü	Entegrasyon
28	Melek Şahinoğlu	İBB Altyapı Proje Müdürlüğü	İşletme Yönetim
29	Emine Ataoğlu	İBB Avrupa Yakası Park ve Bahçeler Müdürlüğü	İşletme Yönetim
30	Yunus Karacalı	İBB Gençlik ve Spor Müdürlüğü	İşletme Yönetim

31	Cenker Ekentok	İstanbul Halk Sağlığı Müdürlüğü	İşletme Yönetim
32	Atilla Demir	İstanbul Halk Sağlığı Müdürlüğü	İşletme Yönetim
33	Laurent Plantec	LP Neo	İşletme Yönetim
34	Ali Çağlar	İBB Altyapı Proje Müdürlüğü	İşletme Yönetim
35	Barış Pulur	İBB Trafik Müdürlüğü	İşletme Yönetim
36	Mustafa Akkuş	İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğü	İşletme Yönetim
37	Kübra Körükçü	Organik İK Danışmanlık	Sosyal Altyapı
38	Çağla Aydın	Organik İK Danışmanlık	Sosyal Altyapı
39	Ramazan Özbek	İBB	Sosyal Altyapı
40	Hülya Kırklıkova	İBB	Sosyal Altyapı
41	Caner Kılıç	Plan 24	Sosyal Altyapı
42	Suat Torgay	Bisiklet Federasyonu	Sosyal Altyapı
43	Murat Suyabatmaz	Bisikletliler Derneği	Sosyal Altyapı
44	Onur Can Tepe	Think Kentsel Tasarım	Sosyal Altyapı

#### **Kaynaklar:**

- Üstündağ, K. (2012) Sürdürülebilir Toplum İçin Organik Ulaşım Yaklaşımı: Yalova Deneyimi, Greenage Sempozyumu, 20-25 Nisan 2012, MSGSU İstanbul.